

RAPPORT **2024**

**LA MOBILITÉ
PARTAGÉE
EN BELGIQUE**

AVANT-PROPOS

Pour la première fois, Way To Go (précédemment Autodelen.net) propose un tour d'horizon de la mobilité partagée en Belgique. Avec presque 50 000 véhicules partagés – 21 721 vélos, 18 764 trottinettes et 8 976 voitures – le transport partagé constitue un élément essentiel de notre mobilité. Way To Go analyse depuis des années les données chiffrées liées à l'autopartage. C'est avec fierté qu'elle propose maintenant une vue d'ensemble de toutes les formes de mobilité partagée (exception faite du covoiturage). Ce rapport permet de comprendre où nous en sommes. Il nous confirme aussi que la mobilité partagée poursuit sa croissance et qu'elle est désormais incontournable.

En 2024, pas moins de 24 millions de trajets ont été effectués avec des vélos et des trottinettes partagés. Le nombre d'autopartageurs a augmenté de 22 %. Il apparaît aussi clairement qu'une augmentation de l'offre entraîne une hausse de l'utilisation. Ce rapport procure également de nombreuses informations, telles que le nombre moyen d'utilisateurs par véhicule, le nombre de véhicules partagés disponibles pour 1 000 habitants et une ventilation détaillée par région.

La mobilité partagée poursuit donc sa croissance et gagne en importance. Pour franchir la prochaine étape et faire du transport partagé une option de mobilité à part entière et fiable, un cadre de reconnaissance et une feuille de route ambitieuse s'imposent toutefois. Les autorités locales et régionales doivent intégrer, de manière structurelle, la mobilité partagée dans leur vision de la mobilité. Quel rôle la mobilité partagée joue-t-elle dans un système de transport

durable et inclusif ? Comment assurer sa stabilité et sa continuité, sans dépendre des aléas du marché ?

Les communes doivent recevoir des garanties des opérateurs qui souhaitent être actifs sur leur territoire. Simultanément, les opérateurs doivent pouvoir être certains que les villes leur offrent l'espace nécessaire pour déployer une offre stable et de qualité, à long terme. La disparition d'acteurs tels que GreenMobility (autopartage) et Cargoroo (partage de vélo cargo), ou le retrait soudain d'opérateurs de certaines villes, sans qu'aucune solution ne soit proposée aux clients, souligne l'importance d'un système robuste et prévisible. À défaut d'engagements clairs, les utilisateurs et les opérateurs demeurent dans l'incertitude, tandis que les villes voient leurs efforts en faveur de la mobilité durable compromis.

C'est la raison pour laquelle je me réjouis de la note d'orientation de la nouvelle ministre flamande de la Mobilité, Annick De Ridder, qui indique explicitement souhaiter œuvrer à la mise en place d'un cadre de reconnaissance et d'une feuille de route pour la mobilité partagée. Way To Go relève avec enthousiasme le défi et s'engage à participer à ce projet. Le moment est venu d'investir dans la mobilité partagée et de miser pleinement sur celle-ci. Les données chiffrées qui figurent dans ce rapport ne laissent aucun doute à cet égard. Franchissons ensemble l'étape suivante et intégrons la mobilité partagée comme une option de mobilité fiable, complète et durable.

Bonne lecture !

Jeffrey Matthijs
Directeur de Way To Go



RÉSUMÉ



La Flandre occupe la première place pour l'utilisation des vélos partagés, avec 76,7 % de tous les trajets. Par contre, 63,6 % des trajets en trottinette partagée ont été réalisés à Bruxelles.

LES VÉLOS ET TROTTINETTES PARTAGÉS ONT EFFECTUÉ 24 MILLIONS DE TRAJETS EN 2024

Pour la première fois, des chiffres complets sont disponibles sur l'offre et l'utilisation de la mobilité partagée en Belgique. Fin 2024, si l'on considère toutes les options, plus de 40 000 véhicules partagés étaient disponibles : 21 721 vélos, 18 764 trottinettes et 8 976 voitures.

La plus grande partie (64 %) des 21 721 vélos partagés se trouvent en Flandre. Respectivement 35 % et 1 % d'entre eux sont disponibles à Bruxelles et en Wallonie. Bruxelles, où l'on trouve plus de la moitié (52 %) des trottinettes partagées, constitue le centre de gravité de ce type de véhicule.

■ 24 millions de trajets en trottinettes et vélos partagés en 2024

Le nombre de véhicules partagés est impressionnant. Leur utilisation l'est tout autant. Conjointement, les vélos et trottinettes partagés ont effectué pas moins de 24 millions de trajets en 2024. La Flandre occupe la première place pour l'utilisation des vélos partagés, avec 76,7 % de tous



**De manière générale,
plus il y a de vélos et de
trottinettes partagés, plus
ces véhicules sont utilisés**

les trajets. Par contre, 63,6 % des trajets en trottinette partagée ont été réalisés à Bruxelles.

■ Près de 2 millions d'utilisateurs actifs

En 2024, on dénombrait 722 997 utilisateurs actifs de vélos partagés et 1 237 280 de trottinettes partagées. Il est frappant de constater que les utilisateurs de vélos partagés en Flandre et à Bruxelles optent pour des types de véhicules différents.

En Flandre, près de 80 % des trajets sont effectués dans le cadre de systèmes back-to-many à stations fixes, comme les vélos rouges de Velo à Anvers, que les utilisateurs peuvent laisser dans n'importe quelle station Velo. Pourtant, seuls quatre vélos partagés flamands sur dix sont de ce type. À Bruxelles, les deux tiers des trajets sont réalisés avec des vélos partagés back-to-many sans station fixe, notamment ceux de Dott et Bolt, que les utilisateurs peuvent laisser dans les dropzones indiquées dans l'application. Ce type de vélo représente pourtant moins de la moitié de l'offre en Région bruxelloise.

■ L'offre et l'utilisation se renforcent mutuellement

De manière générale, plus il y a de vélos et de trottinettes partagés, plus ces véhicules sont utilisés. « C'est une conclusion importante », déclare Jeffrey Matthijs, directeur de Way To Go. « En termes d'utilisation, les vélos électriques back-to-many sans station fixe à Bruxelles et avec station fixe en Flandre, avec respectivement 4,1 et 2,9 trajets par jour, et 2,7 et 0,9 vélos pour 1 000 habitants, sortent du lot. Le développement des trottinettes partagées est également remarquable. Bruxelles obtient des scores exceptionnellement élevés avec 7,8 trottinettes et 16,6 trajets par jour pour 1 000 habitants.

■ La Région de Bruxelles-Capitale en tête de la mobilité partagée par habitant

C'est à Bruxelles que l'on observe la plus forte densité de véhicules partagés avec 6,1 vélos et 7,8 trottinettes partagés pour 1 000 habitants. La Flandre suit avec 2,0 et 1,0 véhicules pour 1 000 habitants, respectivement, et la Wallonie ferme la marche (0,1 vélo partagé et 0,6 trottinette partagée pour 1 000 habitants). « Sur le plan international, la Région bruxelloise fait mieux que des villes comme Londres et Rotterdam, sans être en tête de peloton, comme Paris », explique Jeffrey Matthijs.

■ 22 % d'autopartageurs en plus que l'année dernière

En Flandre, le nombre d'autopartageurs actifs continue d'augmenter fortement. Suite à une croissance de 22 % en 2024, on dénombre un total de 46 599 utilisateurs de voitures partagées en boucle et entre particuliers. Les utilisateurs de voitures partagées en libre-service ne sont pas compris dans ces chiffres. Way To Go n'a en effet reçu aucune donnée des opérateurs de ce segment. Le nombre réel d'autopartageurs actifs est donc beaucoup plus élevé.

■ Jamais auparavant une telle vue d'ensemble de la mobilité partagée

Les chiffres proviennent du rapport de mobilité partagée de Way To Go, précédemment Autodelen.net. Cette organisation fournit chaque année des données chiffrées sur l'autopartage. Pour la première fois, elle cartographie aussi le partage de vélos et de trottinettes.

TABLE DES MATIÈRES

Avant-propos	2
Résumé	3
Table des matières	5
Colophon	37

1	Qu'est-ce que la mobilité partagée et quelles formes prend-elle ?	6
	Autopartage	7
	Vélos (cargo) et trottinettes partagés	8
2	Méthodologie	10
	Approche de la collecte de données sur la mobilité partagée en Belgique	11
3	Vélos et trottinettes partagés en 2024 : état des lieux	12
	Nombre de véhicules et nombre d'utilisateurs actifs en Belgique	14
	Nombre de trajets avec des vélos et trottinettes partagés en Belgique	17
	Historique du partage de vélos et de trottinettes en Belgique	22
4	L'autopartage en 2024 : état des lieux	23
	Nombre de voitures partagées en Belgique	24
	Nombre d'autopartageurs en boucle et entre particuliers actifs en Flandre	26
	Nombre de trajets, durée et distance de l'autopartage en boucle en Flandre	27
5	Aperçu des chiffres clés	29
6	Glossaire	32
7	Annexes	34
	Vue d'ensemble des opérateurs de mobilité partagée en Belgique, depuis les débuts	35

1—

**QU'EST-CE QUE
LA MOBILITÉ PARTAGÉE**
& QUELLES FORMES PREND-ELLE ?

Par « mobilité partagée » on désigne **les services de mobilité proposés de manière collective**, permettant à des individus d'utiliser des véhicules ensemble ou l'un après l'autre. Ce concept vise à optimiser l'utilisation des ressources, à réduire les embouteillages et, de manière générale, à rendre notre système de transport plus efficace. Le présent rapport se concentre sur le partage de voitures, de vélos (cargo) et de trottinettes.

En 2024, 30 opérateurs de mobilité partagée¹ sont actifs en Belgique. Dans ce chapitre, nous expliquons les classifications les plus courantes du partage de voitures, de vélos et de trottinettes. Nous nous servons aussi de cette typologie tout au long du rapport pour expliquer les données chiffrées.

AUTOPARTAGE

L'autopartage peut être défini comme l'utilisation à tour de rôle d'une ou de plusieurs voitures par divers ménages et/ou personnes morales. Ces dernières n'utilisent la voiture que lorsqu'elles en ont besoin. La voiture est disponible ? Libre alors à un autre ménage ou personne morale de l'utiliser.

L'autopartage présente d'importants avantages environnementaux, sociaux et économiques. Il réduit le nombre de voitures, les

émissions de CO₂, les difficultés de stationnement et les coûts individuels d'utilisation d'une voiture, tout en conduisant à un transfert modal durable. L'autopartage est une alternative à part entière, durable et flexible à la possession d'une voiture privée.

Historiquement, on distingue deux grandes catégories : les opérateurs d'autopartage disposant de leur propre flotte et ceux qui facilitent le partage de véhicules entre particuliers.

OPÉRATEURS DISPOSANT DE LEUR PROPRE FLOTTE DE VOITURES PARTAGÉES

Ces opérateurs mettent une flotte de voitures à la disposition de leurs clients. Cette flotte diffère selon l'opérateur et peut être composée 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. Un coût d'adhésion unique et/ou un coût d'abonnement viennent parfois s'y ajouter. Il existe deux systèmes différents, selon le lieu où vous allez chercher et ramenez une voiture partagée.

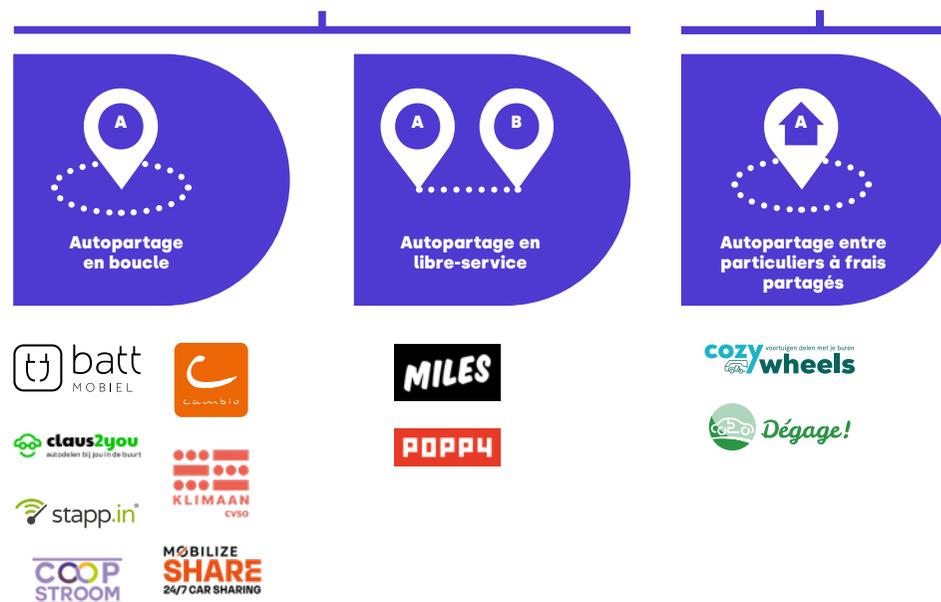
Autopartage en boucle

Dans le cadre de l'autopartage en boucle, l'utilisateur ramène la voiture au même endroit ou dans la même zone (quartier) après son utilisation. On peut distinguer ici deux sous-catégories : les systèmes qui imposent de ramener la voiture à des places de stationnement fixes (« station based ») ou dans une certaine zone (« homezone based »).

Autopartage en libre-service

Dans le cadre de l'autopartage en libre-service, l'utilisateur peut ramener la voiture à un autre endroit (dans certains cas, même dans une autre ville). On peut distinguer ici deux sous-catégories : les systèmes qui imposent de parquer la voiture à des endroits fixes (« pool stations ») ou dans une certaine zone, à l'intérieur de laquelle la voiture peut être laissée n'importe où (« operational area »). L'utilisateur a besoin d'un smartphone pour trouver la voiture partagée.

Opérateurs disposant de leur propre flotte de voitures partagées



Nous n'affichons que les opérateurs ayant plus de 10 véhicules.

¹ À l'exception des opérateurs de covoiturage

D PARTAGE DE VOITURES PRIVÉES

Autopartage entre particuliers, à coûts partagés (en boucle)

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 est la propriété d'un membre du groupe d'autopartage ou appartient en copropriété à plusieurs membres de ce groupe. Après avoir été utilisée, elle est toujours ramenée dans le quartier du propriétaire (en boucle). Une caractéristique importante de ce système est le principe de partage des coûts. Le propriétaire de la voiture ne fait aucun profit, mais récupère le coût réel de la voiture par kilomètre partagé. Ce type d'autopartage implique une forte dose d'organisation interne et d'interaction sociale, avec des accords et règles particuliers. Cela n'exclut pas pour autant une professionnalisation poussée, comme une prestation centrale de services par un groupe d'individus ou une asbl.

Location de voiture privée

Il existe aussi des plateformes de location en ligne où les utilisateurs peuvent louer une voiture privée. Nous parlons d'autopartage peer-to-peer ou de location de voiture privée, et cela fonctionne de la même manière qu'AirBnB. Les propriétaires enregistrent leur voiture sur la plateforme. Les utilisateurs prennent en location une voiture sur la plateforme et versent en contrepartie une indemnité déterminée par le propriétaire (prix par unité de temps ; souvent au moins une demi-journée ; complété, dans certains cas, par un prix au kilomètre). Le carburant n'est pas compris dans cette indemnité. L'utilisateur doit faire le plein après avoir utilisé la voiture. Impossible donc de savoir à l'avance combien coûtera exactement 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 le présent rapport.

VÉLOS (CARGO) ET TROTTINETTES PARTAGÉS

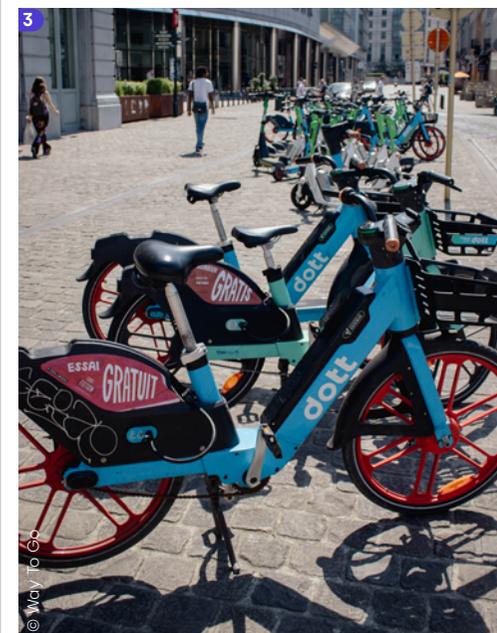
Les vélos (cargo) et les trottinettes partagés peuvent être classés en fonction de caractéristiques opérationnelles très similaires à celles de l'autopartage. Nous distinguons trois catégories différentes : back-to-one, back-to-many et en libre-service.



D VÉLOS ET TROTTINETTES PARTAGÉS BACK-TO-ONE

Dans les systèmes back-to-one, l'utilisateur ramène le véhicule au même endroit après l'avoir utilisé. C'est notamment le cas des systèmes actuels de vélos cargo partagés en Belgique.

- 1 Vélos back-to-one
- 2 Vélos back-to-many à stations fixes
- 3 Vélos back-to-many sans station fixe



D VÉLOS ET TROTTINETTES PARTAGÉS BACK-TO-MANY

Dans les systèmes back-to-many, les véhicules ne doivent pas être ramenés au point de départ. Dans cette catégorie, nous faisons la distinction entre les **systèmes back-to-many à stations fixes**, dans le cadre desquels les utilisateurs ramènent le véhicule à un parking physique fixe (c'est le cas de Velo à Anvers), et les **systèmes back-to-many sans station fixe**, dans le cadre desquels les utilisateurs peuvent laisser les véhicules dans des dropzones physiques ou numériques.

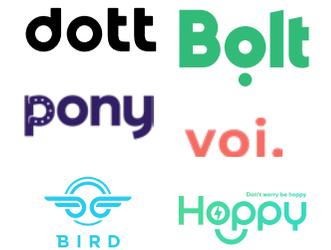
VÉLOS OU TROTTINETTES PARTAGÉS EN LIBRE-SERVICE

Dans les systèmes en libre-service, les utilisateurs ne doivent pas ramener les véhicules au point de départ après un trajet, ni les laisser dans un parking spécifique ou une dropzone. En d'autres termes, les utilisateurs peuvent aller chercher et ramener ces véhicules n'importe où dans la ville ou la zone opérationnelle.

Opérateurs de vélos partagés



Opérateurs de trottinettes partagées



Nous n'affichons que les opérateurs ayant plus de 10 véhicules.

2—

MÉTHODOLOGIE

APPROCHE DE LA COLLECTE DE DONNÉES SUR LA MOBILITÉ PARTAGÉE EN BELGIQUE

Les données du présent rapport ont été demandées en décembre 2024 à tous les opérateurs du partage de voitures, vélos (cargo) et trottinettes actifs en Belgique¹. Les chiffres couvrent la période du 1^{er} décembre 2023 au 1^{er} décembre 2024. L'analyse des données a toujours lieu de manière agrégée, par forme opérationnelle de mobilité partagée. Nous ne faisons donc pas référence aux données d'opérateurs individuels dans le présent rapport.

Dans le présent rapport, nous ne mentionnons que **les utilisateurs actifs de mobilité partagée**, pas les utilisateurs enregistrés. Ces derniers ne sont que des clients ou membres d'un opérateur de mobilité partagée, que ce soit ou non du fait du paiement d'un droit d'adhésion et/ou de frais d'abonnement périodiques. Cette qualité de membre leur donne accès aux véhicules partagés de l'organisation. Les utilisateurs actifs, par contre, sont des utilisateurs enregistrés ayant effectué au moins un trajet l'année passée avec une voiture, un vélo ou une trottinette partagé.

Les personnes qui utilisent divers systèmes de partage **apparaissent aussi plusieurs fois dans les chiffres**. Il est malheureusement impossible de l'éviter sans violer le RGPD.



**Les utilisateurs actifs
sont des utilisateurs
enregistrés ayant
effectué au moins
un trajet l'année
passée avec une
voiture, un vélo ou
un trottinette partagé**

AUTOPARTAGE

Dans le présent rapport, les données concernant l'autopartage ont trait aux systèmes **avec flotte propre en boucle, en libre-service et entre particuliers à coûts partagés, en Belgique**. La location de voiture privée (voir « Qu'est-ce que la mobilité partagée et quelles formes prend-elle ? ») n'est pas reprise dans la présente édition. Il en allait de même dans les rapports des années précédentes.

En ce qui concerne le **nombre de voitures partagées**, nous fournissons des informations sur l'autopartage avec flotte propre en boucle, en libre-service et entre particuliers à coûts partagés. Les données ont trait à la Flandre, à Bruxelles et à la Wallonie².

En ce qui concerne le **nombre d'autopartageurs actifs**, nous fournissons des informations sur l'autopartage avec flotte propre en boucle et entre particuliers à coûts partagés, et cela **uniquement en Flandre**. Pourquoi ne pas fournir de données sur les autopartageurs en libre-service ? Nous n'en avons pas obtenues des opérateurs d'autopartage en libre-service. Ces informations sont commercialement sensibles, compte tenu du nombre limité d'acteurs sur le marché. Et pourquoi seulement la Flandre ? Nous n'avons malheureusement reçu aucune information de cambio Bruxelles et Wallonie.

En ce qui concerne le nombre de **trajets**, nous ne fournissons que des informations sur

l'autopartage en boucle en Flandre. Pourquoi ne pas fournir de données sur l'autopartage entre particuliers à coûts partagés ? Parce que les opérateurs eux-mêmes ne disposent pas de chiffres concluants sur le nombre et les caractéristiques des trajets. Cela résulte des caractéristiques spécifiques de cette forme d'autopartage. Comme ci-dessus, en ce qui concerne le nombre d'autopartageurs actifs, nous n'avons reçu aucune information sur le nombre de trajets de la part des opérateurs en libre-service, ni non plus de cambio Bruxelles et Wallonie.

VÉLOS ET TROTINETTES PARTAGÉS

Le nombre réel de (trajets avec des) vélos partagés à Bruxelles et en Wallonie, et le nombre réel de (trajets avec des) trottinettes partagées à Bruxelles est plus élevé que ce que nous rapportons, car nous n'avons pas reçu d'information de Bolt sur l'utilisation de ses vélos et trottinettes partagés à Bruxelles ni de ses vélos partagés en Wallonie.

¹ Nous avons reçu des données des opérateurs de mobilité partagée suivants, et souhaitons les en remercier : BattlMobility, Bird, Blue-bike, Bolt, cambio Flanders, Cargoroo, Claus2you, CoopStroom, Cozywheels, Dégagel, Donkey Republic, Dott, Happy, Klimaan, Li Bia Vélo, Lime, MILES, Mobilize Share, Monkey Donkey, Poppy, Stapp.in, Velo, Villol, Voi.

² Les données sur le nombre de voitures partagées de cambio à Bruxelles et en Wallonie proviennent d'un communiqué de presse de cette entreprise. Nous n'avons malheureusement reçu aucune information de cambio Bruxelles et Wallonie.

3 —

**VÉLOS &
TROTINETTES PARTAGÉS**
ÉTAT DES LIEUX

Combien de vélos et de trottinettes partagés la Belgique compte-t-elle en 2024 ?

Combien d'utilisateurs actifs y a-t-il et combien de trajets effectuent-ils conjointement ?

En quoi ces chiffres diffèrent-ils

par forme opérationnelle de

vélos partagés (voir « Qu'est-ce

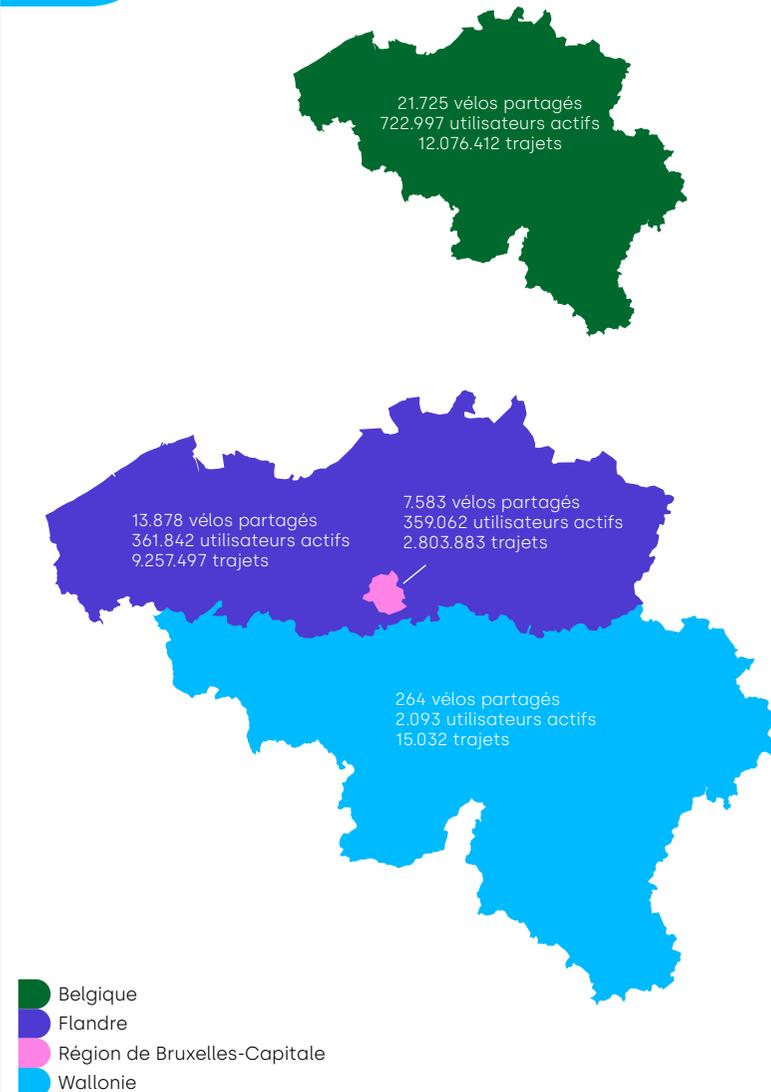
que la mobilité partagée et

quelles formes prend-elle ? ») ?

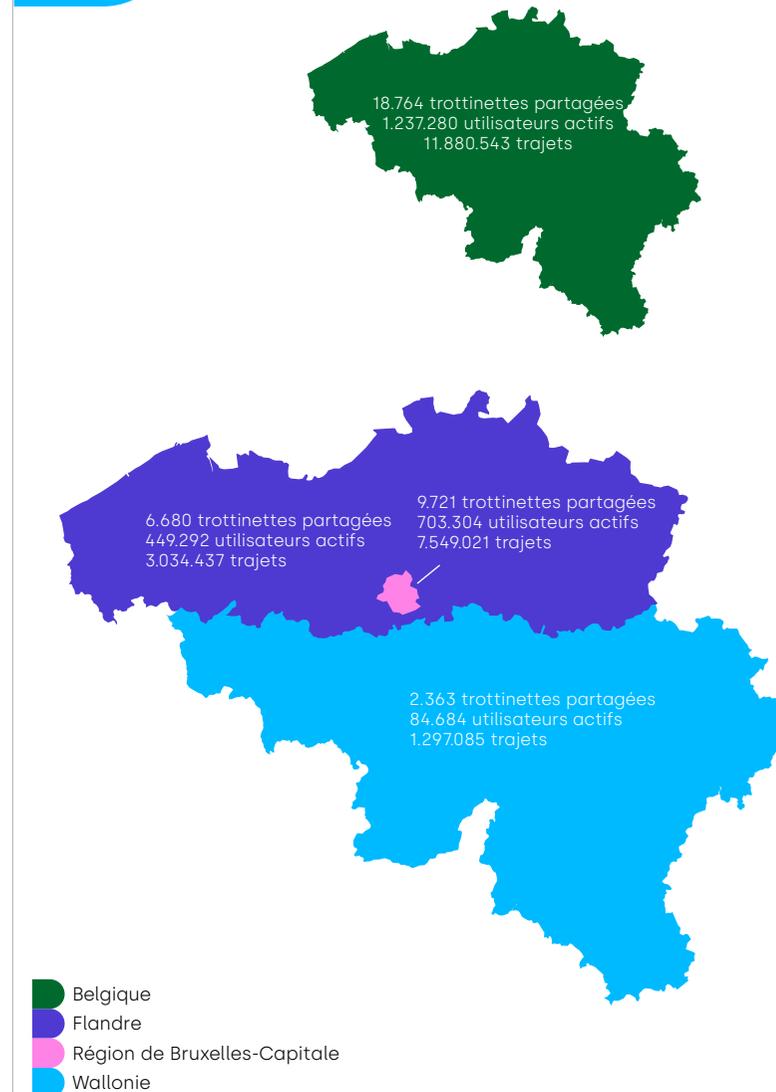
Vous trouverez tous ces chiffres dans

le présent chapitre.

Le présent rapport donne, pour la première fois, une image complète de la présence et de l'utilisation des vélos et trottinettes partagés en Belgique. Nous prêtons attention aux grands opérateurs internationaux, mais mettons aussi en avant les acteurs locaux qui ont progressé régulièrement et construit leur succès au fil des ans. Nous disposons des données de 20 opérateurs de vélos (cargo) et/ou de trottinettes partagés.



Nombre de vélos partagés, d'utilisateurs actifs et de trajets en Belgique et dans les trois régions



Nombre de trottinettes partagées, d'utilisateurs actifs et de trajets en Belgique et dans les trois régions

NOMBRE DE VÉHICULES ET NOMBRE D'UTILISATEURS ACTIFS EN BELGIQUE

PLUS DE 21 000 VÉLOS ET 18 000 TROTTINETTES PARTAGÉS EN BELGIQUE

Fin 2024, la **Belgique** comptait **21 720 vélos partagés**. Un peu moins de la moitié d'entre eux (47 %) sont des vélos back-to-many à stations fixes, 42 % des vélos back-to-many sans station fixe et 11 % des vélos back-to-one. Plus de six vélos partagés sur dix se trouvent en Flandre (64 %). Plus d'un tiers de l'offre est à Bruxelles (35 %) et 1 % en Wallonie.

En **Flandre**, 42 % des 13 878 vélos partagés sont back-to-many à stations fixes, 42 % back-to-many sans station fixe, et 16 % back-to-one. À **Bruxelles**, 55 % des 7 583 vélos partagés sont back-to-many à stations fixes, 44 % back-to-many sans station fixe, et 1 % back-to-one. La **Wallonie** ne compte que 264 vélos partagés, 83 % d'entre eux dans un système back-to-many à stations fixes et 17 % dans un système back-to-one. Le nombre réel de vélos partagés en Wallonie est toutefois plus élevé puisque nous n'avons reçu aucune information de Bolt sur l'utilisation de ses vélos partagés en Wallonie (voir « Méthodologie »).

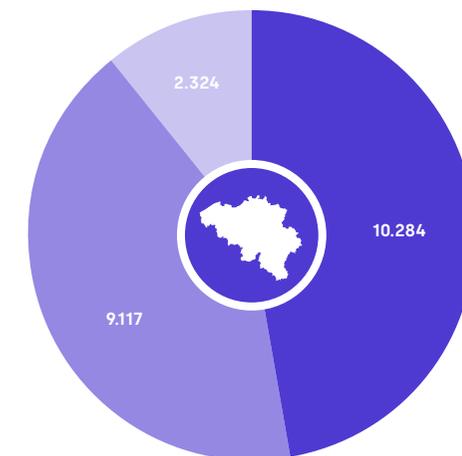
Si l'offre est plus importante en Flandre qu'à Bruxelles, il y a pourtant autant d'utilisateurs actifs de vélos partagés dans les deux régions (voir ci-dessous). Cela signifie que le nombre d'utilisateurs actifs par véhicule à Bruxelles est nettement plus élevé qu'en Flandre, à savoir 47 contre 26.

42 % (9 061 vélos) des près de 22 000 vélos partagés en **Belgique** sont électriques, ce qui signifie que la majorité sont encore des vélos traditionnels. La proportion de vélos électriques varie considérablement selon les segments : 76 % des vélos partagés back-to-many sans station fixe sont électriques, contre seulement 10 % des vélos partagés back-to-one et 18 % des vélos partagés back-to-many à stations fixes. Il existe aussi des différences majeures entre les régions. En **Flandre**, 63 % des vélos partagés back-to-many sans station fixe sont électriques, contre 10 % des vélos partagés back-to-one et seulement 4 % des vélos partagés back-to-many à stations fixes. **Bruxelles** est, de toutes les régions, celle qui a la plus forte proportion de vélos électriques : 66 %. Dans la capitale, tous les vélos partagés back-to-many sans station fixe sont électriques, mais seulement 39 % des vélos partagés back-to-many à stations fixes et 26 % des vélos partagés back-to-one. Il n'y a pas de vélo partagé électrique en **Wallonie**, exception faite des vélos partagés de Bolt, pour lesquels nous ne disposons d'aucune donnée.

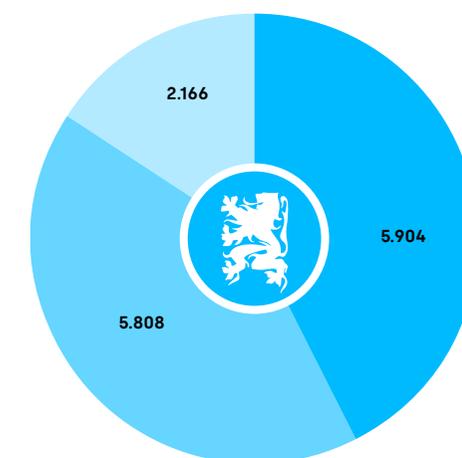
Fin 2024, **18 764 trottinettes** sont disponibles en Belgique. Un peu plus de la moitié de toutes les trottinettes partagées se trouvent à Bruxelles (52 %), plus du tiers en Flandre (36 %) et 12 % en Wallonie.

Nombre de vélos partagés en Belgique par type de vélos partagés

- Back-to-one
- Back-to-many sans station fixe
- Back-to-many à stations fixes

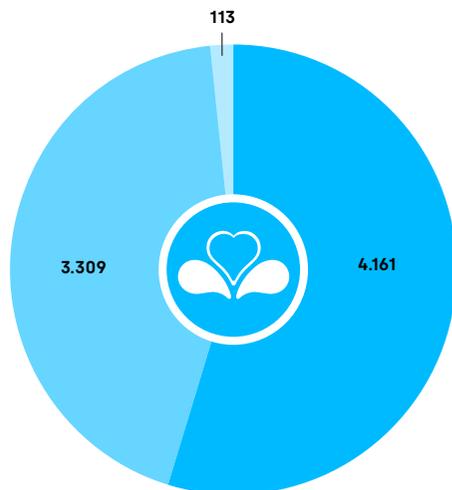


En Belgique



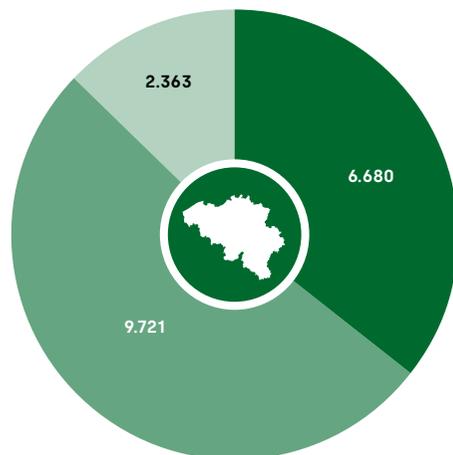
En Flandre

- Back-to-one
- Back-to-many sans station fixe
- Back-to-many à stations fixes

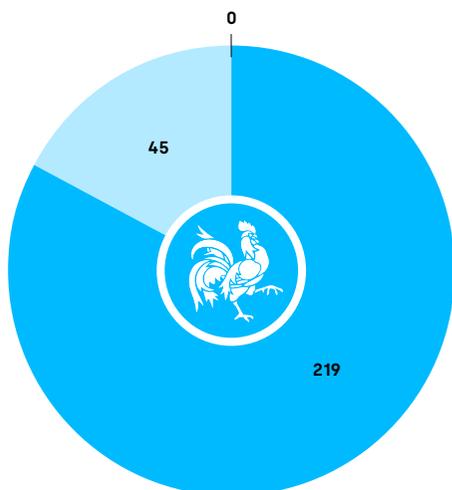


Dans la Région de Bruxelles-Capitale

- Nombre de trottinettes partagées par région
- En Flandre
 - Dans la Région Bruxelles-Capitale
 - En Wallonie



En Belgique



En Wallonie

Un peu plus de la moitié de toutes les trottinettes partagées se trouvent à Bruxelles

C'EST À BRUXELLES QUE LE NOMBRE DE TROTTINETTES ET DE VÉLOS PARTAGÉS POUR 1 000 HABITANTS EST LE PLUS ÉLEVÉ

Le nombre de trottinettes et de vélos partagés pour 1 000 habitants permet de bien percevoir la disponibilité relative de véhicules, en tenant compte de la taille de la population. Cette donnée nous permet de mieux comparer l'offre de mobilité partagée dans des régions dont la population diverge. Cet indicateur est calculé pour les trottinettes partagées, pour tous les vélos partagés conjointement, et par région.

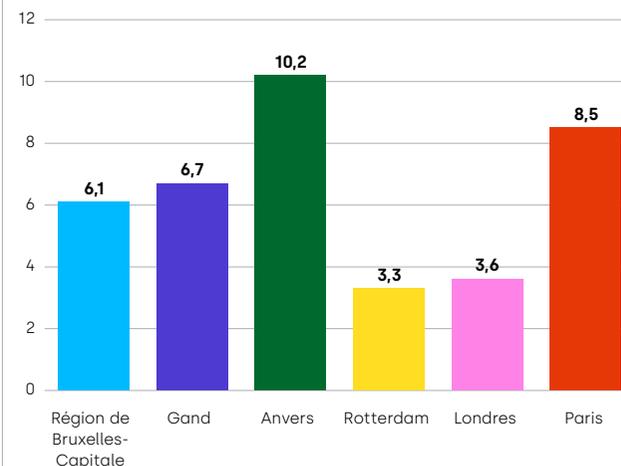
En Belgique, on compte **1,9 vélo partagé et 1,6 trottinette partagée pour 1 000 habitants**. C'est en Région bruxelloise que le nombre de véhicules pour 1 000 habitants est le plus élevé, tant si l'on considère les vélos partagés (6,1 pour 1 000 habitants) que les trottinettes partagées (7,8 pour 1 000 habitants). Suit la Flandre avec 2,0 vélos partagés et 1,0 trottinette partagée pour 1 000 habitants, respectivement. La Wallonie ferme la marche avec 0,1 vélo partagé et 0,6 trottinette partagée pour 1 000 habitants.

À Bruxelles, on compte plus de 3 fois plus de vélos partagés pour 1 000 habitants qu'en Flandre, et près de 8 fois plus de trottinettes partagées. Il existe en effet une offre de mobilité partagée dans presque toute la région bruxelloise, tandis qu'en Flandre les vélos et les trottinettes partagés se trouvent principalement dans les grandes villes.

En ce qui concerne la disponibilité relative de véhicules, nous pouvons aussi établir une comparaison avec un certain nombre d'autres villes européennes. Avec 6,1 vélos partagés pour 1 000 habitants, la Région

bruxelloise dépasse Rotterdam (3,3) et Londres (3,6), et se rapproche de Gand (6,7). Un certain nombre de villes obtiennent des scores plus élevés que Bruxelles. Paris se débrouille bien avec 8,5 vélos partagés pour 1 000 habitants, mais Anvers fait encore mieux avec 10,2. Selon le rapport comparatif 2023¹ de Cycling Industries Europe (CIE), seule la ville de Bordeaux² la dépasse, avec environ 17 vélos partagés pour 1 000 habitants³.

Nombre de vélos partagés pour 1 000 habitants en Région bruxelloise et dans cinq autres villes européennes



¹ CIE (2024). « Shared Ambition. The potential for bike sharing in Europe : Benchmarking 148 cities. » <https://cyclingindustries.com/news/details/the-2024-edition-of-cies-bike-sharing-in-148-cities-report>

² Cycling Industries Europe (CIE) est le porte-parole de l'industrie du vélo et promeut activement le secteur en Europe. Dans ses rapports, CIE se livre à une étude comparative de 148 villes européennes en termes d'offre et d'utilisation de vélos partagés. Elle s'appuie pour cela sur les données de Fluctuo et des villes elles-mêmes. POLIS, réseau de premier plan de villes

³ Sources des chiffres des villes européennes : Région de Bruxelles-Capitale : chiffres de Way To Go // Gand : chiffres du service de la mobilité de la ville de Gand, Mobiliteitsbedrijf // Anvers : chiffres de Way To Go & chiffres de Slim naar Antwerpen // Londres : chiffres de Fluctuo & chiffres de Santander // Rotterdam : chiffres de la commune de Rotterdam // Paris : chiffres de Fluctuo

LA BELGIQUE COMPTE PLUS DE 720 000 UTILISATEURS ACTIFS DE VÉLOS PARTAGÉS ET 1 200 000 DE TROTTINETTES PARTAGÉES

En 2024, il y avait **722 997 utilisateurs actifs de vélos partagés en Belgique**. Il s'agit probablement d'une surestimation. Les personnes qui utilisent divers systèmes de partage apparaissent plusieurs fois dans les statistiques. Plus de six utilisateurs actifs sur dix se servent de vélos partagés back-to-many sans station fixe (60,9 %). L'année dernière, un peu plus d'un tiers ont opté pour un vélo partagé back-to-many à stations fixes (35,3 %). Le reste (3,8 %) utilisaient des vélos partagés back-to-one. On compte à peu près autant d'utilisateurs actifs de vélos partagés en Flandre qu'en Région bruxelloise : environ 360 000 dans les deux régions. Seuls 0,3 % des utilisateurs actifs de vélos partagés en Belgique résident en Wallonie.

En **Flandre**, 54 % des utilisateurs actifs de vélos partagés utilisaient un vélo back-to-many à stations fixes, 40 % un vélo back-to-many sans station fixe et 6 % un vélo back-to-one. Les pourcentages sont complètement différents à **Bruxelles**. Plus de huit utilisateurs sur dix employaient un vélo partagé back-to-many sans station fixe (82 %), 16 % un vélo partagé back-to-many à stations fixes et 2 % un vélo partagé back-to-one. En **Wallonie**, sept utilisateurs sur dix utilisaient des vélos partagés back-to-many à stations fixes, et trois sur dix des vélos partagés back-to-one.

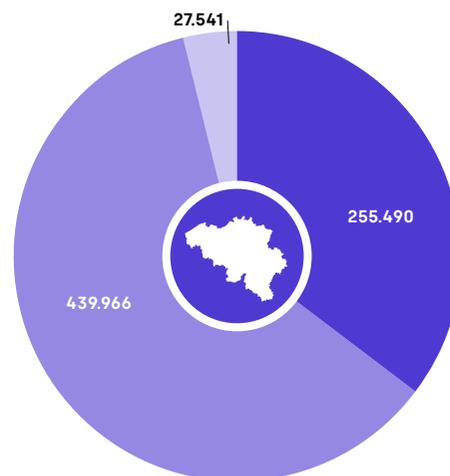
Relevons par ailleurs que l'utilisation de vélos partagés back-to-one et back-to-many à stations fixes a principalement lieu en Flandre : juste un peu moins de 80 % des utilisateurs actifs de ces deux systèmes résident en Flandre. Enfin, le plus grand

groupe d'utilisateurs de vélos partagés back-to-many sans station fixe, se trouve dans la capitale : deux tiers des utilisateurs actifs vivent en Région bruxelloise, un tiers en Flandre.

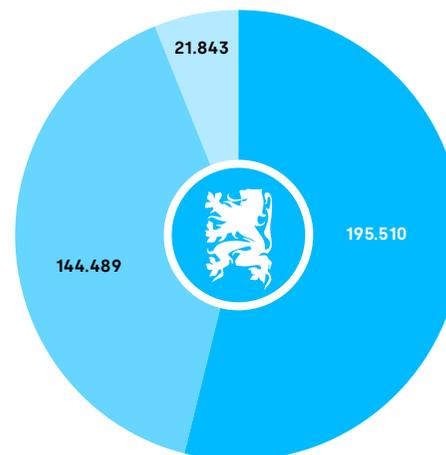
La Belgique comptait **1 237 280 utilisateurs actifs de trottinette partagée** en 2024.

La majorité des utilisateurs résident en Région bruxelloise (56,9 %), plus d'un tiers en Flandre (36,3 %) et 6,8 % en Wallonie.

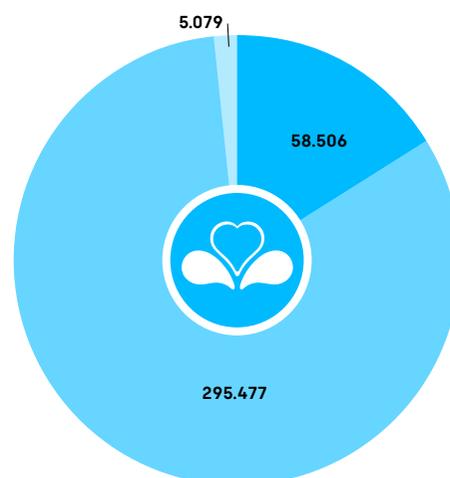
Nombre d'utilisateurs actifs de vélos partagés par type de vélos partagés



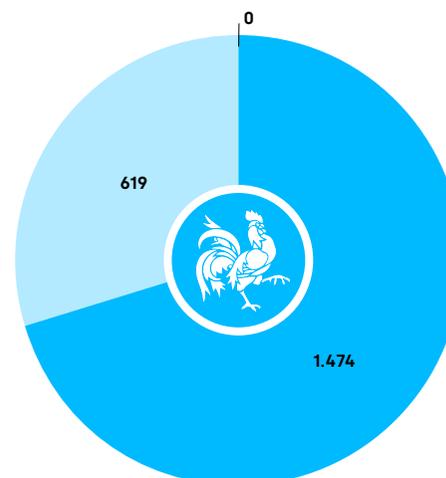
En Belgique



En Flandre



Dans la Région de Bruxelles-Capitale

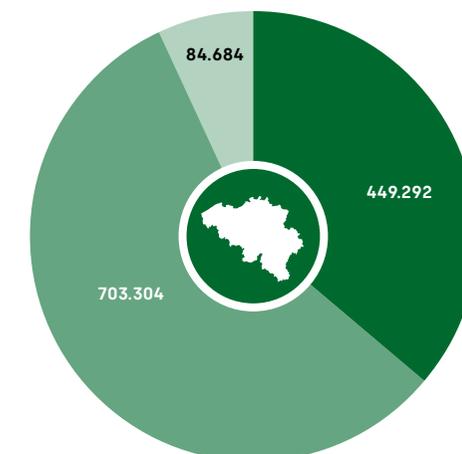


En Wallonie

- Back-to-one
- Back-to-many sans station fixe
- Back-to-many à stations fixes

Nombre d'utilisateurs actifs de trottinettes partagées par région

- En Flandre
- Dans la Région de Bruxelles-Capitale
- En Wallonie

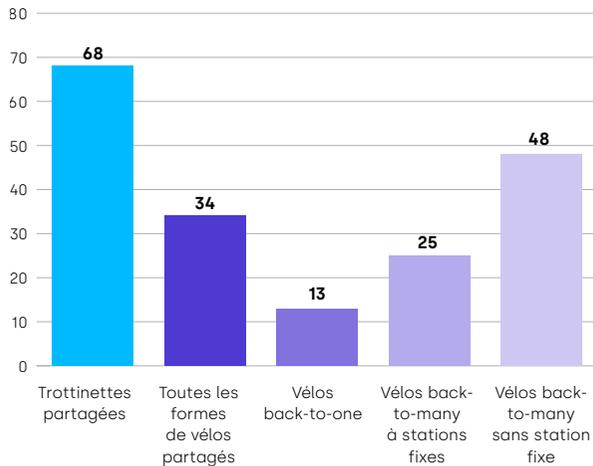


En Belgique

C'EST POUR LES TROTTINETTES PARTAGÉES ET LES VÉLOS PARTAGÉS BACK-TO-MANY SANS STATION FIXE QUE LE NOMBRE D'UTILISATEURS ACTIFS PAR VÉHICULE EST LE PLUS ÉLEVÉ

Le **nombre moyen d'utilisateurs actifs par vélo ou trottinette partagé** nous révèle le nombre d'utilisateurs différents d'un véhicule partagé. C'est pour les trottinettes partagées que le ratio du nombre d'utilisateurs actifs par véhicule est en moyenne le plus élevé en **Belgique**, à savoir 68 utilisateurs par trottinette. C'est deux fois plus que le nombre moyen d'utilisateurs actifs par vélo partagé, à savoir 34. Si l'on considère les vélos partagés, le ratio est le plus élevé pour les vélos partagés back-to-many sans station fixe, à savoir 48 utilisateurs actifs par vélo partagé. Pour les vélos partagés back-to-many à stations fixes, la moyenne belge est de 25. Pour les vélos partagés back-to-one, le ratio est le plus bas, à savoir 13 utilisateurs actifs par vélo partagé.

Nombre moyen d'utilisateurs actifs par véhicule partagé en Belgique



NOMBRE DE TRAJETS AVEC DES VÉLOS ET TROTTINETTES PARTAGÉS EN BELGIQUE

PRÈS DE 24 MILLIONS DE TRAJETS AVEC DES VÉLOS ET TROTTINETTES PARTAGÉS EN BELGIQUE

Conjointement, tous les vélos et trottinettes partagés ont effectué près de **24 millions de trajets en Belgique** en 2024. Si l'on compare ce chiffre à la population active, cela correspond à 3,4 trajets par Belge de 18 à 64 ans¹.

La majorité des **12 076 412 trajets en vélos partagés** effectués en **Belgique** en 2024 l'ont été avec un vélo partagé back-to-many à stations fixes, plus précisément 68,2 %. Ce système n'est toutefois utilisé que par 35 % de tous les utilisateurs actifs de vélos partagés. Avec 32 trajets par utilisateur actif et par an, ce sont les cyclistes les plus motivés. Les opérateurs back-to-many sans station fixe et back-to-one ont représenté respectivement 29,9 % et 1,9 % de l'ensemble des trajets.

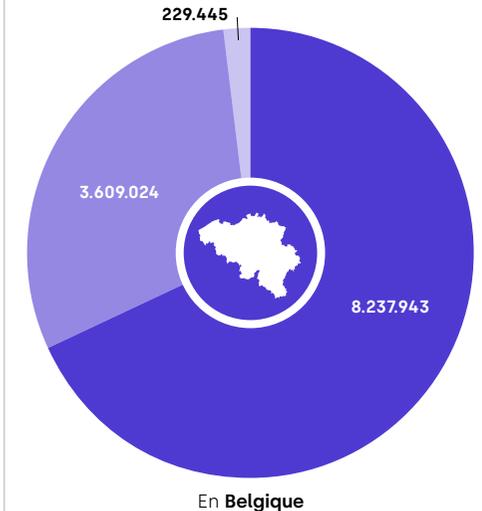
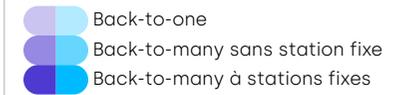
Près de huit trajets sur dix effectués avec des vélos partagés en Belgique ont eu lieu en Flandre (76,7 %). C'est étonnant si l'on considère que seule la moitié des utilisateurs actifs résident en Flandre et que seuls six vélos partagés sur dix se trouvent dans cette région. C'est donc en Flandre que le nombre de trajets par vélo partagé et par utilisateur actif est le plus élevé (voir ci-dessous). 23,2 % des trajets en vélos partagés sont effectués à Bruxelles. Les 15 000 trajets

effectués en Wallonie sont négligeables, par rapport aux autres régions (0,1 %).

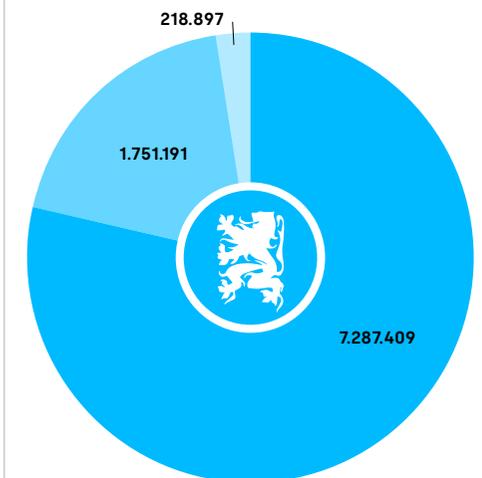
En 2024, 9 257 497 trajets en vélo partagé ont été effectués en **Flandre**. La vaste majorité (79 %) l'ont été avec un vélo partagé back-to-many à stations fixes. Près d'un trajet sur cinq a été effectué avec un vélo partagé back-to-many sans station fixe (19 %) et 2 % avec un vélo partagé back-to-one. 2 803 883 trajets ont été effectués à **Bruxelles** : deux sur trois avec des vélos partagés back-to-many sans station fixe, un sur trois avec des vélos partagés back-to-many à stations fixes, et 0,3 % avec des vélos partagés back-to-one. En **Wallonie**, près de neuf trajets sur dix (88 %) effectués en 2024 l'ont été sur des vélos partagés à stations fixes. Les 12 % restants ont été réalisés avec des vélos partagés back-to-one.

En Belgique, en 2024, le nombre de trajets avec des **trottinettes partagées** était légèrement inférieur à celui réalisé avec des vélos partagés, à savoir 11 880 543 trajets. Contrairement aux vélos partagés, le centre de gravité est très clairement situé en Région bruxelloise. Plus de six trajets sur dix avec des trottinettes partagées ont été effectués dans la capitale (63,6 %), et 25,5 % en Flandre. Les trottinettes partagées sont mieux ancrées en Wallonie que les vélos partagés. 10,9 % de tous les trajets sont effectués dans cette région.

Nombre de trajets avec des vélos partagés par type de vélos partagés



En Belgique



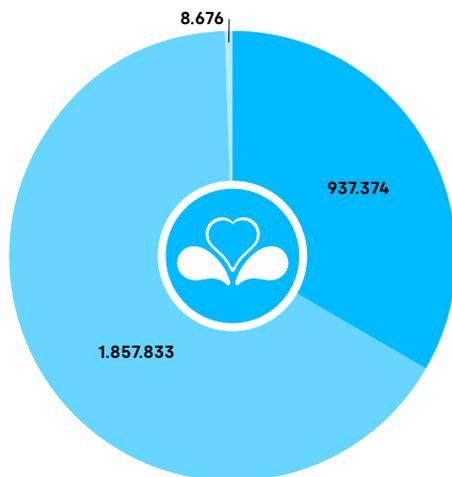
En Flandre

¹ Statbel, chiffres de janvier 2024 : 7 076 347 Belges âgés de 18 à 64 ans

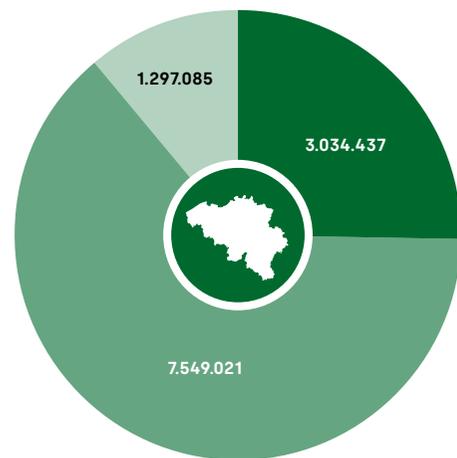
- Back-to-one
- Back-to-many sans station fixe
- Back-to-many à stations fixes

Nombre de trajets avec des trottinettes partagées par région

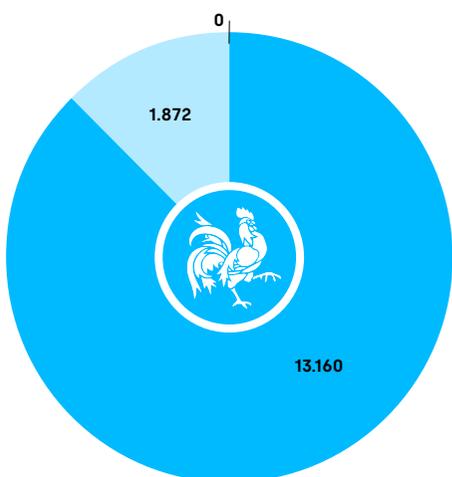
- En Flandre
- Dans la Région de Bruxelles-Capitale
- En Wallonie



Dans la Région de Bruxelles-Capitale



En Belgique



En Wallonie

↓

Près de huit trajets sur dix effectués avec des vélos partagés en Belgique ont eu lieu en Flandre

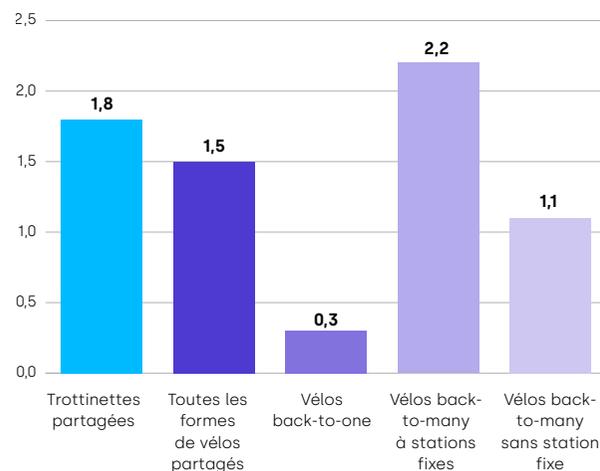
PLUS D'UN TRAJET ET DEMI EN VÉLO ET EN TROTTINETTE PARTAGÉS PAR JOUR EN BELGIQUE

Jusqu'à présent, nous nous sommes concentrés sur le nombre absolu de trajets mais, pour se faire une bonne idée de l'importance relative de l'utilisation, il est aussi pertinent de s'intéresser au **nombre de trajets par véhicule et par jour**. En 2024, chaque **vélo partagé** en Belgique a effectué en moyenne 1,5 trajet par jour. Les vélos partagés back-to-many à stations fixes sont les plus utilisés, avec 2,2 trajets par vélo et par jour. Les vélos partagés back-to-many sans station fixe font en moyenne un peu plus d'un trajet par jour (1,1). Les opérateurs back-to-one obtiennent le score le plus bas, avec 0,3 trajet par véhicule et par jour.

C'est en Flandre que l'on compte le plus grand nombre de trajets par vélo partagé par jour, à savoir 1,9 trajet par jour (contre 1,0 à Bruxelles et 0,2 en Wallonie). Cela peut s'expliquer par l'utilisation importante en Flandre de vélos partagés back-to-many à stations fixes. Ceux-ci effectuent en effet le plus grand nombre de trajets par véhicule et par jour. En Flandre, les vélos partagés back-to-many à stations fixes sont même utilisés en moyenne 3,4 fois par jour.

En 2024, une **trottinette** partagée effectuait en moyenne 1,8 trajet par jour. Si l'on compare les régions, les chiffres divergent de ceux observés pour les vélos partagés, et les différences sont aussi moins prononcées. C'est à Bruxelles (2,1) et en Wallonie (2,0) que sont effectués le plus grand nombre de trajets par trottinette et par jour, tandis que la Flandre est à la traîne (1,2).

Nombre moyen de trajets par véhicule partagé en Belgique



C'EST À BRUXELLES QUE LE NOMBRE DE TRAJETS POUR 1 000 HABITANTS PAR JOUR EST LE PLUS ÉLEVÉ, ET EN WALLONIE QU'IL EST LE PLUS BAS

Par analogie avec l'indicateur des rapports comparatifs de Cycling Industries Europe (CIE)¹, nous calculons le **nombre de trajets pour 1 000 habitants par jour** pour chaque région et par forme de mobilité partagée. Ce chiffre nous révèle le nombre de trajets par jour, en tenant compte du nombre d'habitants. Il est ainsi possible de comparer la mobilité partagée dans des régions comptant un nombre d'habitants différent.

Si l'on considère la Belgique dans son ensemble, on obtient 2,8 trajets pour 1 000 habitants par jour, pour les vélos comme pour les trottinettes partagés. C'est en Région bruxelloise que cet indicateur est le plus élevé du pays, et de loin, tant pour les vélos (6,1 trajets pour 1 000 habitants par jour) que pour les trottinettes partagés (16,6). Vient ensuite la Flandre avec 3,7 et 1,2 trajets pour 1 000 habitants par jour pour les vélos et les trottinettes partagés, respectivement. Si l'on considère les trottinettes partagées, le nombre de trajets pour 1 000 habitants par jour en Wallonie est comparable à celui de la Flandre, à savoir 1,0. Pour les vélos partagés, par contre, le score est très faible (0,01).

À Bruxelles, on compte plus d'1,5 fois plus de trajets pour 1 000 habitants par jour avec des vélos partagés qu'en Flandre, et près de 14 fois plus de trajets avec des trottinettes partagées. Ces chiffres sont fortement corrélés à la répartition du nombre de véhicules pour 1 000 habitants dans les deux régions (voir ci-dessus). Cela démontre la forte relation entre l'offre et le nombre de trajets.

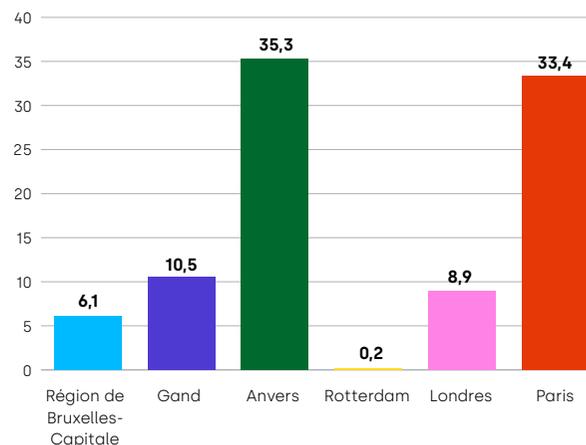


À Bruxelles, on compte plus d'1,5 fois plus de trajets pour 1 000 habitants par jour avec des vélos partagés qu'en Flandre

LA RÉGION DE BRUXELLES COMPARÉE AUX GRANDES VILLES EUROPÉENNES

Comme nous l'avons fait pour le nombre de véhicules pour 1 000 habitants, nous pouvons effectuer une comparaison, pour cet indicateur, avec un certain nombre d'**autres villes européennes**. Nous considérons ici la région de Bruxelles comme une ville. Dans l'indice CIE de 2023, Bruxelles occupait la 37^e place du classement pour le nombre de trajets pour 1 000 habitants par jour. Dans la liste des villes que nous comparons ici, Rotterdam obtient le score le plus bas, avec 0,2 trajets. Bruxelles compte 6,1 trajets et au-dessus, nous trouvons Londres avec 8,9 trajets et Gand avec 10,5 trajets. Les leaders absolus de l'indice CIE de 2023 obtiennent aussi des scores exceptionnels dans les calculs que nous avons effectués pour 2024. À Paris, on compte pas moins de 33,4 trajets pour 1 000 habitants par jour, mais Anvers fait encore mieux avec 35,3 trajets².

Nombre de trajets effectués avec des vélos partagés pour 1 000 habitants par jour pour la Région bruxelloise et cinq autres villes européennes



¹ CIE (2024). « Shared Ambition ». The potential for bike sharing in Europe : Benchmarking 148 cities. » <https://cyclingindustries.com/news/details/the-2024-edition-of-cies-bike-sharing-in-148-cities-report>

² Sources des chiffres des villes européennes : Région de Bruxelles-Capitale : chiffres de Way To Go // Gand : chiffres du communiqué de presse. // Anvers : chiffres de Way To Go. Le nombre réel de trajets pour 1.000 habitants par jour est plus élevé en raison de données incomplètes. // Londres : chiffres de Fluctuo // Rotterdam : chiffres de la commune de Rotterdam // Paris : chiffres de Fluctuo

PLUS L'OFFRE EST IMPORTANTE, PLUS LE NOMBRE DE TRAJETS EFFECTUÉS AVEC DES VÉLOS ET DES TROTTINETTES PARTAGÉS EST ÉLEVÉ

Que nous apprennent les chiffres des chapitres précédents sur la **relation entre l'offre et l'utilisation** de vélos et trottinettes partagés ? Pour le découvrir, considérons le nombre de véhicules pour 1 000 habitants et le nombre de trajets pour 1 000 habitants par jour. Ces indicateurs nous permettent en effet de comparer des régions ou villes, indépendamment de leur nombre d'habitants.

Dans le graphique de gauche à la page suivante, chaque point représente une forme de **partage de vélos en Flandre et à Bruxelles**. Nous laissons la Wallonie de côté, l'offre et le nombre de trajets y étant très limités par rapport aux deux autres régions. Notons tout d'abord que les quatre points de la moitié inférieure du graphique sont plus ou moins linéaires : une plus grande offre relative de vélos partagés (axe horizontal) va de pair avec une plus grande utilisation relative de vélos partagés (axe vertical). Les deux systèmes back-to-one en bas à gauche combinent une offre limitée de vélos partagés avec un nombre de trajets limité pour 1 000 habitants. Si l'on considère ces deux paramètres, les vélos partagés back-to-many sans station fixe en Flandre font légèrement mieux. L'offre pour 1 000 habitants de vélos partagés back-to-many à stations fixes à Bruxelles est plus élevée que dans tous les systèmes faisant l'objet de notre examen. Le nombre relatif de trajets dans ce système est aussi plus élevé que dans les trois premiers.

Deuxièmement, on observe deux valeurs aberrantes, au-dessus de la ligne de ten-



Les vélos back-to-many à stations fixes en Flandre et les vélos back-to-many sans station fixe à Bruxelles sont utilisés de manière particulièrement fréquente

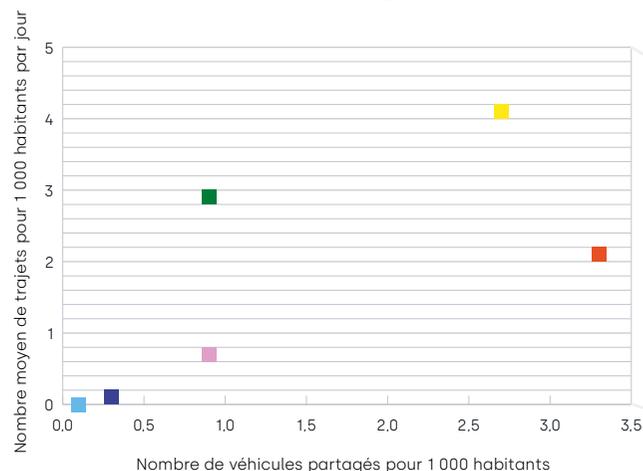
dance. Les vélos partagés back-to-many à stations fixes en Flandre et les vélos partagés back-to-many sans station fixe à Bruxelles « surperforment » : le nombre de trajets par vélo partagé dans ces systèmes est plus élevé que dans les autres. Ce qui caractérise les deux systèmes, c'est que les vélos sont utilisés dans le contexte d'une grande ville. On peut toutefois trouver d'autres explications à ces performances remarquables. Les vélos partagés back-to-many sans station fixe à Bruxelles sont tous électriques, donc mieux adaptés à la topographie de la capitale que la variante non électrique à stations fixes. Les vélos partagés back-to-many à stations fixes en Flandre, quant à eux, ont progressé régulièrement et construit leur succès au fil des ans. Ils peuvent compter en 2024 sur un groupe d'utilisateurs très fidèles et actifs.

Enfin, les performances des **trottinettes** à Bruxelles, en Flandre et en Wallonie sont aussi frappantes. Dans le graphique de droite à la page suivante, nous ajoutons les statistiques liées aux trottinettes partagées dans les trois régions. On note immédiatement à quel point les trottinettes partagées distancent les autres systèmes de partage dans la capitale. Avec un ratio de 7,8 trottinettes partagées pour 1 000 habitants et 16,6 trajets pour 1 000 habitants par jour, les trottinettes bruxelloises obtiennent un score exceptionnellement élevé. On retrouve pour les trottinettes partagées le parallèle observé entre l'offre et l'utilisation de vélos partagés : l'offre relative de trottinettes partagées en Flandre et en Wallonie est beaucoup plus limitée qu'à Bruxelles, ce qui se traduit aussi par un nombre de trajets beaucoup plus limité pour 1 000 habitants.

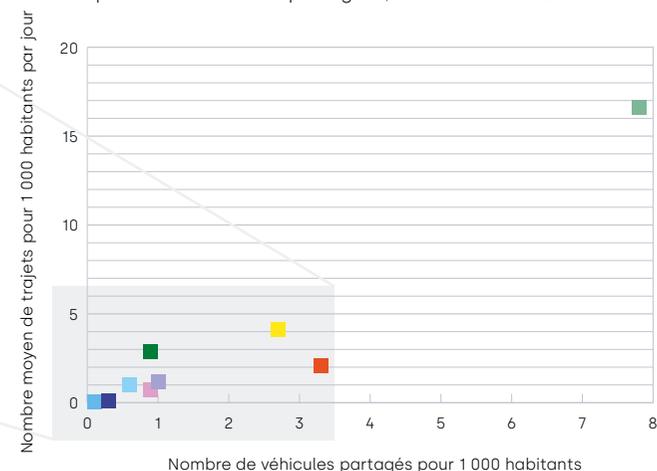


**Les trottinettes
bruxelloises
obtiennent un score
exceptionnellement
élevé, avec un ratio
de 7,8 trottinettes
partagées pour
1 000 habitants et
16,6 trajets pour
1 000 habitants par jour**

Rapport entre le nombre de vélos partagés pour 1 000 habitants et le nombre de trajets pour 1 000 habitants par jour, par type de vélos partagés, en Flandre et à Bruxelles



Rapport entre le nombre de vélos et de trottinettes partagés pour 1 000 habitants et le nombre de trajets pour 1 000 habitants par jour, par type de vélos partagés et pour les trottinettes partagées, en Flandre et à Bruxelles



- BXL vélos back-to-one
- FL vélos back-to-one
- BXL trottinettes partagées
- BXL vélos back-to-many sans station fixe
- FL vélos back-to-many sans station fixe
- FL trottinettes partagées
- BXL vélos back-to-many à stations fixes
- FL vélos back-to-many à stations fixes
- WALL trottinettes partagées

	VÉLOS PARTAGÉS						TROTINETTES PARTAGÉES		
	BXL back-to-one vélos partagés	BXL back-to-many vélos partagés sans station fixe	BXL back-to-many vélos partagés à stations fixes	VL back-to-one vélos partagés	VL back-to-many vélos partagés sans station fixe	VL back-to-many vélos partagés à stations fixes	BXL trottinettes partagées	VL trottinettes partagées	WALL trottinettes partagées
Le nombre de véhicules pour 1 000 habitants	0,1	2,7	3,3	0,3	0,9	0,9	7,8	1,0	0,6
Le nombre de trajets pour 1 000 habitants par jour	0,02	4,1	2,1	0,1	0,7	2,9	16,6	1,2	1,0

HISTORIQUE DU PARTAGE DE VÉLOS ET DE TROTTINETTES EN BELGIQUE

Le **partage de vélos** a augmenté ces dernières années, mais ce n'est pas du tout un phénomène nouveau. Cela fait près de 20 ans que le partage de vélos existe en Belgique. Les premiers grands systèmes sont apparus en 2006, à Bruxelles, avec Cyclocity, désormais Villo !, et en 2011, à Anvers, avec Velo. En 2011, Blue-bike a rejoint le peloton et cet opérateur demeure actif à ce jour. L'offre a été considérablement élargie avec l'arrivée d'opérateurs « en libre-service », mettant à disposition des vélos partagés qui ne doivent pas être laissés dans un parking pour vélos fixe. Les premiers venus, les opérateurs asiatiques oBike et GoBeeBike, ont lancé leur offre à Bruxelles juste après l'été 2017. Moins d'un an plus tard, ils avaient toutefois déjà disparu. Billy, Cloudbike et Mobit, trois entreprises belges, ont aussi vu le jour au cours de cette période. De ces opérateurs, seul Mobit existe encore aujourd'hui.

Depuis 2020, nous observons deux nouvelles tendances dans le monde des vélos partagés en Belgique. Le premier est l'arrivée des **vélos cargo partagés** dans notre pays : début juillet 2020, Cargoroo est le premier opérateur à s'être lancé, rejoint un peu plus tard par Baqme et Monkey Donkey. Malheureusement, Baqme n'est plus actif en Belgique depuis début 2024, et il a été annoncé en décembre 2024 que Cargoroo avait déposé son bilan et que la société cesserait immédiatement ses services à Louvain, Anvers et Malines.



Le nombre de vélos électriques partagés a augmenté de manière spectaculaire en Belgique les deux dernières années

La deuxième tendance est celle des **systèmes régionaux de vélos partagés**. Ce développement ne peut être dissocié de la mise en place des « régions de transport » (VVR) en Flandre ni des appels d'offres pour les systèmes régionaux de vélos partagés (« Vervoer op Maat », soit transport sur mesure). Depuis le printemps 2022, vous pouvez aller chercher et ramener les vélos partagés de Donkey Republic dans toute la région de transport d'Anvers. Depuis 2024, cette zone a été étendue aux VVR de Malines et du Pays de Waes (Saint-Nicolas), et le nombre de vélos partagés disponibles a augmenté. Viennent s'y ajouter des projets régionaux, comme Hoppy dans la VVR d'Alost et des Ardennes flamandes, Mobit à Courtrai et Blue-bike au Limbourg et à Gand. Il est frappant de constater que la plupart des systèmes régionaux optent pour une offre partielle ou complète de vélos électriques. Avec l'arrivée d'opérateurs internationaux, comme Bolt, Dott et Lime, le nombre de vélos électriques partagés a augmenté de manière spectaculaire en Belgique les deux dernières années.

En Belgique, les premières **trottinettes partagées** sont apparues dans les rues de la capitale, vers l'été 2018, et un peu plus tard à Anvers. Les années suivantes ont aussi vu des lancements dans de plus petites villes, comme Malines, Hasselt, Liège, Namur, Charleroi, Courtrai et un certain nombre de communes côtières. Les premières trottinettes partagées opéraient dans le cadre d'un système de libre-service pur : elles pouvaient être abandonnées n'importe où dans la zone opérationnelle, sur le domaine public. De plus

en plus de villes ont toutefois progressivement choisi, comme pour les vélos partagés, de mettre en place des dropzones où les utilisateurs peuvent aller chercher et ramener les trottinettes partagées. Les autorités locales tentent ainsi d'empêcher le stationnement incorrect ou gênant des véhicules partagés et, simultanément, de plus regrouper l'offre. Depuis sa création en Belgique, en 2018, le marché de la trottinette partagée a toujours été très volatil. En 2019, huit opérateurs de trottinettes partagées étaient simultanément actifs à Bruxelles et on en a compté pas moins de douze, au fil des ans. Depuis 2023, de nouvelles réglementations sont en vigueur en Région bruxelloise, et le nombre d'opérateurs de trottinettes partagées est limité à deux. Finalement, il est frappant de constater que de grandes villes comme Gand et Louvain, connues pour être des pionnières de la mobilité partagée, ne délivrent délibérément pas de permis pour les trottinettes partagées, notamment pour des motifs de sécurité.

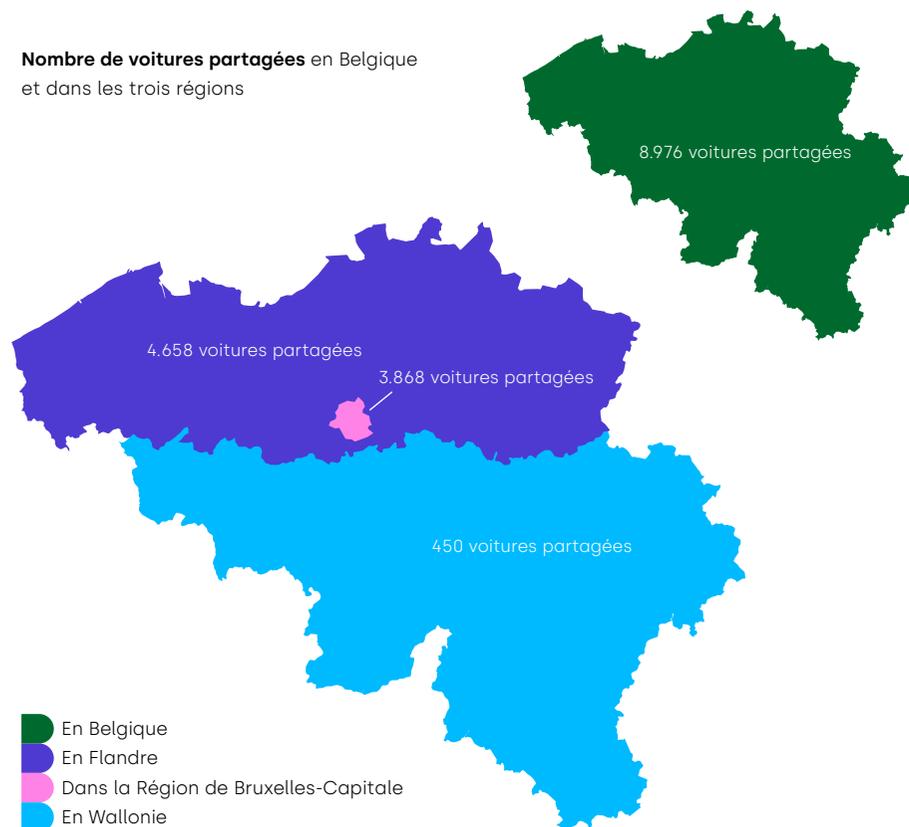
4 —

L'AUTOPARTAGE

ÉTAT DES LIEUX

Combien la Belgique compte-t-elle de voitures partagées en 2024 ? Combien y a-t-il d'autopartageurs et combien de trajets effectuent-ils conjointement ? Comment ces chiffres diffèrent-ils par type d'autopartage (voir « Qu'est-ce que la mobilité partagée et quelles formes prend-elle ? ») ? Finalement, quelle évolution constate-t-on si l'on inclut les chiffres des dernières années ? Vous trouverez toutes ces données dans ce chapitre.

Nombre de voitures partagées en Belgique et dans les trois régions



NOMBRE DE VOITURES PARTAGÉES EN BELGIQUE

LA BELGIQUE COMPTE PRÈS DE 9 000 VOITURES PARTAGÉES ET A CONNU UNE FORTE AUGMENTATION DU NOMBRE DE VOITURES PARTAGÉES EN BOUCLE

Fin 2024, on dénombrait 8 976 voitures partagées en Belgique. Le nombre de voitures partagées a ainsi diminué de 7,3 % par rapport à l'année précédente (-706 voitures partagées). Cette baisse est entièrement due à une contraction du marché des véhicules en libre-service (-1 423 voitures). D'une part, le départ de Belgique de l'opérateur Green-Mobility joue un rôle à cet égard. D'autre part, les autres opérateurs en libre-service ont réduit leur offre et se sont repliés sur les plus grands marchés, à savoir Bruxelles, Anvers et, dans une moindre mesure, Gand.

L'offre de **voitures partagées en boucle** en Belgique a augmenté de 20 % en 2024, par rapport à 2023, passant à 3 757 véhicules, soit 41,9 % de l'ensemble des voitures partagées en Belgique. Les **voitures partagées en libre-service** sont presque aussi nombreuses (3 660 voitures ou 40,7 %), mais c'est nettement moins qu'un an plus tôt (-28 %). On compte aussi 1 559 **voitures partagées entre particuliers**, à coûts partagés (17,4 %). Cette catégorie a augmenté de 6 % par rapport à l'année précédente.

En **Flandre**, le nombre de voitures partagées a augmenté de 11 % en 2024 par rapport à l'année précédente pour dépasser

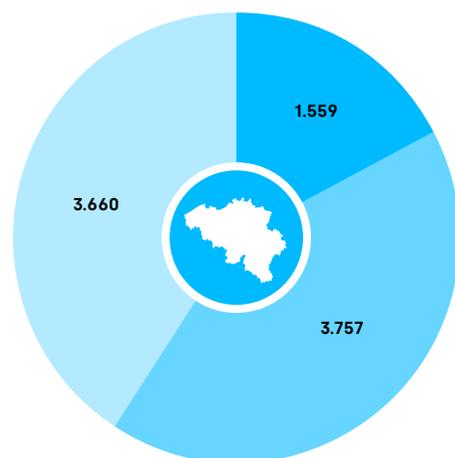
les 4 600 véhicules. Cela représente 52 % de l'offre belge. Plus de la moitié des voitures partagées en Flandre sont la propriété d'opérateurs en boucle (52 %). Plus d'une sur quatre est une voiture partagée entre particuliers (26 %) et moins d'une sur quatre (22 %) une voiture partagée en libre-service. C'est principalement le segment en boucle qui connaît une forte croissance : +32 % de voitures partagées, en un an, soit près de 600 voitures partagées en boucle en plus. En 2024, c'est en Flandre qu'ont été mises à disposition 95 % des voitures partagées en boucle supplémentaires dénombrées en Belgique. La baisse générale de l'offre en libre-service est aussi observée en Flandre. Le nombre de voitures partagées en libre-service en Flandre a diminué de 17 % en un an.

À **Bruxelles**, nous avons enregistré plus de 3 800 voitures partagées en 2024, soit 43 % de l'offre en Belgique. Le nombre de voitures partagées a diminué de 22 % par rapport à l'année précédente. Cette forte diminution résulte en grande partie de la diminution de l'offre de voitures en libre-service. En un an, 1 138 voitures partagées en libre-service ont disparu à Bruxelles (-30 %). Cette catégorie représente néanmoins toujours la plus grande part du nombre total de voitures partagées dans la capitale (68 %). Suivent l'autopartage en boucle avec 26 % et l'autopartage entre particuliers à coûts partagés avec 6 %. Dans ce dernier segment, nous observons aussi une légère diminution du nombre de voitures partagées par rapport à 2023 (-4 %).

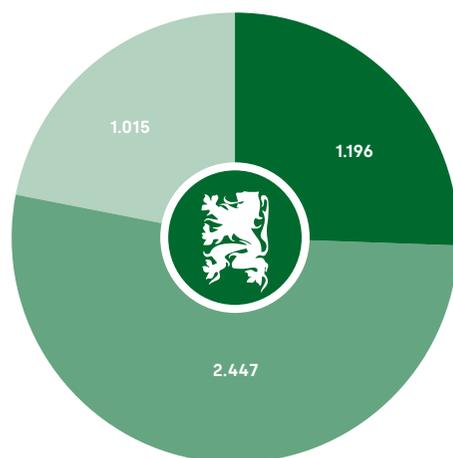
Enfin, **en Wallonie**, le nombre de voitures partagées est tombé (-14 %) à 450 véhicules, soit 5 % de l'offre belge. Les deux tiers sont des voitures partagées en boucle, 34 % des voitures partagées entre particuliers. C'est le départ de Liège de l'opérateur en libre-service Poppy qui a provoqué la baisse du nombre de voitures partagées en Wallonie.

Nombre de voitures partagées par type d'autopartage

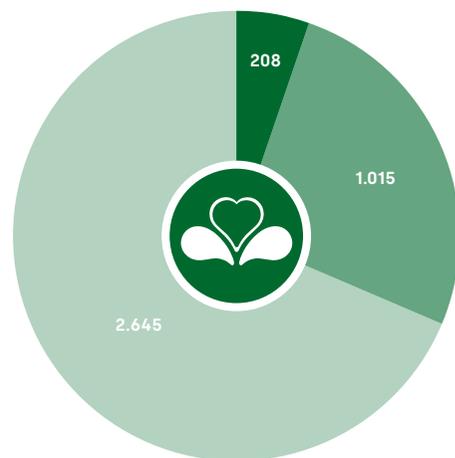
- Voitures partagées en particuliers
- Voitures partagées en boucle
- Voitures partagées en libre-service



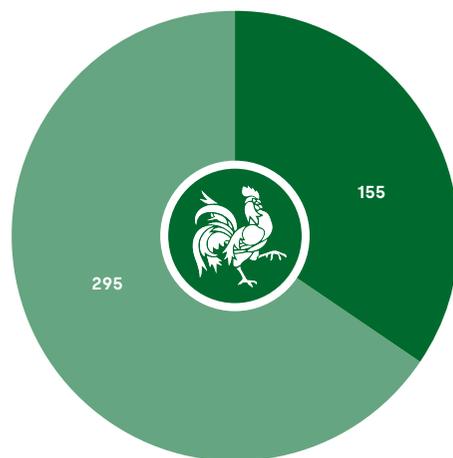
En Belgique



En Flandre



Dans la Région de Bruxelles-Capitale



En Wallonie

L'OFFRE D'AUTOPARTAGE A PLUS QUE DOUBLÉ LES CINQ DERNIÈRES ANNÉES

Si l'on considère le moyen terme, l'offre générale de voitures partagées continue à progresser en Belgique. En cinq ans, de 2020 à 2024, le nombre de voitures partagées a été multiplié par 2,3 (+5 102 voitures partagées).

Si l'on compare les différents types d'autopartage, on constate d'importants contrastes dans l'évolution du nombre de voitures partagées. La flotte de voitures partagées en boucle a plus que doublé en cinq ans (+1 953 voitures par rapport à 2020) et augmente de manière stable, année après année. La flotte de voitures partagées entre particuliers a augmenté de 13 % en Belgique, entre 2020 et 2024 (+179 voitures partagées). Le nombre de voitures partagées en libre-service a plus que quintuplé les cinq dernières années ; une augmentation de 2 970 véhicules. Reste à voir comment le marché évoluera après la forte diminution de l'année passée.

En 2020, 65 % de toutes les voitures partagées en Belgique se trouvaient en Flandre. Cinq ans plus tard, cette part est tombée à 52 %. Bruxelles, en revanche, a connu une forte croissance : de 27 % de l'offre en 2020 à 43 % en 2024. La part de la Wallonie a légèrement diminué, passant de 8 % à 5 %.

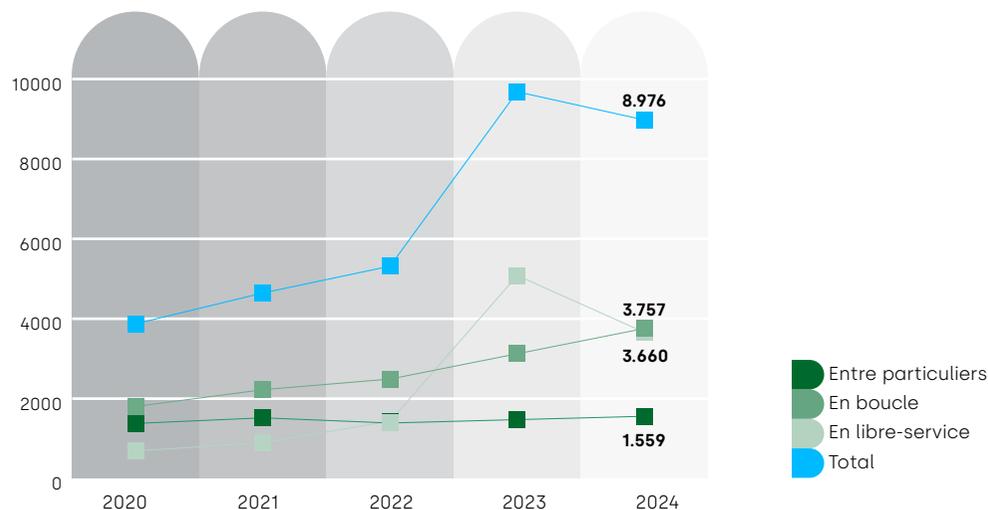
Ces dernières années, les trois régions ont connu une trajectoire de croissance différente. En Flandre, le bilan global est positif : la flotte de voitures partagées progresse de 87 % par rapport à 2020 (+2 171 voitures partagées). Les plus fortes progressions sont observées dans l'autopartage en libre-service et en boucle, avec respectivement

131 % et 124 % de croissance en cinq ans. En chiffres absolus, il s'agit respectivement de 575 et 1 355 voitures partagées supplémentaires. Le nombre de voitures partagées entre particuliers en Flandre a augmenté de 25 % les cinq dernières années, ce qui correspond à 241 nouvelles voitures partagées.

De toutes les régions de Belgique, c'est Bruxelles qui a connu la plus forte croissance globale du nombre de voitures partagées les cinq dernières années. Entre 2020 et 2024, on compte 2 807 voitures partagées en plus, soit une croissance de 265 %. Celle-ci est principalement due à la forte augmentation de l'autopartage en libre-service dans la capitale. L'offre en libre-service a été multipliée par dix, soit 2 395 voitures partagées en libre-service en plus. Le segment en boucle a connu une croissance stable : 443 voitures en plus, soit une augmentation de 78 % en cinq ans. Le nombre de voitures partagées entre particuliers a toutefois diminué. On en compte 31 de moins qu'en 2020 (-13 %).

En Wallonie, on compte 124 nouvelles voitures partagées au cours des cinq dernières années, soit une augmentation de 38 %. L'offre en boucle a plus que doublé entre 2020 et 2024 (+155 véhicules). Comme à Bruxelles, le nombre de voitures partagées entre particuliers a diminué en Wallonie les cinq dernières années (-17 %). Une offre d'autopartage en libre-service y a vu le jour, plus précisément à Liège, en 2023 et 2024. Les voitures partagées ont toutefois été retirées après un an et demi, et le compteur est de nouveau à zéro en Région wallonne.

Aperçu historique du nombre de **voitures partagées en Belgique**



En Flandre, près d'une voiture partagée sur quatre est électrique

En Flandre, fin 2024, **1 124 voitures partagées étaient entièrement** électriques, soit 24,1 % du total. Plus de neuf voitures électriques partagées sur dix appartiennent à la flotte des opérateurs d'autopartage **en boucle**. En 2024, pas moins de 41 % de toutes les voitures partagées en boucle en Flandre sont électriques, contre 29 % en 2020. 9 % appartiennent à des **particuliers** qui partagent une voiture électrique avec d'autres, le 1 % restant sont des voitures partagées **en libre-service**. La plus forte croissance est aussi observée au sein des deux premiers segments. En Flandre, le nombre de voitures partagées en boucle entièrement électriques a augmenté de 73 % en un an. C'est en partie dû à la prime flamande pour les véhicules électriques,

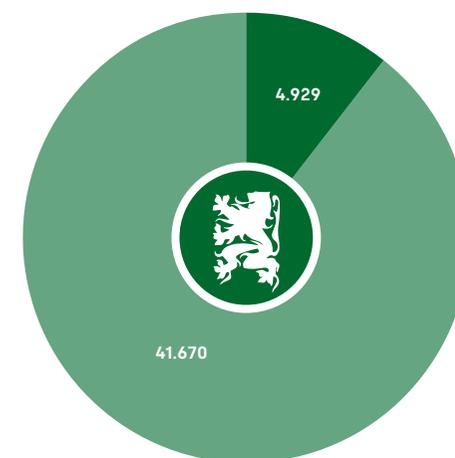
dont bénéficiaient aussi les organisations d'autopartage. Nous nous attendons à ce que l'effet de cet incitant se poursuive en 2025. Le nombre de voitures électriques partagées des organisations d'autopartage entre particuliers à coûts partagés a augmenté de 60 %. En raison du départ de l'opérateur en libre-service GreenMobility, l'offre de voitures électriques partagées en libre-service en Flandre a presque complètement disparu en 2024.

En cinq ans, le nombre de voitures électriques partagées en Flandre a presque doublé : de 588 en 2020 à 1 124 en 2024. Au cours de la même période, la part des voitures électriques partagées dans la flotte totale en Flandre a augmenté, mais beaucoup moins fortement : de 23,6 % à 24,1 %.

NOMBRE D'AUTOPARTAGEURS EN BOUCLE ET ENTRE PARTICULIERS ACTIFS EN FLANDRE

LE NOMBRE D'UTILISATEURS ACTIFS DE L'AUTOPARTAGE EN BOUCLE ET ENTRE PARTICULIERS AUGMENTE DE 22 % EN FLANDRE

En ce qui concerne le nombre d'autopartageurs actifs, nous n'avons reçu de données que des organisations d'autopartage en boucle et entre particuliers en Flandre (voir Méthodologie). Dans cette région, **46 599 autopartageurs en boucle et entre particuliers** ont effectué au moins un trajet en 2024¹. Cela signifie que 1 % des flamands titulaires du permis de conduire sont des utilisateurs actifs de ces types d'autopartage². Le nombre d'autopartageurs actifs a augmenté de 22 % en un an. Près de neuf autopartageurs actifs sur dix utilisent des voitures partagées proposées par des **entreprises d'autopartage en boucle** (89 %). L'autopartage en boucle connaît aussi la plus forte augmentation. En 2024, on compte 24,2 % d'autopartageurs actifs en plus en Flandre, par rapport à 2023. Un peu plus d'un sur dix utilise une **voiture partagée entre particuliers** (11 %). Ce groupe d'utilisateurs a augmenté de 3 % par rapport à l'année dernière.



Entre particuliers
En boucle

Nombre d'autopartageurs actifs en Flandre par type d'autopartage (en boucle et entre particuliers)

¹ Comme expliqué dans la méthodologie, nous n'avons pas obtenu de données des organisations d'autopartage en libre-service, ce chiffre est donc une sous-estimation du nombre réel d'autopartageurs actifs en Flandre.

² Méthode de calcul : OVG 6 (enquête flamande sur la mobilité) : 85,5 % des Flamands de 18 ans et plus ont le permis de conduire / Statistiek Vlaanderen : il y a 5 363 075 personnes de 18 ans et plus en Flandre en 2024. En 2024, environ 4 471 732 Flamands avaient donc le permis de conduire.

C'est en 2021 que Way To Go a disposé pour la première fois de chiffres complets sur le nombre d'autopartageurs en boucle et entre particuliers actifs en Flandre. On en comptait un peu plus de 33 700 à l'époque. Deux ans plus tard, on en comptait 38 347 et, fin 2024, ce nombre est passé à 46 599. Entre 2021 et 2024, on compte **38 % d'autopartageurs actifs supplémentaires (en boucle et entre particuliers)** en plus en Flandre. Le marché de l'autopartage est donc encore loin d'avoir atteint le point de saturation.

Entre 2021 et 2024, le nombre d'**autopartageurs en boucle** actifs en Flandre a augmenté de 42 %. Soit dit en passant, la croissance de l'année dernière (+24 %) a été la plus forte des quatre dernières années. Le nombre d'**autopartageurs entre particuliers** a augmenté de 10 % au cours de la même période. Après la baisse du nombre d'utilisateurs actifs en 2023, nous enregistrons à nouveau une croissance en 2024 (+3 %).

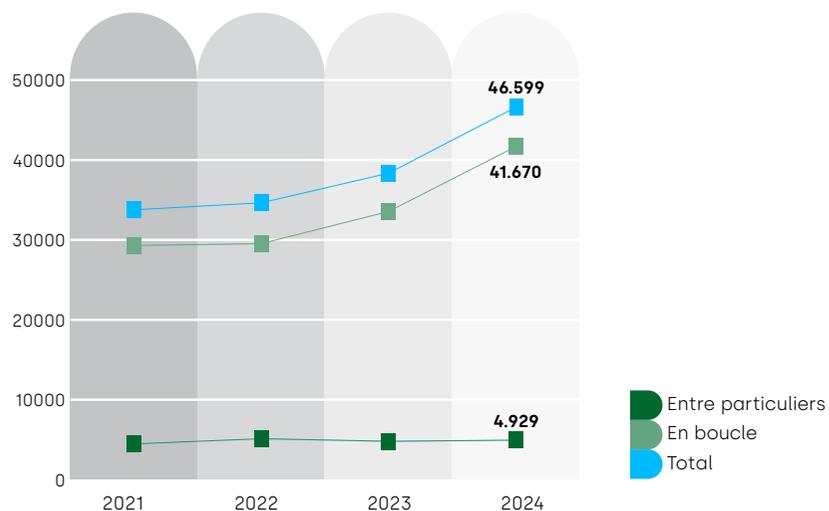
L'AUTOPARTAGE EN BOUCLE COMPTE LE NOMBRE LE PLUS ÉLEVÉ D'UTILISATEURS ACTIFS PAR VOITURE PARTAGÉE

En moyenne, chaque voiture partagée en boucle ou entre particuliers est utilisée par 13 autopartageurs actifs. Les statistiques varient toutefois considérablement en fonction du type d'autopartage. Une voiture partagée en boucle est utilisée par 17 clients actifs différents, une voiture partagée entre particuliers par 4 utilisateurs actifs. Nous constatons aussi de grandes différences entre les opérateurs du segment en boucle. Le nombre d'autopartageurs en boucle actifs par voiture partagée varie de 5 à 21.

	Généralités	Autopartage en boucle	Autopartage entre particuliers
Flandre	13	17	4

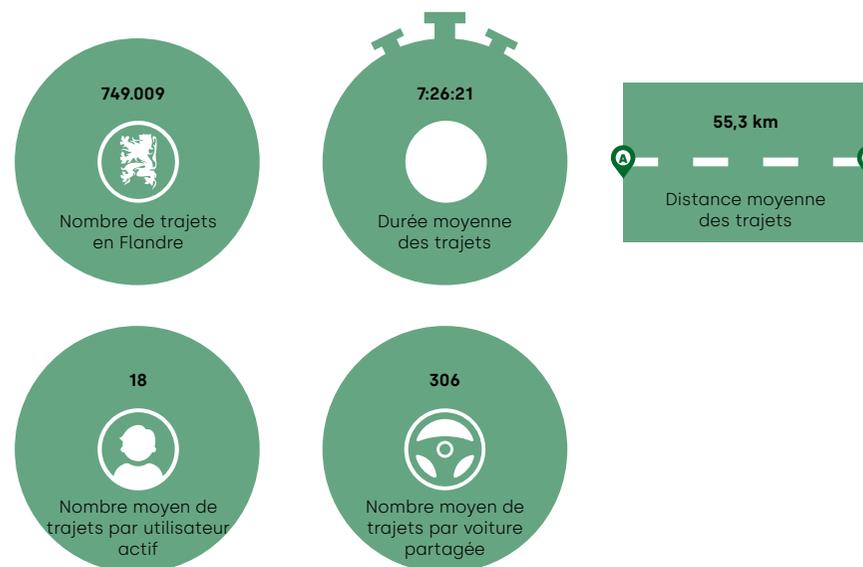
Nombre moyen d'utilisateurs actifs par voiture partagée, par type d'autopartage (en boucle et entre particuliers)

Aperçu historique du nombre d'autopartageurs actifs en Flandre (autopartage en boucle et entre particuliers)



NOMBRE DE TRAJETS, DURÉE ET DISTANCE DE L'AUTOPARTAGE EN BOUCLE EN FLANDRE

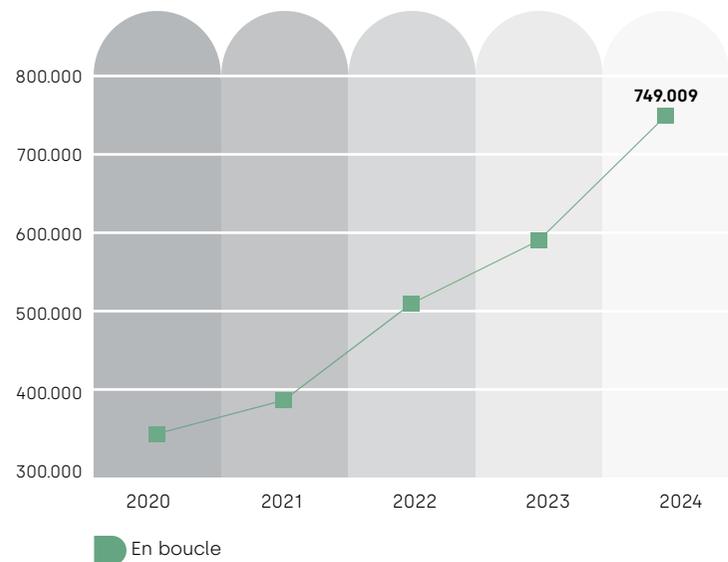
Entre le 1^{er} décembre 2023 et le 1^{er} décembre 2024, **plus de 749 000 trajets** avec une voiture partagée en boucle ont été enregistrés en Flandre. C'est **27 % de plus qu'en 2023**. Comme nous n'avons reçu aucune donnée des opérateurs en libre-service et qu'il est difficile de fournir des chiffres concluants sur le nombre et les caractéristiques des trajets réalisés avec des voitures partagées entre particuliers (voir Méthodologie), nous nous limitons dans ce chapitre aux informations sur l'autopartage en boucle en Flandre.



Nombre de trajets, durée et distance moyennes des trajets et nombre moyen de trajets par autopartageur actif et par voiture partagée ; en Flandre pour l'autopartage en boucle

En cinq ans, le nombre de trajets des voitures partagées en boucle a plus que doublé en Flandre. Il est passé de 343 312 en 2020 à 749 009 en 2024. La croissance du nombre de trajets observée en 2024 est la deuxième plus importante de ces dernières années. En moyenne, le nombre de trajets avec des voitures partagées en boucle a augmenté de 22 % au cours des cinq dernières années. L'autopartage en boucle continue donc de s'imposer comme le facteur de croissance stable dans le monde de l'autopartage.

Aperçu historique du **nombre de trajets en voiture partagée en boucle en Flandre**



La durée de réservation moyenne des voitures partagées en boucle était d'environ 7 h 26 en 2024. Une moyenne de 55 kilomètres était parcourue par trajet. Comme la moyenne est sensible aux valeurs aberrantes et que les voitures partagées sont aussi utilisées pour des trajets plus longs, nous mentionnons aussi les médianes. La moyenne pondérée des médianes des kilomètres parcourus par trajet des différents opérateurs s'élève à 35 kilomètres. La durée médiane du trajet était de 3 h 34.

En 2024, le **nombre moyen de trajets par voiture partagée** en boucle en Flandre était de 306. Cela représente 0,86 **trajet par voiture partagée par jour**. En 2023, on en comptait 319, soit 0,90 par jour. Un autopartageur en boucle actif a effectué en moyenne 18 trajets en 2024. C'est exactement le même nombre qu'en 2023.

Lorsque nous effectuons une estimation de l'**utilisation quotidienne**, il apparaît qu'une voiture partagée en boucle est utilisée en moyenne 383 minutes par jour en Flandre. Cela représente 27 % du temps. L'utilisation moyenne d'une voiture partagée en boucle est donc nettement plus élevée que celle des voitures privées par les Belges. En effet, celle-ci s'élève en moyenne à 34,5 minutes pour la première voiture du ménage, soit 2 % du temps¹.

¹ https://mobilite-mobiliteit.brussels/sites/default/files/katernen_mobiliteit_3_.pdf



Une voiture partagée en boucle est utilisée 383 minutes par jour. C'est plus de dix fois plus qu'une voiture privée belge moyenne, qui est utilisée 34,5 minutes par jour.

5 —

APERÇU DES CHIFFRES CLÉS

		UTILISATEURS	VÉHICULES			UTILISATION					
		Nombre d'utilisateurs uniques ayant effectué au moins un trajet entre le 01/12/2023 et le 01/12/2024	Nombre total de véhicules	Nombre de véhicules électriques	Nombre de véhicules pour 1 000 habitants	Nombre de trajets entre le 01/12/2023 et le 01/12/2024	Nombre moyen d'utilisateurs actifs par véhicule	Nombre moyen de trajets par véhicule	Nombre moyen de trajets par véhicule par jour	Nombre moyen de trajets par utilisateur actif	Nombre moyen de trajets pour 1 000 habitants par jour
BE	TOTAL VÉLOS PARTAGÉS	722.997	21.725	9.061	1,85	12.076.412	33,63	561,77	1,54	16,7	2,81
	Back-to-one	27.541	2.324	244	0,2	229.445	13,2	110,2	0,3	8,3	0,1
	Back-to-many sans station fixe	439.966	9.117	6.954	0,78	3.609.024	48,3	395,9	1,08	8,2	0,8
	Back-to-many à stations fixes	255.490	10.284	1.863	0,87	8.237.943	24,8	801	2,19	32,2	1,9
	TOTAL TROTTINETTES PARTAGÉES	1.237.280	18.764	18.764	1,6	11.880.543	68,1	654,4	1,79	9,6	2,8
FL	TOTAL VÉLOS PARTAGÉS	361.842	13.878	4.086	2,03	9.257.497	26,51	678,2	1,86	25,58	3,72
	Back-to-one	21.843	2.166	215	0,32	218.897	11,3	112,9	0,31	10	0,1
	Back-to-many sans station fixe	144.489	5.808	3.645	0,85	1.751.191	24,9	301,5	0,83	12,1	0,7
	Back-to-many à stations fixes	195.510	5.904	226	0,87	7.287.409	33,1	1.234,30	3,38	37,3	2,9
	TOTAL TROTTINETTES PARTAGÉES	449.292	6.680	6.680	0,98	3.034.437	67,3	454,3	1,24	6,8	1,2
BXL	TOTAL VÉLOS PARTAGÉS	359.062	7.583	4.975	6,07	2.803.883	47,35	369,76	1,01	7,81	6,15
	Back-to-one	5.079	113	29	0,09	8.676	51,3	87,6	0,24	1,7	0,02
	Back-to-many sans station fixe	295.477	3.309	3.309	2,65	1.857.833	89,3	561,4	1,54	6,3	4,1
	Back-to-many à stations fixes	58.506	4.161	1.637	3,33	937.374	14,1	225,3	0,62	16	2,1
	TOTAL TROTTINETTES PARTAGÉES	703.304	9.721	9.721	7,78	7.549.021	72,3	776,6	2,13	10,7	16,6
WALL	TOTAL VÉLOS PARTAGÉS	2.093	264	0	0,07	15.032	7,93	56,94	0,16	7,18	0,01
	Back-to-one	619	45	0	0,01	1.872	13,8	41,6	0,11	3	0,001
	Back-to-many sans station fixe	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/
	Back-to-many à stations fixes	1.474	219	0	0,06	13.160	6,7	60,1	0,16	8,9	0,01
	TOTAL TROTTINETTES PARTAGÉES	84.684	2.363	2.363	0,64	1.297.085	48,3	739,1	2,02	15,3	1

		AUTO-PARTAGEURS	VOITURES PARTAGÉES				TRAJETS			DURÉE DU TRAJET		DISTANCE DU TRAJET	
		Nombre d'auto-partageurs actifs	Nombre de voitures partagées	Nombre de voitures partagées électriques	Nombre moyen d'utilisateurs actifs par voiture partagée	Nombre moyen de trajets par voiture partagée	Nombre de trajets	Nombre moyen de trajets par voiture par jour	Nombre moyen de trajets par utilisateur actif	Durée moyenne du trajet	Durée médiane du trajet	Distance moyenne du trajet (km)	Distance médiane du trajet (km)
BELGIË	TOTAL	/	8.976	828	/	/	/	/	/	/	/	/	/
	Autopartage entre particuliers	/	1.559	109	/	/	/	/	/	/	/	/	/
	Autopartage en boucle	/	3.757	683	/	/	/	/	/	/	/	/	/
	Autopartage en libre-service	/	3.660	36	/	/	/	/	/	/	/	/	/
FLANDRES	TOTAL	46.599	4.658	1.124	13	/	/	/	/	/	/	/	/
	Autopartage entre particuliers	4.929	1.196	96	4	/	/	/	/	/	/	/	/
	Autopartage en boucle	41.670	2.447	1.015	17	306	749.009	0,84	18	7:26:21	3:33:38	55,3	34,9
	Autopartage en libre-service	/	1.015	13	/	/	/	/	/	/	/	/	/
BRUXELLES	TOTAL	/	3.868	30	/	/	/	/	/	/	/	/	/
	Autopartage entre particuliers	/	208	7	/	/	/	/	/	/	/	/	/
	Autopartage en boucle	/	1.015	0	/	/	/	/	/	/	/	/	/
	Autopartage en libre-service	/	2.645	23	/	/	/	/	/	/	/	/	/
WALLONIE	TOTAL	/	450	22	/	/	/	/	/	/	/	/	/
	Autopartage entre particuliers	/	155	6	/	/	/	/	/	/	/	/	/
	Autopartage en boucle	/	295	16	/	/	/	/	/	/	/	/	/
	Autopartage en libre-service	/	0	0	/	/	/	/	/	/	/	/	/

6 —

GLOSSAIRE

Autopartage :

l'utilisation à tour de rôle et systématique d'une voiture par différentes personnes physiques ou morales à divers moments.

Partage de vélos :

l'utilisation à tour de rôle et systématique d'un vélo par différentes personnes physiques ou morales à divers moments.

Partage de trottinettes :

l'utilisation à tour de rôle et systématique d'une trottinette par différentes personnes physiques ou morales à divers moments.

Opérateur d'autopartage :

une personne morale qui met des véhicules à la disposition de ses membres en vue de leur utilisation à tour de rôle et systématique, et/ou facilite le partage de voitures.

Opérateur de partage de vélos :

une personne morale qui met des vélos à la disposition de ses membres en vue de leur utilisation à tour de rôle et systématique, et/ou facilite le partage de vélos.

Opérateur de partage de trottinettes :

une personne morale qui met des trottinettes à la disposition de ses membres en vue de leur utilisation à tour de rôle et systématique, et/ou facilite le partage de trottinettes.

Utilisateur enregistré :

une personne cliente ou membre d'un opérateur de partage de voitures, vélos ou trottinettes, du fait ou non du paiement d'un droit d'adhésion et/ou d'un abonnement périodique. Cette qualité de membre lui donne accès aux véhicules partagés de l'opérateur.

Utilisateur actif :

un utilisateur enregistré ayant effectué au moins un trajet l'année précédente avec une voiture, un vélo ou une trottinette partagé.

Durée du trajet en voiture partagée :

le temps total pendant lequel l'utilisateur bénéficie d'un accès exclusif à la voiture partagée, indépendamment du temps pendant lequel celle-ci circule effectivement. On pourrait aussi parler, en ce sens, de **durée de la réservation**.

Un trajet typique avec une voiture partagée en boucle ou entre particuliers se compose d'un déplacement de A à B, d'une période au cours de laquelle la voiture partagée est à l'arrêt, et du retour de B à A. La durée du trajet ou de la réservation est donc plus longue ici que le temps pendant lequel la voiture circule effectivement. Dans le cadre de l'autopartage en libre-service, les allers-simples (de A à B) sont plus fréquents, ce qui fait que le temps pendant lequel la voiture circule effectivement correspond plus à la durée du trajet.

Durée et distance moyennes du trajet en voiture partagée :

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 actifs par véhicule partagé :

le quotient du nombre d'utilisateurs actifs d'un opérateur de partage de voitures, vélos ou trottinettes et du nombre de véhicules partagés de cette même organisation.

Nombre moyen de trajets par utilisateur actif :

le quotient du nombre de trajets effectués avec les véhicules des opérateurs de partage de voitures, vélos ou trottinettes, entre le 01/12/2023 et le 01/12/2024, et du nombre d'utilisateurs actifs de cette même organisation.

Nombre moyen de trajets par véhicule partagé :

le quotient du nombre de trajets effectués avec les véhicules des opérateurs de partage de voitures, vélos ou trottinettes, entre le 01/12/2023 et le 01/12/2024, et du nombre de véhicules de cette même organisation.

Nombre de véhicules pour 1 000 habitants :

le quotient du nombre de véhicules partagés présents dans une ville, un territoire ou une région et du nombre d'habitants dans la même zone, multiplié par 1 000.

Nombre de trajets pour 1 000 habitants par jour :

le quotient du nombre de trajets effectués sur une base annuelle avec des véhicules partagés dans une ville, un territoire ou une région et du nombre d'habitants dans la même zone, multiplié par 1 000. Le résultat de ces calculs est divisé par 365.

7 –

ANNEXES



VUE D'ENSEMBLE DES OPÉRATEURS DE MOBILITÉ PARTAGÉE EN BELGIQUE, DEPUIS LES DÉBUTS

TYPE DE MOBILITÉ PARTAGÉE	PLATEFORME	RÉGION	DÉBUT	FIN
AUTOPARTAGE EN BOUCLE	Autosphère	Wallonie	2022	
	Battmobility	Flandre	2017	
	Bolides	Flandre	2012	2020 (plus que B2B)
	cambio Bruxelles	Bruxelles	2003	
	cambio Flandre	Flandre	2004	
	cambio Wallonie	Wallonie	2002	
	Claus2you	Flandre	2021	
	CoopStroom	Flandre	2019	
	Flexigo	Flandre	2021	
	Justdrive	Flandre	2019	2020
	Klimaan	Flandre	2021	
	Mobilize Share (auparavant Share Mobility)	Flandre et Wallonie	2020	
	Partago	Flandre	2015	2023
	Stapp.in	Flandre	2016	
	Ubeeqo	Bruxelles	2016	2019
	Wibee	Belgique	2014	
	Zen Car	Bruxelles et Flandre	2011	2020
AUTOPARTAGE EN LIBRE-SERVICE	Drivenow	Bruxelles	2016	2019
	GreenMobility	Flandre	2020	2024
	GreenMobility	Bruxelles	2020	2023
	MILES	Flandre et Wallonie	2022	
	Poppy	Flandre	2018	
	Poppy	Bruxelles	2019	
	Poppy	Wallonie	2023	2024
	Zipcar	Bruxelles	2016	2019
AUTOPARTAGE ENTRE PARTICULIERS À COÛTS PARTAGÉS	Cozywheels	Belgique	2003	
	Dégage!	Flandre et Wallonie	1998	
VÉLOS PARTAGÉS BACK-TO-ONE	Blue-bike	Belgique	2011	
	cambio	Flandre et Wallonie	2012	
	Cargoroo	Flandre	2020	2024
	CoopStroom	Flandre	2022	
	Cozywheels	Belgique	2021	
	Dégage!	Flandre	2018	
	Monkey Donkey	Flandre et Wallonie	2021	
	Stapp.in	Flandre	2023	
	Trapido	Flandre	2017	2019
	Urbee	Flandre	2018	2022

TYPE DE MOBILITÉ PARTAGÉE	PLATEFORME	RÉGION	DÉBUT	FIN
VÉLOS PARTAGÉS BACK-TO-MANY SANS STATION FIXE ET EN LIBRE-SERVICE	Baqme	Flandre	2022	2024
	Billy	Bruxelles	2017	2022
	Bolt	Belgique	2022	
	Cloudbike	Flandre	2018	2022
	Donkey Republic	Flandre	2019	
	Dott	Flandre et Wallonie	2021	
	GoBee Bike	Bruxelles	2017	2018
	Hoppy	Flandre	2023	
	Lime (après la reprise de JUMP/Uber)	Bruxelles	2021	
	Mobit	Flandre	2017	
	oBike	Bruxelles	2017	2018
	Poppy	Bruxelles	2022	2023
	Smove.City	Flandre	2022	2023
	Voi	Bruxelles	2023	
VÉLOS PARTAGÉS BACK-TO-MANY À STATIONS FIXES	Blue-bike	Flandre	2023	
	Li Bia Velo	Wallonie	2021	
	Velo	Flandre	2011	
	Villo!	Bruxelles	2006	
TROTINETTES PARTAGÉES BACK-TO-MANY ET EN LIBRE-SERVICE	Bird	Flandre et Wallonie	2018	2024
	Bodaz	Bruxelles	2023	2024
	Bolt	Belgique	2021	
	Circ	Flandre et Wallonie	2019	2020
	Dott	Belgique	2019	
	Gliize	Bruxelles	2023	2024
	Hive	Bruxelles	2019	2019
	Hoppy	Flandre	2020	
	Lime	Flandre et Wallonie	2018	
	Pony	Bruxelles et Wallonie	2021	
	Poppy	Flandre et Wallonie	2018	2024
	TIER	Bruxelles	2019	2024 (fusion avec Dott)
	Troty	Flandre et Wallonie	2018	2019
	Voi	Flandre et Wallonie	2021	
Wind	Bruxelles	2019	2019	

COLOPHON

Éditeur responsable : Way To Go, Koningin Astridlaan 185, bus 301, 9000 Gand

Contenu : Johannes Rodenbach, Bram Seeuws, Jeffrey Matthijs et Sarah Decombel

Conception graphique : Trien Pauwels, trien.org

Traduction : Architekst

Un tout grand merci à : BattMobility, Bird, Blue-bike, Bolt, cambio Flandre, Cargoroo,

Claus2you, CoopStroom, Cozywheels, Dégage!, Donkey Republic, Dott, Hoppy, Klimaan, Li Bia

Vélo, Lime, MILES, Mobilize Share, Monkey Donkey, Poppy, Stapp.in, Velo, Villo!, Voi.

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, consultez <https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/legalcode.nl>.

Way To Go, février 2025

La présente publication a été préparée avec le soutien du projet Interreg North Sea Region SHARE-North Squared, du Green Deal Inclusive Carsharing et de Bruxelles Environnement.

