RAPPORT BELGIQUE **2025**

L'impact du **PARTAGE DE VÉLOS ET DE TROTTINETTES**

WAY to GO

RÉSUMÉ

LES VÉLOS ET LES TROTTINETTES COMBLENT LES LACUNES DES TRANSPORTS PUBLICS

Les utilisateurs de vélos et de trottinettes partagés se déplacent de manière plus durable que le Flamand moyen

Une enquête unique en son genre en Belgique expose l'impact structurel des vélos et des trottinettes partagés

Gand, 17 septembre 2025 – Pour la première fois en Belgique, huit opérateurs de vélos et de trottinettes partagés ont étudié, en collaboration avec Way To Go et l'université d'Anvers, l'impact des vélos et des trottinettes partagés. Il ressort de l'enquête, menée auprès de 4 100 utilisateurs, que les utilisateurs de vélos et de trottinettes partagés se déplacent de manière plus durable que la moyenne des Flamands.

Plus souvent en transports publics ou à pied

Les utilisateurs de vélo et de trottinettes partagées prennent chaque semaine beaucoup **plus souvent le bus, le tram et le métro** que la moyenne flamande (29 % des utilisateurs de vélos partagés, 41 % des utilisateurs de trottinettes partagées, contre 11 % des Flamands). Ils se déplacent chaque semaine beaucoup **plus souvent en train** (29 % des utilisateurs de vélos partagés, 28 % des utilisateurs de trottinettes partagées, contre 8 % des Flamands) et **plus fréquemment à pied** (87 % des utilisateurs de vélos partagés, 86 % des utilisateurs de trottinettes partagées, contre 76 % des Flamands).

La micromobilité remplace en partie la mobilité active, mais aussi un nombre important de trajets en voiture

Possibilités de billets combinés pour les transports publics et les vélos ou trottinettes partagés

Pourquoi les gens optent-ils pour un vélo ou une trottinette partagé ? Ils utilisent des vélos ou des trottinettes partagés lorsqu'il n'y a pas ou trop peu de bus ou de trams, pour éviter la cohue aux heures de pointe ou pour rentrer chez eux rapidement et en toute sécurité le soir lorsqu'il n'y a plus de transports en commun. Il s'agit donc souvent de choix stratégiques qui complètent les transports en commun.

« Cela confirme que la mobilité partagée constitue désormais un **maillon nécessaire** du mix de mobilité, pas seulement un choix spontané », selon Jeffrey Matthijs, directeur de Way To Go. « Vélos et trottinettes partagés, d'une part, et transports en commun, de l'autre, ne sont pas concurrents. Ils se renforcent mutuellement. Les entreprises de transport public doivent absolument saisir cette chance de créer des billets et des abonnements combinés qui intègrent les vélos et trottinettes partagés aux transports en commun. »

Mieux vaut partager que posséder

L'influence de la mobilité partagée va au-delà du comportement de déplacement quotidien. Les utilisateurs possèdent un nombre considérablement inférieur de véhicules : 43 % n'ont pas de voiture (contre seulement 19 % de la population flamande) et seulement 65 % ont un vélo (contre 80 % en moyenne). La mobilité partagée incite également les gens à se débarrasser de leurs propres véhicules : au cours des 12 mois précédant l'enquête, 6 % des personnes interrogées ont renoncé à leur voiture et 5 % à leur vélo.

Les utilisateurs de trottinettes partagées sont plus jeunes et 66 % sont des hommes

L'étude montre de claires différences entre les utilisateurs de vélos partagés et de trottinettes partagées. **Les utilisateurs de vélos partagés** sont en moyenne plus âgés (41 ans), ont un niveau éducatif élevé et vivent plus souvent dans des ménages de taille plus restreinte. La proportion hommes-femmes est presque équilibrée. **Les utilisateurs de trottinettes partagées** sont plus jeunes (33 ans), plus souvent étudiants, et vivent plus fréquemment chez leurs parents ou dans une maison d'étudiants. Il s'agit plus souvent d'hommes (66 %), ils ont moins fréquemment le permis de conduire et sont plus souvent issus de l'immigration.

Réponse aux sceptiques : les vélos et trottinettes partagés ont bien un impact durable

L'étude confirme certes que l'utilisation de vélos et de trottinettes partagés se fait en partie au détriment des déplacements en bus, en tram ou à pied. Sans vélos partagés, 45 % des utilisateurs se rabattraient sur les transports en commun et 52 % se déplaceraient à pied. Mais les vélos et les trottinettes partagés remplacent aussi de nombreux trajets en voiture. À défaut de vélos partagés, 17 % des utilisateurs de vélos partagés opteraient pour la voiture. Si l'on considère les utilisateurs de trottinettes partagées, cette proportion est de 11 %.

« La micromobilité remplace donc en partie la mobilité active, mais aussi un nombre considérable de trajets en voiture », souligne Jeffrey Matthijs. « Et puis les utilisateurs de vélos et de trottinettes partagés continuent à beaucoup plus se déplacer à pied et prendre les transports publics que la moyenne flamande. Le solde net est clairement positif pour la mobilité durable. »

Fiable et bénéficiant d'un large appui

L'enquête a été menée en mai 2025 par l'université d'Anvers, auprès d'un échantillon représentatif de 4 100 répondants. Huit opérateurs de vélos et de trottinettes partagés ont fourni des données et collaboré à un questionnaire commun – une première en Belgique.

TABLE DES MATIÈRES

Résumé 2

Table des matières 4

1 Qu'est-ce que le partage de vélos et de trottinettes ? 5
Vélos et trottinettes partagés back-to-one 6
Vélos et trottinettes partagés back-to-many 6
Vélos ou trottinettes partagés en libre-service 6

2 Méthodologie 7
Enquête auprès des utilisateurs de vélos (cargo) partagés et de trottinettes partagées en Belgique 8

3 Profil des utilisateurs de vélos et trottinettes partagés 9
Genre 10
Âge 10
Contexte migratoire 10
Composition familiale 10
Niveau éducatif 11
Situation professionnelle 11
Possession du permis de conduire 12

4 L'impact de la micromobilité 13

4.1 Avec quelle fréquence les répondants utilisent-ils la micromobilité, et avec quelle fréquence en combinaison avec les transports en commun 14
Les utilisateurs de vélos et de trottinettes partagés sont de grands utilisateurs de mobilité partagée 14
Micromobilité et transports en commun : la combinaison gagnantee 14

4.2 Pourquoi les répondants utilisent-ils un vélo ou une trottinette partagé ? 15
Les vélos et trottinettes partagés sont principalement utilisés pour les déplacements durant les loisirs 15
Pourquoi les gens optent-ils pour un vélo partagé ? 15
Les motifs d'utilisation des trottinettes partagées sont similaires à ceux des vélos partagés 16
Conclusion 17

4.3 Répartition modale chez les utilisateurs de vélos et de trottinettes partagés 18

4.4 Transfert modal 19
Comment la micromobilité a-t-elle changé le comportement de déplacement des répondants ? 19
Quels moyens de transport les répondants utiliseraient-ils à défaut de vélos et/ou de trottinettes partagés ? 20
Micromobilité contre transports en commun ? 20

4.5 Possession de véhicules et abonnements 21

4.6 Impact de la mobilité partagée sur la possession de véhicules 22

5 Glossaire 23

Colophon 25

1 —

QU'EST-CE QUE **LE PARTAGE DE VÉLOS ET DE TROTTINETTES ?**

Ce rapport traite du partage de vélos (cargo) et de trottinettes, ou micromobilité partagée. Par micromobilité, nous entendons les vélos (cargo) partagés et les trottinettes partagées. Il s'agit d'une forme spécifique de mobilité partagée. Par mobilité partagée, nous désignons les services de mobilité proposés en partage, permettant à des individus d'utiliser des véhicules ensemble ou l'un après l'autre. Nous faisons la distinction entre le partage de voitures, de vélos (cargo) et de trottinettes.

La mobilité partagée vise à optimiser l'utilisation des moyens de déplacement, à réduire les embouteillages et, de manière générale, à rendre notre système de transport plus efficace. L'impact de l'autopartage sur le comportement de déplacement et la possession de véhicules a d'ores et déjà été démontrée. Le présent rapport se concentre sur son impact sur les utilisateurs de vélos et de trottinettes partagés.

Les vélos (cargo) et les trottinettes partagés peuvent être classés sur la base de caractéristiques opérationnelles. Nous distinguons trois catégories : back-to-one, back-to-many et en libre-service (ou free floating).

Dans ce rapport, la micromobilité désigne la micromobilité partagée, c'est-à-dire le partage de vélos (cargo) et de trottinettes.

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.

VÉLOS ET TROTTINETTES PARTAGÉS BACK-TO-MANY

Dans les systèmes back-to-many, l'utilisateur ne doit pas ramener le véhicule 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, l'utilisateur ne doit pas ramener le véhicule au point de départ, ni le laisser dans un parking spécifique ou une dropzone. Il peut aller chercher et ramener ces véhicules n'importe où dans la ville ou la zone opérationnelle. En pratique, cette forme de partage est encore rare.
La plupart des villes ont réglementé la micromobilité, pour éviter que des trottinettes et vélos ne soient éparpillés partout.

2 —

MÉTHODOLOGIE

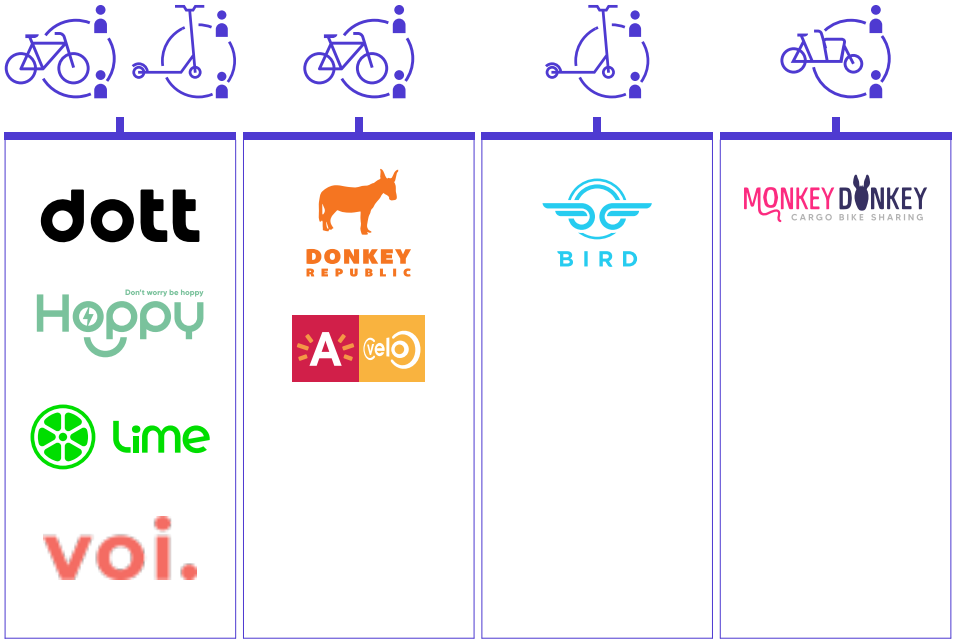
ENQUÊTE AUPRÈS DES UTILISATEURS DE VÉLOS (CARGO) PARTAGÉS ET DE TROTTINETTES PARTAGÉES EN BELGIQUE

Tous les résultats de ce rapport reposent sur une enquête en ligne diffusée parmi les utilisateurs de vélos partagés, de trottinettes partagées et de vélos cargo partagés en Belgique. Huit des treize opérateurs actifs en Belgique à l'époque ont participé à l'enquête.

Le questionnaire a été élaboré par Way To Go et l'université d'Anvers, puis finalisé en concertation avec les opérateurs. Ces derniers ont invité leurs clients à participer en leur adressant un premier e-mail, puis un rappel. Le questionnaire en ligne a été géré par l'Université d'Anvers.

Tout au long du processus – de la conception de l'enquête à l'analyse des résultats – nous avons pu compter sur le précieux soutien d'Elnert Coenegrachts, chercheur au sein du département des Transports et de l'Économie régionale de l'Université d'Anvers. L'Université d'Anvers est également partenaire de Way To Go dans le cadre du projet Interreg North Sea Region ShareDiMobiHub.

L'enquête menée auprès des utilisateurs a permis d'obtenir un ensemble de données provenant de 4 100 répondants, ce qui la rend statistiquement fiable pour les plus de 2 millions d'utilisateurs actifs de micromobilité en Belgique. Les résultats offrent un niveau de fiabilité de 95 %, avec une marge d'erreur de ± 1,5 % pour les vélos partagés et de ± 3,4 % pour les trottinettes partagées. Toutefois, afin de pouvoir émettre des conclusions statistiquement fiables sur les différentes formes de partage de vélos et de trottinettes, ou sur les différences régionales, des recherches supplémentaires sont nécessaires. En effet, 95 % des répondants sont originaires de Flandre.



Les résultats concernant les vélos cargo partagés n'ont pas été pris en compte, car le nombre de répondants dans ce groupe était limité à 157 (3,7 %). L'opérateur Cargoroo devait initialement participer à l'enquête conjointe, mais a dû cesser ses activités fin 2024 et n'a donc pas diffusé le questionnaire.

L'échantillon étant principalement flamand, les résultats concernant la possession de véhicules et la répartition modale ont uniquement été comparés à ceux de l'enquête flamande sur les comportements de déplacement (Vlaams Onderzoek Verplaatsingsgedrag ou OVG). Au total, plus de neuf participants sur dix (91,5 %) ont utilisé au moins une fois un vélo partagé au cours de l'année écoulée, un sur cinq (20,5 %) un scooter partagé et 3,8 % un triporteur partagé. 634 répondants (15 %) ont utilisé à la fois des scooters et des vélos partagés. Le chapitre 3 examine plus en détail le profil de ces répondants.

3 —

PROFIL DES UTILISATEURS DE VÉLOS ET TROTTINETTES PARTAGÉS

DOMICILE

La très grande majorité des répondants (95 %) vivent en Flandre, avec une nette concentration dans la ville d'Anvers (70 %). Cette forte représentation anversoise s'explique en grande partie par la forte proportion d'utilisateurs de vélos partagés de l'opérateur Velo, exclusivement actif à Anvers. Les répondants utilisateurs de vélos partagés résident presque exclusivement en Flandre (96,9 %). Les répondants utilisateurs de trottinettes partagées vivent aussi principalement en Flandre (84 %), mais la proportion de Bruxellois (13 %) est relativement importante par rapport aux autres groupes. On retrouve aussi dans ce groupe la plus forte proportion de répondants wallons (3,5 %).

GENRE

Les hommes constituent une légère majorité des utilisateurs de micromobilité (54 %, contre 44 % de femmes). 0,6 % ne s'identifient pas comme homme ni comme femme, et 1,2 % ont choisi de ne pas répondre.

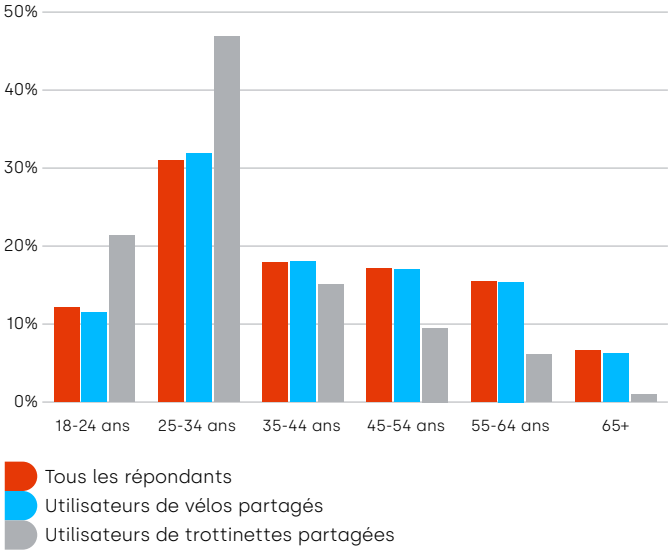
Le rapport homme-femme varie toutefois considérablement selon le mode de transport. Presque autant d'hommes que de femmes utilisent les vélos partagés (52,4 % d'hommes, 46 % de femmes). Nous présumons toutefois qu'il existe aussi des différences fondamentales entre les sexes, suivant les formes et les opérateurs. Les utilisateurs de trottinettes partagées, en revanche, sont majoritairement des hommes (66 %).

ÂGE

Si l'on s'intéresse à la répartition par âge, le groupe le plus important dans toutes les catégories est celui des répondants de 25 à 34 ans. Pour les utilisateurs de trottinettes partagées, ce groupe représente même 47 % des répondants. Les jeunes adultes (18 à 24 ans), en revanche, représentent 21 % des utilisateurs de trottinettes partagées. C'est près du double de la proportion de jeunes adultes parmi les utilisateurs de vélos partagés (11 %). Enfin, 39 % des utilisateurs de vélos partagés ont 45 ans ou plus, contre seulement 17 % des utilisateurs de trottinettes partagées.

L'âge moyen des répondants est de 41 ans. L'âge moyen des utilisateurs de vélos partagés est également de 41 ans. Celui des utilisateurs de trottinettes partagées est significativement inférieur (33 ans).

Répartition par âge des utilisateurs de micromobilité



CONTEXTE MIGRATOIRE

20 % des répondants sont d'origine immigrée (sur la base du pays de naissance de leurs parents). Pour les utilisateurs de trottinettes partagées, ce pourcentage s'élève à 29 %.

COMPOSITION FAMILIALE

La majorité des utilisateurs de micromobilité vit au sein de plus petits ménages. On relève toutefois des différences frappantes entre les utilisateurs de vélos et de trottinettes partagés. Celles-ci révèlent des phases de vie et des profils différents.

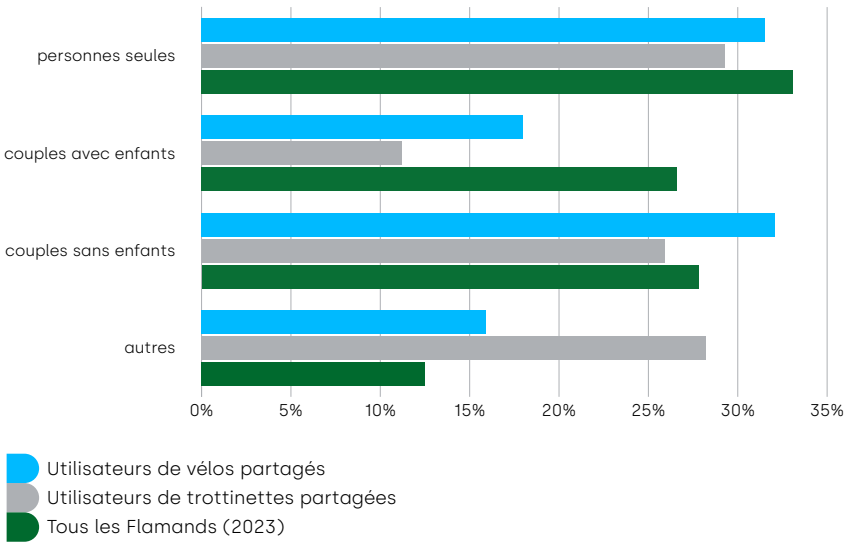
Utilisateurs de vélos partagés : des ménages de taille restreinte. Près de 30 % des utilisateurs de vélos partagés vivent seuls et 36 % dans un ménage de deux personnes. Autrement dit, deux tiers d'entre eux vivent seuls ou dans un ménage de deux personnes maximum. Ces chiffres se reflètent dans la composition familiale : 32 % vivent avec un partenaire sans enfants et 27 % sont célibataires sans enfants. Seulement 18 % vivent avec un partenaire et ont encore des enfants sous leur toit. Les ménages de taille moyenne (3 ou 4 personnes) représentent respectivement 12 % et 13 % de ce groupe, tandis que seulement 6,9 % des répondants font partie d'un ménage de cinq personnes ou plus. Le profil de l'utilisateur de vélos partagés montre ainsi une certaine stabilité, avec une présence dominante d'adultes qui vivent seuls ou en petits groupes familiaux. La proportion d'étudiants et de jeunes adultes vivant encore avec leurs parents est plutôt limitée (8,3 %).

Utilisateurs de trottinettes partagées : un profil plus jeune avec des ménages de taille légèrement supérieure. Le modèle est différent pour les utilisateurs de trottinettes partagées, ce qui indique un profil plus jeune. Tout comme les utilisateurs de vélos partagés, 29 % vivent seuls, mais la proportion de ménages comptant plus de membres est supérieure. 10,5 % des utilisateurs de trottinettes partagées vivent ainsi dans un ménage de cinq personnes ou plus, contre seulement 6,9 % des utilisateurs de vélos partagés. La proportion de ménages de taille moyenne (3 ou 4 personnes) est aussi légèrement plus élevée chez les utilisateurs de trottinettes partagées. La composition familiale confirme ce profil plus jeune : seulement 26 % vivent avec un partenaire sans enfants et 11 % avec un partenaire et des enfants, soit nettement moins que les utilisateurs de vélos partagés.

16,5 % des utilisateurs de trottinettes partagées vivent avec des (grands-)parents ou des tuteurs, soit deux fois plus que les utilisateurs de vélos partagés. La proportion des personnes qui résident dans une maison d'étudiants ou une colocation est également plus élevée (8,4 %, contre 5,4 % pour les utilisateurs de vélos partagés).

Nous avons comparé la composition familiale des répondants avec celle de la population flamande. Les utilisateurs de micromobilité (et surtout de trottinettes partagées) ont moins d'enfants que la moyenne flamande et se trouvent plus souvent dans d'autres compositions familiales. Dans les statistiques sur les familles flamandes, aucune distinction n'est faite entre célibataires avec ou sans enfants. Les célibataires avec et sans enfants ont donc été combinés pour ce graphique.

Comparaison de la composition familiale des utilisateurs de micromobilité et de celle de la population flamande. Les données sur les familles flamandes ont été collectées par Statistiek Vlaanderen.



NIVEAU ÉDUCATIF

Le niveau éducatif des utilisateurs de micromobilité est en moyenne élevé. On relève cependant des différences notables entre les utilisateurs de vélos partagés et ceux de trottinettes partagées.

Les utilisateurs de vélos partagés ont un niveau éducatif moyen élevé. 45 % d'entre eux sont ainsi titulaires d'un master et 23 % d'un bachelor professionnel. Seuls 16 % ne sont pas allés au-delà de l'enseignement secondaire et la proportion n'ayant pas dépassé l'enseignement primaire est particulièrement faible (0,6 %). Ces chiffres révèlent le solide profil académique des utilisateurs de vélos partagés. Plus de trois répondants sur quatre sont en effet titulaires d'un diplôme de l'enseignement supérieur.

Le niveau éducatif des utilisateurs de trottinettes partagées est également relativement élevé, mais moins que celui des utilisateurs de vélos partagés. 37 % sont ainsi titulaires d'un master et 19 % d'un bachelor professionnel. Simultanément, la part des personnes n'ayant suivi que l'enseignement secondaire est plus élevée (23 %), et près de 4 % n'a pas dépassé l'enseignement primaire. Les utilisateurs de trottinettes partagées forment donc un groupe dont le parcours éducatif est moins long. Ceci s'explique peut-être par des constatations antérieures, concernant leur profil d'âge et le contexte dans lequel ils vivent. Les utilisateurs de trottinettes partagées sont en moyenne plus jeunes.

SITUATION PROFESSIONNELLE

La majorité des utilisateurs de micromobilité est active sur le marché du travail. On observe toutefois à nouveau de claires différences entre les utilisateurs de vélos partagés et ceux de trottinettes partagées, en particulier en ce qui concerne la proportion d'étudiants et de travailleurs à temps plein. Celles-ci sont cohérentes avec les observations précédentes sur les profils d'âge et d'éducation.

66 % des utilisateurs de vélos partagés travaillent à temps plein, 10 % à temps partiel, et 10 % sont étudiants. Les autres cas de figure sont limités : 6,9 % sont pensionnés, 2,4 % sont chercheurs d'emploi et 0,9 % sont en incapacité de travail. Ces chiffres révèlent une population majoritairement active, avec une faible proportion d'étudiants et de personnes âgées, typique des usagers urbains dont la situation professionnelle est stable.

Le profil des utilisateurs de trottinettes partagées diffère à quelques égards. Bien qu'une majorité (63 %) travaille également à temps plein, cette proportion est légèrement inférieure à celle observée chez les utilisateurs de vélos partagés. Observation particulièrement frappante, la proportion d'étudiants (18,5 %) est presque deux fois supérieure à celle des utilisateurs de vélos partagés. La part des pensionnés (4 %) et des travailleurs à temps partiel (7 %) est aussi légèrement inférieure. La proportion de demandeurs d'emploi (3,2 %) ou de personnes en incapacité de travail (1,1 %) demeure limitée.

POSSESSION DU PERMIS DE CONDUIRE

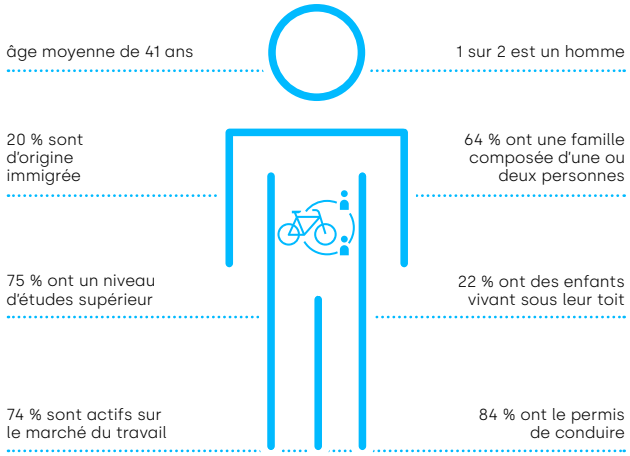
La majorité des répondants à l'enquête dispose d'un permis de conduire.

Près de 86 % des utilisateurs de vélos partagés sont titulaires d'un tel document. Cela conduit à penser que la plupart des utilisateurs de vélos partagés ont aussi accès au transport motorisé, mais choisissent délibérément le vélo comme moyen de transport alternatif ou complémentaire.

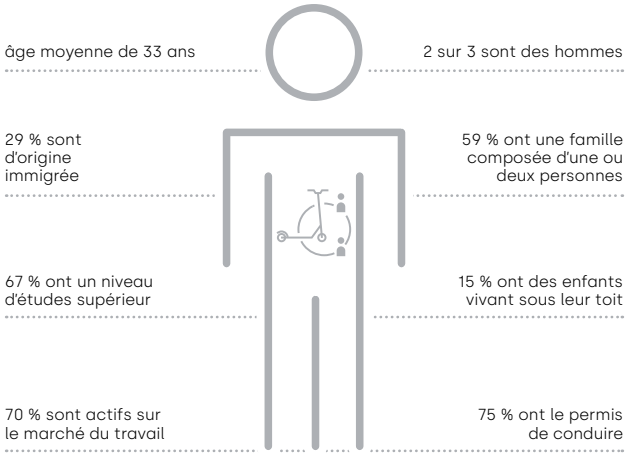
Parmi les utilisateurs de trottinettes partagées, la possession du permis de conduire est nettement plus faible (75 %). Ces chiffres confirment le profil plus jeune des utilisateurs de trottinettes, comme le montrent également les données précédentes sur l'âge, la situation familiale et le niveau éducatif.

Les utilisateurs de trottinettes partagées sont en moyenne plus jeunes que les utilisateurs de vélos partagés. Les hommes sont également plus représentés que les femmes parmi les utilisateurs de trottinettes partagées

Profil de l'utilisateur de **vélos partagés**



Profil de l'utilisateur de **trottinettes partagées**



4 —

L'IMPACT DE LA MICROMOBILITÉ

4.1 AVEC QUELLE FRÉQUENCE LES RÉPONDANTS UTILISENT-ILS LA MICROMOBILITÉ, ET AVEC QUELLE FRÉQUENCE EN COMBINAISON AVEC LES TRANSPORTS EN COMMUN

LES UTILISATEURS DE VÉLOS ET DE TROTTINETTES PARTAGÉS SONT DE GRANDS UTILISATEURS DE MOBILITÉ PARTAGÉE

Les personnes qui utilisent un vélo ou une trottinette partagé le font, de manière générale, fréquemment. Pour nous faire une bonne idée du recours à la micromobilité, nous avons étudié l'utilisation des vélos et des trottinettes partagés au cours des douze derniers mois. 92 % des répondants ont indiqué qu'ils avaient utilisé un vélo partagé au moins une fois au cours de cette période, et 21 % au moins une fois une trottinette partagée. Nous avons aussi cherché à connaître la fréquence d'utilisation au cours des trois derniers mois. Il en ressort que 62 % utilisaient un vélo partagé chaque semaine, et 51 % une trottinette partagée.

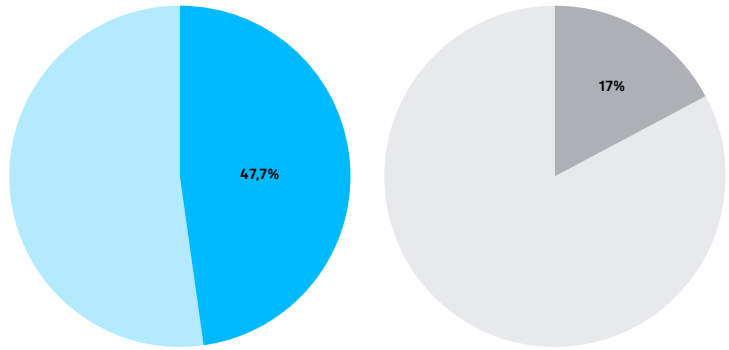
Un utilisateur sur quatre de vélos et de trottinettes partagés se sert aussi parfois d'une voiture partagée, aussi bien dans le cadre de systèmes en libre-service que de systèmes aller-retour. Les systèmes d'autopartage les plus populaires dans ce groupe sont Poppy (57 %) et cambio (48 %). Cela confirme que la mobilité partagée forme un tout intégré : l'autopartage, le partage de vélos et celui de trottinettes, sont parfaitement complémentaires.

MICROMOBILITÉ ET TRANSPORTS EN COMMUN : LA COMBINAISON GAGNANTE

Les vélos et les trottinettes partagés sont une excellente solution pour parcourir le dernier kilomètre, après avoir utilisé les transports en commun. Qui prend le train, le tram ou le bus passe ensuite souvent en souplesse à la micromobilité. Il ressort de notre enquête que cette combinaison est particulièrement forte : près de la moitié des personnes interrogées qui utilisent les transports en commun quotidiennement ou hebdomadairement les combinent toujours ou généralement avec un vélo partagé. Les trottinettes partagées sont également (presque) toujours utilisées en combinaison avec les transports en commun par plus d'un usager fréquent des transports en commun sur six.

Pour 8 % des répondants, l'offre de vélos et de trottinettes partagés constitue même une condition préalable à l'utilisation des transports en commun. Sans ce dernier maillon, ils laisseraient tomber le train ou le bus. 22 % indiquent quant à eux qu'ils choisiraient parfois un autre moyen de transport à défaut de solutions de micromobilité. Il ressort clairement de ces chiffres que la micromobilité renforce et soutient l'utilisation des transports en commun. Conjointement, ils constituent un système de mobilité complémentaire.

Pourcentage de répondants qui utilisent les transports publics chaque semaine et les **combinent avec la micromobilité**



Combinent les transports publics avec le vélo partagé

Ne combinent pas les transports publics avec le vélo partagé

Combinent les transports publics avec le scooter partagé

Ne combinent pas les transports publics avec le scooter partagé

4.2 POURQUOI LES RÉPONDANTS UTILISENT-ILS UN VÉLO OU UNE TROTTINETTE PARTAGÉ ?

LES VÉLOS ET TROTTINETTES PARTAGÉS SONT PRINCIPALEMENT UTILISÉS POUR LES DÉPLACEMENTS DURANT LES LOISIRS

72 % des répondants ayant utilisé un vélo partagé au cours des trois derniers mois l'ont fait pour des activités telles que se rendre au cinéma, au musée ou au restaurant. Un peu plus de la moitié se servent aussi du vélo partagé pour les trajets du domicile au lieu de travail. Presque autant l'utilisent pour rendre visite à leurs amis ou à leur famille. 43 % indiquent encore qu'ils prennent un vélo partagé pour des déplacements liés à leurs hobbys.

Pour les utilisateurs de trottinettes partagées, les loisirs, le travail, les contacts sociaux et les hobbys sont également les motifs de déplacement les plus importants. Les chiffres sont toutefois moins marqués que pour les vélos partagés. Ainsi, seulement 46 % des répondants utilisent une trottinette partagée pour se déplacer durant leur temps libre. L'utilisation est également inférieure pour les trajets du domicile au lieu de travail : 43 % des utilisateurs de trottinettes partagées utilisent celles-ci pour faire la navette. Les visites à des amis ou à la famille (42 %) et les déplacements pour les hobbys (également 42 %) suivent de près, dans la lignée du modèle d'utilisation des vélos partagés.

Type de déplacements	Pourcentage vélo partagé	Pourcentage trottinette partagée
Loisirs (cinéma, bar, resto, shopping, musée, etc.)	72 %	46 %
Pour me rendre au travail et en revenir	51 %	43 %
Pour rendre visite à des amis/la famille	47 %	42 %
Hobbys (sports, cours, etc.)	43%	42 %

POURQUOI LES GENS OPTENT-ILS POUR UN VÉLO PARTAGÉ ?

Les répondants pouvaient donner jusqu'à cinq motifs d'utiliser un vélo partagé et, pour chacun d'entre eux, son importance dans leur choix. Il ressort des réponses qu'il n'y a pas de motivation dominante : l'utilisation de vélos partagés est déterminée par une combinaison de facteurs dont l'importance varie pour chaque utilisateur.

Les **cinq motifs les plus fréquemment cochés pour opter pour le vélo partagé** sont :

- pour éviter que son propre vélo ne soit volé ou vandalisé (54 %) ;
- spontanément, par exemple quand on n'a pas envie de marcher (52 %) ;
- comme alternative, lorsque les transports en commun sont insuffisants (44 %) ;
- parce que c'est une solution plus flexible qu'un vélo privé (41%) ;
- parce que ça fait gagner du temps (38 %).

En eux-mêmes, ces motifs ne sont toutefois pas décisifs pour les utilisateurs. Lorsque nous nous penchons sur le degré d'importance, d'autres motifs apparaissent comme décisifs. **Les motifs suivants sont déterminants pour l'utilisation d'un vélo partagé :**

- rentrer à la maison rapidement et en toute sécurité lorsqu'il n'y a plus de transports en commun (82 % trouvent cela (très) important) ;
- le fait de ne pas disposer de vélo, de cyclomoteur ou de trottinette pour cause de vol (79 %) ;
- le caractère durable et respectueux de l'environnement des vélos partagés (77 %) ;
- l'absence de transport en commun vers la destination (78 %) ;
- la plus grande flexibilité par rapport à la possession d'un véhicule (72 %) ;
- la facilité d'utilisation des vélos électriques partagés (71 %) ;
- la possibilité d'éviter les embouteillages ou la cohue des transports en commun (70 %) ;
- ou justement la possibilité d'utiliser le vélo partagé en combinaison avec les transports en commun (70 %).

Les motifs pour lesquels les gens utilisent un vélo partagé varient en fréquence et en importance. Certains sont rarement mentionnés, mais sont décisifs lorsqu'ils se produisent. D'autres sont souvent mentionnés, mais semblent moins influencer le choix final.

Un bon exemple à cet égard est le fait de ne pas disposer de son vélo, cyclomoteur ou trottinette pour cause de vol : seulement 2 % des répondants mentionnent ce motif mais, pour ce groupe, c'est un facteur fortement déterminant. Inversement, 52 % mentionnent l'utilisation spontanée de vélos partagés comme motif (par exemple, pas envie de marcher). Seulement la moitié d'entre eux considèrent toutefois que ce motif est (très) important.

Si nous examinons **les motifs souvent mentionnés et considérés comme (très) importants**, nous constatons un **lien clair avec les transports en commun et les moyens de transport privés**. Ainsi, les vélos partagés sont souvent utilisés :

- comme alternative, à défaut de transports en commun (par exemple, le soir ou dans des zones éloignées) ;
- comme complément des transports en commun (par exemple, comme solution pour le premier ou dernier kilomètre) ;
- pour éviter la cohue ou les retards dans les transports en commun.

Les considérations relatives aux moyens de transport privés jouent aussi un rôle. Ainsi, les utilisateurs considèrent parfois que leur vélo ou trottinette constitue une option moins flexible ou confortable, ou ne veulent pas courir le risque de se le faire voler.

Il ressort de ces résultats que le choix d'un vélo partagé découle souvent d'une conjonction de facteurs contextuels, pratiques et émotionnels.

Motifs souvent choisis et importants pour les utilisateurs de **vélos partagés**

Motif d'utilisation d'un vélo partagé	Pourcentage d'utilisateurs qui optent pour un vélo partagé pour ce motif	Pourcentage d'utilisateurs pour qui ce motif est (très) important
Éviter que son vélo ne soit volé ou vandalisé	54%	76%
Spontanéité (par exemple, pour ne pas devoir marcher)	52%	52%
Inadéquation des transports en commun (connexion compliquée ou fréquence trop basse pendant les heures creuses)	44%	66%
Gain de temps	38%	76%
Rentrer à la maison rapidement et en toute sécurité lorsqu'il n'y a plus de transports en commun	34%	82%
Comme alternative durable et respectueuse de l'environnement	30%	77%

LES MOTIFS D'UTILISATION DES TROTTINETTES PARTAGÉES SONT SIMILAIRES À CEUX DES VÉLOS PARTAGÉS

La spontanéité, le gain de temps, une flexibilité accrue par rapport à une trottinette ou un vélo privé, et éviter que son propre véhicule ne soit volé ou vandalisé sont des motifs fréquemment mentionnés. Comme pour les vélos partagés, la combinaison avec les transports en commun joue aussi un rôle important — par exemple à défaut de connexions, pour éviter la cohue ou pour rentrer à la maison rapidement et en toute sécurité le soir, lorsqu'il n'y a plus de transports en commun.

Encore une fois, on ne distingue pas de motif dominant. Le choix d'utiliser une trottinette est généralement déterminé par une combinaison de considérations pratiques, financières et contextuelles. Certains motifs ne sont avancés que par un nombre limité d'utilisateurs, mais sont par contre décisifs pour eux. Les motifs suivants sont, par exemple, très importants :

- une trottinette partagée est plus sûre qu'une trottinette privée (71 % — toutefois, moins de 1 % donne spontanément ce motif de choisir une trottinette partagée) ;
- cela revient moins cher d'utiliser une trottinette partagée que d'acheter une trottinette (68 %) ;
- l'utilisation de trottinettes partagées comme solution pour le premier ou le dernier kilomètre (56 %).

Motifs souvent choisis et importants pour les utilisateurs de **trottinettes partagées**

Motif d'utilisation d'une trottinette partagée	Pourcentage d'utilisateurs indiquant ce motif	Pourcentage d'utilisateurs pour qui ce motif est (très) important
Spontanéité (par exemple, ne pas devoir marcher)	46%	42%
Gain de temps	41%	72%
Insuffisance des transports en commun (connexion compliquée ou fréquence trop basse pendant les heures creuses)	34%	61%
Rentrer à la maison rapidement et en toute sécurité lorsqu'il n'y a plus de transports en commun	25%	82%
Flexibilité par rapport à son propre vélo ou trottinette	21%	63%
Éviter que son vélo ou sa trottinette ne soit volé ou vandalisé	17%	65%

CONCLUSION

Une combinaison de motifs joue souvent un rôle, et la manière dont les utilisateurs fréquents les évaluent varie aussi. La facilité de l'utilisation spontanée d'un véhicule partagé constitue un exemple frappant à cet égard. Environ la moitié des répondants indiquent que c'est un motif d'opter pour un vélo ou une trottinette partagé. Ce motif est toutefois rarement considéré comme étant d'une grande importance.

Cela signifie qu'une proportion considérable des trajets avec la mobilité partagée sont effectués par commodité ou par envie spontanée, par exemple parce que cela permet de parvenir à destination plus rapidement qu'à pied. Cela montre également que d'autres motivations plus structurelles prévalent souvent, qu'il s'agisse de l'insuffisance des transports en commun ou des avantages par rapport à la possession d'un véhicule — comme éviter le vol ou la plus grande flexibilité de la mobilité partagée.

Les trottinettes et les vélos partagés sont donc non seulement utiles pour ceux qui veulent organiser quelque chose au dernier moment, mais sont aussi un maillon délibérément choisi et nécessaire dans le mix de mobilité de nombreux utilisateurs.

Les utilisateurs optent pour les vélos ou les trottinettes partagés lorsque les transports en commun font défaut, pour éviter la foule ou pour rentrer rapidement chez eux le soir lorsque les transports en commun ne circulent plus

4.3 RÉPARTITION MODALE CHEZ LES UTILISATEURS DE VÉLOS ET DE TROTTINETTES PARTAGÉS

Quels sont les moyens de transport des utilisateurs de micromobilité ? Nous avons comparé le comportement de déplacement de nos répondants avec celui de la population flamande dans son ensemble. Les données de référence sur le comportement de déplacement des Flamands proviennent d'une enquête sur la question (Onderzoek Verplaatsingsgedrag, ci-après OVG), menée par l'Autorité flamande (Vlaamse overheid).

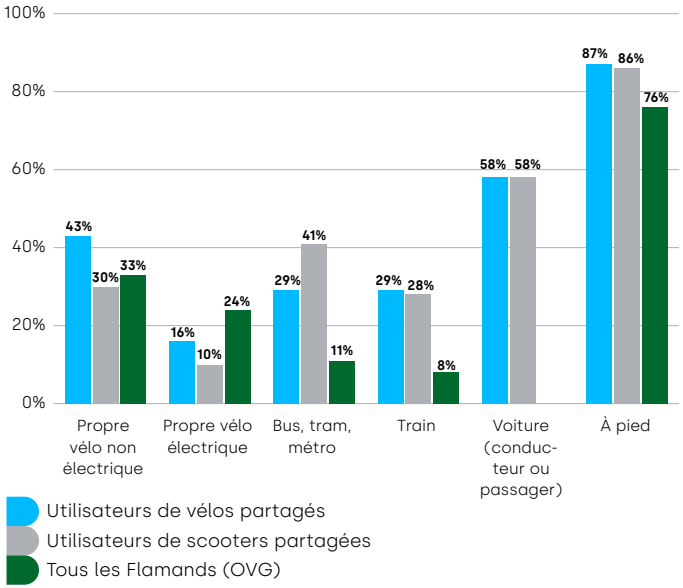
Comme cela ressort de l'illustration ci-dessous, les utilisateurs de micromobilité se déplacent de manière plus durable que le Flamand moyen. Les utilisateurs de vélos et de trottinettes partagés sont presque trois fois plus susceptibles d'opter chaque semaine pour le train (29 %) et le bus/tram/métro (31 %) que le Flamand moyen (8 % et 11 %, respectivement). Ils utilisent aussi plus souvent le vélo : 41 % des répondants font du vélo chaque semaine, contre 33 % des Flamands pris dans leur ensemble. Si l'on considère le Flamand moyen, la proportion de personnes utilisant son vélo électrique chaque semaine est plus élevée (24 %) que celle des utilisateurs de micromobilité (16 %). Enfin, une plus grande proportion d'utilisateurs de micromobilité se déplace chaque semaine à pied (87 %), contre 76 % de la population flamande considérée dans son ensemble.

Le comportement de déplacement des utilisateurs de vélos partagés diffère de manière évidente de celui des utilisateurs de trottinettes partagées. 43 % des utilisateurs de vélos partagés se servent ainsi de leur propre vélo chaque semaine, contre seulement 30 % des utilisateurs de trottinettes partagées. Inversement, une proportion remarquablement plus importante d'utilisateurs de trottinettes partagées (41 %) utilise le bus, le tram ou le métro chaque semaine, contre 29 % des utilisateurs de vélos partagés.

Comme notre enquête portait sur l'utilisation générale de la voiture (en tant que conducteur et/ou passager), nous ne pouvons pas établir de comparaison directe avec les chiffres relatifs à la population flamande. Cependant, l'étude flamande sur les comportements de déplacement montre que 60 % des Flamands utilisent leur voiture chaque semaine en tant que conducteurs. Cela suggère que les utilisateurs de vélos et de trottinettes partagés choisissent moins souvent la voiture.

Les utilisateurs de micromibilité se déplacent de manière plus durable que le Flamand moyen

Répartition modale: utilisation hebdomadaire des modes de transport auprès des utilisateurs de micromobilité et auprès de tous les Flamands



4.4
TRANSFERT MODAL

COMMENT LA MICROMOBILITÉ A-T-ELLE CHANGÉ LE COMPORTEMENT DE DÉPLACEMENT DES RÉPONDANTS ?

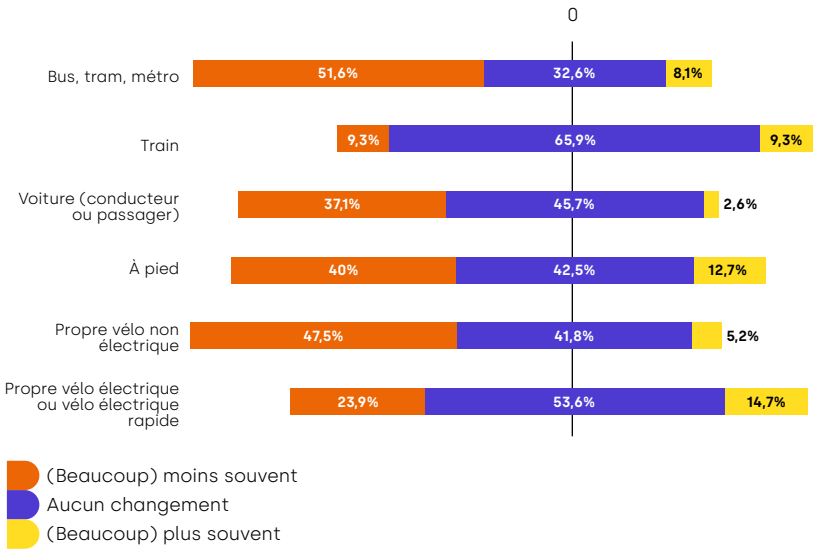
La micromobilité affecte presque tous les modes de déplacement. De manière générale, les déplacements à pied, en voiture, à vélo (électrique) et en transports en commun diminuent. Il ressort déjà clairement du chapitre 4.2 que le choix de vélos et de trottinettes partagés repose souvent sur des considérations relatives aux moyens de transport privés ou aux transports en commun. Rien de surprenant dès lors à ce que les déplacements avec ces modes de transport diminuent. Nous constatons simultanément que pas moins de 37 % des utilisateurs circulent (beaucoup) moins en voiture. La micromobilité entraîne donc aussi une diminution de l'utilisation de la voiture.

La modification du comportement de déplacement révèle aussi un changement dans la possession de véhicules (voir chapitre 4.6). S'ils se déplacent moins avec leur propre bicyclette, les utilisateurs roulent toujours plus souvent à vélo que le Flamand moyen (voir chapitre 4.3) et 62 % utilisent un vélo partagé chaque semaine (voir chapitre 4.1). La diminution du nombre de déplacements avec sa propre bicyclette résulte probablement du passage du vélo privé au vélo partagé.

Vélos et trottinettes partagés remplacent partiellement la (une autre) mobilité active, mais aussi de nombreux trajets en voiture. La micromobilité fait ainsi partie intégrante du mix de mobilité durable. Il demeure important d'orienter autant que possible ce transfert dans le sens de la mobilité active. Nous devons également être attentifs à l'inclusion : tout le monde ne sait pas faire du vélo, par exemple.

Le partage de vélos et de trottinettes remplace en partie la mobilité active, mais aussi de nombreux déplacements en voiture.

Transfert modal des utilisateurs de micromobilité



QUELS MOYENS DE TRANSPORT LES RÉPONDANTS UTILISERAIENT-ILS À DÉFAUT DE VÉLOS ET/OU DE TROTTINETTES PARTAGÉS ?

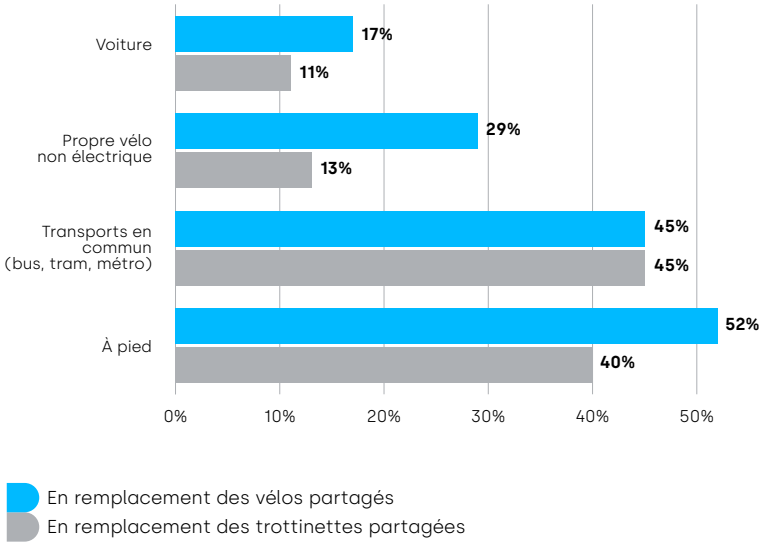
Nous avons demandé aux répondants de se souvenir de leurs déplacements des trois derniers mois. Comment se seraient-ils déplacés à défaut de micromobilité ? Parmi les utilisateurs de vélos partagés, 17 % auraient pris au moins une fois la voiture, comme alternative, contre 11 % des utilisateurs de trottinettes partagées.

Pour les transports en commun, la proportion est la même : 45 % des utilisateurs de vélos et de trottinettes partagés auraient opté au moins une fois pour le bus, le tram ou le métro. À défaut de vélos partagés, 29 % auraient utilisé au moins une fois leur propre vélo (normal), et 52 % se seraient au moins déplacés une fois à pied.

Parmi les utilisateurs de trottinettes partagées, 13 % auraient opté au moins une fois pour leur propre vélo (normal) et 40 % se seraient déplacés au moins une fois à pied.

Ces chiffres montrent que l'impact de la mobilité partagée sur les comportements de déplacement est réelle, et que sa disparition conduit souvent à un repli sur des modes de transport actifs ou collectifs — avec ou sans augmentation de l'utilisation de la voiture.

Proportion de répondants qui opteraient **au moins une fois pour un véhicule différent** pour remplacer des vélos ou des trottinettes partagés



Micromobilité contre transports en commun ?

Il ressort des chapitres 4.1, 4.2 et 4.3 que la micromobilité et les transports en commun sont les deux côtés de la même médaille. La micromobilité est vue comme plus flexible, plus rapide, et permettant d'échapper à la cohue. C'est aussi une bonne solution aux moments ou dans les lieux où il n'y a plus de transports en commun, ou quand les transports publics sont saturés. Rien d'illogique dès lors à ce que le choix d'un vélo ou d'une trottinette partagé entraîne, dans certains cas, une diminution de l'utilisation des transports en commun. Reste que les répondants se déplacent toujours plus fréquemment en transports en commun que le Flamand moyen (voir chapitre 4.3) et les reprennent souvent à défaut de micromobilité.

Il en va d'ailleurs de même pour les déplacements à pied : le choix d'un vélo ou d'une trottinette partagé est souvent spontané (voir chapitre 4.2), parce que les gens ne veulent pas marcher. Si les options de micromobilité font défaut, ces utilisateurs se déplacent souvent de nouveau à pied.

4.5 POSSESSION DE VÉHICULES ET ABONNEMENTS

Les utilisateurs de micromobilité se distinguent clairement du Flamand moyen, notamment par une moindre possession de véhicules privés. Ainsi, 43 % des utilisateurs de micromobilité ne disposent pas de voiture, soit plus du double de la moyenne flamande (18,8 %). Ce chiffre est plus élevé pour les utilisateurs de trottinettes partagées (52 %) que pour les utilisateurs de vélos partagés (41 %).

La possession de vélos normaux est également plus faible. Seuls 65 % des utilisateurs ont leur propre vélo, contre 80 % des ménages flamands. Encore une fois, la différence est plus importante chez les utilisateurs de trottinettes partagées (52 %, contre 67 % pour les utilisateurs de vélos partagés). Pour les vélos électriques, la différence est encore plus frappante : seulement 21 % des utilisateurs de micromobilité en possèdent un, contre 44 % de la population flamande prise dans son ensemble. Ce pourcentage ne s'élève qu'à 15 % pour les utilisateurs de trottinettes partagées et 22 % pour les utilisateurs de vélos partagés.

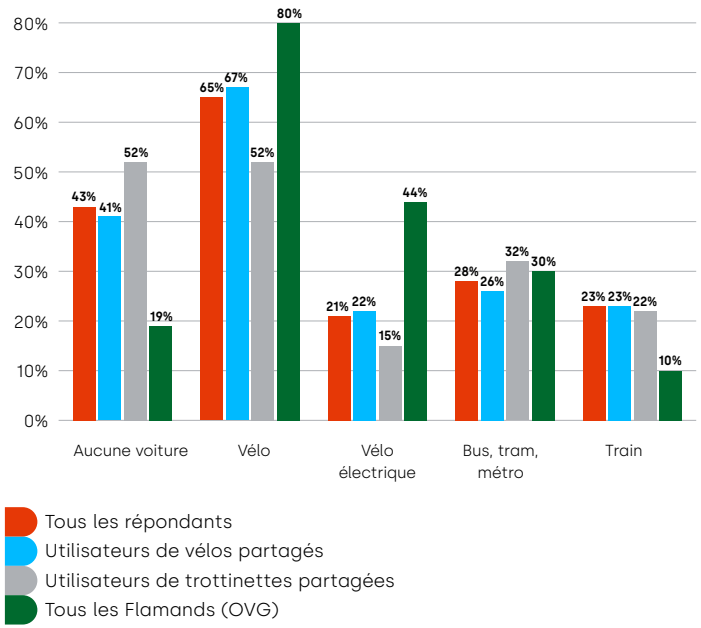
Ces chiffres suggèrent que les vélos et les trottinettes partagés constituent, pour de nombreuses personnes, une alternative à la possession d'un véhicule, et permettent d'être mobile sans disposer de voiture ni de vélo.

Si l'on s'intéresse aux abonnements aux transports en commun, l'image est mitigée. 28 % des utilisateurs de micromobilité disposent d'un abonnement au bus, tram ou métro, ce qui est légèrement moins que la moyenne flamande, qui s'élève à 30 %. Le pourcentage est plus élevé pour les utilisateurs de trottinettes partagées (32 %) que pour ceux de vélos partagés (26 %). C'est frappant si l'on sait, comme indiqué précédemment, que les utilisateurs de micromobilité recourent aux transports en commun presque trois fois plus souvent que la moyenne des Flamands. Ils disposent donc un peu moins souvent d'un abonnement, mais utilisent malgré tout les transports en commun plus intensivement que la moyenne des Flamands.

Pour les abonnements de train, la différence correspond bien aux attentes : 23 % des utilisateurs de micromobilité ont un abonnement de train, contre seulement 10 % de la population flamande. Ce chiffre est similaire pour les utilisateurs de trottinettes partagées (22 %) et de vélos partagés (23 %).

En résumé, ces chiffres montrent que les utilisateurs de micromobilité divergent fortement du Flamand moyen en termes de possession de véhicules. La proportion relativement élevée de personnes sans voiture et la possession limitée de vélos soulignent le rôle important que joue la mobilité partagée dans un transfert modal durable.

Possession de véhicules des utilisateurs de micromobilité, par rapport à la moyenne flamande. Les chiffres de référence flamands proviennent de l'OVG.



4.6 IMPACT DE LA MOBILITÉ PARTAGÉE SUR LA POSSESSION DE VÉHICULES

Ci-dessous, nous abordons l'impact de la mobilité partagée sur la possession de véhicules. Il ne s'agit donc pas uniquement de micromobilité, mais aussi de l'autopartage.

Pour un groupe important d'utilisateurs, l'utilisation de la mobilité partagée a entraîné des changements concrets dans la possession des moyens de transport. 6 % des répondants ont indiqué qu'ils s'étaient débarrassés de leur voiture, en partie du fait de la mobilité partagée, au cours des douze mois précédant l'enquête. 7 % ont en outre résilié leur abonnement aux transports en commun, et 5 % ont renoncé à leur vélo.

L'utilisation de voitures partagées joue un rôle central dans le cadre de la renonciation à une voiture privée : 46 % des répondants ayant renoncé à leur voiture ont indiqué que les voitures partagées avaient joué un (très) grand rôle dans leur décision. C'est dans la droite ligne des conclusions de notre rapport sur l'impact de l'autopartage, datant de 2022. D'autres formes de mobilité partagée ont aussi contribué à cette décision, quoique dans une moindre mesure : les vélos partagés étaient d'une (très) grande importance pour 31 % des répondants et les trottinettes partagées pour 20 % d'entre eux.

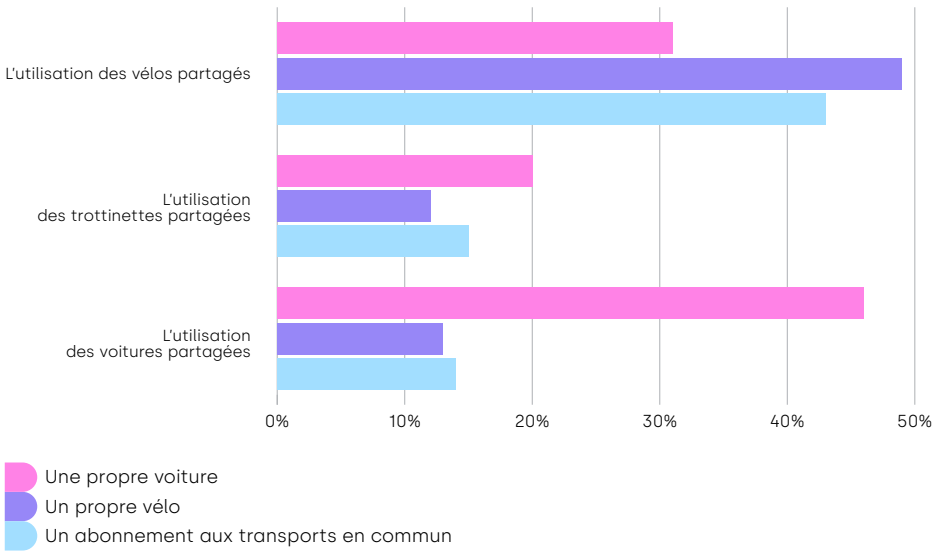
Toutes les formes de mobilité partagée incitent les gens à se débarrasser de leur voiture ou de leur vélo, ou à résilier leur abonnement aux transports publics.

L'utilisation de vélos partagés apparaît surtout déterminante pour résilier un abonnement aux transports en commun : 43 % des répondants ayant résilié leur abonnement ont cité le vélo partagé comme motif important. Les trottinettes partagées (15 %) et les voitures partagées (14 %) sont mentionnées beaucoup moins souvent à cet égard.

Le vélo partagé joue également un rôle central à l'heure de renoncer à son propre vélo. Pas moins de 49 % des répondants ayant renoncé à leur propre bicyclette ont indiqué que le vélo partagé avait (fortement) contribué à cette décision. Les voitures partagées (13 %) et les trottinettes partagées (12 %) ont eu une influence beaucoup plus limitée sur ce genre de décision.

Il résulte de ces chiffres que la micromobilité remplace non seulement des déplacements, mais peut également influencer fondamentalement les habitudes de mobilité et les modèles de possession existants. Les vélos partagés en particulier s'avèrent être plus qu'une solution de transport pratique : ils conduisent une part des utilisateurs à résilier leurs abonnements et réduisent la possession de véhicules, qu'il s'agisse de voitures ou de vélos. La mobilité partagée n'est donc pas un complément à d'autres modes de transport. Elle remplace aussi véritablement les formes traditionnelles de possession de moyens de transport.

Importance de la mobilité partagée à l'heure de renoncer à son propre véhicule, selon le type d'utilisateurs.



5 —

GLOSSAIRE

- **Micromobilité :**
  dans ce rapport, nous entendons par là le partage de vélos et de trottinettes.

- **Mobilité partagée :**
  nous entendons par là l'ensemble de toutes les formes de mobilité partagée : l'autopartage, le partage de vélos et de trottinettes.

- **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.

COLOPHON

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

Soutien dans le cadre de la conception de l'enquête, de la collecte et de l'analyse des données : Elnert Coenegrachts, département des Transports et de l'Économie régionale de l'université d'Anvers

Contenu : Johannes Rodenbach, Bram Seeuws, Esther De Reys, Merel Vansevenant, Jeffrey Matthijs en Sarah Decombel

Conception graphique : Trien Pauwels, trien.org

Traduction : Architekst

Un tout grand merci à : Bird, Donkey Republic, Dott, Hoppy, Lime, Monkey Donkey, Velo, Voi.

Droits d'auteur et réutilisation

Les résultats de cette enquête ne peuvent être utilisés par des parties qui n'ont pas participé à l'enquête dans le cadre de communications commerciales, de marketing ou de publicités, sauf avec l'autorisation écrite de Way To Go vzw.

Way To Go, septembre 2025

Cette publication a été préparée avec l'appui de la Vlaamse Overheid, du projet Interreg North Sea Region ShareDiMobiHub et de la province de Flandre-Orientale.