



Enquêtes spécifiques auprès des utilisateurs de l'autopartage en Région bruxelloise

Rapport final
Novembre 2025

SOMMAIRE

Sommaire	1
1 Introduction / Contexte	3
1.1 Contexte	3
1.2 Objectifs de l'enquête	4
1.3 Méthode	4
2 Méthodologie	5
2.1 Retour sur la collecte des données	5
2.2 Traitement de l'échantillon	5
2.3 Définition des usagers	7
3 Profil des répondants	9
3.1 Âge et genre	9
3.2 Lieu de résidence	10
3.3 Situation professionnelle, diplôme et revenus	13
3.4 Composition des ménages	15
3.5 Synthèse : qui sont les usagers de l'autopartage en Région bruxelloise ?	15
4 Usage de l'autopartage et habitudes de déplacement	16
4.1 Fréquence d'utilisation	16
4.2 Ancienneté des usagers	17
4.3 Déterminants à l'usage de l'autopartage	18
4.4 Usages des autres modes de transport	24
4.5 Synthèse : quels usages de l'autopartage ?	26
5 Autopartage et possession automobile	28
5.1 Evolution de la possession automobile	28
5.2 Impact de l'utilisation de l'autopartage sur la possession d'une voiture	30
5.3 Caractéristiques des voitures dont les ménages se sont séparés	31
5.4 Autopartage entre particuliers	33
5.5 Evolution future de la possession automobile	34
5.6 Synthèse : usage de l'autopartage et possession automobile	35
6 Satisfaction vis-à-vis du service d'autopartage	36
6.1 Disponibilité des véhicules	37
6.2 Localisation des véhicules	40
6.3 Caractéristiques des services	43
6.4 Caractéristiques des véhicules (modèles, équipements, état)	46
6.5 Analyses complémentaires	49
6.6 Synthèse : niveaux de satisfaction vis-à-vis des services d'autopartage	50
7 Satisfaction globale ventilée par groupe socio-démographique	51
7.1 Cambio	52
7.2 Poppy	53
7.3 Synthèse : niveaux de satisfaction globale et différences socio-démographiques	54
8 Attentes vis-à-vis d'une évolution de l'offre en service de voiture partagée à l'avenir	55
8.1 Evolutions les plus souhaitées	56
8.2 Quels impacts ces nouveaux services auraient sur la possession automobile ?	62
8.3 Synthèse : quelles attentes des usagers vis-à-vis de l'évolution de l'offre de service en voiture partagée ?	62
9 Dernier déplacement	63
9.1 Description du déplacement	63
9.2 Mode et distance de rabattement	64
9.3 Motif des déplacements	65
9.4 Déterminants à l'usage de l'autopartage	66
9.5 Alternative en cas de non-disponibilité du service d'autopartage	67
9.6 Synthèse : que retenir du dernier déplacement effectué ?	69
10 Taux de remplacement	70
10.1 Méthode de calcul	70
10.2 Méthode de calcul et résultats	71

10.3	Synthèse : taux de remplacement intégré	75
11	Annexes	77
11.1	Questionnaire	77

1 INTRODUCTION / CONTEXTE

1.1 Contexte

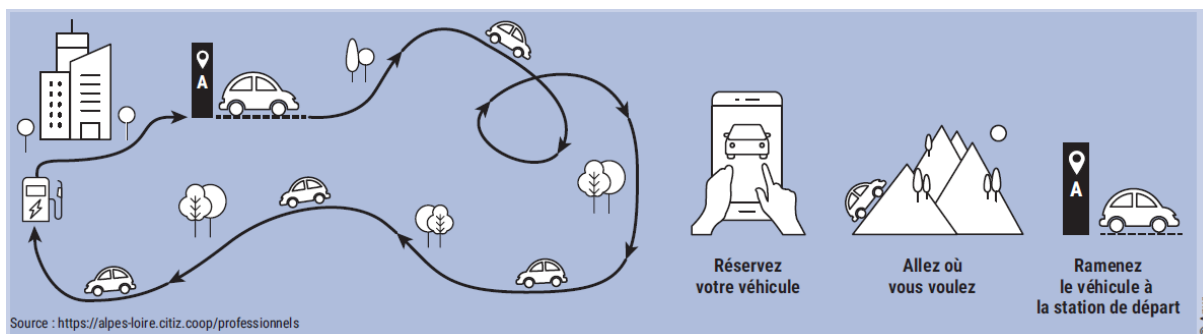
Ce rapport présente les résultats d'une enquête en ligne menée auprès de 2 180 utilisateurs de services d'autopartage en région bruxelloise. Il dresse un portrait de leurs caractéristiques socio-démographiques, de leurs habitudes de mobilité ainsi que de leur niveau de satisfaction à l'égard des services utilisés.

Dans le cadre de cette étude, le terme *autopartage* désigne l'ensemble des services permettant à plusieurs usagers de partager l'usage d'un même véhicule. Trois grandes catégories sont distinguées :

- **L'autopartage en boucle ou station** (ex. : Cambio),
- **L'autopartage en libre-service** (*free floating*, ex. : Poppy),
- **L'autopartage entre particuliers** (ex. : Cozywheels, entre autres).

L'autopartage en boucle

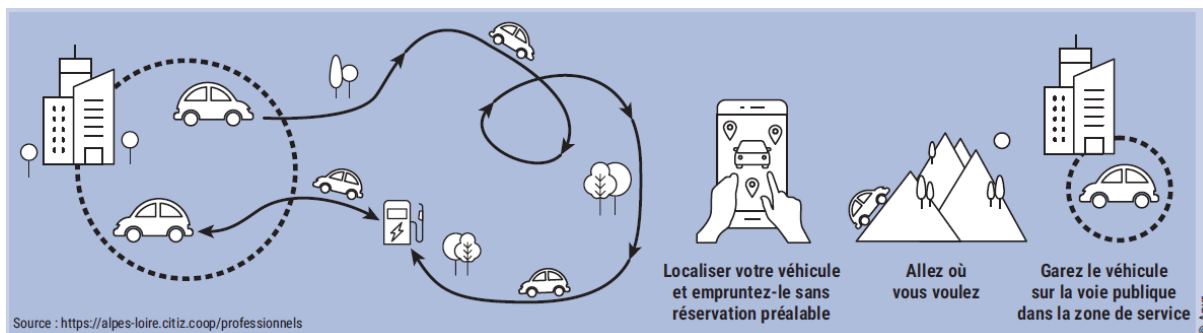
L'autopartage en boucle se caractérise par la prise et la restitution du véhicule au sein d'une même station, sur une place de stationnement réservée. Le service est accessible sur abonnement et facturé en fonction du temps d'utilisation et du nombre de kilomètres parcourus. Les réservations s'effectuent à l'avance, sur un créneau horaire déterminé par l'utilisateur.



À Bruxelles, Cambio constitue le seul opérateur d'autopartage en station. En effet, l'autre opérateur GetAround n'a pas pu renouveler sa licence d'exploitation. Présent depuis 2003, Cambio a connu une expansion continue tant en termes d'offre que d'implantation géographique. Entre juin 2024 et juin 2025, le réseau comptait plus de 1 000 véhicules en service répartis dans près de 300 stations couvrant l'ensemble des communes de la Région de Bruxelles-Capitale. Au cours de cette période, le service recensait près de 29.800 utilisateurs actifs du service bruxellois, c'est-à-dire ayant effectué au moins un trajet au cours de l'année.

L'autopartage en libre-service / free-floating

L'autopartage en free-floating repose sur la récupération et la restitution du véhicule en tout point de la voirie dans une zone de service définie par l'opérateur. Le service est facturé à la minute et au kilomètre dès l'utilisation du véhicule et jusqu'au verrouillage de ce dernier une fois garé.



En 2024, trois opérateurs agréés proposaient ce type de service à Bruxelles : Miles et Poppy. Entre-temps, Miles a cessé ses activités en Belgique. Au moment de l'enquête, seul le service Poppy (mis en service en 2018) était donc présent en région bruxelloise. Entre juin 2024 et juin 2025, le réseau Poppy comptait plus de 1 300 véhicules en service. Au cours de cette période, le service recensait près de 76 900 utilisateurs actifs du service qui ont effectué au moins un trajet en Région bruxelloise, à l'origine de celle-ci ou à destination de celle-ci (dont certains anciens utilisateurs du service Miles).

L'autopartage entre particuliers

L'autopartage entre particuliers consiste en la mise en commun d'un véhicule, partagé entre voisins, entre amis ou avec des proches. Le véhicule appartient en général à l'un des autopartageurs. Aucune statistique récente n'est disponible concernant l'usage des services d'autopartage entre particuliers.

1.2 Objectifs de l'enquête

Les objectifs de l'enquête sont les suivants :

- connaître les déterminants à l'usage et les freins à l'utilisation de l'autopartage,
- évaluer dans quelle mesure le passage à l'autopartage conduit à une réduction, voire à une suppression, de la possession automobile parmi les utilisateurs,
- analyser les pistes d'amélioration des services, en distinguant les différentes catégories d'autopartage (en station, en libre-service et entre particuliers).

1.3 Méthode

La mission a été confiée à deux bureaux indépendants : AQ Rate, chargé de la rédaction, de la programmation et de l'hébergement du questionnaire ainsi que du traitement initial des données, et Stratec, responsable de l'analyse des résultats et de leur interprétation dans le cadre de la présente étude.

L'enquête s'adresse aux personnes âgées de 18 ans et plus, résidant à Bruxelles ou en dehors de la région, ayant effectué au moins un trajet en voiture partagée dans, depuis ou vers la Région de Bruxelles-Capitale au cours des douze derniers mois.

L'enquête a été réalisée en ligne de manière auto-administrée, en trois langues (français, néerlandais et anglais) et durait environ 10 minutes. La collecte des données s'est déroulée sur une période d'environ un mois, du 6 juin au 7 juillet 2025. Elle concernait un échantillon de 2 185 usagers.

Le recrutement a été effectué par le biais des différents opérateurs auprès de leurs usagers, via leurs systèmes de mailings. Le consentement RGPD des répondants était demandé pour permettre l'utilisation de cookies.

Afin d'assurer une représentativité équilibrée entre les principaux opérateurs, des quotas d'enquête ont été fixés comme suit :

- Cambio : 400 répondants,
- Getaround : 100 répondants,
- Cozywheels : 100 répondants,
- Poppy : 400 répondants.

2 MÉTHODOLOGIE

2.1 Retour sur la collecte des données

Le recrutement des répondants a été effectué par l'intermédiaire des opérateurs de services d'autopartage actifs en Région de Bruxelles-Capitale. Le nombre de répondants finalement obtenu par opérateur est repris ci-dessous :

- Cambio : 1 353 répondants,
- Getaround : 0 répondant,
- Cozywheels : 9 répondants,
- Poppy : 823 répondants.

Le nombre de répondants provenant respectivement de Cambio et de Poppy reflète plus ou moins la proportion d'usagers actifs de chacun d'eux. Le faible nombre de répondants obtenus via Cozywheels et l'absence de répondants via Getaround s'explique par le manque de volonté voire le refus de collaborer à l'enquête de la part de ces 2 opérateurs.

2.2 Traitement de l'échantillon

Contrôle qualité et vérifications préalables

Un contrôle de la cohérence des réponses a été réalisé afin d'assurer la fiabilité de la base de données. Les vérifications ont porté sur :

- la cohérence du profil socio-démographique (âge, sexe, lieu de résidence, etc.),
- l'exhaustivité des questionnaires et la cohérence interne des réponses.

À l'issue de cette phase, aucun questionnaire n'a été écarté, les contrôles n'ayant révélé aucune anomalie majeure.

Pondération de l'échantillon

Après analyse du profil de l'échantillon brut, Bruxelles Mobilité a jugé que celui-ci était fiable et représentatif de la population des utilisateurs de services d'autopartage en Région de Bruxelles-Capitale. En conséquence, aucune pondération n'a été appliquée.

Cette décision a été confirmée sur base des éléments suivants :

- Sur plusieurs paramètres clés, le profil des répondants est proche de celui observé dans l'OVG ¹ parmi les personnes disposant d'un abonnement à un service de covoiturage :

¹ L'OVG, pour « Onderzoek VerplaatsingsGedrag » (en néerlandais) ou « Enquête sur les Comportements de Déplacement » (ECD en français), est une grande enquête menée périodiquement par Bruxelles Mobilité en collaboration avec la Région Flamande afin d'étudier les comportements de déplacement des habitants de la Région de Bruxelles-Capitale et des visiteurs/navetteurs de celle-ci.

- Sexe : répartition similaire,
 - Lieu de résidence (code postal) : bonne correspondance, avec seulement de légères variations locales.
- Pour d'autres variables, une relative similitude est observée, bien que certains écarts soient notables :
 - Niveau de formation : sous-représentation des personnes peu qualifiées et surreprésentation des profils hautement qualifiés,
 - Revenu : proportion moindre de revenus faibles et plus élevée de revenus élevés,
 - Âge : légère surreprésentation des personnes âgées et sous-représentation des jeunes de 20 à 24 ans.
- L'OVG souligne toutefois que les deux échantillons ne couvrent pas exactement la même population. L'enquête sur le covoiturage intègre probablement une proportion significative d'étrangers résidant temporairement à Bruxelles, ce qui est confirmé par le fait que 15 % des répondants y ont répondu en anglais. En outre, 5 % des participants à cette enquête ne résident pas dans la région, ce qui était attendu compte tenu de la mobilité transrégionale des utilisateurs.
- Par ailleurs, l'OVG ne prend en compte que les personnes inscrites au registre national, ce qui peut expliquer une partie des écarts d'âge, de niveau d'éducation et de revenus observés. Les expatriés, souvent plus diplômés et à revenu plus élevé, sont donc sous-représentés dans les données OVG par rapport à cette enquête.
- Enfin, la taille de l'échantillon de la présente étude est plus importante que celle observée dans l'OVG 7 pour le groupe des utilisateurs de covoiturage (632 personnes seulement), ce qui renforce la robustesse statistique de l'enquête actuelle.

En résumé, l'échantillon peut être considéré comme relativement représentatif, bien qu'il présente un biais modéré en faveur des personnes plus aisées, plus diplômées et légèrement plus âgées.

Ce biais s'explique à la fois par un effet méthodologique typique (fréquent dans les enquêtes en ligne) et par la spécificité de la population réellement utilisatrice des services d'autopartage à Bruxelles, incluant notamment une proportion significative d'expatriés.

Bruxelles Mobilité a estimé qu'il n'était pas pertinent d'appliquer une pondération correctrice, compte tenu de la valeur limitée des données de référence (OVG 7) pour ce groupe cible spécifique et du risque de corriger artificiellement une réalité effectivement observée dans la population des utilisateurs.

2.3 Définition des usagers

Les analyses ont été menées séparément pour les utilisateurs de Cambio et ceux de Poppy. En raison du nombre limité d'usagers des autres opérateurs d'autopartage recensés dans l'enquête, il n'a pas été possible de réaliser des analyses statistiques fiables pour les utilisateurs de ces opérateurs.

Selon les thématiques étudiées, la segmentation des répondants peut varier afin de garantir la pertinence des résultats.

Le tableau ci-dessous présente la répartition des usagers en fonction de leur usage des services Cambio et Poppy :

Fréquence d'usage Cambio	Fréquence d'usage Poppy					
	Une fois par semaine ou plus	> 1 fois par mois mais < 1 fois par semaine	Une fois par mois	Moins d'une fois par mois	Juste une fois	Jamais
Une fois par semaine ou plus	26	16	22	21	4	180
> 1 fois par mois mais < 1 fois par semaine	18	48	22	52	28	421
Une fois par mois	6	16	22	20	16	196
Moins d'une fois par mois	8	7	9	25	7	256
Juste une fois	11	2	4	4	1	31
Jamais	211	223	100	120	27	5

On constate que certains utilisateurs ont utilisé exclusivement Cambio ou Poppy au cours des douze derniers mois, tandis que d'autres ont eu recours aux deux services.

Au cours des douze derniers mois, 1 499 répondants ont utilisé le service d'autopartage Cambio, dont 1 084 l'ont utilisé exclusivement, tandis que 415 ont également eu recours au service Poppy.

Fréquence d'usage Cambio	Fréquence d'usage Poppy					
	Une fois par semaine ou plus	> 1 fois par mois mais < 1 fois par semaine	Une fois par mois	Moins d'une fois par mois	Juste une fois	Jamais
Une fois par semaine ou plus	26	16	22	21	4	180
> 1 fois par mois mais < 1 fois par semaine	18	48	22	52	28	421
Une fois par mois	6	16	22	20	16	196
Moins d'une fois par mois	8	7	9	25	7	256
Juste une fois	11	2	4	4	1	31
Jamais	211	223	100	120	27	5

Au cours des douze derniers mois, 1 096 répondants ont utilisé le service d'autopartage Poppy, dont 681 l'ont utilisé exclusivement, tandis que 415 ont également eu recours au service Cambio.

Fréquence d'usage Cambio	Fréquence d'usage Poppy					
	Une fois par semaine ou plus	> 1 fois par mois mais < 1 fois par semaine	Une fois par mois	Moins d'une fois par mois	Juste une fois	Jamais
Une fois par semaine ou plus	26	16	22	21	4	180
> 1 fois par mois mais < 1 fois par semaine	18	48	22	52	28	421
Une fois par mois	6	16	22	20	16	196
Moins d'une fois par mois	8	7	9	25	7	256
Juste une fois	11	2	4	4	1	31
Jamais	211	223	100	120	27	5

Une part non négligeable des répondants (415, soit 19%) sont des usagers multi-services puisqu'ils ont déclaré avoir utilisé au moins une fois les deux services d'autopartage au cours des douze derniers mois.

Selon la thématique étudiée dans le présent rapport, la notion d' « usagers » peut varier :

Analyse du profil des usagers et des habitudes de déplacement

Pour analyser le profil des usagers et leurs habitudes de déplacement, il a été décidé de considérer comme utilisateur d'un service de transport toute personne ayant déclaré l'avoir utilisé au moins une fois au cours des douze derniers mois, même si elle recourt également à d'autres services.

Cette approche vise à caractériser l'ensemble des utilisateurs d'un service donné, sans distinction selon leur exclusivité d'usage. En effet, restreindre l'analyse aux seuls usagers exclusifs ne permettrait pas de rendre compte de la diversité réelle des pratiques, particulièrement dans un contexte où l'utilisation combinée de plusieurs services d'autopartage est devenue courante.

Questions sur la satisfaction des usagers et sur le dernier déplacement

Pour les questions sur leur niveau de satisfaction et sur leur dernier déplacement effectué, les répondants ont été interrogés sur un seul des deux services d'autopartage. 1350 répondants ont été interrogés sur le service Cambio et 823 sur le service Poppy.

Analyse de la possession automobile et des évolutions futures attendues

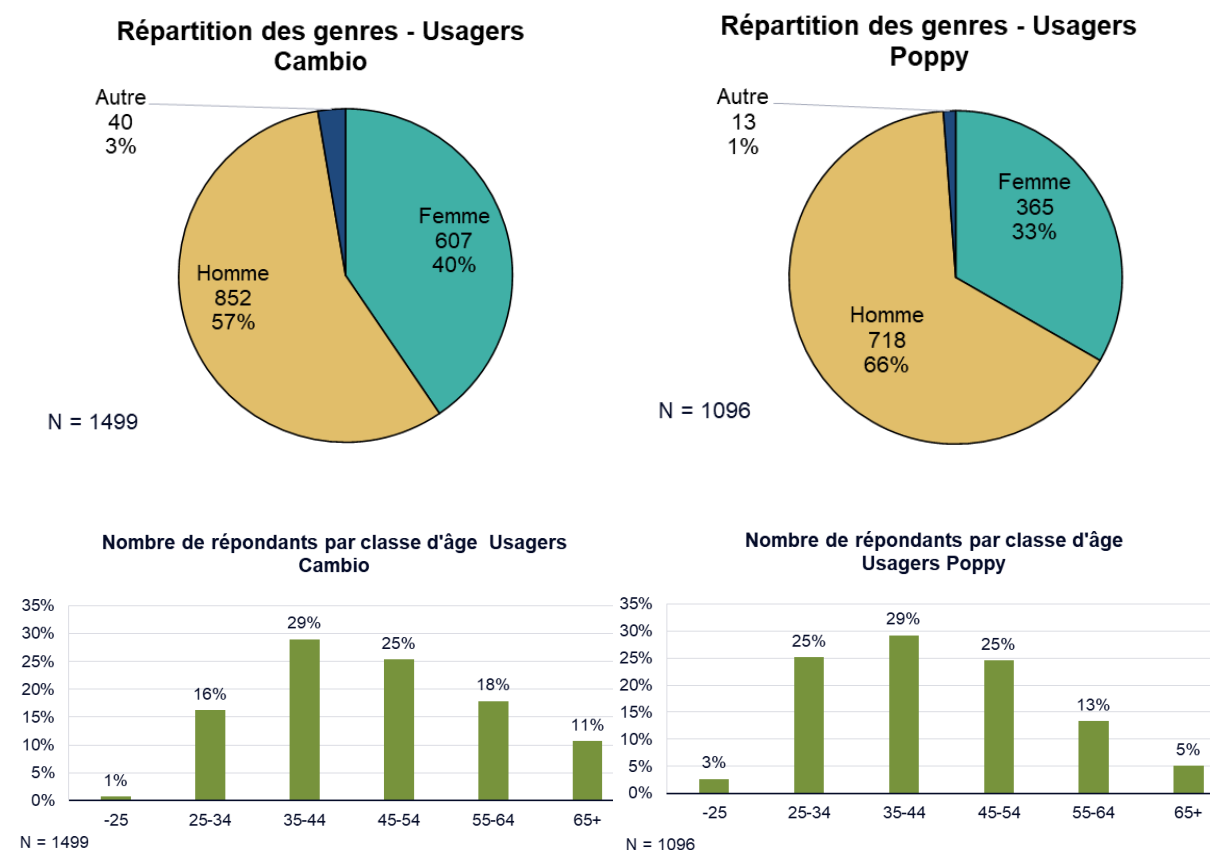
Pour l'analyse de la possession automobile et des évolutions futures attendues, 3 groupes distincts sont considérés : les usagers exclusifs Cambio, les usagers exclusifs Poppy et les usagers des deux types de service. Cette distinction est également utilisée pour le calcul des taux de remplacement.

3 PROFIL DES RÉPONDANTS

Cette section présente le profil des utilisateurs des services d'autopartage, en distinguant les usagers de Cambio de ceux de Poppy. Pour rappel, comme mentionné précédemment, toute personne ayant utilisé les deux services au cours de l'année écoulée (19% des répondants) est prise en compte dans les deux analyses, à la fois parmi les usagers de Cambio et parmi ceux de Poppy.

3.1 Âge et genre

Les graphiques ci-dessous présentent la répartition des usagers par genre et par âge pour les deux services d'autopartage.



L'échantillon de cette enquête est majoritairement masculin, particulièrement chez les usagers de Poppy (66%).

La majorité des usagers se situe dans la tranche d'âge comprise entre 25 et 65 ans. Toutefois, une part non négligeable des utilisateurs de Cambio (11 %) est âgée de 65 ans et plus.

La proportion de jeunes de moins de 25 ans demeure très faible. Cette situation s'explique en partie par les conditions d'accès au service imposées par les deux opérateurs :

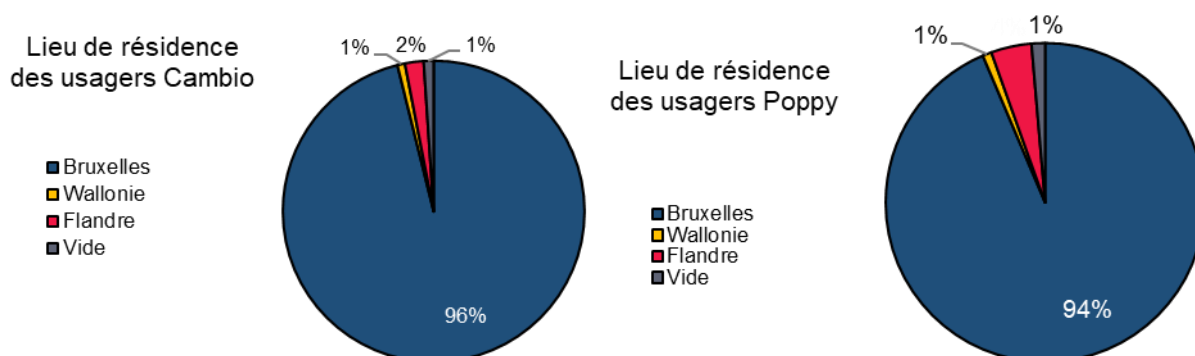
- Cambio :
 - l'utilisateur doit être âgé d'au moins 25 ans ou
 - détenir un permis de conduire définitif depuis au moins deux ans,
- Poppy :
 - pour les moins de 25 ans : être titulaire d'un permis valide depuis au moins deux ans,
 - pour les 25 à 30 ans : disposer d'un permis valide depuis au moins un an,

- pour les plus de 30 ans : aucune expérience minimale n'est requise.

L'âge moyen chez les répondants Cambio est d'environ² 47 ans, celui chez les utilisateurs Poppy de 43 ans.

3.2 Lieu de résidence

La grande majorité des utilisateurs de Cambio (96 %) et de Poppy (94 %) interrogés résident dans la Région de Bruxelles-Capitale. Ce résultat s'explique aisément par la méthodologie de l'enquête, qui portait sur des déplacements réalisés récemment à l'intérieur, au départ ou à destination de la région bruxelloise.



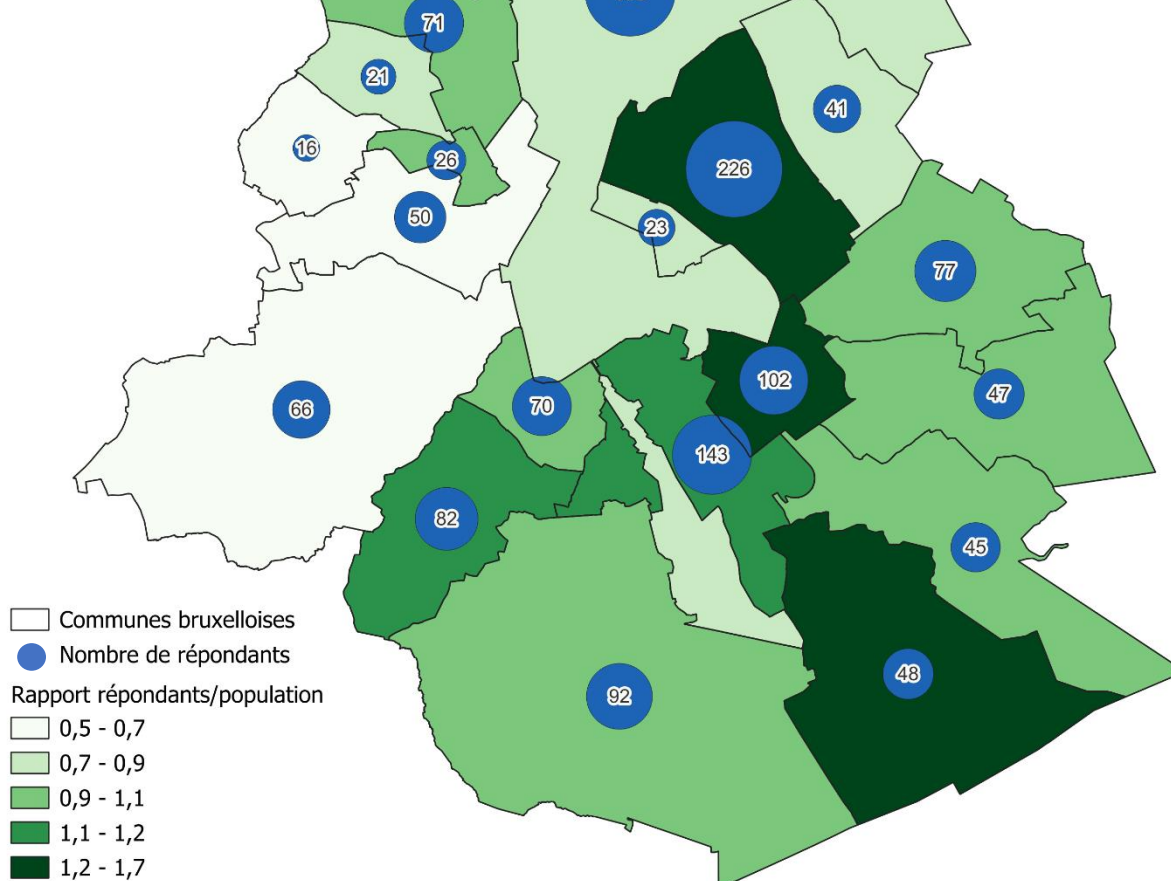
S'agissant des usagers bruxellois, les deux cartes suivantes illustrent :

- le nombre d'utilisateurs de chaque service d'autopartage par commune de résidence, représenté par des cercles bleus dont la taille est proportionnelle au nombre d'utilisateurs ;
- le rapport entre la répartition des répondants pour chaque service et celle de la population âgée de plus de 18 ans dans les mêmes communes. Ce rapport permet de visualiser les communes qui ont proportionnellement plus de répondants.

L'objectif de cette représentation est de mettre en évidence la répartition relative des répondants selon les opérateurs d'autopartage et d'identifier les communes où la participation est proportionnellement la plus élevée, au regard du potentiel d'utilisateurs (population adulte théoriquement en âge d'utiliser un service d'autopartage, pour autant que ces personnes disposent d'un permis de conduire).

² Il s'agit d'une estimation, car l'âge exact des répondants n'était pas demandé : seule une tranche d'âge de ± 5 ans était proposée. La moyenne a été calculée à partir de la valeur moyenne de chaque tranche, pour des âges compris entre 18 et 80 ans.

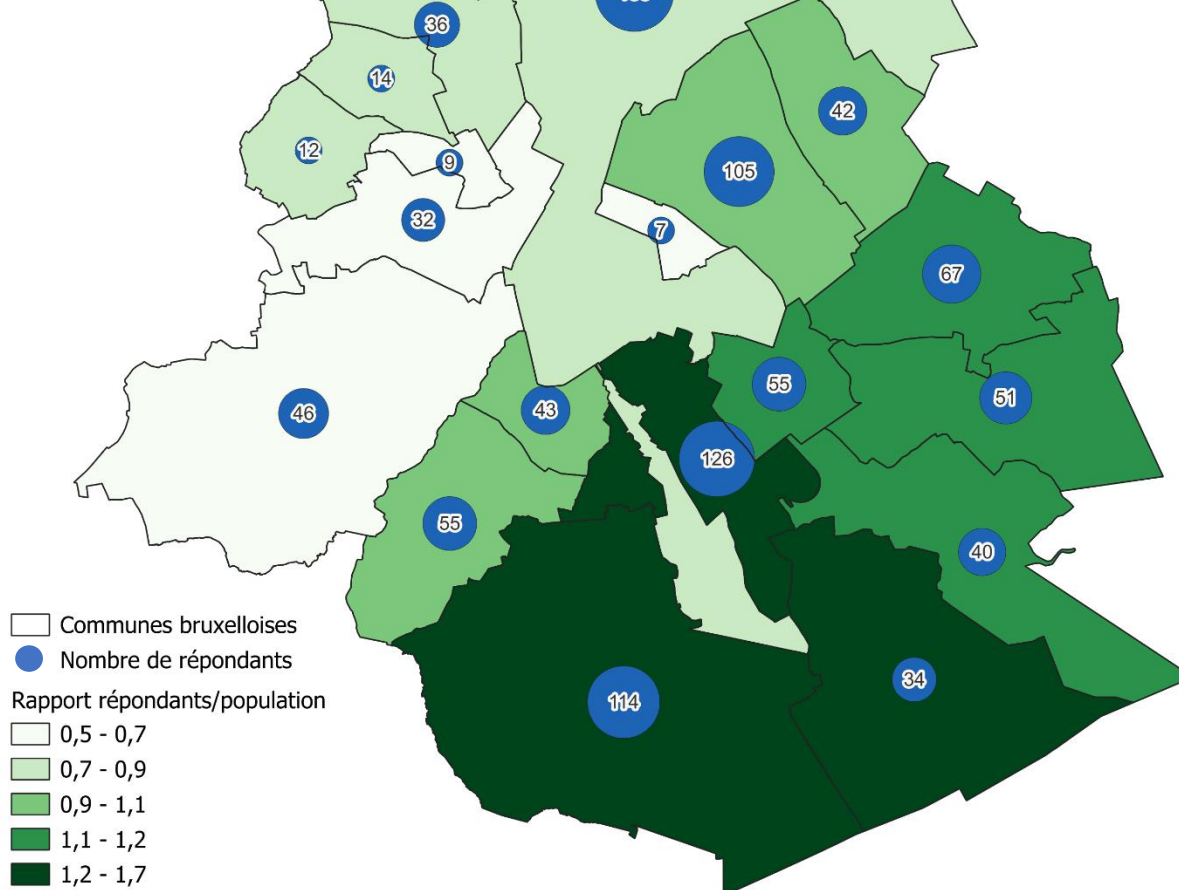
Nombre d'usagers par commune et rapport avec la population de + de 18 ans (Cambio : 1441)



On observe, dans l'illustration ci-dessus, que les usagers Cambio interrogés résident principalement à Schaerbeek (226), à Bruxelles-Ville (195), à Ixelles (143) et à Etterbeek (102).

Les communes présentant proportionnellement le plus grand nombre de répondants par rapport à leur population adulte sont Watermael-Boitsfort, Etterbeek et Schaerbeek. A l'inverse, celles enregistrant la plus faible proportion de répondants par rapport à la population majeure sont Anderlecht, Molenbeek et Berchem-Sainte-Agathe.

Nombre d'usagers par commune et rapport avec la population de + de 18 ans (Poppy : 1026)

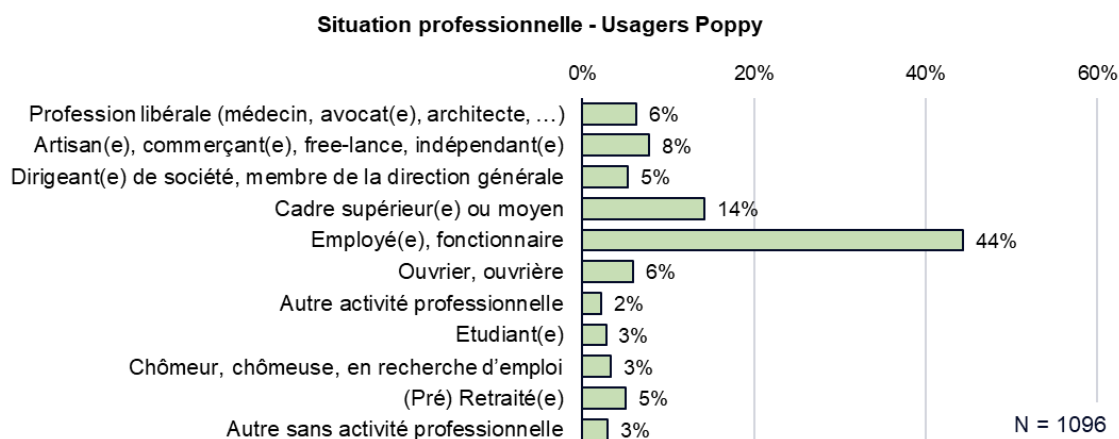
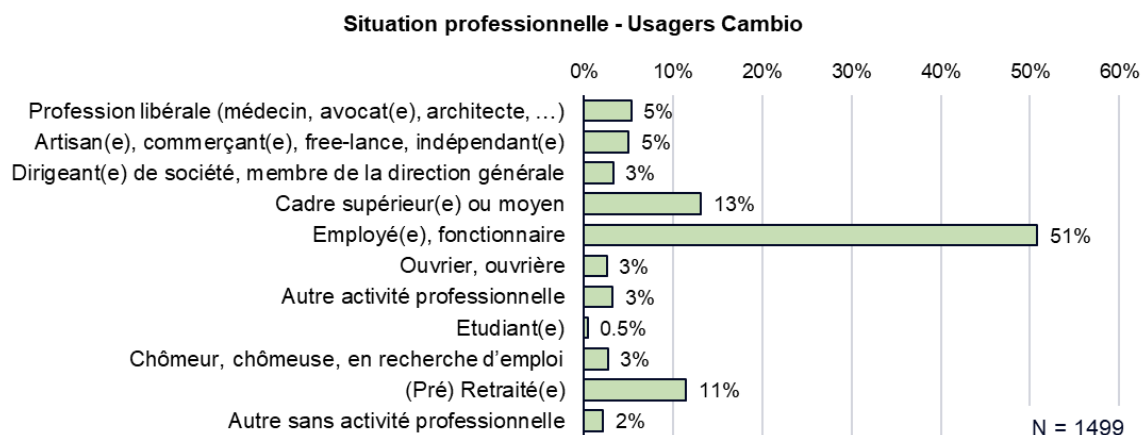


On observe, dans la carte ci-dessus, que les usagers Poppy interrogés résident principalement à Bruxelles-Ville (138), à Ixelles (126), à Uccle (114) et à Schaerbeek (105).

Les communes présentant proportionnellement le plus grand nombre de répondants par rapport à leur population adulte sont Watermael-Boitsfort, Ixelles et Uccle. A l'inverse, celles enregistrant la plus faible proportion de répondants par rapport à la population majeure sont Anderlecht, Molenbeek, Saint-Josse et Koekelberg.

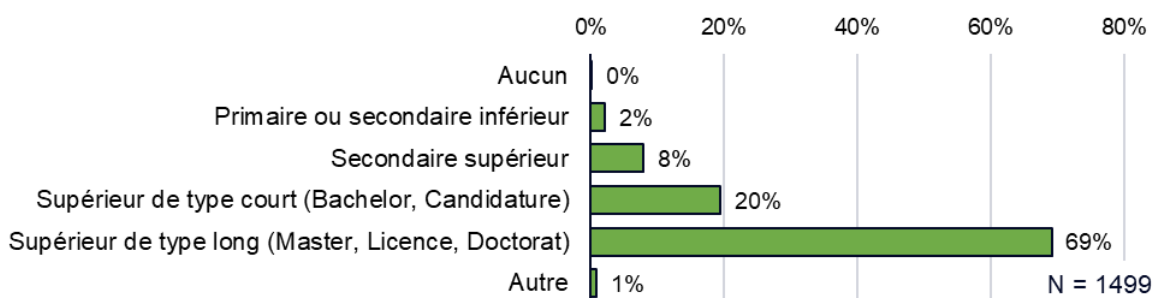
3.3 Situation professionnelle, diplôme et revenus

Les graphiques des pages suivantes reprennent la répartition des usagers selon leur situation professionnelle, leurs niveaux de diplôme et de revenu du ménage, pour chacun des deux services d'autopartage.

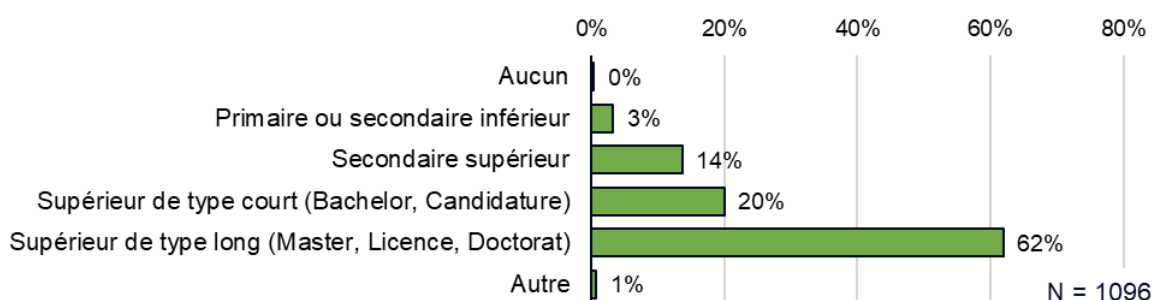


La grande majorité des usagers se compose d'employés et de fonctionnaires, représentant 51 % des utilisateurs de Cambio et 44 % de ceux de Poppy. Les cadres supérieurs ou intermédiaires constituent également une part significative de la clientèle, avec 13 % pour Cambio et 14 % pour Poppy. Par ailleurs, parmi les usagers de Cambio, les préretraités représentent également une proportion non négligeable, en lien avec la proportion non négligeable d'utilisateurs âgés de 65 ans et plus (cf. partie 3.1).

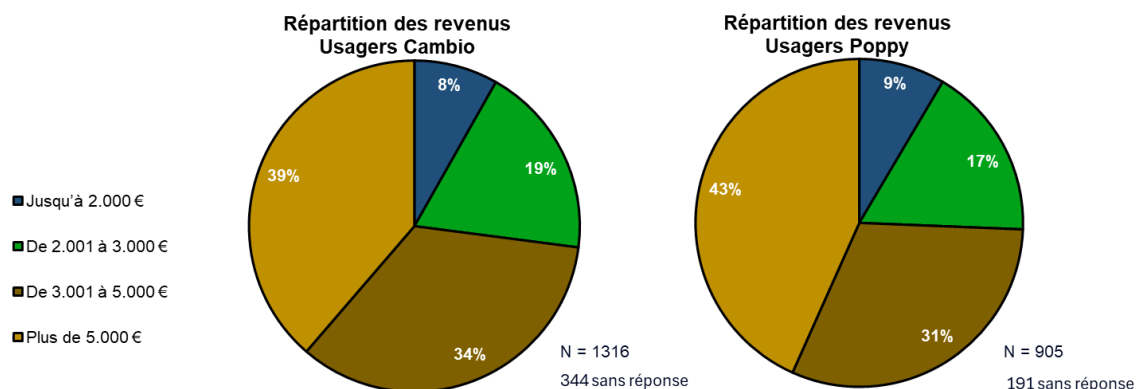
Nombre de réponse selon le diplôme le plus élevé obtenu - Usagers Cambio



Nombre de réponse selon le diplôme le plus élevé obtenu - Usagers Poppy



La majorité des usagers des deux services d'autopartage ont un diplôme supérieur de type long (69% pour Cambio et 62% pour Poppy) ou court (20% pour les deux services).

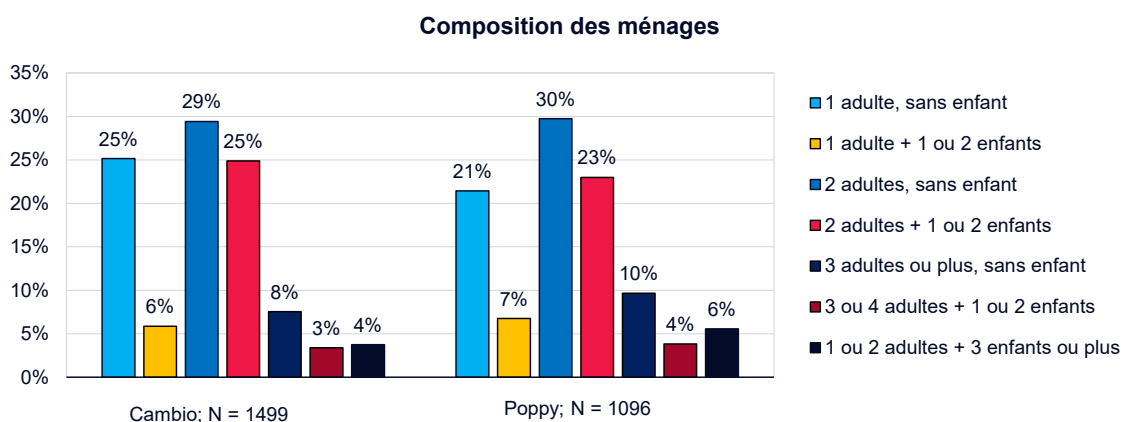


Par « revenu » on entend le revenu net dont dispose le ménage en moyenne chaque mois, toutes sources de revenus confondues.

Les usagers de l'autopartage appartiennent majoritairement aux catégories de revenus supérieures. Les répondants ayant indiqué ne pas savoir ou ne pas souhaiter communiquer leur revenu n'ont pas été pris en compte dans ce graphique. Cela concerne 183 personnes (12 %) parmi les usagers de Cambio et 191 personnes (17 %) parmi ceux de Poppy.

3.4 Composition des ménages

Le graphique ci-dessous présente la composition des ménages pour les deux services d'autopartage.



La comparaison de la composition des ménages révèle une forte similitude entre les usagers de Cambio et de Poppy. Environ 60 % des répondants, toutes catégories confondues, déclarent ne pas avoir d'enfants de moins de 18 ans dans leur foyer (bâtonnets bleus sur le graphique). Cela met en évidence une prédominance de ménages (sans enfant mineur) parmi les utilisateurs des services d'autopartage. Environ un tiers sont des familles avec enfants. Toutefois, la part des familles monoparentales parmi les usagers de l'autopartage (6% Cambio, 7% Poppy) est en-deçà de la moyenne bruxelloise (11,6% en 2025. Source : Statbel).

3.5 Synthèse : qui sont les usagers de l'autopartage en Région bruxelloise ?

- Le profil type de l'utilisateur de l'autopartage à Bruxelles est assez similaire pour les deux services, Cambio et Poppy : il s'agit d'un homme, âgé de 25 à 65 ans (environ³ 47 ans pour Cambio, 43 ans pour Poppy), employé/fonctionnaire ou cadre supérieur, disposant d'un diplôme de l'enseignement supérieur, et dans un ménage sans enfant (mineur) avec une catégorie de revenu élevée,
- Les usagers Cambio sont sensiblement plus âgés, avec une part non négligeable de seniors parmi ses utilisateurs (11% de 65 ans et +),
- Les utilisateurs de Poppy sont un peu plus jeunes et davantage composés d'hommes (66% d'hommes parmi les utilisateurs Poppy, 57% pour Cambio),
- Environ un tiers des utilisateurs sont des familles avec enfants. Les familles monoparentales sont toutefois sous-représentées,
- La grande majorité des répondants réside à Bruxelles-Ville, Schaerbeek et dans le quadrant sud-est de la Région (Ixelles, Etterbeek, Uccle).

³ Il s'agit d'une estimation, car l'âge exact des répondants n'était pas demandé : seule une tranche d'âge de ± 5 ans était proposée. La moyenne a été calculée à partir de la valeur moyenne de chaque tranche, pour des âges compris entre 18 et 80 ans.

4 USAGE DE L'AUTOPARTAGE ET HABITUDES DE DEPLACEMENT

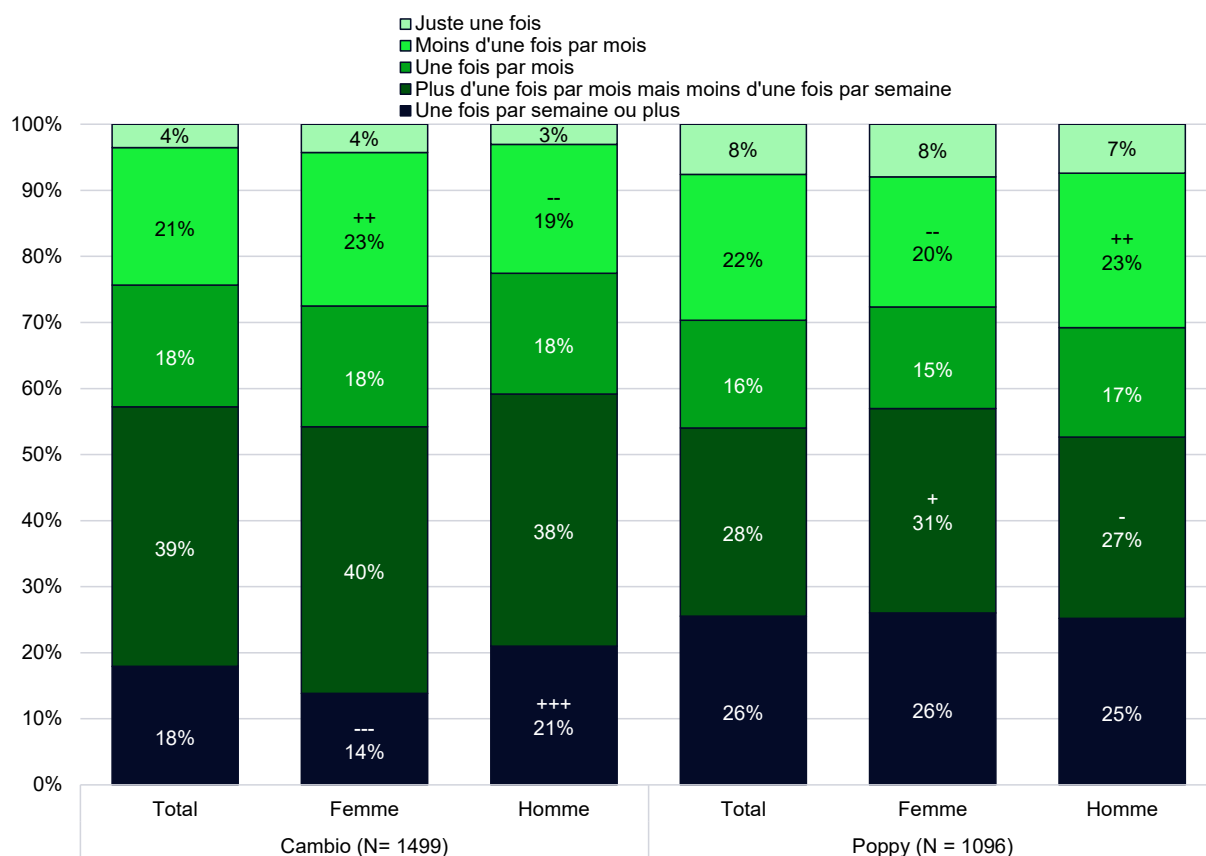
Cette section analyse les facteurs ayant influencé le recours à l'autopartage ainsi que les modalités d'usage de ce service, parfois en combinaison avec d'autres modes de transport. Elle distingue les utilisateurs de Cambio de ceux de Poppy. Rappelons que toute personne ayant utilisé les deux services au cours de l'année écoulée (19% des répondants) est prise en compte dans chacune des analyses, à la fois comme usager de Cambio et comme usager de Poppy.

4.1 Fréquence d'utilisation

Le graphique ci-dessous illustre la fréquence d'utilisation des différents types d'autopartage au cours des douze derniers mois. Les résultats sont présentés à la fois pour l'ensemble des usagers du service (c'est-à-dire ceux l'ayant utilisé au moins une fois durant cette période) et selon le genre.

La significativité statistique des différences observées entre les genres est indiquée à l'aide de symboles :

- +/++/+++ pour une différence positive,
- -/--/--- pour une différence négative,
- selon que celle-ci soit significative à un seuil de 90 %, 95 % ou 99 %, respectivement.



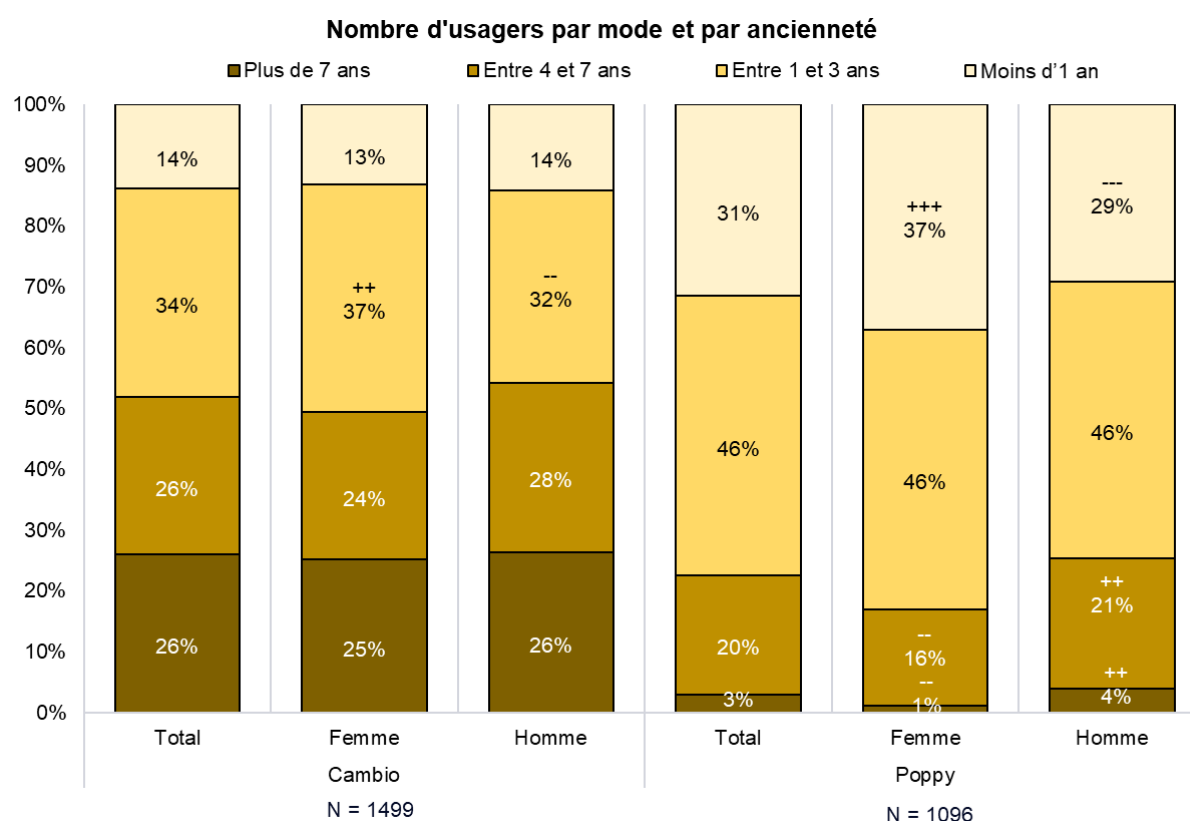
Plus de la moitié des usagers de Cambio et de Poppy sont des utilisateurs réguliers, c'est-à-dire qu'ils utilisent le service plusieurs fois par mois : 57 % pour Cambio (davantage d'hommes) et 54 % pour Poppy (davantage de femmes).

Les utilisateurs de Poppy se distinguent par un usage plus intensif du service : un quart d'entre eux utilisent le service au moins une fois par semaine, avec une répartition équilibrée entre les femmes et les hommes.

Les usagers de Cambio ont, quant à eux, une utilisation davantage mensuelle du service (39 % l'utilisent plusieurs fois par mois mais moins d'une fois par semaine). Toutefois, les hommes présentent une fréquence d'usage hebdomadaire légèrement plus élevée que les femmes (21% hommes, 14% femmes).

4.2 Ancienneté des usagers

Le graphique ci-dessous présente l'ancienneté des usages pour les deux types d'autopartage pour l'ensemble des usagers de chaque service et par genre.



Présent depuis 22 ans à Bruxelles, Cambio compte logiquement une base d'usagers plus ancienne : 52 % de ses membres sont inscrits depuis plus de quatre ans, dont une majorité d'hommes (54 % contre 49 % de femmes).

Poppy, actif depuis huit ans, réunit surtout des utilisateurs inscrits depuis plus d'un an (69 %), avec une proportion d'hommes également plus élevée (71 % contre 63 %).

On observe en outre une proportion plus importante de nouveaux usagers chez Poppy (31 % inscrits depuis moins d'un an) que chez Cambio (14 %), ce qui traduit la forte croissance récente du service Poppy, notamment à la suite du départ de Miles.

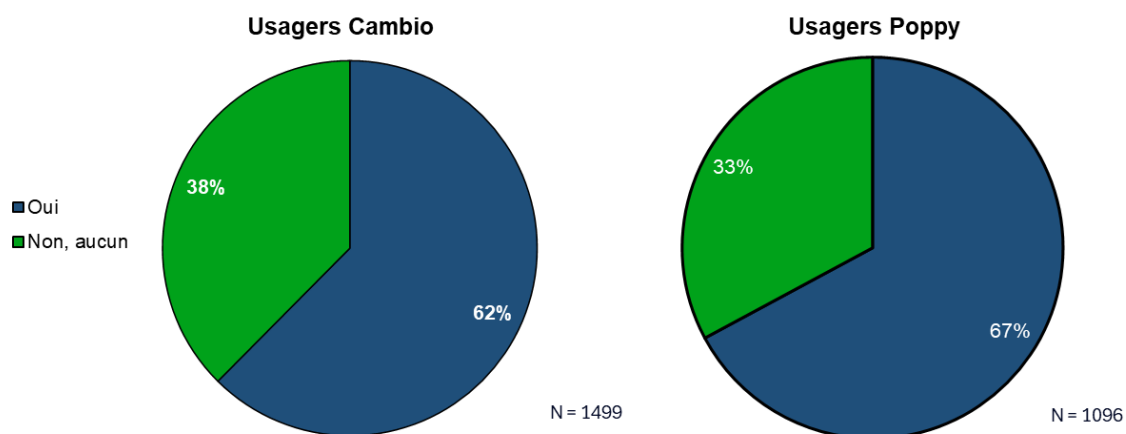
4.3 Déterminants à l'usage de l'autopartage

Le graphique ci-dessous présente la proportion de répondants ayant sélectionné l'option « Aucun » à la question : « L'un ou plusieurs des événements suivants vous ont-ils incité(e) à utiliser une voiture partagée pour vos déplacements en Région bruxelloise ? ».

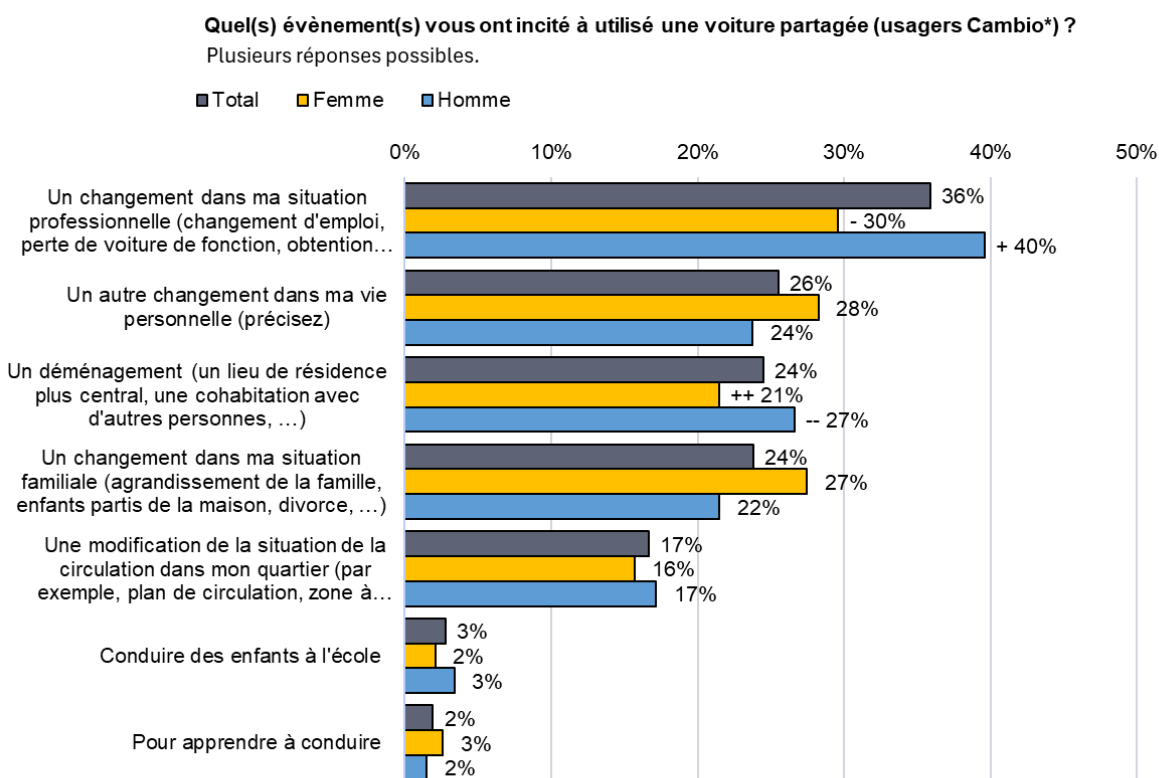
- 38 % des usagers de Cambio déclarent qu'aucun des événements mentionnés ne les a incités à recourir à une voiture partagée.
- 33 % des usagers de Poppy indiquent également qu'aucun des événements listés n'a motivé leur utilisation de l'autopartage.

Ces résultats suggèrent soit qu'aucun événement particulier n'a déclenché leur recours à l'autopartage, soit que l'événement pertinent ne figurait pas dans la liste proposée.

L'un ou plusieurs des événements suivants vous ont-ils incité(e) à utiliser une voiture partagée pour vous déplacer en région bruxelloise ?



Les graphiques suivants présentent les réponses à la question : « L'un ou plusieurs des événements suivants vous ont-ils incité(e) à utiliser une voiture partagée pour vous déplacer en région bruxelloise ? », d'abord pour les usagers Cambio, puis pour les usagers Poppy. Les répondants pouvaient cocher plusieurs options, lesquelles sont ici classées de la plus fréquemment choisie à la moins choisie. Les graphiques incluent uniquement les répondants ayant sélectionné au moins un des événements proposés.



*N = 936 (936 répondants sur 1499 ont répondu autre chose que "Aucun")

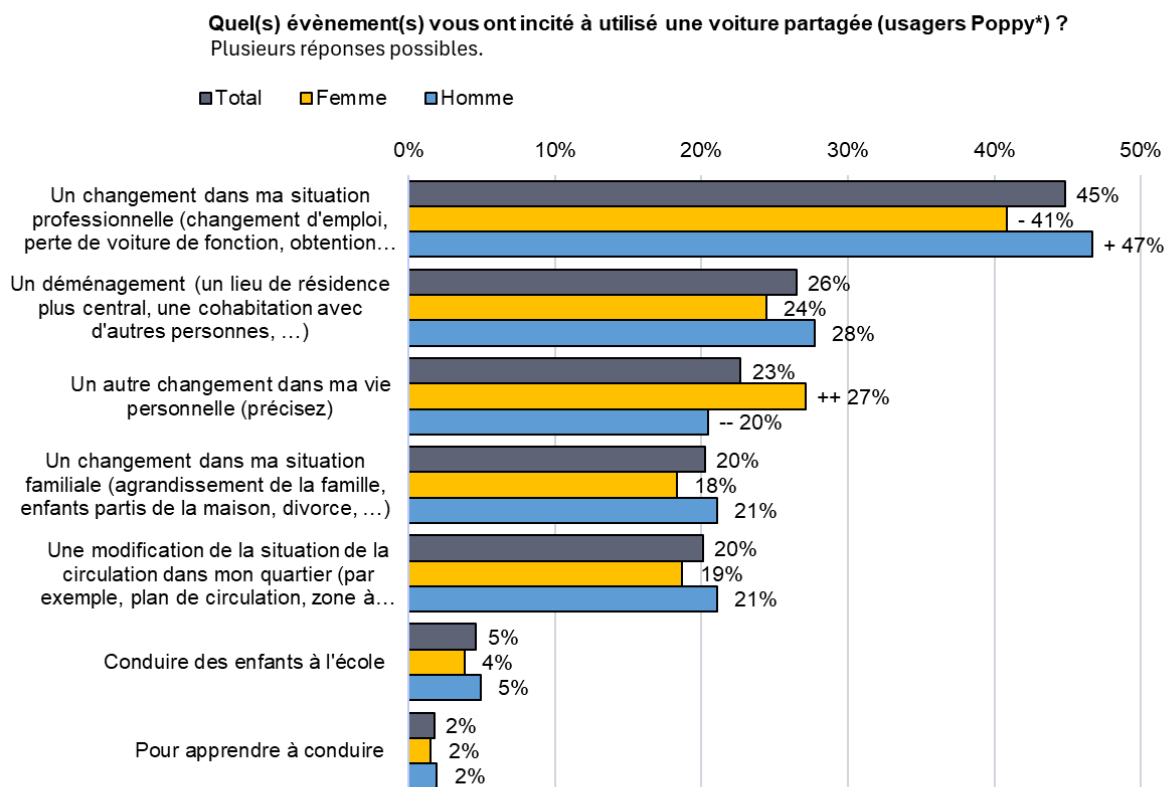
Parmi les usagers de Cambio, les principaux facteurs déclencheurs de l'adoption du service sont avant tout un changement de situation professionnelle (changement d'emploi, perte d'une voiture de société, ...), un changement dans la vie personnelle, d'un déménagement ou encore d'un changement de la situation familiale (divorce, nouvel enfant, ...). On observe par ailleurs des différences selon le genre : le changement de situation professionnelle est plus fréquemment mentionné par les hommes, tandis que le changement de situation familiale est davantage cité par les femmes.

Le tableau ci-dessous classe par thématique les motifs d' « autre changement de vie personnelle » évoqués par 16% des répondants Cambio.

Motifs	Répartition
Pas de voiture (Vente/renoncement/accident/Vol/LEZ)	48%
Besoins occasionnels	9%
Vie personnelle / familiale	6%
Écologie	6%
Financier	6%
Obtention permis	3%
Retraite	3%
Mobilité/stationnement	2%

Les motifs les plus fréquemment évoqués sont les suivants :

- 48 % : absence de véhicule disponible, généralement en raison d'un renoncement, d'une vente, d'un accident, d'un vol ou d'une non-conformité du véhicule avec la LEZ.
- 9 % : besoins ponctuels, tels que l'attente de l'achat d'un nouveau véhicule, la réalisation de travaux, l'usage d'un second véhicule, les courses ou les départs en vacances.
- 6 % chacun : motifs liés à la vie personnelle ou familiale, à des considérations écologiques, ou à des raisons financières.



*N = 736 (736 répondants sur 1096 ont répondu autre chose que "Aucun")

Pour les utilisateurs Poppy, les principaux facteurs déclencheurs de l'utilisation du service sont les mêmes que pour Cambio mais dans un ordre différent : en premier lieu (et davantage pour Poppy) un changement de situation professionnelle, suivi d'un déménagement, puis d'un changement dans la vie personnelle ou d'une évolution de la situation familiale. Le changement dans la vie personnelle est plus fréquemment mentionné par les femmes que par les hommes.

Le tableau ci-dessous classe par thématique les motifs d' « autre changement de vie personnelle » évoqués par 15% des répondants Poppy.

Motifs	Répartition
Pas de voiture (Vente/renoncement/accident/Vol/LEZ)	61%
Besoins ponctuels	8%
Financier	8%
Vie personnelle / familiale	5%
Mobilité/stationnement	5%
Écologie	2%

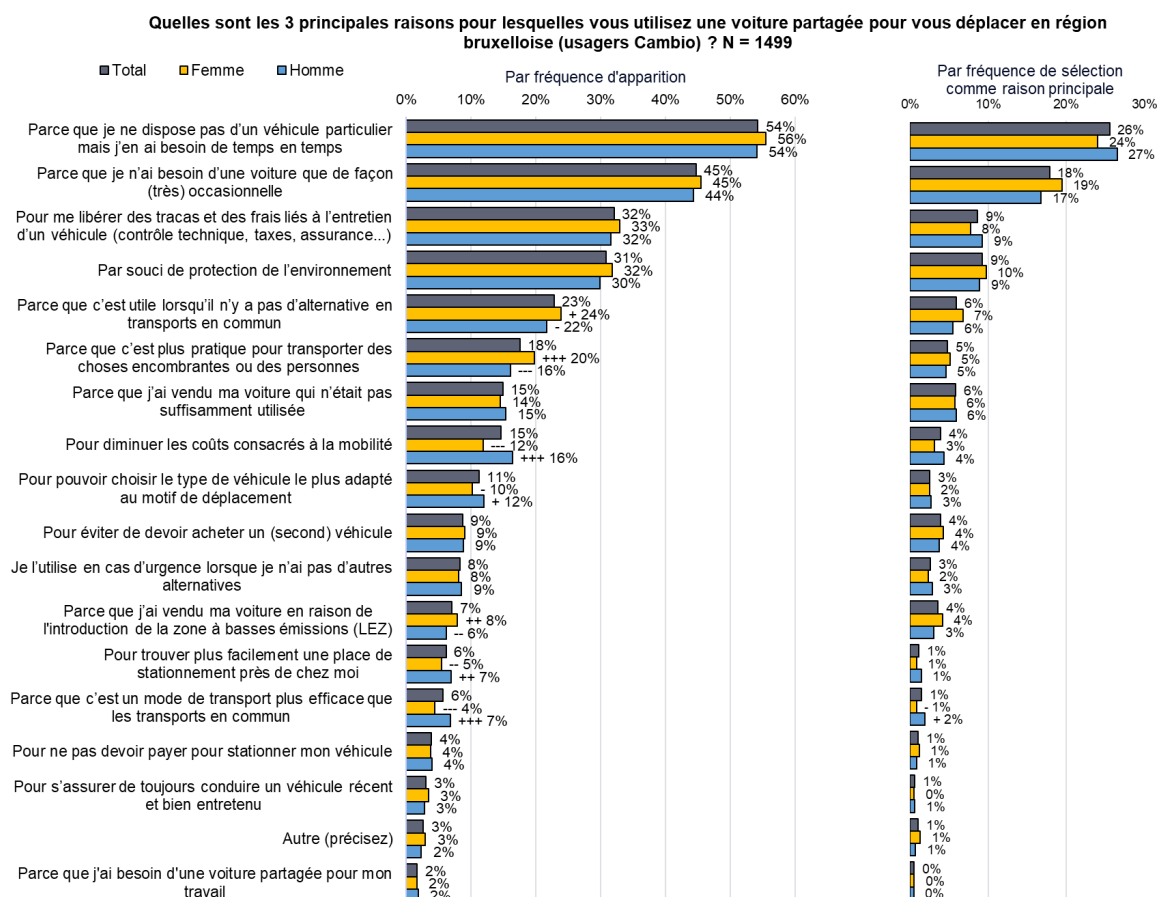
Retraite	2%
Obtention permis	0%

Ceux qui reviennent le plus souvent sont les suivants :

- 61 % : absence de véhicule disponible, généralement en raison d'un renoncement, d'une vente, d'un accident, d'un vol ou d'une non-conformité du véhicule avec la LEZ.
- 8 % : besoins ponctuels, tels que l'attente de l'achat d'un nouveau véhicule, la réalisation de travaux, l'usage d'un second véhicule, les courses ou les départs en vacances.

Les répondants ont ensuite été interrogés sur les 3 principales raisons qui les poussent à utiliser d'une part le service Cambio, et d'autre part le service Poppy. Il était demandé aux répondants de classer l'ensemble des réponses qui leur correspondaient par ordre d'importance. Les graphiques ci-après présentent pour chaque réponse proposée :

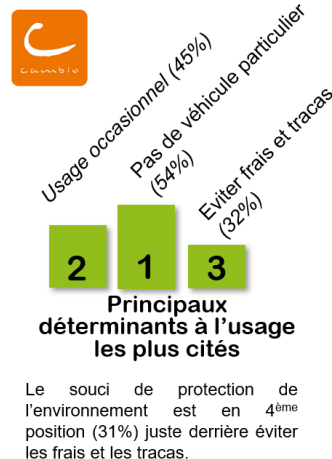
- À gauche, la part de répondants ayant sélectionné la réponse, peu importe dans quel ordre,
- À droite, la part de répondants ayant sélectionné la réponse en premier.



Pour les usagers de Cambio, les trois principales raisons d'utiliser ce service sont les suivantes :

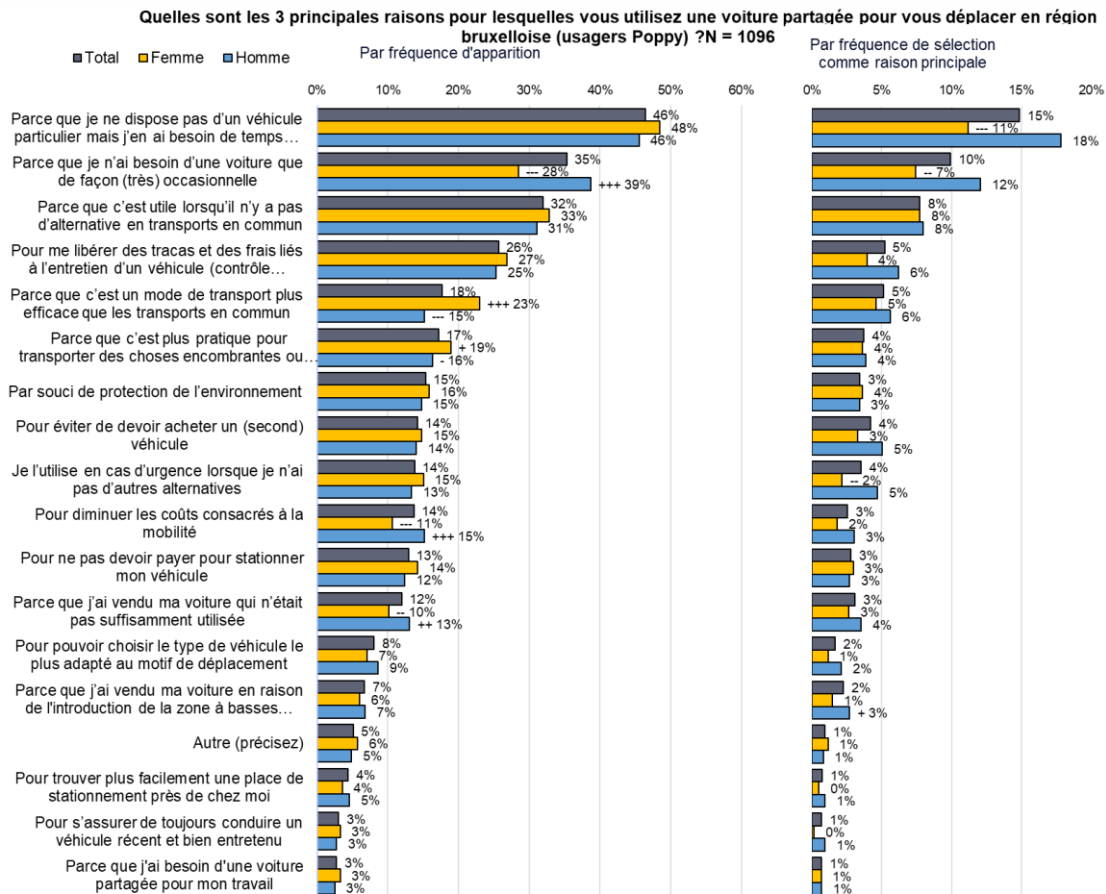
1. L'absence de véhicule personnel combinée à un besoin ponctuel de voiture (54%),
2. Le fait d'avoir besoin d'un véhicule uniquement de manière occasionnelle (45 %),
3. La volonté de se libérer des contraintes et des coûts liés à la possession et à l'entretien d'un véhicule (32%).

Le souci de protection de l'environnement occupe la quatrième position (31 %), juste derrière la motivation d'éviter les frais et les tracas associés à un véhicule personnel.



3 % des répondants (40 personnes) ont indiqué une raison autre que celles proposées dans la liste. Parmi eux :

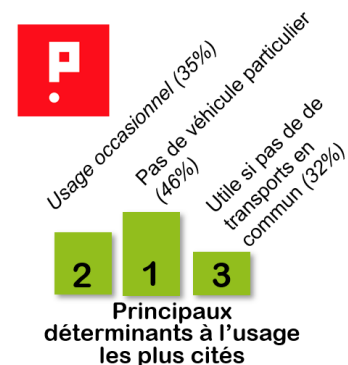
- 14 répondants ont précisé qu'ils utilisaient l'autopartage de manière occasionnelle, lorsque les autres modes de déplacement n'étaient pas disponibles ou jugés insuffisamment efficaces.
- 9 répondants ont indiqué qu'ils n'avaient plus de véhicule, notamment en raison du budget mobilité, de la LEZ ou de la mise hors d'usage de leur véhicule (accident, vol).
- Les autres raisons, citées plus ponctuellement, sont :
 - la volonté de libérer l'espace public,
 - le besoin de se déplacer en dehors de Bruxelles,
 - des motifs financiers,
 - une conviction écologique,
 - une recherche de facilité.



Pour les usagers de Poppy, les trois principales raisons d'utiliser ce service sont les suivantes :

1. L'absence de véhicule personnel combinée à un besoin ponctuel de voiture (46 %),
2. Le fait d'avoir besoin d'un véhicule uniquement de manière occasionnelle (35 %),
3. L'utilité de ce service lorsqu'il n'y a pas d'alternative en transports en commun (32%).

Contrairement aux usagers de Cambio, pour qui l'environnement est un facteur important, les usagers de Poppy placent la protection de l'environnement seulement en 7^e position. Leurs choix sont davantage déterminés par le manque de disponibilité et d'efficacité des transports en commun.



5 % des répondants (56 personnes) ont indiqué une raison autre que celles proposées dans la liste. Parmi eux :

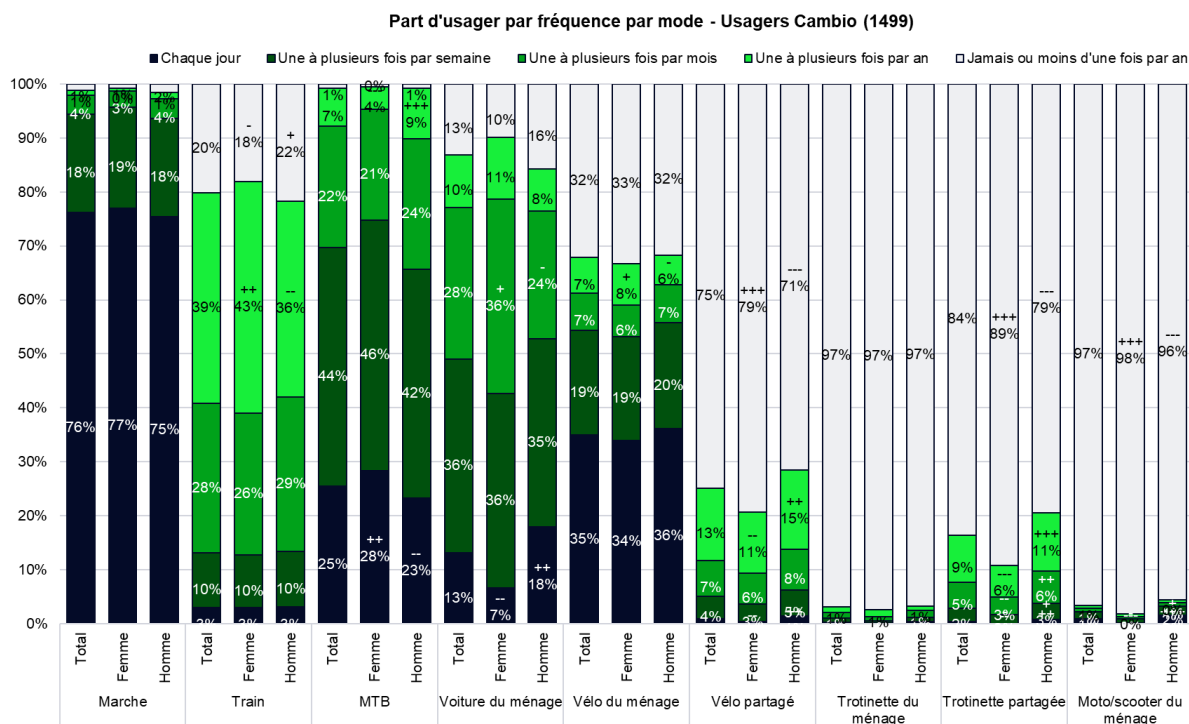
- 18 répondants ont précisé qu'ils utilisaient Poppy pour se rendre à l'aéroport ou en soirée. Poppy leur permettant de faire uniquement l'aller ou le retour en voiture.
- 15 répondants ont précisé qu'ils utilisaient l'autopartage de manière occasionnelle, lorsque les autres modes de déplacement n'étaient pas disponibles ou jugés insuffisamment efficaces.

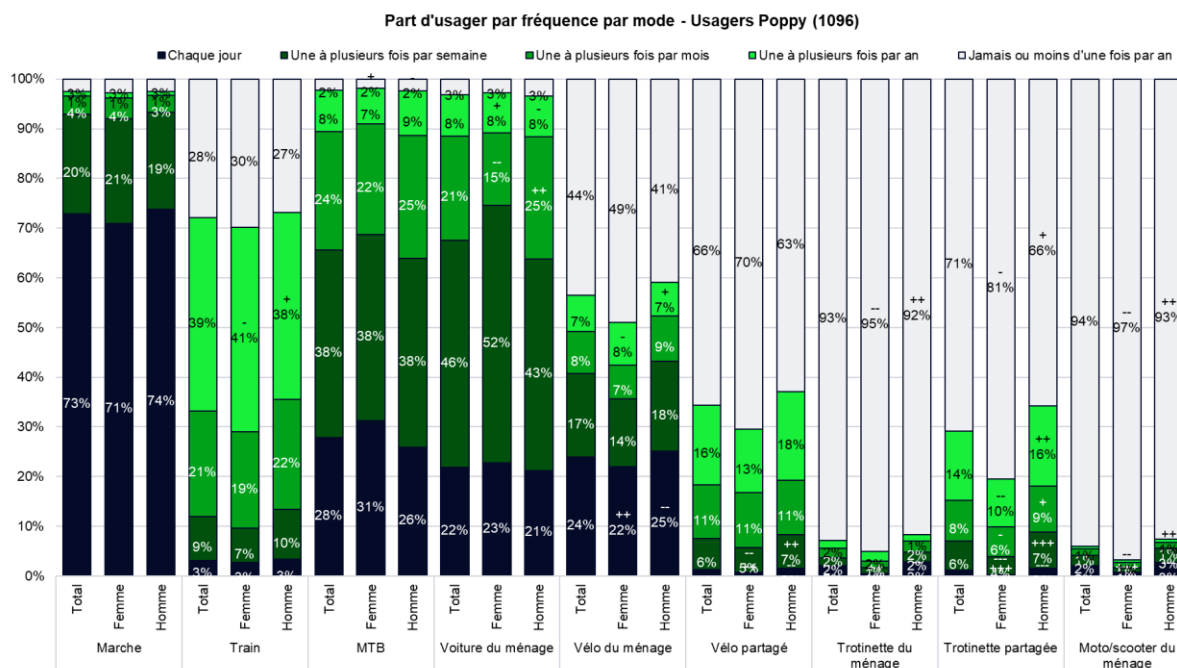
- 9 répondants ont indiqué qu'ils n'avaient plus de véhicule, notamment en raison du budget mobilité, de la LEZ ou de la mise hors d'usage de leur véhicule (accident, vol).
- Les autres raisons, citées plus ponctuellement, sont :
 - une recherche de facilité,
 - la volonté de libérer l'espace public,
 - des motifs financiers,
 - le besoin de se déplacer en dehors de Bruxelles.

4.4 Usages des autres modes de transport

Tout d'abord, il est à noter que la majorité des usagers de l'autopartage bruxellois détiennent un abonnement aux transports en commun (70 % pour Cambio, 65 % pour Poppy).

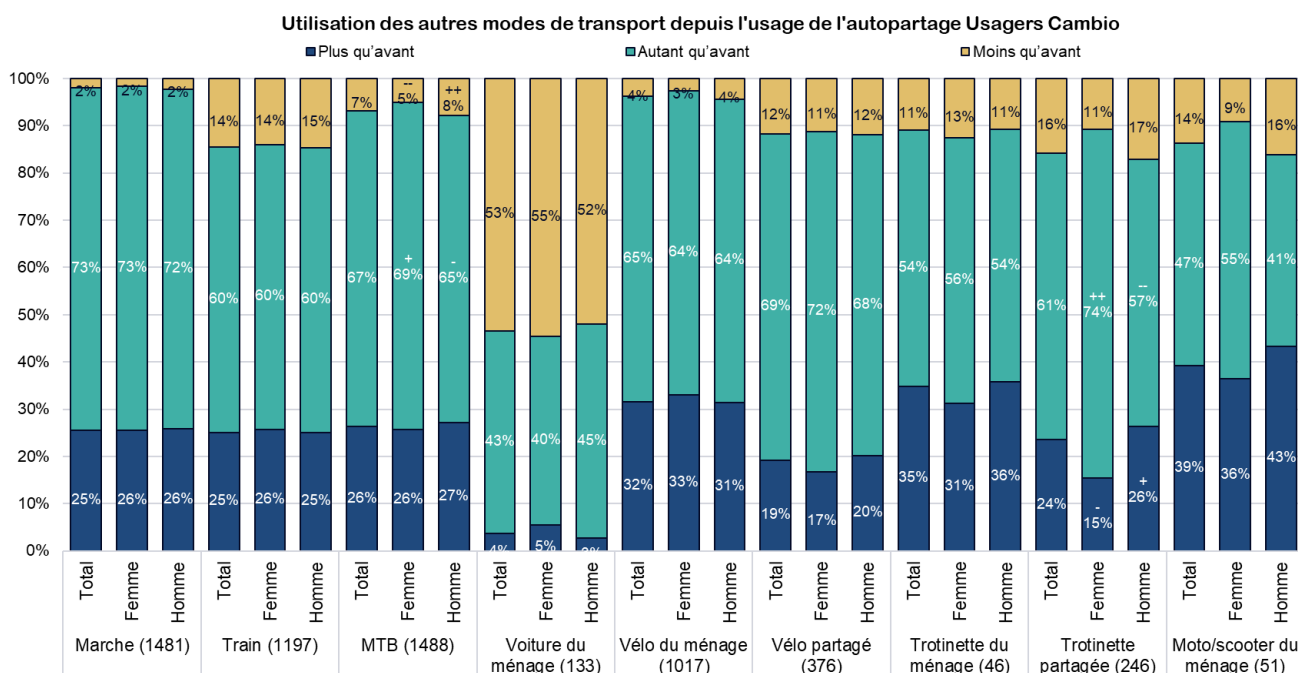
Ensuite, les graphiques ci-après illustrent la fréquence d'usage des autres modes de transport pour se déplacer en Région bruxelloise. Tous les répondants (N = 1 499 pour Cambio, N = 1 096 pour Poppy) ont été interrogés, sauf pour la voiture du ménage, question limitée aux détenteurs d'un véhicule (153 pour Cambio, 321 pour Poppy).

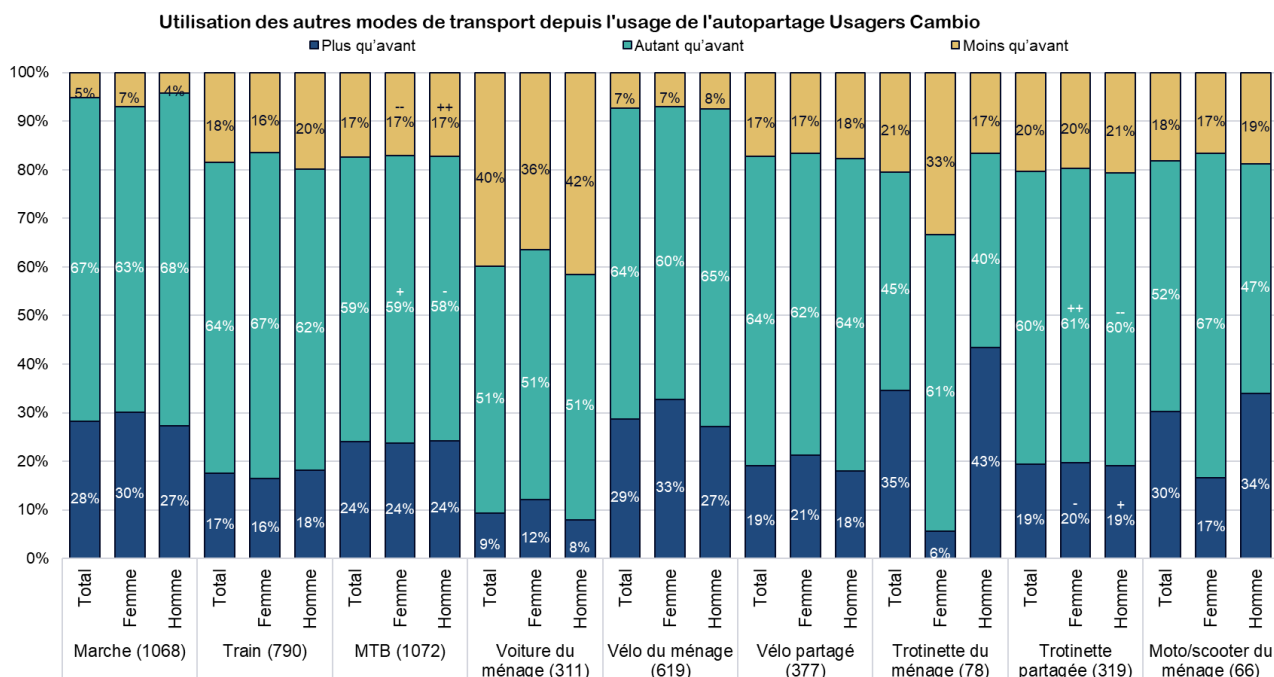




On constate que les usagers de l'autoportage sont globalement très multimodaux. Ils utilisent notamment régulièrement les transports en commun et le vélo personnel.

Les deux graphiques ci-dessous montrent l'évolution de l'utilisation des autres modes de transport depuis que les répondants ont commencé à recourir à l'autoportage, respectivement pour Cambio et pour Poppy.





On constate une diminution marquée de l'usage de la voiture personnelle : parmi les 133 usagers Cambio disposant encore d'un véhicule au sein de leur ménage plus de la moitié d'entre eux (53%) l'utilisent moins qu'avant. De même, parmi les 311 usagers Poppy possédant encore une voiture, 40% en font un usage plus réduit depuis l'adhésion au service d'autopartage.

Concernant les autres modes de transport, une part plus importante des usagers Cambio et Poppy déclare les utiliser davantage depuis qu'ils ont recours à l'autopartage, comparativement à ceux qui disent les utiliser moins. En d'autres termes, le recours à l'autopartage favoriserait davantage la multimodalité.

4.5 Synthèse : quels usages de l'autopartage ?

- Plus de la moitié des usagers de Cambio et de Poppy sont des **utilisateurs réguliers**, c'est-à-dire qu'ils recourent au service plusieurs fois par mois (57 % pour Cambio et 54 % pour Poppy). Si les hommes sont plus représentés parmi les usagers réguliers de Cambio, les femmes le sont davantage chez Poppy. Cette dernière se distingue également par un usage plus intensif, un quart de ses utilisateurs y ayant recours au moins une fois par semaine.
- L'**ancienneté d'inscription** traduit les trajectoires différentes des deux services : présent depuis plus longtemps, Cambio dispose d'une base d'utilisateurs plus stable et fidèle (52 % inscrits depuis plus de quatre ans), tandis que Poppy attire une proportion importante de nouveaux adhérents (31 % inscrits depuis moins d'un an), témoignant de sa croissance récente.
- Les **facteurs déclencheurs d'adhésion** sont **similaires**, bien que leur hiérarchie varie selon le service.
 - Pour 38 % des usagers de Cambio et 33% des usagers Poppy, aucun des événements mentionnés ne les a incités à recourir à une voiture partagée.
 - Pour Cambio, l'inscription est souvent liée à un changement professionnel, suivi d'un changement personnel ou familial, puis d'un déménagement.
 - Pour Poppy, le changement professionnel constitue le principal moteur, devant le déménagement et les changements personnels ou familiaux.

Les femmes évoquent plus fréquemment les changements familiaux ou personnels, tandis que les hommes mentionnent davantage les évolutions professionnelles.

- Les motivations d'usage convergent : les usagers choisissent l'autopartage principalement en raison de l'absence de véhicule personnel et de besoins ponctuels de mobilité. Néanmoins, les utilisateurs de Cambio mettent davantage en avant des considérations économiques et environnementales, tandis que ceux de Poppy soulignent surtout la praticité et la flexibilité du service, notamment en l'absence d'alternatives en transports publics.
- Les usagers de l'autopartage se distinguent par leur **forte multimodalité** : ils combinent fréquemment l'autopartage avec d'autres moyens de transport. Ainsi, 70 % des usagers de Cambio et 65 % des usagers de Poppy disposent d'un abonnement de transport en commun et utilisent régulièrement le vélo personnel.
- Enfin, l'autopartage contribue clairement à une **réduction de la dépendance à la voiture individuelle** et à une **mobilité plus multimodale**. Parmi les utilisateurs possédant encore une voiture, 53 % des membres de Cambio et 40 % de ceux de Poppy déclarent en faire un usage réduit. Par ailleurs, une proportion importante d'usagers indique utiliser davantage d'autres modes de déplacement (vélo, trottinette, moto, etc.) depuis leur adhésion à l'autopartage.

5 AUTOPARTAGE ET POSSESSION AUTOMOBILE

Dans cette section, nous distinguons trois catégories d'utilisateurs : les utilisateurs qui utilisent exclusivement Cambio, ceux qui utilisent exclusivement Poppy et ceux qui utilisent les deux services.

5.1 Evolution de la possession automobile

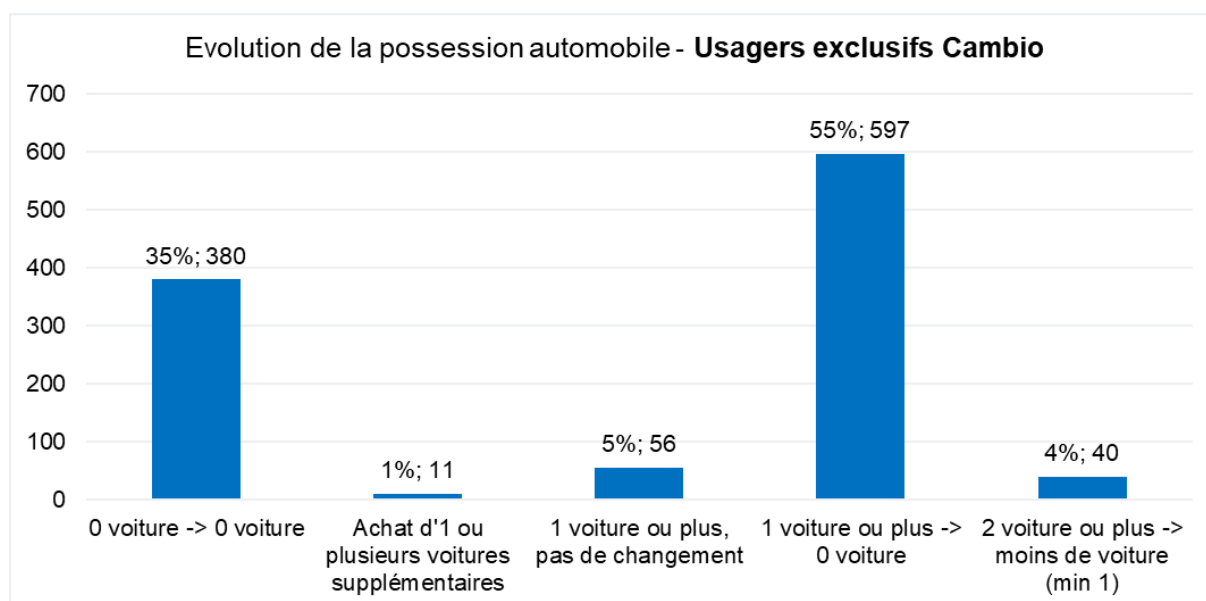
Les graphiques suivants mettent en évidence les changements dans la possession automobile parmi les trois catégories d'utilisateurs, en comparant leur situation avant et après l'adhésion au(x) service(s) d'autopartage.

Pour réaliser cette analyse, nous avons utilisé les réponses aux deux questions ci-dessous et comparé le nombre de véhicules dont le ménage dispose actuellement avec celui dont il disposait avant de recourir aux services d'autopartage :

- De combien de voitures votre ménage dispose-t-il actuellement ?
- De combien de voitures votre ménage disposait-il AVANT que vous n'utilisiez les services de voitures partagées ?

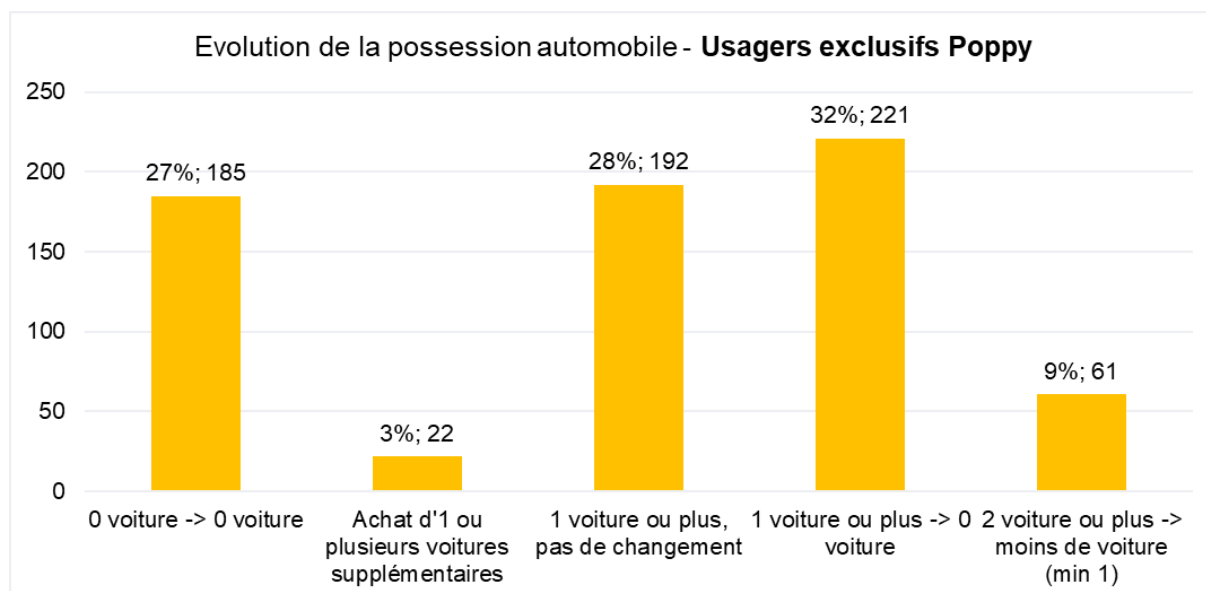
Cinq groupes de répondants peuvent être distingués :

- 0 voiture -> 0 voiture : les répondants qui ne possédaient pas de voiture avant d'utiliser l'autopartage et qui n'en possèdent toujours pas aujourd'hui,
- Achat d'une ou plusieurs voitures supplémentaires : les répondants ayant acheté une (ou plusieurs) voiture(s) additionnelle(s) depuis leur inscription,
- 1 voiture ou plus, pas de changement : les répondants qui possédaient une ou plusieurs voitures avant l'autopartage et dont la situation n'a pas évolué,
- 1 voiture ou plus -> 0 voiture : les répondants qui disposaient d'au moins une voiture auparavant et qui n'en possèdent plus,
- 2 voitures ou plus -> moins de voiture (min. 1) : les répondants qui possédaient au moins deux voitures et qui en détiennent désormais un nombre inférieur, tout en conservant au moins un véhicule.

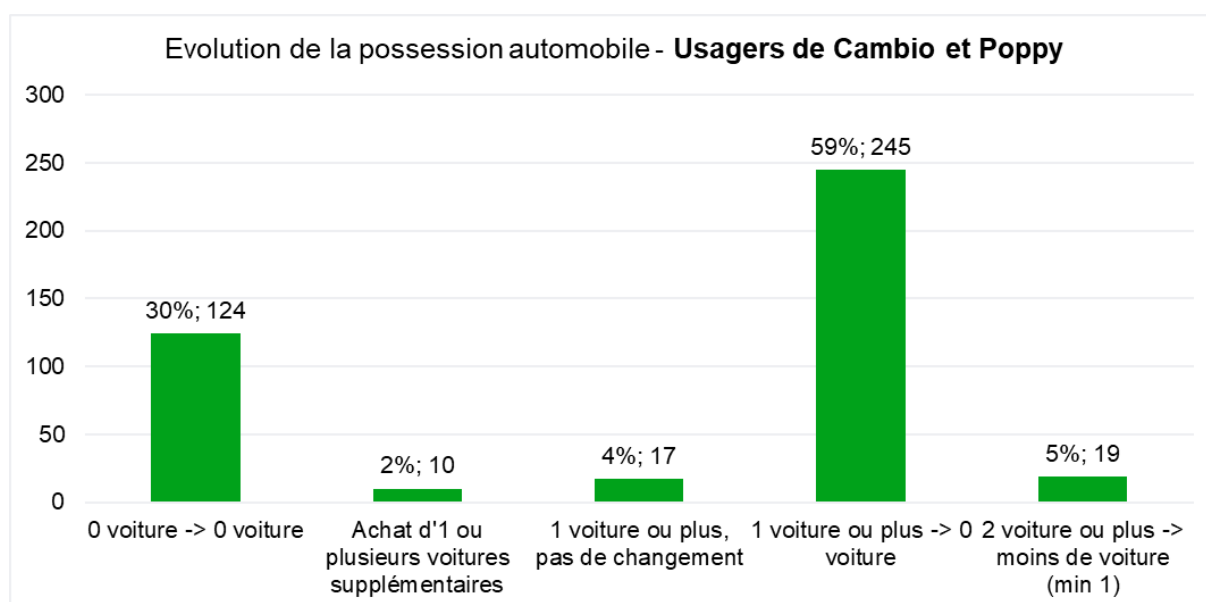


Pour les utilisateurs exclusifs de Cambio, une très grande majorité (90%) ne possède pas de voiture au moment de l'enquête. C'est une proportion très importante comparativement à la moyenne des ménages bruxellois (environ 56% vivaient sans voiture en 2024, source : Statbel). Cette situation

s'explique soit par le fait qu'ils n'en possédaient pas avant de recourir à l'autopartage (35 %, soit 380 répondants), soit parce qu'ils se sont séparés de leur unique véhicule depuis l'adoption du service (55%, soit 597 répondants). Une proportion significative des usagers (59%) a diminué le nombre de voitures au sein de son ménage depuis l'adhésion au système d'autopartage.



Pour les usagers exclusifs de Poppy, un peu plus de la moitié des usagers (59%) ne possède plus de voiture au moment de l'enquête. Cette situation s'explique soit par le fait qu'ils n'en possédaient pas avant de recourir à l'autopartage (27 %, soit 185 répondants), soit parce qu'ils se sont séparés de leur unique véhicule depuis l'adoption du service (32 %, soit 221 répondants). Une proportion non négligeable des usagers (41%) a diminué le nombre de voitures au sein de son ménage depuis l'adhésion au système d'autopartage.



Le comportement des usagers combinant les deux modes (Cambio et Poppy) se rapproche davantage de celui des usagers exclusifs de Cambio, avec :

- une très grande majorité (89%) ne possédant plus de voiture au moment de l'enquête,
- une forte proportion des usagers (64%) ayant diminué le nombre de voitures au sein de son ménage depuis l'adhésion aux systèmes d'autopartage.

A noter que la proportion de démotorisation, c'est-à-dire d'utilisateurs s'étant séparés de leur unique véhicule depuis d'adoption aux services, est plus forte pour ces usagers multi-service (59%) que pour les utilisateurs exclusifs de Cambio (55%) ou de Poppy (32%).

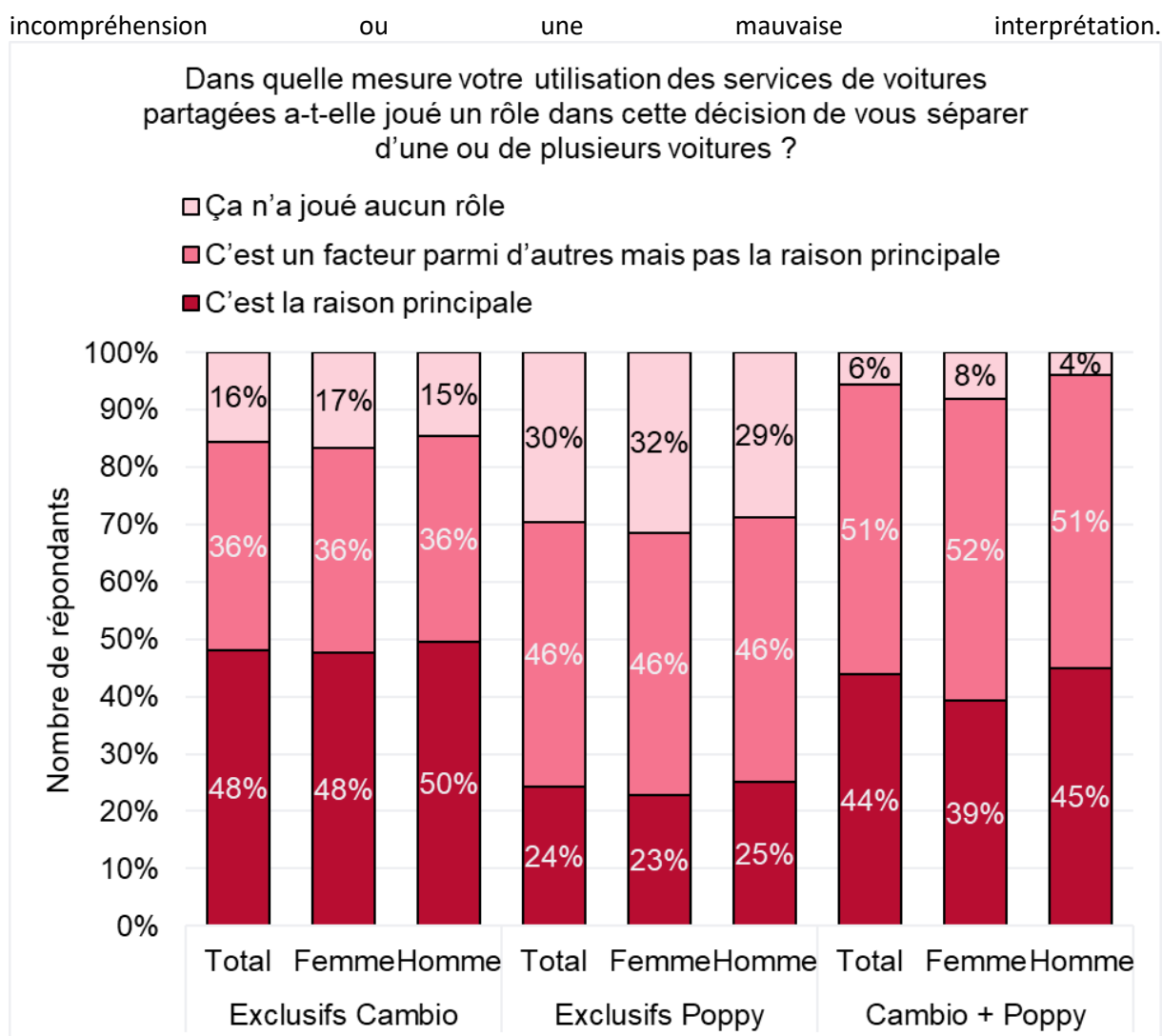
La partie suivante examine dans quelle mesure l'adhésion à l'autopartage a influencé les choix de ces ménages.

5.2 Impact de l'utilisation de l'autopartage sur la possession d'une voiture

Le graphique ci-dessous présente, pour les trois catégories d'usagers, le rôle joué par l'utilisation des services de voitures partagées dans la décision de se séparer d'un véhicule. Cette question a été posée uniquement aux répondants ayant déclaré s'être séparés d'au moins une voiture.

Remarque méthodologique : une incohérence a été observée entre les réponses aux questions D1, D2, D3 et D4 du questionnaire. Les questions D1 (« De combien de voitures votre ménage dispose-t-il actuellement ? ») et D2 (« De combien de voitures votre ménage disposait-il avant d'utiliser les services de voitures partagées ? ») permettent de mesurer l'évolution du nombre de véhicules possédés. La question D3 (« Depuis que vous utilisez les services de voitures partagées, votre ménage s'est-il séparé d'une ou de plusieurs voitures ? ») vise à identifier explicitement les répondants concernés par une réduction de leur parc automobile. Cependant, les réponses à la question D3 ne sont pas toujours cohérentes avec les différences observées entre les questions D1 et D2. En conséquence, certains répondants, identifiés comme s'étant séparés d'un véhicule sur la base des réponses à D1 et D2, n'ont pas répondu à la question D4 (« Dans quelle mesure votre utilisation des services de voitures partagées a-t-elle joué un rôle dans cette décision ? »), celle-ci étant conditionnée à une réponse affirmative à D3.

Les causes probables de cette incohérence sont, d'une part, liées à la formulation des questions, qui a pu prêter à confusion. Par exemple, pour la question D3, certains répondants ont peut-être interprété qu'il leur était demandé d'indiquer les véhicules dont ils s'étaient séparés en raison de l'autopartage, établissant ainsi un lien de causalité non souhaité. D'autre part, des erreurs peuvent provenir d'une lecture imparfaite des questions (distraction, rapidité, redondance perçue, etc.). Enfin, la question de la temporalité a pu constituer une difficulté supplémentaire : la période de référence étant le début de l'utilisation de l'autopartage, certains répondants ont pu hésiter sur l'inclusion d'une séparation de véhicule survenue juste avant ou juste après cette date, ce qui aurait pu entraîner une



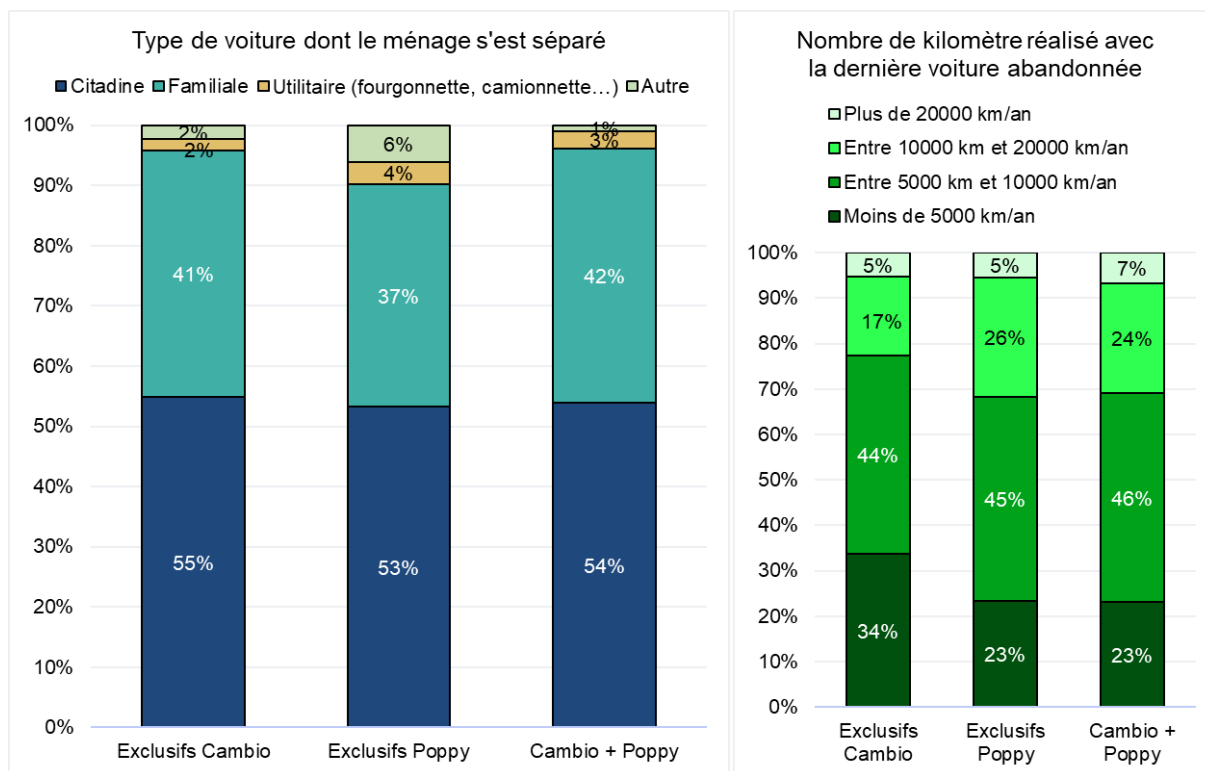
Pour près de la moitié des usagers de Cambio (48 %), l'autopartage constitue la raison principale de leur décision de se séparer de leur voiture. Pour 36 % d'entre eux, il s'agit d'un facteur parmi d'autres ayant influencé cette décision.

Du côté des usagers de Poppy, l'autopartage apparaît comme un facteur contributif mais non déterminant pour 46 % des répondants, et comme la raison principale un quart (24 %) d'entre eux.

Pour les usagers des deux services, l'autopartage représente un facteur — voire la raison principale — de la décision de se séparer d'un véhicule personnel pour la quasi-totalité des répondants (94 %).

5.3 Caractéristiques des voitures dont les ménages se sont séparés

Les deux graphiques ci-dessous illustrent la répartition des véhicules dont les répondants se sont séparés, en fonction de leur type (citadine, familiale, utilitaire ou autre) et du kilométrage annuel parcouru.

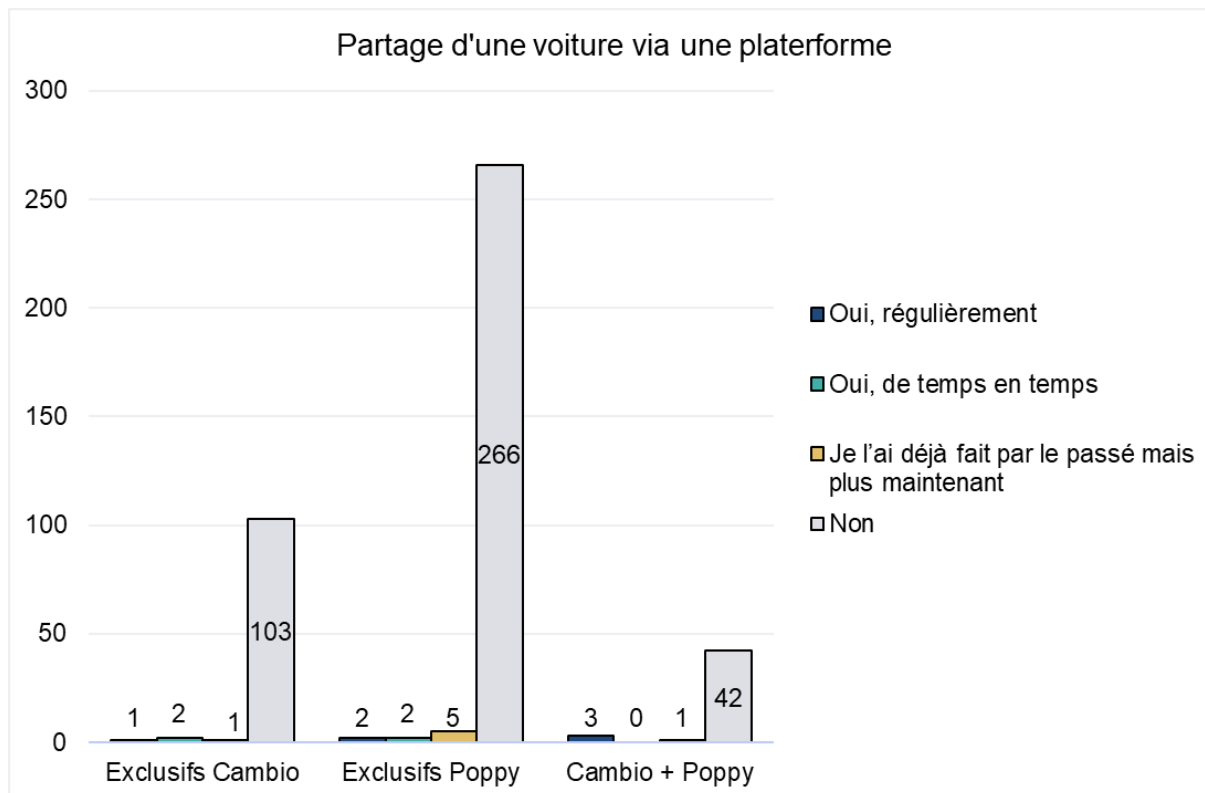


N Cambio = 447, N Poppy = 214, N Cambio+Poppy = 202

Les résultats indiquent que les voitures dont les ménages se sont séparés sont principalement des citadines et des familiales. De plus, ces véhicules étaient faiblement utilisés, la majorité des ménages (> 68%) déclarant un usage inférieur à 10 000 km par an avant leur séparation.

5.4 Autopartage entre particuliers

Le graphique suivant illustre la part des usagers, parmi ceux possédant encore un véhicule personnel, qui le partagent et le mettent à disposition via des plateformes d'autopartage entre particuliers telles que Cozywheels ou Getaround.

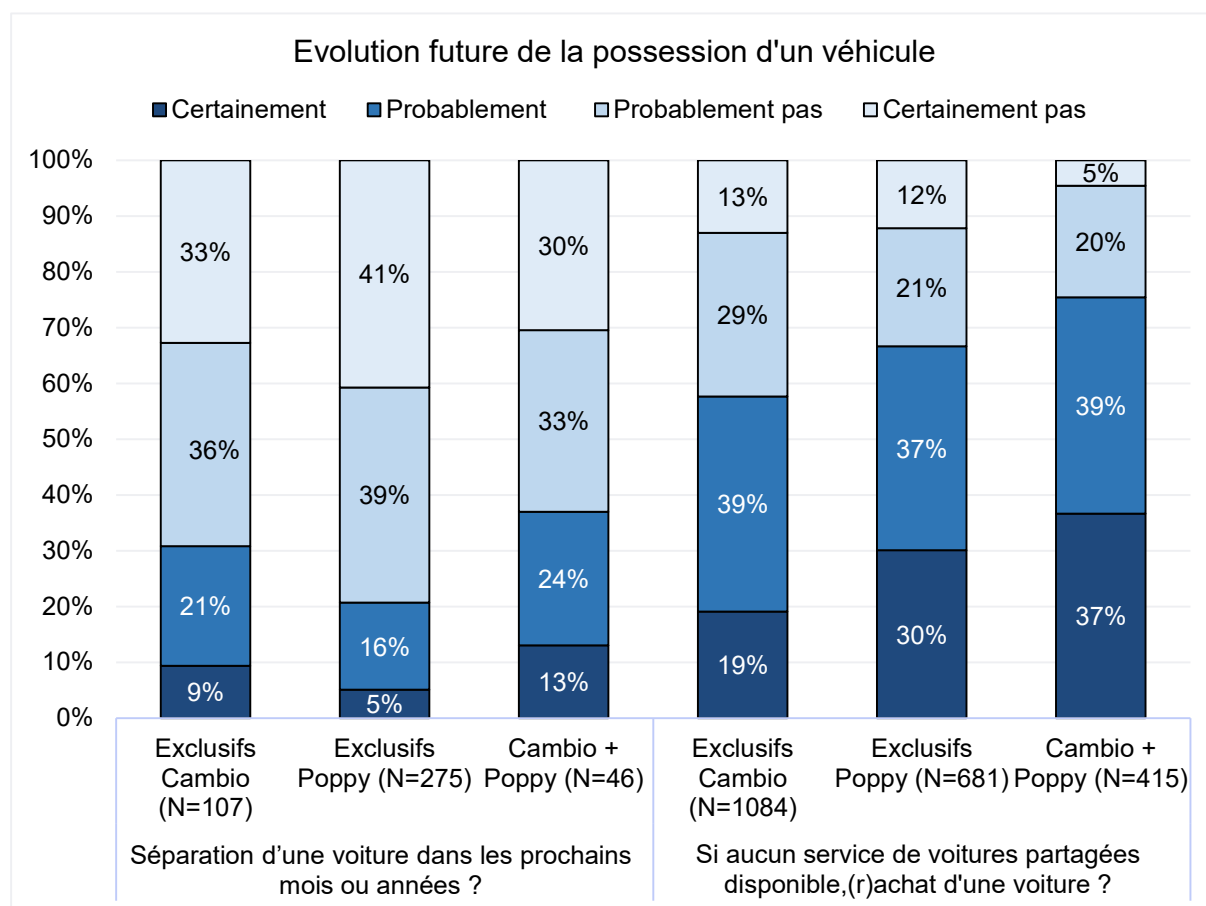


La quasi-totalité des usagers de l'autopartage disposant encore d'un véhicule personnel ne le partagent pas.

5.5 Evolution future de la possession automobile

Le graphique ci-dessous présente, pour chaque catégorie d'utilisateurs, les réponses apportées aux deux questions suivantes :

- Votre ménage pourrait-il (encore) se séparer d'une voiture dans les prochains mois ou années ?
- Si aucun service d'autopartage n'était disponible dans la région bruxelloise, vous ou votre ménage auriez-vous (r)acheté une voiture ?



Chez les ménages possédant encore au moins un véhicule, 30 % des utilisateurs de Cambio et 21 % des utilisateurs de Poppy indiquent qu'ils pourraient se séparer (encore) d'une voiture dans les prochains mois ou années. Cette tendance semble plus marquée parmi les usagers combinant Cambio et Poppy, dont 37 % indiquent pouvoir renoncer à un véhicule à court terme. Cette dernière observation est néanmoins à relativiser par la faible taille de l'échantillon (N=46 répondants).

Par ailleurs, en l'absence de services d'autopartage dans la région bruxelloise, une majorité des usagers actuels indiquent qu'ils (r)achèteraient probablement ou certainement une voiture. Cette tendance est plus marquée parmi les usagers combinant les deux services (76%), et plus prononcée pour les usagers de Poppy (67%) que pour ceux de Cambio (58%).

5.6 Synthèse : usage de l'autopartage et possession automobile

- **Une forte démotorisation des ménages depuis l'adhésion au(x) service(s) d'autopartage :**
 - 59% des usagers Cambio ont diminué le nombre de voitures au sein du ménage depuis leur adhésion au service, 55% se sont d'ailleurs séparés de leur unique véhicule depuis l'adoption du service,
 - 41% des usagers Poppy ont diminué le nombre de voitures au sein du ménage, 32% se sont d'ailleurs séparés de leur unique véhicule depuis l'adoption du service,
 - Cet effet est plus marqué pour les utilisateurs des deux services d'autopartage : 64% a diminué le nombre de voitures dans le ménage, dont 59% s'étant totalement démotorisé,
- **L'adhésion au(x) service(s) d'autopartage a joué un rôle dans cette décision :**

Pour près de la moitié des usagers de Cambio (48 %) et des usagers des deux services (44%), l'autopartage constitue la raison principale de leur décision de s'être séparés de leur voiture personnelle. Du côté des usagers de Poppy, l'autopartage apparaît comme un facteur contributif mais non déterminant pour 46 % des répondants, et comme la raison principale un quart (24 %) d'entre eux.
- Les véhicules abandonnés sont principalement des citadines ou familiales peu utilisées (<10000 km/an), suggérant une **substitution efficace de la voiture pour un usage occasionnel**.
- **Aujourd'hui, les usagers de l'autopartage sont majoritairement non motorisés** : 90% des usagers de Cambio, 80% utilisateurs multi-services et 59% de Poppy ne possèdent plus de voiture dans leur ménage. C'est plus, voire bien plus, que la moyenne des ménages bruxellois (environ 56% vivaient sans voiture en 2024, source : Statbel).
- **A l'avenir**, près d'un quart des usagers possédant encore au moins une voiture déclarent qu'ils pourraient s'en séparer (30% des usagers Cambio et 21% des usagers Poppy). Si plus aucun service d'autopartage n'était disponible à Bruxelles, une majorité des usagers actuels indiquent qu'ils (r)achèteraient probablement ou certainement une voiture. Cette tendance est plus marquée parmi les usagers combinant les deux services (76%), et plus prononcée pour les usagers de Poppy (67%) que pour ceux de Cambio (58%).

6 SATISFACTION VIS-A-VIS DU SERVICE D'AUTOPARTAGE

Les pages suivantes présentent pour Cambio et pour Poppy, sous forme chiffrée et cartographique, le niveau de satisfaction des usagers vis-à-vis de quatre principaux critères de service d'autopartage :

- La disponibilité des véhicules (selon les périodes de la semaine et de la journée),
- La localisation des véhicules/stations (étendue de la zone desservie, proximité et lisibilité des véhicules dans l'espace public),
- L'offre de prix et le service client,
- Les caractéristiques des véhicules proposés (modèles, équipement, état).

Les répondants ont été invités à évaluer un seul des deux services : 1 350 personnes pour Cambio et 823 pour Poppy.

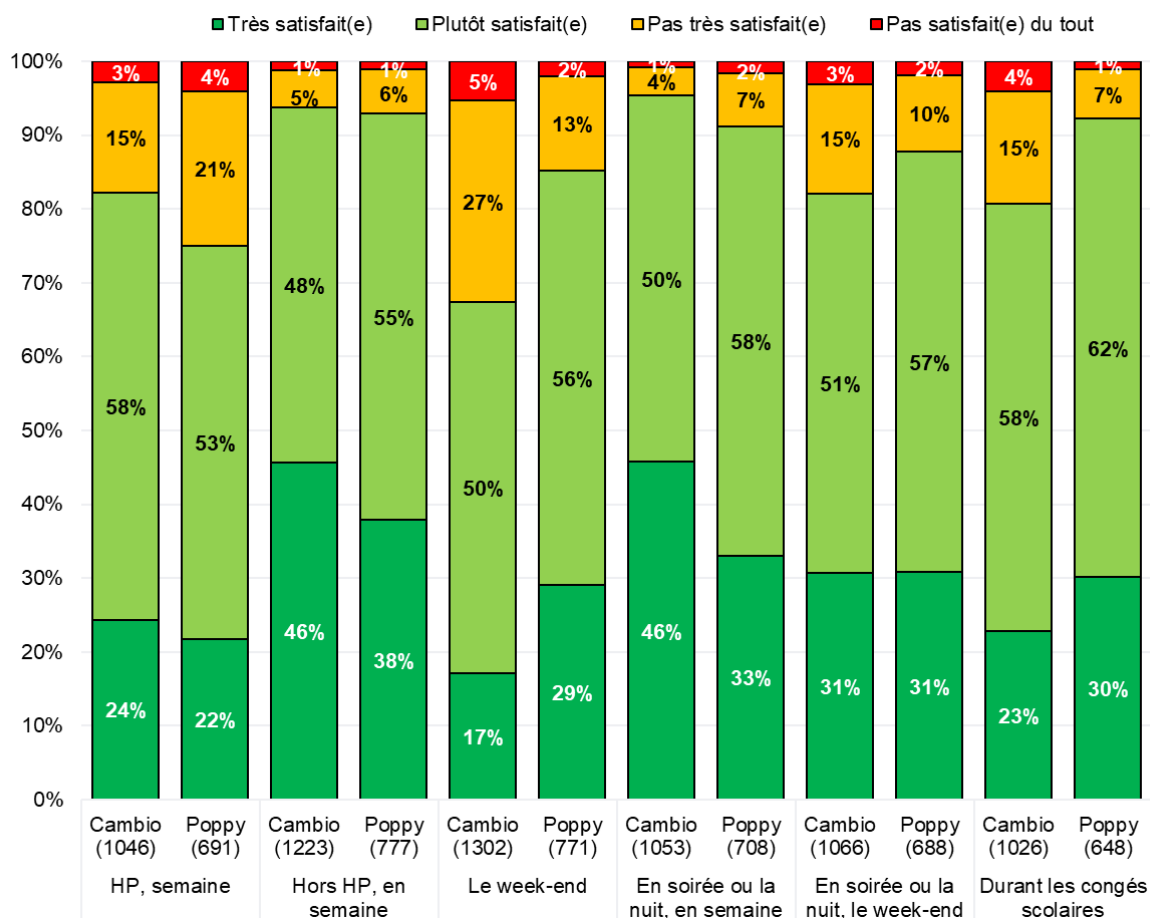
Les usagers ayant indiqué ne pas être concernés par un critère donné ne sont pas inclus dans les analyses. Le nombre de répondants ayant évalué chaque critère est indiqué entre parenthèses sous l'intitulé correspondant, pour chacun des services.

Pour l'analyse cartographique, les données ont été agrégées par macrozone, en fonction de l'arrêt de transport en commun le plus proche du domicile des répondants. Seules les macrozones comptant au moins 30 répondants sont prises en compte dans les résultats présentés.

6.1 Disponibilité des véhicules

Le graphique ci-dessous montre la satisfaction des usagers par rapport à la disponibilité des véhicules pour les différentes tranches horaires listées ci-après :

- En heure de pointe (HP), en semaine,
- Hors heure de pointe (HP), en semaine,
- Le week-end,
- En soirée ou la nuit, en semaine,
- En soirée ou la nuit, le weekend,
- Durant les congés scolaires.



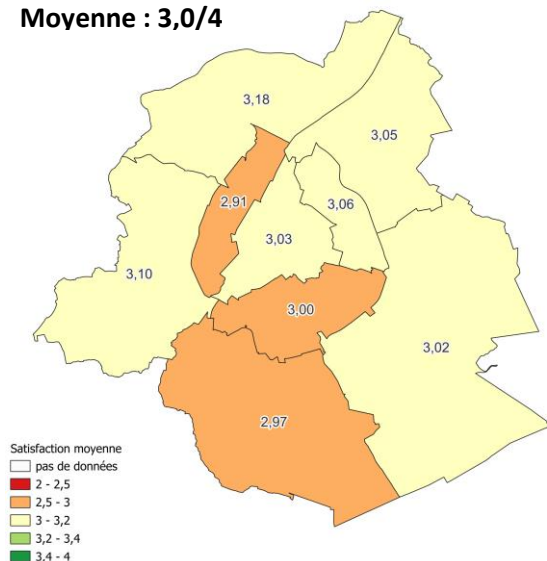
On retiendra que :

- Les usagers Cambio et Poppy sont dans l'ensemble (très) satisfaits de la disponibilité des véhicules sur les différentes plages horaires, particulièrement en semaine hors heure de pointe et les soirs et week-ends (i.e. des périodes où la fréquence des transports en commun est plus faible),
- Les périodes suscitant le moins de satisfaction sont :
 - Les heures de pointe en semaine pour les usagers Poppy (un quart d'insatisfaits),
 - Le week-end pour les usagers Cambio (32% d'insatisfaits).
- Les usagers Cambio se montrent plus satisfaits que ceux de Poppy concernant la disponibilité des véhicules en semaine, alors que les usagers Poppy se montrent plus satisfaits que ceux de Cambio pendant les week-ends et les congés scolaires. Cette différence de perception suggère que les deux services peuvent être utilisés de manière complémentaire, en fonction des périodes de disponibilité les mieux adaptées aux besoins des usagers.

Usagers Cambio

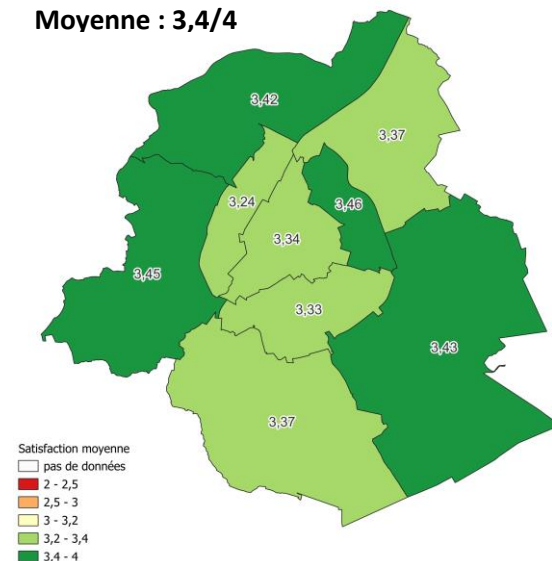
Disponibilité en heure de pointe en semaine

Moyenne : 3,0/4



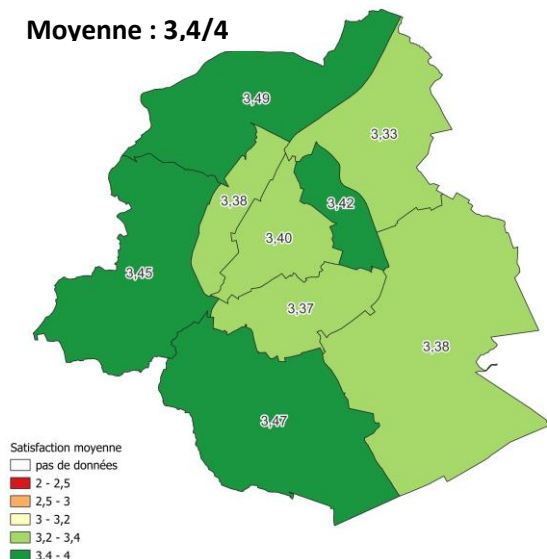
Disponibilité hors heure de pointe en semaine

Moyenne : 3,4/4



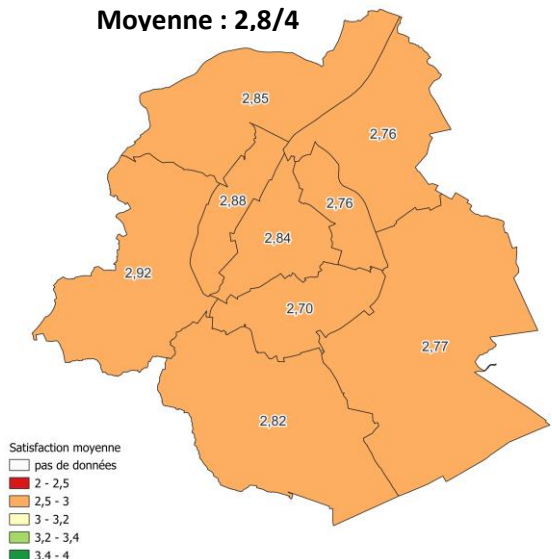
Disponibilité en soirée ou la nuit en semaine

Moyenne : 3,4/4



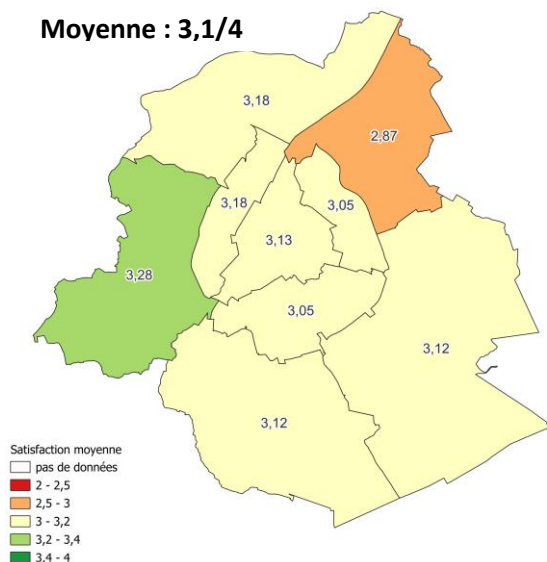
Disponibilité en journée, le weekend

Moyenne : 2,8/4



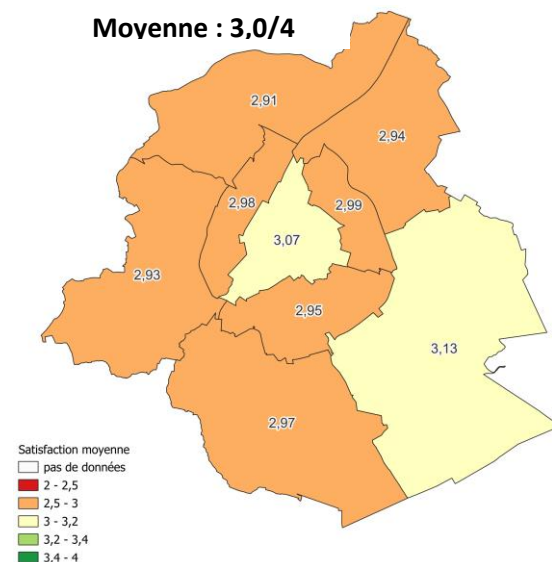
Disponibilité en soirée ou la nuit le weekend

Moyenne : 3,1/4



Disponibilité en congés scolaires

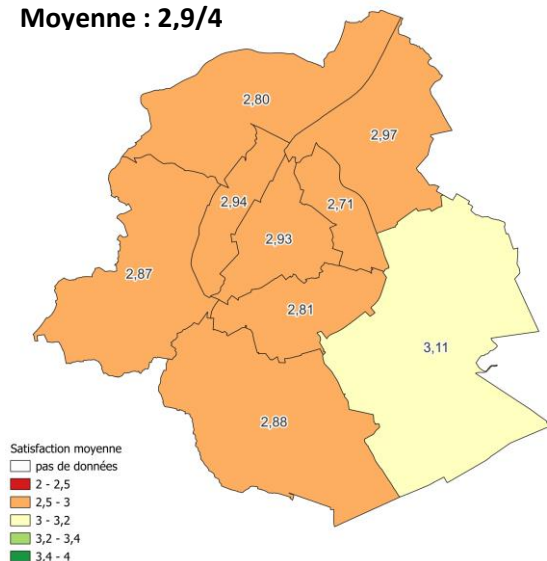
Moyenne : 3,0/4



Usagers Poppy

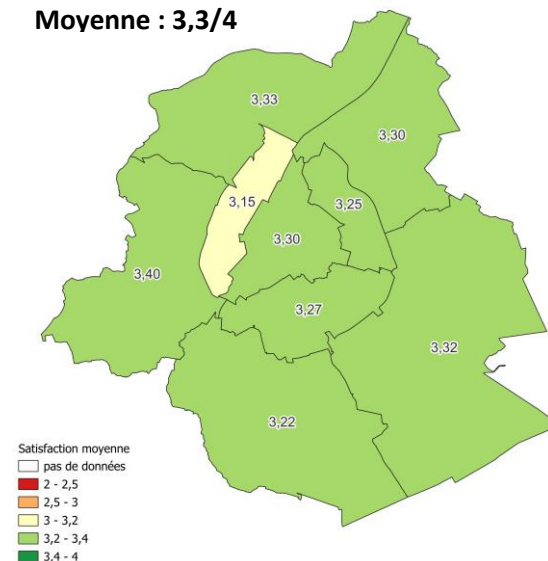
Disponibilité en heure de pointe en semaine

Moyenne : 2,9/4



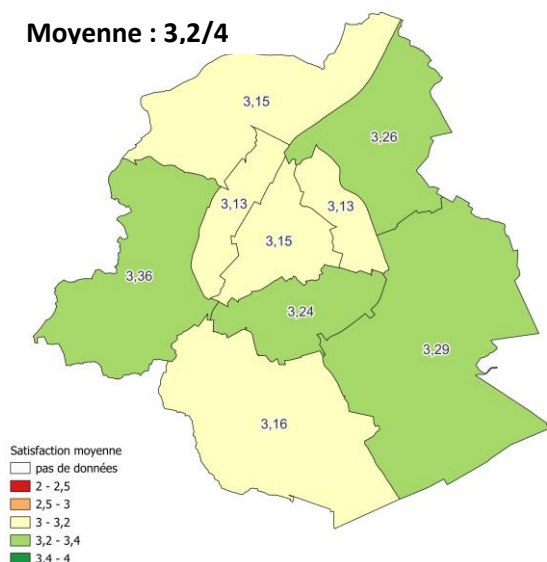
Disponibilité hors heure de pointe en semaine

Moyenne : 3,3/4



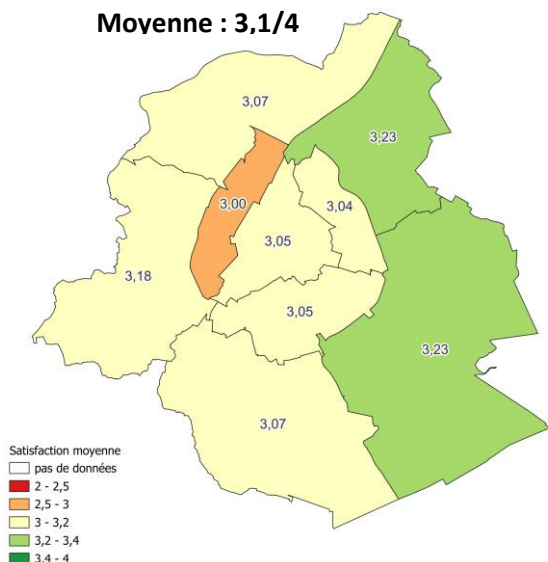
Disponibilité en soirée ou la nuit en semaine

Moyenne : 3,2/4



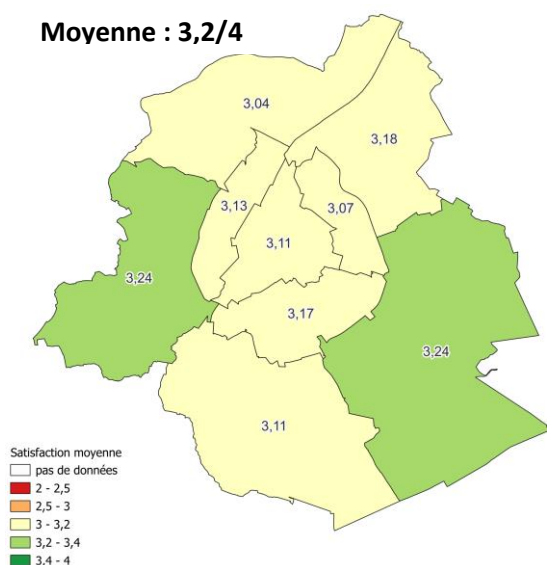
Disponibilité en journée, le weekend

Moyenne : 3,1/4



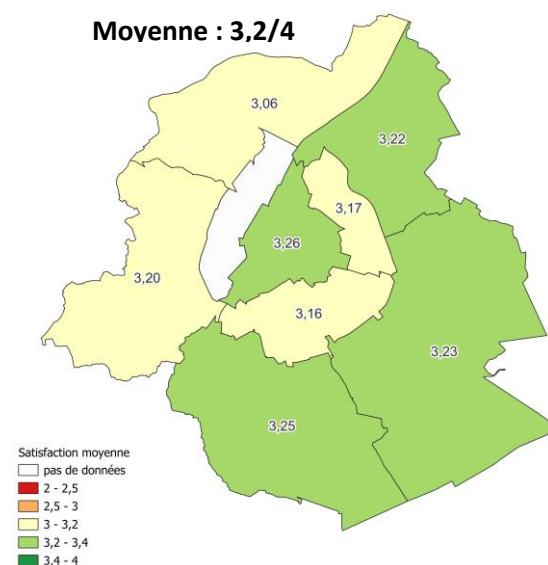
Disponibilité en soirée ou la nuit le weekend

Moyenne : 3,2/4



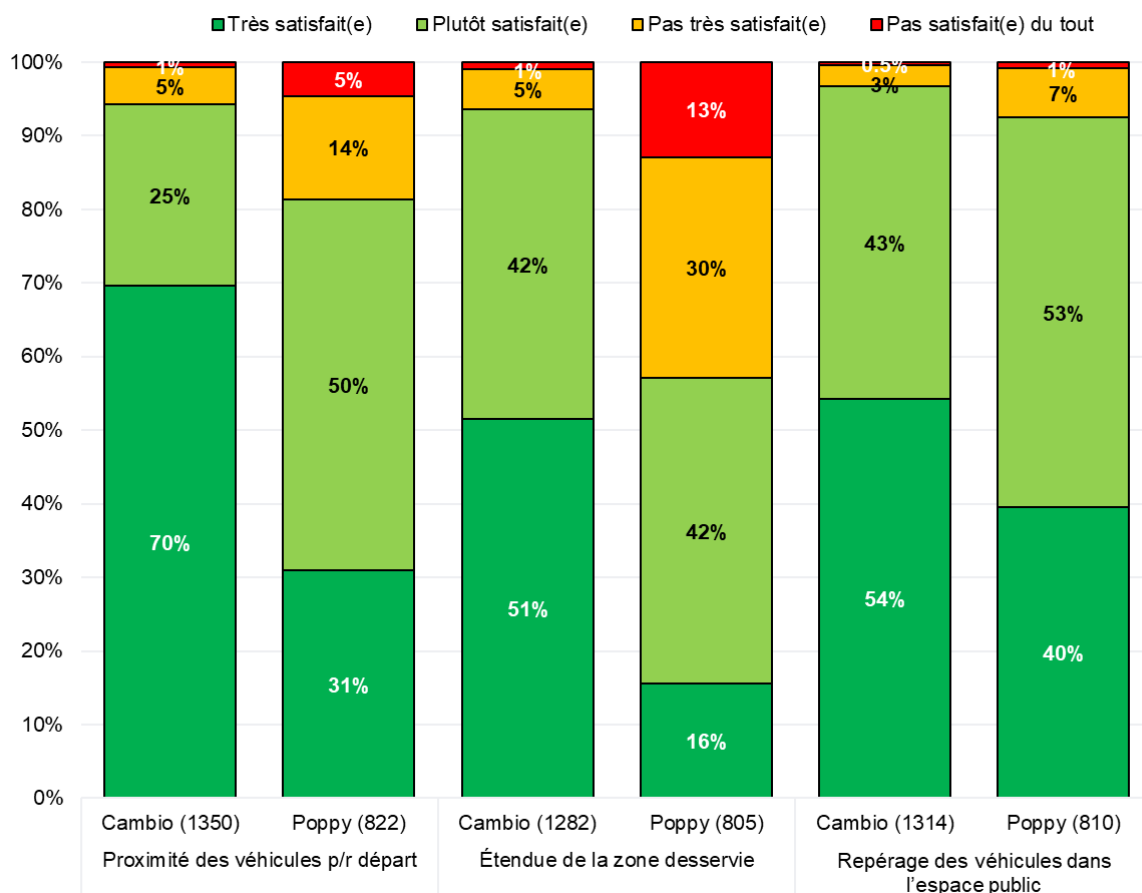
Disponibilité en congés scolaires

Moyenne : 3,2/4



6.2 Localisation des véhicules

Le graphique ci-dessous illustre le niveau de satisfaction des usagers concernant la localisation des véhicules d'autopartage dans l'espace public :



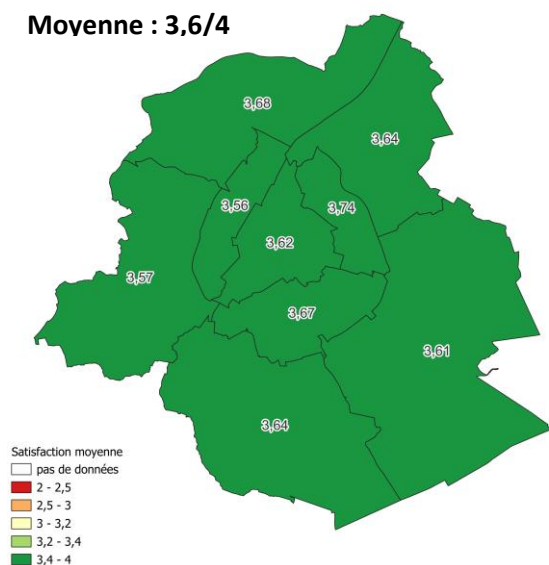
On retiendra que :

- Les usagers Cambio se déclarent globalement satisfaits de la localisation des véhicules (proximité par rapport à leur lieu de départ), de l'étendue de la zone desservie (couverture géographique des stations) ainsi que de la facilité de repérage des véhicules,
- Les usagers Poppy se montrent moins satisfaits que ceux de Cambio, notamment en ce qui concerne l'étendue de la zone desservie (43% de non satisfaits), particulièrement pour les usagers résidant dans la partie nord-ouest (NOH, Laeken, Jette, Ganshoren) et sud-est de Bruxelles (Watermael, Auderghem, les deux Woluwe).

Usagers Cambio

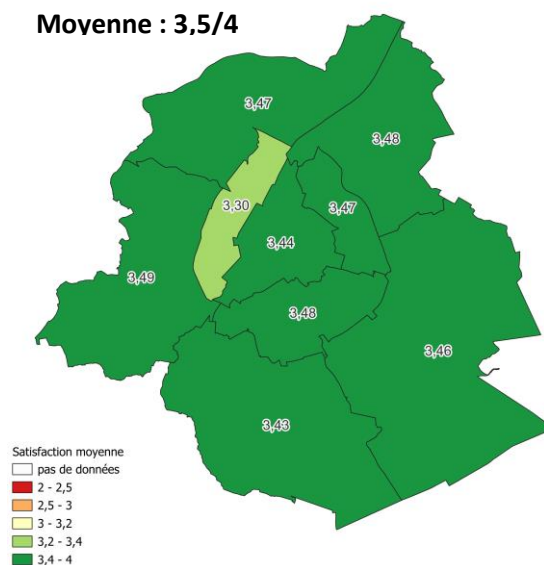
Proximité des véhicules p/r départ

Moyenne : 3,6/4



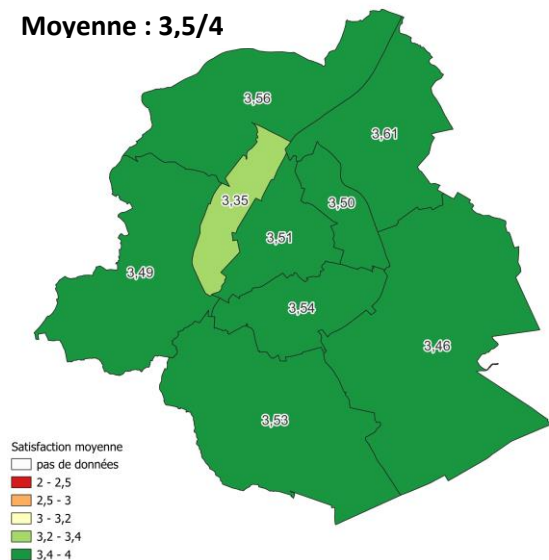
Etendue de la zone desservie

Moyenne : 3,5/4



Repérage des véhicules dans l'espace public

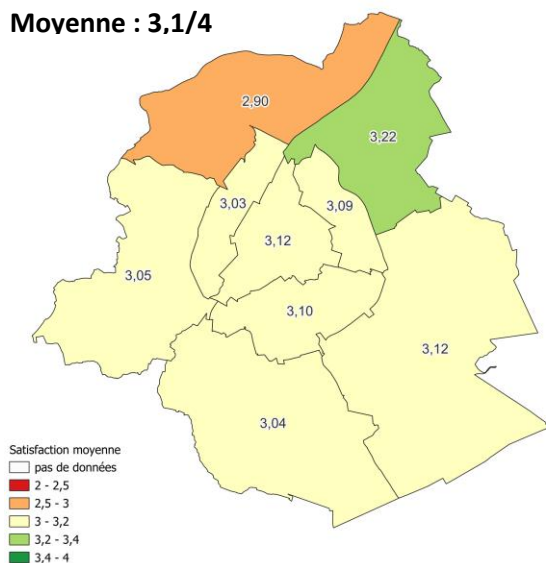
Moyenne : 3,5/4



Usagers Poppy

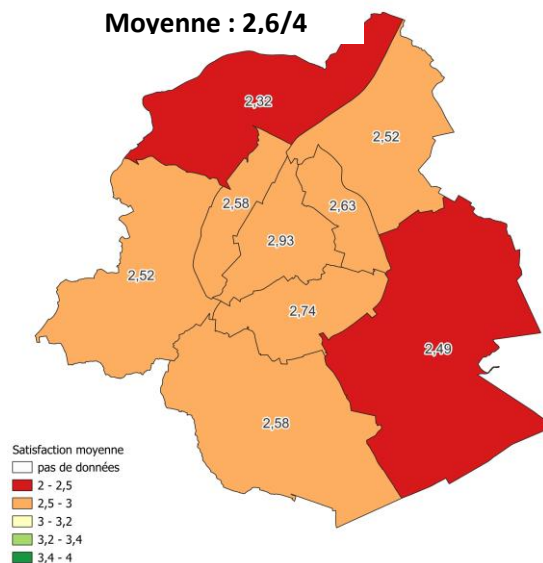
Proximité des véhicules p/r départ

Moyenne : 3,1/4



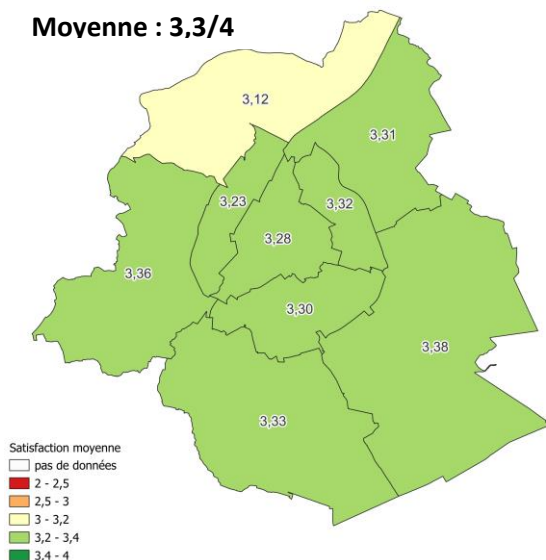
Etendue de la zone desservie

Moyenne : 2,6/4



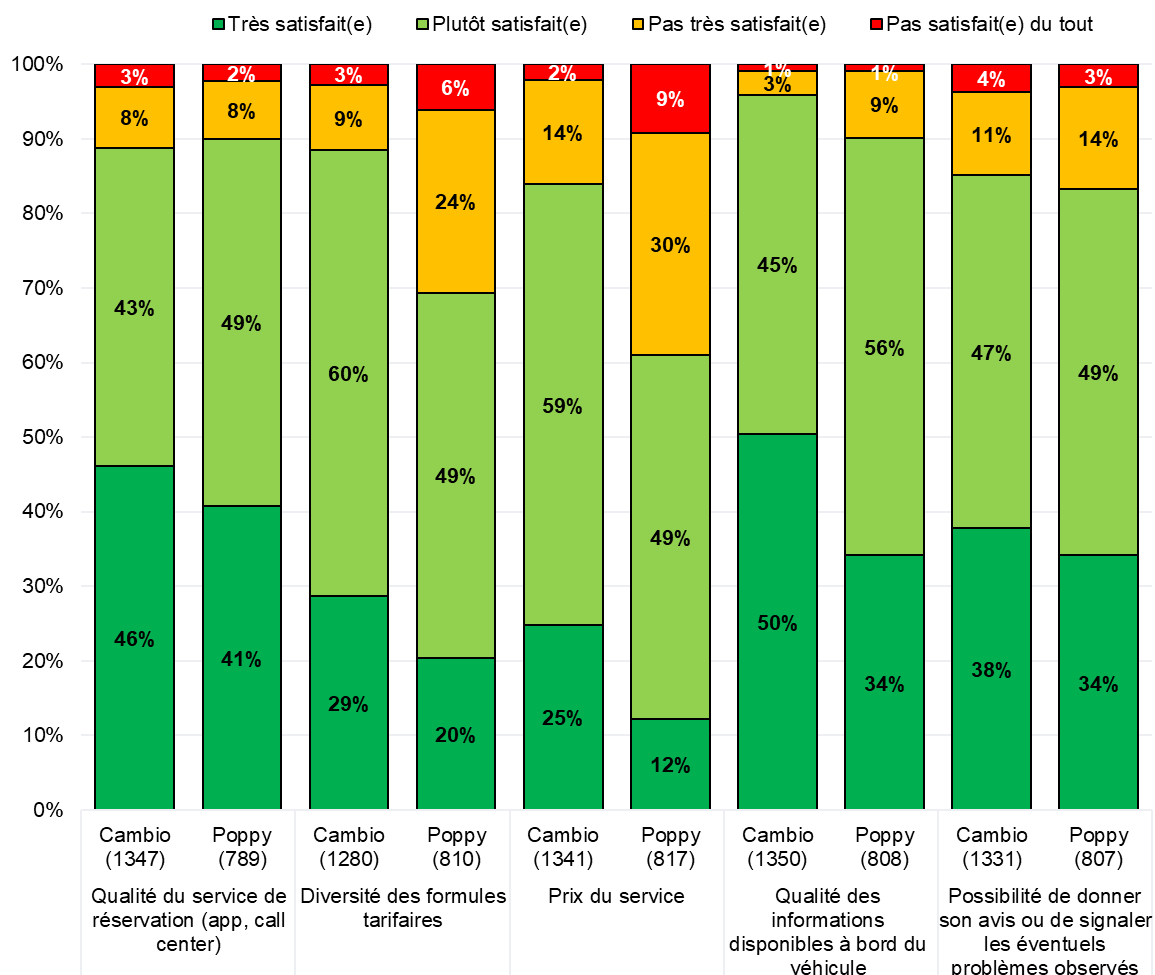
Repérage des véhicules dans l'espace public

Moyenne : 3,3/4



6.3 Caractéristiques des services

Le graphique ci-dessous illustre le niveau de satisfaction des usagers à l'égard des services proposés par les deux sociétés d'autopartage : le service de réservation, les formules tarifaires, le prix, la qualité des informations disponibles à bord du véhicule et la possibilité de donner son avis ou de signaler d'éventuels problèmes observés.



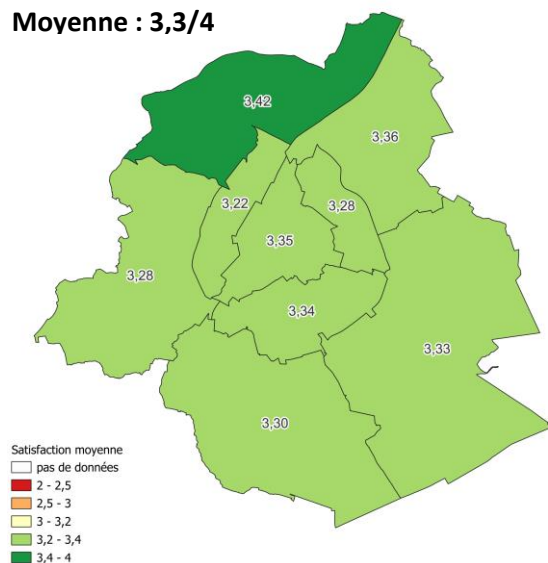
On retiendra que :

- La majorité des usagers Cambio et Poppy sont satisfaits par le service client proposé par des services,
- Une part significative des usagers Poppy se montre insatisfaite du prix (40%) et de la diversité des formules tarifaires proposées (30%),
- Du côté de Cambio, le prix du service figure également parmi les critères les moins bien évalués (16% pas très satisfait ou pas satisfait du tout).

Usagers Cambio

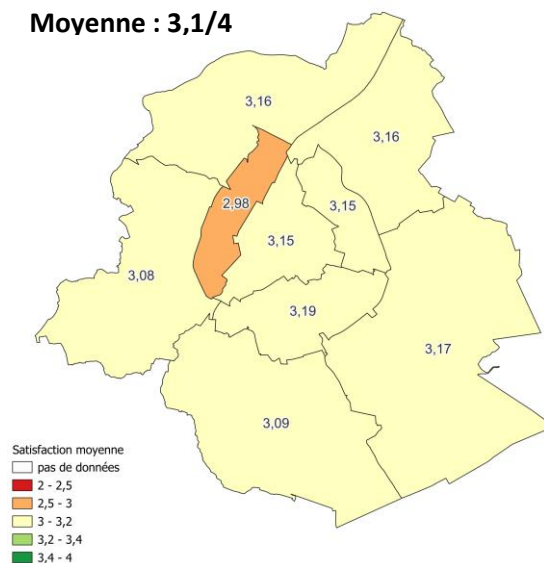
Qualité des services de réservation

Moyenne : 3,3/4



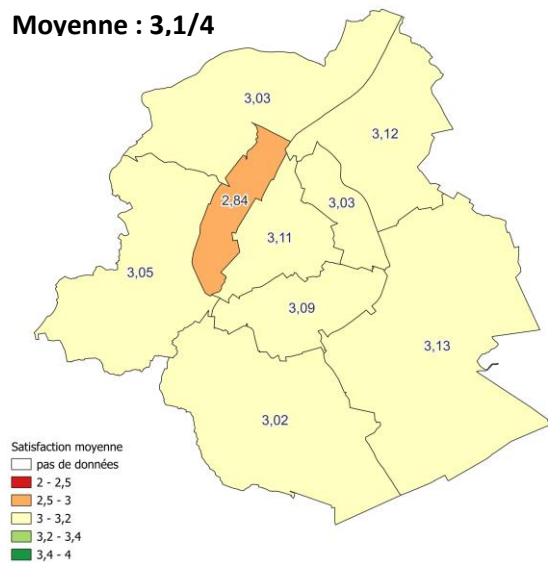
Diversité des formules tarifaires

Moyenne : 3,1/4



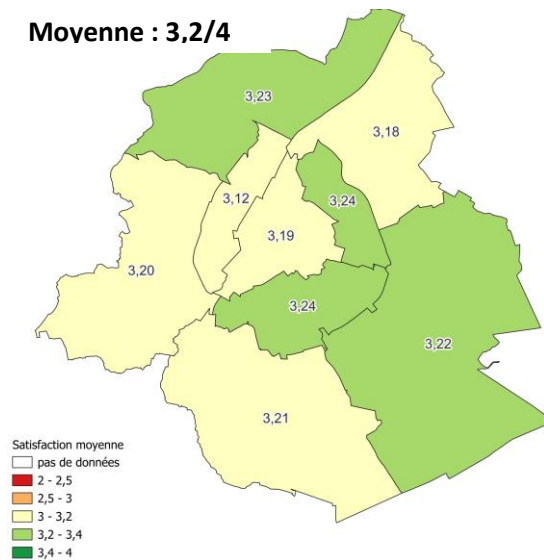
Prix du service

Moyenne : 3,1/4



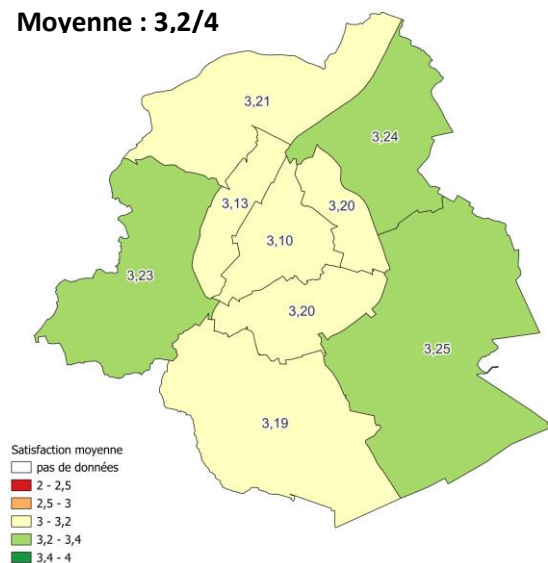
Qualité des informations disponibles

Moyenne : 3,2/4



Possibilité de donner son avis

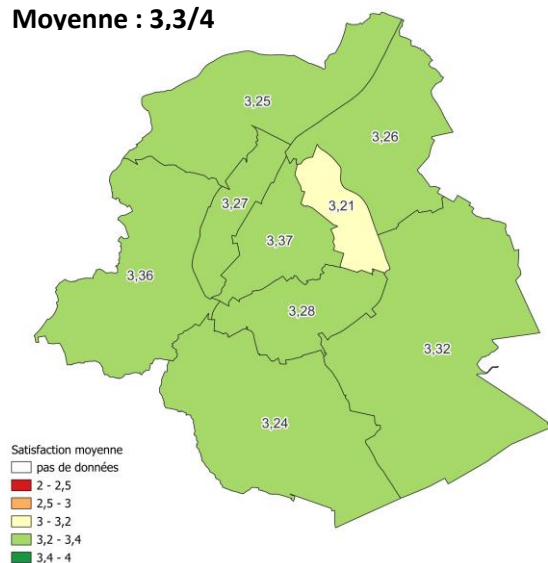
Moyenne : 3,2/4



Usagers Poppy

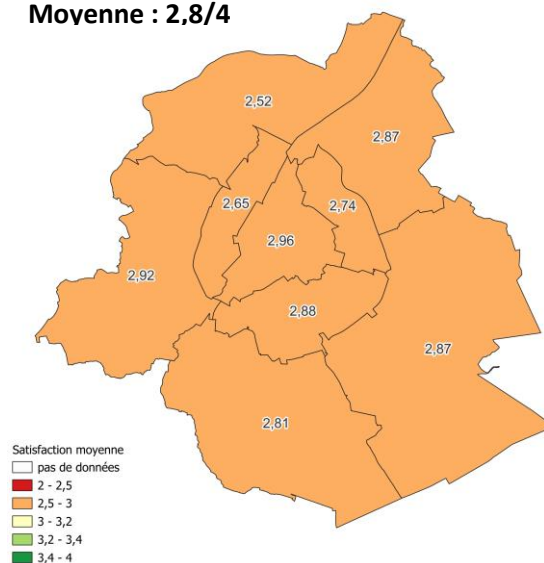
Qualité des services de réservation

Moyenne : 3,3/4



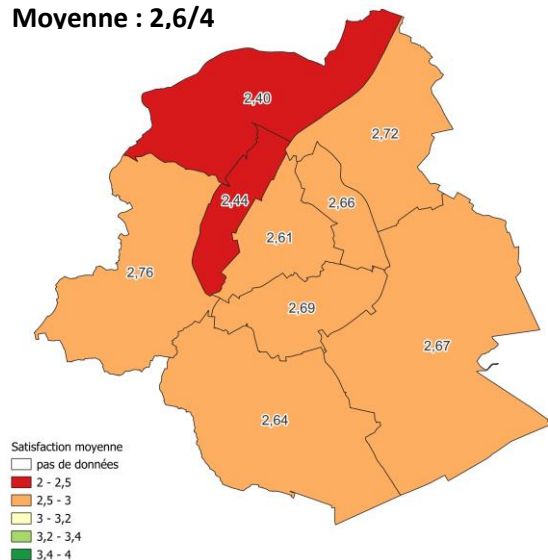
Diversité des formules tarifaires

Moyenne : 2,8/4



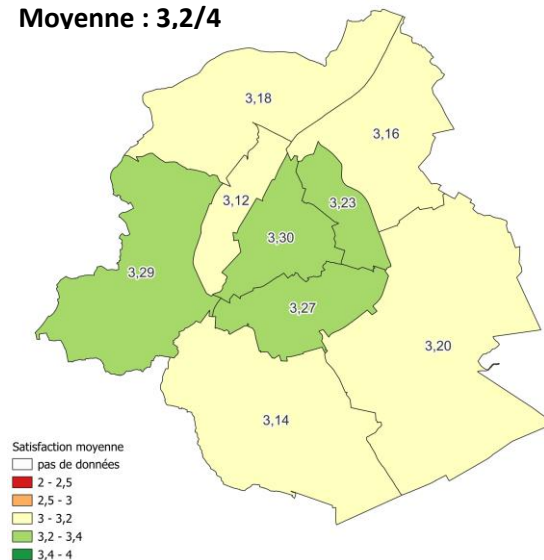
Prix du service

Moyenne : 2,6/4



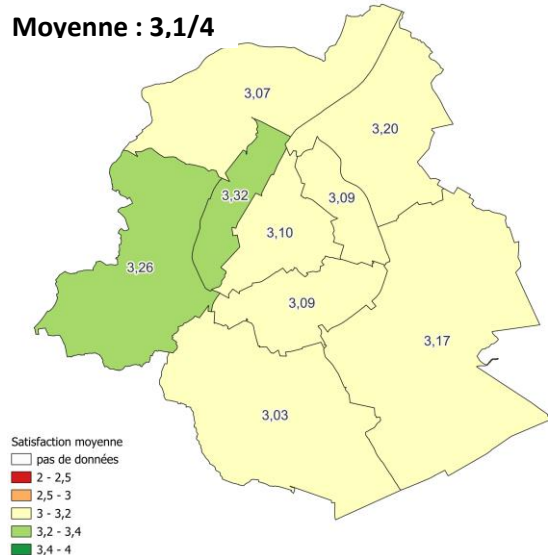
Qualité des informations disponibles

Moyenne : 3,2/4



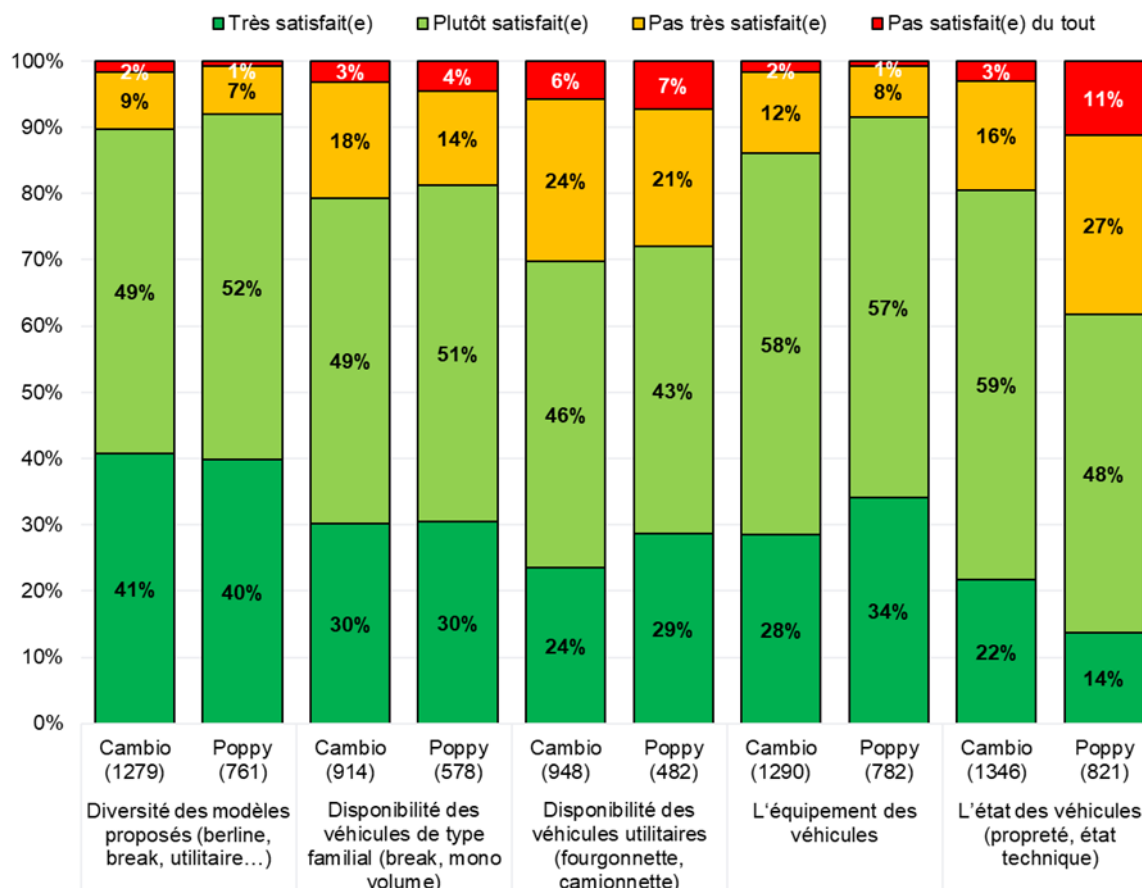
Possibilité de donner son avis

Moyenne : 3,1/4



6.4 Caractéristiques des véhicules (modèles, équipements, état)

Le graphique ci-dessous présente le niveau de satisfaction des usagers concernant les caractéristiques des véhicules, notamment les modèles proposés, les équipements disponibles et l'état général des véhicules.



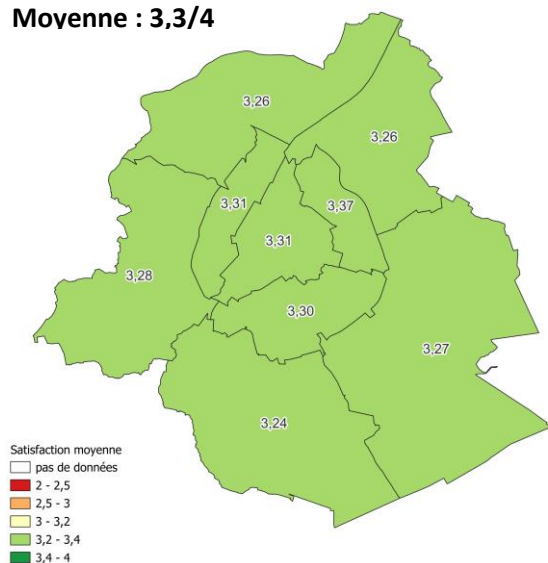
On retiendra que :

- Dans l'ensemble, les usagers des deux services se déclarent satisfaits de la diversité des modèles mis à leur disposition ainsi que des équipements proposés,
- En revanche, une part non négligeable d'entre eux exprime une insatisfaction concernant la disponibilité des véhicules utilitaires — 30 % des usagers de Cambio et 28 % de ceux de Poppy se déclarant au mieux « pas très satisfaits » — ainsi que l'état des véhicules (propreté, état technique), jugé insatisfaisant par 19 % des usagers de Cambio et par 38 % des usagers de Poppy.

Usagers Cambio

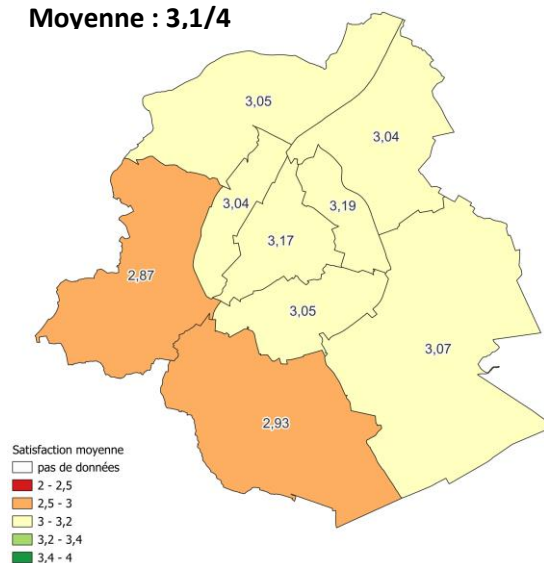
Diversité des modèles proposés

Moyenne : 3,3/4



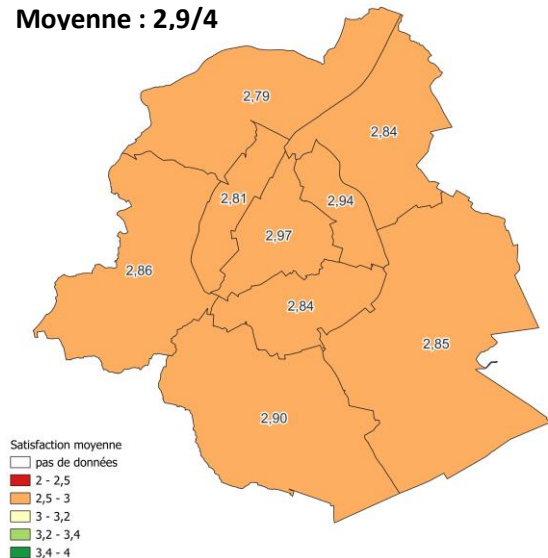
Disponibilité des véhicules de type familial

Moyenne : 3,1/4



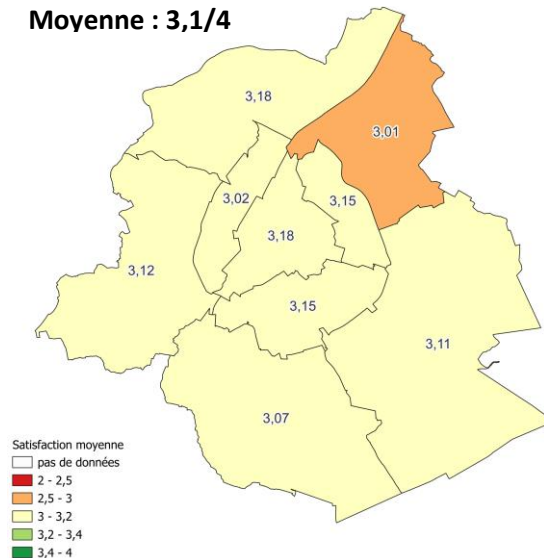
Disponibilité des véhicules de type utilitaires

Moyenne : 2,9/4



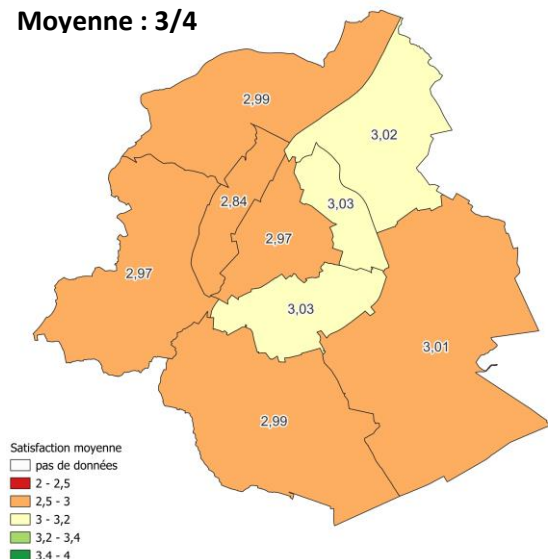
L'équipement des véhicules

Moyenne : 3,1/4



L'état des véhicules

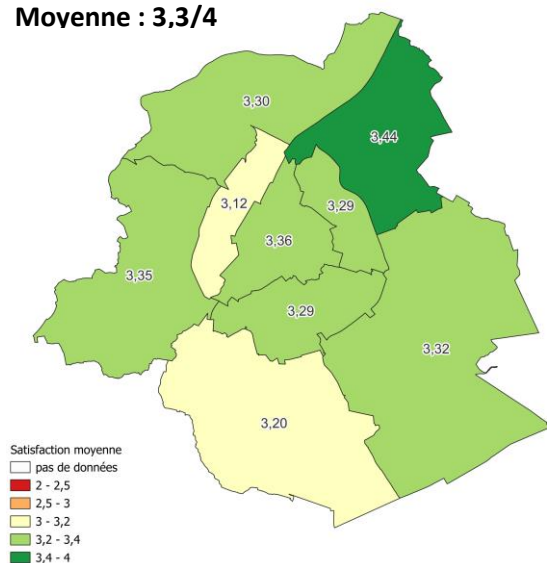
Moyenne : 3/4



Usagers Poppy

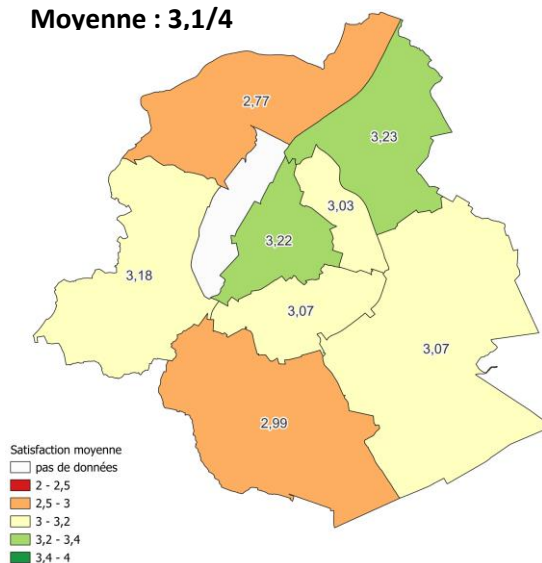
Diversité des modèles proposés

Moyenne : 3,3/4



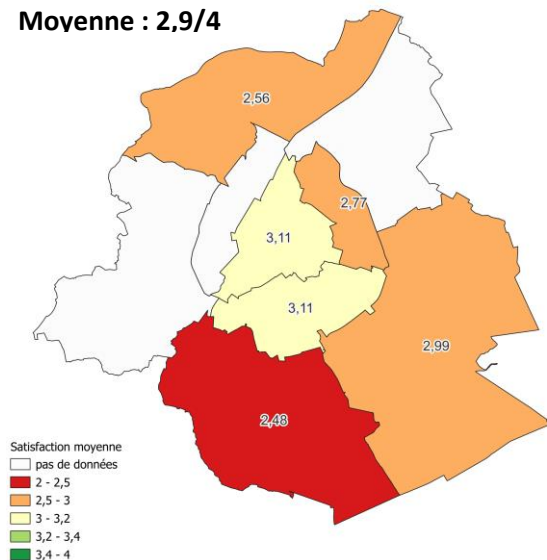
Disponibilité des véhicules de type familial

Moyenne : 3,1/4



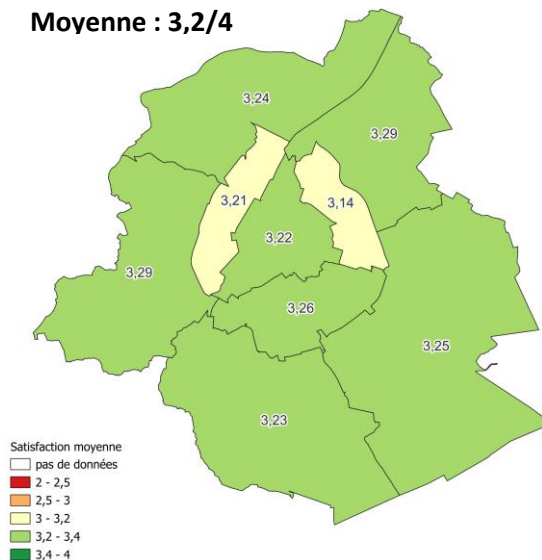
Disponibilité des véhicules de type utilitaires

Moyenne : 2,9/4



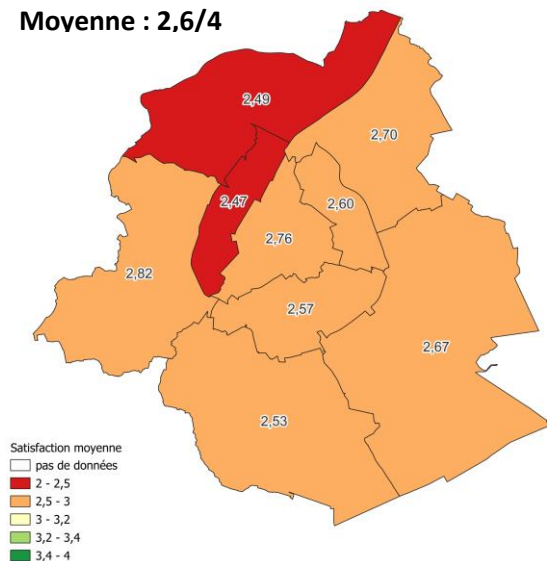
L'équipement des véhicules

Moyenne : 3,2/4



L'état des véhicules

Moyenne : 2,6/4



6.5 Analyses complémentaires

Dans cette partie, la satisfaction déclarée des enquêtés sur différents aspects de l'utilisation d'un service d'autopartage est mise en rapport avec son poids dans la satisfaction globale perçue pour ce service. L'intérêt de cette analyse est de pouvoir distinguer les aspects de chaque mode de transport en quatre catégories :

- Les aspects **satisfaisants mais peu importants** dans l'ensemble (**A valoriser**),
- Les aspects **non satisfaisants mais peu importants** dans l'ensemble (**A surveiller**),
- Les aspects **satisfaisants et importants** dans l'ensemble (**Points les plus positifs du modes, Forces à maintenir**),
- Les aspects **non satisfaisants et importants** dans l'ensemble (**Faiblesses du mode à corriger**).

L'importance de chacun des aspects est ici représentée par la pente d'une régression linéaire simple effectuée entre chaque item de satisfaction et la satisfaction globale du mode. Dans ce cadre, l'ensemble des données utilisées pour la régression ont été centrées sur la moyenne et réduites⁴. Ci-dessous est présenté un exemple d'équation de régression obtenue par cette méthode :

- Item : La proximité des véhicules de mon point de départ :

y = note de satisfaction globale de Cambio, centrée réduite et pondérée

x = note de satisfaction de l'item, centrée réduite et pondérée

Equation de régression : $y = a \cdot x + b$ (R^2)

Afin d'améliorer la lisibilité des graphiques, les notes d'importance ont été centrées sur la moyenne de l'importance du mode fixée à 100. Ainsi, les aspects plus importants que la moyenne ont une note supérieure à 100, et ceux moins importants une note inférieure à 100.

La qualité de la régression est représentée sur le graphique par un code couleur. Un coefficient de détermination (R^2) élevé et proche de 1 indique que l'item de satisfaction, à lui tout seul, explique bien la satisfaction globale. Autrement dit, il y a une bonne adéquation entre le modèle (une droite) et la distribution des points. Ainsi pour un coefficient de détermination R^2 donné :

- Si $R^2 < 0,25$, le point est affiché en gris clair, sans symbole sur l'étiquette, ce qui indique que le modèle est de mauvaise qualité et qu'il ne faut pas être trop confiant par rapport à l'importance de l'item (quelle que soit sa valeur).
- Si $R^2 \geq 0,25$, le point est affiché en gris foncé le modèle est de meilleure qualité et on peut être plus confiant par rapport à l'importance de l'item (quelle que soit sa valeur).

Résultats de l'analyse

Pour les deux services d'autopartage étudiés, les régressions réalisées se sont révélées peu concluantes. En effet, les coefficients de détermination (R^2) obtenus sont tous très faibles (inférieurs à 0,2), indiquant que les modèles expliquent mal la variabilité de la variable dépendante.

Un R^2 faible signifie que le modèle ne parvient pas à reproduire de manière satisfaisante les variations observées de la variable y. Dans notre cas, cela suggère que les notes de satisfaction globale ne suivent pas la tendance des données issues de chaque item pris isolément.

⁴ Centrer et réduire une série de données = rendre la moyenne de la série nulle et son écart-type égale à 1, ce qui revient à appliquer à chaque valeur la formule suivante (μ la moyenne de la série, σ son écart type, X une variable de la série et x la variable centrée réduite) : $x = (X - \mu) / \sigma$. Cette opération permet d'améliorer la qualité de l'analyse en réduisant les effets de dispersion.

Plusieurs facteurs peuvent expliquer ces faibles valeurs de R^2 :

1. Absence de corrélation : il est possible que la variable explicative et la variable expliquée ne soient tout simplement pas liées.
2. Inadéquation du modèle linéaire : la relation entre les variables pourrait être non linéaire, auquel cas d'autres formes de modélisation (polynomiale, logarithmique, ou non paramétrique) mériteraient d'être explorées.
3. Biais de variable omise : l'évaluation séparée de chaque item peut engendrer un biais lié à l'exclusion de variables pertinentes, qui influencent simultanément la satisfaction globale et les items considérés.

En conclusion, ces résultats suggèrent qu'un modèle linéaire simple appliqué individuellement à chaque item ne suffit pas à rendre compte de la complexité de la satisfaction global.

6.6 Synthèse : niveaux de satisfaction vis-à-vis des services d'autopartage

- **Les niveaux de satisfaction** des usagers Cambio et Poppy vis-à-vis de quatre principaux critères de service d'autopartage :
 - La disponibilité des véhicules (selon les périodes de la semaine et de la journée),
 - La localisation des véhicules/stations (étendue de la zone desservie, proximité et lisibilité des véhicules dans l'espace public),
 - L'offre de prix et le service client,
 - Les caractéristiques des véhicules proposés (modèles, équipement, état).Sont, de manière générale, **globalement élevés**.
- **Les points à améliorer pour Poppy** du point de vue de ses usagers (où plus de 30% se déclarent (plutôt) insatisfaits) sont : l'étendue de la zone desservie, l'état des véhicules (en termes de propreté et d'état technique), le prix du service et la diversité des formules tarifaires proposées,
- **Les points à améliorer pour Cambio** du point de vue de ses usagers (où plus de 30% se déclarent (plutôt) insatisfaits) sont : la disponibilité des véhicules le week-end et la disponibilité des véhicules utilitaires,
- A noter que, concernant la disponibilité des véhicules, les points faibles d'un opérateur (disponibilité en semaine pour Poppy, disponibilité les week-ends pour Cambio) sont des points assez forts de l'autre opérateur, mettant en évidence une **certaine complémentarité entre les deux services en termes de disponibilité des véhicules**.

7 SATISFACTION GLOBALE VENTILÉE PAR GROUPE SOCIO-DÉMOGRAPHIQUE

Les analyses des pages suivantes visent à identifier les écarts de satisfaction globale à l'égard des services d'autopartage, selon les différents segments d'utilisateurs. Dans cette partie, la satisfaction est examinée de manière approfondie en mettant en relation les notes de satisfaction globale du service Cambio ou Poppy avec les caractéristiques socio-démographiques des répondants.

Les graphiques présentés illustrent la différence entre la note moyenne de l'ensemble de l'échantillon et celle attribuée par chaque groupe socio-démographique. Cette différence est exprimée par l'écart entre les deux moyennes.

Description de la méthode utilisée

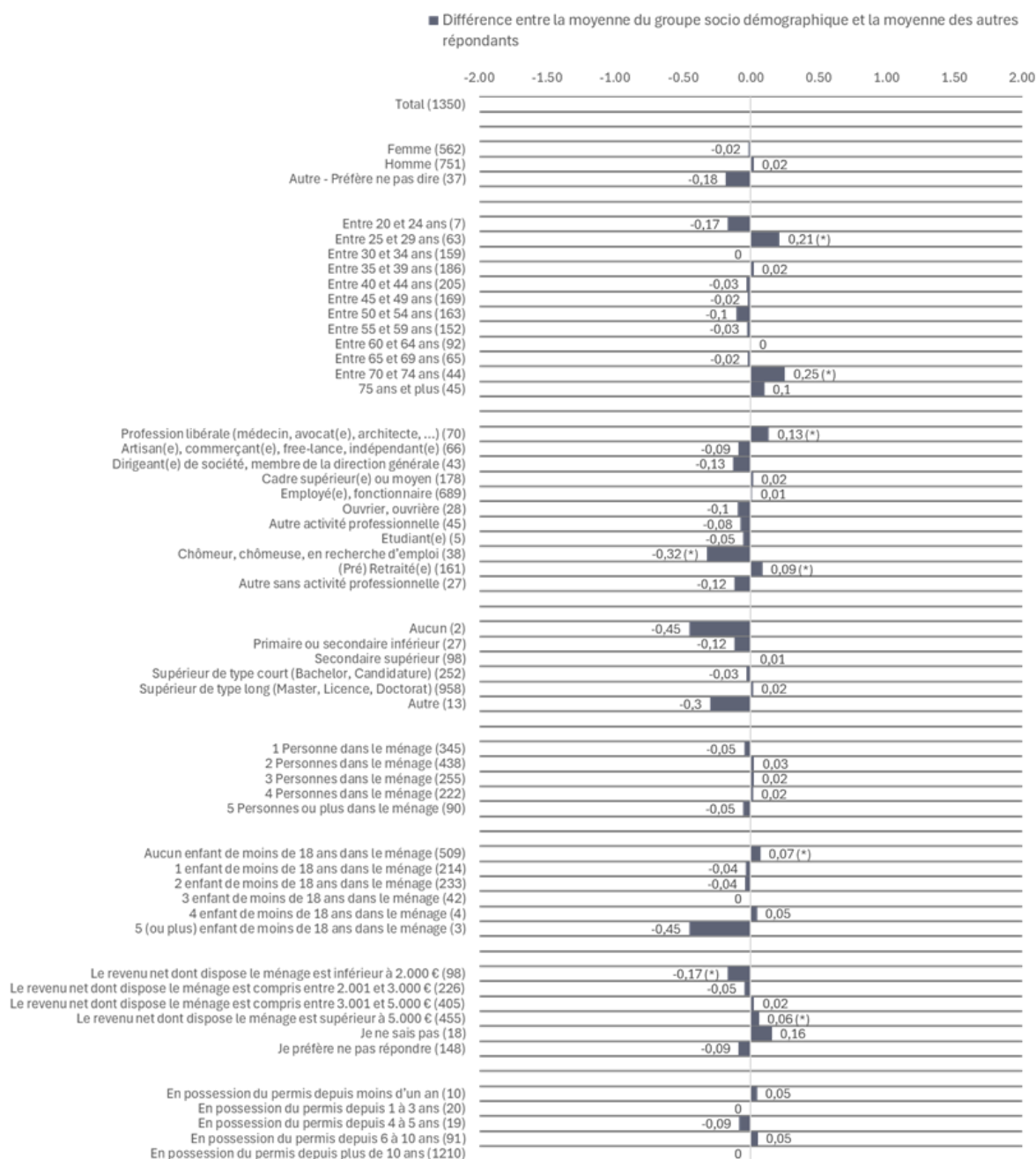
*Pour chacun des groupes socio-démographiques, la significativité entre la moyenne du groupe et la moyenne des autres répondants est donnée au seuil de 95% sur base d'un test de Student d'indépendance à deux variables. Les catégories dont la note moyenne est significativement différente de la note globale sont marquées par une étoile « * » au niveau de l'étiquette de donnée, les autres non. La présence ou non d'étoiles permet en pratique de mettre en valeur les différences pour lesquelles on estime avec une probabilité de 95% qu'elles ne sont pas dues au hasard, sans vouloir dire que les différences non significatives sont forcément fausses.*

7.1 Cambio

L'analyse socio-démographique montre des différences notables pour certains segments d'usagers.

- Certains segments affichent une perception plus positive :
 - Les usagers des tranches d'âge 25-29 ans (+0,21) et 70-74 ans (+0,25),
 - Les répondants avec une profession libérale (+0,13) et les retraités (+0,09),
 - Les ménages sans enfants de moins de 18 ans (+0,07),
 - Les ménages avec un revenu supérieur à 5 000€ (+0,06).
- D'autres segments affichent une perception significativement plus négative :
 - Les chômeurs, chômeuses, en recherche d'emploi (-0,32),
 - Les ménages avec un revenu inférieur à 2 000€ (-0,17).

Moyenne au total : 3.45
Nombre de répondant au total : 1350



Légende :

(*) : la différence entre la moyenne du groupe et la moyenne des autres répondants est significative à un seuil de 95%

(33) : 33 réponses ont été récoltées au sein de ce groupe

La fiabilité statistique des réponses des groupes avec moins de 30 répondants n'est pas garantie.

7.2 Poppy

L'analyse socio-démographique met en évidence des différences notables pour certains segments d'utilisateurs. Aucun segment ne présente une perception plus positive que la moyenne. En revanche, deux segments d'utilisateurs affichent une perception significativement plus négative :

- Les utilisateurs entre 55 et 59 ans (-0,13),
- Les ménages avec un revenu inférieur à 2 000€ (-0,15).



Légende :

(*) : la différence entre la moyenne du groupe et la moyenne des autres répondants est significative à un seuil de 95%

(33) : 33 réponses ont été récoltées au sein de ce groupe

La fiabilité statistique des réponses des groupes avec moins de 30 répondants n'est pas garantie.

7.3 Synthèse : niveaux de satisfaction globale et différences socio-démographiques

- Avec des notes moyennes de 3,5/4 et de 3,4/10, les niveaux de satisfaction globale des services Cambio et Poppy sont hauts, indiquant une **satisfaction élevée de leurs utilisateurs**, comme en témoignait déjà par ailleurs [les résultats du Baromètre de la mobilité](#),
- Pour le service **Cambio**, les usagers de tranche d'âge **25-29 ans** (+0,21) et **70-74 ans** (+0,25) affichent une perception **plus positive** du service. Pour le service Poppy, aucun segment ne se détache de façon significative,
- Pour les deux opérateurs, **les catégories de ménage avec un revenu bas ou en situation d'instabilité économique** (chômeurs en recherche d'emploi) affichent une **perception significativement plus négative** du service que la moyenne. Cela peut être mis en relation avec les niveaux d'insatisfaction vis-à-vis des prix du service et de la diversité des formules tarifaires proposées (cf. chapitre précédent).

8 ATTENTES VIS-A-VIS D'UNE EVOLUTION DE L'OFFRE EN SERVICE DE VOITURE PARTAGEE A L'AVENIR

Les graphiques ci-après présentent la répartition des réponses à la question suivante : « *Si un nouveau service de voitures partagées devait apparaître en région bruxelloise, que devrait-il vous proposer en priorité pour vous inciter à l'utiliser ?* »

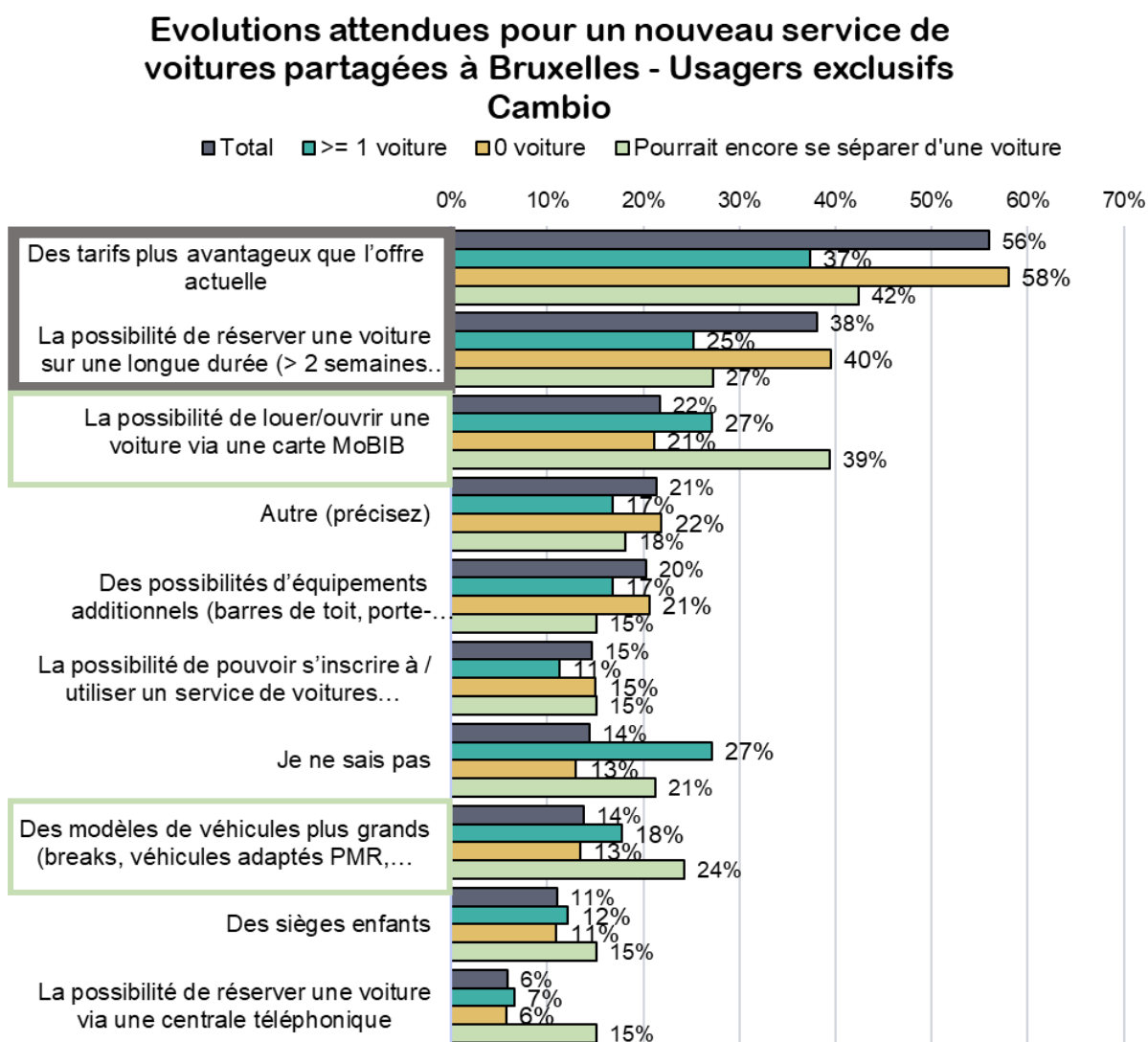
Dans cette section, trois catégories d'utilisateurs sont distinguées : les utilisateurs utilisant exclusivement Cambio, ceux utilisant exclusivement Poppy, et ceux recourant aux deux services.

L'analyse des réponses est réalisée selon ces trois catégories d'utilisateurs, mais également en distinguant : les utilisateurs disposant encore d'une voiture, ceux n'en possédant pas, et ceux qui pourraient encore se séparer d'un véhicule.

Ensuite, les résultats sont différenciés selon la fréquence d'utilisation du service, en distinguant les utilisateurs réguliers (plus d'une fois par mois) des utilisateurs occasionnels (moins d'une fois par mois).

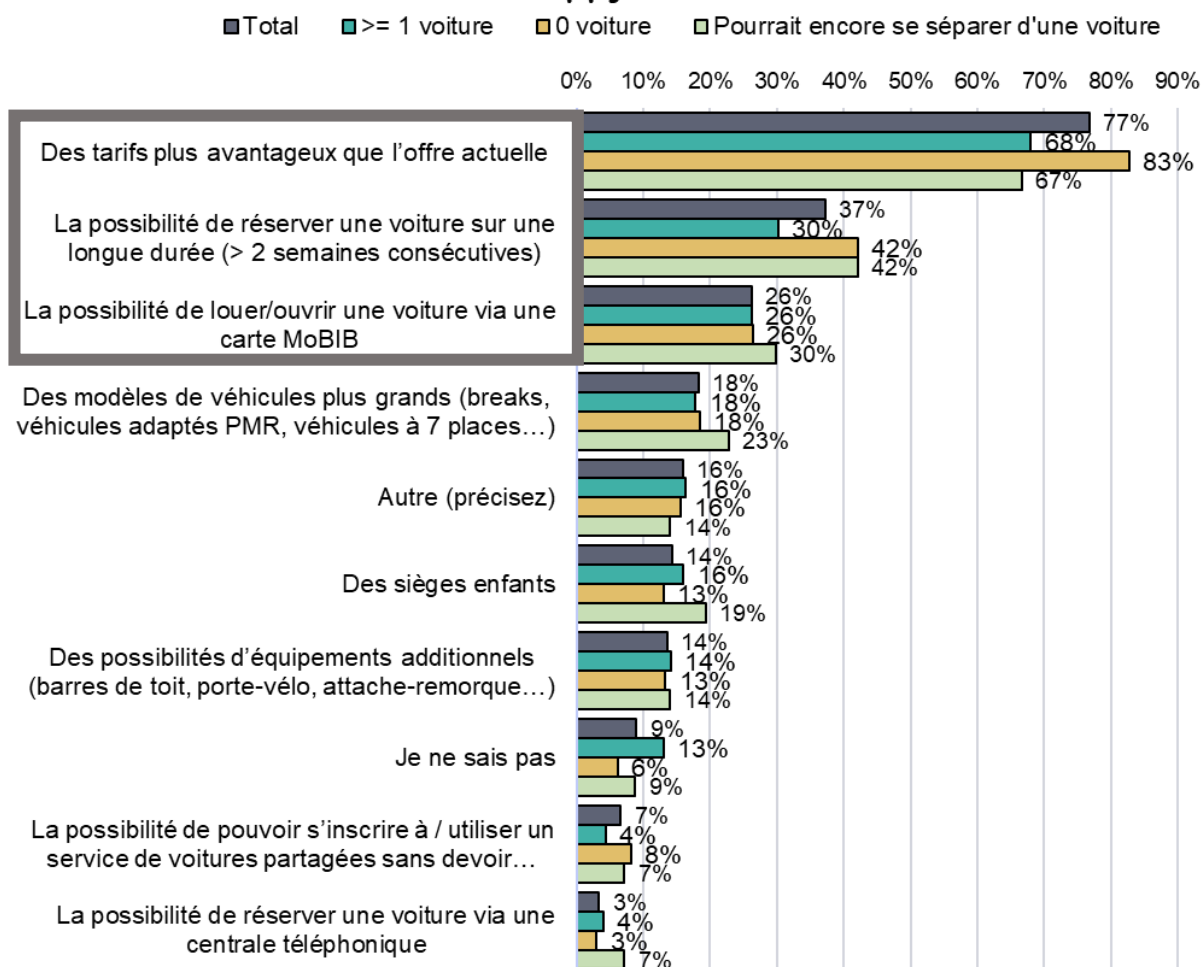
8.1 Evolutions les plus souhaitées

Selon le niveau de motorisation du ménage :

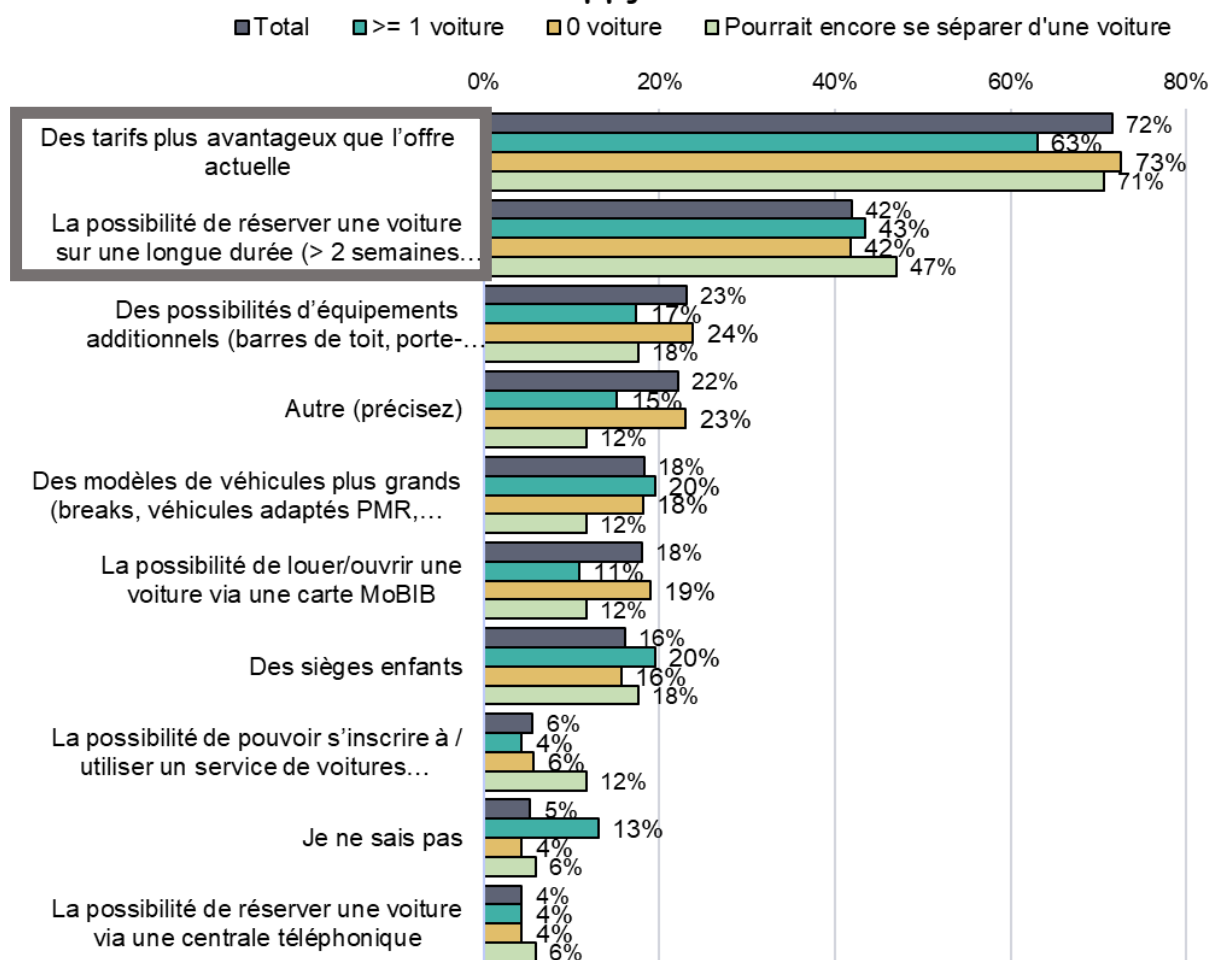


Evolutions attendues pour un nouveau service de voitures partagées à Bruxelles - Usagers exclusifs

Poppy

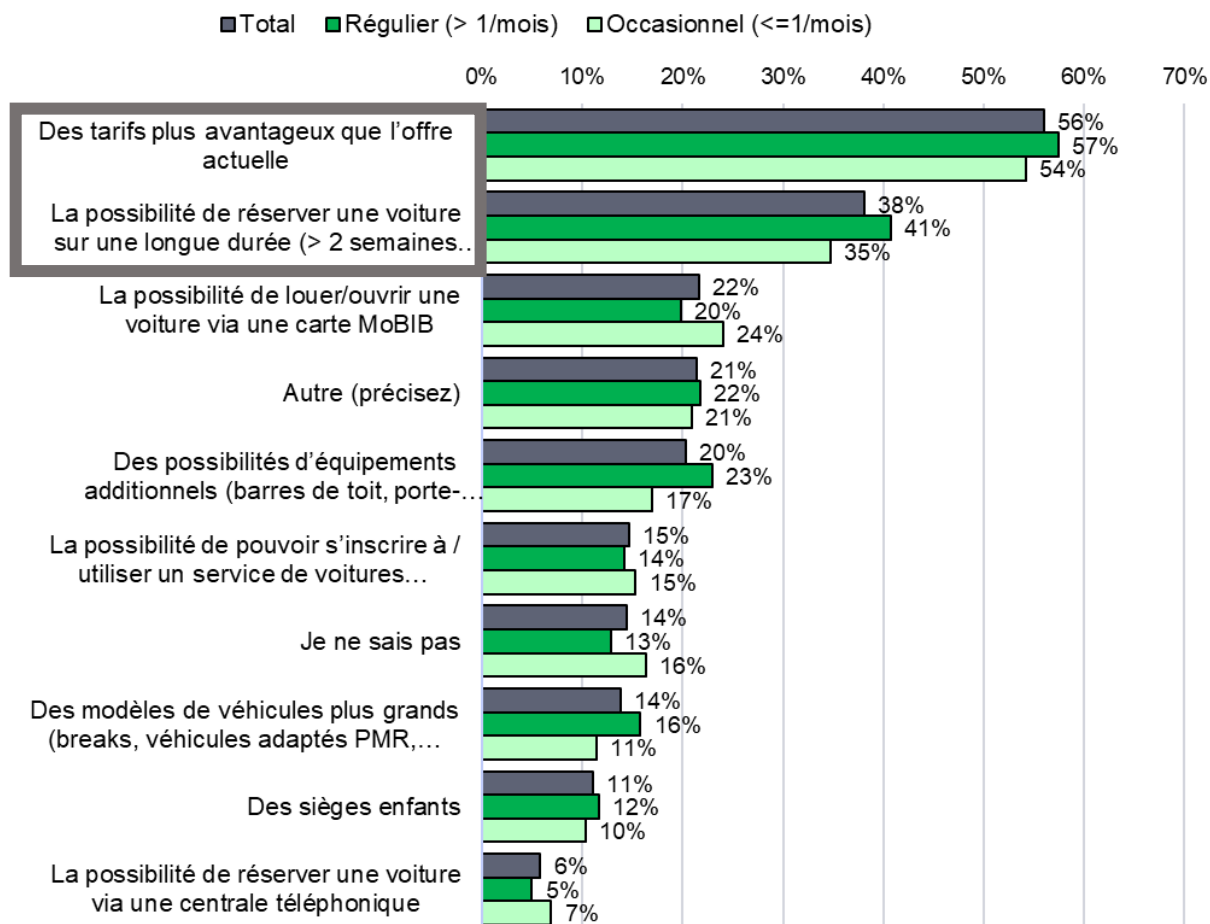


Evolutions attendues pour un nouveau service de voitures partagées à Bruxelles - Usagers Cambio + Poppy



Selon la fréquence d'utilisation du service d'autopartage :

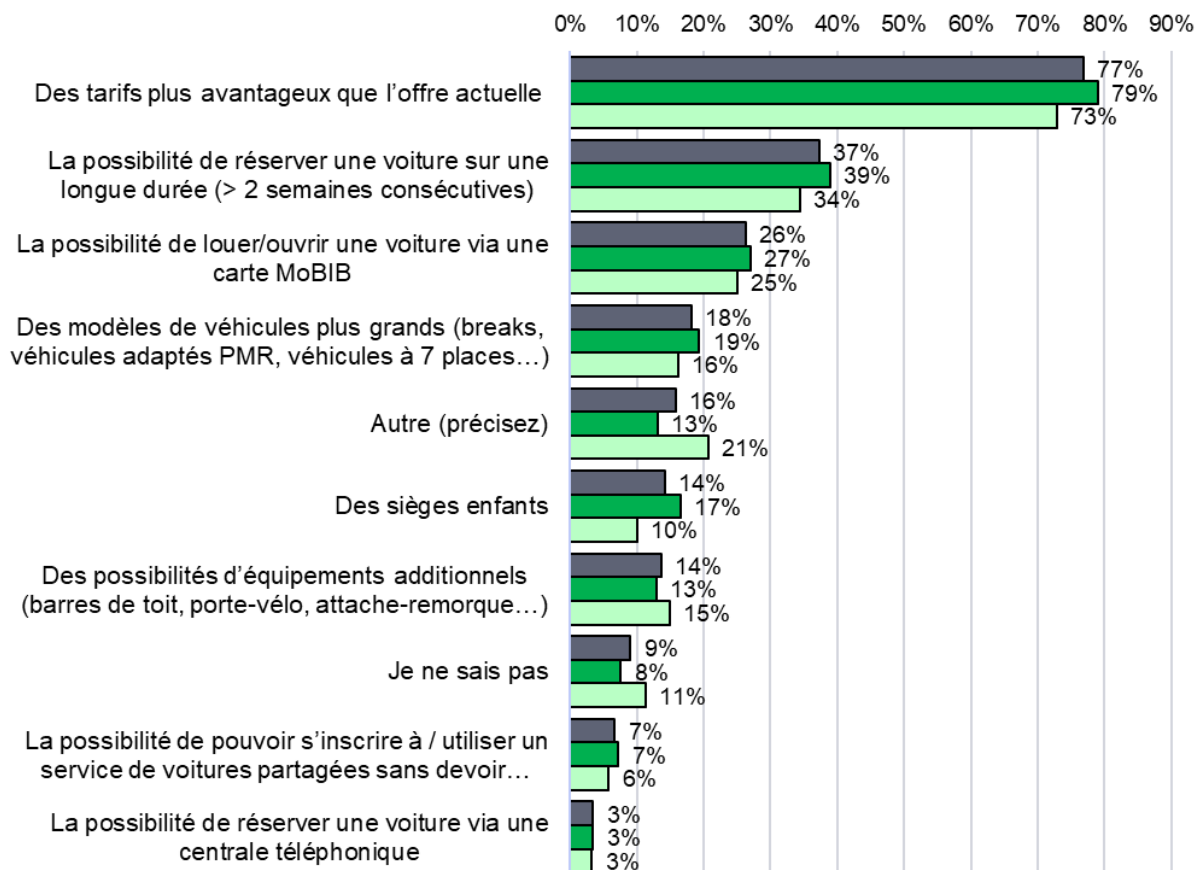
Evolutions attendues pour un nouveau service de voitures partagées à Bruxelles - Usagers exclusifs Cambio



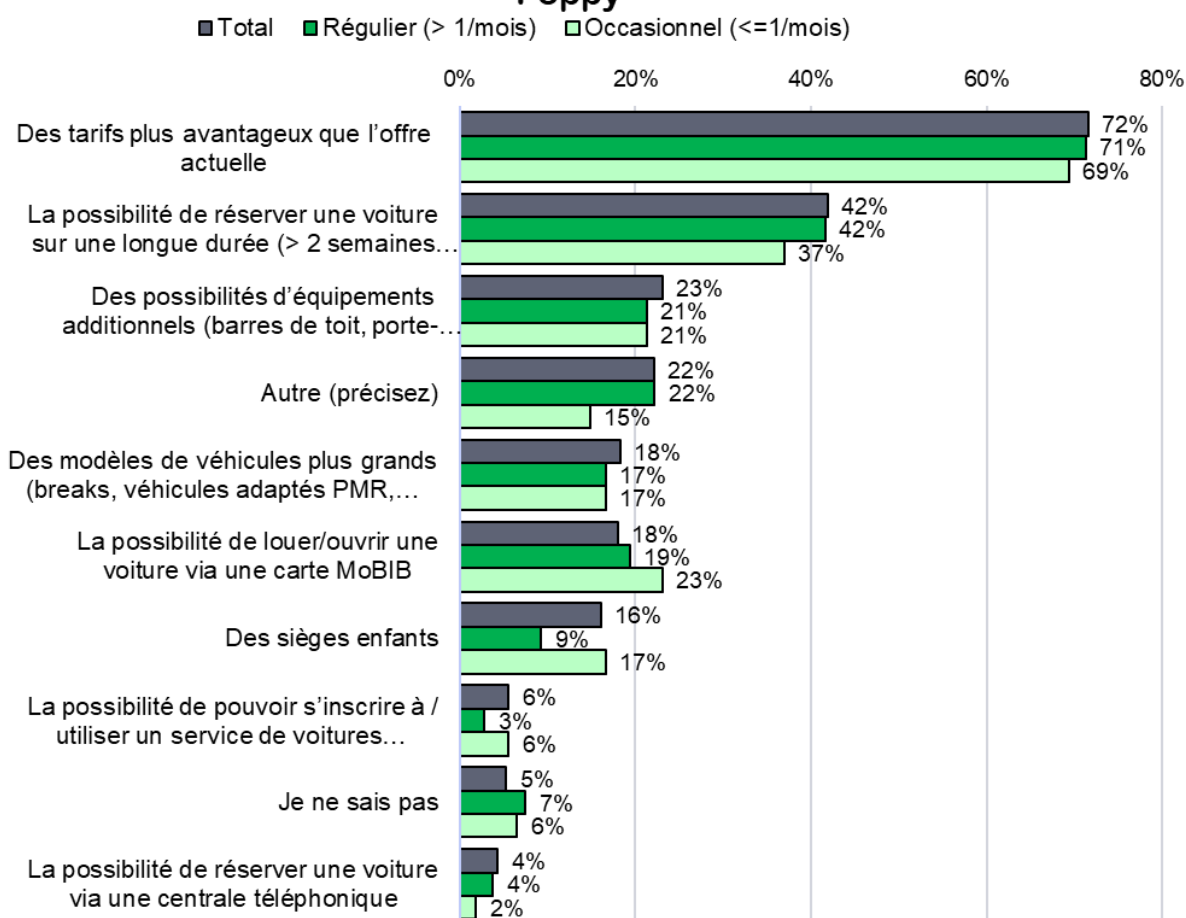
Evolutions attendues pour un nouveau service de voitures partagées à Bruxelles - Usagers exclusifs

Poppy

■ Total ■ Régulier (> 1/mois) ■ Occasionnel (<=1/mois)



Evolutions attendues pour un nouveau service de voitures partagées à Bruxelles - Usagers Cambio + Poppy



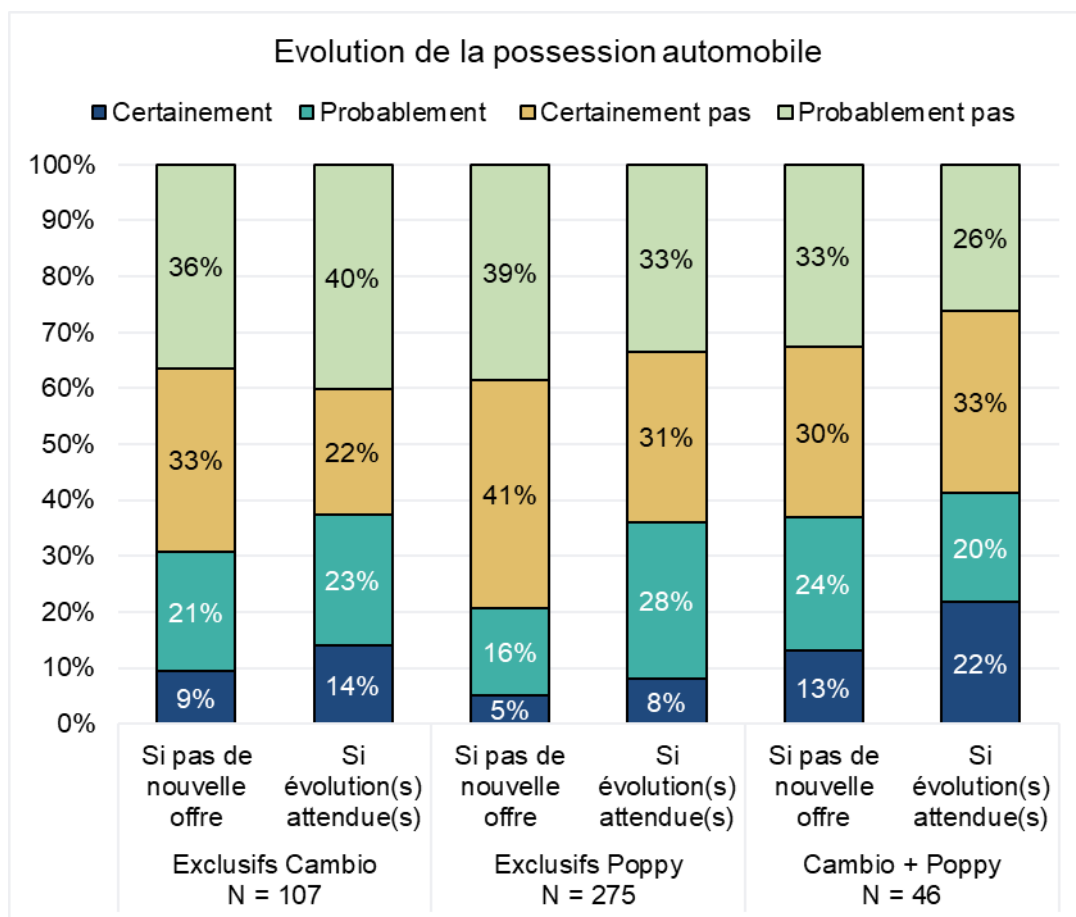
Pour l'ensemble des catégories d'usagers, les deux évolutions les plus attendues concernent l'application de tarifs plus avantageux et la possibilité de réserver un véhicule pour une plus longue durée.

La possibilité d'utiliser une carte Mobib pour louer ou déverrouiller une voiture partagée est également fréquemment citée par les répondants, notamment par les usagers déclarant pouvant encore se séparer d'une voiture personnelle. Enfin, la disponibilité d'équipements additionnels (par exemple pour le transport d'enfants ou de bagages) est particulièrement souhaitée par les usagers des deux services.

8.2 Quels impacts ces nouveaux services auraient sur la possession automobile ?

Le graphique ci-dessous présente, pour chaque catégorie d'utilisateurs, la répartition de ceux qui envisageraient de se séparer d'une ou de plusieurs voitures :

- à offre constante,
- et dans l'hypothèse où les évolutions du service les plus importantes à leurs yeux seraient mises en place par les opérateurs.



On observe que la proportion de répondants susceptibles de se séparer de leur véhicule varie sensiblement selon les catégories d'utilisateurs lorsque ces conditions évoluent.

8.3 Synthèse : quelles attentes des usagers vis-à-vis de l'évolution de l'offre de service en voiture partagée ?

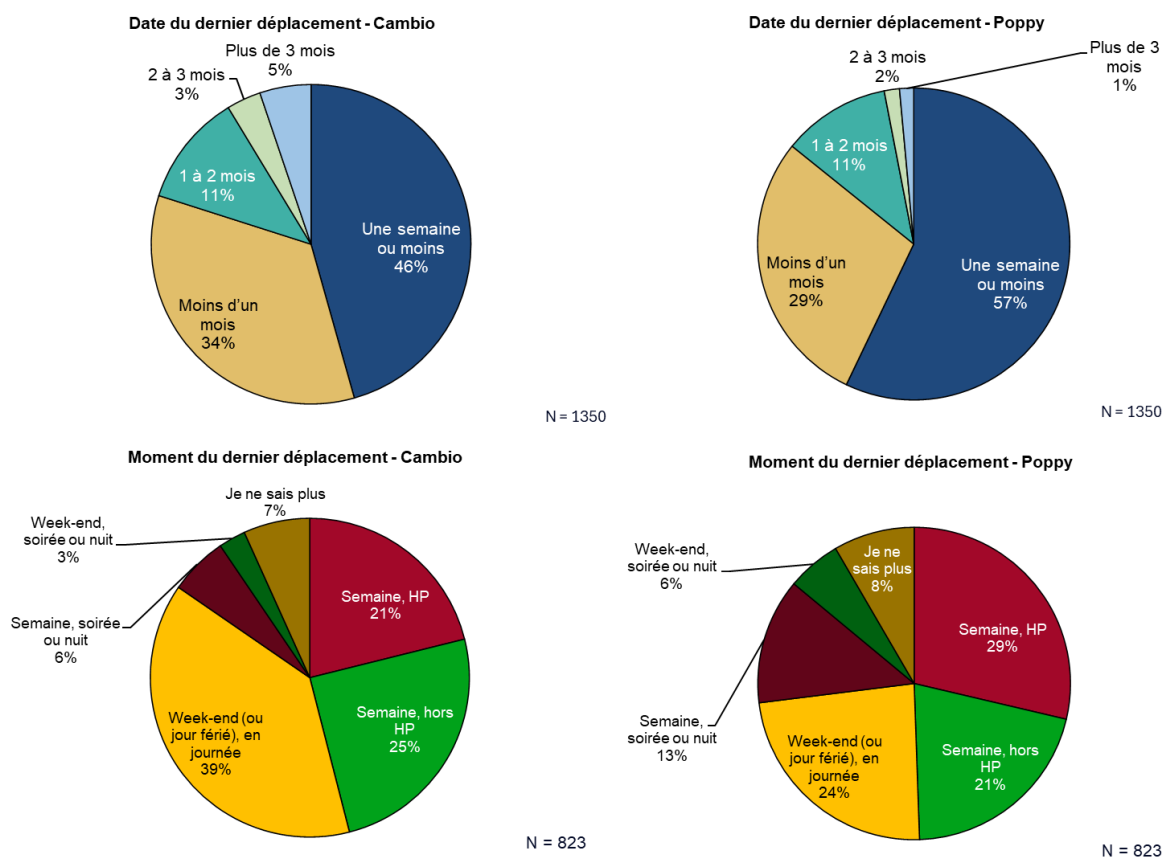
- Les principales évolutions attendues par l'ensemble des usagers sont :
 - Des tarifs plus avantageux
 - Des locations longues durées
- Pour les usagers qui indiquent pouvant encore se séparer d'une voiture, la possibilité d'utiliser la carte MoBIB est un avantage non négligeable
- La mise en place de ces évolutions augmenterait la probabilité que les ménages disposant encore d'au moins un véhicule particulier se sépare d'un véhicule personnel, particulièrement chez les usagers Poppy (21% de probabilité -> 36%).

9 DERNIER DEPLACEMENT

Une partie du questionnaire était consacrée à la description du dernier déplacement effectué par l'utilisateur à l'aide de l'un des services d'autopartage. Au total, 1 350 répondants ont décrit un déplacement réalisé avec le service Cambio, et 823 répondants avec le service Poppy.

9.1 Description du déplacement

Les graphiques ci-dessous illustrent l'ancienneté et le moment de réalisation des derniers déplacements des personnes interrogées.



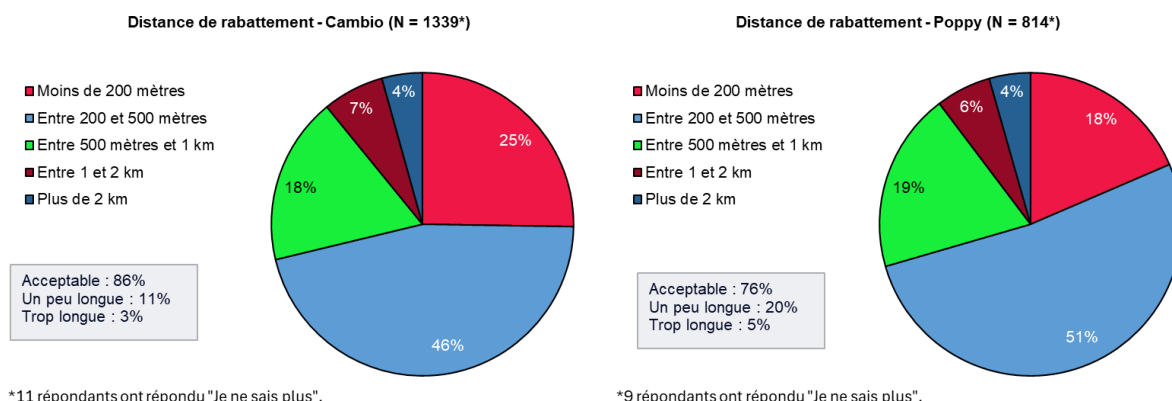
La majorité des trajets recensés sont récents, la plupart ayant été réalisés il y a moins d'une semaine, voire dans le mois précédent. Cette observation s'explique par la fréquence d'utilisation relativement élevée des services d'autopartage par les usagers (voir chapitre 4.1). Ces derniers déplacements ont eu lieu principalement en semaine ou durant le week-end, le plus souvent en journée.

En outre, la grande majorité des trajets débute au domicile : c'est le cas de 94 % des déplacements effectués avec Cambio et de 67 % de ceux réalisés avec Poppy.

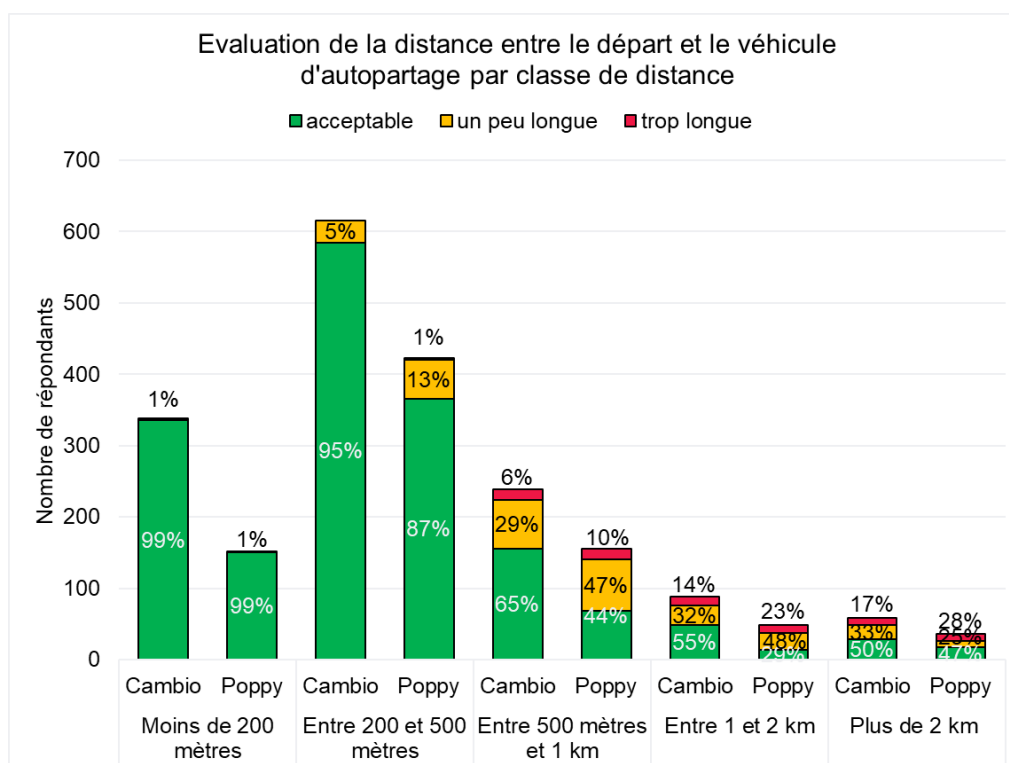
9.2 Mode et distance de rabattement

En ce qui concerne les modes de rabattement, la majorité des usagers se rendent à pied jusqu'au véhicule (77 % pour Cambio et 78 % pour Poppy), tandis qu'une part plus restreinte utilise les transports en commun (11 % pour Cambio et 10 % pour Poppy) ou le vélo (9 % pour Cambio et 2 % pour Poppy). Pour Poppy, 3 % des usagers déclarent utiliser une trottinette partagée pour effectuer ce trajet.

Les deux graphiques ci-dessous présentent la répartition des distances de rabattement entre le point de départ et le véhicule.

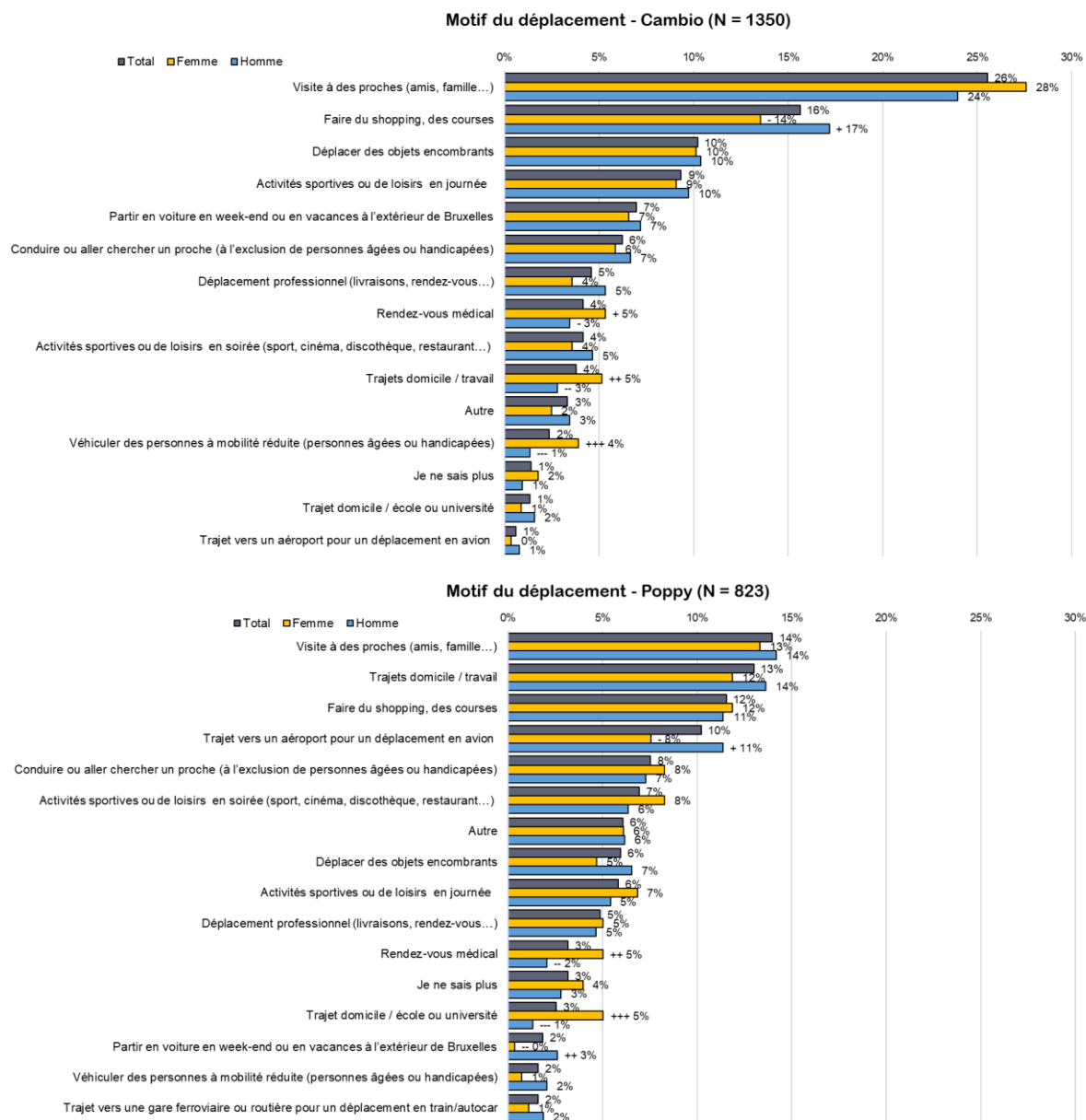


On observe que la majorité des déplacements s'effectue sur une distance inférieure à 500 mètres, ce qui représente environ 70 % des cas, et cette distance est globalement jugée acceptable par les usagers. Toutefois, plus la distance à parcourir pour rejoindre le véhicule augmente, plus la proportion d'usagers la percevant comme « longue » ou « trop longue » s'accroît. Ainsi, au-delà de 500 mètres, la part de répondants estimant la distance peu ou pas acceptable devient plus importante.



9.3 Motif des déplacements

Les deux graphiques ci-dessous présentent la répartition des déplacements par motif, classés du plus fréquemment cité au moins mentionné.



Pour Cambio, les principaux motifs de déplacement sont :

- la visite à des proches (26 %) ;
- les achats ou courses (16 %) ;
- le transport d'objets encombrants (10 %) ;
- les activités sportives ou de loisirs en journée (9 %).

Pour Poppy, les motifs les plus fréquemment cités sont :

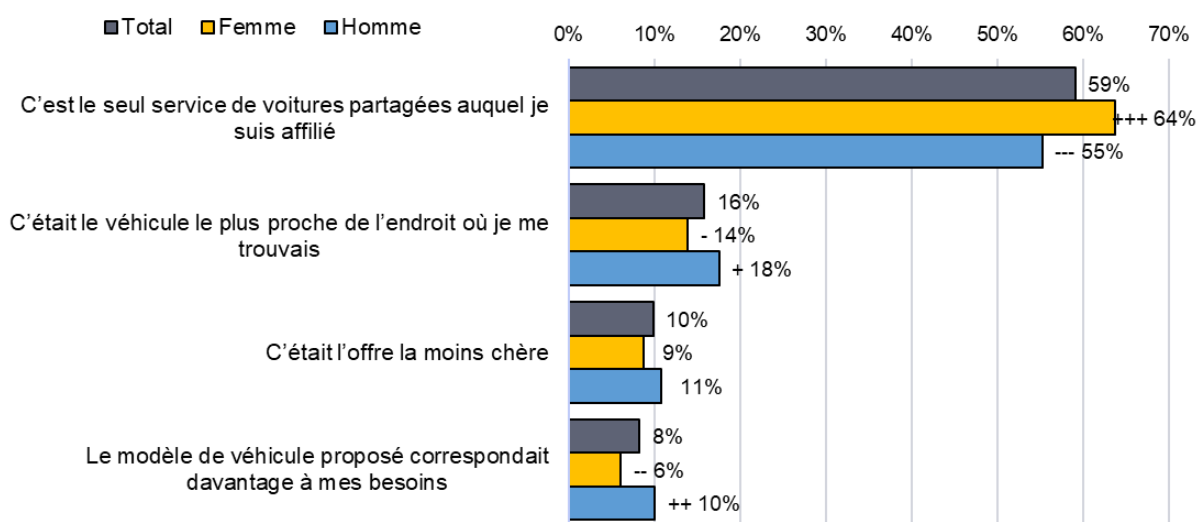
- la visite à des proches (14 %) ;
- les trajets domicile-travail (13 %) ;
- les achats ou courses (12 %) ;
- les trajets vers un aéroport dans le cadre d'un déplacement en avion (10 %).

Une proportion significative des déplacements effectués avec Poppy correspond ainsi à des trajets domicile-travail et à des déplacements vers l'aéroport, deux motifs nettement moins représentés chez les usagers de Cambio.

9.4 Déterminants à l'usage de l'autopartage

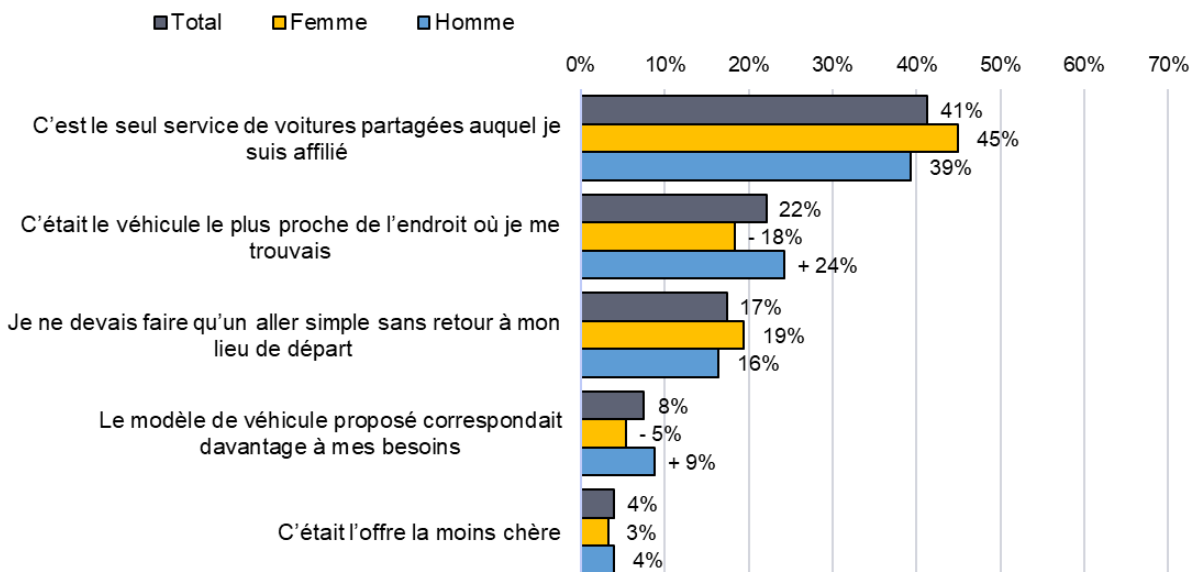
Les deux graphiques ci-dessous présentent la répartition des déterminants du choix de l'autopartage pour le dernier déplacement effectué et décrit par les répondants.

Facteur déterminant pour le choix de l'autopartage pour le dernier déplacement - Cambio (1256*)



*94 répondants ont répondu "Je ne sais plus" ou "Autres".

Facteur déterminant pour le choix de l'autopartage pour le dernier déplacement - Poppy (759*)



*64 répondants ont répondu "Je ne sais plus" ou "Autres".

Les deux facteurs les plus fréquemment mentionnés sont identiques pour les deux services :

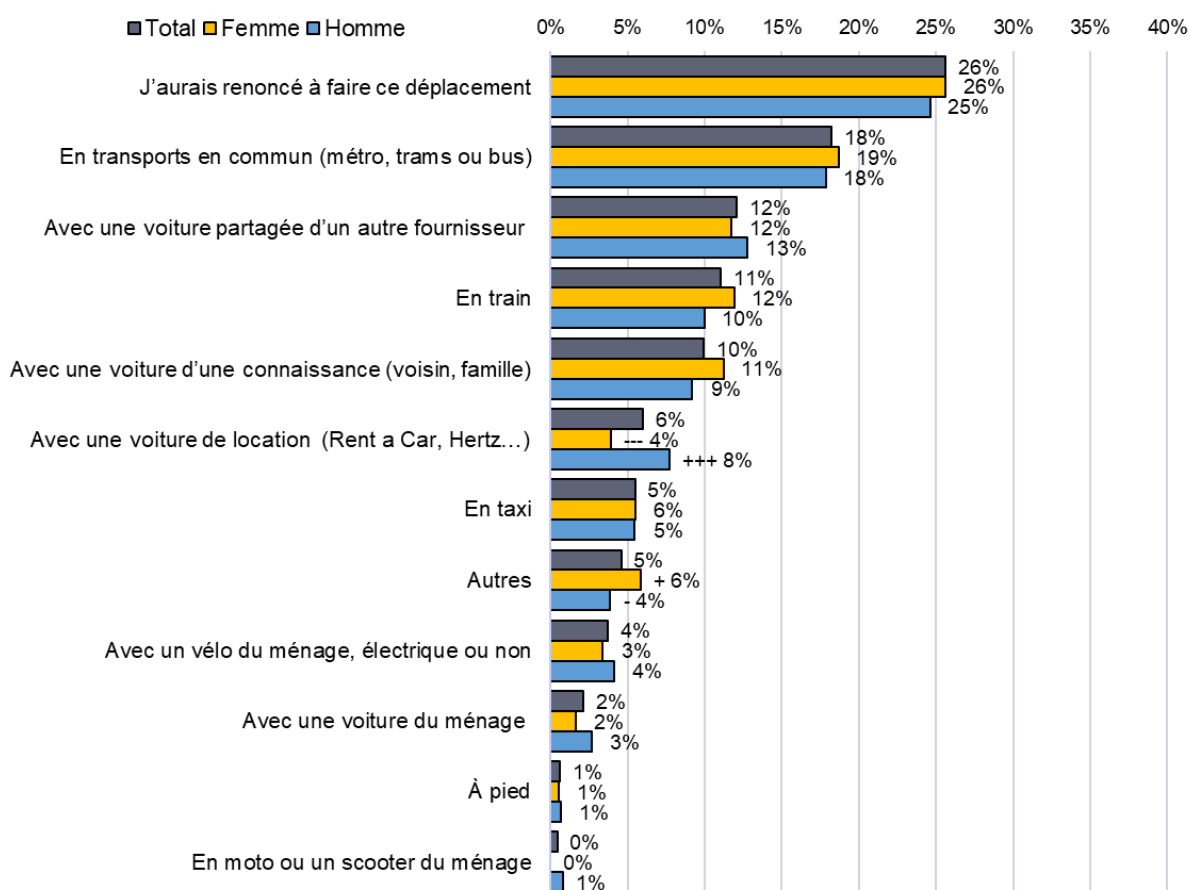
1. « C'est le seul service de voitures partagées auquel je suis affilié » ;
2. « C'était le véhicule le plus proche de l'endroit où je me trouvais ».

Un autre facteur ressort plus particulièrement pour les usagers de Poppy : le service est souvent choisi pour des déplacements en aller simple, les véhicules n'ayant pas à être ramenés à leur point de départ, contrairement à ceux du service Cambio.

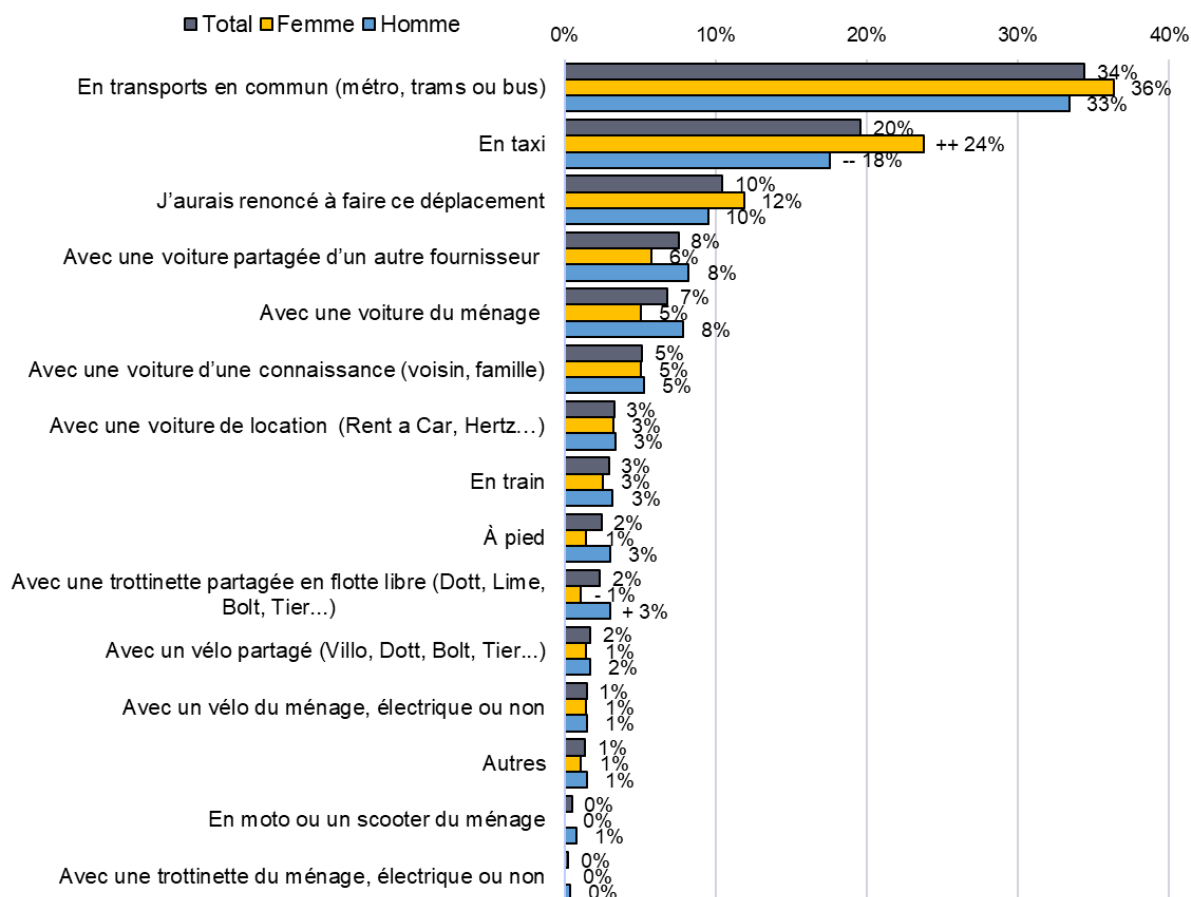
9.5 Alternative en cas de non-disponibilité du service d'autopartage

Les deux graphiques suivants illustrent la répartition des solutions envisagées par les répondants dans l'hypothèse où leur service d'autopartage habituel n'aurait pas été disponible lors du dernier déplacement effectué.

Alternative envisagée en cas de non disponibilité de Cambio (1350)



Alternative envisagée en cas de non disponibilité de Poppy (823)



Pour les usagers de Cambio, environ un quart des répondants (25 %) déclarent qu'ils renonceraient purement et simplement à effectuer leur déplacement. Parmi ceux qui maintiendraient leur trajet, les principales alternatives envisagées auraient été :

- les transports en commun (18 %),
- un autre service d'autopartage (12 %),
- le train (11 %),
- la voiture d'une connaissance (10 %).

Pour les usagers de Poppy, la part de répondants indiquant qu'ils renonceraient à leur déplacement est nettement plus faible (10 %). Parmi ceux qui chercheraient une alternative, les options les plus fréquemment citées sont :

- les transports en commun (34 %),
- le taxi (20 %),
- un autre service d'autopartage (8 %),
- la voiture du ménage (7 %).

Ces résultats suggèrent que les comportements de substitution diffèrent sensiblement selon le service utilisé. Les utilisateurs de Cambio semblent davantage dépendants du service et/ou ont effectué un trajet à destination d'une zone peu accessible par d'autres modes de transport.

9.6 Synthèse : que retenir du dernier déplacement effectué ?

- La majorité des derniers trajets effectués sont **récents** (moins d'une semaine ou moins d'un mois). Ces derniers déplacements ont eu lieu principalement en semaine ou durant le week-end, le plus souvent en journée.
- La majorité des déplacements pour récupérer le véhicule au départ s'effectuent sur une distance de moins de 500 mètres, à pied (77%-78%), en grande majorité **au départ du domicile** (94% des trajets Cambio, 67% des trajets Poppy). Cette distance est globalement jugée acceptable. Au-delà de 500 mètres, la part de répondants estimant la distance peu ou pas acceptable devient plus importante.
- Les principales raisons de ce trajet sont la **visite à des proches** (26% Cambio, 14% Poppy) et des **achats ou courses** (16% Cambio, 12% Poppy). Une part importante des déplacements réalisés avec Poppy concerne les trajets domicile-travail (13%) ainsi que les trajets vers l'aéroport (10%). Ces deux motifs de déplacement sont en revanche beaucoup moins présents parmi les utilisateurs de Cambio.
- Si aucun service d'autopartage n'avait été disponible au moment de ce trajet, un quart des répondants **Cambio** auraient **renoncé à effectuer leur déplacement** tandis que 34% des usagers Poppy auraient choisi l'alternative en **transport en commun**. Les utilisateurs de Cambio semblent davantage dépendants du service et/ou ont effectué un trajet à destination d'une zone peu accessible par d'autres modes de transport.

10 TAUX DE REMPLACEMENT

Le « taux de remplacement » est un indicateur clé dans les études sur l'autopartage. Le *taux de remplacement* mesure combien de voitures particulières sont retirées ou évitées dans l'espace public grâce à la mise en place d'un service d'autopartage. Autrement dit, il indique le nombre de voitures privées remplacées par un seul véhicule d'autopartage.

10.1 Méthode de calcul

L'analyse repose sur la méthode de calcul du taux de remplacement utilisée dans le Rapport d'impact de l'autopartage en Belgique – 2022⁵ qui se base elle-même sur le rapport « *Verkehrsentlastende Wirkung von Carsharing messen* »⁶ de Bundesverbands Carsharing (bcs). Cette approche permet d'estimer le taux de remplacement intégré, combinant un taux de remplacement réel (nombre de voitures supprimées) et un taux de remplacement hypothétique (nombre de voitures évitées).

Groupes étudiés et périmètre géographique

L'analyse est limitée à la Région de Bruxelles-Capitale. Pour les données issues de l'enquête, Les répondants non bruxellois étant très faiblement représentés dans l'échantillon et la suppression éventuelle de leurs véhicules n'ayant aucun impact sur l'occupation de l'espace public bruxellois, ils ont été exclus de l'analyse.

Pour le calcul des taux de remplacement, les usagers ont été répartis en différents segments. Cette segmentation repose sur la fréquence d'utilisation des services d'autopartage. Six catégories d'usagers ont ainsi été distinguées :

- Les usagers fréquents (≥ 1 fois par mois) de Cambio (et év. non-fréquents de Poppy),
- Les usagers fréquents (≥ 1 fois par mois) de Poppy (et év. non-fréquents de Cambio),
- Les usagers fréquents (≥ 1 fois par mois) à la fois de Cambio et de Poppy,
- Les usagers non-fréquents (< 1 fois par mois) de Cambio (et non usagers de Poppy),
- Les usagers non-fréquents (< 1 fois par mois) de Poppy (et non usagers de Cambio),
- Les usagers non-fréquents (< 1 fois par mois) à la fois de Cambio et Poppy.

La fréquence d'utilisation constitue le critère principal dans le calcul des taux de remplacement, car les comportements liés à la possession automobile, notamment en termes de véhicules supprimés ou évités, diffèrent fortement selon l'intensité d'usage des services d'autopartage.

Données utilisées

Les données mobilisées pour le calcul des taux de remplacement combinent les résultats de l'enquête réalisée auprès des utilisateurs et les données opérationnelles fournies par les opérateurs d'autopartage.

⁵ <https://www.waytogo.be/files/Publicaties/Rapport-dimpact.-Lautopartage-en-Belgique-en-2022.pdf>

⁶ <https://carsharing.de/sites/default/files/download/2024-09/Evaluationsstandard%20Verkehrsentlastende%20Wirkung%20von%20Carsharing%20messen.pdf>

10.2 Méthode de calcul et résultats

1. Nombre de clients et de voitures par catégorie d'usagers

Nombre de clients

Les opérateurs ont transmis des informations relatives au nombre de clients domiciliés en Région de Bruxelles-Capitale (RBC), en distinguant les clients fréquents (≥ 1 fois par mois) des clients non fréquents (< 1 fois par mois).

Afin d'estimer, pour chacune des six catégories d'usagers, le nombre de clients actifs en RBC, la répartition observée dans l'enquête est appliquée aux données agrégées fournies par les opérateurs. Plus précisément, la distribution des répondants de l'enquête entre les différentes catégories est utilisée pour ventiler, par opérateur et par fréquence d'utilisation, le nombre total de clients en RBC.

Données d'entrée, fournies par les opérateurs :

	Usagers Cambio		Usagers Poppy	
	Usagers fréquents (≥ 1 fois par mois)	Usagers non-fréquents (< 1 fois par mois)	Usagers fréquents (≥ 1 fois par mois)	Usagers non-fréquents (< 1 fois par mois)
Clients domiciliés en RBC	8994	12291	17915	34107

Nombre de clients par catégorie d'usagers :

	Usagers Cambio		Usagers Poppy		Usagers Cambio et Poppy	
	Usagers fréquents	Usagers non-fréquents	Usagers fréquents	Usagers non-fréquents	Usagers fréquents	Usagers non-fréquents
Répondants de l'enquête	910	267	531	133	191	36
Extrapolation clients	7434	10831	16355	32647	1560	1460
Taux de réponse	12,2%	2,5%	3,2%	0,4%	12,2%	2.5%

Le nombre de répondants à l'enquête pour les usagers non fréquents de "Cambio et Poppy", ainsi que le taux de réponse pour les usagers non fréquents de Poppy sont très faibles. Les résultats obtenus pour ces deux catégories ne sont donc pas exploitables, leur robustesse statistique étant limitée.

Nombre de voitures à disposition des clients

Les opérateurs ont transmis des informations relatives au nombre de véhicules disponibles en Région de Bruxelles-Capitale, ainsi qu'à la répartition des déplacements effectués par les usagers non bruxellois, les usagers bruxellois fréquents et les usagers bruxellois non fréquents. Sur la base de ces données, le nombre de véhicules par opérateur et par fréquence d'usage a été estimé. De cette manière la flotte de voitures partagées est attribuée aux clients proportionnellement à leur utilisation des véhicules partagés dans une logique d'adaptation de l'offre à la demande réelle.

	Usagers Cambio		Usagers Poppy	
	Usagers fréquents (≥ 1 fois par mois)	Usagers non-fréquents (< 1 fois par mois)	Usagers fréquents (≥ 1 fois par mois)	Usagers non-fréquents (< 1 fois par mois)
Nombre de voitures disponibles en RBC	1023		1165	
Pourcentage des déplacements fait par des Bruxellois dans tous les déplacements en lien avec la RBC	74%	12%	76%	9%
Voitures disponibles en RBC pour l'usage des Bruxellois	761	120	883	106

Ensuite, les véhicules disponibles sont répartis entre les six catégories d'usagers en appliquant la répartition des répondants observée dans l'enquête.

	Usagers Cambio		Usagers Poppy		Usagers Cambio et Poppy	
	Usagers fréquents	Usagers non-fréquents	Usagers fréquents	Usagers non-fréquents	Usagers fréquents	Usagers non-fréquents
Répondants de l'enquête	910	267	531	133	191	36
Extrapolation Voiture	688	113	749	94	207	20

On observe que le parc de véhicules de Poppy est quasiment équivalent à celui de Cambio, alors que Poppy compte environ deux fois plus de clients fréquents. Cette situation traduit une utilisation plus efficiente des véhicules partagés. Dès lors, à hypothèse de valeurs similaires de voitures supprimées par client, le taux de remplacement serait plus élevé pour Poppy.

2. Prise en compte des voitures effectivement supprimées :

Cette étape consiste à estimer le nombre de véhicules effectivement supprimés en tenant compte du rôle joué par l'adhésion à un service d'autopartage dans cette décision.

Le premier tableau ci-dessous présente le nombre de voitures supprimées par répondant, toutes raisons confondues.

	Usagers fréquents	Usagers non-fréquents
--	-------------------	-----------------------

	Cambio	Poppy	Cambio + Poppy	Cambio	Poppy	Cambio + Poppy
Nombre de voitures supprimées						
-3	0,2%	0,0%	0,0%	0,0%	1,5%	0,0%
-2	2,0%	2,4%	2,1%	0,7%	0,0%	2,8%
-1	59,7%	43,1%	70,7%	48,3%	30,1%	44,4%
0	38,1%	54,4%	27,2%	50,9%	68,4%	52,8%
Nombre de voitures supprimées brut par répondant	0,64	0,48	0,75	0,50	0,35	0,50

Le deuxième tableau ajuste ce résultat en tenant compte de la raison de la séparation, afin d'estimer le nombre de véhicules effectivement supprimés grâce à l'autopartage. Le degré d'influence de l'autopartage est évalué à partir des réponses à la question correspondante, selon l'échelle suivante :

- « Cela n'a joué aucun rôle » : multiplicateur = 0
- « C'est un facteur parmi d'autres, mais pas la raison principale » : multiplicateur = 0,5
- « C'est la raison principale » : multiplicateur = 1

	Usagers fréquents			Usagers non-fréquents		
	Cambio	Poppy	Cambio + Poppy	Cambio	Poppy	Cambio + Poppy
Raison pour supprimer la ou les voiture(s)						
C'est la raison principale	50%	27%	48%	39%	9%	20%
C'est un facteur parmi d'autres mais pas la raison principale	37%	47%	47%	40%	52%	80%
Ça n'a joué aucun rôle	13%	26%	5%	21%	39%	0%
Nombre de voitures supprimées (corrigé) par répondant	0,44	0,24	0,54	0,29	0,12	0,30

En moyenne, au niveau individuel, un usager fréquent qui utilise Cambio ET Poppy supprime plus de voitures (0,54 voiture / usagers) qu'un usager fréquent qui utilise Cambio (0,44 voiture / usager) ou Poppy (0,24 voiture / usager).

En moyenne, au niveau individuel, un usager fréquent qui utilise Cambio supprime plus de voitures (0,44 voiture / usagers) qu'un usager non-fréquent qui utilise Cambio (0,29 voiture / usager).

Les usagers fréquents qui combinent l'utilisation de plusieurs services d'autopartage semblent donc pouvoir plus facilement se séparer d'une ou plusieurs voitures. Les usagers qui utilisent fréquemment un service d'autopartage ont également supprimé plus de voitures que les personnes qui utilisent ce service plus occasionnellement.

3. Nombre de voitures évitées

Pour évaluer le nombre de véhicules dont l'achat a été évité, nous nous basons sur les réponses à la question suivante : « Si aucun service d'autopartage n'était disponible, auriez-vous racheté une voiture ? ».

Cette analyse porte uniquement sur les usagers dont la situation n'a pas évolué entre la période antérieure à l'usage de l'autopartage et le moment de l'enquête, conformément à la méthodologie appliquée au groupe A du rapport Verkehrsentlastende Wirkung von Carsharing messen. Ainsi, seuls les répondants déclarant qu'ils auraient effectivement racheté un véhicule en l'absence de service d'autopartage sont considérés comme ayant évité l'achat d'une voiture.

Afin de prendre en compte l'incertitude associée aux réponses, un facteur multiplicatif est appliqué selon l'échelle suivante :

- « Certainement » : multiplicateur = 1
- « Probablement » : multiplicateur = 0,5
- « Probablement pas » : multiplicateur = 0,25
- « Certainement pas » : multiplicateur = 0

Si aucun service d'autopartage n'était disponible, auriez-vous racheté une voiture ?	Usagers fréquents			Usagers non-fréquents		
	Cambio	Poppy	Cambio + Poppy	Cambio	Poppy	Cambio + Poppy
Certainement (1)	5,5%	15,8%	10,5%	3,4%	15,0%	2,8%
Probablement (0.5)	14,6%	19,0%	7,9%	9,7%	18,8%	8,3%
Probablement pas (0.25)	12,2%	12,1%	8,4%	22,1%	20,3%	36,1%
Certainement pas (0)	5,8%	7,5%	0,5%	15,7%	14,3%	5,6%
Hors scope (ont supprimé une voiture)	61,9%	45,6%	72,8%	49,1%	31,6%	47,2%
Nombre de voitures évitées par répondant	0,16	0,28	0,16	0,14	0,30	0,16

4. Calcul des taux de remplacement

Les nombres de véhicules supprimés et évités sont estimés en multipliant les valeurs par répondant par le nombre de clients domiciliés en Région de Bruxelles-Capitale, pour chaque catégorie d'usagers.

Les taux de remplacement sont ensuite calculés en rapportant ces nombres au nombre de véhicules disponibles.

		Usagers fréquents			Usagers non-fréquents		
		Cambio	Poppy	Cambio + Poppy	Cambio	Poppy	Cambio + Poppy
	Chiffres absolus						
a	Nombre de voitures supprimées	3266	3950	836	3191	3935	438
b	Nombre de voitures évitées	1178	4635	257	1491	9634	233
c	Nombre de voitures partagées	688	749	207	113	94	20
	Taux de remplacement						
a/c	Taux de remplacement	4,7	5,3	4,0	28,3	42,0	21,6
b/c	Taux de remplacement hypothétique	1,7	6,2	1,2	13,2	102,9	11,5
(a+b)/c	Taux de remplacement total	6,5	11,5	5,3	41,5	145,0	33,1

Malgré le fait qu'en moyenne un usager Poppy supprime moins de voitures qu'un usager qui combine Cambio et Poppy ou qu'un usager qui utilise principalement Cambio, le taux de remplacement total de Poppy est tiré vers le haut grâce à :

- un taux de remplacement hypothétique plus élevé,

- un nombre d'usagers par voiture partagée qui lui est largement plus favorable.

5. Calcul des taux de remplacement agrégés usagers fréquent et non-fréquents

Après avoir additionné les résultats des usagers fréquents et non-fréquents au niveau des voitures supprimées, évitées et partagées, les taux de remplacement agrégés sont calculés comme précédemment en rapportant ces nombres au nombre de véhicules disponibles.

		Usagers fréquents + usagers non-fréquents			
		Cambio	Poppy	Cambio + Poppy	TOTAL
	Chiffres absolus agrégés				
a	Nombre de voitures supprimées (corrigé)	6457	7885	1274	15615
b	Nombre de voitures évitées	2669	14270	491	17430
c	Nombre de voitures partagées	801	842	227	1870
	Taux de remplacement agrégés				
a/c	Taux de remplacement	8,1	9,4	5,6	8,3
b/c	Taux de remplacement hypothétique	3,3	16,9	2,2	9,3
(a+b)/c	Taux de remplacement total	11,4	26,3	7,8	17,7

Ces calculs ne permettent d'obtenir un résultat statistiquement robuste que pour les usagers de Cambio, dont le taux de remplacement, estimé à 11,4, est du même ordre de grandeur que celui calculé en 2022 par l'ASBL Way2Go (anciennement Autodelen), fixé à 9,5⁷.

10.3 Synthèse : taux de remplacement intégré

Sur base de ces calculs, basés sur la méthodologie du Bundesverbands Carsharing (bcs) et à partir des résultats de la présente enquête et des données opérationnelles fournies par les opérateurs :

- Le taux de remplacement de l'opérateur **Cambio pour les usagers fréquents** est de **6,5**, c'est-à-dire qu'une voiture Cambio remplace 6,5 voitures privées (4,7 voitures privées retirées du parc automobile par les usagers, 1,7 non achetées grâce à l'autopartage).
- Le taux de remplacement de l'opérateur **Poppy pour les usagers fréquents** est de **11,5**, c'est-à-dire qu'une voiture Poppy remplace 11,5 voitures privées (9,3 voitures privées retirées du parc automobile par les usagers, 6,2 non achetées grâce à l'autopartage).
- Le taux de remplacement pour **l'utilisation combinée** des deux services Cambio et Poppy **de manière fréquente** est de 5,3.
- Le taux de remplacement de l'opérateur **Cambio pour les usagers non-fréquents** est de **41,5**.
- Les résultats obtenus pour les usagers non fréquents de Cambio et de Poppy sont peu fiables, car ils reposent sur un échantillon très réduit de répondants. De même, les résultats

⁷ <https://www.waytogo.be/files/Publicaties/Rapport-dimpact.-Lautopartage-en-Belgique-en-2022.pdf>

concernant les usagers non fréquents de Poppy présentent une fiabilité limitée en raison d'un taux de réponse trop faible.

- Si on agrège les segments fréquents et non-fréquents, on n'obtient un taux de remplacement statistiquement robuste que pour les usagers Cambio (11,4) soit un taux du même ordre de grandeur que celui calculé en 2022 par l'ASBL Way2Go, fixé à 9,5.
- A noter que même si, en moyenne, un usager Poppy supprime moins de voitures qu'un usager qui combine Cambio et Poppy ou qu'un usager qui utilise principalement Cambio, le taux de remplacement total de Poppy est plus élevé car :
 - le rapport entre le nombre d'usagers actifs (en forte hausse cette dernière année) et le nombre de voiture est beaucoup plus grand pour Poppy, influençant à la hausse le taux de remplacement réel,
 - les usagers de Poppy se sentent plus dépendants du service que les autres usagers en rachetant plus facilement une voiture en cas d'interruption du service ce qui donne un taux de remplacement hypothétique plus élevé.

11 ANNEXES

11.1 Questionnaire


BRUXELLES MOBILITE – PARKING BRUSSELS – Questionnaire Autopartage V6 – 18 février 2024

Q0 Comme chaque année, Parking.brussels en collaboration avec Bruxelles Mobilité relance son enquête de satisfaction en lien avec les services de voitures partagées bruxellois
Les objectifs de cette enquête sont les suivants :

- **_mesurer le niveau de satisfaction des usagers dans le but de pouvoir améliorer l'offre ;**
- **_mesurer l'évolution de la possession automobile ;**
- **_mesurer l'évolution de l'utilisation de la voiture et des autres modes de transport ;**
- **_connaître le profil des usagers.**

☐ En cochant cette case, je déclare avoir 18 ans ou plus ;

Q01 Parking.brussels et Bruxelles Mobilité vous remercient pour votre participation !

(1 réponse maximum)

☐ En cochant cette case, je consens au traitement de mes données à caractère personnel prévu dans la **notice RGPD** et je complète le questionnaire.

A. COMPORTEMENTS DE MOBILITE & EQUIPEMENT

A1 Vous êtes-vous déplacé(e) en région bruxelloise ou à partir / à destination de la région bruxelloise au cours des 12 derniers mois avec une voiture partagée (Cambio, Cozywheels, Getaround, Miles, Poppy) ?

Plusieurs réponses possibles

(3 réponses maximum)

- ☐ Oui, au moins une fois pour me déplacer à l'intérieur de la région bruxelloise
- ☐ Oui, au moins une fois pour me déplacer à destination de la région bruxelloise
- ☐ Oui, au moins une fois pour me déplacer à partir de la région bruxelloise
- ☐ Jamais => **OUT**

A2 Au cours des 12 derniers mois, à quelle fréquence avez-vous utilisé les services de voitures partagées suivants en région bruxelloise ?

	Une fois par semaine ou plus	Plus d'une fois par mois mais moins d'une fois par semaine	Une fois par mois	Moins d'une fois par mois	Juste une fois	Jamais
Cambio	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Cozywheels	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Getaround	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Miles	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Poppy	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

FILTRE : sur les services utilisés au moins une fois en A2

B1 Depuis quand utilisez-vous ce(s) service(s) de voitures partagées ?

	Moins d'1 an	Entre 1 et 3 ans	Entre 4 et 7 ans	Plus de 7 ans
Cambio	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Cozywheels	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Getaround	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Miles	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Poppy	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

A3 L'un ou plusieurs des évènements suivants vous ont-ils incité(e) à utiliser une voiture partagée pour vous déplacer en région bruxelloise ?

Plusieurs réponses possibles

(7 réponses maximum)

- ☐ Un changement dans ma situation professionnelle (changement d'emploi, perte de voiture de fonction, obtention d'un budget mobilité, ...)
- ☐ Un déménagement (un lieu de résidence plus central, une cohabitation avec d'autres personnes, ...)
- ☐ Un changement dans ma situation familiale (agrandissement de la famille, enfants partis de la maison, divorce, ...)
- ☐ Une modification de la situation de la circulation dans mon quartier (par exemple, plan de circulation, zone à faibles émissions, suppression de places de parking, ...)
- ☐ Pour apprendre à conduire
- ☐ Conduire des enfants à l'école
- ☐ Un autre changement dans ma vie personnelle (précisez)
- ☐ Aucun

Présenter les réponses en ordre aléatoire

A4 Quelles sont les 3 principales raisons pour lesquelles vous utilisez une voiture partagée pour vous déplacer en région bruxelloise ?

Parmi toutes les raisons ci-dessous, sélectionnez celles qui sont les plus importantes pour vous en commençant par la 1ère, puis la 2ème et la 3ème.

(3 réponses maximum)

- ☐ Parce que je ne dispose pas d'un véhicule particulier mais j'en ai besoin de temps en temps
- ☐ Parce que je n'ai besoin d'une voiture que de façon (très) occasionnelle
- ☐ Par souci de protection de l'environnement
- ☐ Pour éviter de devoir acheter un (second) véhicule
- ☐ Pour diminuer les coûts consacrés à la mobilité
- ☐ Pour me libérer des tracas et des frais liés à l'entretien d'un véhicule (contrôle technique, taxes, assurance...)
- ☐ Pour ne pas devoir payer pour stationner mon véhicule
- ☐ Pour trouver plus facilement une place de stationnement près de chez moi
- ☐ Pour pouvoir choisir le type de véhicule le plus adapté au motif de déplacement
- ☐ Pour s'assurer de toujours conduire un véhicule récent et bien entretenu
- ☐ Parce que j'ai vendu ma voiture en raison de l'introduction de la zone à basses émissions (LEZ)
- ☐ Parce que c'est plus pratique pour transporter des choses encombrantes ou des personnes
- ☐ Parce que c'est un mode de transport plus efficace que les transports en commun
- ☐ Parce que c'est utile lorsqu'il n'y a pas d'alternative en transports en commun
- ☐ Je l'utilise en cas d'urgence lorsque je n'ai pas d'autres alternatives
- ☐ Parce que j'ai vendu ma voiture qui n'était pas suffisamment utilisée
- ☐ Parce que j'ai besoin d'une voiture partagée pour mon travail
- ☐ Autre (précisez)

A5 Si aucun service de voitures partagées n'était disponible en région bruxelloise, vous ou votre ménage aurait-il (r)acheté une voiture ?

- ☐ Certainement
- ☐ Probablement
- ☐ Probablement pas
- ☐ Certainement pas

B. NOTORIETE & USAGE

FILTRE : pour le service de voitures partagées de la source de recrutement ou à défaut, un de ceux utilisés sélectionné sur base des quotas si celui de la source n'est pas utilisé actuellement en A2

B2 Dans quelle mesure êtes-vous satisfait(e) de XXX par rapport aux critères suivants ?

	Très satisfait(e)	Plutôt satisfait(e)	Pas très satisfait(e)	Pas satisfait(e) du tout	Pas concerné(e)
Satisfaction globale	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
La proximité des véhicules de mon point de départ	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
La disponibilité des voitures pendant les heures de pointe en semaine	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
La disponibilité des voitures en journée en dehors des heures de pointe en semaine	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
La disponibilité des voitures en journée le week-end	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
La disponibilité des voitures en soirée ou la nuit en semaine	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
La disponibilité des voitures en soirée ou la nuit le week-end	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
La disponibilité des voitures durant les congés scolaires	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
L'étendue de la zone desservie	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
La qualité du service de réservation (app, call center)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Repérage des véhicules dans l'espace public	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
La diversité des formules tarifaires	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Le prix du service	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
La diversité des modèles proposés (berline, break, utilitaire...)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
La disponibilité des véhicules de type familial (break, mono volume)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
La disponibilité des véhicules utilitaires (fourgonnette, camionnette)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
L'équipement des véhicules	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
La qualité des informations disponibles à bord du véhicule (fonctionnement du véhicule, carburant...)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Possibilité de donner son avis ou de signaler les éventuels problèmes observés	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
L'état des véhicules proposés (propreté, état technique)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

C. DERNIER DEPLACEMENT

C1 À quand remonte votre dernier déplacement avec une voiture partagée de XXX pour vous déplacer en région bruxelloise ou à partir / à destination de la région bruxelloise ?

- ☐ Une semaine ou moins
- ☐ Moins d'un mois
- ☐ 1 à 2 mois
- ☐ 2 à 3 mois
- ☐ Plus de 3 mois

C2 À quel moment avez-vous commencé ce déplacement avec une voiture partagée de Cambio ?

- ☐ En journée pendant les heures de pointe en semaine
- ☐ En journée en dehors des heures de pointe en semaine
- ☐ En journée le week-end (ou jour férié)
- ☐ En soirée ou la nuit en semaine
- ☐ En soirée ou la nuit le week-end (ou jour férié)
- ☐ Je ne sais plus

C3 Quel était votre lieu de départ pour rejoindre la voiture partagée de XXX ?

- ☐ Mon domicile
- ☐ Mon lieu de travail
- ☐ Autre
- ☐ Je ne sais plus

C4 Comment vous êtes-vous rendu jusqu'au lieu de prise en charge de la voiture partagée ?
Si vous avez utilisé plusieurs modes de déplacement, merci de sélectionner d'abord celui que vous avez utilisé en 1er lieu, puis celui en 2ème lieu et ainsi de suite.
Plusieurs réponses possibles

- ☐ À pied
- ☐ En transports en commun (métro, trams ou bus)
- ☐ Avec un vélo du ménage, électrique ou non
- ☐ Avec un vélo partagé (Villo, Dott, Bolt, Tier...)
- ☐ Avec une trottinette du ménage
- ☐ Avec une trottinette partagée (Dott, Lime, Bolt, Tier...)
- ☐ En train
- ☐ En moto ou en scooter du ménage
- ☐ En taxi ou Uber
- ☐ Avec une voiture du ménage comme conducteur ou passager
- ☐ Une personne, non membre de mon ménage, m'a déposé en voiture
- ☐ Autre (précisez)
- ☐ Je ne sais plus

C5 Quelle était la distance approximative entre votre lieu de départ et le lieu de prise en charge de la voiture partagée ?

- ☐ Moins de 200 mètres
- ☐ Entre 200 et 500 mètres
- ☐ Entre 500 mètres et 1 km
- ☐ Entre 1 et 2 km
- ☐ Plus de 2 km
- ☐ Je ne sais plus

C6 La distance que vous avez dû parcourir entre votre lieu de départ et le lieu de prise en charge de la voiture partagée était-elle selon vous ... ?

- ☐ acceptable
- ☐ un peu longue
- ☐ trop longue

C7 Quel était le motif principal de ce dernier déplacement ?

- ☐ Trajets domicile / travail
- ☐ Trajet domicile / école ou université
- ☐ Véhiculer des personnes à mobilité réduite (personnes âgées ou handicapées)
- ☐ Conduire ou aller chercher un proche (à l'exclusion de personnes âgées ou handicapées)
- ☐ Déplacement professionnel (livraisons, rendez-vous...)
- ☐ Visite à des proches (amis, famille...)
- ☐ Faire du shopping, des courses
- ☐ Déplacer des objets encombrants

- ☐ Rendez-vous médical
- ☐ Activités sportives ou de loisirs **en journée**
- ☐ Activités sportives ou de loisirs **en soirée (sport, cinéma, discothèque, restaurant...)**
- ☐ Apprendre à conduire
- ☐ Trajet vers un aéroport pour un déplacement en avion
- ☐ Trajet vers une gare ferroviaire ou routière pour un déplacement en train/autocar
- ☐ Partir en voiture en week-end ou en vacances à l'extérieur de Bruxelles
- ☐ Je ne sais plus
- ☐ Autre (précisez)

C8 Quelle est la raison principale pour laquelle vous avez choisi XXX pour effectuer ce dernier déplacement ?

- ☐ C'était le véhicule le plus proche de l'endroit où je me trouvais
- ☐ Le modèle de véhicule proposé correspondait davantage à mes besoins
- ☐ C'était l'offre la moins chère
- ☐ Je ne devais faire qu'un aller simple sans retour à mon lieu de départ
- ☐ C'est le seul service de voitures partagées auquel je suis affilié
- ☐ Je ne sais plus
- ☐ Autre (précisez)

C9 Si aucune voiture partagée de XXX n'avait été disponible pour effectuer ce dernier déplacement, comment auriez-vous effectué ce trajet ?

1 seule réponse possible

- ☐ Avec une voiture du ménage
- ☐ Avec une voiture d'une connaissance (voisin, famille)
- ☐ Avec une voiture partagée d'un autre fournisseur
- ☐ Avec une voiture de location (Rent a Car, Hertz...)
- ☐ En taxi
- ☐ En transports en commun (métro, trams ou bus)
- ☐ Avec un vélo du ménage, électrique ou non
- ☐ Avec un vélo partagé (Villo, Dott, Bolt, Tier...)
- ☐ Avec une trottinette du ménage, électrique ou non
- ☐ Avec une trottinette partagée en flotte libre (Dott, Lime, Bolt, Tier...)
- ☐ En train
- ☐ En moto ou un scooter du ménage
- ☐ À pied
- ☐ J'aurais renoncé à faire ce déplacement
- ☐ Autre (précisez)
- ☐ Activités sportives ou de loisirs **en soirée (sport, cinéma, discothèque, restaurant...)**
- ☐ Apprendre à conduire
- ☐ Trajet vers un aéroport pour un déplacement en avion
- ☐ Trajet vers une gare ferroviaire ou routière pour un déplacement en train/autocar
- ☐ Partir en voiture en week-end ou en vacances à l'extérieur de Bruxelles
- ☐ Je ne sais plus
- ☐ Autre (précisez)

D.AUTOPARTAGE ET POSSESSION AUTOMOBILE

D1 De combien de voitures votre ménage dispose-t-il actuellement ?

Prenez en compte toutes les voitures et les camionnettes dont vous ou un autre membre de votre ménage êtes propriétaire, en leasing privé de longue durée et les véhicules de société mis à disposition par l'employeur

- ☐ Aucune
- ☐ 1
- ☐ 2
- ☐ 3 ou plus

D2 De combien de voitures votre ménage disposait-il AVANT que vous n'utilisiez les services de voitures partagées ?

- ☐ Aucune
- ☐ 1
- ☐ 2
- ☐ 3 ou plus

D3 Depuis que vous utilisez les services de voitures partagées, votre ménage s'est-il séparé d'un ou de plusieurs voitures ?

- ☐ Oui, une voiture
- ☐ Oui, plusieurs voitures
- ☐ Non

Si Oui en D3

D4 Dans quelle mesure votre utilisation des services de voitures partagées a-t-elle joué un rôle dans cette décision de vous séparer d'une ou de plusieurs voitures ?

- ☐ C'est la raison principale
- ☐ C'est un facteur parmi d'autres mais pas la raison principale
- ☐ Ça n'a joué aucun rôle

Si Oui en D3

D5 De quel(s) type(s) étai(en)t le(s) voiture(s) dont votre ménage s'est séparé ?

Plusieurs réponses possibles

(3 réponses maximum)

- ☐ Citadine
- ☐ Familiale
- ☐ Utilitaire (fourgonnette, camionnette...)
- ☐ Autre (précisez)

Si Oui en D3

D6 Combien de kilomètres rouliez-vous avec la dernière voiture dont votre ménage s'est séparé ?

- ☐ Moins de 5000 km/an
- ☐ Entre 5000 km et 10000 km/an
- ☐ Entre 10000 km et 20000 km/an
- ☐ Plus de 20000 km/an

FILTRE : si réponse autre que aucune en D1

D7 Votre ménage pourrait-il (encore) se séparer d'une voiture dans les prochains mois ou années ?

- ☐ Certainement
- ☐ Probablement
- ☐ Certainement pas
- ☐ Probablement pas

FILTRE : si réponse autre que aucune en D1**D8 Vous arrive-t-il de partager une voiture de votre ménage via une plateforme telle que Cozywheels ou GetAround ?**

- ☐ Oui, régulièrement
- ☐ Oui, de temps en temps
- ☐ Je l'ai déjà fait par le passé mais plus maintenant
- ☐ Non

FILTRE : oui en D8**Présenter les réponses en ordre aléatoire****D9 Pour quelles raisons partagez-vous la voiture de votre ménage ?**

Parmi toutes les raisons ci-dessous, sélectionnez les 3 raisons les plus importantes pour vous en commençant par la 1ère, puis la 2ème et la 3ème.

- ☐ Parce que ma situation professionnelle a changé (changement d'emploi, perte de la voiture de fonction, obtention d'un budget de mobilité, ...)
- ☐ Parce que ma situation de vie a changé (résidence centrale, cohabitation avec d'autres personnes, ...)
- ☐ Parce que ma situation familiale a changé (agrandissement de la famille, départ des enfants, divorce, ...)
- ☐ Parce que la situation de la circulation dans mon quartier a changé (plan de circulation, LEZ, places de stationnement supprimées, ...)
- ☐ Parce que je savais que d'autres personnes dans mon quartier voulaient utiliser ma voiture / Pour récupérer les frais de ma voiture
- ☐ Pour faire rouler davantage ma voiture
- ☐ Pour obtenir une place de stationnement permanente ou une carte de stationnement pour ma voiture
- ☐ Parce que c'est meilleur pour l'environnement (qualité de l'air, meilleure utilisation des ressources)
- ☐ Parce que cela a un impact positif sur mon quartier (plus d'espace dans la rue, plus de cohésion sociale)
- ☐ Parce que j'ai reçu une subvention pour partager ma voiture
- ☐ Parce que je n'utilise pas beaucoup ma voiture
- ☐ Pour mieux rentabiliser ma voiture
- ☐ Pour réduire les frais (taxe, assurance, ...)
- ☐ Autre (précisez)
- ☐ Aucune de ces raisons

E.PREFERENCE DECLAREE**E1 Si un nouveau service de voitures partagées devait apparaître en région bruxelloise, que devrait-il vous proposer en priorité pour vous inciter à l'utiliser?**

Parcourez tous les arguments ci-dessous et sélectionnez celui qui vous intéresse le plus en 1er, puis la 2ème et ainsi de suite

- ☐ Des tarifs plus avantageux que l'offre actuelle
- ☐ Des modèles de véhicules plus grands (breaks, véhicules adaptés PMR, véhicules à 7 places...)
- ☐ Des sièges enfants
- ☐ Des possibilités d'équipements additionnels (barres de toit, porte-vélo, attache-remorque...)
- ☐ La possibilité de pouvoir s'inscrire à / utiliser un service de voitures partagées sans devoir posséder de smartphone
- ☐ La possibilité de réserver une voiture via une centrale téléphonique
- ☐ La possibilité de louer/ouvrir une voiture via une carte MoBIB
- ☐ La possibilité de réserver une voiture sur une longue durée (> 2 semaines consécutives)
- ☐ Autre (précisez)
- ☐ Je ne sais pas

E2 Si les arguments qui vous intéressent le plus devaient être rencontrés, envisageriez-vous de vous séparer d'une ou de plusieurs voiture de votre ménage ?

- ☐ Certainement
- ☐ Probablement
- ☐ Certainement pas
- ☐ Probablement pas

F.UTILISATION DES AUTRES MODES DE TRANSPORT

F1 Disposez-vous d'un ou plusieurs abonnements de transports en commun (STIB, SNCB, De Lijn, TEC) pour vous déplacer dans la région bruxelloise ?

- ☐ Oui, un abonnement
☐ Oui, plusieurs abonnements
☐ Non

F2 A quelle fréquence utilisez-vous habituellement les modes de déplacement suivants pour vous déplacer dans la région bruxelloise ?

	Chaque jour	Une à plusieurs fois par semaine	Une à plusieurs fois par mois	Une à plusieurs fois par an	Jamais ou moins d'une fois par an
La marche à pied, y compris assistée (ex.: chaise roulante)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Les trains	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Métro, trams ou bus	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Une voiture du ménage	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Un vélo du ménage	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Un vélo partagé (Villo, Dott, Bolt...)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Une trottinette du ménage	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Une trottinette partagée (Dott, Lime, Bolt...)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Une moto ou un scooter du ménage	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

F3 Utilisez-vous les modes de déplacement suivants plus, autant ou moins qu'avant pour vous déplacer dans la région bruxelloise depuis que vous utilisez les services de voitures partagées ?

	Plus qu'avant	Autant qu'avant	Moins qu'avant
La marche à pied, y compris assistée (ex.: chaise roulante)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Les trains	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Métro, trams ou bus	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Une voiture du ménage	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Un vélo du ménage	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Un vélo partagé (Villo, Dott, Bolt...)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Une trottinette du ménage	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Une trottinette partagée (Dott, Lime, Bolt...)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Une moto ou un scooter du ménage	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

G.PROFIL DES REPONDANTS

G1 Etes-vous ?

- ☐ Une femme
- ☐ Un homme
- ☐ Autre – Préfère ne pas répondre

G2 Dans quelle tranche d'âge vous situez-vous ?

- ☐ Moins de 20 ans
- ☐ Entre 20 et 24 ans
- ☐ Entre 25 et 29 ans
- ☐ Entre 30 et 34 ans
- ☐ Entre 35 et 39 ans
- ☐ Entre 40 et 44 ans
- ☐ Entre 45 et 49 ans
- ☐ Entre 50 et 54 ans
- ☐ Entre 55 et 59 ans
- ☐ Entre 60 et 64 ans
- ☐ Entre 65 et 69 ans
- ☐ Entre 70 et 74 ans
- ☐ 75 ans et plus

G3 Quelle est votre situation professionnelle actuelle ?

- ☐ Profession libérale (médecin, avocat(e), architecte, ...)
- ☐ Artisan(e), commerçant(e), free-lance, indépendant(e)
- ☐ Dirigeant(e) de société, membre de la direction générale
- ☐ Cadre supérieur(e) ou moyen
- ☐ Employé(e), fonctionnaire
- ☐ Ouvrier, ouvrière
- ☐ Autre activité professionnelle
- ☐ Etudiant(e)
- ☐ Chômeur, chômeuse, en recherche d'emploi
- ☐ (Pré) Retraité(e)
- ☐ Autre sans activité professionnelle

G4 Quel est le diplôme le plus élevé que vous ayez obtenu ?

- ☐ Aucun
- ☐ Primaire ou secondaire inférieur
- ☐ Secondaire supérieur
- ☐ Supérieur de type court (Bachelor, Candidature)
- ☐ Supérieur de type long (Master, Licence, Doctorat)
- ☐ Autre

G5 Quel est le code postal de votre lieu de résidence principale en Belgique ?

(doit être 1000 entre 9999)

Si CP BXL 19C

G6 Quel est l'arrêt de transport public le plus proche de votre lieu de résidence principale ? Sélectionnez le nom de l'arrêt le plus proche dans la liste ci-dessous :

G7 De combien de personnes se compose votre ménage vous y compris ?

Par ménage, on entend toutes les personnes qui vivent le plus souvent avec vous sous le même toit

- ☐ 1
- ☐ 2
- ☐ 3
- ☐ 4

FILTRE : si au moins 2 personnes dans le ménage en G7

G8 Combien des membres de votre ménage sont des enfants de moins de 18 ans ?

- ☐ 0
- ☐ 1
- ☐ 2
- ☐ 3
- ☐ 4
- ☐ 5 ou plus

G9 Quel est le revenu net dont dispose votre ménage chaque mois, toutes sources confondues ?

Cette question est posée parce que les autorités bruxelloises considèrent qu'il est important que les offres de services de voitures partagées soient accessibles à tous, quels que soient les revenus des ménages. Cette information est importante pour les pouvoirs publics de sorte qu'ils puissent mener une politique de mobilité qui tienne compte de la situation de tous les habitants.

- ☐ Jusqu'à 2.000 €
- ☐ De 2.001 à 3.000 €
- ☐ De 3.001 à 5.000 €
- ☐ Plus de 5.000 €
- ☐ Je ne sais pas
- ☐ Je préfère ne pas répondre

G10 Depuis quand êtes-vous titulaire d'un permis de conduire pour un véhicule à moteur (moto, voiture...) ?

- ☐ Moins d'un an
- ☐ Entre 1 et 3 ans
- ☐ Entre 4 et 5 ans
- ☐ Entre 6 et 10 ans
- ☐ Plus de 10 ans