

4 octobre 2018
IBEN n°11-2018

ING Belgian Economic Newsletter

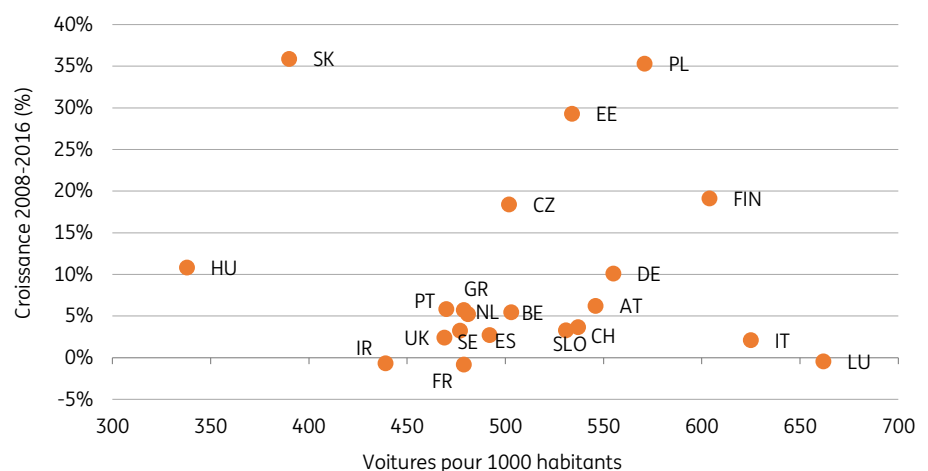
Les Belges peu férus de voitures partagées

Les voitures partagées existent en Belgique depuis une quinzaine d'années et font désormais partie intégrante de l'offre de mobilité. L'offre croissante semble rendre le marché très concurrentiel. L'ING International Survey¹ a demandé aux Belges ce qu'ils en pensaient et il en ressort que leur enthousiasme est un des moins élevés des pays européens. Les problèmes liés au partage, abordés dans l'enquête, ne sont pas encore tous résolus. L'apparition des voitures autonomes, à partir de 2025, pourrait toutefois donner un nouvel essor au secteur.

Des besoins toujours plus grands

Les besoins en termes de mobilité augmentent partout en Europe, y compris en Belgique, où le nombre de voyageurs-kilomètres (la distance totale parcourue par tous les passagers sur le territoire au cours d'une année) devrait encore augmenter de 20% entre 2010 et 2030 pour atteindre 132 milliards de voyageurs-kilomètres (Cf. Graphique 2), soit une augmentation similaire à celle observée entre 1990 et 2010. Par ailleurs, le moyen de transport le plus utilisé des Belges pour parcourir ces kilomètres reste la voiture : dans notre enquête, à la question de savoir quel était le moyen de transport qu'ils avaient principalement utilisé au cours des derniers mois, 70% des répondants ont répondu la voiture contre 14% pour les transports en commun (des proportions qui passent à 53%/32,3% à Bruxelles).

Gr 1 Nombre de voitures pour 1000 habitants et croissance en Europe



Source: Eurostat (PT: 2010-2016)

La majorité des Belges adultes possède un permis de conduire et une voiture (c'est le cas de 80% des répondants dans notre enquête) et la Belgique est un pays qui compte 503 voitures pour 1000 habitants. C'est un chiffre qui a eu tendance à se stabiliser ces

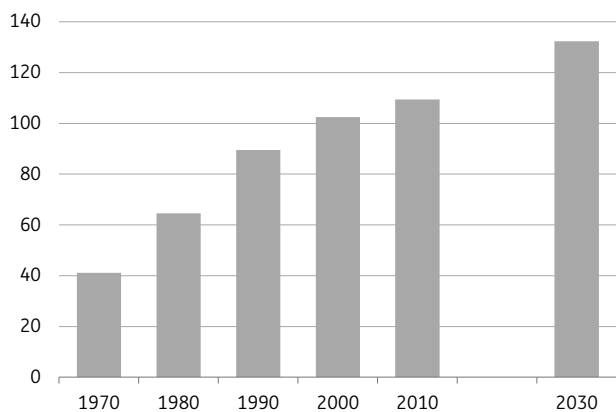
Julien Manceaux
Senior Economist
Brussels +32 2 547 33 50
Julien.Manceaux@ing.be

¹ L'ING International Survey (IIS) est menée simultanément par Ipsos dans 15 pays auprès de 1000 personnes par pays. Pour cette enquête 14828 personnes ont été interrogées entre le 26 mars et le 6 avril 2018.

dernières années, contrairement à ce qui s'observe dans d'autres pays, notamment dans l'est de l'Europe (Cf. graphique 1). Cela montre que les ventes de voitures sont désormais liées uniquement au renouvellement du parc automobile (8% du parc renouvelé en 2016) et à la croissance de la population, une tendance que nous chiffrons à 530.000 véhicules de plus à l'horizon 2025 en Belgique dans une étude récente².

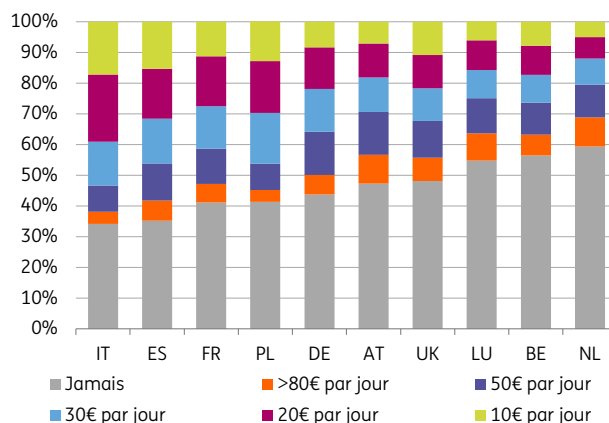
Mais cette croissance est-elle réaliste ? Une des questions soulevées dans cette note est justement de savoir si l'évolution des solutions de mobilité alternatives ne pourrait pas modifier cette évolution de la demande, poussant l'offre d'automobiles à s'adapter.

Gr 2 Belgique: évolution des voyageurs-kilomètres



Source: Bureau Fédéral du Plan

Gr 3 Les Belges peu enclins à prêter leur voiture



Source: ING International Survey 2018

En particulier, au vu du budget que représente une voiture, on pourrait penser que les concepts de voitures partagées pourraient avoir le vent en poupe dans les prochaines années. Dans ce qui suit, nous définissons ce concept et en montrons l'importance en Belgique (1). Toutefois, notre enquête montre un intérêt somme toute limité des Belges pour ces solutions à l'heure actuelle (2). Notre enquête montre ainsi qu'un certain nombre de problèmes restent à solutionner pour convaincre le plus grand nombre (3). Cependant, les prévisions sont optimistes quant à la croissance du phénomène des voitures partagées dans le futur, notamment avec l'apparition des voitures autonomes après 2025 (4). D'ici là, les difficultés rencontrées par certains opérateurs montrent que le « business model » parfait n'existe pas encore pour y parvenir.

La voiture partagée en quelques mots

La définition de la voiture partagée utilisée ici est celle d'un « accès par abonnement à une flotte de voitures en libre-service, disponibles pour des périodes et des distances courtes pour lesquelles l'utilisateur (particulier ou entreprise) paye un surcoût par heure et/ou par kilomètre parcouru ».

Le critère de la période/distance courte élimine donc du champ d'analyse les loueurs d'automobiles professionnels, ce qui n'empêche pas ces derniers d'intégrer peu à peu les concepts de voitures partagées à leur activité. Europcar a ainsi lancé Ubeeqo début 2016, peu de temps après que Sixt ait interrompu son service Sixti (lancé en 2003 et proposant de la location de très courte durée) après quelques années et cédé ses parts du système DriveNow à BMW (la joint-venture existait depuis 2011). Le groupe Hertz propose le service « 369 » pour des locations de courte durée (de 3, 6 ou 9 heures). Le groupe Avis/Budget a quant à lui fait l'acquisition de la start-up américaine Zipcar dès 2013. Les loueurs traditionnels sont donc bien présents sur ce marché depuis le début.

On distinguera deux grandes familles de voitures partagées : d'une part les centrales permettant à des particuliers de mettre en location leur propre voiture lorsqu'ils n'en ont

² ING Belgian Economic Newsletter du 14/3/2017 "Motorshow", [téléchargeable ici](#)

pas l'usage. Généralement, cela se fait grâce à un simple boîtier électronique installé à bord et une assurance commune à tous les loueurs particuliers. D'autre part les flottes professionnelles où les voitures se louent soit à des endroits précis (stations d'enlèvement ou de dépôt), soit sur la voie publique.

Selon Bloomberg New Energy Finance, il y a une croissance exponentielle de la flotte de voitures partagées en Europe et du nombre d'utilisateurs. Le nombre d'utilisateurs aurait ainsi doublé, de 5,1 millions à 11,5 millions entre 2016 et 2018 tandis que le nombre de véhicules concernés seraient passés de 132.000 à 373.000. A elle seule, l'Allemagne compte 2,1 millions d'utilisateurs et près de 18.000 véhicules partagés.

Il faut noter que la majorité des voitures partagées le sont dans le cadre de centrales de prêts entre particuliers : les flottes professionnelles proposent à l'échelle européenne à l'heure actuelle seulement 47.000 véhicules, dont 15.000 seulement peuvent être loués sur la voie publique, les autres (32.000) se logeant dans des stations ad hoc. Dès lors, les centrales de prêts entre particuliers représentent environ 326.000 véhicules, soit un peu plus de 4 véhicules pour 10.000 habitants en Europe.

La voiture partagée en Belgique

En Belgique, les plateformes de partage de voitures entre particuliers sont soit des acteurs européens comme CarAmigo (également présent au Portugal et en Roumanie) et Drivy (présent dans la plupart des pays européens), ou typiquement belges, comme Wibee qui encourage le prêt entre voisins. Ces trois acteurs représentent environ 4.000 véhicules. Il faut ajouter à ceux-ci de nouvelles plateformes flamandes comme Bolidos ou Cozycar (également présente en Wallonie depuis 2013 et à Bruxelles depuis 2015). L'évolution en Belgique est donc similaire à ce qui est observé ailleurs en Europe, soit en moyenne environ 4 voitures partagées entre particuliers pour 10.000 habitants (pour 5030 voitures particulières pour 10.000 habitants – voir Graphique 1). C'est beaucoup moins qu'en France où la formule rencontre un franc succès, plusieurs villes proposant plus de 15 voitures partagées pour 10.000 habitants). Dans notre enquête, on constate en outre que les Belges sont parmi les Européens à être les moins prêts à partager leur véhicule, et pour des montants supérieurs à la moyenne (Cf. Graphique 3).

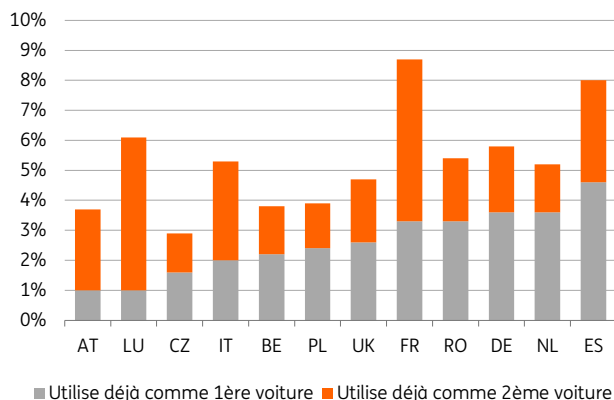
A côté de ces plateformes, on retrouve les gestionnaires de flottes. Ceux qui possèdent des stations tout d'abord, où les utilisateurs prennent et déposent les véhicules. Cela a commencé avec Cambio (il y a 16 ans) qui possède aujourd'hui une flotte d'environ 1200 véhicules occupant des stations dédiées. Des stations d'Ubeeqo - la filiale d'Europcar lancée en 2016 - fleurissent actuellement un peu partout tandis que les stations de voitures électriques Zencar (86 à Bruxelles) étaient déjà bien connues du public bruxellois depuis 2011. On notera enfin que le loueur Avis gère depuis 2013 la flotte Belge de Zipcar d'environ 250 véhicules (qui stationnent dans des zones définies plutôt que dans des stations fixes).

Il y a ensuite les plateformes qui disséminent leurs véhicules sur l'espace public. Cela n'a pas concerné les automobiles tout de suite. La solution a d'abord connu ses heures de gloire dans les villes du sud de l'Europe, littéralement inondées de scooters en libre-service. Chez nous, seul Scooty (également Europcar), est visible à Bruxelles et Anvers mais les offres de vélos partagés se sont multipliées, ainsi que, dernièrement, celles de trottinettes électriques. Pour les voitures, les systèmes sont plus récents (2016), et les véhicules concernés sont issus non pas de loueurs traditionnels mais de grandes marques : ailleurs en Europe le groupe Mercedes a lancé Car2go et en Belgique le groupe BMW a repris DriveNow (au groupe Sixt) et opère 300 véhicules à Bruxelles tandis que D'Ieteren, importateur de VW en Belgique, a lancé Poppy (350 véhicules électriques à Anvers).

Le paysage est donc large et semble concurrentiel. Pourtant, notre enquête place les Belges parmi les moins enthousiastes des Européens. Ils semblent être

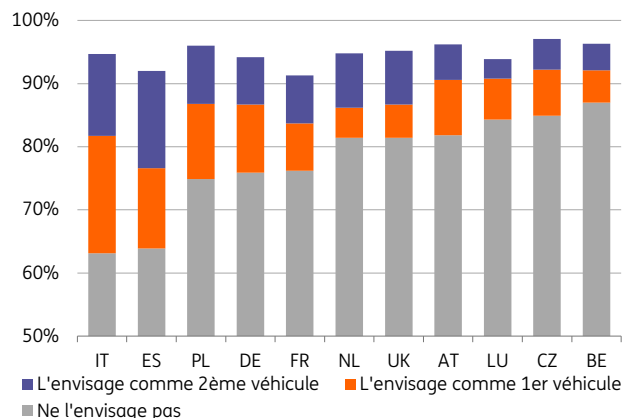
proportionnellement moins enclins à l'utiliser (Cf. Graphique 4), en particulier comme second véhicule alors que les Luxembourgeois par exemple utilisent plus la voiture partagée comme seconde voiture. De même, quant à savoir s'ils seraient prêts à envisager le carsharing, ils sont également, avec les Tchèques, les moins enthousiastes (Cf. Graphique 5). Pourquoi est-ce le cas ?

Gr 4 % des répondants utilisateurs de voitures partagées comme 1^{ère} ou 2^{ème} voiture



Source: ING International Survey 2018

Gr 5 En Belgique, peu sont prêts à tenter l'aventure



Source: Source: ING International Survey 2018

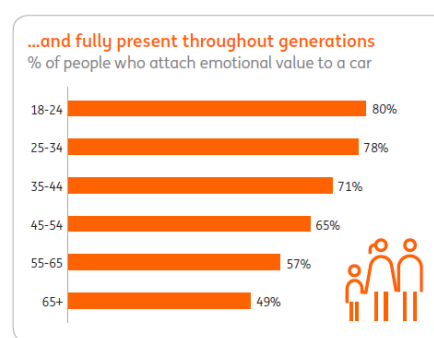
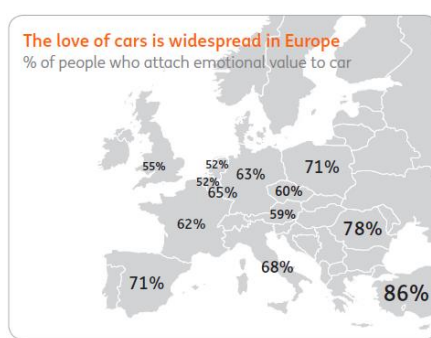
Les obstacles au partage de véhicule

Dans l'illustration ci-dessous, on constate que les Européens en général aiment leur voiture et y attachent une valeur émotionnelle. Ils aiment le plaisir de conduire et l'espace que leur procure leur véhicule personnel. Cette valeur émotionnelle n'est d'ailleurs pas le fait d'une génération : toutes les classes d'âges dans notre enquête sont concernées, hormis peut-être les plus âgés. Cependant, on constate que les Belges sont, avec les Hollandais, ceux qui attachent le moins de valeur émotionnelle à leur voiture (Cf. la petite carte ci-dessous).

Europeans are attached to their cars and like to drive

What car 'lovers' like: (ranked)

- 1 driving pleasure
- 2 my personal space
- 3 car design
- 4 image enhancing
- 5 status symbol



Source : ING « Unlocking Carsharing » (Octobre 2018)

Le manque d'appétit des Belges pour le partage de voiture n'est donc pas le fait de leur amour pour la voiture. Une explication est sans doute la part importante des voitures de sociétés dans notre parc automobile (15%). Le fait d'en disposer implique que seule la question d'une seconde voiture, éventuellement partagée, se pose.

Mais il y a également des facteurs liés à l'expérience d'usage des voitures partagées et/ou à l'idée que s'en font les utilisateurs potentiels. Nous avons en effet constaté dans notre enquête qu'en général les coûts du système ne sont le principal obstacle à l'adoption. L'expérience par contre pose problème et en particulier l'accessibilité générale du service (la proximité des véhicules, leur nombre, leur fiabilité mais aussi celle des systèmes de connexion). En Belgique, c'est surtout le coût et la mise à disposition (respectivement 14% et 8,6% des répondants) qui sont en tête des problèmes.

Un potentiel élevé... pour un business model qui reste à développer

Il semble donc qu'à l'heure où la voiture partagée est sous le feu de la concurrence d'autres types de véhicules (scooters, vélos, trottinettes) et d'autres acteurs (Uber), il reste des obstacles à surmonter quant à la qualité du service, vécue ou perçue, et à sa rentabilité. Le business model de la voiture partagée fait en effet face à une double difficulté : la variabilité de la demande journalière (pour une offre de véhicules constante sur une journée) et les aléas du libre-service (le fait que les utilisateurs eux-mêmes ont le contrôle de la plupart des opérations clés réduit la confiance des autres utilisateurs et des utilisateurs potentiels).

Il semble que très peu d'acteurs aient réellement pu faire face à cela. L'exemple le plus retentissant est Zipcar, start-up américaine dont la valorisation est montée en flèche à ses débuts, sans que le business model ne fasse véritablement ses preuves. Zipcar finira racheté en 2013 par le groupe Avis/Budget après une chute de 72% de son cours de bourse (pour un demi-milliard d'USD). Le modèle ne semble donc survivre qu'au sein de grands groupes automobiles, de grands loueurs traditionnels (qui disposent de larges flottes de véhicules citadins peu âgés) ou d'opérateurs publics.

Ainsi, à Bruxelles, Cambio est par exemple détenue à 49% par la Stib et à 51% par Cambio Belgique (elle-même détenue par Taxistop, Cambio Allemagne, la SNCB et VAB), en Wallonie, les TEC en détiennent 25% et en Flandre, De Lijn en détient 65%. Cambio a semble-t-il dégagé plusieurs années bénéficiaires et semble ainsi avoir trouvé un équilibre délicat entre masse critique et qualité du service, sans toutefois être une initiative complètement privée.

En France, l'échec retentissant du modèle Autolib' malgré ses 140.000 abonnés à Paris montrent combien l'équilibre est difficile à atteindre : le déficit cumulé prévu sur la période 2011-2023 était, au moment d'arrêter l'activité, de 300 millions d'euros, cinq fois plus que le maximum admis dans le contrat conclu entre le groupe Bolloré et la ville de Paris. Le cœur du problème d'Autolib s'est révélé être le manque de régularité des utilisateurs suite à l'apparition d'autres solutions, notamment Uber et BlablaLines (l'offre de la start-up pour les trajets domicile-travail). Le nombre de partage par Autolib' était ainsi tombé à moins de 4 par jour en 2017.

Si la technologie permet d'augmenter la qualité du service et que certaines applications par les réseaux sociaux pourraient permettre d'augmenter la confiance dans le système (grâce à des systèmes de contrôle des utilisateurs et des systèmes de mesure de la réputation par exemple), le business model des voitures partagées doit encore évoluer et se transformer. L'étude développée par ING montre que c'est surtout le développement des voitures autonomes qui réduira la demande de nouveaux véhicules après 2025 et permettra de tripler la flotte de voitures partagées entre 2025 et 2035, mais le car sharing aura sans doute alors un autre visage...

Pour en savoir plus, découvrez l'étude complète en [cliquant ici](#).

Disclaimer

Cette publication a été préparée par la division d'analyse économique et financière de ING Belgique S.A. ("ING") exclusivement à titre d'information, sans tenir compte des objectifs d'investissement, de la situation financière ou des moyens d'un utilisateur en particulier. Les informations dans cette publication ne constituent ni une recommandation de placement, ni un conseil fiscal, juridique ou en investissement, ni une offre ou une incitation à acheter ou vendre des instruments financiers. Même si toutes les précautions ont été prises pour assurer que les informations contenues dans ce document ne soient ni erronées, ni trompeuses au moment de la publication, ING ne peut pas garantir l'exhaustivité ni l'exactitude des informations communiqués par des tiers. ING ne peut pas être tenue pour responsable d'éventuelles pertes directes ou indirectes suite à l'utilisation de cette publication, sauf faute grave. Les opinions, prévisions ou estimations sont uniquement celles du ou des auteurs à la date de la publication et peuvent être modifiées sans préavis, sauf indication contraire.

La distribution de cette publication peut faire l'objet de restrictions légales ou réglementaires dans certains états et les personnes qui entrent en possession de celle-ci doivent se renseigner à propos de ces restrictions et les respecter.

Cette publication est soumise à la protection du copyright et des droits des bases de données et ne peut être reproduite, distribuée ou publiée par quiconque, quel que soit l'objectif, sans l'accord préalable explicite et écrit de ING. Tous les droits sont réservés. L'entité juridique responsable de la publication ING Belgique S.A. est agréée par la Banque Nationale de Belgique et est supervisée par la Banque Centrale Européenne (BCE), la Banque Nationale de Belgique (BNB) et l'Autorité des Services et Marchés Financiers (FSMA) . ING Belgique S.A. est enregistrée en Belgique (n° 0403.200.393) au registre des personnes morales de Bruxelles

À l'attention des investisseurs américains : toute personne qui souhaite discuter de cette publication ou effectuer des transactions dans un titre mentionné dans ce document doit prendre contact avec ING Financial Markets LLC, qui est membre de la NYSE, la FINRA et la SIPC et qui fait partie de ING, et qui a accepté la responsabilité de la distribution de ce document aux États-Unis conformément aux dispositions en vigueur.

Editeur responsable : Peter Vanden Houte, Avenue Marnix 24, 1000 Bruxelles, Belgique.