

21-03-2024

**EUROP ASSISTANCE PRESENTE SON TROISIEME  
BAROMETRE BELGE DE LA MOBILITE****Malgré de nouveaux incitants, plusieurs obstacles et réticences entravent  
toujours l'adhésion des Belges à la transition  
vers une mobilité alternative.****Contacts presse :****Xavier Van Caneghem**  
PR & Market Analyst  
0473.46.82.00**Chloé Saucin**  
DGA  
0471.30.08.13  
chloe.saucin@dentonsgl  
obaladvisors.com

Depuis le lancement de son premier « Baromètre de la mobilité » en mars 2022, Europ Assistance Belgique a pour objectif de sonder la perception des Belges quant à la mobilité durable et leur adhésion à la transition vers des modes de transport alternatifs. Chaque année l'attitude des Belges évolue au gré des événements économiques, des avancées technologiques et des initiatives mises en place par les pouvoirs publics. Comment les Belges ont-ils changé leurs perceptions et réflexions depuis le dernier baromètre ?

Et pourquoi Europ Assistance mène-t-elle une enquête sur la mobilité ? *“Aux côtés des différents acteurs concernés par la mobilité tels que les pouvoirs publics, les constructeurs, les assureurs et autres, Europ Assistance assume avoir aussi un rôle à jouer. Il convient à l'assistant – qui souffle ses 60 bougies cette année - d'anticiper les attentes et besoins de ses clients et de les aider à mener à bien la transition vers une mobilité plus douce”.*

**A ÉPINGLER :**

- **Seul un quart des Belges estiment que le passage à une mobilité 100% électrique se fera entre 2035 et 2040.** Pour les autres, cette transition se fera (beaucoup) plus tard, voire jamais.
- Pour 71 % des Belges, **vivre sans voiture** au quotidien pour tous leurs déplacements semble une solution irréaliste.
- **48% des Belges déclarent que leur prochain véhicule sera électrique.** Pour 22 % « certainement pas ». La crise énergétique a cependant moins d'impact sur cette décision que l'année passée.
- Comme les années précédentes, **les obstacles à l'achat** d'un véhicule électrique sont des prix moins élevés et une meilleure infrastructure routière. La rareté des bornes de recharge électrique constitue un moins grand problème.
- Plus de la moitié des Belges est disposé à consacrer **un budget identique** à celui de l'achat d'un véhicule thermique lors de l'achat d'un véhicule électrique, c.à.d. **en moyenne 32.500 €**. L'idée de bénéficier d'une prime à l'achat d'un véhicule électrique en 2024 est loin de séduire la majorité des Belges.
- 44 % des Belges s'attendent à **une détérioration de la mobilité dans les centres urbains ces prochaines années**, même si 52 % trouvent que la mobilité douce s'est améliorée dans les villes, essentiellement grâce à l'aménagement de la voie publique.

- **Le sentiment de dangerosité** de certains véhicules de mobilité douce, comme les trottinettes (électriques) ou les segways et les speeds pedelegs reste élevé.

## LES BELGES, L'ÉCOLOGIE ET LA MOBILITÉ DURABLE

### *L'écologie et la durabilité restent populaires*

---

La majorité des Belges est favorable à la promotion d'une mobilité plus durable. Tout comme pour l'écologie en général, 71 % des Belges accordent une (grande) importance à l'écologie et à la durabilité liée à leur mobilité. Même si les habitants (proches) des villes sont davantage persuadés que leurs habitudes de mobilité sont durables, 58 % des Belges estiment leurs habitudes parfois écologiques et durables. Seulement 29 % (-3 pts vs. 2023) des personnes interrogées jugent leurs propres actions bonnes pour la planète.

Par rapport à la mobilité, seulement 40 % des sondés diminuent leurs déplacements en véhicule thermique afin de réduire leur empreinte écologique, 15 % optent pour des déplacements en mobilité douce et 11 % déclarent voyager moins. 43 % des Belges interrogés se disent hostiles aux dernières évolutions en termes de mobilité !

*Ces résultats sont assez stables par rapport aux années précédentes et amènent Europ Assistance à estimer qu'il reste de la marge pour conscientiser davantage la population de l'utilité de la transition vers une mobilité durable.*

## LES BELGES ET LES CONTRAINTES LÉGALES POUR PROMOUVOIR LA MOBILITÉ DURABLE

### *38 % de la population sont enthousiastes face aux décisions politiques...*

---

Par rapport aux décisions politiques en matière de mobilité durable telles que la suppression du diesel ou l'augmentation des pistes cyclables, 38 % de la population se dit « enthousiaste » ! L'enthousiasme est plus élevé auprès des jeunes de moins de 35 ans (45 %) et chez les citadins (44 %). Les personnes plus âgées (+ 55 ans) semblent toutefois moins réfractaires que l'année passée (12 %, -6 pts).

### *... et jugent qu'il n'y a pas trop de contraintes en matière de mobilité*

---

27 % des Belges estiment que les décideurs politiques imposent trop de contraintes en termes de mobilité (soit une baisse de 3 pts comparé à l'année passée). La baisse est surtout sensible chez les urbains 19 % (-13 pts). Les plus âgés continuent à estimer que les contraintes sont trop nombreuses (34 %), même s'ils sont un peu moins nombreux que l'année passée (-3 pts).

*Un meilleur accompagnement et une communication plus claire à ce sujet pourraient probablement infléchir ces réticences.*

### *Une transition difficile pour les plus âgés et les habitants des zones rurales*

---

Pour 69 % des Belges, la promotion de la mobilité douce, telle que la mise en avant des modes de transports alternatifs, est perçue, comme un obstacle potentiel à leur mobilité quotidienne (-5 pts). Près de la moitié d'entre eux (47 %, -3 pts) continue à dire que cette transition sera compliquée pour eux. Comme les années précédentes, c'est le cas des personnes plus âgées (+ 55 ans, 54 %) et des habitants des zones rurales (55 %).

*Les Belges seraient-ils prêts à faire davantage d'efforts en faveur de la mobilité durable ?*  
Oui, pour autant que la transition vers des modes de transport alternatifs soit rendue moins compliquée. A titre d'exemple, les nouvelles règles contre les véhicules traditionnels à combustion sont vues par beaucoup comme une entrave à la mobilité quotidienne.

Selon les résultats, la transition pourrait se faire plus facilement si les pouvoirs publics offraient des stimulants financiers en la matière, comme une aide financière à l'achat d'une voiture électrique neuve (voir ci-dessous), une réduction fiscale à l'achat d'une telle voiture ou une diminution de la taxe de circulation pour les propriétaires de véhicules électriques.

## **LES BELGES ET LES VOITURES ELECTRIQUES**

### *Une mobilité 100% électrique d'ici 2035. Pas réaliste !*

---

24 % des Belges estiment que le passage à une mobilité électrique ne se fera pas avant 2035 pour les véhicules neufs. Les autres personnes interrogées s'attendent à ce que cette transition se fasse bien plus tard (2040 : 16 % / 2045 : 8 % / 2050 : 14 % / « jamais » : 17 %). Les jeunes sont significativement les plus optimistes.

Toutefois, la prochaine voiture de 48% des Belges sera électrique (+7 pts vs. 2023). 51 % des Belges affirment que l'achat d'un véhicule électrique est motivé par leur conviction écologique, 37 % par une obligation légale.

La dépendance du Belge à sa voiture reste grande : 71 % de la population qui dispose d'une voiture affirme ne pas pouvoir s'en passer. Et 47 % n'envisagent pas (encore) effectuer un long déplacement (comme pour les vacances) en véhicule électrique.

Tenant compte des prix élevés dus à l'inflation, les usagers modifient leur comportement. 64 % d'entre eux déclarent réduire leur vitesse de conduite, 48 % empruntent davantage les transports alternatifs, 32 % reportent leurs déplacements urgents et 18 % songent à faire du partage de véhicule pour augmenter leurs revenus. Ce comportement n'a pas changé depuis l'année passée.

### *L'achat d'une voiture électrique ? Les obstacles et les incitants*

---

**Les principaux obstacles à l'achat** d'une voiture électrique restent de loin son prix (75 %, +2 pts), suivi par le manque de stations de recharge (42 %, -6 pts, cet obstacle est moins prononcé d'année en année), et la difficulté de recharger la voiture à domicile (42

%, -1 pt). A noter que 21% indiquent la « dangerosité » d'un véhicule électrique (p.ex. un feu de batterie) comme un obstacle.

La crise énergétique reste également un facteur important (44 %), mais semble avoir moins d'impact sur cette décision que l'année passée (-18 pts).

Question prix d'achat : 81 % des Belges consacrerai(ent) un budget similaire ou supérieur à l'achat d'un véhicule électrique comparé à celui d'un véhicule thermique, soit pour 50 % d'entre eux un montant de max. 30.000 €. Le budget moyen est de 32.500 eur.

**Le principal incitant** pour faire le pas vers l'acquisition d'une voiture électrique est un prix d'achat moins élevé (au moment où la décision est prise de changer de véhicule) pour 47% des Belges (+11 pts). Ils seraient plus enclins à acheter une voiture électrique grâce à un soutien financier du gouvernement (39 %, +10 pts) et une meilleure infrastructure routière (40 %, +9 pts).

**L'effet d'une prime à l'achat** : Le Gouvernement flamand a débloqué un budget afin de soutenir financièrement les personnes qui achètent un véhicule électrique neuf en 2024. Ces personnes peuvent bénéficier d'une prime de 5.000 €. Comment cette prime est-elle perçue dans les différentes régions du pays ? Va-t-elle inciter beaucoup de personnes à acheter un véhicule électrique neuf cette année ?

La réponse est « oui » pour 18 % des habitants de Flandre (« non » à 52 % et sans opinion à 20 %). Une prime similaire n'inciterait que 30 % des Wallons à acheter un véhicule électrique cette année et 45 % de Bruxellois.

*Le prix d'achat reste un levier important. À ce titre, les constructeurs automobiles (fixation des prix et effet de la concurrence) et les pouvoirs publics (primes à l'achat) ont en main une des clés qui peuvent accélérer la transition vers une mobilité électrique ces prochaines années.*

## LES BELGES ET LA MOBILITE DOUCE

### *Le vélo (électrique) face à la voiture en ville ?*

---

Au quotidien, le moyen de transport numéro 1 reste la voiture (thermique ou électrique) pour 74 % des ménages belges. Toutefois, les néerlandophones sont plus nombreux à utiliser les vélos non électriques (30 % vs. 10 % pour les francophones).

Depuis 5 ans, le vélo électrique personnel, la marche à pied et les transports publics sont plus fréquemment utilisés au détriment de la voiture personnelle ou partagée. Malgré tout, la fréquence de l'utilisation de la voiture en ville reste élevée puisque 23 % l'utilisent tous les jours et 29 % plus d'une fois par semaine. On y trouve en majorité les ménages avec enfants (56 %), les 35-54 ans (58 %) et les francophones (63 % vs. 44 % des néerlandophones).

### ***La mobilité douce, surtout pour les loisirs et déplacements privés***

---

Dans ses déplacements, le Belge a recours à la mobilité douce essentiellement pour ses loisirs (52 %) et pour ses déplacements privés (47 %). Seulement 36 % des personnes interrogées utilisent la mobilité douce pour se rendre à leur travail, dont 39 % des néerlandophones et 31 % des francophones.

*La marge de croissance de l'utilisation du vélo est donc grande, non seulement pour les déplacements privés mais surtout pour le monde du travail. D'autres incitants peuvent être davantage promus, comme la mobilité douce en alternative au leasing, une voiture électrique pour les employés, des incitants fiscaux....*

### ***La mobilité en zone urbaine : perceptions mitigées***

---

44% des Belges interrogés pensent que la mobilité en général va se détériorer ces prochaines années dans les centres urbains. 18 % pensent le contraire et 38 % ne voient pas d'évolution. Les péri-urbains et personnes vivant hors des villes sont les plus pessimistes. Ce groupe est constitué de 54 % de personnes âgées (+55 ans).

Malgré les chiffres repris ci-dessus, 52 % de la population estiment que la mobilité douce s'est améliorée en ville ces dernières années, et ceci principalement grâce à l'aménagement de la voie publique (52 %), la conscientisation des automobilistes (37 %) et le meilleur respect des règles de circulation (23 %).

A savoir : 20 % des usagers de la route déclarent être (très) souvent confrontés à des usagers de mobilité douce en ville et, pour 80% d'entre eux, ce type de mobilité peut potentiellement y générer des accidents graves ou moyennement graves. Les engins de mobilité douce qui constituent les plus grandes entraves à la circulation urbaine sont les trottinettes (électriques) et les segways (47 %), les vélos électriques, les speed pedelecs, les hoverboards et roues motorisées (24 %) et les skateboards (21 %). 41 % de la population estime que les speeds pedelecs (engins pouvant atteindre une vitesse de max. 50 km/h) devraient être interdits sur les pistes cyclables.

Lorsqu'on demande aux usagers de la mobilité douce en ville quel est leur sentiment de sécurité sur les routes, 19 % d'entre eux prétendent circuler en toute sécurité, 45 % se sentent en sécurité mais font (très) attention au comportement des automobilistes, 31 % ne se sentent pas en sécurité et 5 % ont même décidé de ne plus se déplacer en mobilité douce suite à une mauvaise expérience.

*Grâce à un comportement responsable des usagers de la route et des aménagements de la voie publique, le partage et la cohabitation entre les différents usagers dans les centres urbains pourront s'améliorer.*

## DES DIFFERENCES ENTRE (PERI-)URBAINS ET EXTRA-URBAINS, ENTRE LES JEUNES ET LES PLUS AGES

Pour les points évoqués ci-dessus, l'enquête menée par Europ Assistance détaille les différences existantes entre les citadins, les habitants des zones péri-urbaines et les habitants des zones plus éloignées. Elle se focalise aussi sur les divergences entre les catégories d'âge (jeunes, 35-54 ans et +55 ans). Souvent, ces divergences ne sont que très faibles, mais sur certains points les écarts sont très importants.

### ZOOM SUR QUELQUES DIVERGENCES ...

#### ...entre (péri-)urbains et extra-urbains

**Contraintes et réglementations :** Les habitants des villes sont ceux qui approuvent le plus les mesures de mobilité instaurées par les autorités (urbains 44 % vs.péri-urbains (36 %) et extérieur (37 %)), ils sont aussi les plus nombreux à s'adapter facilement à la transition vers la mobilité douce.

**Incitatifs financier à la transition :** Les péri-urbains (45 %) et les personnes vivant à l'extérieur (49 %) des villes s'attendent le plus à des incitatifs financiers pour accompagner la transition (vs. 40 % des urbains), le prix d'un véhicule électrique étant pour eux un des principaux obstacles.

**Utilisation de la mobilité douce :** 73 % des résidents des zones extérieures utilisent tous les jours des véhicules thermiques vs. 42 % des urbains.

**Centres urbains :** Les urbains sont plus optimistes quant à la perception de l'évolution de la mobilité dans les centres urbains. Les péri-urbains et habitants des zones extérieures sont nettement plus pessimistes, sans doute dû au fait qu'ils vivent cette évolution au quotidien.

#### ...entre les < 35 ans et les 35 ans et +

**Contraintes et réglementations :** Les initiatives en matière de mobilité prises par les autorités sont les mieux accueillies par les jeunes (45 % des jeunes sont « enthousiastes » vs. 33 % chez les +55).

**Voiture électrique :** Les jeunes sont nettement plus nombreux à opter pour une voiture électrique comme prochain véhicule que les +55 ans (63 % vs. 39 %).

**La mobilité douce en zone urbaine :** Les <35 ans sont les plus nombreux à trouver que la mobilité douce s'est améliorée ces dernières années dans les villes, les +55 ans y voient plutôt une évolution négative.

**Mobilité douce la plus décriée :** « Les trottinettes et segways sont les véhicules de mobilité douce entravant le plus la circulation », une affirmation surtout soutenue par les +55 ans (57 % vs 33 % chez les jeunes).

**Les speed pedelecs :** 55 % des +55 ans estiment que les speed pedelecs doivent être interdits sur les pistes cyclables (vs. 28 % des <35 ans).

### CONCLUSIONS

**Les Belges sont globalement prêts à réaliser la transition vers une mobilité plus durable et écologique. C'est particulièrement le cas pour les jeunes et les habitants des zones urbaines. Pour la génération plus âgée et pour les habitants de zones**

éloignées des villes, cette transition est néanmoins plus compliquée. L'aspect sécuritaire des usagers de la mobilité douce dans les villes doit rester un point d'attention. Il passe principalement par l'aménagement de la voirie et par la conscientisation et le respect des règles de circulation des différents usagers.

*“Un meilleur accompagnement du public de la part des autorités (pouvoirs publics et politiques), des constructeurs et des assureurs/assisteurs en termes de financement, infrastructures, soutien logistique... permettrait aussi d'obtenir l'adhésion des usagers les plus sceptiques ou réfractaires et de créer plus d'engouement de la part du public pour ces modes de transport”, conclut l'enquête d'Europ Assistance Belgique.*

---

#### À propos de l'étude

Sondage effectué entre le 13 et le 22 décembre 2023 par le bureau Incidence auprès de 1004 personnes résidant en Belgique. Les enquêtes ont été réalisées en ligne au moyen d'un questionnaire semi-fermé et structuré. Échantillons nationaux **représentatifs** de la population nationale, de 18 ans à 80 ans, constitués selon la méthode des quotas (sexe, âge, langue (français et néerlandais), composition familiale, lieu de résidence). Marge d'erreur : maximum 3,1 %.

Le présent baromètre tient également compte de certains résultats du sondage du « Mobility Barometer 2024 among Europeans », mené par Ipsos pour le Groupe Europ Assistance auprès de 8.000 personnes dont 1000 en Belgique, en France, en Allemagne, en Autriche, en République Tchèque, en Italie en Espagne et au Portugal, du 14 décembre 2023 au 18 janvier 2024.

#### Les zones d'habitation :

- Zone urbaine** : zone correspondant au code postal des villes sélectionnées (Bruxelles, Anvers, Liège, Namur, Mons, Gand, Bruges, Ostende, Charleroi, Louvain, Hasselt, Courtrai, Malines).
- **Zone péri-urbaine** : zone correspondant aux communes se situant dans un périmètre de max.10 km autour de la zone urbaine.
- **Zone extérieure** : zone correspondant aux communes se situant au-delà du périmètre de 10 km de la zone urbaine, hors d'une zone péri-urbaine.