

08-03-2023

## EUROP ASSISTANCE PRESENTE SON DEUXIEME BAROMETRE BELGE DE LA MOBILITE

**Pour la majorité des Belges, la transition vers une mobilité douce,  
alternative et durable se fera à certaines conditions !**

### Contacts presse :

Xavier Van Caneghem  
PR & Market Analyst  
0473.46.82.00

Véronique Adam  
DGA  
0477.60.47.30  
Veronique.adam@interel  
group.com

En mars 2022, Europ Assistance Belgique lançait son premier « Baromètre de la mobilité ». Objectif : sonder la perception des Belges quant à la mobilité durable et leur adhésion à la transition vers des modes de transports alternatifs. Depuis un an, la guerre en Ukraine, la crise énergétique et la poussée inflationniste qu'elle a engendrée ont bousculé un marché en pleine évolution. Les Belges ont-ils dès lors changé leurs perceptions et réflexions ?

Pourquoi une telle entreprise mène-t-elle l'enquête?

*“Aux côtés des différents acteurs concernés par la mobilité, tels que les pouvoirs publics, les constructeurs et autres, Europ Assistance - en tant qu'assistant leader - assume avoir aussi un rôle à jouer. Nos clients sont plus que jamais soumis aux impératifs d'un monde où la mobilité est synonyme de changement constant. Notre rôle est d'anticiper leurs attentes et besoins et de nous efforcer à les aider à mener à bien la transition vers une mobilité plus douce”,* affirme Xavier Van Caneghem, Market Analyst Europ Assistance Belgique.

### A ÉPINGLER :

**6 Belges sur 10 disent que la crise énergétique est un frein pour la majorité de la population belge à transiter vers une voiture électrique.**

**Seulement 36% de la population trouve réaliste le passage à la « mobilité 100% électrique » d'ici 2035.** 41% des Belges déclarent que leur prochain véhicule sera électrique. Vivre sans voiture au quotidien pour tous les déplacements ne semble une solution réaliste que pour 14% des Belges.

**Environ 4 Belges sur 10 envisagent d'acheter une voiture électrique comme prochain véhicule.** Ce qui les déciderait à franchir le pas serait les prix moins élevés des voitures hybrides/électriques, et une meilleure infrastructure routière, comme des bornes de recharge électrique par exemple.

**62% des Belges estiment que les pouvoirs publics ne font pas suffisamment d'efforts pour financer la transition vers la mobilité douce.** Les aides financières les plus souhaitées sont celles à l'achat (31%), une réduction fiscale (17%) et/ou une réduction de la taxe de circulation (12%).

**Les entraves pour les usagers belges à réaliser la transition vers un véhicule électrique ? La crise énergétique (62%), la diminution du pouvoir d'achat (37%) et la pénurie des matières premières** dans la fabrication de batteries pour automobiles électriques (36%).

- **La prolifération des véhicules de mobilité douce en ville fait craindre plus d'accidents sur les routes** et génère une plus grande nervosité auprès de certains usagers, surtout ceux qui ont l'habitude de circuler en ville.
- L'utilisation du vélo, la pratique de la marche à pied et l'utilisation de trottinettes/steps sont plus fréquentes depuis la crise du Covid.

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

### *L'écologie et la durabilité sont de plus en plus 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, 60 % des Belges estiment que le citoyen ne fait pas assez d'efforts pour rendre sa mobilité plus durable.

Toutefois, seulement 32 % des personnes interrogées jugent leurs propres actions bonnes pour la planète et la majorité d'entre elles (57 %) estiment qu'elles peuvent faire mieux. En effet, seulement 40 % d'entre eux diminuent leurs déplacements en véhicule thermique afin de réduire leur empreinte écologique.

Ces résultats amènent Europ Assistance à estimer qu'il reste donc de la marge pour conscientiser davantage la population, même si les chiffres sont plus encourageants que l'année passée.

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

### *39 % de la population approuvent les décisions politiques...*

---

Par rapport aux décisions politiques en matière de mobilité durable telles que la suppression du diesel ou l'augmentation des pistes cyclables, 39 % de la population est « enthousiaste » ! L'enthousiasme est cependant moins élevé que l'année passée auprès de la population péri-urbaine (38 %, -8 pts). Les réfractaires aux décisions politiques sont principalement des personnages plus âgés (+ 55 ans).

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

---

3 Belges sur 10 (30%) estiment que les décideurs politiques imposent trop de contraintes en termes de mobilité (soit une augmentation de 7 pts comparé à l'année passée), et ceci surtout auprès de la population plus âgée. Les plus âgés sont majoritaires auprès de ceux qui estiment que les contraintes sont trop nombreuses. Sans doute un meilleur accompagnement et une communication plus claire à ce sujet pourraient infléchir ces réticences.

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

---

Pour 3 Belges sur 4 (74 %), 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. La moitié d'entre eux (50 %) disent même que cette transition sera compliquée. C'est d'autant plus le cas pour les personnes plus âgées (+ 55 ans) et les habitants des zones rurales.

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.

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 neuve, une réduction fiscale à l'achat d'une voiture neuve ou une diminution de la taxe de circulation pour les propriétaires de véhicules électriques.

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

### *L'achat d'une voiture électrique ? Oui, mais pas à n'importe quel prix !*

---

Le principal incitant pour faire le pas vers l'acquisition d'une voiture électrique est un prix d'achat moins élevé. C'est ce que nous disent 36% des Belges, notamment les habitants des zones éloignées des centres urbains. Ils seraient plus enclins à acheter une voiture électrique grâce à un soutien financier du gouvernement et une meilleure infrastructure routière, incluant des bornes de recharge. Un des principaux leviers pour accroître l'intérêt dans l'acquisition de ce type de véhicule reste la conviction écologique (20 %), en particulier auprès des jeunes.

Le principal obstacle à l'achat d'une voiture électrique reste de loin son prix (73 %), suivi par le manque de stations de recharge (48 %) – même si cet obstacle est moins prononcé que l'année passée (-6 pts) - et la difficulté de recharger la voiture à domicile (43 %).

A noter que 35 % des personnes interrogées ne sont pas convaincues des bienfaits écologiques de la voiture électrique, notamment les plus âgés (45 %).

D'autres entraves liées à des paramètres économiques et industriels font également hésiter les consommateurs à « transiter » vers une voiture électrique, comme la crise énergétique à laquelle nous faisons face actuellement (62%), la diminution du pouvoir d'achat (37%) et la crainte de pénuries de matières premières dans la fabrication de batteries de voitures électriques (36%).

### *Une mobilité 100% électrique d'ici 2035. Réaliste ?*

---

Malgré les récentes décisions des instances européennes, seulement 36% des Belges estime réaliste le passage à une mobilité électrique en 2035 pour les véhicules neufs (30% des francophones et 40% des néerlandophones). Ainsi, pour 41% des Belges seulement, leur prochaine voiture sera électrique.

La dépendance du Belge à sa voiture reste grande : seulement 14% de la population qui dispose d'une voiture affirme pouvoir s'en passer si nécessaire. Et 47% n'envisage pas (encore) effectuer un long déplacement (comme pour les vacances) en véhicule électrique.

Tenant compte de la crise économique actuelle, les usagers modifient leur comportement. 68% d'entre eux déclarent réduire leur vitesse de conduite, 54% empruntent davantage les transports alternatifs, 32% reportent leurs déplacements urgents et 15% songent à faire du partage de véhicule pour augmenter leurs revenus.

## **LES BELGES ET LA MOBILITE DOUCE**

### *La mobilité douce, c'est quoi au juste ?*

---

Les Belges associent la mobilité douce principalement à la « marche à pied » (72%), suivi par le vélo (70 %) et les transports publics (56%), surtout cités par les urbains. Ce type de déplacement est largement plébiscité et plus fréquemment utilisé depuis la crise du Covid.

### *Le vélo arrivera-t-il à vaincre 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 (34 % vs. 13 % pour les francophones).

La fréquence de l'utilisation de la voiture en ville reste élevée puisqu'un Belge sur 3 utilise sa voiture plus d'une fois par semaine, notamment les ménages avec enfants (35 %). Cela concerne notamment les francophones (38 % vs. 27% des néerlandophones).

Europ Assistance note que le vélo (sous toutes ses formes) semble avoir toutes les chances de devenir le moyen de transport du futur sur lequel devraient miser tant les décideurs publics que le secteur privé, dont les assistants.

### *La mobilité douce, surtout pour les loisirs*

---

Dans ses déplacements, le Belge a recours à la mobilité douce essentiellement pour ses loisirs (58 %) et pour ses déplacements privés (54 %). Seulement 36 % des personnes interrogées utilisent la mobilité douce pour se rendre à leur travail, dont 39% des néerlandophones et 32% des francophones.

La marge de croissance est donc grande pour le monde du travail (mobilité douce en alternative au leasing, voiture électrique pour les employés, incitants fiscaux...).

### *Des citoyens nerveux sur les routes*

---

26% des Belges estime que la multiplication de l'utilisation de moyens de mobilité douce génère plus d'accidents, un chiffre en hausse de 7 pts depuis l'année passée. Par contre, la crainte de l'accident augmente fortement lorsque les usagers sont confrontés à des moyens de transport de mobilité douce dans les villes ! Pour 64% des usagers des villes, ces moyens de transport créeraient plus d'accidents (+9 pts) et 55% se sentent plus nerveux face à ceux-ci (+6 pts).

Ce sentiment est davantage présent qu'en 2022 et est surtout partagée par la population âgée (+ 55 ans). Pas étonnant que cette population considère également les trottinettes et autres moyens de mobilité douce comme les véhicules entravant le plus la circulation (57 %). Les plus jeunes sont les plus nombreux à considérer que les véhicules de mobilité douce ne présentent aucune entrave à la circulation en ville (49 %).

Hormis le comportement responsable des usagers de la route, les adaptations actuelles de la réglementation en matière de trottinettes partagées et des moyens de mobilité douce peuvent donc contribuer à améliorer le partage et la cohabitation entre les différents usagers.

### **DES DIFFERENCES ENTRE (PRE-)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 citoyens, 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.

### **CONCLUSION**

**A terme, les Belges sont globalement prêts à réaliser la transition vers une mobilité plus durable et écologique. 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 aussi rester un point d'attention.**

***“Un meilleur accompagnement du public de la part des autorités (pouvoirs publics et politiques), des constructeurs et des assureurs/assistants en termes de financement, infrastructures, soutien logistique... permettrait probablement 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 Jan van Heel, Marketing Director Europ Assistance Belgique.

### ZOOM SUR QUELQUES DIVERGENCES ...

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

**Question mesures :** les habitants des périphéries urbaines sont ceux qui approuvent le plus les mesures de mobilité instaurées par les autorités (péri-urbains 46% vs. Urbains et extérieur, chacun 37%). Les citoyens mettent davantage en pratique les mesures de mobilité (urbains 35% vs. Habitants des zones extérieures 26%) tandis que les résidents de zones extérieures y sont le plus défavorables (extérieur 27% vs. Urbains 24% et péri-urbains 22%).

**Question mobilité douce :** 27% des résidents des zones extérieures utilisent tous les jours des moyens de mobilité douce vs. 41% des citoyens, alors que 31% des habitants des zones extérieures n'en utilisent jamais (vs. 19% des urbains).

**Les Belges manqueraient-ils aussi d'incitatifs ?** Les incitatifs tels que le prix moins élevé des véhicules électriques, les possibilités de recharge et les soutiens financiers ont nettement plus d'influence sur les résidents de zones non urbaines afin de les inciter à troquer leur véhicule thermique contre un véhicule électrique.

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

**Les jeunes** - les citoyens de demain - sont plus ouverts à la transition écologique et moins rebelles face aux initiatives en matière de mobilité prises par les autorités (41% des jeunes sont « enthousiastes » vs. 32% chez les +55 ans). Une constatation qui laisse beaucoup de marge aux décideurs politiques actuels.

Toutefois, le sentiment d'insécurité face à la mobilité douce est nettement plus grand **chez les +55 ans** (76% vs. 30% chez les jeunes). Ces derniers sont aussi plus nerveux face à son utilisation (65% des +55 ans vs. 37% chez les jeunes).

Ce sont aussi eux qui estiment que : « Les trottinettes et Segways sont les véhicules de mobilité douce entravant le plus la circulation ».

Les plus jeunes sont généralement plus favorables à la suppression des véhicules thermiques (66% vs. 47% chez les +55 ans). Et 73% des +55 ans n'envisagent pas d'acheter rapidement un véhicule électrique vs. 48% des jeunes.

---

#### À propos de l'étude

Sondage effectué entre le 29 novembre et le 20 décembre 2022 par le bureau Incidence auprès de 1020 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 2023 among Europeans », mené par Ipsos pour le Groupe Europ Assistance auprès de 6.001 personnes dont 1001 en Belgique et 1.000 en France, en Allemagne, en Italie en Espagne et au Portugal, du 29 novembre au 9 décembre 2022.

#### 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 correspondante aux communes se situant dans un périmètre de max. 10 km autour de la zone urbaine.
- **Zone extérieure** : zone correspondante aux communes se situant au-delà du périmètre de 10 km de la zone urbaine, hors d'une zone péri-urbaine.