

Les Belges et la mobilité durable



Sommaire

Le sondage « Les Belges et la mobilité durable »

- 1. Les Belges, l'écologie et la mobilité durable**
 - 2. Les Belges et les contraintes légales pour promouvoir la mobilité durable**
 - 3. Les Belges et les voitures électriques**
 - 4. Les Belges et la mobilité douce**
 - 5. Les urbains vs. les résidents extérieurs aux zones urbaines**
 - 6. Les <35 ans vs. les 35 ans et +**
- Conclusions**

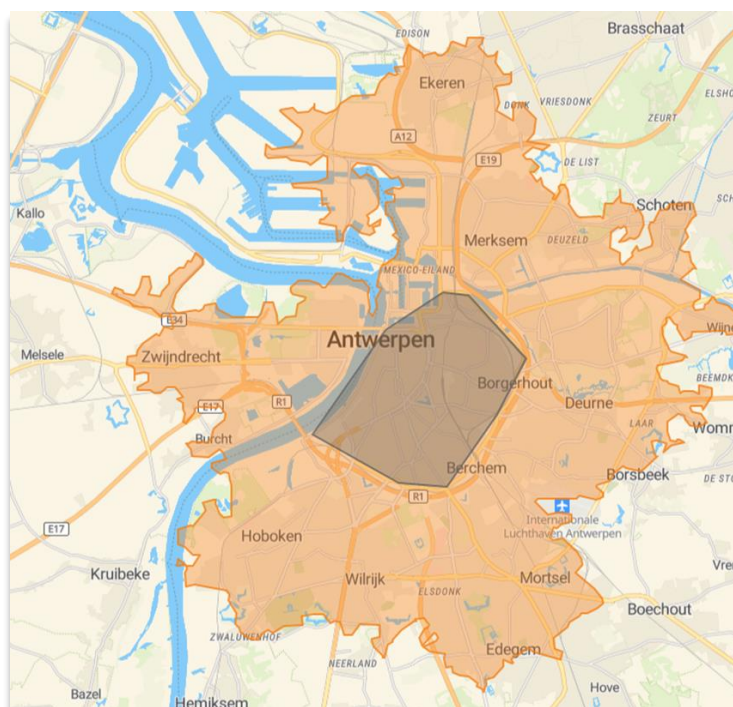
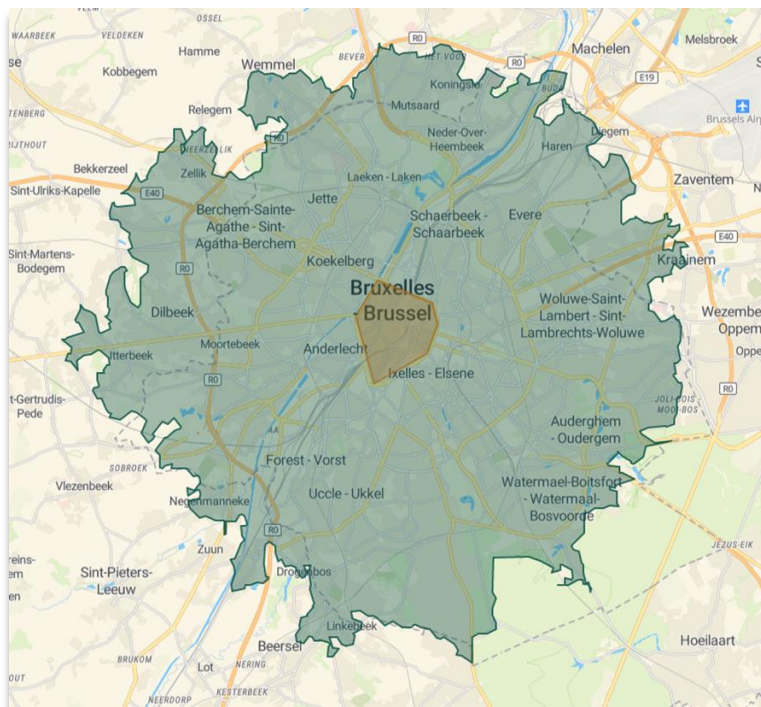
Sondage « Les Belges et la mobilité durable »



- Sondage effectué entre le 15 et le 22 décembre 2021 par le bureau Incidence auprès de 1005 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, âgées 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%
- **But du sondage pour Europ Assistance :**
 - Enquêter sur la disposition des Belges à modifier leur comportement en termes de mobilité.
 - Évaluer l'acceptation par la population des nouvelles règles et contraintes visant à promouvoir et étendre la mobilité durable et la mobilité douce.
 - Avoir un aperçu du comportement actuel par rapport à la mobilité douce auprès des citoyens.
 - Développer et optimiser l'offre et les prestations d'assistance vers le grand public et nos partenaires commerciaux en tenant compte de l'évolution sociétale en termes de mobilité écologique (voitures électriques) et de mobilité douce.
 - Optimiser notre plateforme de mobilité Moveasy.

Les zones d'habitation

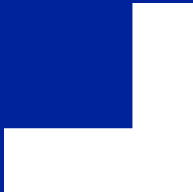
- **Zone urbaine** : zone correspondant au code postal des villes sélectionnées (Bruxelles, Anvers, Liège, Namur, Mons, Gand, Bruges, Ostende, Charleroi, Louvain, Hasselt, Courtrai, Malines) (*Voir appendice*).
- **Zone péri-urbaine** : zone correspondante aux communes se situant dans un périmètre de 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.





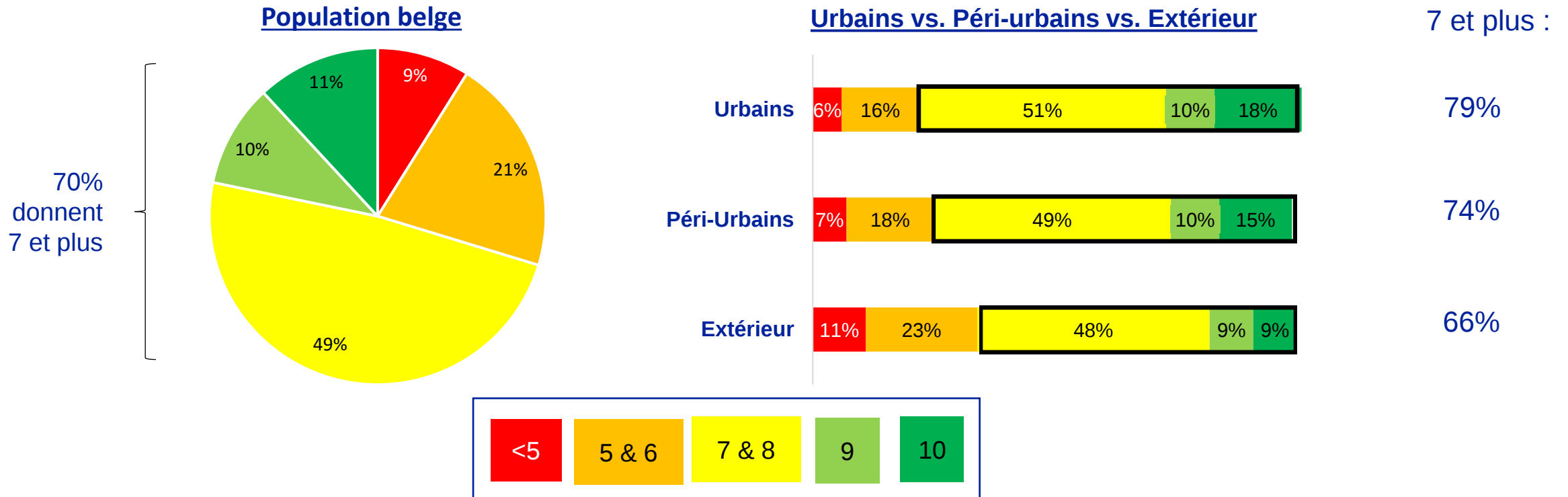
1. Les Belges, l'écologie et la mobilité durable



- 
- Dans quelle mesure les Belges se sentent-ils concernés par un comportement « écologique » et « durable » dans leur mobilité quotidienne ?
 - Comment sont-ils prêts à y participer ?
- 

L'importance de l'écologie dans la mobilité durable

Q : Au moyen d'une note entre 0 et 10, pourriez-vous indiquer l'importance que vous accordez à l'écologie et à la durabilité en matière de mobilité ?



- 70 % des Belges accordent une (grande) importance à l'écologie et à la durabilité dans leur mobilité. (Ce chiffre est équivalent à l'importance accordée à l'écologie en général.)
- Les habitants des zones urbaines se montrent les plus sensibles aux problématiques de l'écologie et de la durabilité.



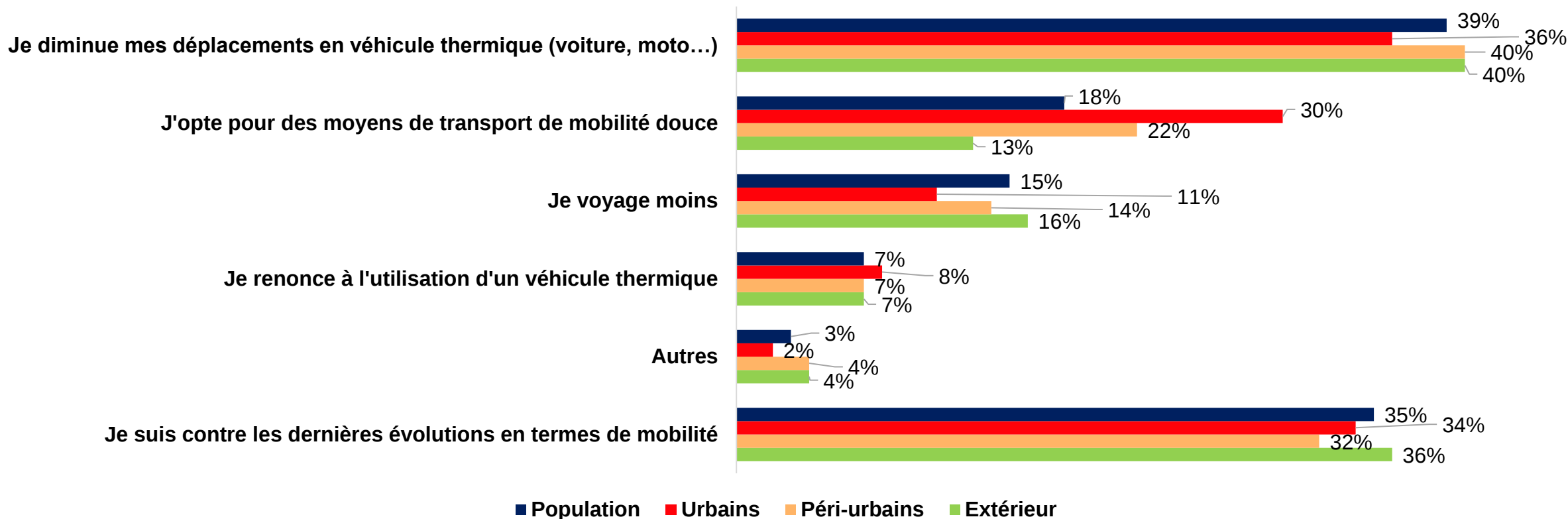
Les habitudes écologiques des Belges en matière de mobilité

Q : Comment jugez-vous vos habitudes écologiques actuelles en matière de mobilité ?

- 61% des Belges estiment que leurs habitudes sont **parfois** écologiques et durables, mais qu'ils **peuvent faire mieux**.
Il y a peu de différence entre les groupes d'âge et lieux de résidence.
 - 26% jugent leurs habitudes écologiques et durables et donc bonnes pour la planète.
Les citadins (32%) et les habitants des zones péri-urbaines (33%) en sont plus persuadés que les habitants des zones extérieures (21%).
 - 13% ne tiennent pas compte d'une attitude durable et écologique.
- Les habitants (proches) des villes sont davantage persuadés que leurs habitudes de mobilité sont durables.

Moyens mis en œuvre pour participer à une mobilité durable

Q : Quelles mesures mettez-vous en œuvre dans votre vie quotidienne par rapport à vos déplacements pour réduire votre empreinte écologique ?



- La diminution de l'utilisation de véhicules thermiques est le moyen le plus choisi.
- Les habitants des zones extérieures sont un peu plus réfractaires aux changements.

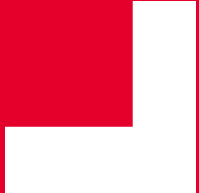
Ce que nous apprend l'enquête

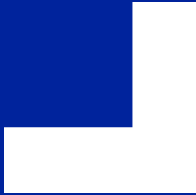


La majorité des Belges est favorable à la promotion d'une mobilité durable et beaucoup sont prêts à faire plus d'efforts pour avoir un comportement plus écologique.



2. Les Belges et les contraintes légales pour promouvoir la mobilité durable



- 
- Les Belges acceptent-ils les règles et contraintes des autorités visant à promouvoir la mobilité durable ?
 - Quel impact ces contraintes ont-elles sur la mobilité des Belges ?
- 

Attitude des Belges vis-à-vis des initiatives des décideurs politiques

Q: Quelle est votre attitude par rapport aux décisions et initiatives prises par les autorités afin de favoriser la mobilité alternative (suppression du diesel, passage à la voiture électrique, augmentation des pistes cyclables, etc) ?

	Population	< 35 ans	35 à 54 ans	> 55 ans	Urbains	Péri-urbains	Extérieur
Enthousiastes	39%	41%	45%	32%	37%	46%	37%
Indifférents	20%	28%	19%	16%	21%	15%	23%
Modérément incommodés	28%	20%	24%	36%	25%	26%	29%
Réfractaires	13%	11%	11%	16%	17%	13%	12%

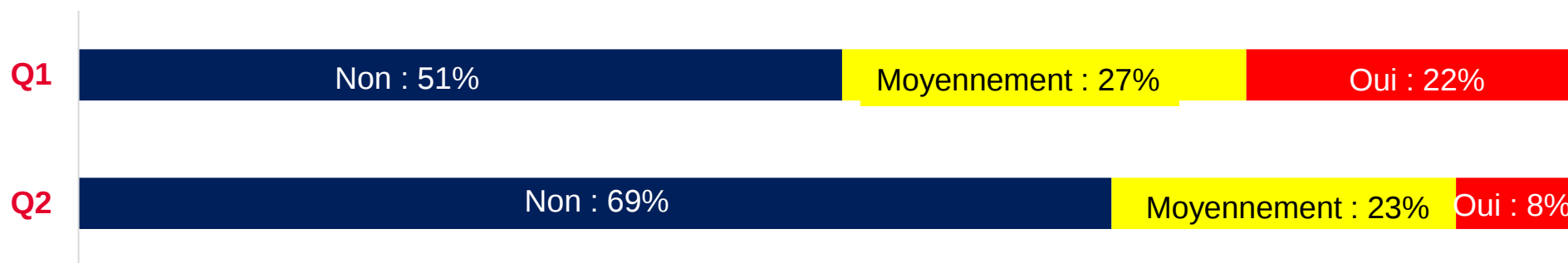


- 41% des Belges sont incommodés par ou réfractaires aux initiatives des politiques et 39% sont enthousiastes vis-à-vis de celles-ci.
- Les jeunes et les 35 à 54 ans sont les plus enthousiastes, les +55 ans sont les moins enthousiastes.
- « L'opposition » est répartie dans toutes les zones d'habitation.

Les efforts des politiques et des citoyens

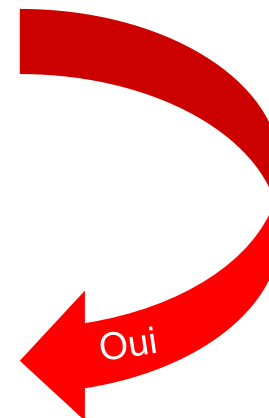
Q1 : Les politiques imposent-ils trop de contraintes aux citoyens en matière de mobilité ?

Q2 : Les citoyens font-ils suffisamment d'efforts en matière de mobilité pour réduire leur impact écologique sur la planète ?



Parmi ceux qui disent « oui » :

	Population	< 35 ans	35 à 55 ans	> 55 ans	Urbains	Péri-urbains	Extérieur
Q1	22%	17%	22%	26%	22%	21%	23%
Q2	8%	7%	9%	8%	9%	7%	9%



- Plus de la moitié des Belges trouvent que les politiques n'imposent pas trop de contraintes.
- Les plus âgés trouvent qu'il y a trop de contraintes.
- Près de 7 Belges sur 10 trouvent que les citoyens ne font pas assez d'efforts.

Transition vers plus de mobilité douce : un obstacle ?

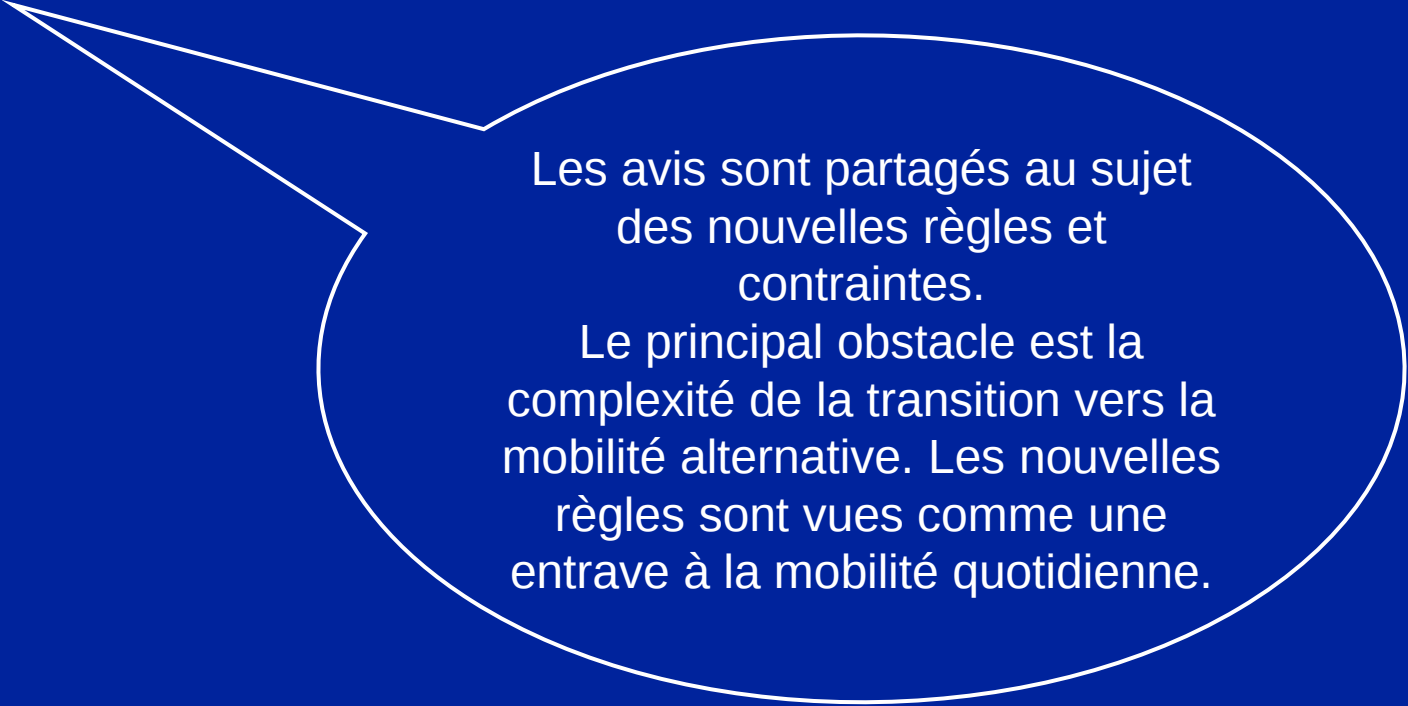
Q: Considérez-vous la politique menée par les autorités par rapport à la promotion de la mobilité douce comme un obstacle à votre mobilité quotidienne (p.ex. suppression progressive de la production de voiture essence, diesel, incitation de choisir des modes de transports alternatifs...) ?

	Population	< 35 ans	35 à 54 ans	> 55 ans	Urbains	Péri-urbains	Extérieur
Oui, mais je m'adapterai	21%	24%	23%	17%	26%	23%	19%
Oui, et le changement sera compliqué	53%	48%	50%	58%	47%	54%	54%
Non	17%	15%	19%	17%	19%	14%	18%
Je ne sais pas	9%	13%	7%	8%	9%	9%	9%



- Pour 3 Belges sur 4, la promotion de la mobilité douce va devenir un obstacle à la mobilité quotidienne et le changement va plutôt être compliqué (74%).
- Les +55 ans et les habitants des zones rurales ont le plus de mal à s'adapter.

Ce que nous apprend l'enquête



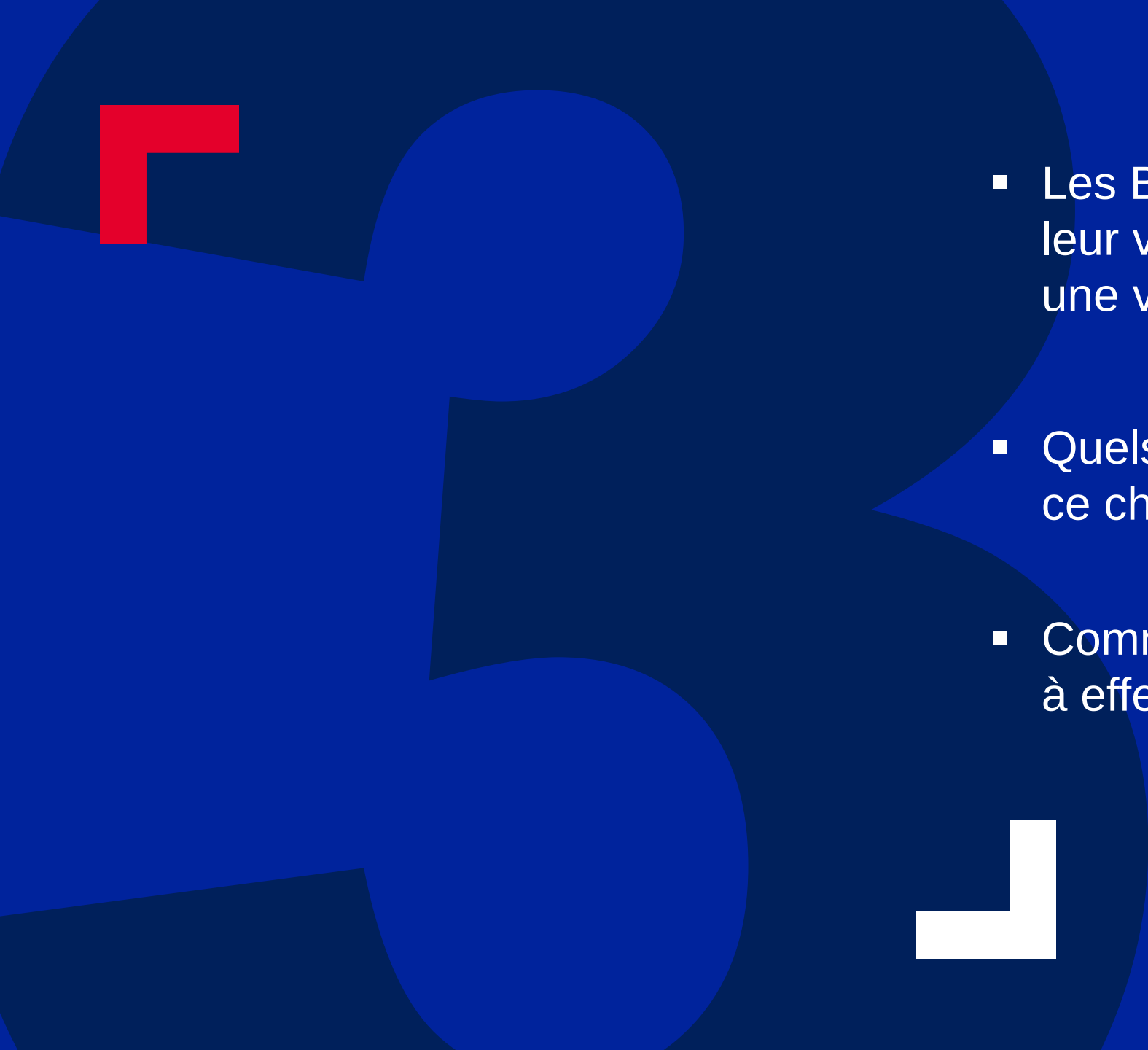
Les avis sont partagés au sujet
des nouvelles règles et
contraintes.

Le principal obstacle est la
complexité de la transition vers la
mobilité alternative. Les nouvelles
règles sont vues comme une
entrave à la mobilité quotidienne.



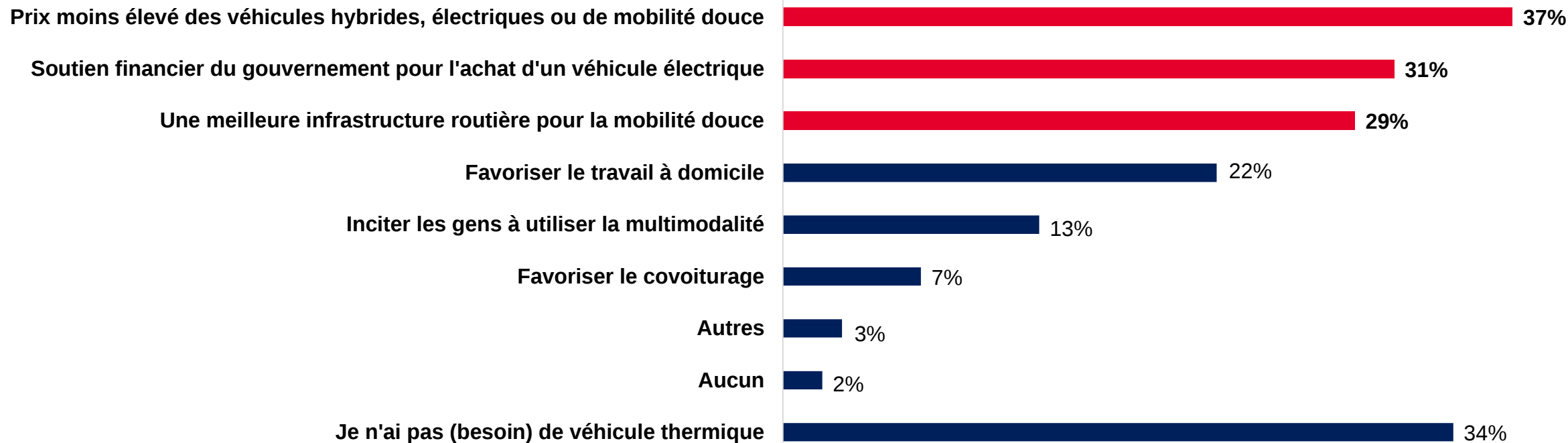
3. Les Belges et les voitures électriques



- 
- Les Belges sont-ils prêts à troquer leur voiture thermique contre une voiture électrique ?
 - Quels sont les obstacles à ce changement ?
 - Comment inciter les Belges à effectuer cette transition ?

Les incitants et attentes pour passer à la mobilité alternative

Q: Quels critères peuvent vous inciter à modifier votre mobilité actuelle au profit de la mobilité douce / alternative ?



- Les principaux critères pour modifier sa mobilité vers une mobilité douce sont un prix moins élevé pour les véhicules non thermiques ou un soutien financier (de l'état) à l'achat d'un véhicule électrique, suivi par l'amélioration de l'infrastructure routière.

Les incitants et attentes pour passer à la mobilité alternative

Q: Quels critères peuvent vous inciter à modifier votre mobilité actuelle au profit de la mobilité douce / alternative ?

	Population	< 35 ans	35 à 54 ans	> 55 ans	Urbains	Péri-urbains	Extérieur
Prix moins élevés	37%	33%	38%	39%	27%	31%	41%
Soutien financier	31%	31%	31%	31%	21%	26%	35%
Meilleure infrastructure	29%	28%	30%	30%	20%	30%	31%
Travail à domicile	22%	24%	29%	13%	17%	17%	25%
Multimodalité	13%	15%	14%	10%	12%	12%	13%
Covoiturage	7%	9%	9%	5%	8%	5%	8%
Autres	3%	1%	2%	5%	3%	3%	3%
Aucun	2%	1%	1%	3%	1%	2%	2%
Pas concerné	34%	40%	34%	31%	54%	39%	27%

- Les prix moins élevés sont surtout un critère important pour les habitants des zones éloignées des centres urbains, la favorisation du travail à domicile l'est pour la population active. Les jeunes citadins se sentent les moins concernés.

Pourquoi le Belge a-t-il (ou va-t-il acheter) un véhicule électrique ?

Q: Pourquoi possédez-vous (ou envisagez-vous d'acheter) une voiture électrique ?

	Population	< 35 ans	35 à 54 ans	> 55 ans	Urbains	Péri-urbains	Extérieur
Par conviction écologique	24%	34%	25%	17%	28%	24%	23%
Par obligation légale*	14%	14%	18%	10%	13%	10%	16%
Pour la différence de prix au km	7%	7%	8%	6%	7%	9%	6%
Par opportunité professionnelle	4%	8%	4%	1%	6%	3%	4%
Autres	1%	1%	2%	1%	1%	0%	1%
Pas concerné**	60%	48%	56%	72%	53%	62%	62%

* : Obligation légale : p.ex. pour avoir accès aux centres-villes

** : Pas concernés : n'en ont pas besoin, n'ont pas l'intention d'en acheter ou n'ont pas (encore) de véhicule électrique

- **Les Belges acquièrent une voiture électrique principalement par conviction écologique (« C'est bon pour la planète »), surtout les jeunes. Les 35-54 ans le feraient également par obligation légale et les +55 ans n'envisagent pas spécialement de le faire.**

Les obstacles majeurs à la transition électrique

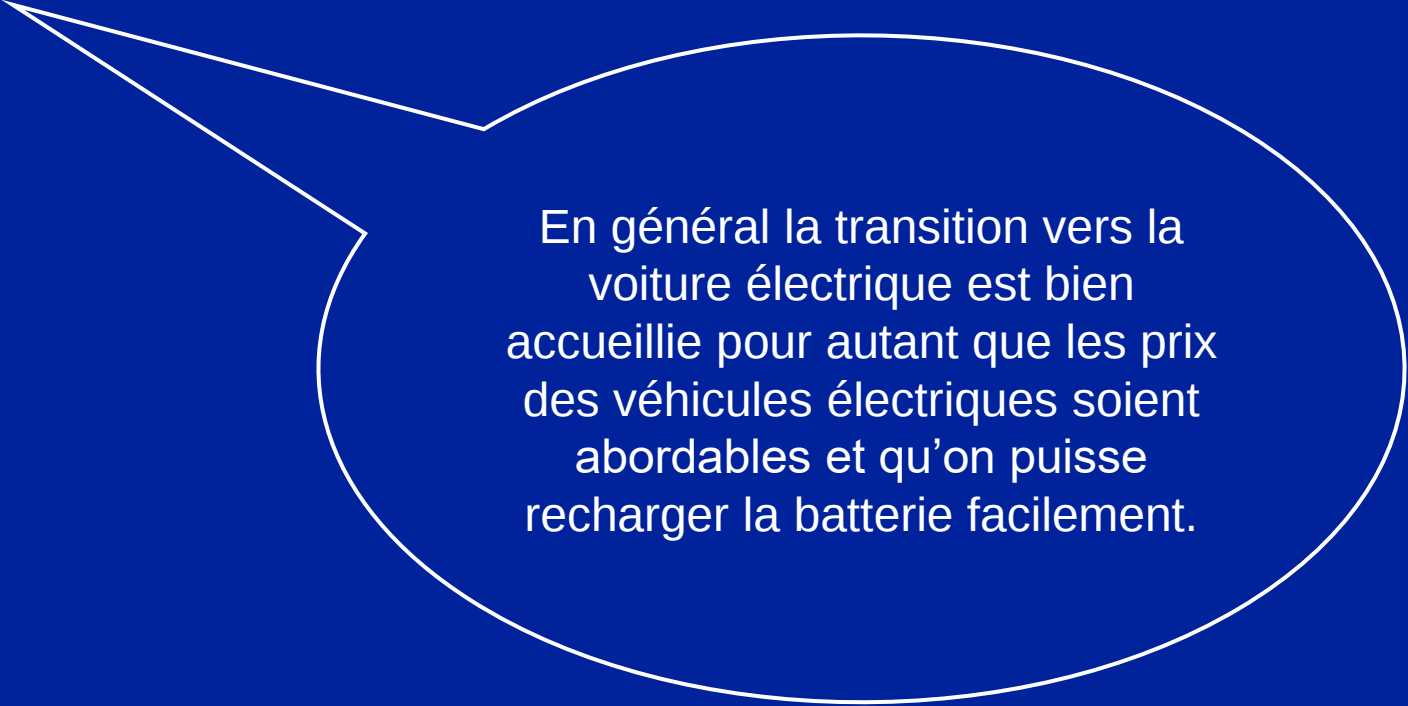
Q: Quels sont selon vous les obstacles à la transition vers la voiture électrique ?

	Population	< 35 ans	35 à 54 ans	> 55 ans	Urbains	Péri-urbains	Extérieur
Le prix	77%	72%	81%	78%	71%	76%	80%
Manque de stations de recharge	54%	49%	52%	60%	52%	50%	56%
Difficulté de recharger à domicile	46%	40%	51%	45%	45%	44%	46%
Manque d'autonomie (nombre km limité)	43%	40%	45%	44%	45%	39%	44%
Sceptique quant à la dimension écologique	35%	31%	29%	42%	32%	32%	37%



- Le prix est de loin le principal obstacle, suivi par le manque de stations de recharge.
- Les plus âgés semblent être les plus sceptiques quant à la dimension écologique de la transition électrique.

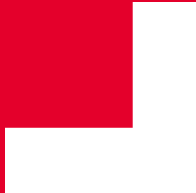
Ce que nous apprend l'enquête

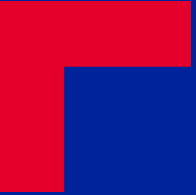


En général la transition vers la voiture électrique est bien accueillie pour autant que les prix des véhicules électriques soient abordables et qu'on puisse recharger la batterie facilement.



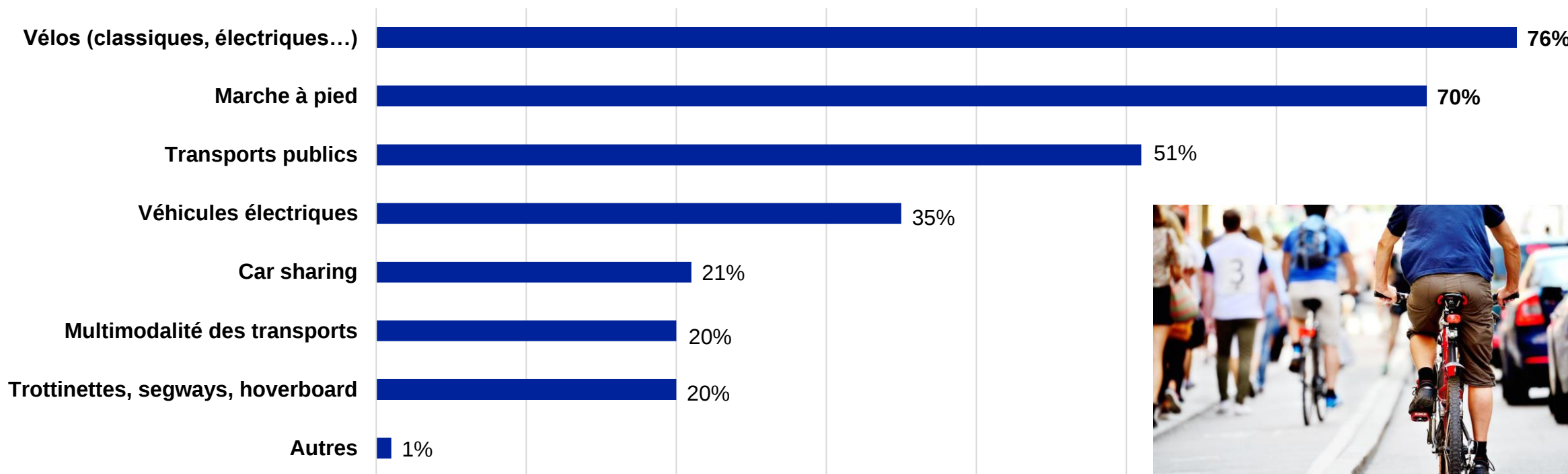
4. Les Belges et la mobilité douce



- 
- 
- Qu'est-ce que « la mobilité douce » pour les Belges ?
 - En sont-ils partisans et dans quelles circonstances ?
 - Quels sont leurs freins et leurs craintes face à ce type de locomotion ?

La « mobilité douce » et la « mobilité durable » selon les Belges

Q: Selon vous, quels moyens de transport font partie de la « mobilité douce » et de la mobilité durable ?



- Le vélo est le moyen de mobilité douce par excellence auprès de $\frac{3}{4}$ des Belges.
- *Note : 80% des néerlandophones citent le vélo vs. 69% des francophones. Les transports publics sont fort cités par les urbains (59%), les +55 ans évoquent le plus souvent la marche à pied (73%).*

Les moyens de transports utilisés au quotidien par les Belges

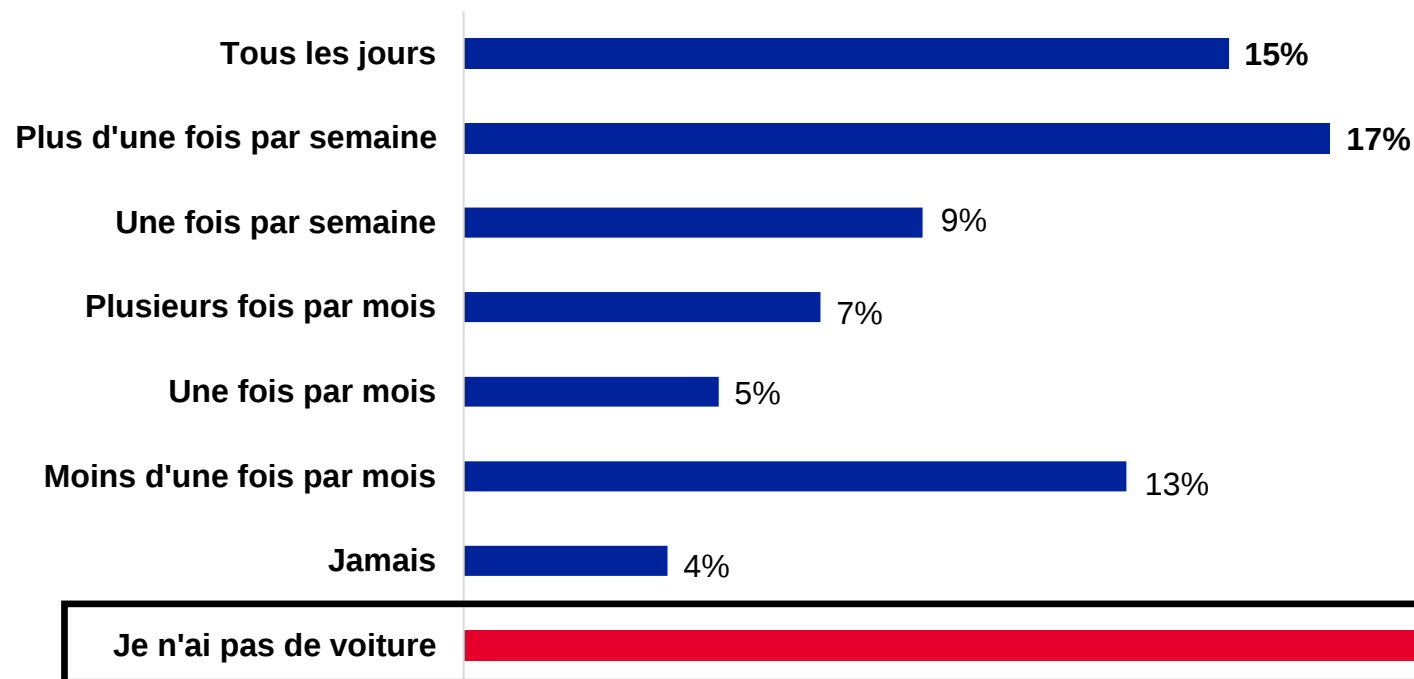
Q: Quels types de moyens de transport utilise votre ménage au quotidien ?

	Population	< 35 ans	35 à 54 ans	> 55 ans	Urbains	Péri-urbains	Extérieur
Voiture/moto à moteur thermique	65%	59%	66%	69%	45%	61%	73%
Transports en commun	31%	33%	34%	26%	56%	33%	23%
Vélo non électrique, skateboard...	28%	30%	29%	25%	25%	29%	28%
Vélo électrique ou scooter électrique...	17%	17%	11%	22%	13%	20%	16%
Voiture électrique	6%	11%	6%	3%	7%	6%	6%
Multimodalité	5%	4%	6%	5%	8%	4%	5%
Marche à pied	5%	3%	4%	7%	9%	4%	4%

- **Plus de 7 ménages sur 10 utilisent la voiture (thermique ou électrique), surtout ceux qui résident à l'extérieur des villes. Par contre, les urbains utilisent beaucoup les transports en commun.**
- **Les vélos (classiques et électriques) sont populaires auprès des péri-urbains.**
- *Note : Les vélos non électriques sont utilisés par 38% des néerlandophones vs. 13% des francophones !*

Fréquence de l'utilisation de la voiture en ville

Q: A quelle fréquence utilisez-vous votre voiture en ville ?



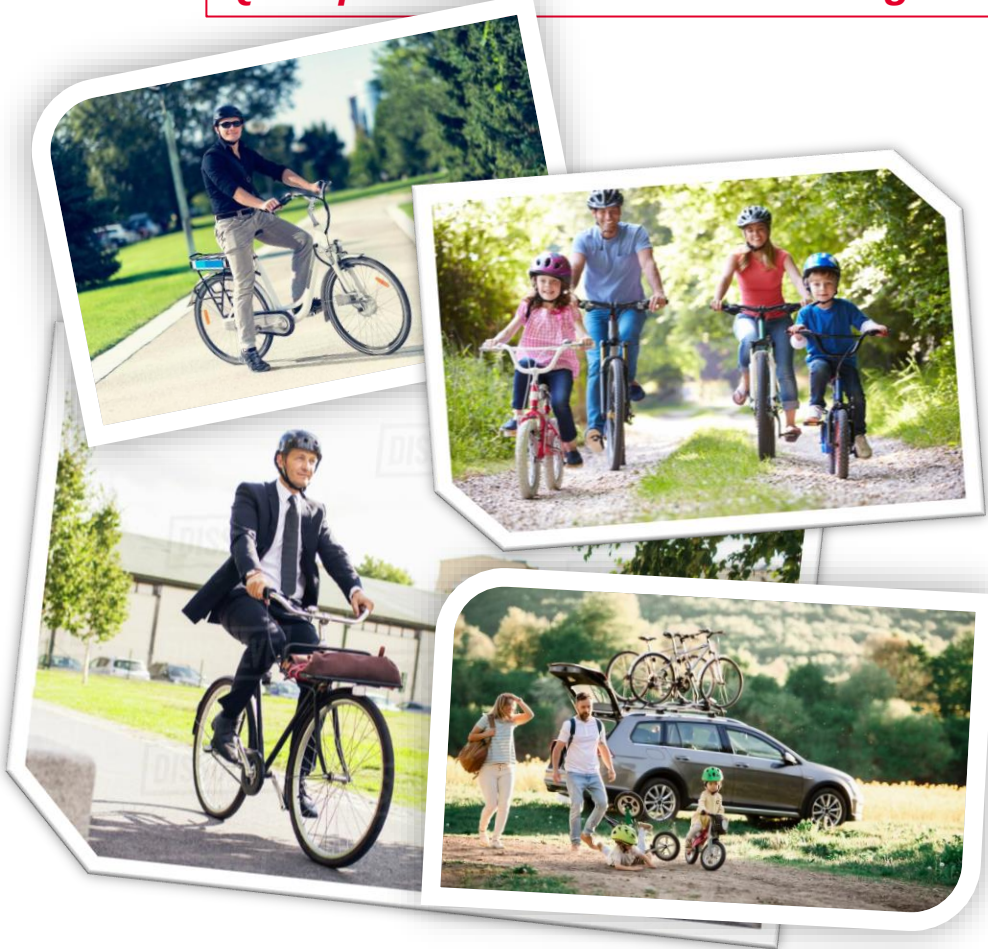
- **1 Belge sur 3** utilise sa voiture plus d'une fois par semaine en ville.
Note : c'est le cas de 42% des francophones vs. 25% des néerlandophones et de 37% des ménages avec enfants vs. 29% des ménages sans enfants.

Le recours à la mobilité douce

Q: A quelle occasion votre ménage utilise-t-il la mobilité douce lors de ses différents déplacements ?

- Pour les loisirs : 61%
- Pour les déplacements privés : 56%
- Pour le travail : 39%
- Pendant les vacances : 31%
- Nous n'avons pas recours à la mobilité douce pour nos déplacements : 23%

➤ La mobilité douce est essentiellement utilisée à des fins récréatives et pour des déplacements privés.



Rappel : Transition vers plus de mobilité douce : un obstacle ?

Q: Considérez-vous la politique menée par les autorités par rapport à la promotion de la mobilité douce comme un obstacle à votre mobilité quotidienne (p.ex. suppression progressive de la production de voiture essence, diesel, incitation de choisir des modes de transports alternatifs...) ?

	Population	< 35 ans	35 à 54 ans	> 55 ans	Urbains	Péri-urbains	Extérieur
Oui, mais je m'adapterai	21%	24%	23%	17%	26%	23%	19%
Oui, et le changement sera compliqué	53%	48%	50%	58%	47%	54%	54%
Non	17%	15%	19%	17%	19%	14%	18%
Je ne sais pas	9%	13%	7%	8%	9%	9%	9%



- Pour 3 Belges sur 4, la promotion de la mobilité douce va devenir un obstacle à la mobilité quotidienne et le changement va plutôt être compliqué (74%).
- Les +55 ans et les habitants des zones rurales ont le plus de mal à s'adapter.

Les sentiments des Belges envers la mobilité douce

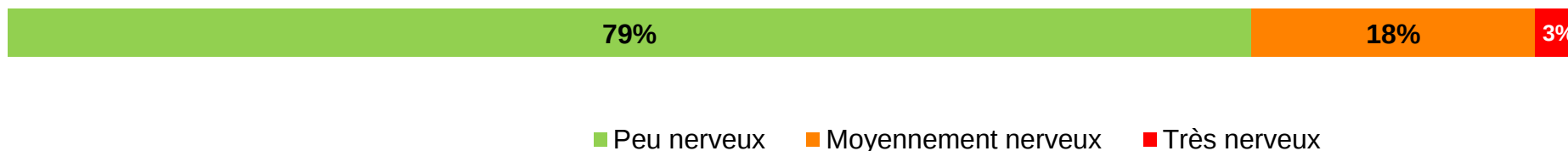
Q1 : Selon vous, la multiplication de l'utilisation de moyens de mobilité douce génère-t-elle plus d'accidents ?

Oui : 19% de la population :



Q2 : La multiplication de l'utilisation de moyens de mobilité douce vous rend-elle nerveux/nerveuse?

Oui : 14% de la population :



- En général, les Belges ne sont pas particulièrement perturbés par la multiplication de moyens de mobilité douce. Ceux qui sont les plus perturbés ressentent essentiellement peu de nervosité ou considèrent que les accidents sont plutôt bénins.

Les sentiments des Belges envers la mobilité douce

Q : Etes-vous souvent confrontés à des usagers de mobilité douce dans les villes ?

Oui : **16% de la population**

Questions à ces 16% :

Q1 : Selon vous, la multiplication de l'utilisation de moyens de mobilité douce crée plus d'accidents ?

Q2 : La multiplication de l'utilisation de moyens de mobilité douce vous rend-elle nerveux/nerveuse ?

	« Usagers des villes »	< 35 ans	35 à 55 ans	> 55 ans	Urbains	Péri-urbains	Extérieur
Q1	56%	30%	58%	76%	59%	43%	60%
Q2	49%	37%	44%	65%	55%	41%	49%

- Lorsqu'ils sont souvent confrontés à des moyens de transport de mobilité douce dans les villes, plus de la moitié des Belges ont le sentiment que ces moyens de transport créent plus d'accidents et ils se sentent plus nerveux face à ceux-ci.
- Ce sentiment est surtout présent auprès de la population âgée (+55 ans).
- Note : selon une étude de Vias, en 2021 il y a eu 1.022 accidents impliquant des trottinettes électroniques (soit plus du double vs. 2020).

Perception de la dangerosité des véhicules de mobilité douce

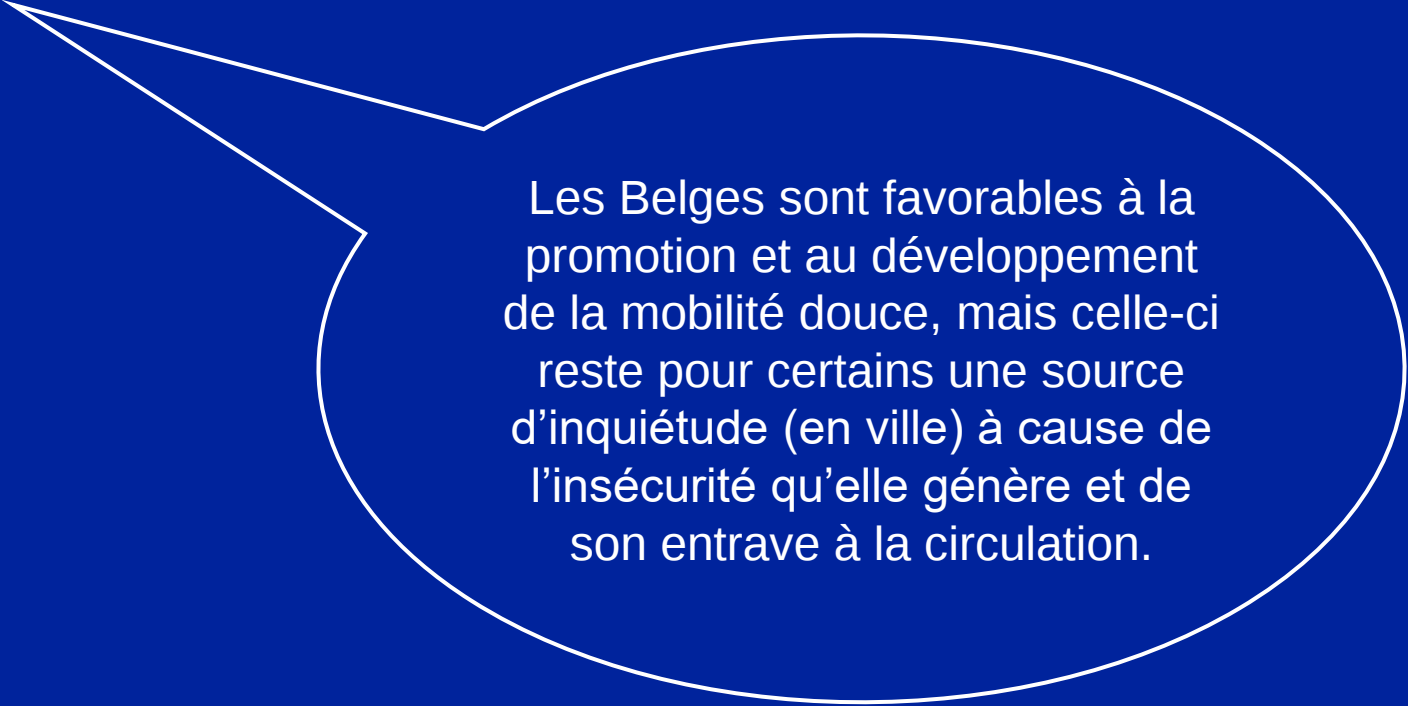
Q: Quels sont les véhicules de mobilité douce sont les plus grandes entraves à la circulation en ville ?

	Population	< 35 ans	35 à 54 ans	> 55 ans	Urbains	Péri-urbains	Extérieur
Trottinettes, segway, trottinettes électriques	45%	34%	43%	54%	47%	43%	45%
Hoverboard, roues motorisées	25%	14%	26%	32%	25%	24%	25%
Skateboards (électriques)	25%	13%	24%	35%	23%	24%	26%
Vélos (électriques)	22%	21%	25%	21%	20%	22%	23%
Autres	2%	0%	3%	2%	3%	2%	1%
<i>Pas d'entrave ressentie</i>	40%	50%	39%	34%	39%	39%	41%



- Les trottinettes et Segway semblent être les véhicules de mobilité douce entravant le plus la circulation, surtout pour les +55 ans.
- Les plus jeunes sont ceux qui considèrent le plus que les véhicules de mobilité douce ne présentent aucune entrave à la circulation en ville.

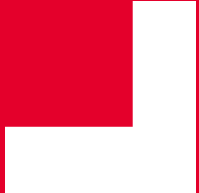
Ce que nous apprend l'enquête



Les Belges sont favorables à la promotion et au développement de la mobilité douce, mais celle-ci reste pour certains une source d'inquiétude (en ville) à cause de l'insécurité qu'elle génère et de son entrave à la circulation.



5. Les urbains vs. les résidents extérieurs aux zones urbaines



Quelques grandes différences entre les « urbains » et les résidents de zones extérieures aux centres urbains

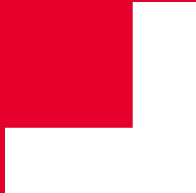
- **Contraintes et réglementations** : Les habitants des périphéries urbaines sont ceux qui approuvent le plus les mesures de mobilité instaurées par les autorités (Péri-urbains 46% vs. Urbains et Extérieur, chacun 37%).
- **Mise en pratique des mesures** : Les citoyens mettent davantage en pratique 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%).
- **Utilisation de la 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).
- **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.



- Il semble être nettement plus difficile d'obtenir le soutien des personnes habitant dans des zones non urbaines afin de modifier leur comportement et d'obtenir leur adhésion à l'utilisation de la mobilité douce/alternative au même titre que les habitants des villes.



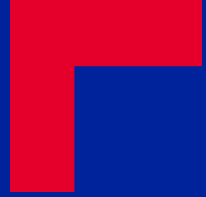
6. Les <35 ans vs les 35 ans et +



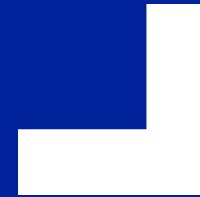
Quelques grandes différences entre les <35 ans, et les 35 ans et plus

- **Contraintes et réglementations** : Les initiatives en matière de mobilité prises par les autorités sont les mieux accueillies par les jeunes (41% des jeunes sont « enthousiastes » vs. 32% chez les +55).
- **Insécurité face à la mobilité douce** : Le sentiment d'insécurité de la mobilité douce est nettement plus grand chez +55 ans (76% vs. 30%). Ces derniers sont aussi plus nerveux face à leur utilisation (65% des +55 vs. 37% chez les jeunes).
- **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 (54% vs 34% chez les jeunes).
- **Suppression de la voiture thermique** : Les plus jeunes sont généralement plus favorables à la suppression des véhicules thermiques (66%) vs. (47% chez les +55 ans).
- **Transition vers le véhicule électrique** : 73% des +55 ans n'envisagent pas d'acheter rapidement un véhicule électrique vs. 48% des jeunes.

➤ En règle générale, on peut dire que les <35 ans sont les plus réceptifs et les plus ouverts à la transition écologique.

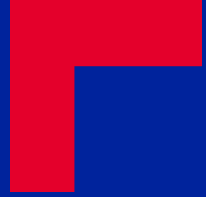


Conclusions

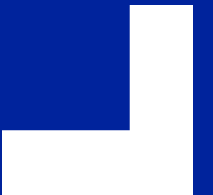


Conclusions

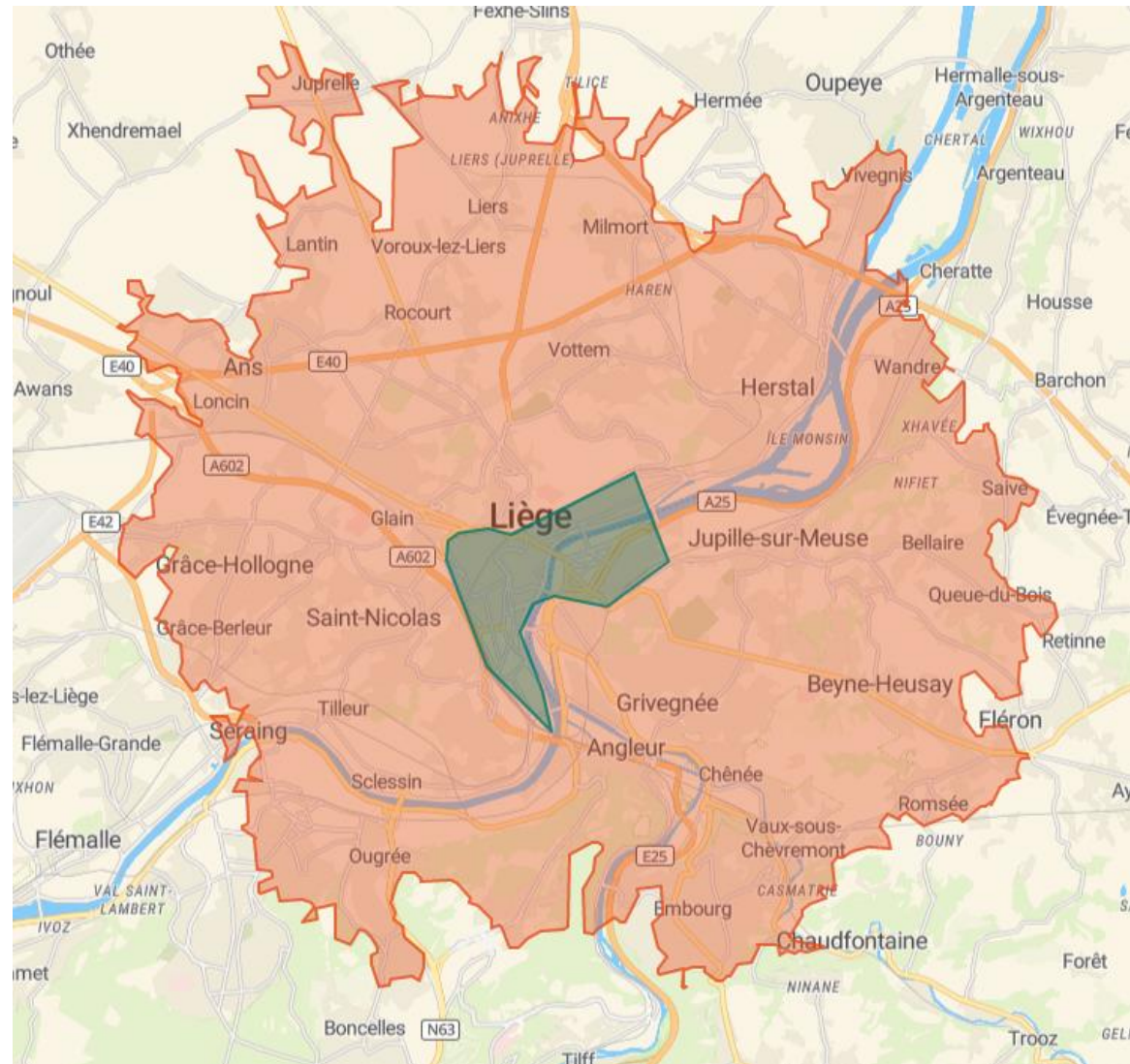
- Beaucoup de Belges sont prêts à faire des efforts pour favoriser leur comportement écologique. Leurs habitudes en termes de mobilité en font partie, même si beaucoup pensent qu'eux-mêmes et leurs concitoyens ne font pas (encore) assez d'efforts.
- Près de la moitié des Belges sont ouverts et réceptifs à de nouvelles réglementations et contraintes en termes de mobilité, même s'ils redoutent qu'elles vont sérieusement compliquer leurs déplacements.
- Le prix d'achat et les possibilités de recharge sont les principales barrières afin d'inciter les Belges à acquérir un véhicule électrique.
- Les véhicules de mobilité douce sont surtout choisis par les citadins et, en général, utilisés pour des déplacements de loisirs. Leur prolifération en ville font craindre plus d'accidents et génèrent une plus grande nervosité auprès de certains usagers, principalement chez ceux qui ont l'habitude de circuler en ville.
- En général les non-urbains et les plus âgés (+55 ans) ont le plus de mal à accepter et à réaliser la transition vers la mobilité durable ou douce.
- *Un meilleur accompagnement du public de la part des autorités, des constructeurs et des assureurs/assisteurs en termes de financement, infrastructures, soutien logistique... inciterait probablement les nouveaux usagers de la mobilité alternative à choisir davantage ce mode de transport.*

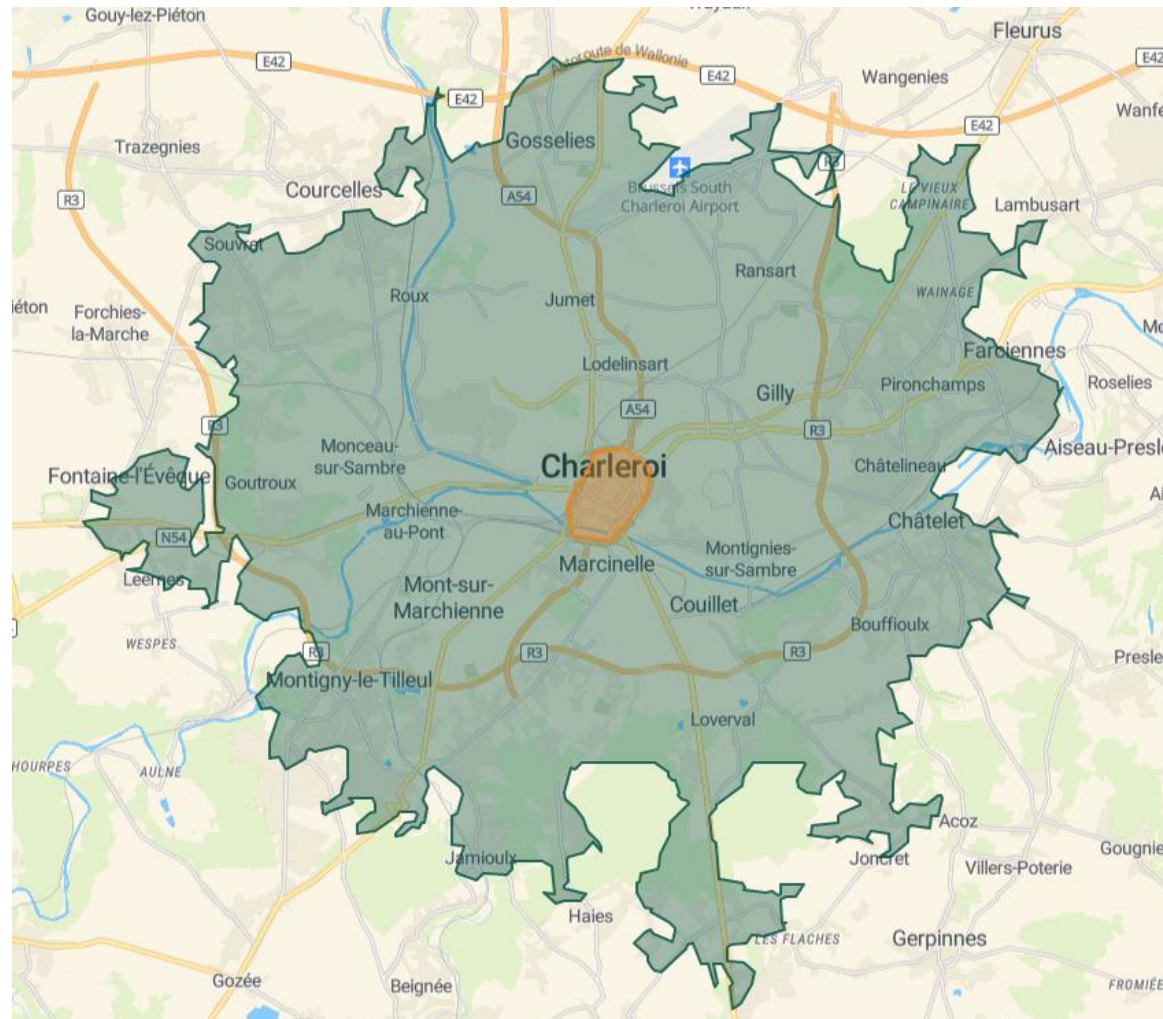


Appendice : zones urbaines et péri-urbaines











Mons



