

EUROP ASSISTANCE PRÉSENTE SON 4ÈME BAROMÈTRE BELGE DE LA MOBILITÉ

L'utilisation de la voiture électrique et de la mobilité douce continuent de progresser en Belgique, mais des obstacles freinent encore la transition.

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. C'est pourquoi Europ Assistance s'est donné pour objectif, depuis le lancement de son premier « Baromètre de la mobilité » en mars 2022, de sonder la perception des Belges quant à la mobilité durable et leur adhésion à la transition vers des modes de transport alternatifs. L'étude tient compte de la perception générale de la population, ainsi que des particularités entre habitants de zones urbaines et non urbaines, et des différents groupes d'âge.

Comment l'attitude des Belges a-t-elle évolué depuis le dernier baromètre ? Quelles en sont les causes et quelles seront les nouveaux défis de ces prochaines années ? Voici quelques enseignements de l'enquête.

Quelques pourcentages de l'enquête à épingler :

- **42 %** des Belges sont plutôt réfractaires aux décisions politiques prises au sujet de la mobilité alternative.
- **17 %** des Belges pensent que le passage à une mobilité 100% électrique se fera d'ici 2040.
- **62 %** des Belges déclarent que leur prochaine voiture ne sera **pas** électrique.
- **71 %** des Belges n'achèteraient **pas** de voiture électrique d'occasion.
- **43 %** des Belges remarquent que le nombre de points de charge publics a augmenté en Belgique, mais qui trouvent que leur nombre reste insuffisant.
- **50 %** des Belges trouvent que la mobilité douce s'est améliorée dans les villes ces dernières années.
- **43 %** des Belges estiment que la mobilité dans les villes va se détériorer ces prochaines années.

LES BELGES, L'ÉCOLOGIE ET LA MOBILITÉ DURABLE

L'écologie et la durabilité remportent toujours l'adhésion de la population

Tout comme pour l'écologie en général, deux tiers des Belges accordent une (grande) importance à l'écologie et à la durabilité liées à leur mobilité. Ce chiffre est toutefois en légère diminution par rapport à l'année dernière. 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, et seulement 29 % des personnes interrogées

jugent leurs propres actions bonnes pour la planète. Il s'agit surtout de personnes habitant dans ou proches des centres urbains.

Par rapport à la mobilité, seulement 34 % des sondés diminuent leurs déplacements en véhicule thermique afin de réduire leur empreinte écologique, 15 % optent pour la mobilité douce et 9 % déclarent voyager moins.

44 % 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 que la population est globalement consciente de l'importance d'un comportement écologique, mais 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

Un tiers des Belges est enthousiaste 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, 33 % de la population se dit « enthousiaste » et 42 % (plutôt) réfractaires ! L'enthousiasme a cependant diminué de 5 pts par rapport à l'année passée. Il est plus élevé auprès des jeunes de moins de 35 ans (37 %) et chez les citadins (34 %). Les personnes plus âgées (+ 55 ans) semblent toutefois plus réfractaires que l'année passée (15 %, +3 pts).

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

20 % des Belges estiment que les décideurs politiques imposent trop de contraintes en termes de mobilité (soit une baisse de 7 pts comparé à l'année passée) et 31 % sont modérément gênés par ces contraintes. La baisse est surtout sensible chez les plus âgés (20 % (-14 pts)) et les habitants de zones extérieures (20 % (-9 pts)).

Globalement, la population reste donc partagée avec presque autant de personnes déclarant que les décideurs politiques n'imposent pas trop de règles (49 %) que de personnes ayant un avis différent (51 %).

Un meilleur accompagnement et une communication plus claire à ce sujet pourraient probablement infléchir les réticences auprès de certains groupes de la population.

Une transition difficile pour tous, aussi pour les jeunes

Pour 68 % 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 (-1 pt). 51 % prétend que cette transition est ou sera compliquée pour eux, soit 4 pts de plus que l'année dernière. A noter cette année que les jeunes sont nettement plus nombreux que

l'année passée à trouver ce changement compliqué (48 %, +12 pts). Ils rejoignent ainsi les autres groupes d'âge de la population.

LES BELGES ET LES VOITURES ÉLECTRIQUES

Une mobilité 100% électrique ? Pas vraiment en 2035, peut-être en 2040 ou 2045 ?

20 % 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 : 17 % / 2045 : 12 % / 2050 : 10 % / « jamais » : 20 %). Les jeunes sont significativement les plus optimistes, les +55 ans sont les plus pessimistes.

Ainsi, la prochaine voiture de 38% des Belges sera électrique (-10 pts vs. 2024 !). La majorité continuera donc à se tourner vers le véhicule thermique lors de leur prochain achat (62 %, +10 pts). Ceux qui sont tentés par un véhicule électrique font ce choix par conviction écologique (51 %), à cause d'une obligation légale (36 %) ou par opportunité professionnelle (15 %). La différence de prix au kilomètre joue également un rôle dans ce choix (17 %, +9 pts).

La dépendance du Belge à sa voiture reste grande : 74 % (+3 pts) de la population qui dispose d'une voiture affirme ne pas pouvoir s'en passer. Et 52 % (+5 pts) 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 : 66 % d'entre eux déclarent réduire leur vitesse de conduite, 52 % empruntent davantage les transports alternatifs, 31 % reportent leurs déplacements non urgents et 17 % songent partager un véhicule pour diminuer leurs frais. Ce comportement est stable par rapport à 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 (71 %, -4 pts), suivi par le manque de stations de recharge (39 %, -3 pts, cet obstacle est moins prononcé d'année en année), et la difficulté de recharger la voiture à domicile (39 %, -3 pts). A noter que 26% (+5 pts) indiquent la « dangerosité » d'un véhicule électrique (p.ex. un feu de batterie) comme un obstacle, ce chiffre augmente au fur et à mesure que ce type de problème apparaît auprès des utilisateurs.

La crise énergétique reste également un facteur important (43 %, -1 pt), mais semble avoir moins d'impact sur cette décision que l'année passée. Il en est de même pour la diminution du pouvoir d'achat (30 %, -3 pts). Enfin, la situation géopolitique et économique mondiale risque également d'avoir des répercussions sur le comportement d'achat des consommateurs lors du choix de leur futur véhicule.

Question prix d'achat : seuls 8 % des Belges consacrerai(eraient) un budget supérieur à l'achat d'un véhicule électrique comparé à celui d'un véhicule thermique.

Le principal incitant pour faire le pas vers l'acquisition d'une voiture électrique est un prix d'achat moins élevé (au moment de la prise de décision de changer de véhicule) pour 34% des Belges (-13 pts). L'argument du prix est donc moins fort que l'année passée. Il en est de même

du soutien financier du gouvernement (invoqué par 21 % des personnes interrogées, soit -18 pts). Une meilleure infrastructure routière pourrait inciter 26% des répondants (- 14 pts).

Le nombre de points de charge publics a augmenté ces derniers mois. 43 % des Belges apprécient cette augmentation mais ne l'estiment pas encore suffisante. Cette perception est plus marquée du côté NL (47 %) que du côté FR (37 %) du pays.

29 % des Belges ne voient aucune différence en nombre de points de charge comparé à l'année passée.

La possibilité d'accès à un point de charge à l'étranger semble avoir évolué de manière positive pour un bon tiers des répondants seulement.

L'effet d'une prime à l'achat : En 2024, le Gouvernement flamand avait débloqué un budget afin de soutenir financièrement les personnes qui achètent un véhicule électrique. Cette mesure n'a toutefois pas été reconduite en 2025. Nous avons voulu savoir si l'arrêt de cette mesure avait une incidence sur l'intention d'achat d'un véhicule électrique en Flandre, et constatons que 49 % déclare dès lors être moins enclin à acquérir un véhicule électrique.

Le Belge est-il intéressé par un véhicule électrique d'occasion ?

A cette question, 71 % des Belges disent « non ». 46 % d'entre eux se méfient de l'état de la batterie du véhicule d'occasion, 41 % ne veulent carrément pas de ce type de véhicule et 21 % n'achètent jamais d'occasion.

Les 29 % des Belges qui répondent « oui » le font pour des raisons de budget (85 %), 23 % par confiance en leur garagiste/concessionnaire et 18 % par habitude d'acheter d'occasion.

Si le prix d'achat reste un levier important, de nouveaux aspects comme la sécurité de la batterie, l'autonomie (nombre de km parcouru), le nombre de points de charge et la qualité de véhicules électriques d'occasion sont des leviers importants pour les constructeurs automobiles et les pouvoirs publics afin d'accélérer la transition vers une mobilité électrique ces prochaines années.

LES BELGES ET LA MOBILITÉ 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 78 % des ménages belges (+4 pts). Toutefois, les néerlandophones sont plus nombreux à utiliser les vélos non électriques (31 % 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. La fréquence de l'utilisation de la voiture en ville diminue. 15 % l'utilisent encore tous les jours (-8 pts) et 22 % plus d'une fois par semaine (-7 pts) . On y trouve en majorité les ménages avec enfants (48 %), les 35-54 ans (40 %) et les francophones (44 % vs. 32 % des néerlandophones). Les transports en commun sont quant à eux en légère augmentation (33 % pour toute la population, +4 pts), en particulier chez les <35 ans (40 %, +8 pts).

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 (50 %). Seulement 35 % des personnes interrogées utilisent la mobilité douce pour se rendre à leur travail, dont 36 % des néerlandophones et 34 % des francophones.

La marge de croissance de l'utilisation du vélo reste 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

La moitié des Belges interrogés trouvent que la mobilité douce s'est améliorée dans les villes ces dernières années. 39 % sont d'un avis contraire. Ceux qui notent une amélioration l'attribuent à l'aménagement de la voie publique (49 %, -3 pts), à la conscientisation des automobilistes (43 %, +6 pts), à une plus grande répression des contrevenants (16 %) et à des moyens de transport plus sûrs (16 %).

Toutefois, la sécurité en ville reste un point sensible qui mérite beaucoup d'attention de la part des décideurs.

- 24 % des personnes ne se sentent pas en sécurité en ville lors de leurs déplacements en mobilité douce.
- 34 % affirment devoir constamment faire attention aux comportements des automobilistes.
- Seulement 11 % ont un véritable sentiment de sécurité.
- 63 % des usagers prétendent que l'aménagement des routes en villes ne permet pas aux utilisateurs de la mobilité douce d'y circuler en toute sécurité.
- 67 % des répondants à l'enquête ont le sentiment que les utilisateurs de la mobilité douce n'appliquent pas toujours correctement le code de la route.

Quant aux automobilistes qui circulent en ville, ils éprouvent comme plus grands obstacles à leurs déplacements le manque d'emplacement de parking (59 %), les embouteillages (38 %), de devoir circuler dans des zones à (fortes) limitations de vitesse (21 %) ou de devoir se soumettre à des trajectoires imposées (19 %). En tout, 43 % des personnes interrogées estiment que la mobilité va se détériorer dans les villes ces prochaines années.

Un comportement responsable des usagers de la route et des aménagements de la voie publique pourront davantage favoriser le partage et la cohabitation entre les différents usagers dans les centres urbains et augmenter le sentiment de sécurité des usagers de la route.

DES DIFFÉRENCES ENTRE (PÉRI-)URBAINS ET EXTRA-URBAINS, ENTRE LES JEUNES ET LES PLUS ÂGÉS

Pour les points évoqués ci-dessus, l'enquête menée par Europ Assistance détaille les différences de perception 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) marqués.

ZOOM SUR QUELQUES DIVERGENCES ...

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

- **Contraintes et réglementations** : Alors que les habitants des villes étaient ceux qui approuvaient le plus les mesures de mobilité instaurées par les autorités en 2024 et à s'adapter à la transition vers la mobilité douce, leur nombre a tendance à diminuer pour rejoindre celui des péri-urbains et des habitants des zones extérieures.
- **Attitude face aux véhicules électriques** : Les urbains sont plus favorables que les habitants de zones extérieures à l'achat d'un véhicule électrique comme prochain véhicule. Les urbains considèrent également plus que les autres qu'il y a une meilleure offre en termes de points de charge pour la batterie de ces véhicules.
- **Utilisation de la mobilité douce** : L'utilisation de la voiture thermique reste très élevée chez les habitants externes aux villes. Paradoxalement, elle connaît aussi un regain d'intérêt auprès des urbains, tout comme l'utilisation des transports en commun.
- **Centres urbains** : Les urbains et les habitants extérieurs s'accordent pour dire que la mobilité douce s'est améliorée dans les centres urbains, même si les urbains sont plus nombreux. Ils attribuent cette amélioration aux aménagements de l'infrastructure routière.

...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, même si leur nombre est moins élevé que l'année dernière.
- **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, mais leur nombre a diminué comparé à l'année passée.
- **Les transports en ville** : Les transports en commun connaissent un regain d'intérêt auprès de tous les groupes d'âge, en particulier auprès des <35 ans.
- **La mobilité douce en ville** : La perception de « dangerosité » des moyens de mobilité douce s'accroît dans tous les groupes d'âge, mais les plus jeunes restent ceux qui estiment que ce mode de transport présente le moins d'entrave à la circulation.

CONCLUSIONS DE L'ENQUÊTE

Les Belges sont en train de 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 plus compliquée, mais certaines réticences commencent à disparaître.

Le véhicule électrique peine toujours à obtenir l'adhésion d'une grande partie de la population. L'aspect sécuritaire des usagers de la mobilité douce dans les villes reste également un point d'attention. Il passe principalement par l'aménagement de la voirie et par la conscientisation, la cohabitation 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/assistants en termes de financement, d'infrastructures, de 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 **23 janvier et le 2 février 2025** par le bureau *Incidence* auprès de 1025 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 3,06 %.

Le présent baromètre tient également compte de certains résultats du « Mobility Barometer 2025 among Europeans », mené par *Ipsos* pour le Groupe Europ Assistance auprès de 9.000 personnes dont 1.000 en Belgique, en France, en Allemagne, en Suisse, en Autriche, en République Tchèque, en Italie en Espagne et au Portugal, du 17 décembre 2024 au 13 janvier 2025.

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.

Contacts presse

Xavier Van Caneghem

PR & Market Analyst

xavier.van.caneghem@europ-assistance.be

0473.46.82.00

Chloé Saucin

DGA

chloe.saucin@dgagroup.com

Au sujet d'Europ Assistance

Europ Assistance est un leader mondial de l'assistance et de l'assurance voyage. Nous accompagnons nos clients dans plus de 200 pays grâce à un vaste réseau de prestataires agréés, à travers une gamme de services : assurance voyage et assistance médicale, assistance routière et mobilité, domicile et habitat, santé, soins aux personnes âgées et services de conciergerie. Fondée en 1963, Europ Assistance est le pionnier du concept de service d'assistance et fait partie du Groupe Generali. En tant qu'entreprise et employeur responsable, nous nous engageons à assurer le bien-être personnel et le développement de carrière de nos 12 000 employés dans 39 pays et territoires, qui font tous partie d'une communauté mondiale connectée.