

PRIME BRUXELL'AIR

RAPPORT 2023



laissons
respirer
.brussels 



PARTENARIAT

La prime Bruxell’Air est piloté par Bruxelles Environnement en partenariat avec :



La prime Bruxell’Air bénéficie du soutien de :



SOMMAIRE

INTRODUCTION

[p.4](#)

ANALYSE DE LA DÉMARCHE

[p.28](#)

ANALYSE DES DEMANDES

[p.10](#)

IMPACT DE LA PRIME SUR LES COMPORTEMENTS INDIVIDUELS DES BÉNÉFICIAIRES

[p.34](#)

PRODUITS ET SERVICES DE MOBILITÉ DEMANDÉS

[p.23](#)

ANNEXES

[p.47](#)



INTRODUCTION



CONTEXTE ET OBJECTIFS DU RAPPORT

La prime Bruxell’Air en 2023

Ce rapport est un bilan quantitatif et qualitatif de la prime Bruxell’Air. Ce rapport a été réalisé par le bureau d'étude Traject à la demande et pour le compte de Bruxelles Environnement.

Une analyse s’attache dans un premier temps à identifier **le profil des demandeurs** de la prime, leur commune de résidence, leur niveau de revenus, leur âge...

Dans la deuxième partie, une analyse des **produits demandés** a été réalisée. Cela permet d’identifier les produits les plus demandés, et de les croiser avec les données de profil des demandeurs.

Une troisième partie s’intéresse à la **démarche de demande** de prime. Il s’agit alors d’évaluer l’accessibilité de la plateforme, le traitement des demandes de prime et la qualité de l’accompagnement proposé aux demandeurs.

Pour finir, la dernière partie, basée sur une enquête, vise à explorer **l’impact de la prime** sur les habitudes de déplacements des ménages l’ayant reçu.



MÉTHODOLOGIE

Analyse quantitative

Le présent rapport s'appuie sur les données d'octroi de la prime transmises par Bruxelles Environnement. La période couvre l'année 2023.

Analyse qualitative

L'analyse qualitative s'appuie sur des échanges réguliers avec Bruxelles Environnement, une analyse des documents et des informations disponibles, et aussi sur deux enquêtes développées à des fins de suivi de la prime.

La première est une enquête sur l'expérience de la demande de prime : elle s'intéresse à l'accessibilité de la plateforme IRISbox et aux motivations des demandeurs de la prime. Le lien vers l'enquête est partagé aux titulaires de la prime via le mail contenant leur attestation d'octroi de prime. Lancée fin juin 2022, l'enquête avait reçu 378 réponses au tout début 2024.

La deuxième enquête, développée en 2ème partie de 2023, concerne l'impact de la prime sur les habitudes de comportement des titulaires et leur ménage l'ayant reçue. Cette enquête est envoyée par salves environ un an après l'octroi de la prime. Début mai 2024, 428 titulaires, ayant donc bénéficié de la prime entre septembre 2022 et juin 2023, y avaient répondu.



LA PRIME, D'HIER À AUJOURD'HUI

Encourager le report modal

La prime Bruxell'Air a été mise en place en 2006 et elle vise à encourager les automobilistes bruxellois à renoncer à leur voiture au profit de modes de déplacement plus durables. En pratique, toute personne domiciliée en Région de Bruxelles-Capitale qui radie sa plaque d'immatriculation peut en bénéficier, sous certaines conditions (voir page suivante). À l'origine, elle fonctionnait comme un package mobilité et offrait aux Bruxellois qui renonçaient à leur véhicule :

- soit un abonnement MTB (aujourd'hui Brupass) pour une année et un abonnement Cambio Start pour 1 an ;
- soit une prime vélo et un abonnement Cambio Start pour 1 an.

L'introduction de la zone de basses émissions, ou Low Emission Zone, sur le territoire bruxellois en 2018, a nécessité le renforcement et la mise en place de nouvelles mesures d'accompagnement. C'est dans ce contexte que la prime Bruxell'Air, qui avait entretemps plus de 10 ans, a été révisée en 2021 et lancée sous une nouvelle mouture en 2022.

Vers le budget mobilité

La prime Bruxell'Air a évolué vers une formule type "budget mobilité" pour mieux refléter le panel de solutions de mobilité désormais disponibles à Bruxelles. Les changements les plus importants ont été :

- La digitalisation du processus de demande
- Les montants de prime en fonction de la situation du ménage ou de la présence au sein du ménage d'une personne en situation de handicap
- L'augmentation du choix de services de mobilité disponibles au sein de la prime.



CONDITIONS DE LA PRIME

Catégories de prime

En 2023, le montant de la prime varie entre 500€ et 900€, selon le profil du ménage :

Revenu/statut du demandeur*	Montant octroyé
Personne en situation de handicap, quels que soient les revenus	900€
< 37.600€ (personne isolée) Ou < 52.600€ (cohabitant/couple)	900€
37.600€ - 75.100€ (personne isolée) Ou 52.600€ – 90.100€ (cohabitant/couple)	700€
> 75.100€ (personne isolée) Ou > 90.100€ (cohabitant/couple)	500€

* Les revenus pris en compte sont l'ensemble des revenus imposables globalement de toutes les personnes majeures du ménage, repris dans l'Avertissement Extrait de Rôle (AER) le plus récent.

Produits disponibles

- Des abonnements STIB et vouchers TaxiBus ;
- Un budget vélo (géré par Pro Vélo) ;
- Des abonnements Villo! (et eVillo!) ;
- Deux formules d'abonnement et un budget chez Cambio ;
- Budget Poppy ;
- Budget Taxi Victor Cab ;
- Budget Modalizy

Le détail des produits proposés se retrouve en annexe.



CONDITIONS D'OCTROI D'APPLICATION EN 2023

- ☐ Le demandeur est une personne physique domiciliée dans une des 19 communes de Bruxelles.
- ☐ Le demandeur introduit sa demande de prime dans les 6 mois suivant le jour de la radiation du véhicule.
- ☐ La radiation prise en considération est celle relative à un véhicule de catégorie M1 (voiture) immatriculé depuis minimum 2 années ininterrompues au nom du demandeur.
- ☐ La radiation d'une voiture immatriculée au nom d'une société, d'une moto ou d'un véhicule utilitaire (catégorie N1, par exemple une camionnette) ne donne pas droit à la prime Bruxell'Air.
- ☐ Le demandeur ne peut bénéficier de la prime si lui ou un membre de son ménage bénéficie d'une voiture de société (ou assimilé) depuis moins de trois mois à partir de la date de demande de la prime Bruxell'Air.
- ☐ La prime n'est accordée qu'une seule fois par plaque d'immatriculation radiée.
- ☐ Toute demande de prime non finalisée 6 mois après son introduction sera supprimée. Il ne sera plus possible d'introduire de nouvelle demande de prime liée à la plaque d'immatriculation concernée.
- ☐ La prime est valide deux ans (sauf abonnements mensuels ou annuels) à partir de la date de l'attestation d'octroi.
- ☐ Le choix des services et des montants qui y sont alloués par le demandeur est définitif. Aucune modification, annulation ou remboursement n'est acceptée.
- ☐ Les prestataires de services de mobilité sont responsables des prestations qu'ils fournissent conformément à leurs conditions générales, disponibles sur leur site et/ou auprès de chaque prestataire.
- ☐ Tout montant non dépensé au moment de la commande des services de mobilité sera perdu et ne pourra être réclamé. Tout montant forfaitaire ou budget non utilisé au bout des 2 ans de validité de la prime ne pourra pas être réclamé.

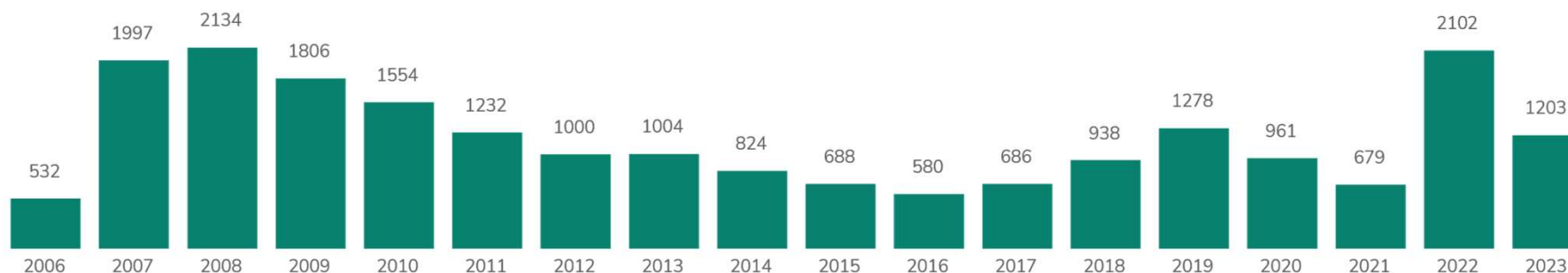


ANALYSE DES DEMANDES



EVOLUTION DU NOMBRE DE DEMANDES PAR AN

Nombre de prime Bruxell'Air octroyées par an



Après avoir rapidement atteint son pic en 2008, le nombre de demandes annuelles chute progressivement jusqu'en 2016, car il n'y a plus de communication active autour de la prime. À partir de 2017, une recrudescence du nombre de demandes est observée, liée à l'introduction de la Zone de Basses Émissions (ou Low Emission Zone (LEZ)) l'année suivante, en 2018. En effet, la prime Bruxell'Air a été mise en évidence dans la communication autour de la LEZ. Les critères d'accès de la LEZ ont ensuite encore été renforcés en 2019, 2020 et 2022.

En 2021, le nombre de demandes a été exceptionnellement faible à cause de l'impossibilité de demander la prime entre septembre 2021 et mars 2022, le temps de basculer de l'ancienne vers la nouvelle formule de prime. Il est estimé que 225 personnes ont dès lors introduit leur prime en 2022 au lieu de le faire en 2021. En « occultant » la fermeture du guichet en 2021, il y aurait eu 904 primes octroyées en 2021 et environ 1877 primes en 2022.

En 2023, 1203 primes ont été octroyées, soit environ 1000 primes de moins que l'année précédente. Cela confirme que l'année 2022 était exceptionnelle et pas uniquement à cause de l'effet « entonnoir » provoqué par la fermeture du guichet fin 2021. De fait, le nouveau jalon LEZ en 2022 (interdiction des diesel Euro 4, soit 5% des voitures fin 2021) et l'effet de l'annonce et de la communication autour de la nouvelle prime ont joué un rôle.



ÉVOLUTION DU NOMBRE DE DEMANDES PAR MOIS EN 2023

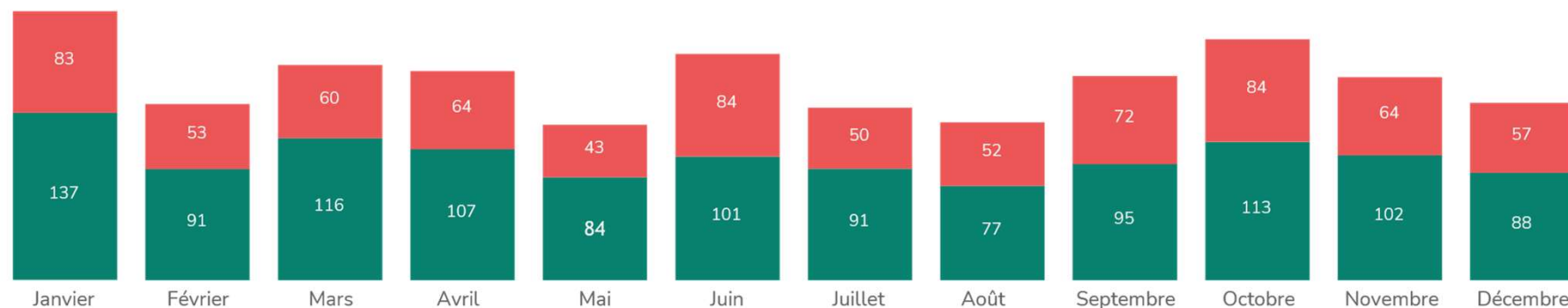
Une gestion automatique des demandes via le formulaire IRISbox

Le graphe ci-dessous présente l'ensemble des primes octroyées par mois en 2023 et le nombre de primes automatiquement refusées par le formulaire IRISbox, comptabilisées par ce même formulaire. Le formulaire IRISbox bloque la demande si la personne qui fait la tentative de demande n'est pas éligible (voir CONDITIONS).

En 2023, 98% des primes ont été traitées via le formulaire IRISbox et 2% par traitement manuel. En moyenne, 164 demandes de primes sont demandées par mois et 40% sont refusées.

Nombre de primes Bruxell’Air octroyées et refusées par IRISbox par mois

● Primes octroyées ● Primes refusées

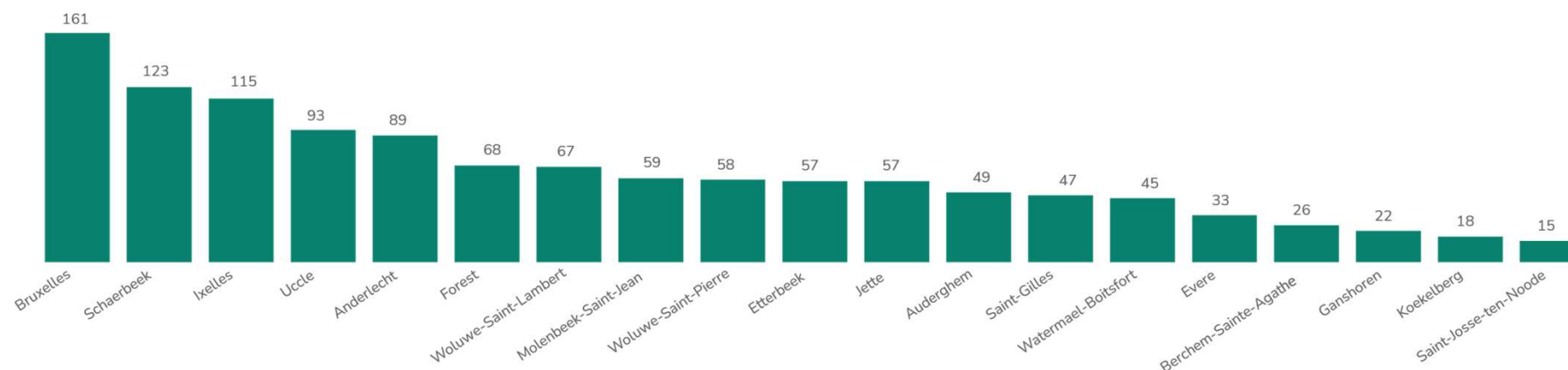


NOMBRE DE PRIMES OCTROYÉES PAR COMMUNE EN 2023

Bruxelles-Ville en tête du nombre de primes, suivie de Schaerbeek et Ixelles

L'analyse des données révèle que le plus grand nombre de primes a été accordé à des résidents de la Ville de Bruxelles, avec 161 primes octroyées. Schaerbeek et Ixelles arrivent également en haut du classement, avec respectivement 123 et 115 primes octroyées.

Nombres de primes Bruxell'Air octroyées par commune



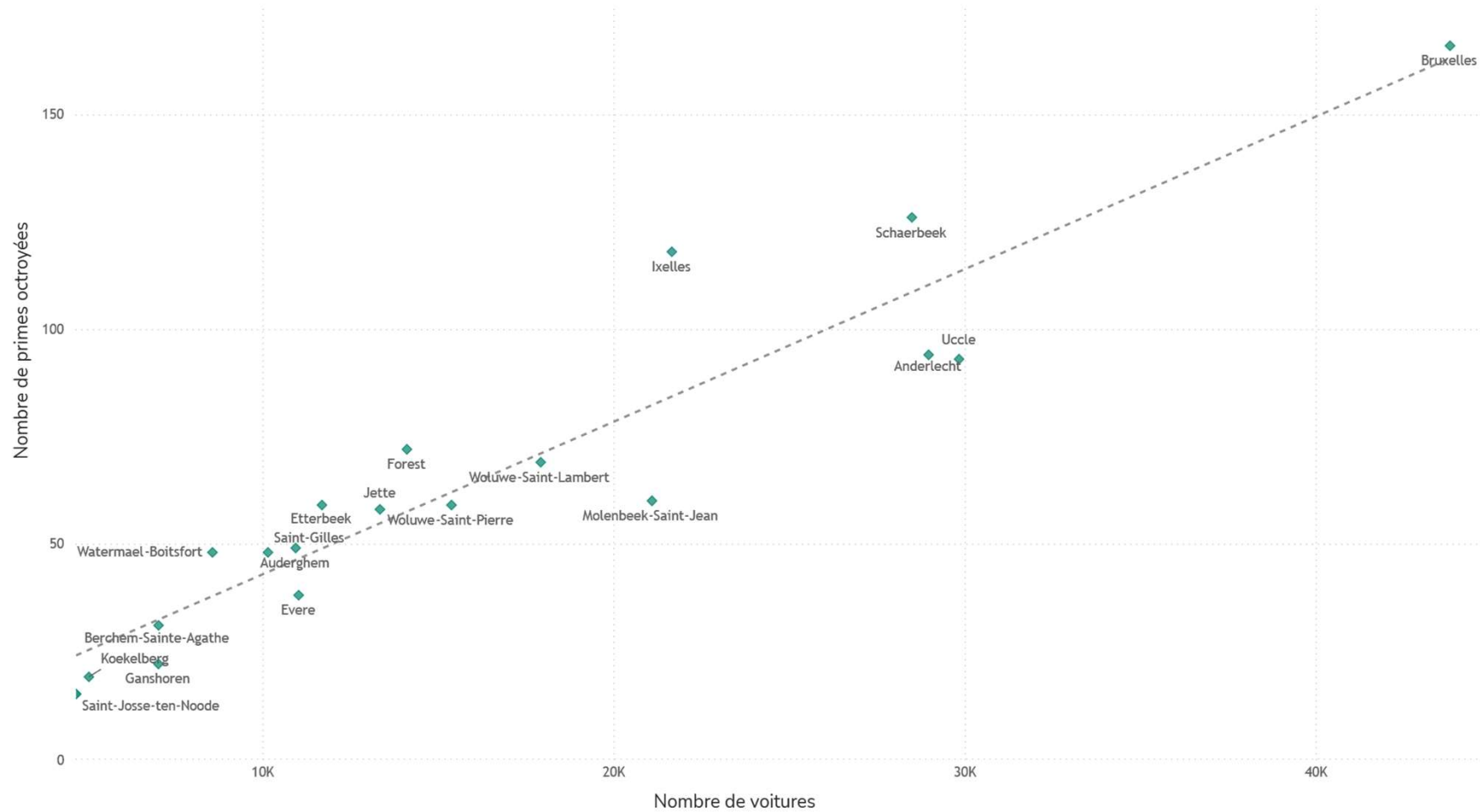
Un nombre de primes octroyées en adéquation avec le nombre de voitures en possession des personnes physiques par commune

Dans le but de mettre ces chiffres en perspective, le graphique page suivante compare le nombre de primes octroyées par commune avec le nombre de voitures à disposition des ménages. Il montre une corrélation positive entre les deux variables. En d'autres termes, le nombre de primes octroyées est positivement proportionnel au nombre de voitures par commune. Certaines communes s'éloignent de la tendance. Ainsi à Ixelles et Schaerbeek il y a beaucoup de primes octroyées par rapport au nombre de véhicules par ménage, tandis que l'inverse s'observe à Uccle, Anderlecht et Molenbeek où il y a peu de primes octroyées par rapport au nombre de voitures par ménage.



PRIMES OCTROYÉES PAR COMMUNE PAR RAPPORT AU NOMBRE DE VOITURES PAR COMMUNE

Primes Bruxell’Air octroyées selon le nombre de voitures par commune



Source : <https://ibsa.brussels/themes/mobilite-et-transport/vehicules-et-reseau-routier>, 2021

RÉPARTITION DES PRIMES OCTROYÉES PAR CATÉGORIE

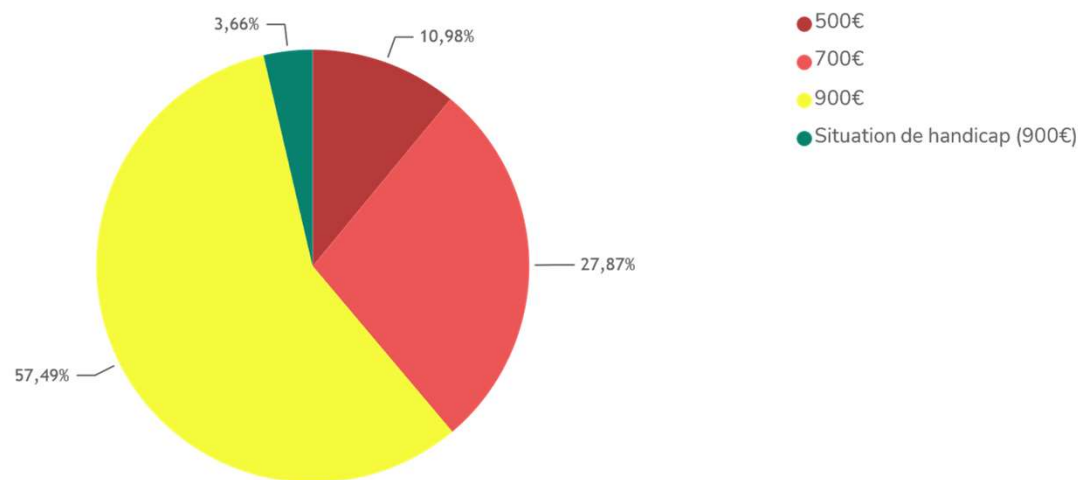
Près de 58% des primes allouées aux personnes à plus bas revenus

En 2023, le montant moyenne par prime s'élève à 800€. Cette moyenne est influencée par le fait que les primes de 900€ (hors ménages avec une personne en situation de handicap (PSH)) représentent 58% des primes allouées.

Cela se traduit par une majorité de demandes provenant des ménages faisant partie de la tranche de revenus la plus basse.

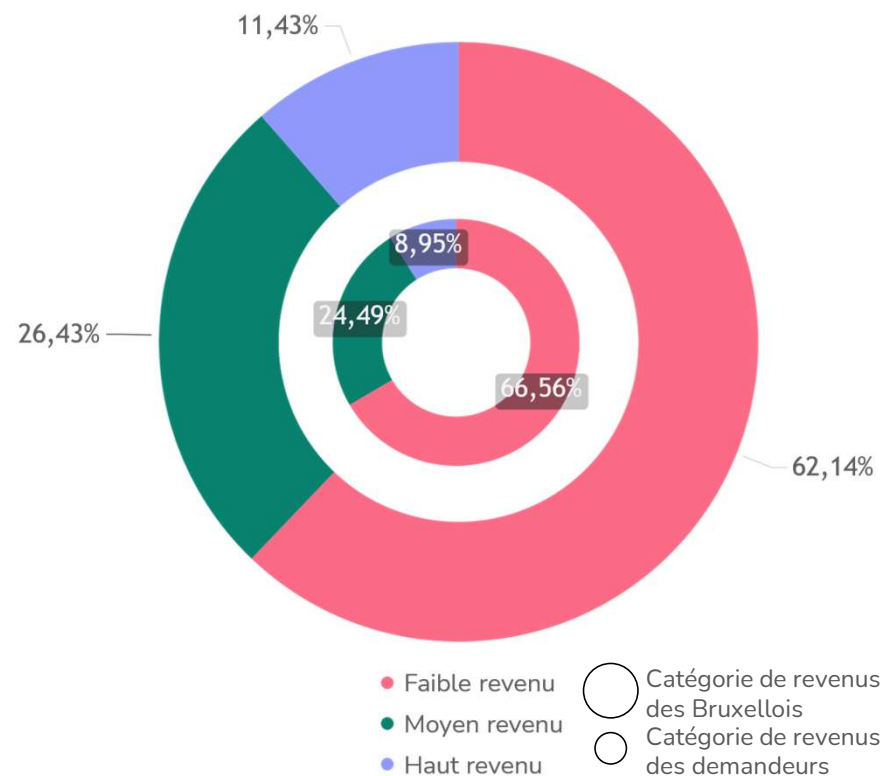
La tendance actuelle semble indiquer que la prime répond aux objectifs d'accompagnement des publics plus vulnérables définis dans le cadre de la LEZ.

Répartition des primes Bruxell'Air octroyées selon le montant de prime



NOMBRE DE PRIMES OCTROYÉES PAR CATÉGORIE DE REVENU PAR RAPPORT À L'ENSEMBLE DE LA POPULATION MOTORISÉE

Comparaison des catégories de revenus des demandeurs de la prime Bruxell'Air avec la population bruxelloise motorisée (2022)



La répartition par revenu des bénéficiaires est similaire à celle des bruxellois motorisés

Si la répartition par revenu est globalement similaire entre les bénéficiaires et les Bruxellois motorisés, la catégorie « faible revenu » est cependant légèrement sur-représentée parmi les bénéficiaires.

Catégories Bruxell'Air	
Faible revenu	< 37.600€ (personne isolée)
	< 52.600€ (cohabitant/couple)
Moyen revenu	37.600€ - 75.100€ (personne isolée)
	52.600€ - 90.100€ (cohabitant/couple)
Haut revenu	> 75.100€ (personne isolée)
	> 90.100€ (cohabitant/couple)

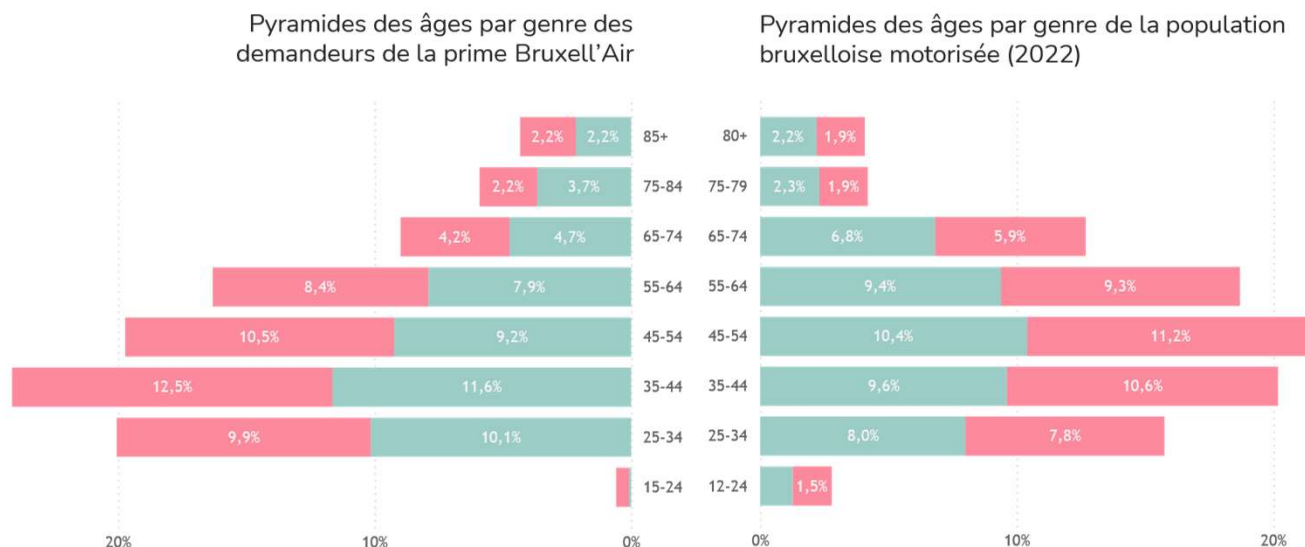


PROFIL DES TITULAIRES DE PRIMES EN FONCTION DE L'ÂGE

Prédominance des 35-45 ans

L'âge moyen des demandeurs est d'environ 49 ans (l'âge médian 46 ans), et la répartition genrée est globalement équilibrée.

La pyramide des âges ci-dessous montre une prédominance de la catégorie 35-44 ans. Les jeunes actifs (25-45 ans) apparaissent comme ceux qui proportionnellement se sont le plus libérés d'un véhicule.



Pourcentage de primes octroyées en fonction du genre du demandeur



Âge moyen des demandeurs de la prime Bruxell'Air

49,65

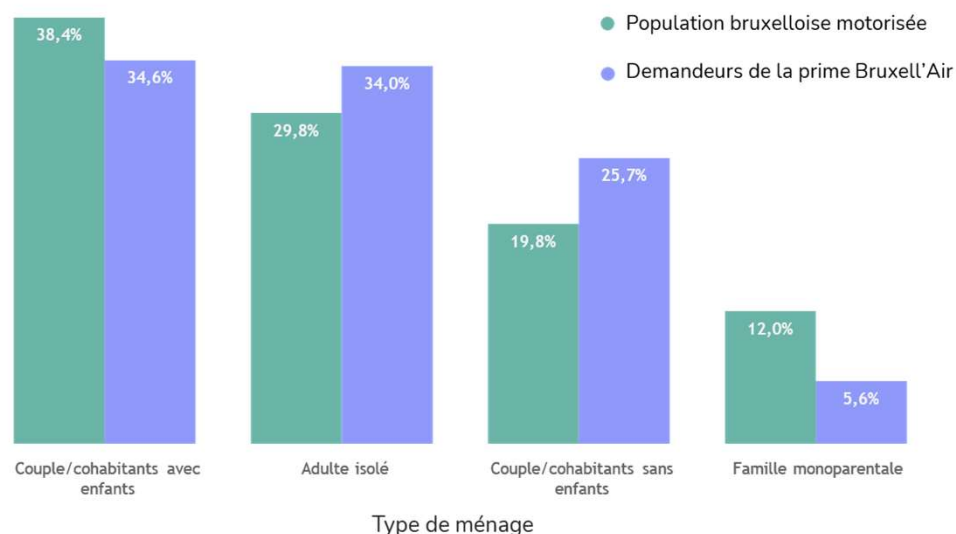
Âge médian des demandeurs de la prime Bruxell'Air

46,00



PROFIL DES TITULAIRES DE PRIMES EN FONCTION DU TYPE DE MÉNAGE

Comparaison de la composition des ménages des demandeurs Bruxell'Air avec la population bruxelloise motorisée (2022)



Les familles monoparentales et les couples avant enfants sont sous-représentés parmi les demandeurs

La comparaison entre composition des ménages de la population bruxelloise motorisée et celle des demandeurs révèle une sous-représentation des familles monoparentales d'une part et des couples avec enfants d'autre part.

Ceci pourrait s'expliquer par le fait que les ménages avec enfants sont généralement plus dépendants de leur véhicule que les autres types de ménages et moins enclins à s'en séparer.

Les définitions des catégories sont reprises en [annexe](#).



LES MOTIFS DE RADIATION DE LA VOITURE

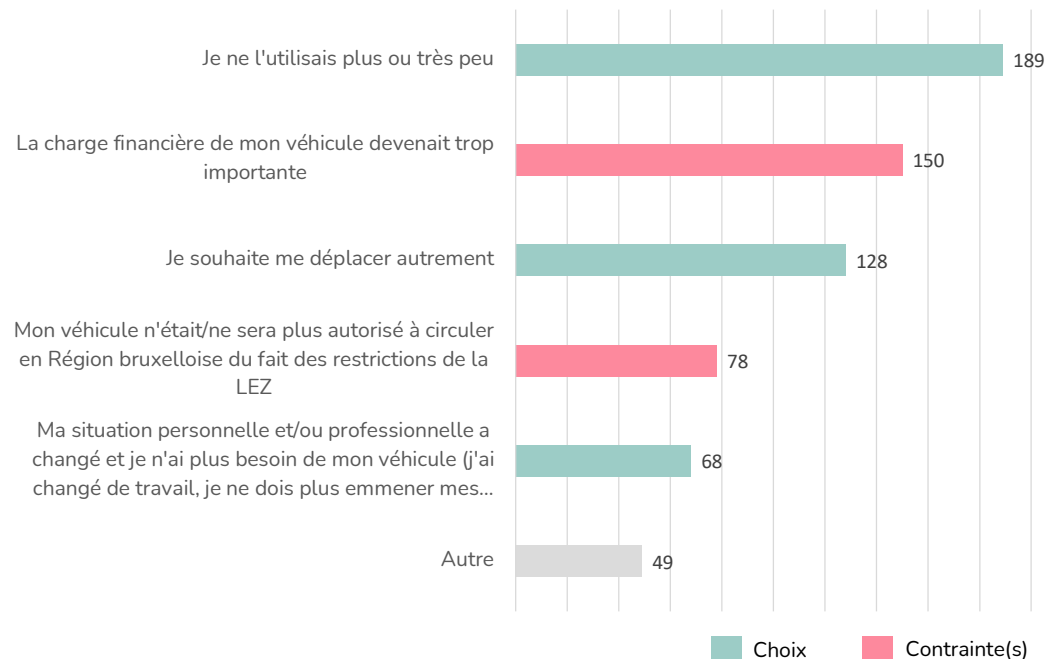
Davantage de motifs liés au choix qu'à la contrainte

Dans le cadre de la première enquête déployée, les demandeurs de la prime ont été interrogés sur les raisons qui les ont poussés à se séparer de leur véhicule.

La faible utilisation du véhicule est le motif le plus cité. Ensuite vient la volonté de se déplacer autrement et puis le coût trop important du véhicule.

Le motif LEZ arrive en quatrième position, et représente près de 21% des répondants.

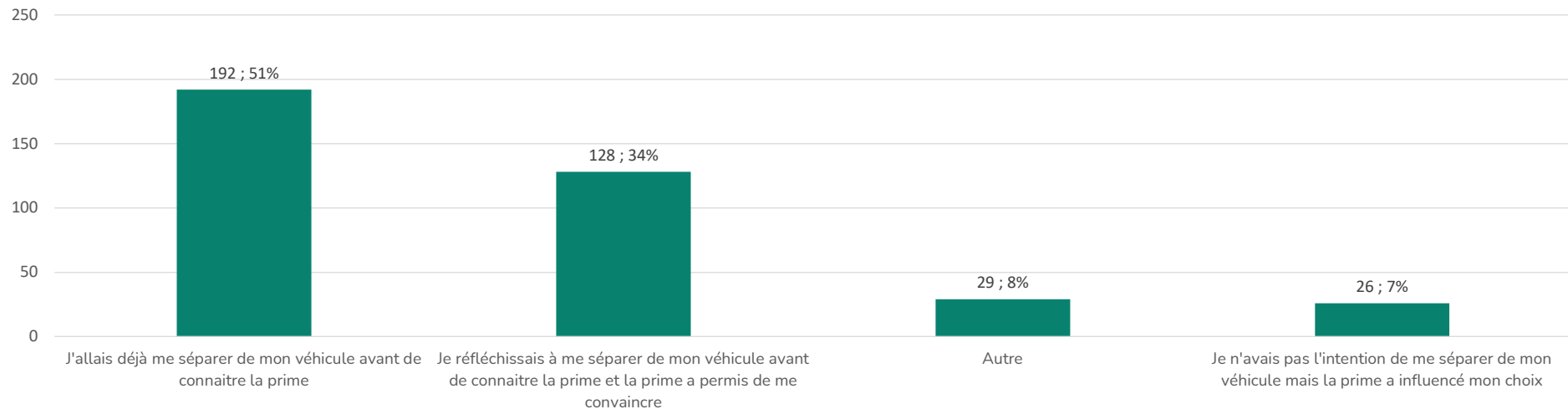
D'autres raisons sont évoquées, comme des raisons physiques, écologiques, le contexte bruxellois ou encore la présence d'un autre véhicule dans le ménage.



Plusieurs réponses possibles
Source : Enquête, réponses du 21/06/22 au 23/01/24



RÔLE DE LA PRIME DANS LA RADIATION DE LA VOITURE



Source : Enquête, réponses du 21/06/22 au 23/01/24

La prime est un élément déclencheur pour une partie des demandeurs

Pour près de la moitié des répondants, la prime est un élément déclencheur pour se séparer de leur voiture. Pour 7% des répondants, la prime a été l'unique déclencheur. Ils ne l'auraient donc pas fait sans la prime. 34% des répondants réfléchissaient déjà à se séparer de leur voiture, et la prime a permis de les convaincre.

Pour 51% des répondants, la prime n'a joué aucun rôle.

Parmi les raisons « autres » : des contraintes diverses notamment la LEZ mais aussi des problèmes de santé, certains ne connaissaient pas l'existence de la prime au moment de se séparer de leur véhicule et ne l'ont découverte qu'après, et d'autres encore ont vu leur véhicule tomber en panne ou ont eu un accident les coûts de réparation étaient trop importants.

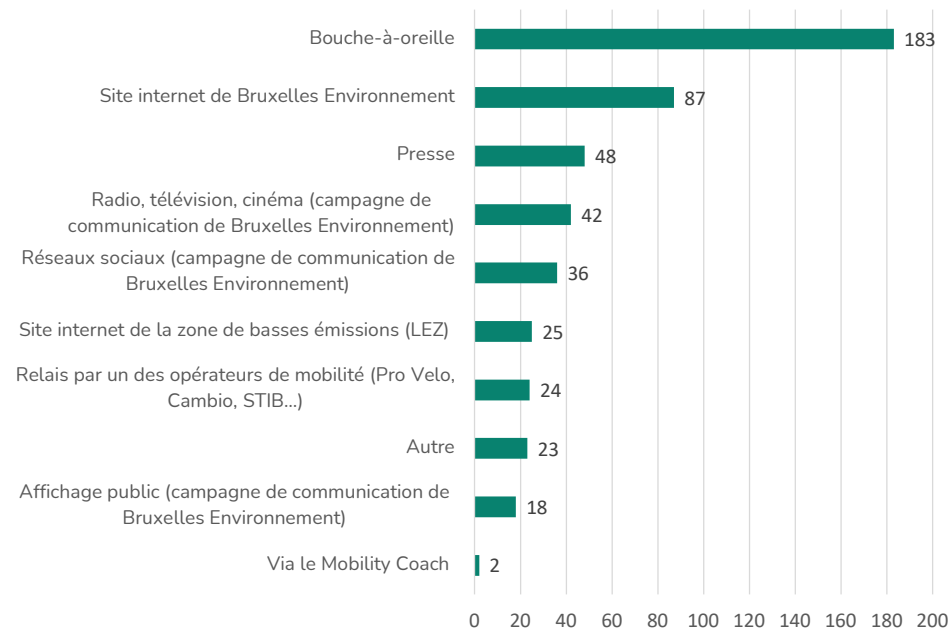


CONNAISSANCE DE LA PRIME

Les demandeurs connaissent la prime grâce au bouche-à-oreille

Une question de l'enquête concernait la manière dont les demandeurs ont appris l'existence de la prime. Il apparaît que le bouche-à-oreille arrive largement en première position.

Les deux autres canaux davantage cités sont le site internet de Bruxelles Environnement et la presse, suivis de près par les campagnes de communication de Bruxelles Environnement (télévision, cinéma) spécifiquement dédiées à la prime.



Source : Enquête, réponses du 21/06/22 au 23/01/24

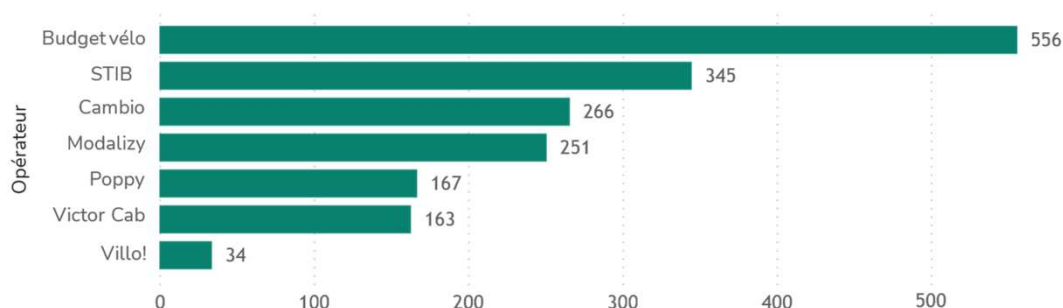


PRODUITS ET SERVICES DE MOBILITÉ DEMANDÉS



PRODUITS ET SERVICES COMMANDÉS PAR OPÉRATEUR

Nombre de produits commandés par opérateur

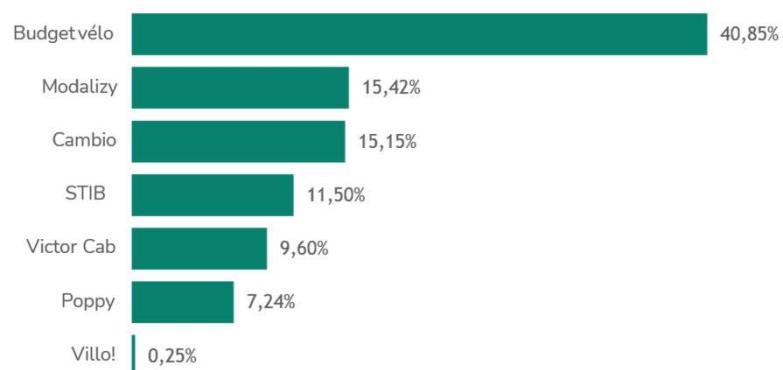


Le budget vélo, la STIB et Cambio les plus souvent plébiscités

Le nombre de produits commandés par opérateur, ou autrement dit les opérateurs les plus souvent plébiscités, sont le service budget vélo, la STIB et Cambio.

Ce sont historiquement les trois options proposées dans le cadre de l'ancienne version de la prime (avant 2022). La nouvelle formule permet cependant d'opter pour une plus grande variété d'abonnements à la STIB et chez Cambio.

% du budget dépensé par opérateur



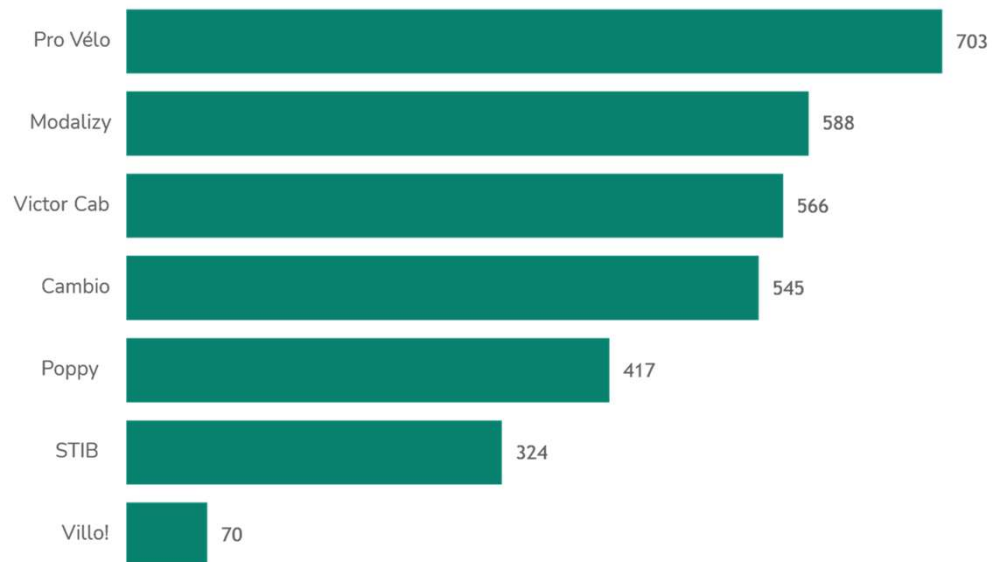
La plus grande part du budget total va dans le budget vélo, chez Modalizy et Cambio.

Si on observe la part du budget total des primes dépensé par opérateur, Modalizy se hisse à la deuxième place après le budget vélo et, juste devant Cambio. Cela signifie que la plus grande partie du budget de la prime Bruxell'Air est utilisé dans ces 3 services.



MONTANT MOYEN DÉPENSÉ PAR OPÉRATEUR

Montant moyen dépensé par opérateur



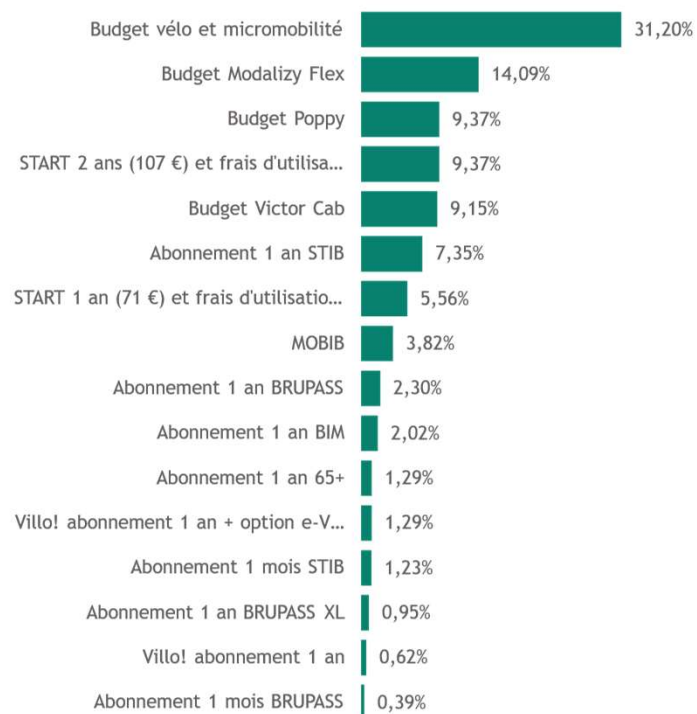
Le montant moyen dépensé par opérateur révèle que les bénéficiaires de la prime mettent en moyenne le plus d'argent dans :

- Le budget vélo : 703 €
- Chez Modalizy : 588 €
- Chez Victor Cab : 566 €
- Chez Cambio : 545 €

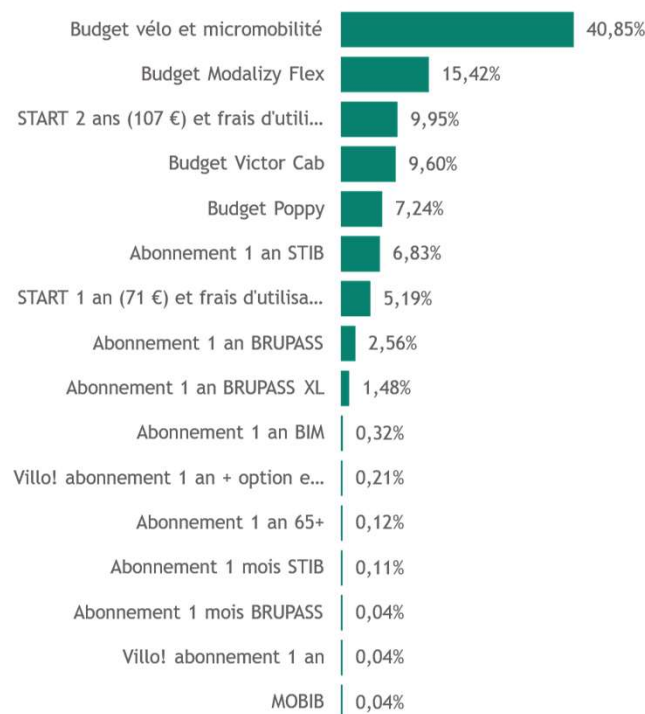


DÉTAIL PAR PRODUITS

Produits Commandés (% #produits commandés)



Produits Commandés (% du budget)



Les budgets vélo et Modalizy Flex en tête des produits sollicités

Si l'on regarde le détail par produit, tant en termes de nombre de produits commandés que de montant alloué, le budget vélo tout particulièrement et le budget Modalizy Flex se distinguent largement comme les produits les plus plébiscités. Le détail par produit montre que chez Cambio, c'est l'abonnement START 2 ans qui est le plus plébiscité, et révèle un intérêt certain pour le service Victor Cab et Poppy.



ACHATS RÉALISÉS AVEC LE BUDGET VÉLO

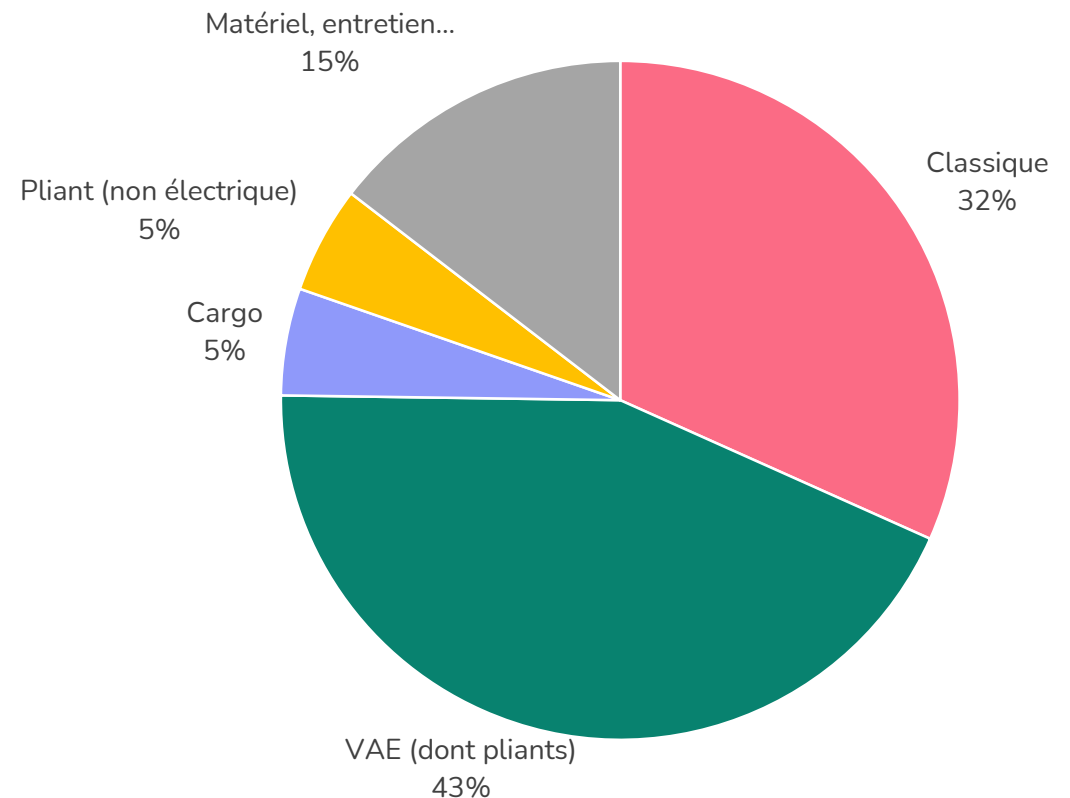
Davantage de vélos à assistance électrique que de vélos sans assistance achetés grâce au budget vélo

Partenaire de la prime Bruxell'Air, Pro Velo accompagne et conseille les demandeurs de prime Bruxell'Air en matière de vélo et se charge aussi du contrôle des factures du budget vélo. D'après les informations communiquées par Pro Velo, la grande majorité des produits achetés en 2023 avec le budget vélo sont des vélos à assistance électrique (43%) et des vélos « classiques » (32%).

Seulement 7% des achats ont été réalisés en ligne, le reste ayant été effectué dans des magasins physiques en Belgique.

La formation 'A vélo dans Bruxelles' proposée gratuitement aux bénéficiaires du budget vélo dans le cadre de la prime Bruxell'Air n'a attiré que peu de monde en 2023 (4% l'ont suivie, 8% comptaient y participer et 24% ne connaissaient pas son existence).

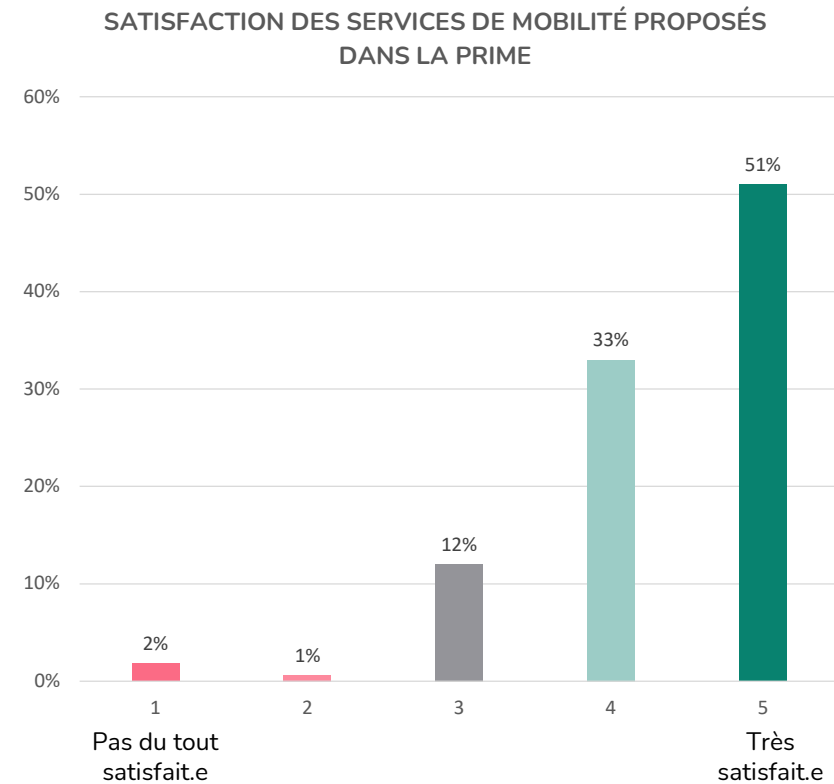
Types d'achat avec le budget vélo



SATISFACTION DE LA FORMULE

Des demandeurs globalement satisfaits de la formule

Les demandeurs ayant répondu à l'enquête déclarent être globalement satisfaits des produits proposés dans le cadre de la prime.



Source : Enquête, réponses du 21/06/22 au 23/01/24



ANALYSE DE LA DÉMARCHE



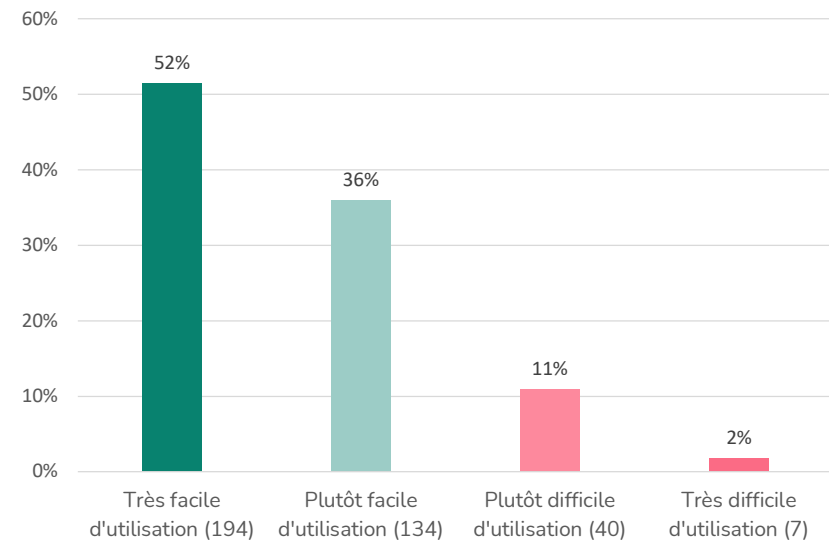
TRAITEMENT ET ACCOMPAGNEMENT

Une plateforme jugée plutôt facile d'utilisation

Il en ressort que de manière générale, les demandeurs sont satisfaits et trouvent le formulaire IRISbox facile d'utilisation.

Certains commentaires révèlent cependant la potentielle nécessité d'améliorer l'accessibilité de la plateforme (notamment pour les personnes en situation de handicap) : le rendre plus lisible, améliorer les contrastes, simplifier les explications...

COMMENT QUALIFIERIEZ-VOUS LE FORMULAIRE IRISBOX ?



Source : Enquête, réponses du 21/06/22 au 23/01/24



TRAITEMENT DE LA DEMANDE VIA IRISBOX

Le schéma ci-dessous illustre le processus de traitement de la demande de prime une fois que le citoyen a validé sa demande sur IRISbox.



TRAITEMENT MANUEL DE LA DEMANDE

2% des demandes de primes Bruxell’Air ne rentrent pas par IRISbox et sont traitées manuellement, pour divers motifs :

- La voiture était enregistrée au nom d’une personne du ménage qui est décédée (ex: veuves)
- La voiture était enregistrée depuis plus de 2 ans au nom de la personne, mais en partie à l’étranger
- La voiture a dû être remplacée pour cause de vol
- ...

Dans ce cas, la procédure est similaire à celle d’IRISbox à la différence près que les agents traitants demandent au citoyen une copie des preuves nécessaires :

- Avis de radiation du véhicule
- Certificat d’immatriculation
- Copie de la composition de ménage
- Copie de l’avertissement-extrait de rôle de tous les membres majeurs du ménage
- Copie de la carte de stationnement spéciale ou [autre preuve équivalente](#)
- Acte de décès ou attestation de vol selon le cas

Le traitement est alors réalisé au moyen d’un formulaire Excel et suit les étapes de traitement expliqués à la slide précédente.



TRAITEMENT ET ACCOMPAGNEMENT

De manière générale, les demandeurs sont satisfaits du traitement de leur demande de prime

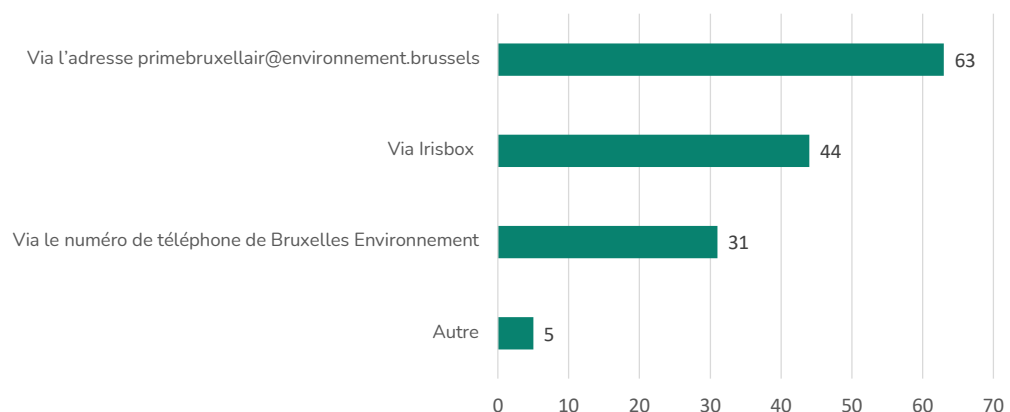
Sur les 378 demandeurs qui ont répondu à l'enquête, 118 (31%) ont été en contact avec l'administration dans le cadre de leur demande de prime. Pour ce faire, l'adresse mail dédiée a été le canal utilisé en majorité, suivi de IRISbox.

Les demandeurs sont globalement satisfaits de leurs contacts avec l'administration puisqu'ils attribuent une note moyenne de 4,42/5.

De manière générale, les demandeurs répondants sont satisfaits du traitement administratif de leur demande de prime, puisqu'ils accordent également une note moyenne de 4,58/5.

D'après les données IRISbox, le délai moyen de traitement total est de 5 jours ouvrables, quand le délai médian est de 3 jours ouvrables. De manière générale, l'administration (tant la STIB que Bruxelles Environnement) est réactive et disponible pour répondre aux questions.

CANAL UTILISÉ POUR CONTACTER L'ADMINISTRATION



Source : Enquête, réponses du 21/06/22 au 23/01/24

Délai moyen de traitement total (#jours ouvrables)

5,24

Délai médian de traitement total (#jours ouvrables)

3

Délai moyen de traitement par BE(#jours ouvrables)

4,12

Délai médian de traitement par BE(#jours ouvrables)

2

Délai moyen de traitement par la STIB(#jours ouvrables)

2,12

Délai médian de traitement par la STIB(#jours ouvrables)

2



ACCOMPAGNEMENT PAR LE MOBILITY COACH

Le Mobility coach pour des choix éclairés

Le Mobility coach (www.mobilitycoach.brussels) est à l'origine un service offert aux citoyens impactés par les restrictions de la zone de basses émissions à Bruxelles, mais il est également ouvert à tous. Il propose divers services en lien avec la mobilité pour accompagner les Bruxellois à se déplacer autrement qu'en voiture individuelle. Le Mobility coach est disponible par mail, téléphone (système de messagerie avec possibilité de laisser un message pour être rappelé), visioconférence ou pour des rendez-vous en présentiel. Il aide à introduire la demande de prime si nécessaire et conseille sur les solutions de mobilité dans lesquels dépenser la prime, en fonction des besoins en mobilité des citoyens.

Tant la page web dédiée à la prime que le formulaire IRISbox renvoient vers les services du Mobility coach.

Parmi les 378 répondants à l'enquête, 75 ont fait appel aux services du Mobility coach, pour les orienter dans le choix de services de mobilité, pour avoir plus d'infos sur un ou plusieurs services de mobilité, ou encore pour aider à remplir le formulaire (aspect technique). Les demandeurs sont très satisfaits de leurs échanges avec le Mobility coach.

Le soutien et l'accompagnement du Mobility coach permettent d'apporter une réponse au besoin des demandeurs d'avoir un point de contact physique, comme le témoigne ce bénéficiaire dans l'enquête :

« Etant d'un âge déjà avancé, je suis de ceux qui privilégient le contact humain au contact "machine" »



IMPACT DE LA PRIME SUR LES COMPORTEMENTS INDIVIDUELS DES BÉNÉFICIAIRES



SOURCE

Les données exploitées ci-après pour évaluer l'impact de la prime sur les habitudes de déplacement sont issues d'une enquête envoyée aux titulaires de la prime environ un an après avoir reçu leur prime. Les répondants ont bénéficié de la prime entre septembre 2022 et juin 2023.

Les questions s'intéressent tout d'abord au profil des titulaires répondants, notamment afin de s'assurer que les réponses sont représentatives par rapport au profil général des titulaires. Elles interrogent ensuite leur satisfaction vis-à-vis de la prime, et des choix de produits qu'ils ont effectué, puis, pour finir, cherche à identifier des éventuels changements en matière de comportement de déplacement entre le moment où les titulaires de la prime avaient leur voiture et celui où ils, ou les membres de leur ménage, ont reçu les produits de la prime.

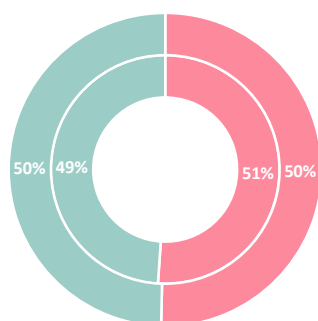
L'enquête a bénéficié d'un taux de réponse d'environ 30%.



PROFIL DES RÉPONDANTS – GENRE & ÂGE

La répartition genrée des répondants est globalement la même que celle des titulaires. En termes de répartition par âge, il y a une sur-représentation de la catégorie des 55-74 ans parmi les répondants. 34 personnes font partie d'un ménage avec une personne en situation de handicap, ce qui représente 8% des répondants. Les personnes en situation de handicap représentent 3%* des titulaires de la prime. Il y a donc une sur représentation. Les cohabitant.e.s/couples avec enfant(s) et les isolé.e.s sont globalement sous-représenté.e.s dans les répondants par rapport aux titulaires de la prime.

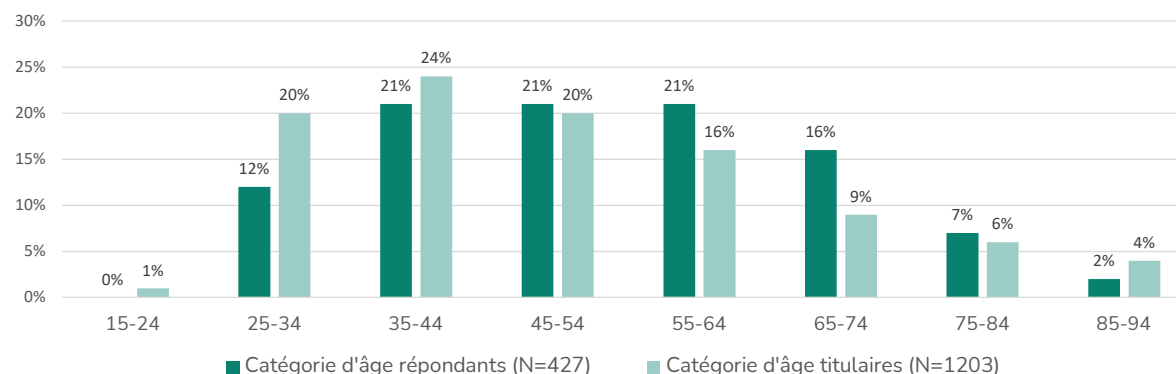
GENRE



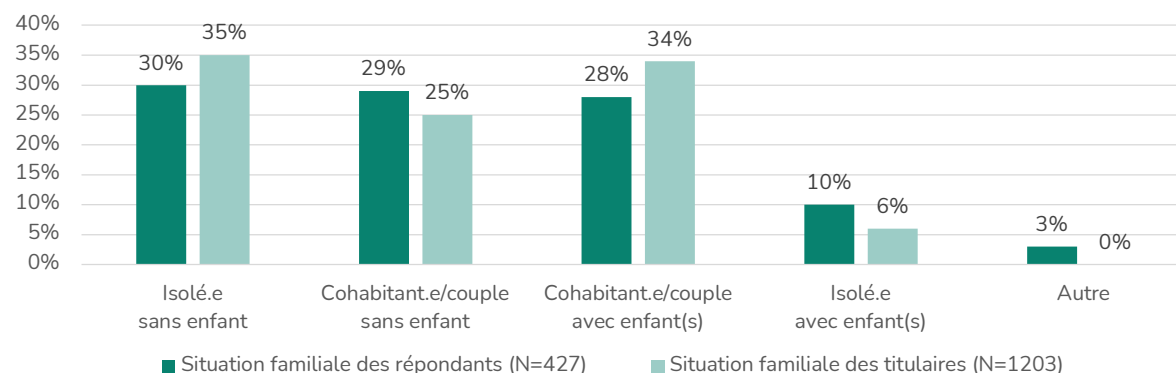
■ Homme ■ Femme

○ Titulaires (N=1203)
○ Répondants (N=427)

CATÉGORIE D'ÂGE



SITUATION FAMILIALE



PROFIL DES RÉPONDANTS - ACCESSIBILITÉ

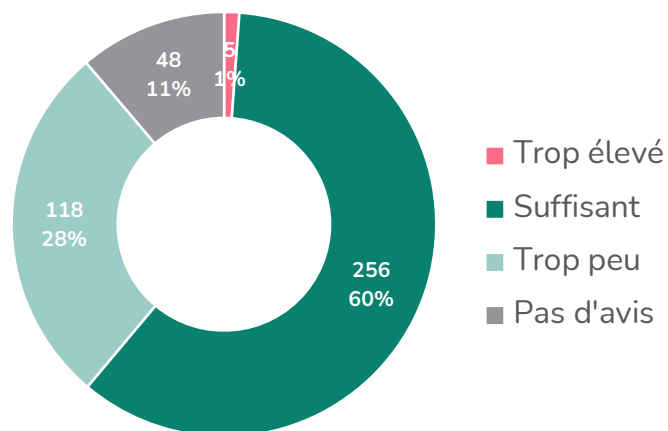
Il y a dans l'ensemble une bonne répartition géographique (par commune) des répondants, globalement similaire à celle des titulaires.

CP	Commune	Répondants		Demandeurs	
1000	Bruxelles	36	8%	161	13%
1020	Laeken	20	5%		
1030	Schaerbeek	42	10%	123	10%
1040	Etterbeek	16	4%	57	5%
1050	Ixelles	37	9%	115	9%
1060	Saint-Gilles	13	3%	47	4%
1070	Anderlecht	23	5%	89	7%
1080	Molenbeek-Saint-Jean	18	4%	59	5%
1081	Koekelberg	5	1%	18	1%
1082	Berchem-Sainte-Agathe	12	3%	26	2%
1083	Ganshoren	4	1%	22	2%
1090	Jette	19	4%	57	5%
1140	Evere	12	3%	33	3%
1150	Woluwe-Saint-Pierre	29	7%	58	5%
1160	Auderghem	13	3%	49	4%
1170	Watermael-Boitsfort	17	4%	45	4%
1180	Uccle	35	8%	93	8%
1190	Forest	29	7%	68	6%
1200	Woluwe-Saint-Lambert	28	7%	67	6%
1210	Saint-Josse-ten-Noode	10	2%	15	1%
	Autre	9	2%	1	0%
Total		427	100%	1203	100%



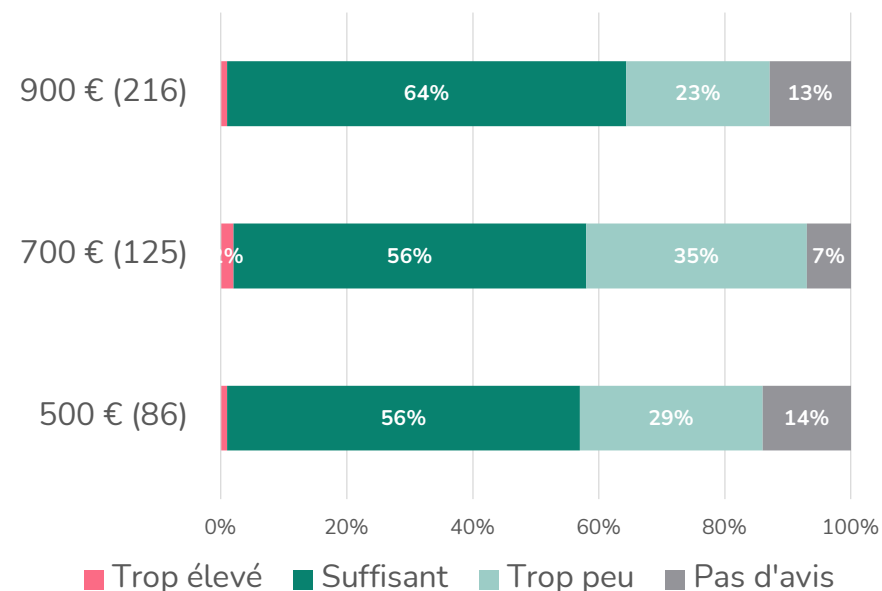
SATISFACTION GLOBALE DE LA PRIME

AVIS SUR LE MONTANT REÇU



N = 427

AVIS SUR LE MONTANT EN FONCTION DU MONTANT REÇU

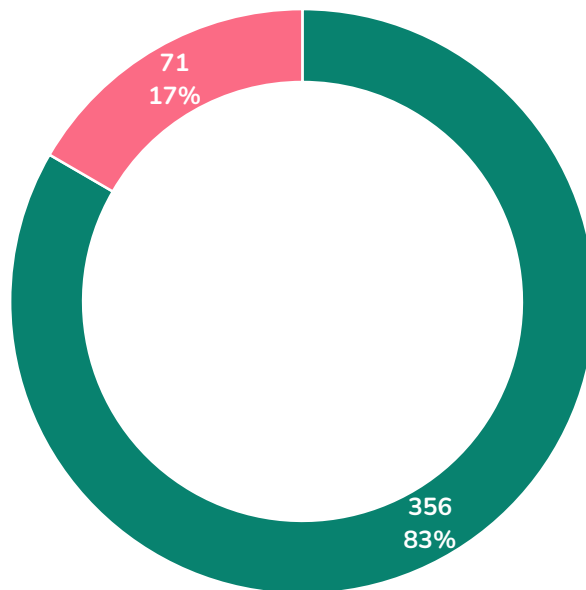


La majorité des répondants sont satisfaits du montant octroyé, mais 28% le jugent tout de même trop faible. Il n'y a pas de lien direct entre le degré de satisfaction et le montant de prime reçu. On observe toutefois un plus grand mécontentement des personnes ayant reçu 700 € (c'est-à-dire des ménages aux revenus moyens), jugeant le montant trop peu élevé.



SATISFACTION GLOBALE DE LA PRIME

À REFAIRE, COMMANDERIEZ-VOUS LES
MÊMES PRODUITS ?



■ Oui ■ Non

N = 427

83% des répondants sont satisfaits de leurs choix.

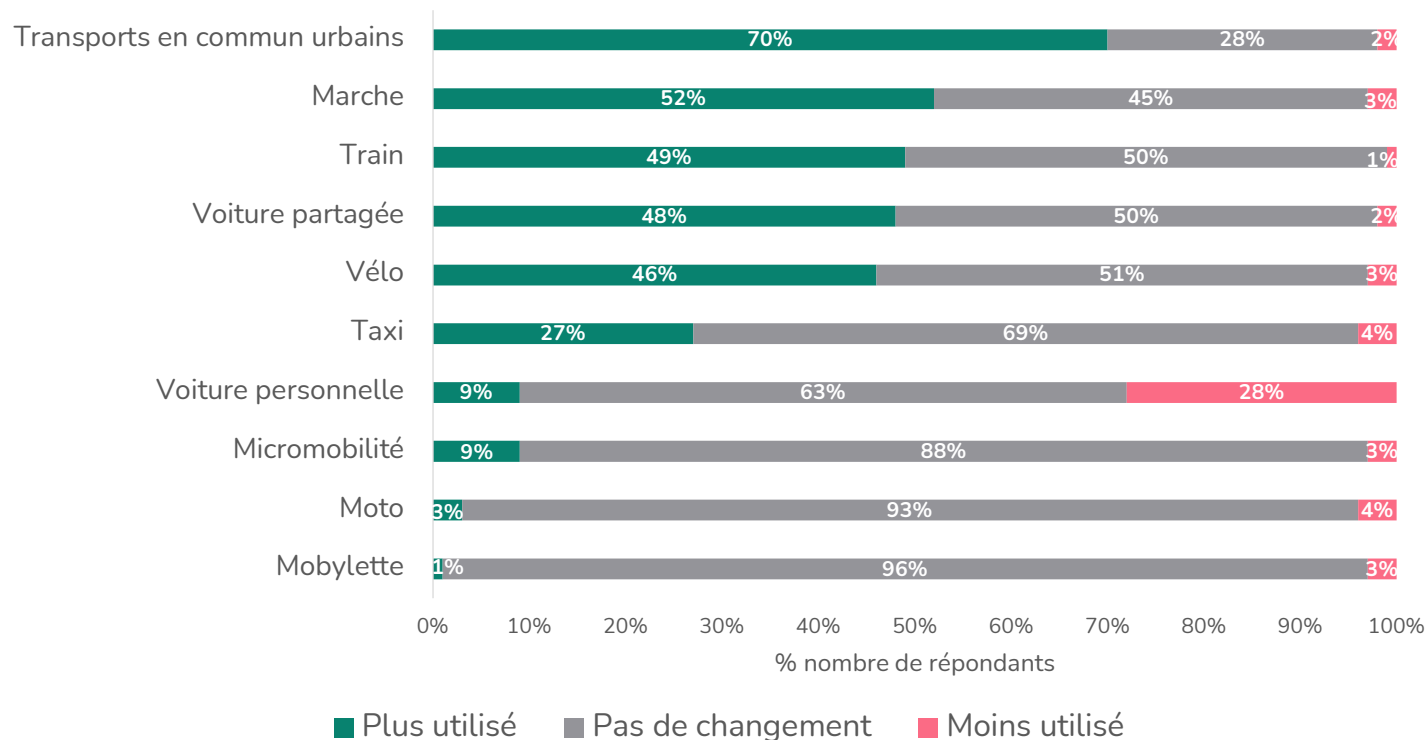
Parmi ceux qui n'auraient pas commandé les mêmes produits, certains auraient aimé **mettre plus de budget dans un type de produit déjà choisi** (vélo à la place d'accessoires, budget taxi plus élevé) et d'autres auraient **choisi un autre type d'abonnement plus adapté** aux besoins et contraintes de chacun (temps d'attente d'un taxi parfois trop long, option Cambio trop complexe à utiliser pour certains, ...).

Pour rappel, le service du Mobility coach est mis en avant par Bruxelles Environnement pour accompagner les demandeurs dans leur répartition du budget de prime parmi les diverses options de mobilité proposées.



HABITUDES DE MOBILITÉ ET CHANGEMENT DE COMPORTEMENT

ÉVOLUTION DE L'UTILISATION DES MODES DE TRANSPORTS DEPUIS LA RADIATION



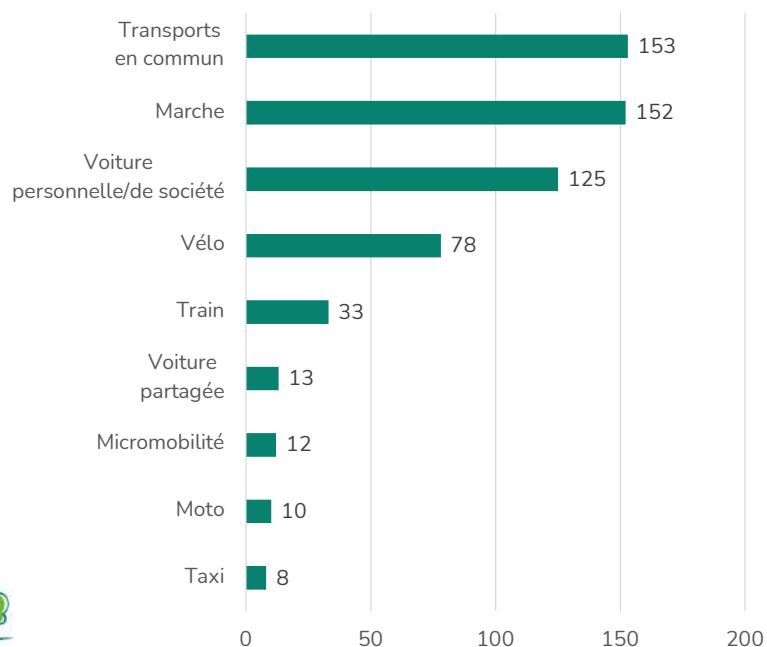
Après la radiation de la voiture, la tendance est globalement à une plus grande utilisation de l'ensemble des modes, tandis que l'usage de la voiture diminue de 30%. Les transports en commun urbains tirent particulièrement leur épingle du jeu.



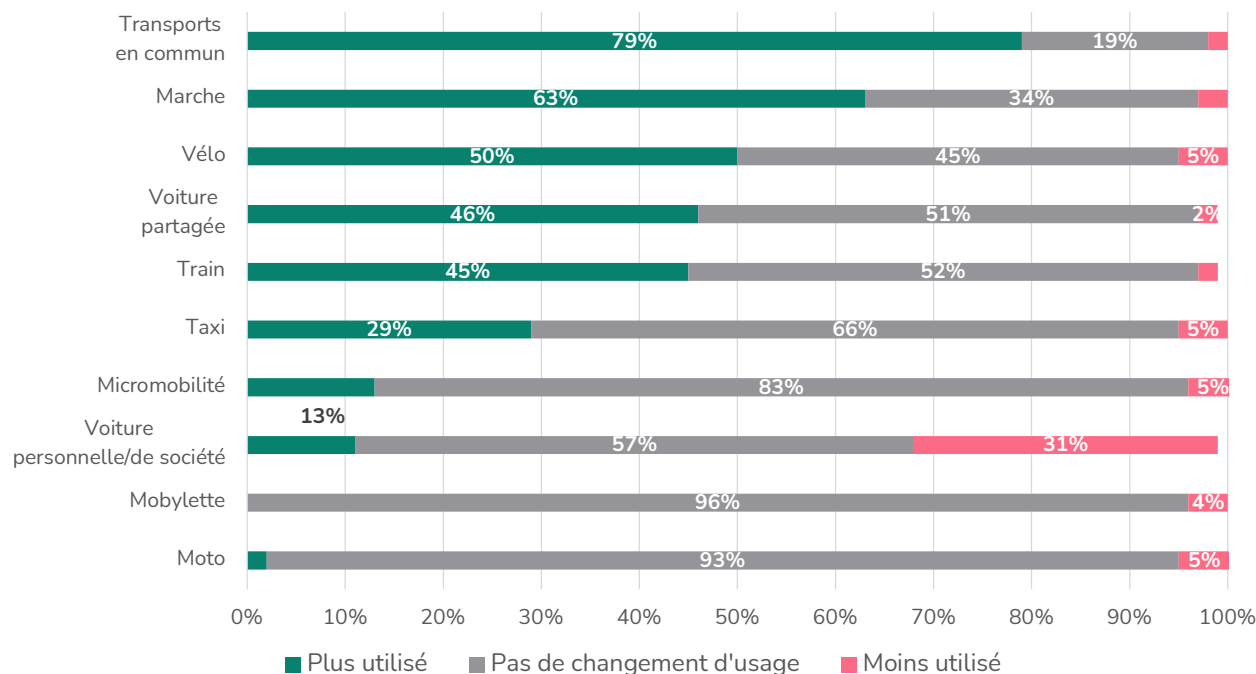
HABITUDES DE MOBILITÉ ET CHANGEMENT DE COMPORTEMENT

Les graphiques ci-dessous s'intéressent aux **automobilistes réguliers**, c'est-à-dire qui utilisaient leur voiture **plusieurs fois par semaine ou tous les jours** (N=244) avant la radiation. Malgré leur utilisation fréquente de l'automobile, ces derniers déclarent beaucoup utiliser les **transports en commun et la marche** (déjà avant la radiation de leur plaque). Après la radiation de leur plaque, ils se sont encore plus tournés vers les **transports en commun** et la **marche**, qui étaient déjà très utilisés, mais aussi vers le vélo, la voiture partagée et le train. De fait, ces automobilistes réguliers ont choisi majoritairement un **budget vélo** (pour près de 38% d'entre eux), des produits de la **STIB**, les abonnements **Cambio** et la solution multimodale **Modalizy**. On peut donc en déduire qu'une partie des déplacements est effectuée autrement qu'en voiture.

MODES DE TRANSPORT LES PLUS UTILISÉS
AVANT LA RADIATION DE LA PLAQUE

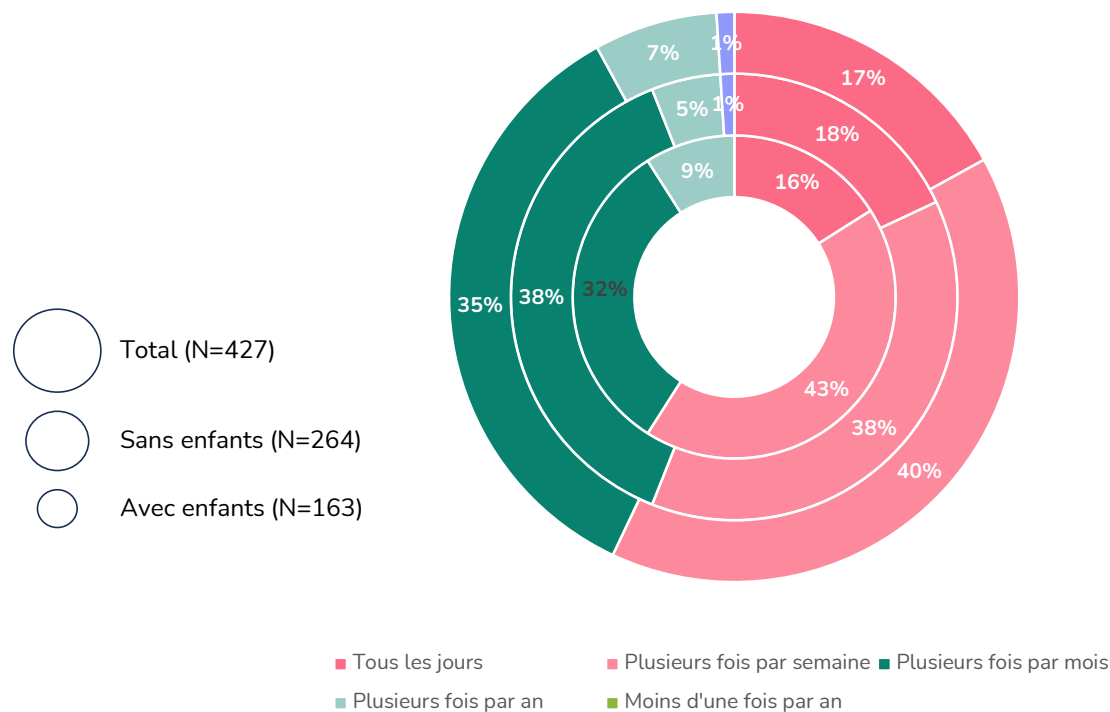


UTILISATION DES MODES DE TRANSPORTS APRÈS LA RADIATION DE LA PLAQUE



HABITUDES DE MOBILITÉ ET CHANGEMENT DE COMPORTEMENT

FRÉQUENCE D'UTILISATION DE LA VOITURE AVANT LA RADIATION DE LA PLAQUE SELON LA COMPOSITION DU MÉNAGE



Ce graphique compare la fréquence d'utilisation de la voiture avant la radiation de la plaque en fonction de la présence d'enfants ou non dans le ménage. Ainsi, on note que la présence d'enfants a peu d'influence dans cet échantillon : **59%** des répondants **avec enfants** étaient des **automobilistes réguliers** contre **56%** des répondants **sans enfants**.

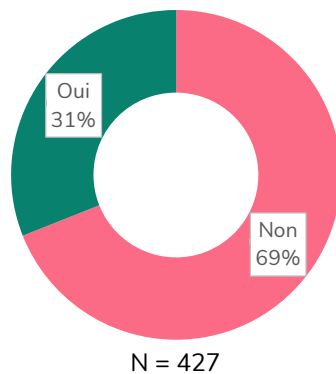
Ce graphique met également en évidence que plus de la moitié des répondants (57%) utilisaient leur voiture régulièrement (entre plusieurs fois par semaine et tous les jours).



HABITUDES DE MOBILITÉ ET CHANGEMENT DE COMPORTEMENT

Plus de 2/3 des répondants ne disposent plus de véhicule dans leur ménage et vivent donc au quotidien sans véhicule. Pour plus de la moitié de ceux qui possèdent encore un véhicule, ce véhicule **n'est pas davantage utilisé** depuis la radiation de l'autre véhicule.

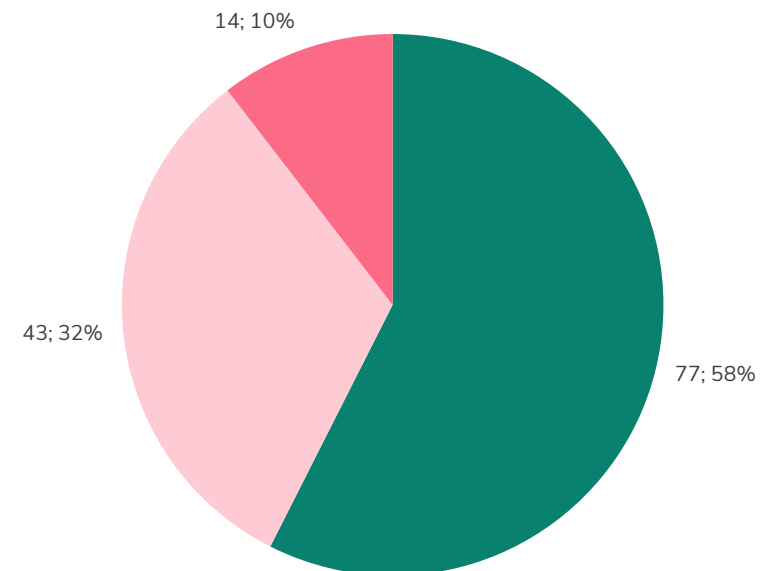
RESTAIT-IL AU MOINS UNE VOITURE
DANS LE MÉNAGE APRÈS LA
RADIATION ?



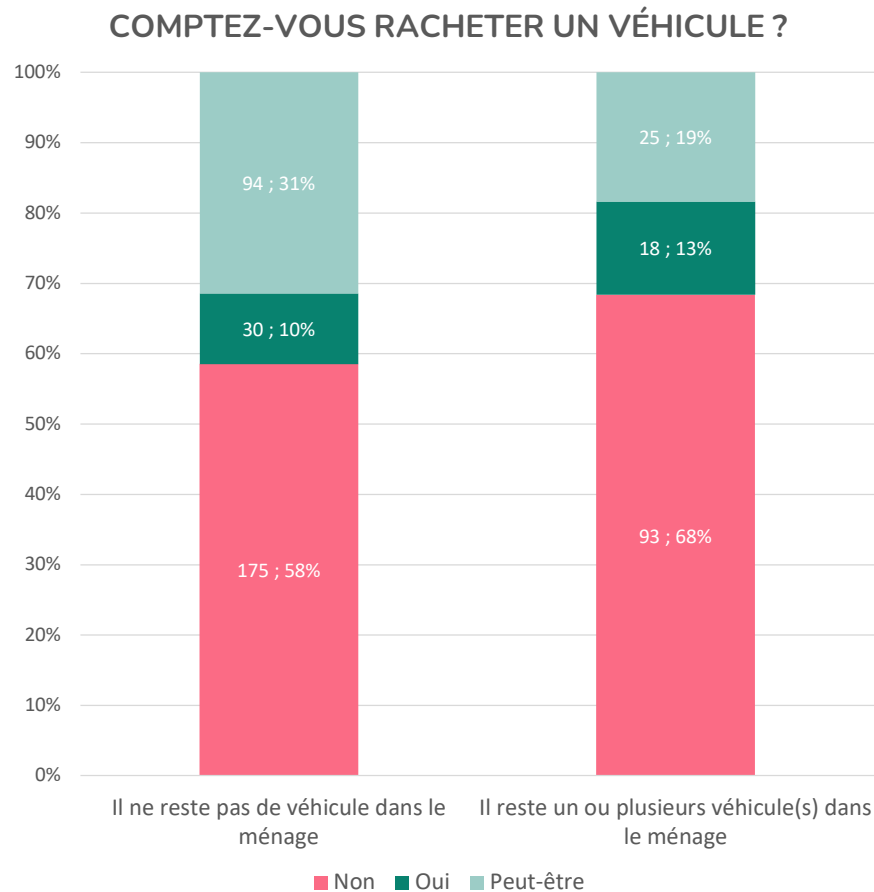
Parmi les 134 répondants qui possédaient encore une voiture dans leur ménage après la radiation de la plaque, 37 d'entre eux ont déclaré qu'il s'agissait d'une voiture de société.

LE VÉHICULE RESTANT EST-IL PLUS
UTILISÉ QU'AVANT LA RADIATION ?

■ Non, pas du tout ■ Oui, légèrement ■ Oui, beaucoup plus



HABITUDES DE MOBILITÉ ET CHANGEMENT DE COMPORTEMENT



6 personnes sur 10 ne comptent pas racheter de voiture.

Parmi les répondants qui déclarent vouloir racheter une voiture (48), 18 possèdent encore un véhicule après avoir radié une plaque pour bénéficier de la prime (et il ne s'agit pas de voiture de société).

Ces personnes évoquent l'éventuel besoin de **remplacer** le véhicule restant dans le ménage (pour différentes raisons dont la LEZ) ou la nécessité de faire des déplacements en dehors de Bruxelles.

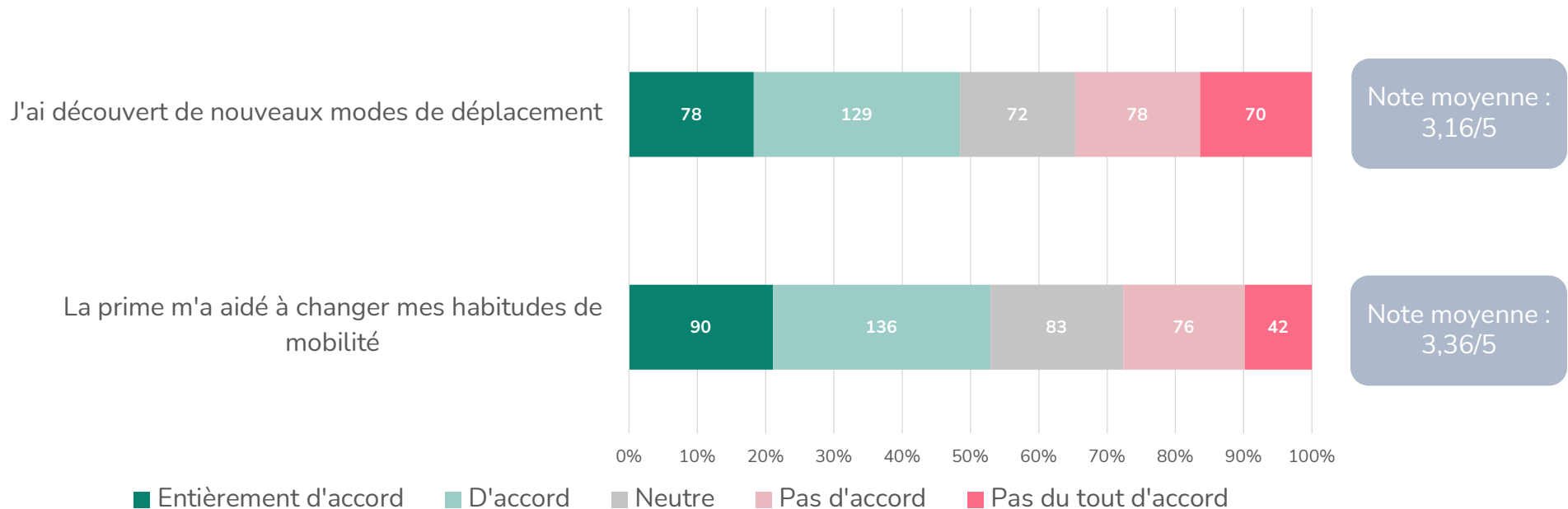
Ces personnes ont en majorité entre 40 et 75 ans.



HABITUDES DE MOBILITÉ ET CHANGEMENT DE COMPORTEMENT

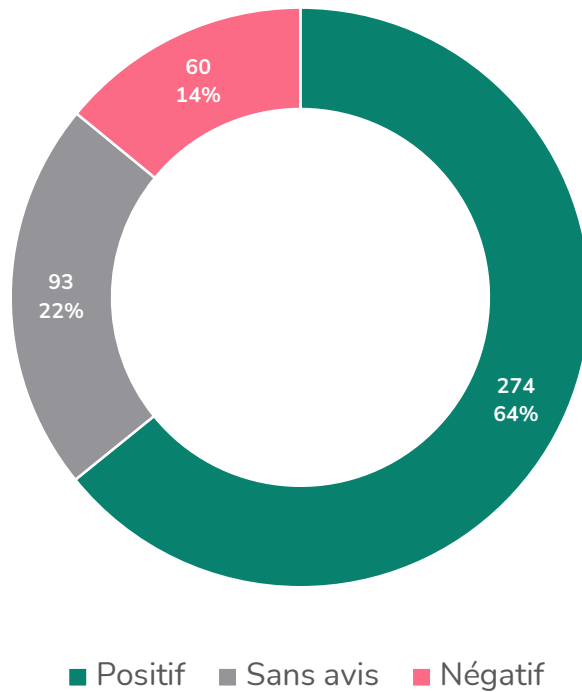
Grâce à la prime, près de la moitié des répondants ont découvert de nouveaux modes de déplacements, ce qui leur a permis de changer leurs habitudes.

AFFIRMATIONS CONCERNANT LA PRIME



HABITUDES DE MOBILITÉ ET CHANGEMENT DE COMPORTEMENT

IMPACT DE LA SUPPRESSION DU VÉHICULE SUR LA VIE QUOTIDIENNE



Pour 64% des répondants, la suppression d'un véhicule a eu un impact positif sur la vie quotidienne.

Les principaux commentaires sur les effets positifs sont liés aux **frais** que cela évite au ménage et la diminution du **stress**.

Seulement 14% des répondants indiquent un impact négatif de la suppression du véhicule sur la vie quotidienne.



ANNEXES



ANNEXE 1 : LISTE DES PRODUITS DISPONIBLES

PRESTATAIRES	PRODUITS
STIB	• Abonnement annuel STIB • Abonnement annuel Brupass • Abonnement annuel Brupass XL • Abonnement annuel BIM • Abonnement annuel 65+ • Abonnement mensuel STIB • Abonnement mensuel Brupass • Abonnement mensuel Brupass XL • Abonnement mensuel BIM • 10 voyages TaxiBus
Cambio	• Abonnement START 1 an + frais d'utilisation • Abonnement START 2 ans + frais d'utilisation • Possibilité de passer en BONUS
Modalizy	• Budget Modalizy Flex
Poppy	• Budget Poppy
Pro Vélo	• Budget vélo
Taxi Victor Cab	• Budget Victor Cab
Villo!	• Villo Abonnement 1 an • Villo Abonnement 1 an + Option e-Villo



ANNEXE 2 : DÉFINITION DES CATÉGORIES DE MÉNAGE

Catégorie de ménage	Définition
Isolés	Ménage composé d'une seule personne
Mariés/cohabitants sans enfants	Ménage composé de plusieurs personnes majeures
Mariés/cohabitants avec enfants	Ménage composé de plusieurs personnes dont au moins une personne mineure (reprend également la catégorie « familles monoparentales avec autres membres » de l'IBSA)
Familles monoparentales	Ménage composé de plusieurs membres avec un.e adulte majeur.e



Suivez-nous sur les réseaux sociaux

