

PRIME BRUXELL'AIR

Rapport 2024



**SÉPAREZ-VOUS DE VOTRE VOITURE
ET RECEVEZ JUSQU'À 1100 €**

Demandez la prime sur primebruxellair.brussels

laissons
respirer
.brussels 

 Funded by the
European Union
NextGenerationEU

DÉCEMBRE 2025

02 775 75 75 · ENVIRONNEMENT.BRUSSELS

PRIME BRUXELL'AIR - RAPPORT 2024

SOMMAIRE

INTRODUCTION	5
Méthodologie	5
La prime, d'hier à aujourd'hui	5
Conditions de la prime	6
Rappel des conditions d'octroi d'application en 2024	6
ANALYSE DES DEMANDES	8
Evolution du nombre de demandes par an	8
Evolution du nombre de demandes par mois en 2024.....	9
Répartition des primes octroyées par catégorie	9
Nombre de primes octroyées par catégorie de revenu par rapport à l'ensemble de la population motorisée..	10
Profil des titulaires de primes en fonction de l'âge	11
Profil des titulaires de primes en fonction du type de ménage	12
Les motifs de radiation de la voiture	13
Rôle de la prime dans la radiation de la voiture	14
Connaissance de la prime	15
PRODUITS ET SERVICES DE MOBILITÉ DEMANDÉS	16
Produits et services commandés par opérateur	16
Achats réalisés avec le budget vélo	18
Satisfaction vis-à-vis des services offerts dans le cadre de la prime	18
ANALYSE DE LA DÉMARCHE	20
La demande de prime	20
Satisfaction au regard du formulaire IRISbox.....	20
Traitement manuel de la demande	21
Traitement et accompagnement	21
Accompagnement par le Mobility Coach	22
IMPACT DE LA PRIME SUR LES COMPORTEMENTS INDIVIDUELS DES BÉNÉFICIAIRES	23
Enquête sur l'impact de la prime auprès des bénéficiaires	23
Satisfaction globale par rapport au montant de la prime	23
Habitudes de mobilité et changement de comportement	24
Conclusion	28
ANNEXES.....	29
Annexe 1 : Table des figures	29
Annexe 2 : liste des produits disponibles	30
Annexe 3 : définition des catégories de ménage	32
Annexe 4 : Profil des répondants	32



Annexe 5 : Situation familiale des répondants	32
Annexe 6 : Profil des répondants – Localisation	33
Annexe 7 : Méthodologie de l'enquête sur l'impact de la prime	33



OBJECTIF

Evaluer la prime Bruxell’Air pour l’année 2024.

CONTENU

Ce rapport est un bilan quantitatif et qualitatif de la prime Bruxell’Air. Ce rapport a été réalisé par le bureau d’études 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 de mobilité proposés est réalisée. Cela permet d’identifier les produits les plus demandés, et de croiser ces données avec celles concernant le 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 IRISbox, 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 reçue.

PARTENARIATS

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



La prime Bruxell’Air bénéficie du soutien la Facilité pour la Reprise et la Résilience de l’Europe à hauteur de 7 millions € :



INTRODUCTION

MÉTHODOLOGIE

Analyse quantitative

Le présent rapport s'appuie sur les données d'octroi de la prime transmises par Bruxelles Environnement. La période couverte est l'année 2024. La méthode de comptabilisation a été modifiée : en 2023, les primes étaient comptabilisées à leur date d'introduction par le citoyen ; dans ce rapport, elles sont désormais comptabilisées à date de validation par Bruxelles Environnement.

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 utilisateur 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. Sur l'année 2024 uniquement, l'enquête a reçu 201 réponses.

La deuxième enquête, développée en deuxième partie de 2023, concerne l'impact de la prime sur les habitudes de mobilité des titulaires et leur ménage. Cette enquête est envoyée par salves environ un an après l'octroi de la prime. Début mars 2025, 567 titulaires ayant bénéficié de la prime entre septembre 2022 et février 2024 y avaient répondu, et c'est cet échantillon qui a été utilisé dans la présente étude.

LA PRIME, D'HIER À AUJOURD'HUI

Encourager le report modal

La prime Bruxell'Air a été mise en place en 2006. 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, la prime 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 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 ;
- La modulation du montant 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 de l'offre de services de mobilité disponibles au sein de la prime.



CONDITIONS DE LA PRIME

Catégories de prime

En 2024, les seuils de revenus ont été indexés le 1^{er} mars 2024 et les montants de la prime ont évolué deux fois, notamment pour s'adapter à l'augmentation du prix des abonnements STIB. Les catégories de prime varient toujours selon le profil du ménage :

Tableau 1 : Montant de la prime octroyée en fonction du revenu

REVENUS/STATUT DU DEMANDEUR*	MONTANT OCTROYÉ		
	Avant le 01/03/24	Entre le 01/03/24 et le 31/08/24	Après le 01/09/24
Personne en situation de handicap	900 €	1010 €	1052 €
Bas revenu	900 €	1010 €	1052 €
Revenu moyen	700 €	705 €	726 €
Haut revenu	500 €	505 €	526 €

* Les revenus pris en compte sont l'ensemble des revenus imposables globalement de toutes les personnes majeures du ménage, tels que repris dans l'Avertissement Extrait de Rôle (AER) concernant le revenu des personnes physiques le plus récent. Les différents seuils de revenus appliqués au cours de l'année pour déterminer la catégorie (bas, moyen, haut) se trouvent en [annexe](#).

Produits de mobilité disponibles

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

Le détail des produits proposés se trouve en [annexe](#).

RAPPEL DES CONDITIONS D'OCTROI D'APPLICATION EN 2024¹

- Le demandeur est une personne physique domiciliée dans une des 19 communes de la Région de Bruxelles-Capitale.
- 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), à l'exclusion des autocaravanes, immatriculé depuis minimum 1 année ininterrompue au nom du demandeur, ou au nom d'un membre décédé du ménage 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 pas 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 est supprimée. Il n'est alors 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.

¹ Il s'agit ici des conditions d'octroi applicables depuis le 1^{er} mars 2024.



- 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 est perdu et ne peut être réclamé. Tout montant forfaitaire ou budget non utilisé au bout des 2 ans de validité de la prime ne peut être réclamé.

Contrôle

L'objectif de la prime est de soutenir les ménages qui diminuent le nombre de véhicules du ménage pendant (au moins) un an. En acceptant la prime, le demandeur accepte donc la condition suivante : dès la radiation de la plaque, aucun membre de son ménage ne peut immatriculer de voiture ou de moto supplémentaire pendant un an (véhicules de catégorie M1 et L3 à L7). Le ménage ne peut pas non plus bénéficier d'une voiture de société supplémentaire durant l'année. Le remplacement d'un véhicule restant au sein du ménage est autorisé, tout comme l'immatriculation d'une mobylette ou d'un speed-pedelec (catégorie L1 et L2).

En cas de non-respect des conditions de la prime, Bruxelles Environnement notifiera au demandeur l'obligation de remboursement, qui devra se faire dans les 60 jours à dater de la notification.



ANALYSE DES DEMANDES

EVOLUTION DU NOMBRE DE DEMANDES PAR AN

Une nette augmentation en 2022

Nombre de prime Bruxell’Air octroyées par an

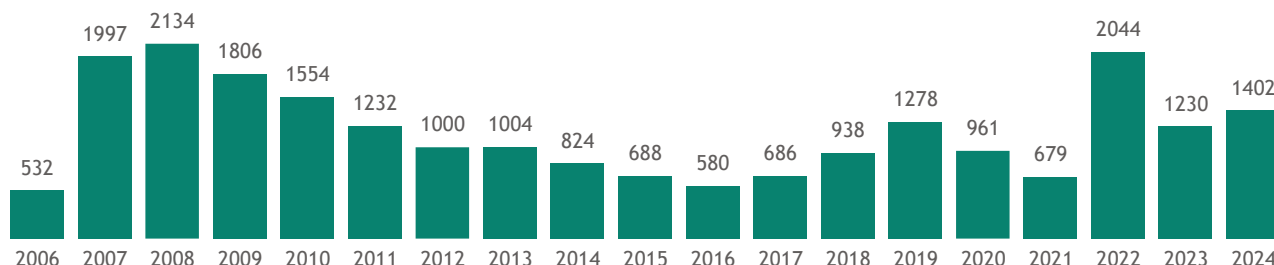


Figure 1: Nombre de primes Bruxell’Air octroyées par an

Après la création de la prime Bruxell’Air en 2006, le nombre de demandes annuelles atteint un pic en 2008 puis 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 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.

Toutefois, le regain observé de 2017 à 2019 semble avoir été freiné en 2020 et 2021, probablement en raison du COVID.

En 2021, le nombre de demandes a été exceptionnellement faible en raison également de l’impossibilité de demander la prime entre octobre 2021 et mars 2022, le temps de basculer vers la nouvelle formule de prime. Il est estimé que 225 personnes ont reporté l’introduction de leur demande de prime en 2022, faute d’avoir pu le faire en 2021. En « occultant » la fermeture du guichet en 2021, il y aurait eu 904 primes octroyées en 2021, au lieu de 679 et environ 1877 primes en 2022 au lieu de 2044. Ce nombre corrigé reste particulièrement élevé et peut s’expliquer par l’entrée en vigueur d’un nouveau jalon de la LEZ, ainsi que la campagne de communication qui a été faite à l’occasion de l’instauration de la nouvelle mouture de la prime.

En 2023, 1230 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.

En 2024, 1402 primes ont été octroyées, soit une légère augmentation par rapport à 2023. Il est à ce stade difficile d’estimer l’impact qu’a eu le jalon LEZ 2025, c’est-à-dire de savoir dans quelle mesure l’approche du jalon a suscité un intérêt pour la prime Bruxell’Air dans la première partie de 2024 ou dans quelle mesure son report dans la deuxième partie de 2024 aura suscité un « désintérêt » pour la prime. En effet, le Parlement bruxellois a voté le 4 octobre 2024 le report du jalon initialement prévu au 1er janvier 2025.



RÉPARTITION GÉOGRAPHIQUE DES DEMANDES EN 2024

Bruxelles 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 (Haren, Neder-over-Hembeek et Laeken inclus), avec 188 primes octroyées. Schaerbeek et Ixelles arrivent également en haut du classement, avec respectivement 143 et 135 primes octroyées, suivies de près par Uccle (130). Globalement, ces mêmes tendances ont été observées les deux années précédentes.

Nombre de primes Bruxell'Air octroyées par commune en 2024



Figure 2 : Nombre de primes Bruxell'Air octroyées par commune en 2024

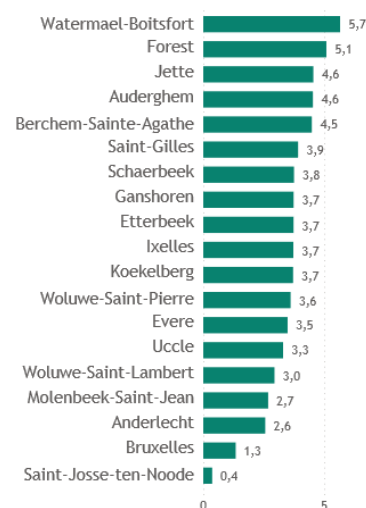
Un nombre de primes octroyées plus élevés dans les communes de seconde couronne

L'analyse par commune montre que le recours à la prime Bruxell'Air varie fortement selon les communes. Les communes de la seconde couronne bruxelloise, comme Watermael-Boitsfort (5,7 primes pour 10.000 véhicules), Forest (5,1), Jette et Auderghem (4,6), enregistrent les taux de demande les plus élevés.

À l'inverse, des communes plus centrales comme Bruxelles-Ville (1,3) ou Saint-Josse-ten-Noode (0,4) présentent des taux beaucoup plus faibles, en cohérence avec une motorisation de départ plus réduite.

La majorité des autres communes se situent dans une fourchette intermédiaire, entre 3 et 4 primes délivrées pour 10.000 véhicules.

Nombre de primes délivrées (2024) pour 10.000 véhicules immatriculés dans la commune (2023)



RÉPARTITION DES PRIMES OCTROYÉES PARCATÉGORIE

Près de 62 % des primes allouées aux personnes à bas revenus

En 2024, les primes les plus élevées, c'est-à-dire celles qui reviennent aux ménages aux plus bas revenus (hors ménages avec une personne en situation de handicap) ont représenté près de 62 % des primes allouées. Autrement dit, une majorité de demandes proviennent des ménages faisant partie de la tranche de revenus la plus basse. Les proportions sont similaires aux années précédentes.

La tendance actuelle semble indiquer que la prime répond aux objectifs d'accompagnement de ce public plus vulnérable identifié dans le cadre de la LEZ.



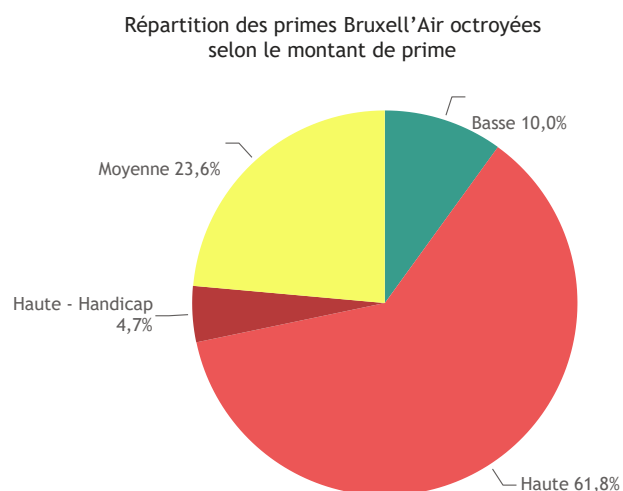


Figure 3 : Répartition des primes Bruxell'Air octroyées selon le montant de la prime

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

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

La comparaison des catégories de revenus entre les demandeurs de la prime et l'ensemble des ménages bruxellois motorisés montre des profils très proches. La part de ménages à faibles revenus est quasi identique (65,2 % parmi les demandeurs contre 66,6 % dans la population motorisée), tout comme les revenus moyens (9,9 % contre 9 %) et les hauts revenus (24,9 % contre 24,5 %). La prime concerne donc de manière équilibrée toutes les catégories de revenus.

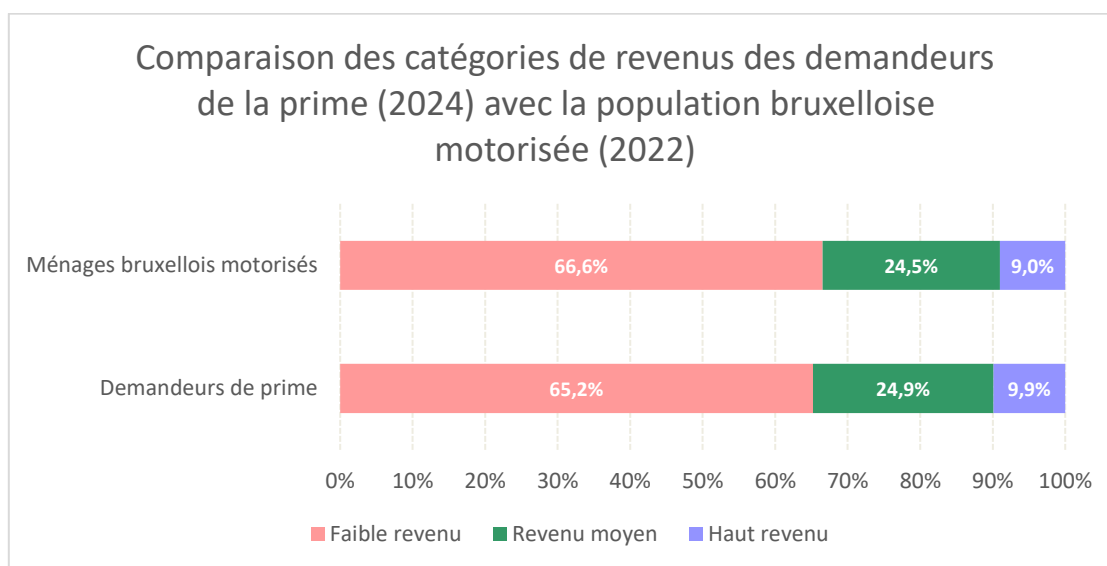


Figure 4 : Comparaison des catégories de revenus des demandeurs de la prime avec la population bruxelloise motorisée



PROFIL DES DEMANDEURS DE PRIMES EN FONCTION DE L'ÂGE

Les 25-34 ans nettement sur-représentés, en opposition aux plus de 65 ans

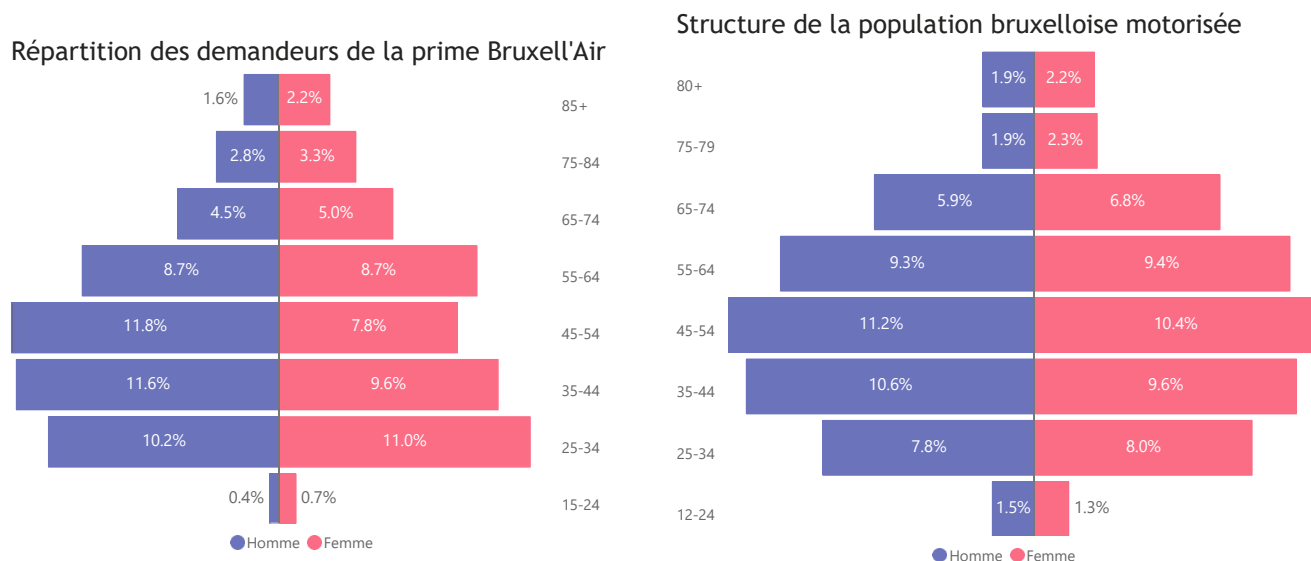


Figure 5: Répartition homme/femme des demandeurs de la prime Bruxell'Air et de la population bruxelloise motorisée

L'analyse des tranches d'âge met en évidence des différences notables entre les demandeurs de la prime Bruxell'Air et la population bruxelloise motorisée. Les 25-34 ans sont nettement surreprésentés (+5,4 points). Cela pourrait s'expliquer par le fait que cette tranche d'âge, souvent en transition, se montre plus encline à se séparer de son véhicule au profit d'alternatives de mobilité urbaine. Il s'agit d'une tranche qui, selon l'étude menée par Bruxelles Mobilité (2025)², présente un nombre de déplacements contraints à la voiture moindre que les autres tranches de la population active (34-64 ans). Les 35-44 ans sont eux aussi légèrement plus représentés (+1 point).

À l'inverse, les moins de 25 ans sont proportionnellement moins représentés (-1,7 points), ce qui pourrait s'expliquer par le fait que les jeunes bruxellois motorisés qui viennent de se procurer un véhicule ne veulent pas s'en séparer dans l'immédiat, malgré le fait qu'il constitue l'une des classes d'âges dont le besoin de disposer d'une voiture est le moindre. Il en est de même des 65-74 ans qui apparaissent comme les plus éloignés de la prime (-3,2 points), hypothèse faite que beaucoup d'entre eux préfèrent conserver leur véhicule pour des raisons de confort, de liberté, ou de sécurité perçue, et qu'ils sont moins enclins à modifier leurs habitudes de déplacement. La tranche des 45-54 ans est également sous-représentée (-2 points), possiblement en raison d'une dépendance plus forte à la voiture pour des déplacements professionnels ou familiaux. La même tendance est observée chez les 55-64 ans (-1,3 points), dont la stabilité financière et les habitudes de mobilité pourraient renforcer l'usage de la voiture. Enfin, les 75 ans et plus sont légèrement surreprésentés (+1,6 point). Une explication possible est que certains, plus âgés, choisissent de renoncer à la conduite pour des raisons de santé, de sécurité ou de praticité, ce qui les amène à se séparer de leur véhicule et à bénéficier de la prime.

² Rapport Traject et Profacts pour Bruxelles Mobilité, [Enquête relative au besoin des bruxellois de se déplacer en voiture](#), 2025.



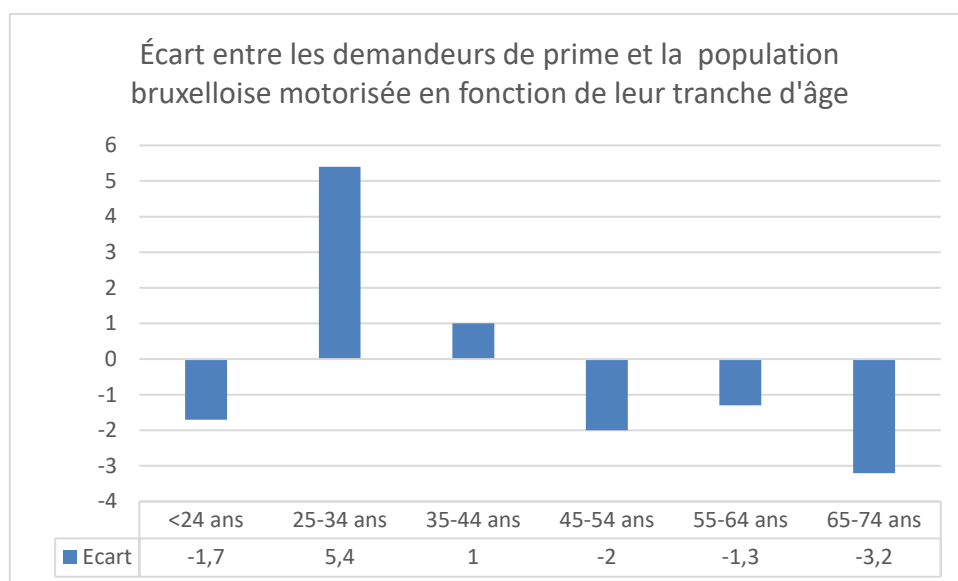
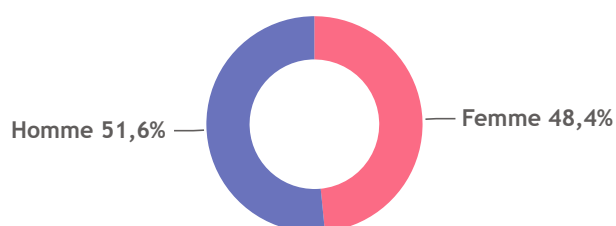


Figure 6 : Écart entre les demandeurs de la prime et la population bruxelloise motorisée en fonction de leur tranche d'âge

Au regard des objectifs poursuivis par la prime Bruxell'Air, et de cette analyse par tranche d'âges, il peut être conclu qu'elle a permis d'accompagner et d'inciter les jeunes actifs à se séparer de leur véhicule, qui sont aussi ceux qui sont le plus enclins à moins se déplacer en voiture ou à ne pas en posséder.

A contrario, la prime attire moins les classes d'âge de la population plus âgée, en particulier les 65-74 ans, qui se sentent particulièrement impactées par la zone de basses émissions. Cette dernière impacte la possession d'un bien pour lequel le besoin n'est pas forcément ou tout le temps fort mais qui constitue une nécessité pour ces populations qui sont moins capables de réaliser leurs déplacements autrement qu'en voiture.

Pourcentage de primes octroyées en fonction du genre du demandeur



Âge moyen des demandeurs de la prime Bruxell'Air

49,8

Âge médian des titulaires de la prime Bruxell'Air

47

Figure 7 : Pourcentage de primes octroyées en fonction du genre du demandeur

PROFIL DES DEMANDEURS DE PRIMES EN FONCTION DU TYPE DE MÉNAGE

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

La comparaison entre la composition des ménages de la population bruxelloise motorisée et celle des demandeurs révèle, parmi les demandeurs de prime, une sous-représentation des familles monoparentales et des couples avec enfants d'une part et une sur-représentation des isolés et des couples sans enfants d'autre. Cela signifie que les ménages avec enfants (couples ou familles monoparentales) demandent proportionnellement moins la prime. Ces résultats peuvent être mis en relation avec ceux de l'étude menée par



Bruxelles Mobilité sur le besoin des Bruxellois de disposer d'un véhicule (2025)³. L'étude visait notamment à définir un indicateur du besoin automobile pour différents profils, et il est apparu que les ménages avec enfants sont ceux qui ont l'indicateur le plus élevé, ce qui signifie qu'il est potentiellement plus difficile pour eux de se libérer d'une voiture.

La définition des catégories de ménages est reprise à l'Annexe 3.

Comparaison de la composition des ménages des demandeurs avec la situation bruxelloise (2024)

● Population bruxelloise motorisée ● Demandeurs de la prime Bruxell’Air

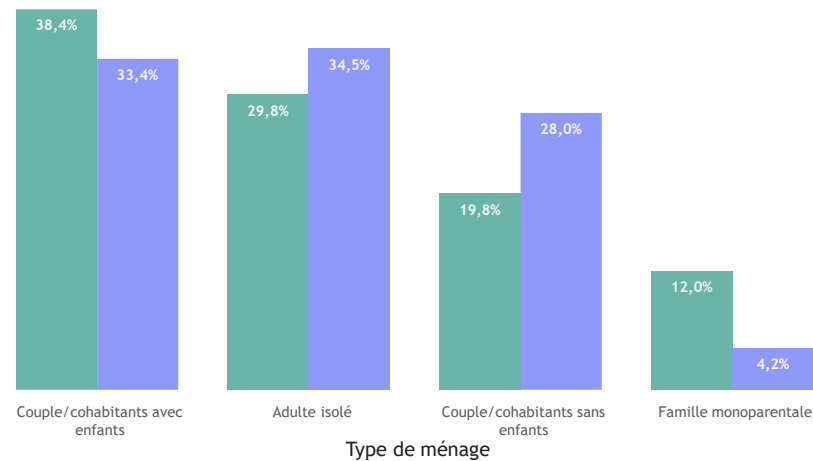


Figure 8 : Comparaison de la composition des ménages des demandeurs avec la situation bruxelloise

LES MOTIFS DE RADIATION DE LA VOITURE

D'avantage de motifs liés au choix qu'à la contrainte

Dans le cadre de la première enquête réalisée, 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 souvent cité, suivi de près par le coût trop important que représente la possession d'une voiture.

D'autres raisons sont évoquées, comme des raisons d'ordre physique ou écologique, le contexte bruxellois ou encore la présence d'un autre véhicule dans le ménage. La répartition des motifs est sensiblement la même que les années précédentes.

³ Idem.



Choix Contrainte(s)

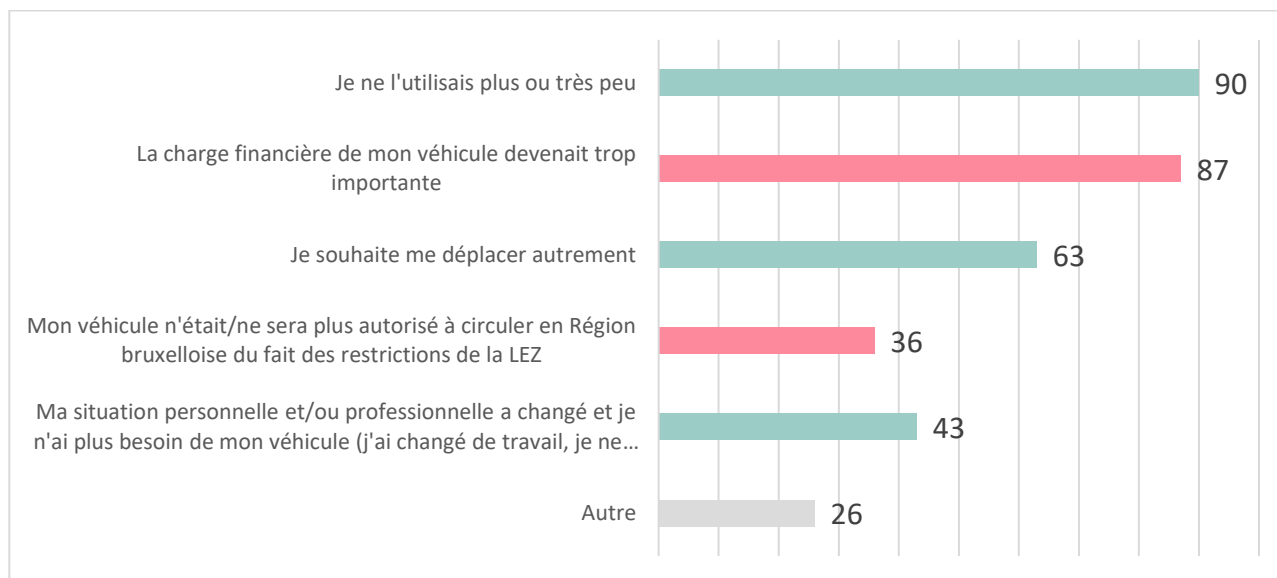


Figure 9 : Motifs de radiation de la voiture

Source : Enquête sur la prime Bruxell'Air, réponses sur l'année 2024 (N = 201)

RÔLE DE LA PRIME DANS LA RADIATION DE LA VOITURE

La prime est un élément déclencheur pour une partie des demandeurs

Pour 36 % des répondants, la prime a pesé dans leur décision de se séparer de leur voiture. Parmi ceux-ci, 30 % des répondants réfléchissaient déjà à se séparer de leur voiture, et la prime a permis de les convaincre. Pour 6 % des répondants, la prime a même été l'unique déclencheur, ils ne l'auraient donc pas fait sans la prime.

Pour 53 % des répondants, la prime n'a joué aucun rôle dans la radiation de la plaque d'immatriculation.

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 et les coûts de réparation étaient trop importants.



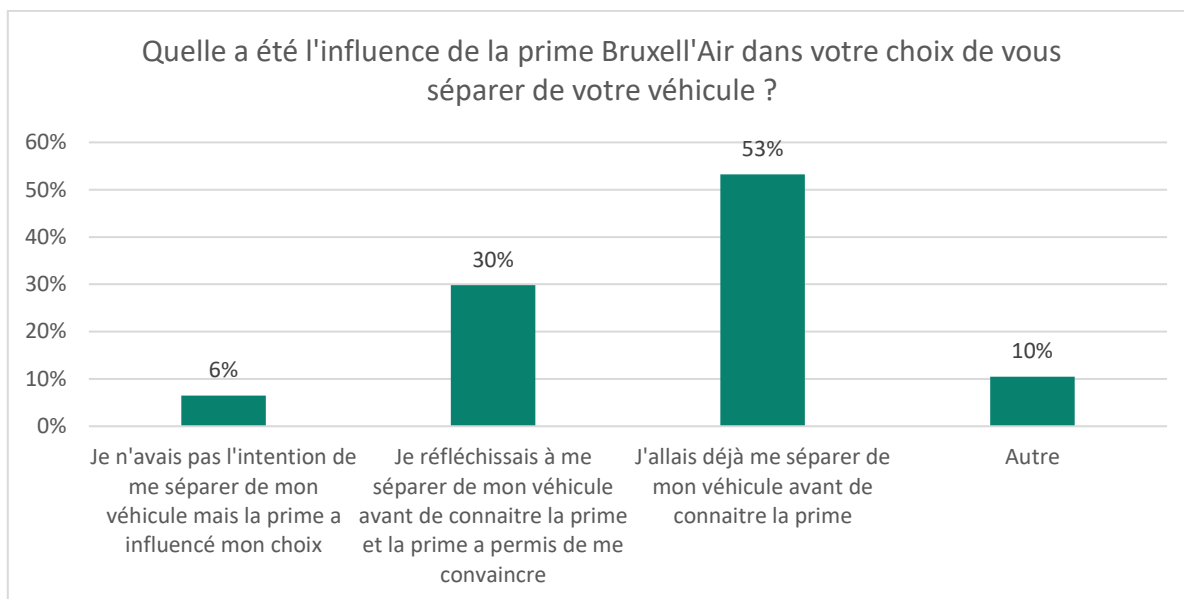


Figure 10 : Influence de la prime Bruxell'Air dans le choix de séparation du véhicule

Source : Enquête sur la prime Bruxell'Air, réponses sur l'année 2024 (N = 201)

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, et ce depuis plusieurs années. 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.

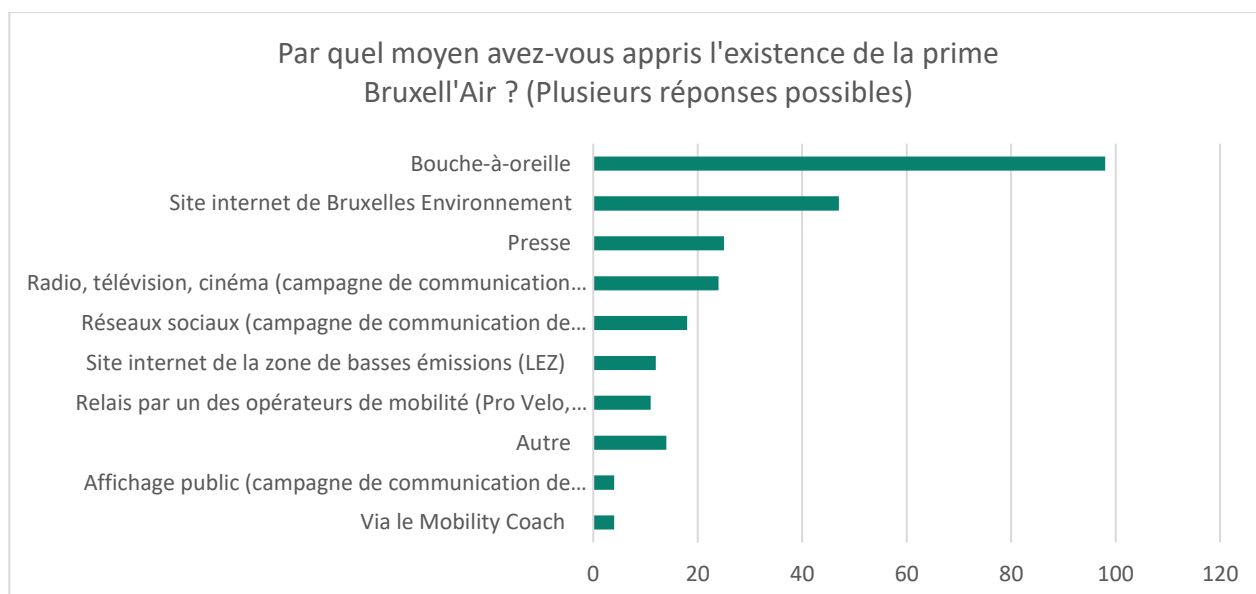


Figure 11 : Sources de connaissance de la prime Bruxell'Air

Source : Enquête sur la prime Bruxell'Air, réponses sur l'année 2024 (N = 201)



PRODUITS ET SERVICES DE MOBILITÉ DEMANDÉS

PRODUITS ET SERVICES COMMANDÉS PAR OPÉRATEUR

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

En rassemblant les produits commandés par opérateur, le budget vélo, la STIB et Cambio sont les opérateurs les plus plébiscités. Il s'agit des trois options qui étaient proposées avant la refonte de la prime en 2022. Même avec la mise en œuvre de la nouvelle formule de prime, ces opérateurs restent plébiscités. La formule actuelle permet cependant d'opter pour une plus grande variété d'abonnements à la STIB et chez Cambio, et également de les combiner.

Le budget vélo est choisi par un demandeur sur deux, tandis que certains produits sont très peu sollicités, notamment les abonnements BRUPASS XL ou encore le service Villo !.

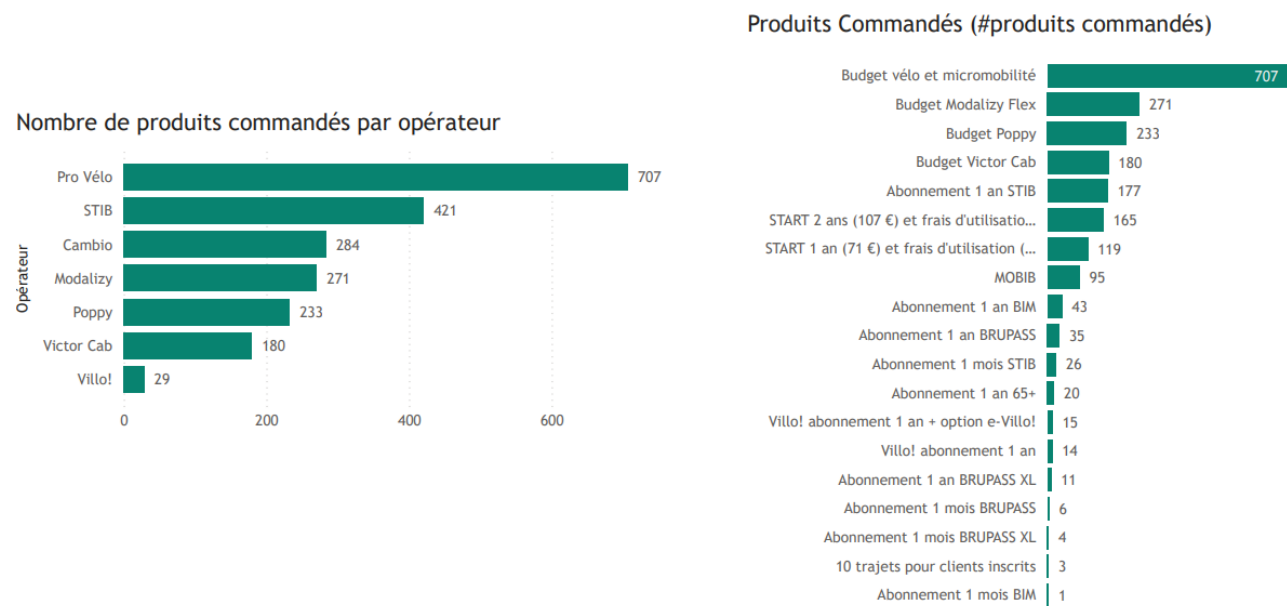


Figure 12 : Produits commandés

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

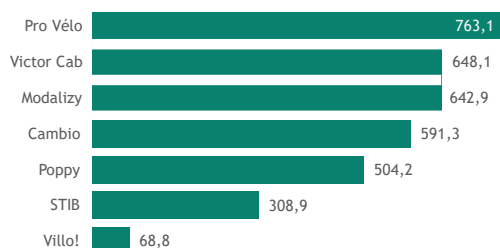
Si on observe la part du budget total des primes dépensée par opérateur, Modalizy se hisse à la deuxième place après le budget vélo et juste devant Cambio. Cela signifie que la plus grande partie du budget de la prime Bruxell’Air est utilisé dans ces 3 services.

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

- Le budget vélo : 763 €
- Victor Cab : 648 €
- Modalizy : 643 €



Montant moyen dépensé par opérateur



Montant moyen dépensé par produit

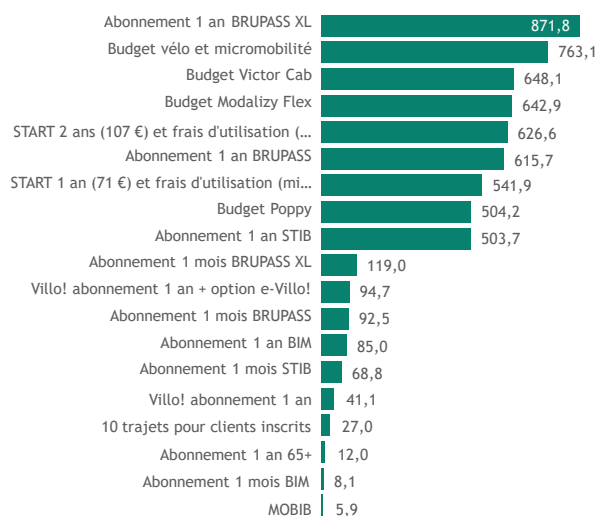


Figure 13 : Montants moyens dépensés par opérateur et par produit

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 START2 ans qui est le plus plébiscité, et révèle un intérêt certain pour le service Poppy et Victor Cab.

Proportion du budget dépensé par produit

Proportion du budget dépensé par opérateur

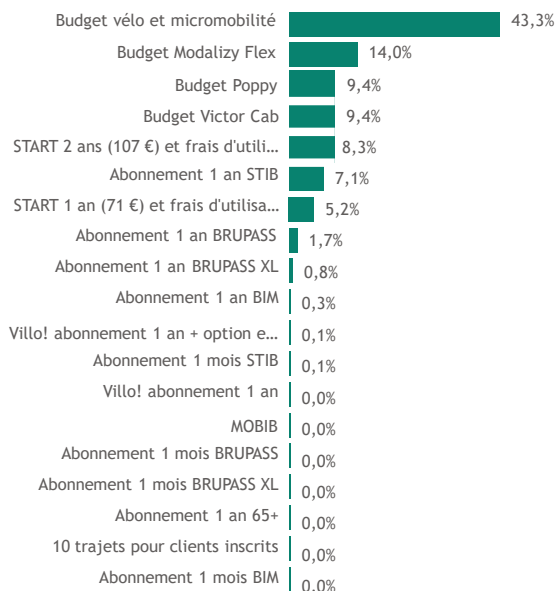
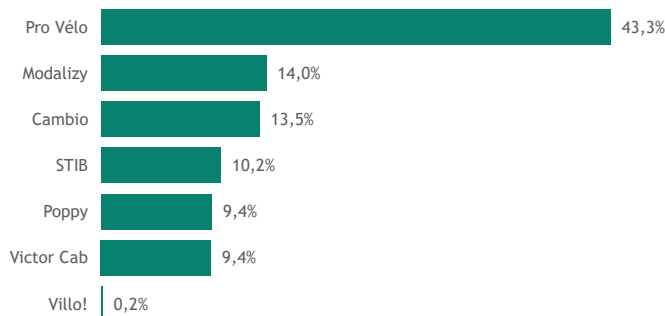


Figure 14 : Proportion du budget dépensé par opérateur et par produit



ACHATS RÉALISÉS AVEC LE BUDGET VÉLO

Plus de la moitié des demandes visent l'achat d'un vélo classique avec ou sans assistance électrique

Partenaire de la prime Bruxell'Air, Pro Velo joue un rôle clé dans l'accompagnement des bénéficiaires, en les conseillant sur le choix d'un vélo adapté à leurs besoins et en assurant également le contrôle des factures liées aux achats réalisés dans le cadre du budget vélo.

En 2024, un peu plus de la moitié des dossiers traités (293 sur 558) concernaient l'acquisition d'un vélo classique, qu'il soit électrique (154 dossiers) ou non électrique (139 dossiers). Cela confirme que le vélo reste le mode privilégié par les bénéficiaires pour remplacer la voiture, avec une forte attirance pour le vélo à assistance électrique, qui facilite les trajets plus longs ou exigeants. De plus, près de 20 % des dossiers (102) concernait des achats d'accessoires et de matériel vélo. Environ 10 % (53) des dossiers sont liés à des achats réalisés en ligne, auprès de sites étrangers.

Les autres catégories restent plus marginales mais intéressantes : 38 achats de vélos pliants électriques et 12 de pliants non électriques témoignent d'un intérêt pour les solutions intermodales combinant vélo et transports publics. L'achat de trottinettes électriques (31 dossiers) ou non électriques (1 seul dossier) reste minoritaire, tout comme les vélos cargos (17) et longtails (11), qui représentent toutefois des choix stratégiques pour les familles ou les personnes ayant des besoins de transport plus spécifiques.

Enfin, la formation gratuite « À vélo dans Bruxelles », proposée par Pro Velo aux bénéficiaires de la prime, afin de renforcer leurs compétences de circulation en milieu urbain, a été suivie par 13 personnes.

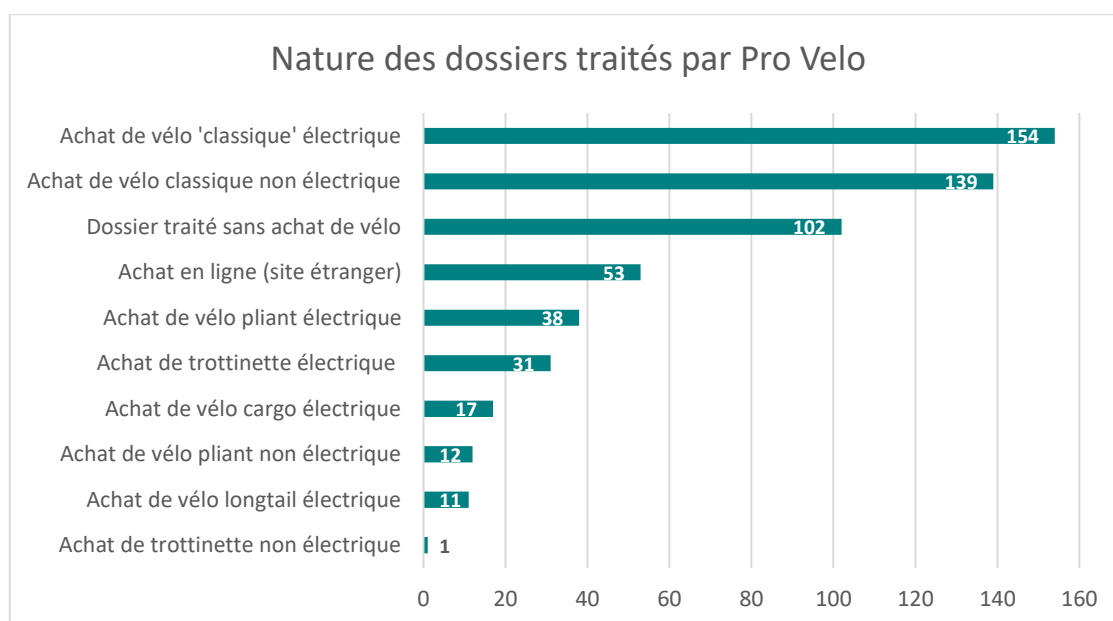


Figure 15 : Nature des dossiers traités par Pro Velo (N=558)

Source : Données Pro Velo (2024)

SATISFACTION VIS-À-VIS DES SERVICES OFFERTS DANS LE CADRE DE LA PRIME

Des demandeurs globalement satisfaits des services offerts dans le cadre de la prime

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



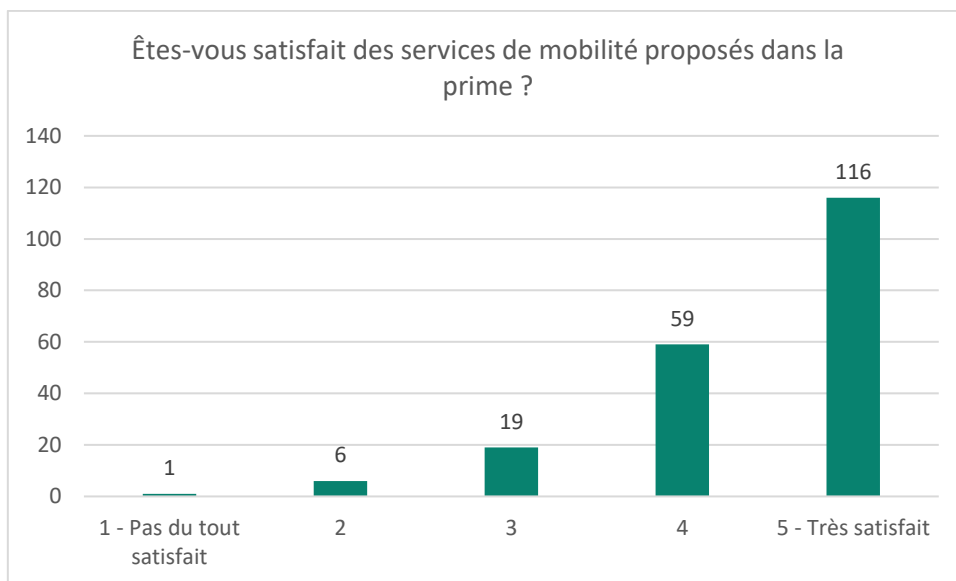


Figure 16 : Évaluation de la satisfaction des services de mobilité proposés dans la prime

Source : Enquête sur la prime Bruxell'Air, réponses sur l'année 2024 (N = 201)

ANALYSE DE LA DÉMARCHE

LA DEMANDE DE PRIME

Après avoir procédé à la radiation de leur plaque d'immatriculation, les futurs bénéficiaires introduisent leur demande de prime via la plateforme IRISbox. Une fois le panier avec les commandes de services de mobilité validé, le traitement suit les étapes illustrées dans le schéma ci-dessous. Il est important de noter que la totalité du montant octroyé doit être utilisée par le demandeur : tout montant non dépensé lors de la commande des services de mobilité à l'introduction de la demande est définitivement perdu.



SATISFACTION AU REGARD DU FORMULAIRE IRISBOX

Une plateforme jugée facile d'utilisation

Il en ressort que de manière générale, les demandeurs sont satisfaits et trouvent le formulaire IRISbox facile d'utilisation. Contrairement aux années précédentes personne n'a trouvé le formulaire « Très difficile 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...

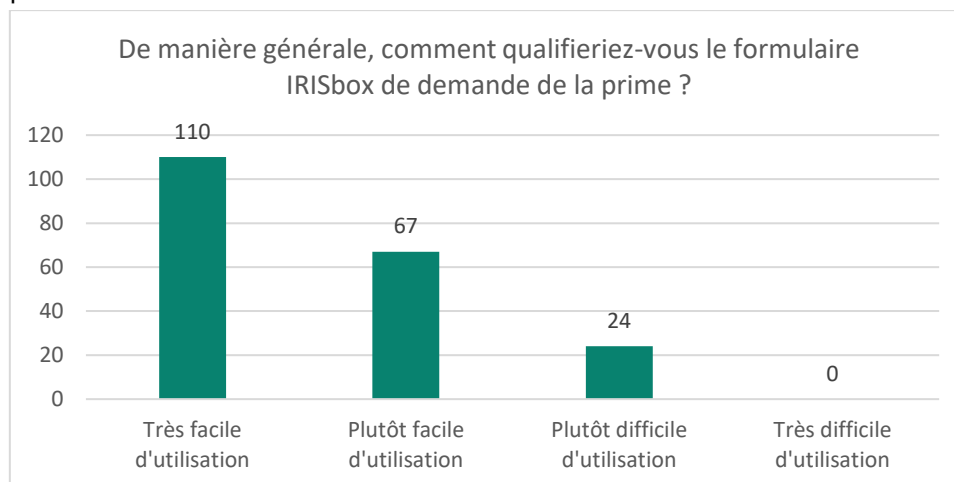


Figure 17 : Évaluation de la facilité d'utilisation du formulaire de demande de prime Bruxell'Air

Source : Enquête sur la prime Bruxell'Air, réponses sur l'année 2024 (N = 201)



TRAITEMENT MANUEL DE LA DEMANDE

3 % 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
- La voiture était enregistrée depuis plus de 2 ans au nom de la personne, mais en partie à l’étranger
- ...

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](#)
- Documents complémentaires : acte de décès, certificat d’immatriculation étranger, ...

Le traitement est alors réalisé au moyen d’un formulaire Excel et suit les étapes de traitement expliquées ci-dessus.

TRAITEMENT ET ACCOMPAGNEMENT

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

Sur les 201 demandeurs qui ont répondu à l’enquête, 56 (28 %) ont été en contact avec l’administration dans le cadre de leur demande de prime. C’est légèrement moins qu’en 2023 (31 %). Les canaux majoritairement utilisés par les demandeurs pour entrer en contact avec l’administration sont respectivement l’adresse e-mail dédiée et le numéro de téléphone. À titre de comparaison, en 2023, IRISbox était plus populaire que le numéro de téléphone.

Les demandeurs sont globalement satisfaits de leurs contacts avec l’administration puisqu’ils attribuent une note moyenne de 4,5/5. De manière générale, les demandeurs répondants sont satisfaits du traitement administratif de leur demande de prime, puisqu’ils accordent également une note moyenne de 4,6/5. Ces notes sont en légère augmentation depuis les années précédentes.

D’après les données IRISbox, le délai moyen de traitement d’une demande de prime est d’un peu plus de 5 jours ouvrables, quand le délai médian est de 4 jours ouvrables. De manière générale, l’administration (tant la STIB que Bruxelles Environnement) est réactive et disponible pour répondre aux questions.

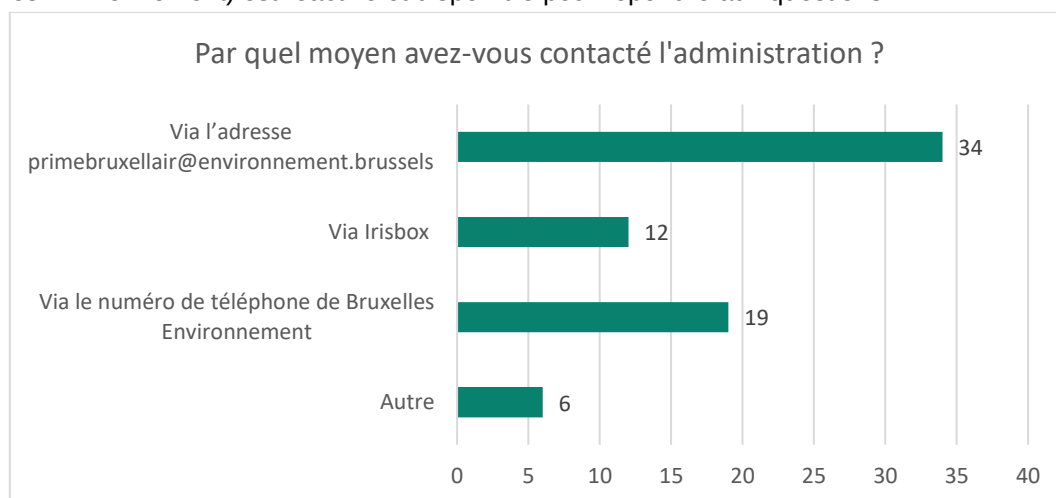


Figure 18 : Moyen de contact vers l'administration

Source : Enquête sur la prime Bruxell’Air, réponses sur l’année 2024 (N = 201)



Délai moyen de traitement
total (#jours ouvrables)

5,7

Délai moyen de traitement
par BE(#jours ouvrables)

4,1

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

2,6

Délai médian de traitement
total (#jours ouvrables)

4

Délai médian de traitement
par BE(#jours ouvrables)

3

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 téléphone (système de messagerie avec possibilité de laisser un message pour être rappelé), mail visioconférence ou sur rendez-vous en présentiel chez Bruxelles Environnement. 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 201 répondants à l'enquête en 2024, 47 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 les personnes ayant des difficultés avec l'aspect numérique du remplissage du formulaire. C'est proportionnellement davantage que les années précédentes (23 % cette année contre 20 % en 2023). Les demandeurs sont globalement très satisfaits de leurs échanges avec le Mobility coach.

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

« Surtout continuez à proposer des services avec un être humain au bout »



IMPACT DE LA PRIME SUR LES COMPORTEMENTS INDIVIDUELS DES BÉNÉFICIAIRES

ENQUÊTE SUR L'IMPACT DE LA PRIME AUPRÈS DES BÉNÉFICIAIRES

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 l'octroi de la prime. Les 567 personnes y ayant répondu ont bénéficié de la prime entre septembre 2022 et février 2024.



SATISFACTION GLOBALE PAR RAPPORT AU MONTANT DE LA PRIME

Les plus hauts revenus ont tendance à être moins satisfaits du montant reçu

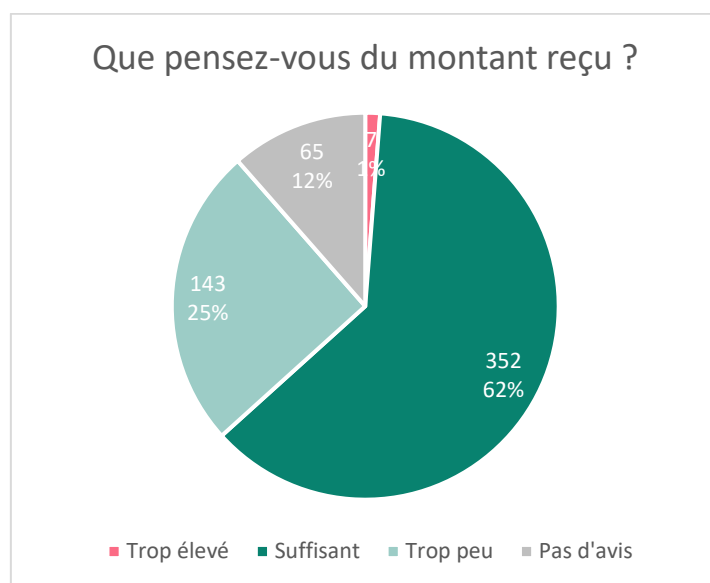


Figure 19: Satisfaction par rapport au montant de la prime reçue

Source : Enquête sur la prime Bruxell'Air, N=567

La majorité des répondants sont satisfaits du montant octroyé, mais 25 % le jugent tout de même trop faible. On observe un plus grand mécontentement des personnes ayant reçu le montant de prime moyen et bas (c'est-à-dire des ménages aux revenus moyens et élevés), jugeant le montant trop peu élevé.



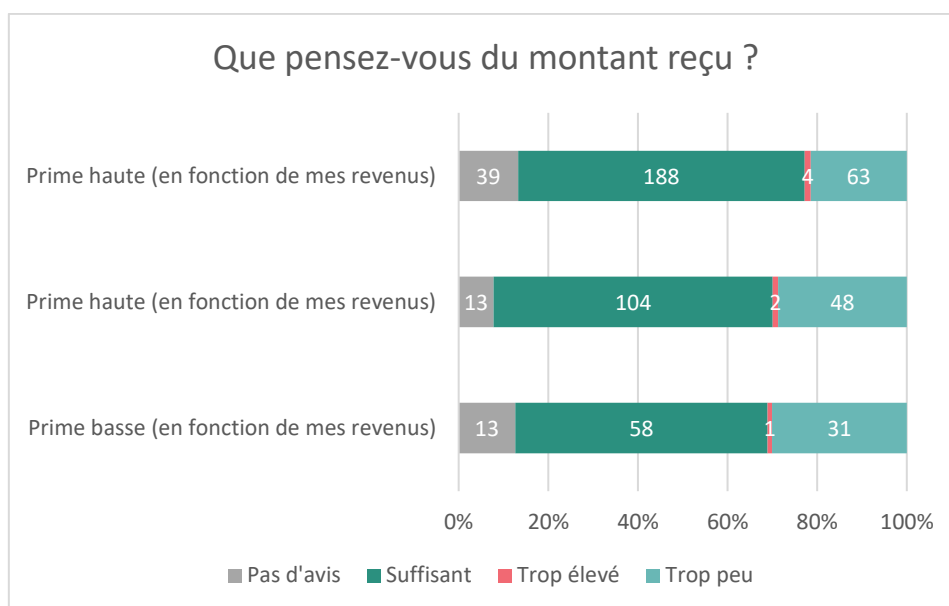


Figure 20 : Satisfaction par rapport au montant de la prime reçue en fonction de celui-ci

Source : Enquête sur la prime Bruxell'Air, N=567

83 % des répondants sont satisfaits de leurs choix

Parmi ceux qui, a posteriori, 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 à leurs besoins et leurs contraintes (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 la répartition de leur budget de prime entre les diverses options de mobilité proposées.

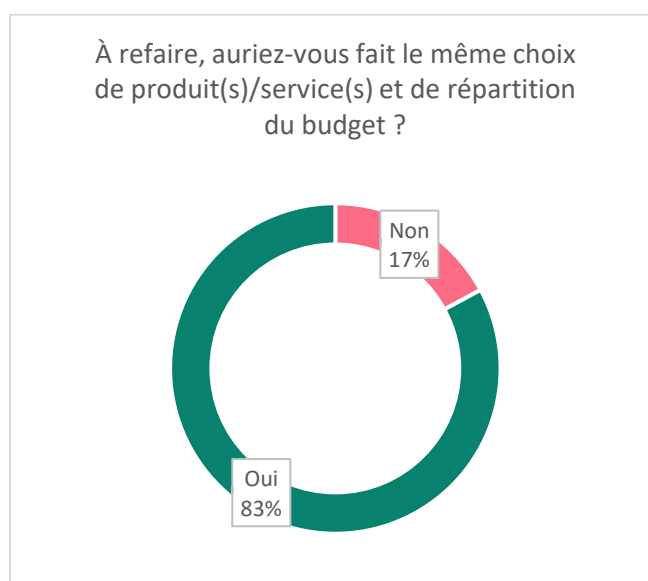


Figure 21 : Répartition du budget de la prime Bruxell'Air : Auriez-vous fait le même choix ?

Source : Enquête sur la prime Bruxell'Air, N=567

HABITUDES DE MOBILITÉ ET CHANGEMENT DE COMPORTEMENT

La prime a augmenté l'utilisation des transports en commun pour beaucoup de bénéficiaires

Avant la radiation de la plaque d'immatriculation, plus de la moitié des répondants (56 %) utilisaient leur voiture régulièrement (entre plusieurs fois par semaine et tous les jours) (Figure 24). La présence d'enfants dans le ménage a une légère influence dans cet échantillon : 58 % des répondants avec enfants étaient des automobilistes réguliers contre 53 % des répondants sans enfants.



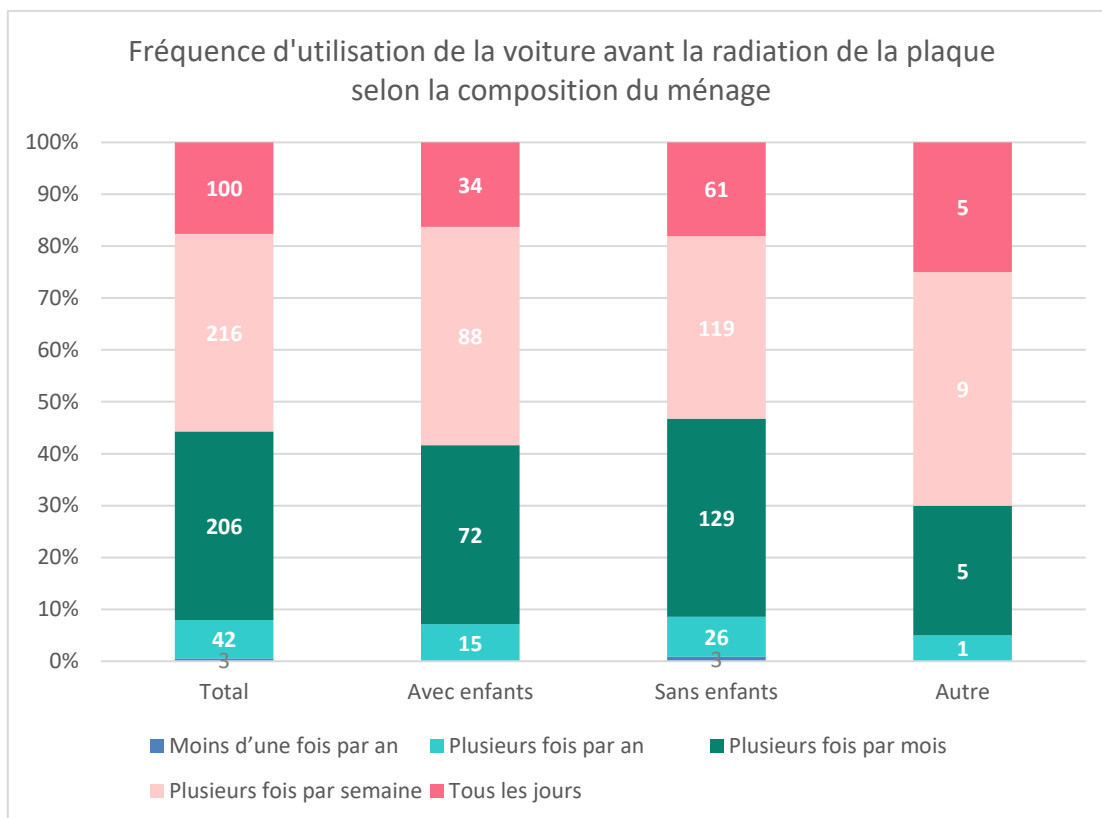


Figure 22 : Fréquence de l'utilisation de la voiture avant la radiation

Source : Enquête sur l'impact de la prime Bruxell'Air, N=567

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.

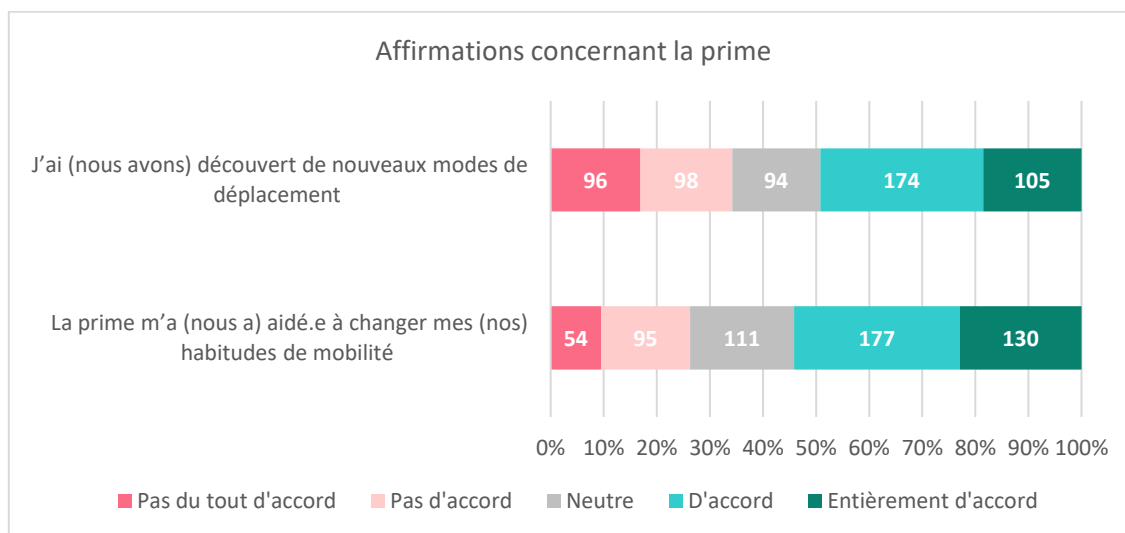


Figure 23 : Changement d'habitudes suite à l'octroi de la prime

Source : Enquête sur l'impact de la prime Bruxell'Air, N=567

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



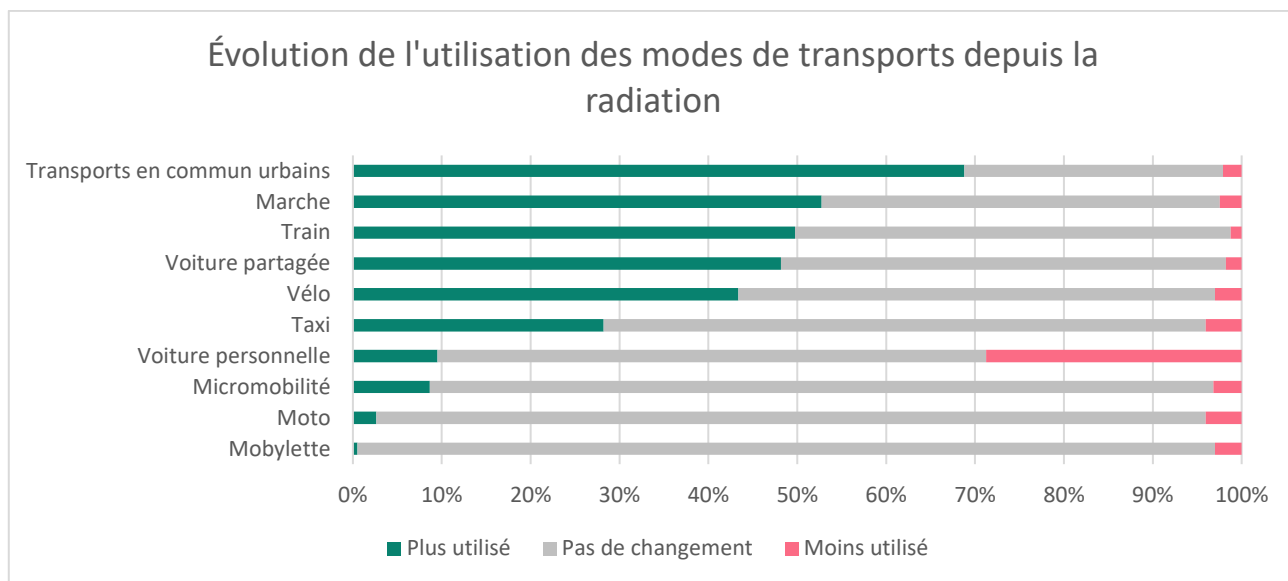


Figure 24 : Evaluation de l'utilisation des modes de transport depuis la radiation

Source : Enquête sur l'impact de la prime Bruxell'Air, N=316

Suite à la radiation du véhicule, 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.

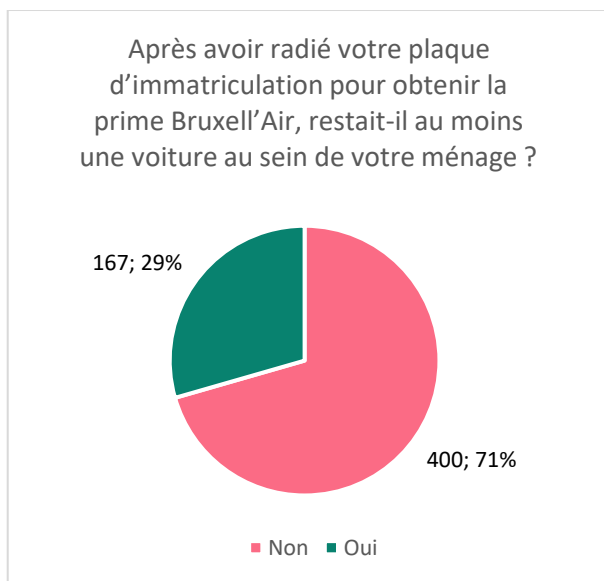


Figure 25 : Voitures restantes dans les ménages suite à la radiation

Source : Enquête sur l'impact de la prime Bruxell'Air, N=567

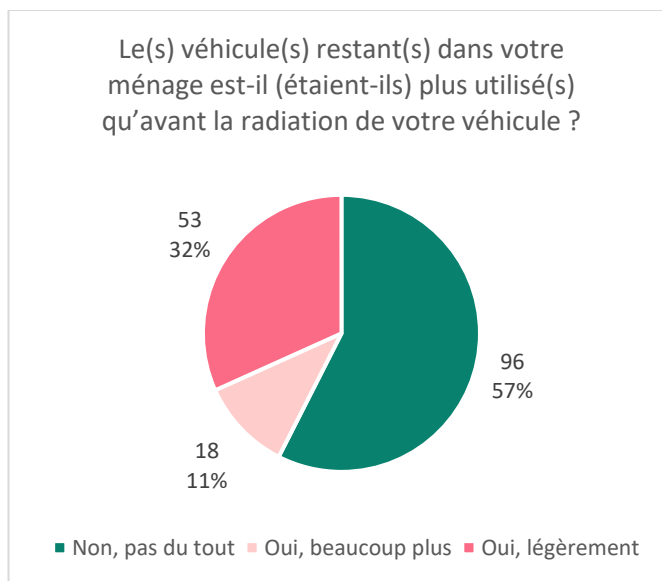


Figure 26 : Utilisation de la voiture restante dans le ménage

Source : Enquête sur l'impact de la prime Bruxell'Air, N=167

Parmi les 167 répondants qui possédaient encore une voiture dans leur ménage après la radiation de la plaque, 47 (28 %) d'entre eux ont déclaré qu'il s'agissait d'une voiture de société.

Pour 65 % des répondants, la suppression d'un véhicule a eu un impact positif sur leur vie quotidienne. Les principaux commentaires sur les effets positifs sont liés aux **frais** que cela évite au ménage et la diminution du **stress**. Seulement 12 % des répondants indiquent un impact négatif de la suppression du véhicule sur la vie quotidienne. Ceux-ci déplorent principalement un manque de flexibilité dans leurs déplacements, des difficultés



à visiter leurs familles vivant en dehors de Bruxelles et, majoritairement, des difficultés à réaliser des tâches quotidiennes telles que les courses ou le dépôt des enfants à l'école.

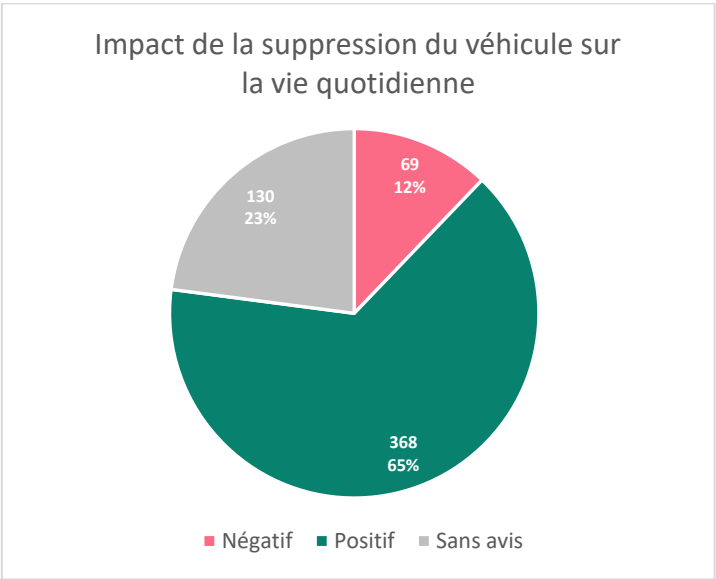


Figure 27 : Impact de la suppression d'un véhicule

Source : Enquête sur l'impact de la prime Bruxell’Air, N=567

6 personnes sur 10 ne comptent pas racheter de voiture. Parmi les répondants qui déclarent vouloir racheter une voiture (56), 18 possèdent encore un véhicule après avoir radié une plaque pour bénéficier de la prime (et il s’agit d’une voiture de société pour 2 d’entre eux). 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. Elles ont en majorité entre 40 et 75 ans.

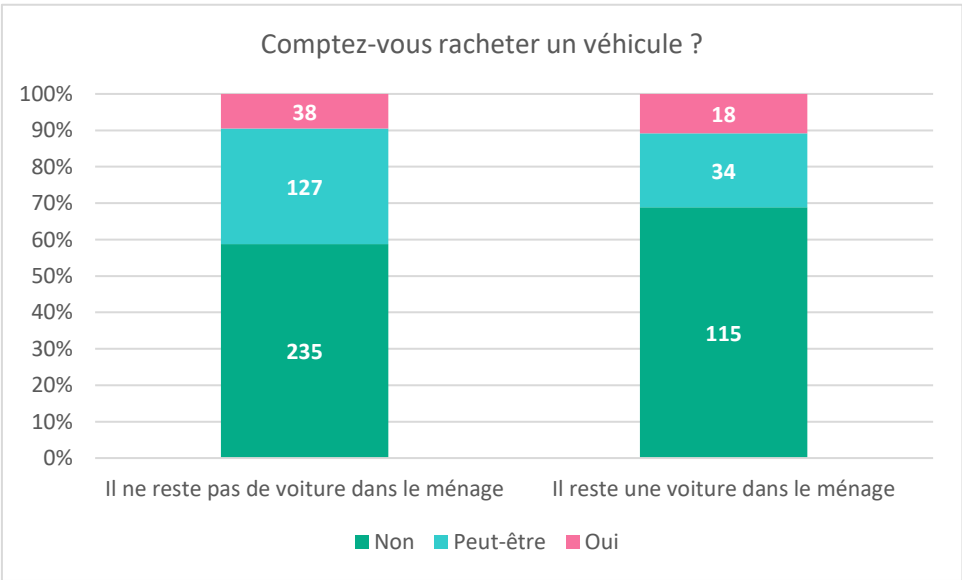


Figure 28 : Projection de rachat ou non de véhicule

Source : Enquête sur l'impact de la prime Bruxell’Air, N=567



CONCLUSION

L'enquête menée auprès des bénéficiaires de la prime Bruxell'Air met en évidence un impact globalement positif du dispositif sur les comportements de mobilité. La majorité des répondants se déclarent satisfaits du montant et des produits choisis.

Sur le plan des habitudes de déplacement, la prime semble avoir joué un rôle de levier dans la réduction de la dépendance à la voiture. La part de ménages vivant sans véhicule après la radiation est significative, et beaucoup déclarent avoir accru leur usage des transports publics, du vélo ou d'autres modes partagés. Pour de nombreux bénéficiaires, ce changement s'accompagne d'une amélioration du bien-être quotidien, notamment par la diminution des coûts liés à l'automobile et du stress associé à son utilisation.

Si certaines contraintes persistent, notamment en matière de flexibilité pour les déplacements familiaux ou extra-urbains, les résultats montrent que la prime contribue concrètement à une transition vers des pratiques de mobilité plus durables. Elle apparaît ainsi comme un outil efficace pour encourager les Bruxellois motorisés à repenser leur usage de la voiture et à adopter des alternatives plus adaptées au contexte urbain.



ANNEXES

ANNEXE 1 : TABLE DES FIGURES

Figure 1 : Nombre de primes Bruxell'Air octroyées par an	8
Figure 2 : Nombre de primes Bruxell'Air octroyées par commune en 2024	9
Figure 3 : Répartition des primes Bruxell'Air octroyées selon le montant de la prime	10
Figure 4 : Comparaison des catégories de revenus des demandeurs de la prime avec la population bruxelloise motorisée	10
Figure 5: Répartition homme/femme des demandeurs de la prime Bruxell'Air et de la population bruxelloise motorisée	11
Figure 6 : Ecart entre les demandeurs de la prime et la population bruxelloise motorisée en fonction de leur tranche d'âge	12
Figure 7 : Pourcentage de primes octroyées en fonction du genre du demandeur	12
Figure 8 : Comparaison de la composition des ménages des demandeurs avec la situation bruxelloise	13
Figure 9 : Motifs de radiation de la voiture	14
Figure 10 : Influence de la prime Bruxell'Air dans le choix de séparation du véhicule	15
Figure 11 : Sources de connaissance de la prime Bruxell'Air	15
Figure 12 : Produits commandés	16
Figure 13 : Montants moyens dépensés par opérateur et par produit	17
Figure 14 : Proportion du budget dépensé par opérateur et par produit	17
Figure 15 : Nature des dossiers traités par ProVelo (N=558)	18
Figure 16 : Evaluation de la satisfaction des services de mobilité proposés dans la prime	19
Figure 17 : Evaluation de la facilité d'utilisation du formulaire de demande de prime Bruxell'Air	20
Figure 18 : Moyen de contact vers l'administration	21
Figure 21: Satisfaction par rapport au montant de la prime reçue	23
Figure 22 : Satisfaction du montant de la prime reçue en fonction de celui-ci	24
Figure 23 : Répartition du budget de la prime Bruxell'Air : Auriez-vous fait le même choix ?	24
Figure 24 : Fréquence de l'utilisation de la voiture avant la radiation	25
Figure 25 : Changement d'habitudes suite à l'octroi de la prime	25
Figure 26 : Evaluation de l'utilisation des modes de transport depuis la radiation	26
Figure 27 : Voitures restantes dans les ménages suite à la radiation	26
Figure 28 : Utilisation de la voiture restante dans le ménage	26
Figure 29 : Impact de la suppression d'un véhicule	27
Figure 31 : Projection de rachat ou non de véhicule	27
Figure 19 : Âge des répondants	32
Figure 20 : Situation familiale des répondants	32



ANNEXE 2 : SEUILS DE REVENUS

SEUIL	Avant le 31/03/24	Après le 31/03/24
Bas	Personne en situation de handicap	Personne en situation de handicap
	< 37.600 € (personne isolée)	< 43.381 € (personne isolée)
	< 52.600 € (cohabitant/couple)	< 60.688 € (cohabitant/couple)
Moyen	37.600 € - 75.100 € (personne isolée)	43.381 - 86.647 € (personne isolée)
	52.600 € - 90.100 € (cohabitant/couple)	60.688 € - 103.954 € (cohabitant/couple)
Haut	>75.100 € (personne isolée)	>86.647 € (personne isolée)
	>90.100 € (cohabitant/couple)	>103.954 € (cohabitant/couple)



ANNEXE 3 : 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 4 : 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 (prend également la catégorie « familles monoparentales avec autres membres » de l'IBSA)
Familles monoparentales	Ménage composé de plusieurs membres avec un.e adulte majeur.e

ANNEXE 5 : PROFIL DES RÉPONDANTS

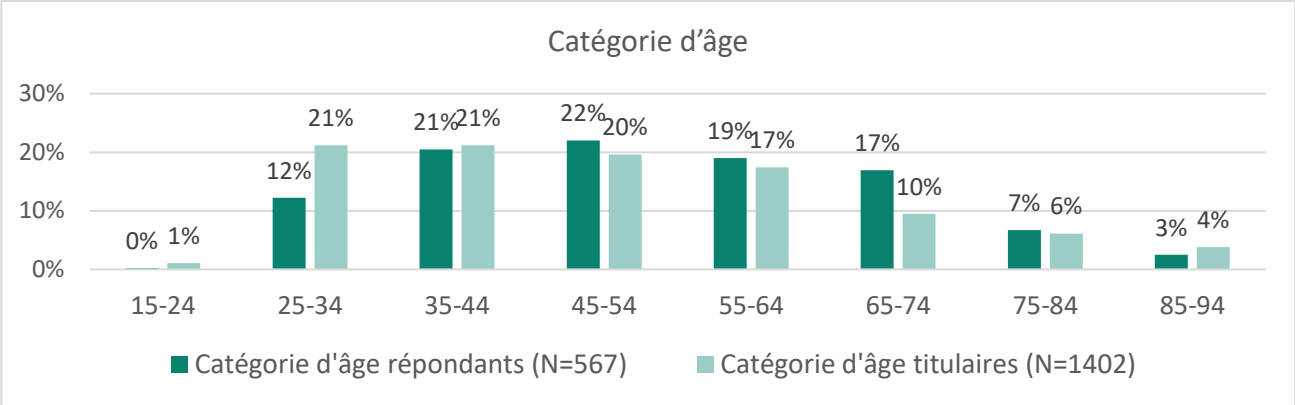


Figure 29 : Âge des répondants

Source : Enquête sur l'impact de la prime Bruxell'Air, N=567

ANNEXE 6 : SITUATION FAMILIALE DES REpondants

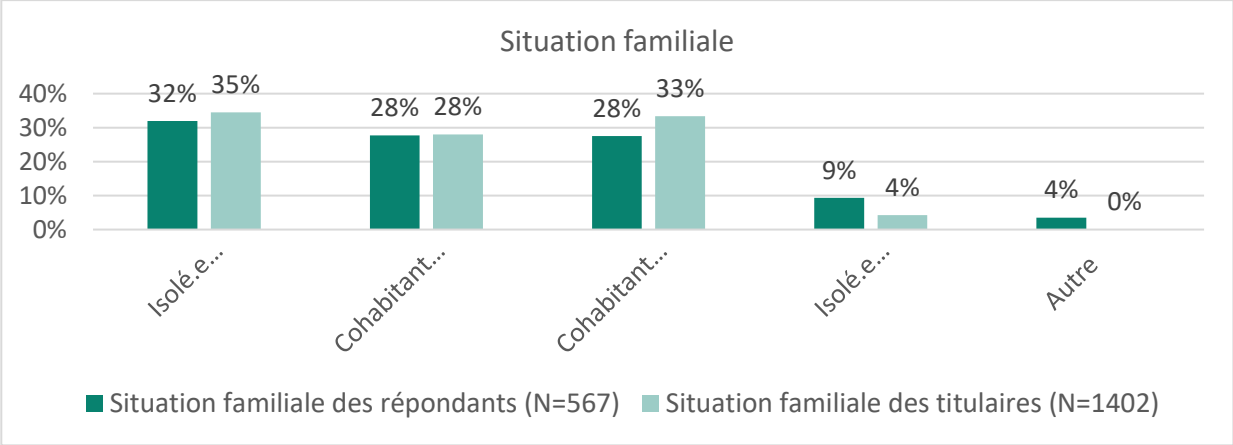


Figure 30 : Situation familiale des répondants

Source : Enquête sur l'impact de la prime Bruxell'Air, N=567



ANNEXE 7 : PROFIL DES RÉPONDANTS – LOCALISATION

CP	COMMUNE	RÉPONDANTS		DEMANDEURS	
1000	Bruxelles	50	9 %	188	13 %
1020	Laeken	23	4 %		
1030	Schaerbeek	54	10 %	143	10 %
1040	Etterbeek	27	5 %	51	4 %
1050	Ixelles	48	8 %	135	10 %
1060	Saint-Gilles	18	3 %	52	4 %
1070	Anderlecht	32	6 %	88	6 %
1080	Molenbeek-Saint-Jean	26	5 %	64	5 %
1081	Koekelberg	8	1 %	21	1 %
1082	Berchem-Sainte-Agathe	14	2 %	36	3 %
1083	Ganshoren	5	1 %	29	2 %
1090	Jette	29	5 %	67	5 %
1140	Evere	16	3 %	49	3 %
1150	Woluwe-Saint-Pierre	34	6 %	65	5 %
1160	Auderghem	22	4 %	57	4 %
1170	Watermael-Boitsfort	24	4 %	57	4 %
1180	Uccle	44	8 %	130	9 %
1190	Forest	38	7 %	88	6 %
1200	Woluwe-Saint-Lambert	38	7 %	71	5 %
1210	Saint-Josse-ten-Noode	12	2 %	11	1 %
	Autre	5	1 %	/	/
TOTAL		567	100 %	1402	100 %

Tableau 2 : Répartition des répondants et demandeurs par commune

Source : Enquête sur l'impact de la prime Bruxell'Air, N=567

ANNEXE 8 : MÉTHODOLOGIQUE DE L'ENQUÊTE SUR L'IMPACT DE LA PRIME

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. Pour finir, elles visent 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.

