PRIME BRUXELL'AIR

Rapport 2022 à 2025



TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION 5

QU'EST-CE QUE LA PRIME BRUXELL'AIR ? 5

OBJECTIFS 5

HISTORIQUE 5

PUBLIC(S) 5

FONCTIONNEMENT 6

Gestion et financement 6

Conditions et contrôle 6

Montants 7

Services de mobilité disponibles 8

Processus de demande 9

Le Mobility coach 10

QUI SONT LES DEMANDEURS DE LA PRIME BRUXELL'AIR ? 11

Évolution de la demande 11

Répartition géographique de la demande 11

Pour quels motifs la prime est-elle sollicitée ? 12

Focus sur les demandes liées à la LEZ 13

Des primes allant essentiellement à des tranches d'âge actives de la population 14

Les ménages avec enfants sous-représentés 16

Des ménages à faible revenus bien représentés 17

Une part importante d'actifs 18

ÉVALUATION DES OPÉRATEURS ET PRODUITS 20

UN BOUQUET DE SOLUTIONS MOBILITÉ POUR RÉPONDRE À DIVERS BESOINS 20

Une grande variété de produits 20

L'ensemble des produits et services sollicités 20

Focus sur Modalizy 21

LES DEMANDEURS SONT-ILS SATISFAITS DES PRODUITS ET SERVICES COMMANDÉS AVEC LEUR PRIME ? 23

Des demandeurs globalement satisfaits 23

Sources d'insatisfactions : des services non disponibles et des informations parfois lacunaires 23

Satisfaction sur le choix des produits et la répartition du budget 24

L'accompagnement du Mobility coach 25

LES PRODUITS PROPOSÉS SONT-ILS EN ADÉQUATION AVEC LES BESOINS DES DEMANDEURS ? 26

Du point de vue des familles monoparentales 27

Du point de vue des seniors 27
Du point de vue des personnes en situation de handicap 28
Du point de vue des personnes devant se déplacer la nuit 29
Du point de vue de l'étendue spatiale des besoins 29
LE CONTRÔLE A POSTERIORI 30
CONCLUSIONS 31
ANNEXES 32
Annexe 1 : Évolution des catégories de primes depuis 2022 32
Annexe 2 : Liste des produits disponibles 35

OBJECTIF

L'objectif de ce rapport est de faire un bilan de la prime Bruxell'Air, 4 ans après l'introduction de la nouvelle formule. Comment a évolué le nombre de demandes, qui sont les demandeurs et sont-ils satisfaits de la prime et des services de mobilité qu'elle propose ?

SOURCES

Ce bilan s'appuie sur les données Bruxell'Air de 2022 à 2025 inclus.

Le retour des citoyens est également pris en compte au travers de deux enquêtes développées en collaboration avec Traject.

- Le lien vers la première enquête est partagé aux demandeurs de la prime via le courriel contenant leur attestation d'octroi de prime. Les questions portent sur l'expérience utilisateur lors du processus de demande de prime. Entre 2022 et 2025, 710 personnes ont répondu à cette enquête. Dans la suite de ce rapport, il y sera fait référence sous la dénomination « Enquête sur la demande de prime Bruxell'Air ».
- La deuxième enquête est envoyée aux demandeurs de la prime environ 9 mois après son octroi. Elle cherche à évaluer l'impact de la prime sur les habitudes de mobilité des ménages ayant bénéficiés de la prime. Début mars 2025, 797 personnes y avaient répondu, et c'est cet échantillon qui est utilisé dans le présent bilan. Dans la suite de ce rapport, il y sera fait référence sous la dénomination « Enquête sur l'impact de la prime Bruxell'Air ».

AUTEURS

Ce rapport a été rédigé par Bruxelles Environnement.

PARTENARIAT

La prime Bruxell'Air est un projet piloté par Bruxelles Environnement en partenariat avec :

La prime Bruxell'Air bénéficie du soutien de la Facilité pour la Reprise et la Résilience de l'Union européenne.

Funded by the European Union
NextGenerationEU

INTRODUCTION

QU'EST-CE QUE LA PRIME BRUXELL'AIR ?

La prime Bruxell'Air est un budget mobilité destiné aux particuliers. En échange de la radiation d'une plaque de voiture et moyennant le respect des conditions générales, les citoyens se voient attribuer un budget à dépenser dans des solutions de mobilité alternative – transports en commun, vélos, voitures partagées, etc. – pour eux-mêmes et/ou les membres de leur ménage. Entre 2022 et 2025, 5.728 primes ont été octroyées.

OBJECTIFS

La prime Bruxell'Air vise deux objectifs :

- Encourager le report modal des Bruxellois et Bruxelloises afin de diminuer les émissions de gaz à effet de serre et autres polluants atmosphériques de la Région ;
- Intervenir comme mesure d'accompagnement dans le cadre la Zone de Basses Émissions ou Low Emission Zone (LEZ), une mesure pour protéger la santé des citoyens par l'amélioration de la qualité de l'air à Bruxelles.

HISTORIQUE

Entre 2006 et 2021, la prime Bruxell'Air existait déjà, mais sous une autre forme. Elle visait uniquement à encourager le report modal. En échange de la radiation d'une plaque de voiture, les citoyens recevaient un package mobilité dont la valeur pouvait doubler en cas de destruction du véhicule dans un centre agréé. Les options de mobilité disponibles étaient limitées à un abonnement START 1 an chez Cambio, un abonnement MTB (aujourd'hui Brupass) à la STIB et une prime pour l'achat d'un vélo. La prime se demandait via un formulaire papier et était gérée par la STIB.

Avec l'introduction de la LEZ à Bruxelles en 2018, il a été décidé de revaloriser Bruxell'Air en en faisant une mesure d'accompagnement pour les citoyens concernés par l'interdiction de circuler dans la Zone de Basses Émissions. Cela a débouché sur un arrêté révisé en 2021 et le lancement de la nouvelle formule de prime en 2022. Si la prime dépend toujours de la radiation d'une voiture, désormais la destruction du véhicule n'est plus prise en compte, et le montant de la prime varie maintenant en fonction des revenus du ménage ou de la présence d'une personne en situation de handicap dans le ménage. La prime se demande via un formulaire en ligne sur IRISbox et les citoyens peuvent choisir parmi un bouquet de services de mobilité. La prime est désormais gérée par Bruxelles Environnement, la STIB étant dorénavant un partenaire dans le traitement des dossiers (voir la section **Processus de demande**, p. 9).

PUBLIC(S)

La prime Bruxell'Air est destinée aux automobilistes. Plus précisément, elle est destinée aux personnes physiques qui, en radiant la plaque, se séparent d'une voiture (catégorie M1) enregistrée à leur nom, ou au nom d'une personne décédée du ménage, depuis au minimum un an ininterrompu.

La prime ayant deux objectifs, elle vise également deux types de publics :

- L'objectif de report modal concerne tous les Bruxellois et Bruxelloises souhaitant se tourner vers des alternatives à la voiture individuelle.
- La prime comme mesure d'accompagnement de la LEZ vise les citoyens bruxellois dont la voiture trop polluante n'est plus autorisée à circuler sur le territoire bruxellois, et plus particulièrement les publics les plus vulnérables face à cette restriction (c.à.d. : pour qui le remplacement de la voiture n'est pas possible).

FONCTIONNEMENT

Le fonctionnement de la prime Bruxell'Air est régi par l'arrêté Bruxell'Air du 15 juillet 2021 et par l'arrêté modificatif du 1er février 2024.

Gestion et financement

La gestion de la prime se fait en partenariat entre Bruxelles Environnement, Bruxelles Mobilité, Paradigm, la STIB et Pro Velo. Ce partenariat est organisé par une convention qui définit les rôles des différents intervenants :

- Bruxelles Environnement pilote et coordonne la gestion de la prime. Elle est également en charge de l'octroi des primes et du contrôle du respect des conditions générales par les citoyens, du contact avec ces derniers et des campagnes de communication pour promouvoir la prime.
- Bruxelles Mobilité valide la candidature des opérateurs de mobilité qui rejoignent la prime. La convention stipule que Bruxelles Mobilité prévoit une tranche de financement pour payer les primes lorsque le budget annuel prévu par Bruxelles Environnement pour le paiement des primes est épuisé. Ceci n'a pas eu lieu durant cette période 2022-2025.
- Paradigm est responsable du formulaire IRISbox via lequel les citoyens demandent leur prime. Le développement et la maintenance du formulaire sont financés par Bruxelles Mobilité.
- La STIB est responsable de la commande des services de mobilité pour les citoyens auprès des opérateurs présents dans la prime. Bruxelles Environnement paye des frais de gestion[1] à la STIB pour cette mission.
- Pro Vélo est en charge de la vérification des factures budget vélo et micromobilité, et réalise des accompagnements (mise en selle) des nouveaux cyclistes. Bruxelles Environnement paye des frais de gestion[2] à Pro Velo pour ces missions.

Les services de mobilité sont mis à disposition des citoyens via des contrats entre Bruxelles Environnement, la Région de Bruxelles-Capitale (pour Bruxelles Mobilité) et les opérateurs de services. Tout opérateur souhaitant proposer ses services dans la prime peut l'intégrer moyennant le respect des conditions prévues dans le chapitre 4 de l'arrêté Bruxell'Air. Les opérateurs ne sont pas rémunérés et des opérateurs concurrents peuvent simultanément proposer leurs services dans la prime.

Entre 2022 et 2025, la prime Bruxell'Air a bénéficié du soutien de la Facilité pour la Reprise et la Résilience de l'Union européenne à hauteur de 7 millions d'euros.

Conditions et contrôle

Les conditions d'obtention de la prime Bruxell'Air sont détaillées sur www.primebruxellair.brussels, dans la section dédiée.

- Le demandeur est une personne physique domiciliée dans une des 19 communes de Bruxelles.
- La demande de prime doit être introduite dans les 6 mois suivant la radiation de la plaque.
- La plaque radiée doit être relative à une voiture (véhicule de catégorie M1, à l'exception des autocaravanes) immatriculée depuis au minimum une année ininterrompue au nom du demandeur ou d'une personne décédée du ménage.

[1] Un forfait de 120.000 €/an TVAC pour les frais de personnel STIB impliqué dans la prime Bruxell'Air et des frais administratifs variables à 5,6 % sur toutes les primes payées.

[2] Forfait de 39.000 €/an HTVA annexé chaque année sur l'indice santé lissé.

- 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.
- La prime est valide deux ans à partir de la date de l'attestation d'octroi.
- Dès la radiation de la plaque, aucun membre du 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 pédélec (catégorie L1 et L2). En cas de non-respect des conditions de la prime, Bruxelles Environnement notifiera au demandeur l'obligation de remboursement de la prime octroyée.

Le contrôle *a posteriori* intervient deux ans après la date d'octroi, les dossiers étant alors clôturés d'un point de vue comptable. Via les données de la DIV et du registre national, les agents de Bruxelles Environnement contrôlent qu'il n'y a pas eu de véhicule supplémentaire dans le ménage initial dans l'année suivant la radiation de la plaque ayant permis l'octroi de la prime. Ce contrôle est réalisé par échantillonnage pour 20 % des primes octroyées.

En cas de suspicion d'infraction, le titulaire de la prime reçoit un courrier de Bruxelles Environnement lui enjoignant de rembourser sa prime endéans 60 jours. Sans réaction de la part du demandeur, un rappel est envoyé et un délai de 30 jours commence à courir. À tout moment le citoyen peut contester la suspicion d'infraction, ou demander un plan de paiement. Au bout des deux délais, si le citoyen n'a pas réagi ou que l'infraction a été confirmée suite à une contestation, le dossier est transféré à Bruxelles Fiscalité pour un recouvrement forcé.

Montants

Le montant de la prime Bruxell'Air dépend :

- de l'ensemble des revenus imposables globalement des personnes majeures figurant sur la composition de ménage du demandeur. Ces revenus sont repris sur l'avis d'imposition pour les personnes physiques le plus récent.
- de la présence éventuelle au sein du ménage du demandeur d'une personne qui répond aux conditions d'octroi d'une carte de stationnement pour personne handicapée.

En fonction de ces critères, il existe trois montants de prime différents :

Revenu / statut	**Prime** (au 01/02/2026)
Personne en situation de handicap	1.132 €
< 44.935 € (personne isolée) ou < 62.862 € (cohabitant / couple)	1.132 €
44.935 € - 89.751 € (personne isolée) ou 62.862 € - 107.677 € (cohabitant/couple)	766 €
> 89.751 € (personne isolée)	

ou	566 €

> 107.677 € (cohabitant/couple)

Les seuils de revenus et les montants de prime évoluent dans le temps en fonction de certaines règles d'indexation. Voir **Annexe 1 : Évolution des catégories de primes depuis 2022**, p.32.

Services de mobilité disponibles

Entre 2022 et 2025, les services de mobilité disponibles dans la prime sont :

- Des abonnements STIB et vouchers TaxiBus ;
- Un budget vélo et micromobilité (géré par Pro Vélo) ;
- Des abonnements Villo! et eVillo![3] ;
- Deux formules d'abonnement et un budget chez Cambio ;
- Budget Poppy ;
- Budget Taxi Victor Cab ;
- Budget Modalizy.

Voir **Annexe 2 : Liste des produits disponibles,** p.35.

L'offre de services de mobilité dans Bruxell'Air se veut large pour répondre à différents besoins de mobilité.

Il est à préciser que les opérateurs présents en Région bruxelloise sont libres de rejoindre la prime, sous réserve de remplir les critères décrits au chapitre 4 de l'arrêté Bruxell'Air et le cas échéant, de déterminer le(s)quel(s) de leur(s) service(s) est/sont disponible(s) dans la prime.

En matière d'étendue spatiale, la prime offre des possibilités pour se déplacer aussi bien à l'intérieur qu'en dehors de la Région de Bruxelles-Capitale[4], que ce soit via les transports urbains STIB (Brupass XL), les voitures partagées (Cambio et Poppy) ou Modalizy (voir **Focus sur Modalizy**, p.21). En effet, de nombreux produits qui ne sont pas directement accessibles dans la prime Bruxell'Air le sont *in fine* via la carte prépayée Modalizy qui donne accès à des services de vélos partagés, à des trottinettes partagées, à des compagnies de taxi, à des locations de voiture court-terme, à de l'autopartage (à l'exception de Cambio), à du covoiturage, des e-scooters, mais aussi à la STIB, au TEC, De Lijn et à la SNCB.

Concernant les personnes en situation de handicap, outre les dérogations aux restrictions imposées par la LEZ, elles ont via la prime Bruxell'Air accès à un ensemble de services de taxis (parfois adaptés) offerts en Région de Bruxelles-Capitale : voucher TaxiBus de la STIB (sous réserve d'être préalablement inscrit au Customer Care de la STIB), Victor Cab taxi PMR et Taxis Verts via Modalizy. Elles peuvent également recourir au budget vélo pour acheter un vélo adapté ou adapter un vélo ainsi que des scooters pour PMR.

[3] Ce service a été retiré du catalogue Bruxell'Air en juillet 2025 en prévision de la fin de la concession accordée à Villo en septembre 2026.

[4] Une enquête sur les comportements de déplacements (ECD 2021-2022) rapporte que 86 % des déplacements effectués par les Bruxellois se font au sein de la Région tandis que seuls 14 % s'effectuent au-delà des frontières régionales.

Processus de demande

Les demandes sont introduites par le citoyen via le formulaire Bruxell'Air disponible sur IRISbox.

Le citoyen se connecte à la plateforme régionale IRISbox via une connexion sécurisée CSAM. Le formulaire fait alors appel aux bases de données officielles de la DIV, du registre national, de la Banque-Carrefour de la Sécurité Sociale et du SPF Finances. Cette automatisation répond à l'ordonnance bruxelloise Once Only (2020) qui garantit le principe de la collecte unique des données. Cela permet de vérifier l'éligibilité du demandeur et, si celle-ci est confirmée, de récolter les informations utiles au traitement de son dossier.

Le citoyen éligible est informé du montant de prime auquel il a droit et l'utilise ensuite pour commander des services de mobilité pour lui-même et/ou les membres de son ménage. Le citoyen doit obligatoirement décider à ce moment-là comment répartir son budget de mobilité. Aucune modification de la répartition du budget entre les différents opérateurs n'est autorisée par la suite[5] et tout budget non utilisé à cette étape est perdu[6]. C'est pourquoi l'administration encourage à recourir au service du Mobility coach (voir **25L'accompagnement du Mobility coach**, p.25). Après avoir fait son « shopping mobilité », le citoyen valide sa demande et s'en suivent les étapes de traitement schématisées ci-dessous :



Figure 1 : Schéma du processus de demande de la prime Bruxell'Air.

Annuellement, 2 à 3 % des demandes de primes Bruxell'Air ne sont pas introduites via IRISbox et sont traitées manuellement, pour divers motifs :

- La voiture était enregistrée au nom d'une personne du ménage qui est décédée (ex : personnes veuves)
- La voiture était enregistrée depuis plus d'un an au nom de la personne, mais en partie à l'étranger
- La voiture appartient à un indépendant personne physique

[5] Cette clause est reprise dans l'arrêté Bruxell'Air (Art. 4 §4) et des limitations techniques empêchent également ce type de modification.

[6] Afin d'éviter des pertes de budget trop importantes, une règle a été ajoutée dans le formulaire : s'il reste plus de 100 € de budget de prime non dépensé dans des services, il n'est pas possible de finaliser sa demande de prime.

- …

Dans ce cas, les agents de Bruxelles Environnement demandent au citoyen une copie les preuves nécessaires, afin de réaliser les mêmes vérifications que celles faites par IRISbox, ainsi que tout autre document complémentaire (acte de décès, certificat d'immatriculation du pays dans lequel la voiture était précédemment immatriculée, ...). Le traitement est alors réalisé au moyen d'un formulaire Excel et suit les étapes de traitement expliquées à la figure précédente.

Le Mobility coach

Le Mobility coach (www.mobilitycoach.brussels) est à l'origine un accompagnement pour les automobilistes concernés par la LEZ à Bruxelles et peu à peu, il est également devenu un accompagnement pour la prime Bruxell'Air.

Le Mobility coach est disponible par e-mail, téléphone (système de messagerie permettant d'être rappelé gratuitement), visioconférence ou pour des rendez-vous en présentiel. Ces rendez-vous en présentiel concernent toujours des demandes de prime Bruxell'Air[7] pour un public moins à l'aise avec le digital. Concrètement, le Mobility coach conseille sur les solutions de mobilité dans lesquelles dépenser la prime et peut aider à réaliser une demande de prime en ligne. Pour ce faire, un tutoriel est également disponible. La page Bruxell'Air (www.primebruxellair.brussels) et le formulaire IRISbox renvoient vers les services du Mobility coach. Voir **L'accompagnement du Mobility coach**, p.25.

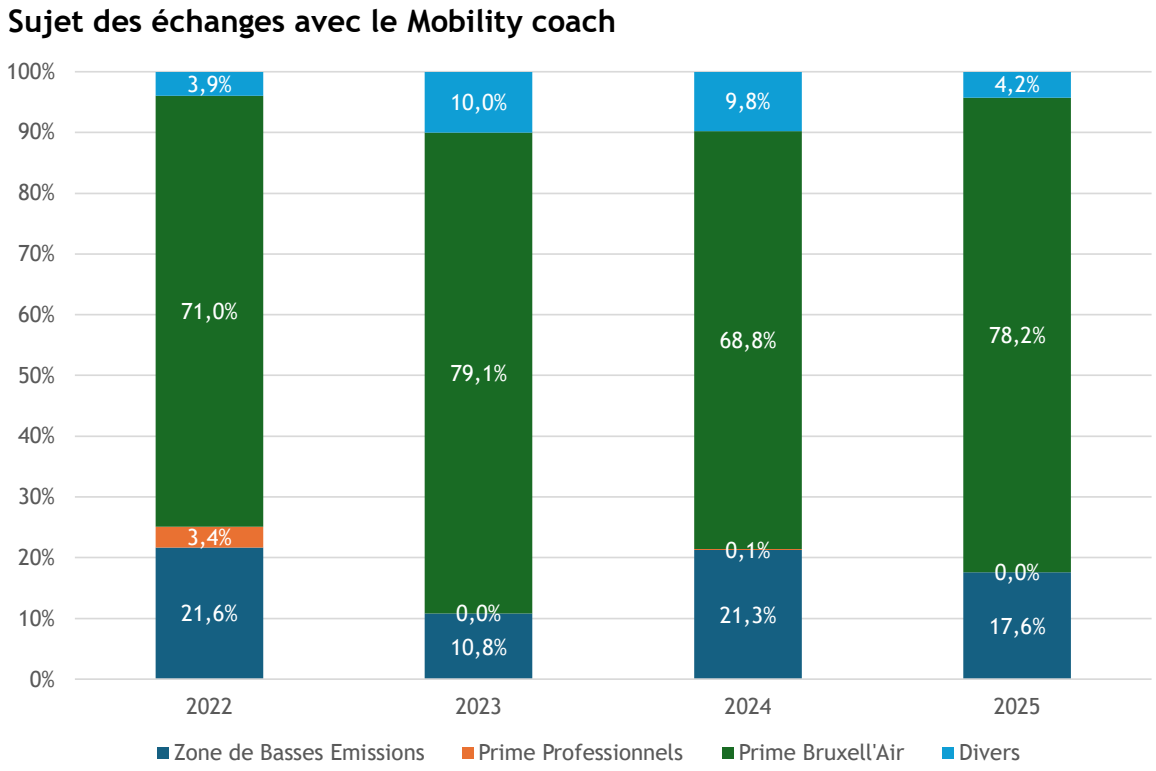


Figure 2 : Sujet des coachings réalisés annuellement par le Mobility coach.

[7] Nombre de rendez-vous en présentiel entre le Mobility coach et des citoyens : 27 en 2022 (année de la mise en place des rendez-vous), 86 en 2023, 53 en 2024 et 39 en 2025.

QUI SONT LES DEMANDEURS DE LA PRIME BRUXELL'AIR ?

ÉVOLUTION DE LA DEMANDE

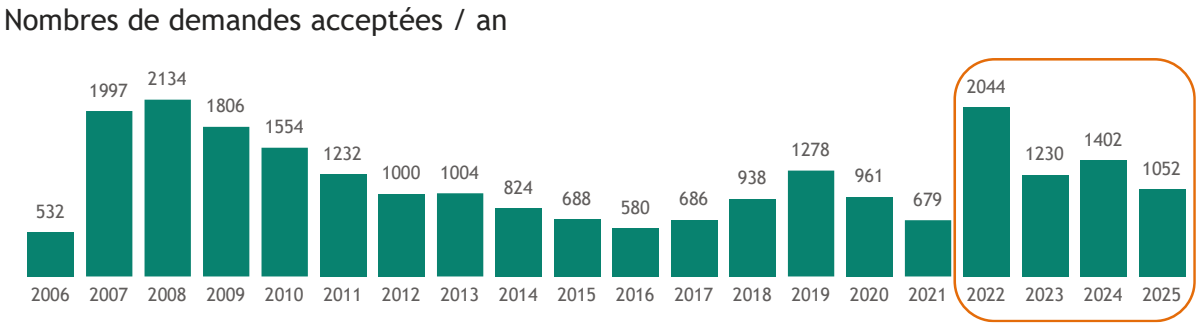


Figure 3 : Évolution du nombre de primes Bruxell'Air octroyées annuellement (cadre rouge = nouvelle formule de prime).

Après une forte sollicitation durant ses cinq premières années d'existence, le nombre de demandes s'étiole jusqu'à passer sous la barre des 600 en 2016, soit dix ans après la création de la prime. À cette époque, il n'existe plus aucune communication active autour de la prime. Un regain d'intérêt se fait toutefois sentir à partir de 2017, en lien avec l'annonce de l'introduction de la Zone de Basses Émissions l'année suivante. En effet, la prime Bruxell'Air avait alors 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 la transition 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. Même en tenant compte de la fermeture du guichet en 2021, le nombre de primes octroyées en 2022 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, 1.230 primes ont été octroyées, soit environ 1.000 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 en circulation à Bruxelles fin 2021) et l'effet de l'annonce et de la communication autour de la nouvelle prime ont joué un rôle dans son succès.

Le nombre de demandes augmente à nouveau en 2024 avant de baisser en 2025, année la plus faible depuis le lancement de la nouvelle formule. Cela pourrait s'expliquer par l'incertitude qui a régné autour de l'entrée en vigueur du nouveau jalon de la LEZ (initialement prévu pour janvier 2025, d'abord reporté à 2027 puis finalement instauré début 2026), ainsi que par l'absence de communication autour de la prime dans ce contexte.

Enfin, on remarque depuis 2022 un nombre moyen de primes octroyées annuellement plus élevé par rapport à la moyenne des 4 dernières années avant l'introduction de la nouvelle formule de prime (+48,5 %), ce qui semble démontrer un intérêt accru pour cette nouvelle mouture.

RÉPARTITION GÉOGRAPHIQUE DE LA DEMANDE

La majorité des primes entre 2022 et 2025 ont été octroyées aux habitants de Bruxelles (Laeken, Haren et Neder-over-Heembeek inclus). Comme le montre la Figure 4 ci-dessous, 752 primes leur ont

été octroyées. Schaerbeek arrive en seconde place avec 622 primes octroyées à des résidents de la commune.

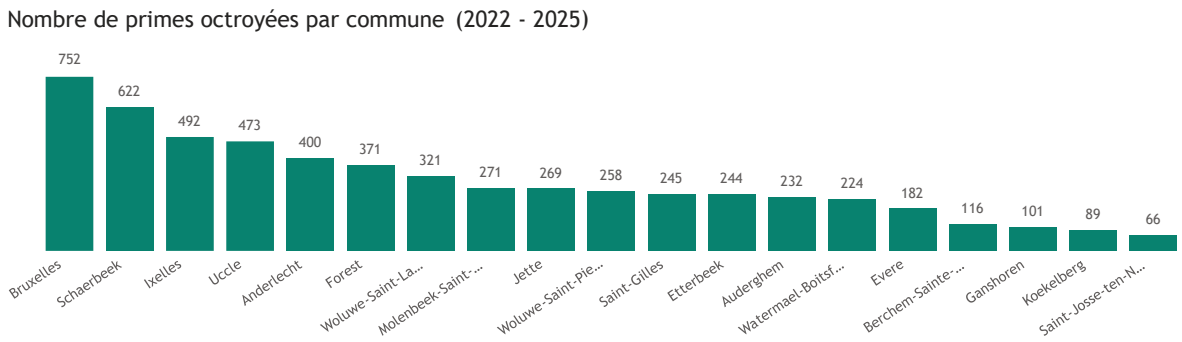


Figure 4 : Primes octroyées par commune entre 2022 et 2025.

En relativisant ces chiffres par le nombre de véhicules dans les communes, la photographie obtenue est très différente : Bruxelles arrive avant-dernière, avec 5 primes octroyées pour 1.000 véhicules enregistrés sur le territoire communal. C'est plus de 4 fois moins que Watermael-Boitsfort ou Forest, où 22 primes sont délivrées pour 1.000 voitures. Il reste néanmoins difficile de dégager une tendance claire de ces données. En effet, différents facteurs semblent jouer un rôle : la (mé)connaissance de la prime, les obstacles pour réaliser des démarches administratives (fracture numérique, langue, ...), la facilité à pouvoir se débarrasser d'une voiture (2e voiture, présence d'alternatives, contraintes familiales et physiques, ...).

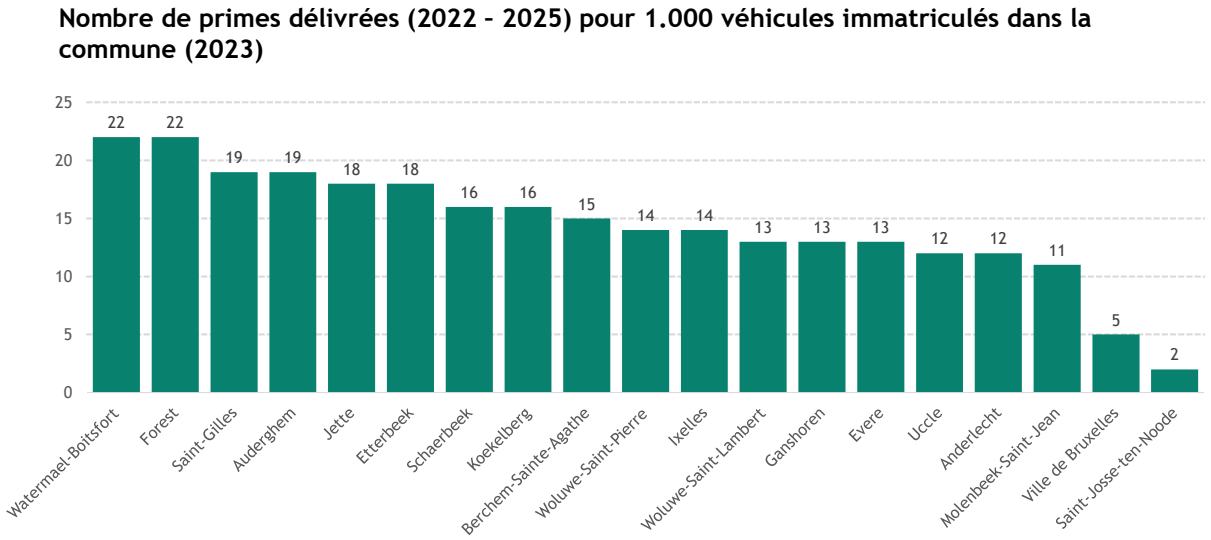


Figure 5 : Nombre de primes octroyées entre 2022 et 2025 pour 1.000 véhicules immatriculés dans la commune (2023).
Sources : Stabel et Bruxelles Environnement.

POUR QUELS MOTIFS LA PRIME EST-ELLE SOLLICITÉE ?

L'enquête sur l'impact de la prime Bruxell'Air sur les habitudes de mobilité permet d'identifier les raisons pour lesquelles les demandeurs de la prime ont procédé à la radiation de leur plaque d'immatriculation. Comme le montre la Figure 6 ci-dessous, la principale raison évoquée est le faible usage du véhicule (49 % des répondants), suivi de la charge financière jugée trop importante (41 %). Enfin, le podium est complété par la volonté de se déplacer autrement (32 %).

La Zone de Basses Émissions constitue un motif de radiation pour 19 % des répondants et ne constitue donc pas le motif principal pour lequel la prime est demandée. Il est cependant utile de souligner

que, au cours de la période étudiée, un seul renforcement des conditions d'accès à la LEZ a eu lieu : en 2022, au lancement de la nouvelle formule de la prime. Cela avait d'ailleurs eu un impact sur le nombre de demandes qui était particulièrement élevé (voir **Figure 3**), et la LEZ constituait alors un motif de radiation pour près de 30 % des répondants.

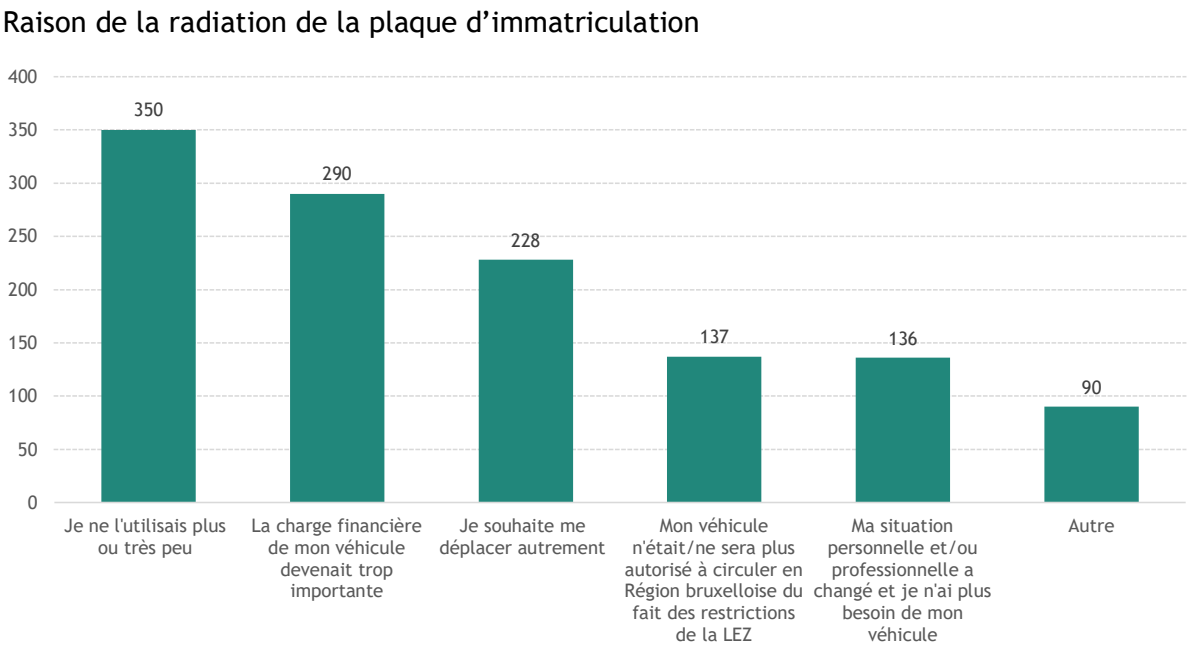


Figure 6 : Raisons de la radiation de la plaque d'immatriculation (2022-2025), plusieurs réponses possibles. **Source** : Enquête sur la demande de prime Bruxell'Air (N=710).

Focus sur les demandes liées à la LEZ

Il est possible d'identifier si les véhicules radiés par les demandeurs de la prime Bruxell'Air étaient concernés ou non par la Zone de Basses Émissions et à quelle échéance.

En analysant les données pour la période 2022-2025, 36 % (1.924) des primes octroyées concernent des véhicules concernés par les jalons LEZ[8] de 2018, 2019, 2020, 2022 ou 2026, et 44 % (2.334) si on ajoute le jalon 2028 (**Figure 7**, ci-dessous). Pour le reste, la prime est sollicitée par des ménages dont le véhicule ne sera concerné par un jalon LEZ qu'à l'horizon 2030, voire 2035. Cela démontre bien l'intérêt de la prime en tant qu'incitant au report modal.

[8] La seule limitation dans le temps pour effectuer une demande de prime est qu'elle intervienne au maximum 6 mois après la radiation de la plaque du véhicule éligible. Ainsi la radiation peut intervenir plusieurs années après l'interdiction de circuler dans la Zone de Basses Émissions, ce qui explique pourquoi certaines primes sont octroyées pour des véhicules interdits dans la LEZ depuis plusieurs années.

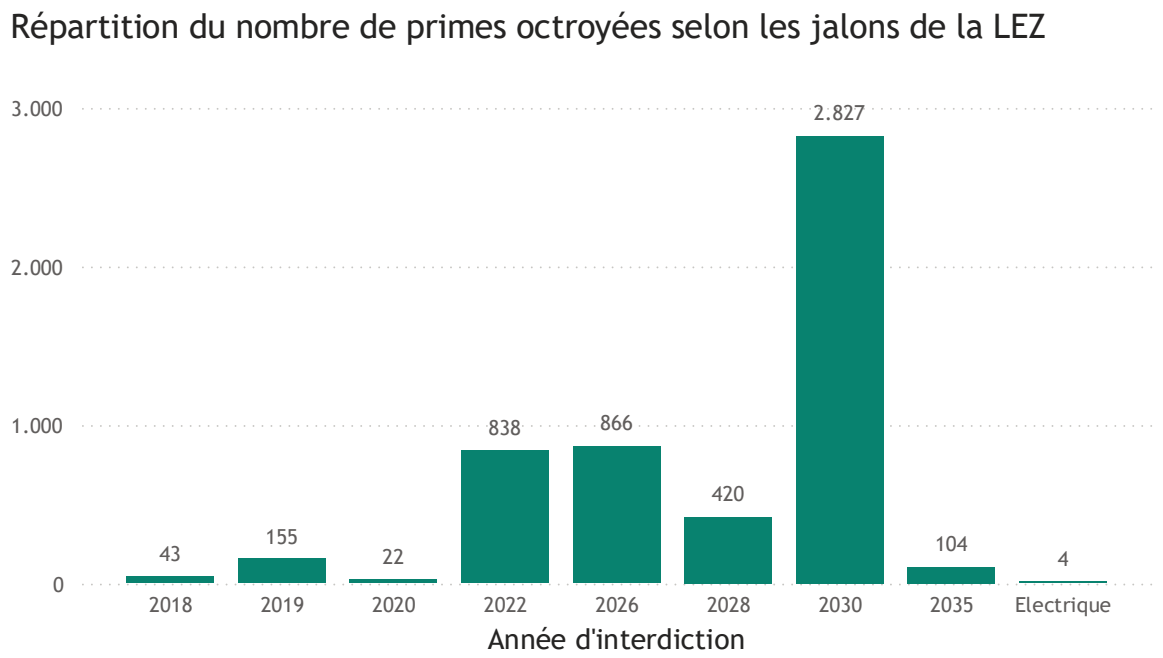


Figure 7 : Nombre de véhicules impactés par les jalons de la LEZ pour lesquels une prime a été octroyée entre 2022 et 2025.
Source : Bruxelles Environnement (2026), sur la base de croisements avec les données DIV.

DES PRIMES ALLANT ESSENTIELLEMENT À DES TRANCHES D'ÂGE ACTIVES DE LA POPULATION

À la lecture de la **Figure 8** ci-dessous – qui illustre la répartition par tranche d'âge des demandeurs de la prime Bruxell'Air pour la période 2022-2025 ainsi que la répartition de la population bruxelloise motorisée (2022) dans ces mêmes tranches d'âge –, on constate que la prime est sollicitée par l'ensemble de la population. Cependant, il apparait une prédominance des personnes d'âge actif, à savoir les 25 à 64 ans, qui représentent 80,1 % des demandes de prime. Au sein de cette population, les 35-44 ans se démarquent légèrement (24,8 % des demandes). L'interprétation de ces chiffres doit toutefois se faire au regard de la répartition par tranche d'âge de la population bruxelloise motorisée. Il en ressort que, bien que des différences notables apparaissent, une structure similaire se dessine. La population des 25 à 64 ans est en effet celle qui est également la plus motorisée (76,3 % des possesseurs de voiture).

Ce sont les moins de 25 ans qui présentent le déficit le plus marqué (-71,4 %), alors que leurs besoins en déplacements automobiles sont les plus faibles (à égalité avec les > 75 ans). Au regard de cette forte sous-représentation, on peut émettre l'hypothèse que l'incitant financier de la prime n'entre pas en ligne de compte pour ces jeunes qui ont fait le choix de se motoriser, puisqu'il arrive *a posteriori*, c'est-à-dire après qu'ils ont investi dans une première voiture. Pour eux, la question du renoncement ne se pose pas, ils doivent plutôt arbitrer entre l'achat d'un premier véhicule ou le choix d'une mobilité alternative.

On remarque une surreprésentation de la tranche d'âge 25-34 ans dans la prime par rapport à la population motorisée (+32,3 %). Cela pourrait s'expliquer par le fait que cette tranche d'âge, souvent en phase de transition (fin d'études, premiers emplois, déménagements, …), se montre particulièrement encline à se séparer de sa voiture pour adopter des alternatives de mobilité urbaine.

Répartition par catégorie d'âgedes demandeurs de la prime Bruxell'Air (2022-2025) et de la population bruxelloise motorisée (2022)

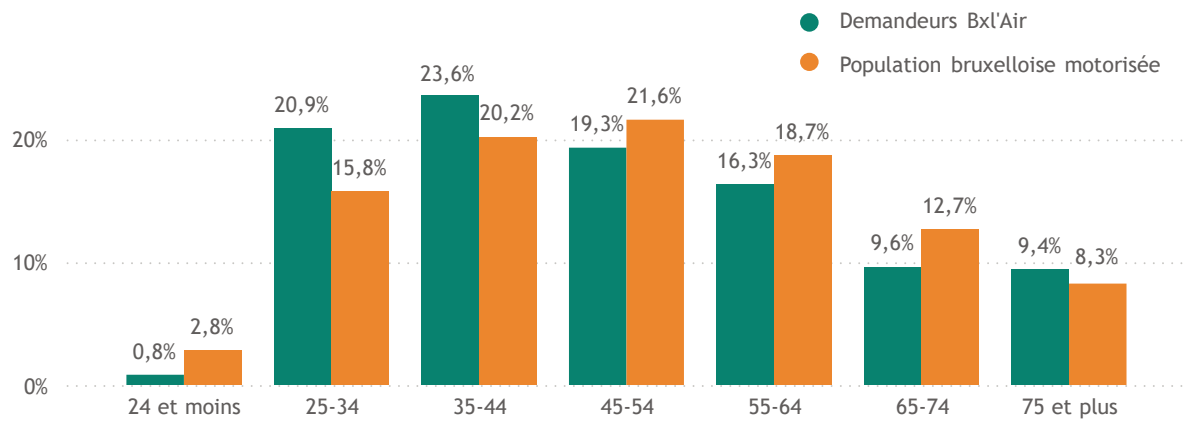


Figure 8 : Répartition par catégorie d'âge des demandeurs de la prime et de la population bruxelloise motorisée.
Source : Bruxelles Environnement (2026) et Profacts (2022).

Les 35-44 sont eux aussi surreprésentés (+16,8 %), alors que leur besoin automobile est, d'après une enquête menée par Bruxelles Mobilité[9], similaire à celui des 55-64 ans qui eux sont, au contraire, sous-représentés parmi les demandeurs de prime (-12,8 %). Cette différence pourrait s'expliquer par la force des habitudes en matière de mobilité pour la tranche d'âge 55-64 ans, ou encore par des revenus qui seraient globalement plus élevés que ceux des jeunes actifs, rendant ainsi le coût de la voiture plus facile à supporter pour les demandeurs plus âgés et la prime moins attractive. La forte représentation des 35-44 ans dans la prime pourrait, au contraire, traduire une volonté de réduire les coûts et les contraintes liés à la voiture, malgré des besoins en déplacements qui restent importants en raison des enjeux familiaux et professionnels.

Les 45-54 ans sont proportionnellement moins représentés (-10,6 %). Cela va donc dans le sens de l'enquête de Bruxelles Mobilité, selon laquelle les déplacements contraints à la voiture sont les plus importants pour ce groupe, toutes catégories confondues.

Les 65-74 ans sont, quant à eux, fortement sous-représentés en comparaison avec la population motorisée (-24,4 %). Au contraire, les 75 ans et plus apparaissent surreprésentés (+13,3 %). Il faut en réalité distinguer les « jeunes » seniors (entre 65 et 74 ans), du groupe des 75+. Dans le premier groupe, la proportion de personnes de conducteurs n'a pas encore tellement diminué, malgré la réduction du nombre de déplacements, alors que chez les 75+ le pourcentage de conducteurs diminue[10]. Une hypothèse plausible est que, dans ce deuxième groupe, certains 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 recourir à la prime. Cette tranche d'âge présente également des valeurs de déplacements contraints à la voiture plus faible, ce qui justifie d'autant plus l'abandon du véhicule personnel. Il y a toutefois un enjeu social tout particulier à accompagner les seniors impactés par la LEZ, car « dès qu'ils ont arrêté de conduire, les seniors ne remplacent ces déplacements que de

[9] Bruxelles Mobilité (2025), « Enquête relative au besoin des Bruxellois de se déplacer en voiture ».

[10] VIAS, "Seniors. Dossier thématique sécurité routière n°1, 2ème édition, 2018, https://www.vias.be/publications/Themadossier%20verkeersveiligheid%20n%C2%B01%20-%20Senioren%20(2018)/Dossier_th%C3%A9matique_S%C3%A9curit%C3%A9_Routi%C3%A8re_nr._1_-_Seniors_(2%C3%A8me_%C3%A9dition).pdf, p.14.

manière très limitée par des déplacements au moyen d'un autre mode de transport. L'arrêt de la conduite est donc généralement synonyme de réduction de la mobilité (CONSOL, 2012 ; Martensen, 2014) »[11].

Il ne semble pas toujours exister de corrélation forte entre les besoins automobiles et les demandes de prime au regard des catégories d'âges. **Il faut donc en conclure que d'autres facteurs entrent en compte dans le choix de se séparer d'une voiture.**

LES MÉNAGES AVEC ENFANTS SOUS-REPRÉSENTÉS

À la lecture de la figure ci-dessous – qui illustre la répartition par typologie des ménages des demandeurs de la prime pour la période 2022-2025 ainsi que la répartition de la population bruxelloise motorisée (2022) – deux constats peuvent être tirés.

Premièrement, les couples ou cohabitants avec enfants apparaissent sous-représentés (-8,3 %) dans la prime. Ce constat pourrait s'expliquer en grande partie par une dépendance plus forte à la voiture pour la gestion des trajets familiaux, en particulier pour les déplacements scolaires et les activités des enfants, ce qui rend l'abandon du véhicule plus difficile. Ce type de ménages représentent toutefois près d'un tiers des ménages ayant sollicités une prime. Nombre d'entre eux profitent donc de cet incitant.

Comparaison de la composition des ménages des demandeurs (2022-2025) avec la composition des ménages bruxellois motorisés (2022)

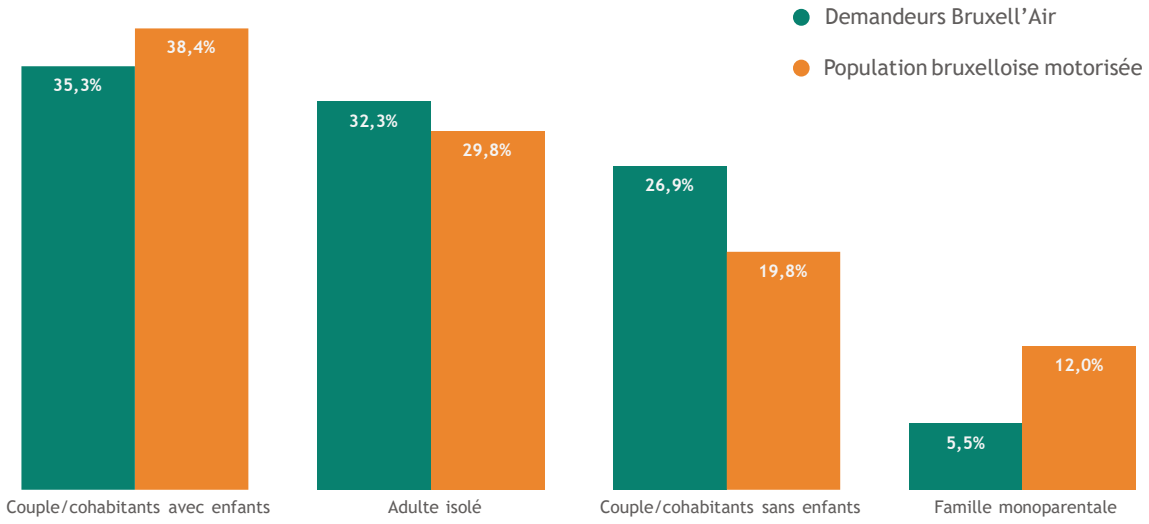


Figure 9 : Répartition des demandeurs de la prime Bruxell'Air dans les différentes catégories de ménages et comparaison avec la population bruxelloise motorisée.
Source : Bruxelles Environnement (2026) et Profacts (2022).

Ensuite, les familles monoparentales se démarquent également par une très forte sous-représentation (-54,2 %) parmi les demandeurs de la prime. Toujours d'après l'enquête de Bruxelles Mobilité, les familles monoparentales sont le type de ménage qui présente le plus grand nombre de déplacements contraints à la voiture, à égalité parfaite avec les couples avec enfants. Le motif financier aurait cependant pu pousser les ménages monoparentaux à plus demander la prime. En effet, les familles monoparentales, majoritairement des femmes, disposent en général d'un moindre revenu et la charge financière que représente la possession d'une voiture est par conséquent plus importante, ce qui pourrait contraindre certains ménages à se séparer de leur véhicule alors qu'ils en ont encore besoin.

[11] Ibidem.

Cela est confirmé par les résultats de l'enquête sur la prime : les familles monoparentales mentionnent le plus souvent la charge financière trop importante comme raison de s'être séparé de la voiture personnelle.

À l'inverse, les ménages sans enfants sont eux globalement surreprésentés dans la prime. Les couples sans enfants y sont même très fortement surreprésentés (+35,9 %). Cela pourrait s'expliquer par les besoins en déplacements automobiles moindres pour ce groupe, notamment parce que les contraintes de mobilité quotidiennes sont globalement plus faibles que celles d'un ménage avec enfants, et aussi par le fait que près de la moitié de ces ménages dispose d'une seconde voiture dont ils peuvent facilement se séparer, comme l'a révélé l'enquête sur l'impact de la prime Bruxell'Air sur les habitudes de mobilité.

Les personnes isolées (+7,7 %) sont, elles aussi, surreprésentées. Outre le fait qu'elles constituent le groupe dont le nombre de déplacements contraints à la voiture est le plus bas (Bruxelles Mobilité, 2025), une autre hypothèse est que, ne disposant que d'un seul revenu, elles jugent la possession d'une voiture trop couteuse par rapport à son utilité.

Un lien clair entre la composition des ménages et leur représentation dans la prime apparaît donc ici. Les ménages sans enfant, qui ont globalement un moindre besoin de voiture, sont surreprésentés parmi les demandeurs, à l'inverse des ménages avec enfant(s). Comme l'illustre la Figure 6, la première raison de radiation de plaque mentionnée par les répondants à l'enquête est d'ailleurs que leur véhicule n'était pas ou peu utilisé, ce qui confirme le lien identifié entre une moindre dépendance à la voiture et la propension à demander la prime.

DES MÉNAGES À FAIBLE REVENUS BIEN REPRÉSENTÉS

Près de 6 primes sur 10 reviennent aux ménages à faibles revenus (31,1 % pour les cohabitants/couples et 27,7 % pour les personnes isolées). Il n'y a pas de surreprésentation des ces ménages par rapport à la population bruxelloise motorisée, comme le montre la **Figure 10**.

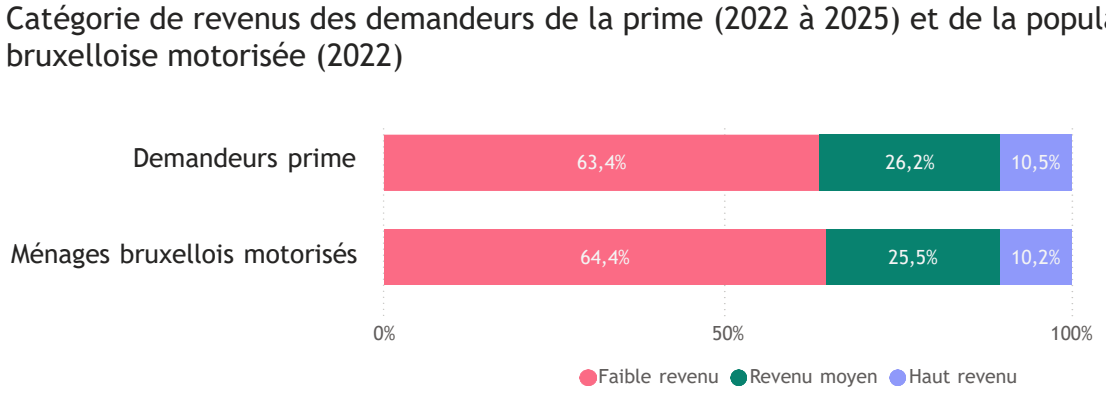


Figure 10 : Répartition des demandeurs de la Prime Bruxell'Air dans les différentes catégories de revenus et comparaison avec l'ensemble de la population bruxelloise motorisée.
Source : Bruxelles Environnement (2026) et Profacts (2022).

Les revenus moyens représentent eux un peu plus d'un quart des octrois (18,9 % pour les cohabitants/couples et 7,3 % pour les personnes isolées). Les revenus élevés demeurent minoritaires (9,3 % pour les cohabitants/couples et 1,2 % pour les personnes isolées).

Cette répartition reflète bien un des objectifs de la prime Bruxell'Air qui vise à aider les ménages à faibles revenus dans leur transition vers d'autres formes de mobilité. La prime atteint ainsi prioritairement les ménages les plus modestes, en cohérence avec son ambition de soutien social et de réduction des inégalités d'accès à la mobilité.

Notons toutefois que la catégorie “faible revenu” est assez large, car près de 2 ménages motorisés sur 3 se trouvent dans cette catégorie.

UNE PART IMPORTANTE D’ACTIFS

Bien que la prime Bruxell’Air soit une prime pour particuliers, il est intéressant de s’intéresser au profil socio-professionnel des demandeurs de la prime. Cette analyse est rendue possible grâce aux données récoltées dans l’enquête concernant l’impact de la prime.

L’analyse des données révèle que la prime profite majoritairement à des personnes actives (61 % des répondants). Dans ce groupe d’actifs, 42 % sont personnes employées dans le secteur public, 35 % dans le secteur privé, 18 % sont des indépendants et 0,3 % des ouvriers.

Par ailleurs, 39 % des demandeurs de la prime sont non-actifs. La majorité de ces derniers (72 %) sont des personnes (pré)pensionnées. Les autres situations sont plus marginales : 12 % sont demandeurs d’emploi, 10 % sont en incapacité de travail, 5 % sont des hommes ou femmes au foyer, et moins de 1 % sont étudiants. Cette part importante de personnes non actives parmi les demandeurs de la prime peut traduire à la fois un moindre besoin de la voiture pour les déplacements et/ou le fait que la voiture représente une charge financière devenue trop importante. Une étude récente de Bruxelles Mobilité[12] estime qu’environ 20 % des ménages bruxellois ne possèdent pas de voiture pour des raisons financières.

Situation professionnelle des demandeurs de la prime Bruxell’Air.

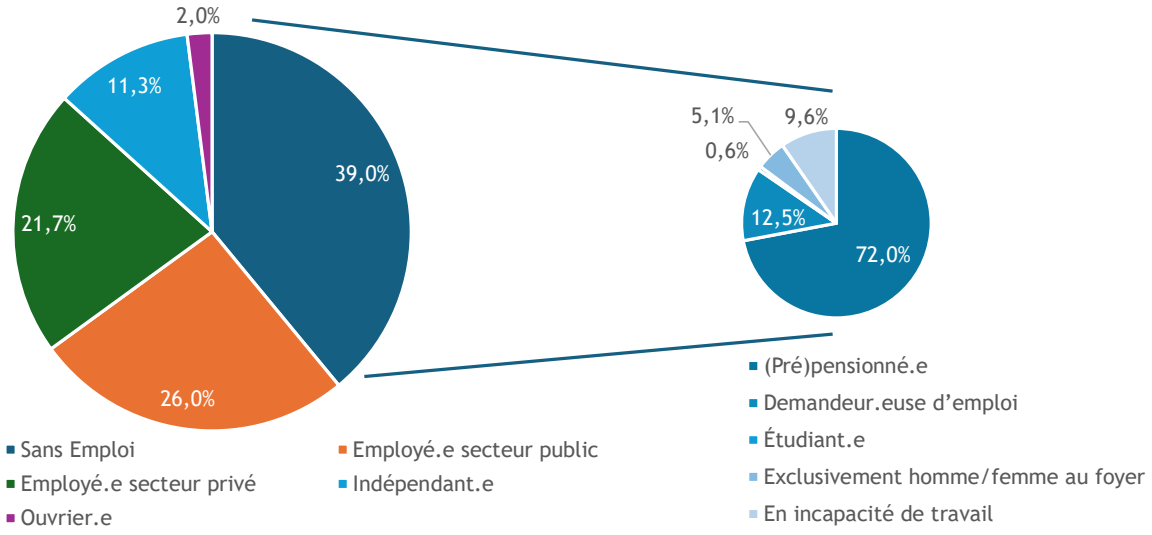


Figure 11 : Situation professionnelle des demandeurs de la prime Bruxell’Air.
Source : Enquête sur l’impact de la prime Bruxell’Air (2022-2025, N = 797).

On peut comparer la situation professionnelle des demandeurs de la prime à celle de l’ensemble des Bruxellois motorisés[13]. D’après Statbel (2021), on trouve dans la population bruxelloise motorisée 47,5 % de salariés (secteurs publics et privés confondus, ouvriers compris), 10,7 % d’indépendants et 39 % de personnes sans emploi (2,8% de personnes ne figure dans aucune de ces catégories). La répartition dans les différentes catégories est donc sensiblement la même que chez les demandeurs de la prime,

[12] Bruxelles Mobilité (2025). *Analyse des données SILC 2023 : Dépendance à la voiture et privation matérielle et sociale des ménages bruxellois.*

avec une très légère sur-représentation des salariés dans la prime. Cette comparaison doit toutefois se faire avec prudence, car les données concernant la situation professionnelle de la population motorisée bruxelloise datent de 2021, ce qui ne correspond pas à la période étudiée dans le présent rapport (2022 – 2025).

ÉVALUATION DES OPÉRATEURS ET PRODUITS

UN BOUQUET DE SOLUTIONS MOBILITÉ POUR RÉPONDRE À DIVERS BESOINS

Une grande variété de produits

L'actuelle formule de la prime propose un plus vaste choix de produits qu'auparavant : au total, il est actuellement possible de sélectionner des produits parmi 7 options (voir **Annexe 2 : Liste des produits disponibles,** p.35)[14]. Le demandeur peut choisir d'utiliser l'ensemble de son budget pour lui ou les membres de son ménage auprès d'un seul opérateur ou de le répartir entre plusieurs opérateurs et plusieurs produits, en fonction de ses besoins. La seule limitation étant que le montant de la prime ne peut être complété d'un apport personnel, et le montant minimum exigé pour certaines services (ex. minimum 200 € de budget vélo), s'ils sont sélectionnés.

L'ensemble des produits et services sollicités

L'ensemble des services mis à disposition sont sollicités, mais à des degrés divers.

- Un peu plus de 50 % des demandeurs de prime sollicitent un budget vélo et micromobilité ;
- Ils sont près de 30 % et 20 % respectivement en ce qui concerne les produits STIB et Cambio ;
- Ils sont respectivement 21 %, 13 % et 12 % en ce qui concerne les opérateurs Modalizy, Victor Cab et Poppy ;
- Et moins de 5 % à solliciter Villo.

Certains services semblent répondre plus particulièrement à certains besoins ou groupes :

- Concernant le budget vélo et micromobilité, l'essentiel du budget vélo et micromobilité est consacré à l'achat de vélos, et en particulier de vélos musculaires ou à assistance électrique ;
- Chez l'opérateur STIB, parmi les produits disponibles dans la prime, ce sont surtout les abonnements couvrant une période de 1 an qui ont été plébiscités. Les abonnements Brupass (accès également aux services des opérateurs SNCB, De Lijn et TEC) et Brupass XL (accès à la périphérie de Bruxelles) ont été peu sollicités.
- Le service taxi Victor Cab semble particulièrement bien répondre aux besoins de personnes plus âgées, puisque la part de personnes (pré)pensionnées qui utilise ce service est plus grande que chez d'autres opérateurs. En fait, ce service est choisi par plus d'un tiers des personnes de plus de 65 ans. Il est également plébiscité par les ménages comprenant une personne handicapée et les adultes isolés.
- Enfin, l'usage des voitures partagées (Poppy et Cambio) est souvent une découverte puisque l'enquête sur l'impact de la prime révèle que la grande majorité des répondants n'avaient jamais utilisé de voitures partagées auparavant. Par ailleurs, chez l'opérateur Cambio, l'abonnement START 2 ans est davantage plébiscité que son équivalent sur 1 an (qui était le produit de base de la formule initiale de la prime).

[14] Tout opérateur de services de mobilité peut rejoindre la prime Bruxell'Air sous réserve de répondre à certaines conditions reprises dans le chapitre 4 de l'arrêté Bruxell'Air.

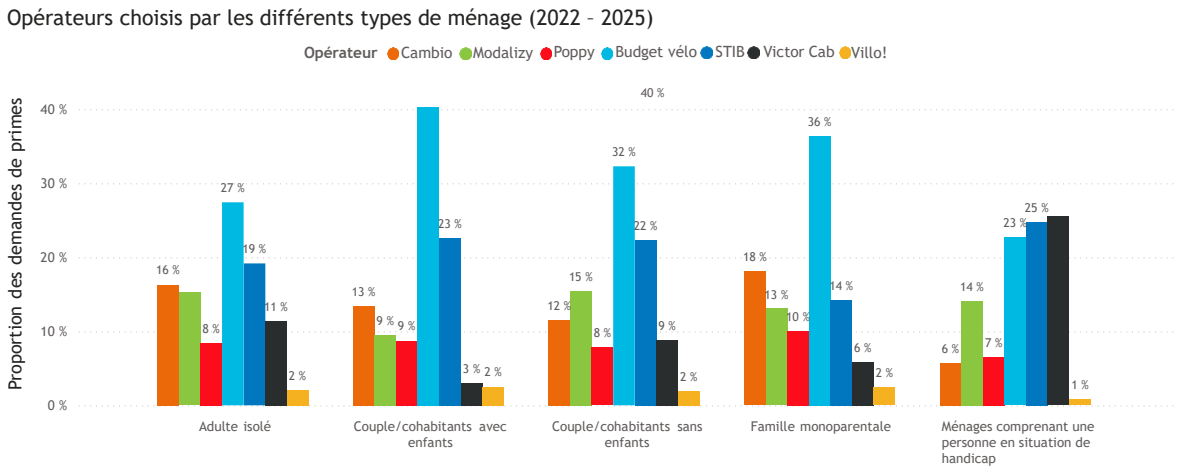


Figure 12 : Opérateurs choisis par les différents types de ménages bénéficiaires de la prime Bruxell'Air (2022 - 2025).

Focus sur Modalizy

Modalizy est un produit qui mérite une attention particulière car il s'agit d'un intégrateur qui donne accès à l'ensemble des services de mobilité[15] présents à Bruxelles (et en Belgique), élargissant ainsi la gamme de produits offerts dans la prime.

Modalizy est originellement active auprès des entreprises pour la gestion de cartes carburant et de budgets mobilité. Elle met ses produits à disposition des particuliers uniquement dans le cadre de la prime Bruxell'Air.

La carte Modalizy Flex accessible dans Bruxell'Air est une carte de crédit prépayée. Cette carte de paiement permet, par exemple, la location de voiture à court terme (Europcar, Sixt, Avis), l'autopartage (Poppy, GetAround), l'utilisation trottinettes en libre-service, l'achat de tickets SNCB, ou l'accès à certains produits STIB non repris dans la prime comme le Brupass 10 voyages, etc. Depuis 2026, cette carte permet aussi l'achat en magasin et en ligne d'engins de déplacement (vélo, trottinettes, …) chez les vélocistes et évite ainsi de devoir avancer de l'argent[16]. Ainsi, elle complète l'offre de la prime tout en permettant une flexibilité accrue. L'utilisation de Modalizy entraine cependant des frais d'activation uniques (11,50 €) et des frais d'utilisation (5,75 € mensuellement, lorsque la carte est utilisée) déduits du montant de prime.

Les services les plus sollicités via Modalizy sont les taxis, les transports publics urbains (métro – tram – bus) et les trottinettes en libre-accès. Le train arrive en quatrième position. On remarque également une forte demande pour les locations de voiture de courte durée. Les vélos[17] partagés et le carsharing rencontrent peu de succès auprès des bénéficiaires qui ont choisi Modalizy. Cela dit, ces services étant disponibles via la prime, les bénéficiaires pourraient avoir partagé leur budget de prime entre Cambio ou Poppy et Modalizy. De plus, Cambio n'est pas accessible via Modalizy.

---

[15] Plus précisément de services de mobilité à l'exception des services liés à la voiture individuelle (ex. carburant, parking) ou à l'aviation (billets d'avion).

[16] Avec le budget vélo « classique », le demandeur doit avancer l'argent et envoyer sa facture après l'achat pour en être remboursé.

[17] Par exemple (selon la disponibilité passée ou actuelle dans l'offre) : Villo, Velo Antwerpen, Mobit, Swapfiets, Dott, Tier, Lime, Bolt.

Sur les 2 ans de validité de la prime, ce sont en moyenne 28 transactions qui sont réalisées avec cette carte, et les bénéficiaires utilisent en moyenne entre deux et trois types de services différents (sur un total de sept catégories, voir **Figure 13**). Il y a donc un réel intérêt à pouvoir dépenser sa prime au fur et à mesure des besoins, qui peuvent d'ailleurs varier selon le déplacement à réaliser ou évoluer dans le temps.

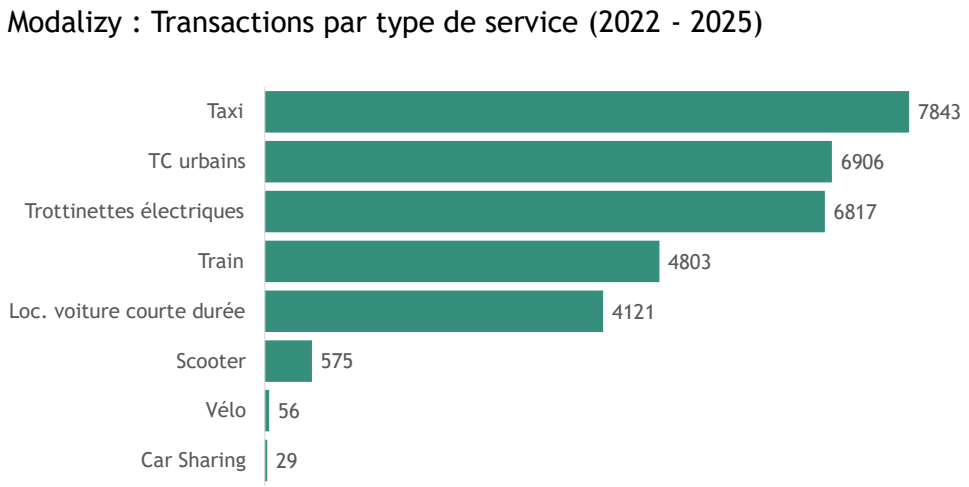


Figure 13 : Nombre de transactions réalisées par les bénéficiaires de la prime pour chaque type de service offert dans Modalizy (2022 - 2025).

La carte a également l'avantage de permettre l'intermodalité : la combinaison de différents services pour se rendre d'un point A à un point B. Par exemple, il est possible de louer une trottinette pour se rendre jusqu'à une gare et de terminer son trajet jusqu'à sa destination finale en taxis, après être monté dans un train.

La prime Bruxell'Air permet de faire de l'intermodalité sans passer par Modalizy en choisissant plusieurs services au moment de la répartition du montant de prime mais elle n'offre pas autant de flexibilité ou de possibilités de combinaisons.

Enfin, le budget placé sur Modalizy est en moyenne plus utilisé[18] que le budget chez les autres opérateurs.

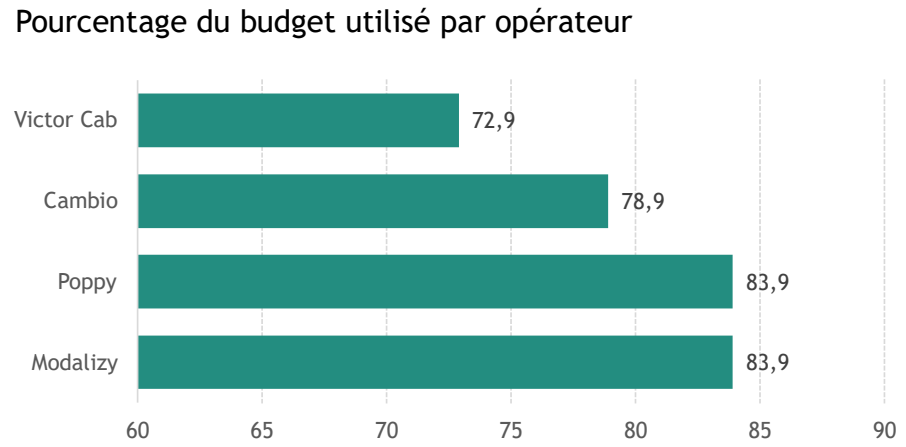


Figure 14: Part du budget placé chez les opérateurs effectivement utilisé par les bénéficiaires (2022 - 2025).

[18] Dans le cadre de Bruxell'Air, tout budget placé chez Cambio, Poppy, Modalizy et Victor Cab et non utilisé au bout des deux ans de validité de prime doit être remboursé à Bruxelles Environnement.

LES DEMANDEURS SONT-ILS SATISFAITS DES PRODUITS ET SERVICES COMMANDÉS AVEC LEUR PRIME ?

Des demandeurs globalement satisfaits

L'enquête menée auprès des titulaires de la prime (échantillon de 567 personnes) rapporte que 85 % des répondants sont satisfaits ou très satisfaits des services proposés dans le cadre de la prime. À l'inverse, seuls 4 % se déclarent insatisfaits ou très insatisfaits. Les 11 % restants expriment une satisfaction plus modérée.

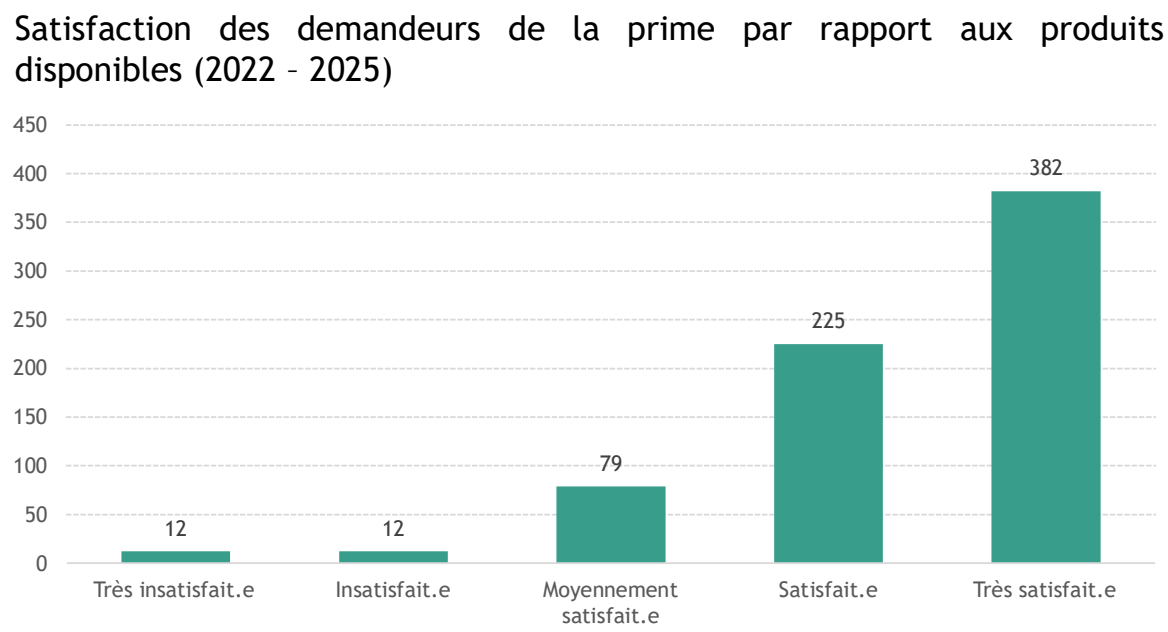


Figure 15 : Évaluation de la satisfaction par rapport aux services de mobilité proposés dans la prime (2022-2025).
Source : Enquête sur la demande de prime Bruxell'Air (N = 710).

Sources d'insatisfactions : des services non disponibles et des informations parfois lacunaires

Le degré de satisfaction des bénéficiaires de la prime Bruxell'Air reste stable et élevé au fil des années. Sur une échelle de 1 à 5, la note moyenne globale sur la période 2022–2025 s'élève à 4,33, traduisant une appréciation très positive des services proposés.

Ci-dessous (**Figure 16**), les principales raisons de l'insatisfaction de certains répondants. Le manque d'informations et l'absence de certains services constituent les deux principales causes d'insatisfaction.

Concernant les services manquants, plusieurs participants regrettent de ne pas pouvoir opter pour des tickets STIB à l'unité[19] ou encore l'absence de la SNCB parmi les solutions proposées. Toutefois, ces services et produits sont bien disponibles via Modalizy (moyennant des frais). S'agissant de l'information disponible, plusieurs bénéficiaires jugent la description des services sur le site insuffisamment claire et difficile à comparer.

[19] La STIB ne propose pas cette option dans la prime Bruxell'Air pour des raisons techniques.

Ces différentes remarques mettent en avant l'importance d'un accompagnement personnalisé tel que celui du Mobility coach (voir **L'accompagnement du Mobility coach,** p.25), largement salué et qui apparaît déterminant pour éclairer la décision.

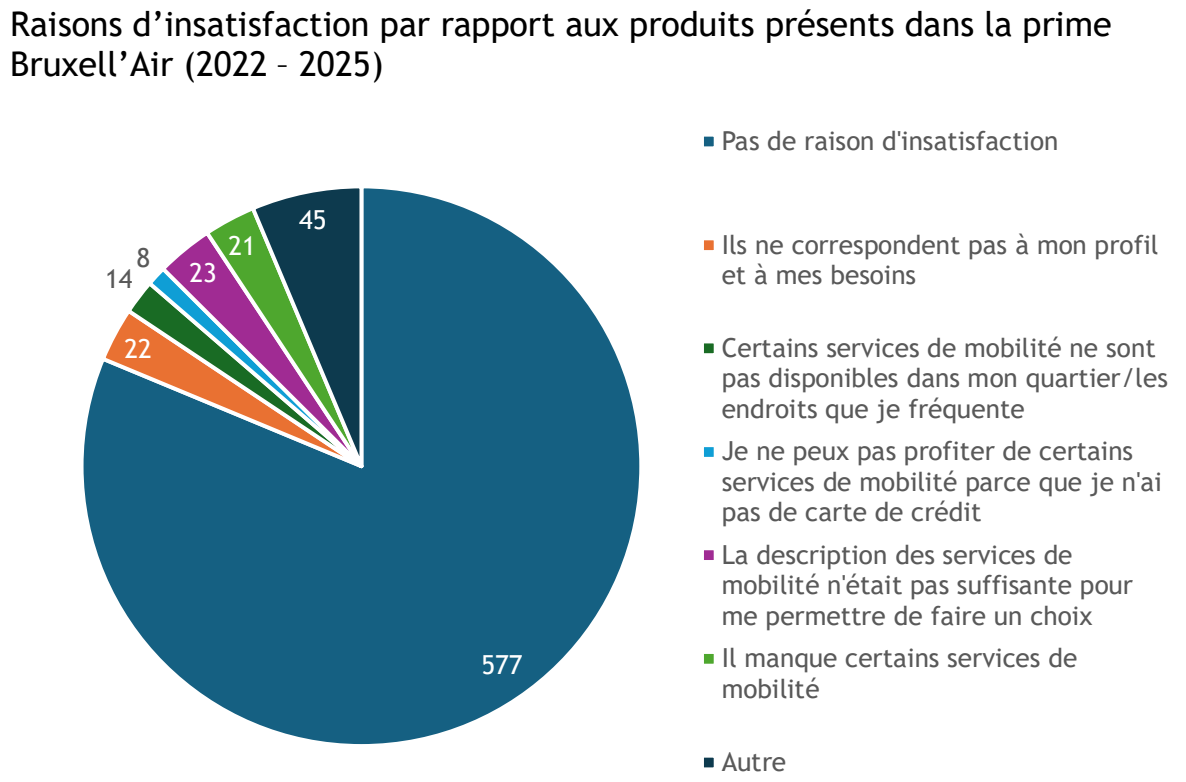


Figure 16 : Raisons d'insatisfaction par rapport aux services de mobilité présents dans la prime (2022-2025).
Source : Enquête sur la demande de prime Bruxell'Air (N = 710).

Satisfaction sur le choix des produits et la répartition du budget

Les titulaires de la prime se montrent donc globalement satisfaits de la diversité des produits et services offerts par la prime. Un an après l'obtention de celle-ci, il leur a été demandé s'ils effectueraient le même choix de produits (et de répartition de budget). Quatre-vingt-trois pourcents répondent par l'affirmative. Pour une mineure partie, la ventilation du budget entre les produits choisis aurait été différente et/ou ils auraient fait un choix différent des produits. Certains mentionnent notamment ne pas avoir utilisé certains services pour lesquels ils avaient opté.

Le graphique suivant illustre la satisfaction sur le choix des produits selon les opérateurs. La majorité des répondants à l'enquête se déclarent satisfaits. Ainsi, malgré que le système actuel impose la répartition de la prime dans les services de mobilité au moment de la demande, la majorité des répondants sont satisfaits de la répartition choisie. Cependant, cela souligne aussi qu'une part allant jusque 30 % de répondants aurait peut-être préféré bénéficier de plus de flexibilité.

Malgré ce résultat globalement positif certains répondants ont partagé avoir été surpris par les frais associés à certains services comme Cambio qui exige le paiement d'une caution avant la première utilisation, ou Modalizy, qui applique des frais de service. Ces informations, sont pourtant bien reprises sur la page internet dédiée à la prime Bruxell'Air vers laquelle renvoie le formulaire IRISbox.

Satisfaction par rapport au budget alloué dans les différents opérateurs (2022 – 2025)

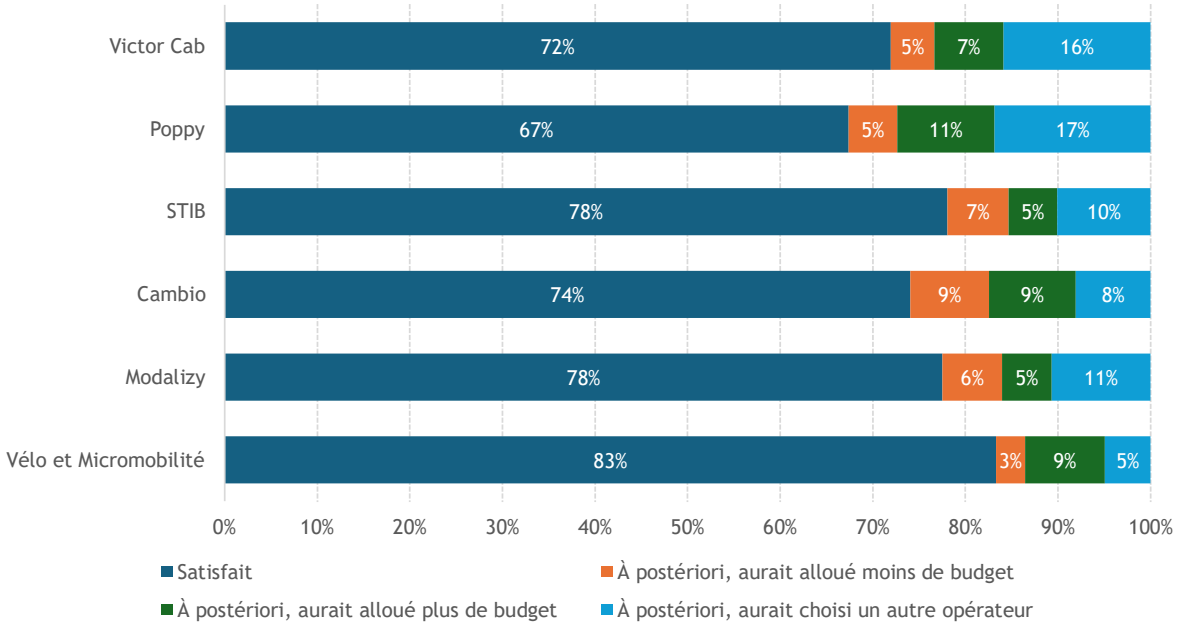


Figure 17 : Satisfaction par rapport au budget alloué dans les opérateurs (2022 – 2025).
Source : Enquête sur l'impact de la prime Bruxell'Air (N = 797).

L'accompagnement du Mobility coach

Parmi les 797 répondants à l'enquête sur l'impact de la prime Bruxell'Air menée entre 2022 et 2025, 203 personnes (25 %) déclarent avoir sollicité l'accompagnement du Mobility coach. Ce chiffre met en lumière l'importance du rôle de conseil et de soutien dans le cadre de la prime.

La motivation principale avancée par les usagers de ce service est la nécessité d'être aidé dans le choix des services ou produits disponibles dans la prime. Vient ensuite la recherche d'informations complémentaires, les bénéficiaires souhaitant clarifier les conditions pratiques ou comparer les solutions entre elles avant de finaliser leur décision. Enfin, une part non négligeable des demandes concerne une demande d'appui pour compléter le formulaire, ce qui traduit des difficultés administratives et/ou digitales pour certains.

Au-delà des chiffres, ces éléments confirment que le conseil humain joue un rôle de premier plan dans l'accessibilité de la prime : il rassure, guide et simplifie les démarches, en particulier pour les publics moins familiers avec les outils informatiques ou rencontrant des difficultés pour comprendre les options de mobilité disponibles dans la prime.

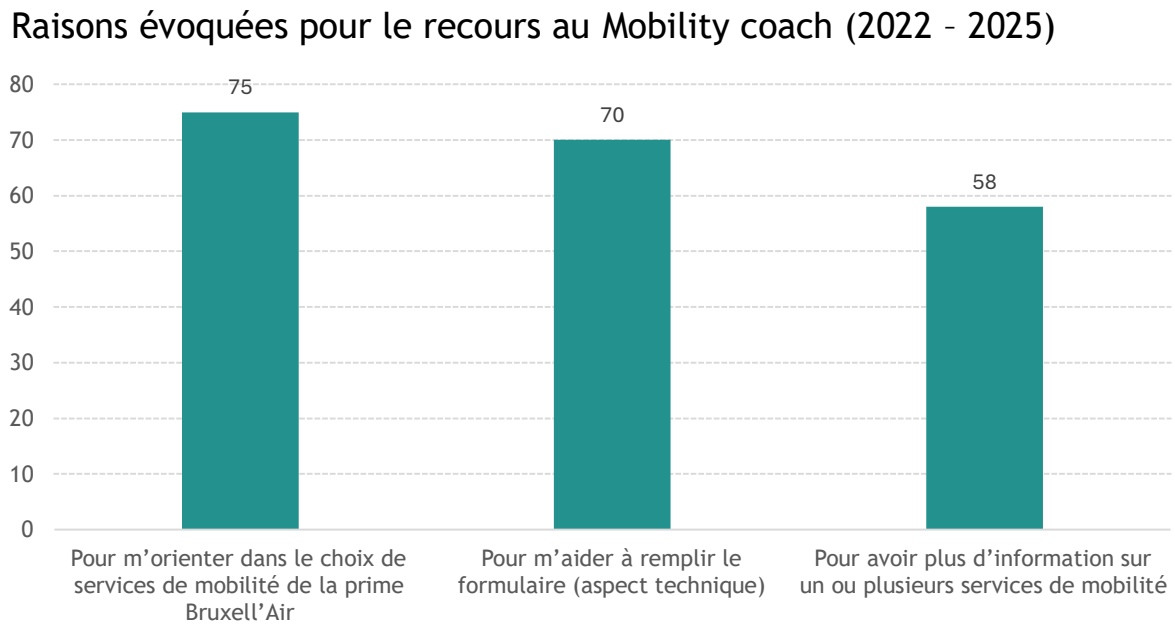


Figure 18 : Raisons de la sollicitation du Mobility coach.
Source : Enquête sur l'impact de la prime Bruxell'Air (2022 – 2025, N=203).

LES PRODUITS PROPOSÉS SONT-ILS EN ADÉQUATION AVEC LES BESOINS DES DEMANDEURS ?

Parmi les demandeurs de la prime Bruxell'Air, on retrouve tous les profils de ménage, mais certains ont des besoins plus spécifiques[20] :

- **Les familles avec enfants et plus spécifiquement les familles monoparentales**, pour lesquelles il est plus difficile de se passer d'une voiture, en raison du nombre plus élevé de déplacements induit par la présence d'enfants dans ces ménages. Cela est particulièrement vrai dans le cas d'enfants qui ne sont pas en capacité de se déplacer de manière autonome (en transports publics ou à vélo, par exemple).
- **Les personnes âgées**, en raison de leur aptitude au report modal plus faible. En effet, même si le besoin de posséder une voiture tend à diminuer pour ce groupe, se passer d'une voiture peut être difficile en raison de difficultés pour utiliser les transports publics ou les applications d'autopartage, de l'état de santé qui se dégrade, de capacités d'adaptation au changement moindre, etc.
- **Les personnes en situation de handicap** pour qui il peut être difficile de se déplacer sans un véhicule adapter à leurs besoins.
- **Les personnes devant se déplacer la nuit**, pour lesquelles il est également plus difficile de se passer d'une voiture, principalement en raison d'une offre de transports publics peu adaptée à leurs besoins spécifiques.

Outre ces profils, il est intéressant de s'interroger sur la pertinence des produits en fonction de Bruxelles et de sa périphérie.

[20] Étude relative à l'« Accompagnement des citoyens et professionnels impactés par la zone de basses émissions : inventaire des offres, analyse des besoins et recommandations » (2020).

DU POINT DE VUE DES FAMILLES MONOPARENTALES

Les familles monoparentales recourent par ailleurs proportionnellement moins aux produits de la STIB dans le cadre de la prime Bruxell'Air. Cette situation pourrait s'expliquer par le fait qu'une large majorité d'entre elles (76 %) sont déjà des usagers réguliers des transports publics bruxellois et disposent probablement déjà d'un abonnement. En outre, les enfants et les jeunes bénéficient, indépendamment de la prime Bruxell'Air, de tarifs préférentiels ou de la gratuité.

Enfin, les services de voitures partagées sont régulièrement utilisés par ces ménages, avec un niveau de satisfaction variable chez les répondants aux enquêtes. Bien que cet élément n'ait pas été explicitement mentionné par les répondants, il convient de souligner que ces services ne sont pas toujours adaptés aux personnes ayant de jeunes enfants. Cette problématique figurait d'ailleurs parmi les enjeux visés par l'appel à projets Inclusive Carsharing de Bruxelles Environnement, qui a notamment permis la réalisation d'une étude-test menée par la Ligue des familles[21] ainsi que la mise à disposition de sièges pour enfants dans certaines voitures Cambio. Plusieurs répondants ont également mis en avant le coût important que peut représenter la caution demandée par Cambio, laquelle n'est pas prise en charge par la prime.

En conclusion, ce n'est pas tant la formule de la prime qui semble constituer un frein que les services eux-mêmes, qui ne sont pas encore pleinement adaptés aux besoins des familles.

DU POINT DE VUE DES SENIORS

Les personnes plus âgées (65+) constituent l'un des publics auquel une attention particulière doit être accordée, à la fois du fait de leur besoin automobile globalement moindre mais aussi du fait qu'il s'agit d'un public (se sentant) particulièrement impacté par la Zone de Basses Emissions[22]. Toutefois, le public des « jeunes seniors » (65 à 74 ans) est sous-représenté parmi les demandeurs de la prime Bruxell'Air. L'analyse des produits mis à disposition ne montre néanmoins pas de manque particulier qui expliquerait cette sous-représentation. Les commentaires formulés par les répondants à l'enquête ne révèlent pas non plus de lacune particulière. De même, le montant de la prime n'a pas été spécifiquement défini par ce public comme n'étant pas assez important.

L'étude réalisée en 2020 par Bruxelles Environnement[23] mentionne qu'il faut garder à l'esprit qu'il existe différents profils de seniors, allant des plus jeunes et très actifs (*Fit as a Fiddle*) aux personnes les plus âgées et relativement immobiles (*Care-Full*). Elle ajoute que les personnes âgées autonomes (et disposant d'une bonne mobilité) sont en mesure de recourir à une offre de transport assez étendue. D'ailleurs, l'analyse du choix des produits montre que les 65+ se sont tournés aussi bien vers des abonnements de transport public (40 %), le taxi (32 %), le budget vélo (30 %), les services de voitures partagées (23 %), ou encore Modalizy (22 %).

Deux facteurs pourraient alors expliquer la sous-représentation parmi les bénéficiaires de la prime Bruxell'Air de ce public des 65-74 ans, encore majoritairement possesseurs d'une voiture comparés aux seniors plus âgés. D'une part, pour une partie de ce public, disposer d'une voiture offre du confort, de l'autonomie et la possibilité de rester actif dans des loisirs ou dans la famille (implications auprès des petits-enfants). D'autre part, les difficultés de certains à utiliser des (nouveaux) services de mobilité et/ou à recourir aux nouvelles technologies pour utiliser ces services pourraient constituer

---

[21] « Enfants à bord : adapter les voitures partagées aux familles » https://liguedesfamilles.be/storage/36534/2025-01-28-Etude-Autopartage.pdf, 2025.

[22] Étude relative à l'« Accompagnement des citoyens et professionnels impactés par la zone de basses émissions : inventaire des offres, analyse des besoins et recommandations » (2020).

[23] Ibidem.

une barrière. Peut également se poser la question de la (mé)connaissance de la prime Bruxell'Air. Enfin, on peut émettre l'hypothèse qu'une partie des personnes disposant d'un véhicule non admis dans la LEZ dispose d'une dérogation leur permettant de continuer à circuler (titulaires d'une carte de stationnement pour personne en situation de handicap, véhicules oldtimer, …). Cela aurait d'autant plus de sens que les véhicules interdits dans la zone de basses émissions sont pour la plupart anciens et donc probablement amortis, et pour lesquels les frais sont limités (assurances, entretien, …).

À souligner enfin le fait que de nombreux répondants âgés ont mentionné ne pas vouloir racheter de voiture, car leur besoin était faible et que l'offre de transport public était suffisante. Un certain nombre se pose toutefois la question du rachat d'une voiture dans le futur, en vue de faire des courses ou des voyages lointains. Il s'agit donc là de besoins spécifiques qui pourraient être rencontrés via les services de taxis, de voitures partagées et/ou d'autres moyens de transport et qui font déjà partie des services offerts dans la prime. Modalizy permet également la location de voiture de courte durée.

Quant aux personnes âgées moins autonomes (et/ou disposant d'une moins bonne mobilité) des services de transport à la demande sont disponibles, en particulier les services de taxis. À noter toutefois que certains services de transport social tels que Mobitwin, Handycab, Altéo ou encore des services à domicile (livraison de repas, soins médicaux, etc.) ne sont disponibles ni directement via la prime ni via Modalizy.

DU POINT DE VUE DES PERSONNES EN SITUATION DE HANDICAP

En préambule, il est important de noter que des dérogations aux restrictions imposées par la LEZ existent pour :

- Les véhicules dont le titulaire ou une personne domiciliée à son adresse est titulaire d'une carte de stationnement pour une personne en situation de handicap ;
- Les véhicules appartenant à des aidants proches avec des droits sociaux ;
- Les véhicules appartenant aux parents d'un enfant en situation de handicap ;
- Les véhicules adaptés au fauteuil roulant ;
- Les véhicules utilisés dans le cadre du transport scolaire et du transport collectifs avec personnes en situation de handicap ;

Ces dérogations constituent une forme d'accompagnement vis-à-vis de la Zone de Basses Emissions pour les familles comprenant des personnes en situation de handicap.

Les personnes en situation de handicap recourant à la prime Bruxell'Air ont accès à un ensemble de services de taxis (parfois adaptés) offerts en Région de Bruxelles-Capitale : voucher TaxiBus de la STIB (sous réserve d'être préalablement inscrit au Customer Care de la STIB), Victor Cab taxi PMR et Taxis Verts via Modalizy.

Ils peuvent également recourir au budget vélo pour adapter un vélo à leurs besoins spécifiques. Cela peut toutefois représenter un coût important et ces adaptations ne sont potentiellement que partiellement couvertes par la prime Bruxell'Air.

Le recours plus fréquent par ces personnes à des services tels que des taxis, ou le cout d'acquisition élevé d'un vélo adapté sont des raisons qui pourraient expliquer que bien que le montant de prime perçu soit le plus élevé, les ménages comprenant une personne handicapée se sont montrés légèrement plus insatisfaits que les autres groupes eu égard au montant reçu. Plus de 30% d'entre eux l'ont jugé trop faible.

DU POINT DE VUE DES PERSONNES DEVANT SE DÉPLACER LA NUIT

Concernant les personnes qui doivent se déplacer la nuit (personnel des hôpitaux, ouvriers, etc.), l'analyse des services et produits ne met en évidence aucun manque particulier dans les services offerts par Bruxell'Air. L'étude réalisée en 2020 par Bruxelles-Environnement[24] rapporte que les principaux freins sont la moindre disponibilité de l'offre de mobilité (et en particulier des transports publics) durant la nuit. Et que par ailleurs, si le vélo peut constituer un moyen de transport pour se déplacer la nuit (en particulier le vélo à assistance électrique) la qualité de l'infrastructure (qui est toutefois en pleine évolution) combinée à un manque de sécurité subjective ou objective (absence de luminaire, etc.) constituent des freins au recours à ce mode de transport. Le coût élevé de l'achat d'un vélo à assistance électrique en est un autre, même si la prime permet de financer (au moins en partie) un vélo électrique.

DU POINT DE VUE DE L'ÉTENDUE SPATIALE DES BESOINS

Pour rappel, la prime Bruxell'Air est destinée à toute personne physique domiciliée en Région de Bruxelles-Capitale. Une enquête sur les comportements de déplacements (ECD 2021-2022) rapporte que 86 % des déplacements effectués par les Bruxellois se font au sein de la Région tandis que seuls 14 % s'effectuent au-delà des frontières régionales.

L'étendue des produits proposés par la prime Bruxell'Air permet un accès à pratiquement l'ensemble des services disponibles sur le territoire régional.

Tous les opérateurs présents en région bruxelloise sont libres de rejoindre la prime Bruxell'Air et le cas échéant, de déterminer le(s)quel(s) de leur(s) service(s) est disponible dans la prime, en fonction de l'intérêt commercial que cela représente pour eux, des contraintes techniques associées, etc. Des discussions ont parfois eu lieu à l'initiative de Bruxelles Environnement avec des opérateurs (publics ou privés) non présents dans la prime, mais sans toujours aboutir.

Il est à souligner que de nombreux produits qui ne sont pas directement accessibles dans la prime Bruxell'Air le sont in fine via la carte prépayée Modalizy qui donne accès à des services de vélos partagés, à des trottinettes partagées, à des compagnies de taxi, à des locations de voiture court-terme, à de l'autopartage (à l'exception de Cambio), à du covoiturage, des e-scooters, mais aussi à la STIB, au TEC, De Lijn et à la SNCB.

Ainsi, la prime Bruxell'Air offre des possibilités pour se déplacer en dehors de la Région de Bruxelles-Capitale, que ce soit via les transports STIB (Brupass XL), les voitures partagées ou Modalizy.

[24] Étude relative à l'« Accompagnement des citoyens et professionnels impactés par la zone de basses émissions : inventaire des offres, analyse des besoins et recommandations » (2020).

LE CONTRÔLE A POSTERIORI

Vingt pourcents des dossiers de prime sont contrôlés manuellement par des agents de Bruxelles Environnement à partir de données de la DIV et du registre national. Ce contrôle a lieu sur des primes dont le délai de validité est échu, et qui sont donc clôturées d'un point de vue comptable, soit deux ans après l'octroi.

En 2025, les primes de mars 2022 à mai 2023 ont fait l'objet d'un contrôle. Sur 529 primes contrôlées, 10 ont fait l'objet d'un courrier pour suspicion d'infraction. Suite à ce courrier, 5 contestations ont été reçues et acceptées[25]. Le taux d'infraction réel est donc de 0,9% des primes contrôlées, pour un montant total de moins de 3.000 €.

[25] Comme mentionné, il est question de « suspicion d'infraction » et non « d'infraction », car le bénéficiaire suspecté d'infraction a la possibilité de fournir des documents démontrant qu'il n'est pas en situation d'infraction. Une suspicion peut être contestée parce qu'elle peut résulter d'une erreur matérielle, d'un malentendu, ou encore d'une appréciation incorrecte des faits.

CONCLUSIONS

Quatre ans après l'introduction de la nouvelle formule, les données montrent une évolution contrastée du nombre de demandes, influencée par différents facteurs contextuels tels que la mise en œuvre de nouveaux jalons de la LEZ et les campagnes de communication autour de la prime. De manière générale, la demande a tendance à diminuer depuis 2022 mais elle reste en moyenne supérieure à la demande annuelle avant la réforme de la prime.

Le rapport met en lumière une utilisation de la prime par des publics variés, avec certaines tendances marquées selon l'âge, la composition des ménages ou le niveau de revenus. Parmi les faits marquants, on retiendra la sous-représentation des familles avec enfants (en particulier les familles monoparentales). À l'inverse, la prime rencontre un franc succès auprès des 35 – 44 ans, qui sont fortement sur-représentés dans les demandeurs de la prime.

Le rapport met également en évidence la diversité des solutions de mobilité mobilisées par les bénéficiaires et le recours différencié aux opérateurs et produits proposés dans le dispositif. Un peu plus de 50 % des demandeurs de prime sollicitent un budget vélo et micromobilité, et près de 30 % et 20 % respectivement sollicitent les produits STIB et Cambio. Ils sont respectivement 21 %, 13 % et 12 % en ce qui concerne les opérateurs Modalizy, Victor Cab et Poppy. Les utilisateurs de Modalizy (l'intégrateur de services de mobilité disponible dans la prime) réalisent en moyenne 28 transactions sur les deux ans de validité de la prime, et ont recours en moyenne à entre deux et trois types de services différents.

Les résultats mettent également en évidence que la prime Bruxell'Air ne constitue pas uniquement un soutien financier pour des ménages qui auraient de toute façon renoncé à leur voiture. Si le faible usage du véhicule (49 %) et son coût (41 %) apparaissent comme les principaux motifs de radiation de plaque, la volonté de se déplacer autrement est également citée par près d'un tiers des répondants (32 %). En outre, 36 % des primes octroyées entre 2022 et 2025 concernent des véhicules visés par un jalon de la LEZ déjà entré en vigueur, et 44 % si l'on tient compte du jalon 2028. Ces résultats suggèrent que la prime joue à la fois un rôle d'accompagnement dans le contexte de la LEZ et un rôle d'incitant au report modal pour des ménages qui choisissent de réduire ou d'abandonner leur dépendance à la voiture individuelle.

L'utilisation effective des services financés par la prime confirme cette dynamique. Les bénéficiaires recourent à une large diversité de solutions de mobilité, qu'il s'agisse des transports publics, du vélo, de l'autopartage, des taxis ou des services accessibles via Modalizy. Les très bons niveaux de satisfaction observés, combinés à un taux d'infraction limité à 0,9 % lors des contrôles réalisés, indiquent que la prime atteint globalement son objectif : accompagner de manière crédible et durable la transition vers des modes de déplacement alternatifs à la voiture particulière.

Après quatre années de mise en œuvre de sa nouvelle formule, la prime Bruxell'Air apparaît ainsi comme un outil qui contribue concrètement à la démotorisation de ménages bruxellois tout en leur permettant de maintenir leur mobilité au moyen d'un bouquet de solutions adaptées à des besoins variés.

ANNEXES

ANNEXE 1 : ÉVOLUTION DES CATÉGORIES DE PRIMES DEPUIS 2022

Depuis l'arrêté modificatif de 2024,

- Les seuils de revenus sont indexés annuellement chaque 1er mars en fonction de l'indice de santé lissé ;
- Les montants de prime peuvent être ajustés par le ministre en cas d'augmentation du prix de l'abonnement STIB de sorte que le montant maximum de la plus haute catégorie de revenus garantisse l'achat d'un abonnement annuel et le montant maximum de la plus basse catégorie de revenus garantisse l'achat de deux abonnements annuels, y compris le support des titres de transport (carte MOBIB).

➢ **Mars 2022 : lancement de la prime**

Revenu / statut	**Prime** (au 07/03/2022)
Personne en situation de handicap	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 €

➢ **Mars 2024 : indexation des seuils de revenus et indexation des montants de primes**

Revenu / statut	**Prime** (au 01/03/2024)
Personne en situation de handicap	1.010 €
< 43.381 € (personne isolée) ou < 60.688 € (cohabitant / couple)	1.010 €
43.381 € - 86.647 € (personne isolée)	

ou 60.688 € - 103.954 € (cohabitant/couple)	705 €
> 86.647 € (personne isolée) ou > 103.954 € (cohabitant/couple)	505 €

- **Septembre 2024 : indexation des montants de primes**

Revenu / statut	**Prime** (au 01/09/2024)
Personne en situation de handicap	1.052 €
< 43.381 € (personne isolée) ou < 60.688 € (cohabitant / couple)	1.052 €
43.381 € - 86.647 € (personne isolée) ou 60.688 € - 103.954 € (cohabitant/couple)	726 €
> 86.647 € (personne isolée) ou > 103.954 € (cohabitant/couple)	526 €

- **Mars 2025 : indexation des seuils de revenus**

Revenu / statut	**Prime** (au 01/03/2025)
Personne en situation de handicap	1.052 €
< 44.935 € (personne isolée) ou < 62.862 € (cohabitant / couple)	1.052 €
44.935 € - 89.751 € (personne isolée) ou 62.862 € - 107.677 € (cohabitant/couple)	726 €
> 89.751 € (personne isolée) ou	526 €

> 107.677 € (cohabitant/couple)

- **Octobre 2025 : indexation des montants de primes**

Revenu / statut	**Prime** (au 14/10/2025)
Personne en situation de handicap	1.112 €
< 44.935 € (personne isolée) ou < 62.862 € (cohabitant / couple)	1.112 €
44.935 € - 89.751 € (personne isolée) ou 62.862 € - 107.677 € (cohabitant/couple)	756 €
> 89.751 € (personne isolée) ou > 107.677 € (cohabitant/couple)	556 €

- **Février 2026 : indexation des montants de primes**

Revenu / statut	**Prime** (au 01/02/2026)
Personne en situation de handicap	1.132 €
< 44.935 € (personne isolée) ou < 62.862 € (cohabitant / couple)	1.132 €
44.935 € - 89.751 € (personne isolée) ou 62.862 € - 107.677 € (cohabitant/couple)	766 €
> 89.751 € (personne isolée) ou > 107.677 € (cohabitant/couple)	566 €

ANNEXE 2 : LISTE DES PRODUITS DISPONIBLES

Pour plus de détails, voir « Quels services de mobilité pouvez-vous commander avec la prime Bruxell'Air ? » sur la page web www.primebruxellair.brussels.

PRESTATAIRES	DESCRIPTION	PRODUITS
STIB	Transports en commun urbains.	• 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	Voitures partagées *station-based*. Minimum 200 € de budget duquel est déduit le prix d'un abonnement ; le montant restant sert en frais d'utilisation.	• Abonnement START 1 an + frais d'utilisation • Abonnement START 2 ans + frais d'utilisation • Possibilité de passer en BONUS en en faisant la demande à Cambio
Poppy	Voitures partagées en *free-floating*. Minimum 1 € de budget.	• Budget Poppy
Modalizy	Carte de mobilité prépayée. Minimum 35 € de budget. Frais appliqués : frais d'activation (1 x 15 €) et frais d'utilisation (5,75 € pour chaque mois où la carte est utilisée).	• Budget Modalizy Flex
Pro Velo	Budget vélo et micromobilité. Minimum 200 € de budget. Après l'octroi de la prime, le bénéficiaire réalise des achat éligibles et soumet la facture pour vérification à Pro Velo. Pro Velo confirme à la STIB le montant à rembourser sur le compte en banque du bénéficiaire.	• Budget vélo et micromobilité

Taxi Victor Cab	Services de taxis classique, Green (électrique ou hybride), PMR ou Business. Minimum 200 € de budget.	• Budget Victor Cab
Villo!	Vélos partagés *station-based*	• Villo Abonnement 1 an • Villo Abonnement 1 an + Option e-Villo