



SERVICE PUBLIC FÉDÉRAL
MOBILITÉ ET TRANSPORTS

ENQUÊTE BEMOB : LES MODES DE DÉPLACEMENT UTILISÉS PAR LES BELGES EN 2023



www.mobilit.belgium.be

.be

Auteur :

Service public fédéral Mobilité et Transports

Direction générale Politique de Mobilité durable et ferroviaire

Direction Mobilité - Service Études et Enquêtes

enquetewvv@mobilite.fgov.be

Editeur responsable :

Emmanuelle Vandamme, rue du Progrès 56 - 1210 Bruxelles

Dépôt légal : D/2024/13.831/1 - Janvier 2024

Enquête BeMob : les modes de déplacements utilisés par les Belges en 2023

Introduction et méthodologie

Les enquêtes de mobilité sont le moyen le plus courant de produire des statistiques sur la façon dont les citoyens se déplacent. Pour obtenir des informations fiables sur les modes de transport, et en particulier la répartition modale par nombre de déplacements ou par distance parcourue, il est nécessaire de mettre en place des enquêtes à carnets de déplacement. Les répondants y sont invités à renseigner les détails de tous leurs déplacements d'un jour donné. Ces enquêtes sont cependant coûteuses et longues à préparer et exploiter, et ne peuvent pas être réalisées fréquemment et sur de grands échantillons de répondants.

Il est possible de récolter des informations utiles sur la mobilité des Belges en posant des questions plus simples. Les résultats présentés dans ce rapport proviennent d'une enquête BeMob réalisée depuis début 2022. Des échantillons représentatifs de belges de 18 à 79 ans sont interrogés chaque trimestre sur leur mobilité. Ils sont en particulier sondés sur leur fréquence d'utilisation des modes de déplacement de la mobilité quotidienne. Si ces questions ne permettent pas de calculer de répartition modale (pour connaître par exemple le pourcentage de déplacements qui sont faits à vélo), elles donnent une bonne idée de la façon de se déplacer des Belges.

Les résultats de ce rapport reprennent les données récoltées en mars/avril, août, novembre et décembre 2023. Un total de 6240 répondants sont concernés.

Intensité des déplacements

Les répondants ont été interrogés sur la fréquence de leurs déplacements. Ces résultats donnent un aperçu de l'importance qu'a la mobilité dans la vie des Belges. La moitié d'entre eux (50 %) disent se déplacer presque tous les jours. Ce pourcentage est beaucoup plus important chez les travailleurs (60 % contre 36 % pour les non travailleurs). Il est également un peu plus important chez les hommes que chez les femmes (52 % contre 49 %), chez les 35-54 ans (57 %), et chez les diplômés de l'enseignement supérieur (54 %). On remarque également que l'intensité des déplacements est plus grande chez les Flamands que chez les Wallons et les Bruxellois.

	Je me déplace...				À l'avenir, je souhaiterais...	
	Presque tous les jours	Entre trois et six jours par sem.	Un ou deux jours par sem.	Presque jamais	Pouvoir moins me déplacer	Pouvoir plus me déplacer
Belgique	50%	37%	10%	3%	13%	11%
Hommes	52%	37%	8%	3%	11%	10%
Femmes	49%	37%	12%	3%	14%	11%
18-34 ans	53%	40%	4%	2%	13%	14%
35-54 ans	57%	34%	7%	2%	18%	9%
55 ans et +	42%	37%	16%	5%	7%	9%
Non-travailleurs	36%	38%	19%	6%	6%	14%
Travailleurs	60%	36%	3%	1%	17%	9%
Bruxelles	51%	39%	7%	3%	10%	13%
Flandre	53%	36%	8%	2%	11%	10%
Wallonie	45%	38%	13%	4%	17%	12%
Diplôme du secondaire inférieur ou pas de diplôme	42%	34%	19%	6%	9%	13%
Diplôme du secondaire supérieur	51%	36%	10%	3%	14%	11%
Diplôme de l'enseignement supérieur	54%	39%	6%	2%	14%	10%
Pas de voiture dans le ménage	48%	32%	12%	8%	8%	19%
1 voiture dans le ménage	47%	39%	11%	3%	11%	11%
2 voitures ou plus dans le ménage	58%	35%	6%	1%	17%	7%
Domicile dans une grande ville ¹	51%	37%	8%	3%	10%	13%
Domicile hors grande ville	50%	36%	10%	3%	14%	10%
Utilise la voiture pour se rendre au travail	61%	36%	2%	1%	22%	7%
Utilise un autre mode	59%	35%	5%	1%	11%	12%

Tableau 1 Intensité des déplacements et intentions sur le nombre de déplacements à l'avenir (données 2023)

Les enjeux environnementaux et climatiques nous amènent à repenser la mobilité. Pour diminuer l'impact de la mobilité, un levier à activer est la diminution du nombre et de la longueur de nos déplacements. Cependant, seule une minorité des Belges (13 %) disent souhaiter pouvoir moins se déplacer. Ce pourcentage a diminué par rapport à l'année 2022, encore impactée par la fin de la crise sanitaire (15 %). La diminution de la volonté de moins se déplacer est particulièrement frappante chez les moins de 35 ans, chez lesquels elle est passée de 21 % à 13 % en un an.

¹ Cette distinction est établie sur la base du « degré d'urbanisation » (DEGURBA) tel que défini par Eurostat. Les villes considérées en Belgique sont les suivantes : Anvers, Bruxelles, Bruges, Charleroi, Courtrai, Gand, Liège, Louvain, Malines, Mons, Namur et Ostende.

Comment les Belges se déplacent-ils ?

La figure 1 montre la fréquence à laquelle les Belges utilisent chaque mode de transport.

- La voiture et la marche sont les modes les plus utilisés, par la quasi-totalité des Belges, et au moins 3 fois par semaine par plus de la moitié d'entre eux.
- En dehors de la marche, les transports en commun et le vélo constituent les deux grandes alternatives à la voiture. Les transports en commun sont utilisés par une plus grande partie des répondants (67 % contre 57 % de répondants qui se déclarent cyclistes). Cependant, en termes de fréquence d'utilisation, le vélo est privilégié par rapport aux transports en commun (19 % au moins trois fois par semaine contre 13 % pour les transports en commun).
- Les trottinettes et autres engins de micromobilité ne sont utilisés que de façon marginale : 7 % des répondants en font usage au moins quelques jours par an et moins d'un pour cent au moins 3 fois par semaine.

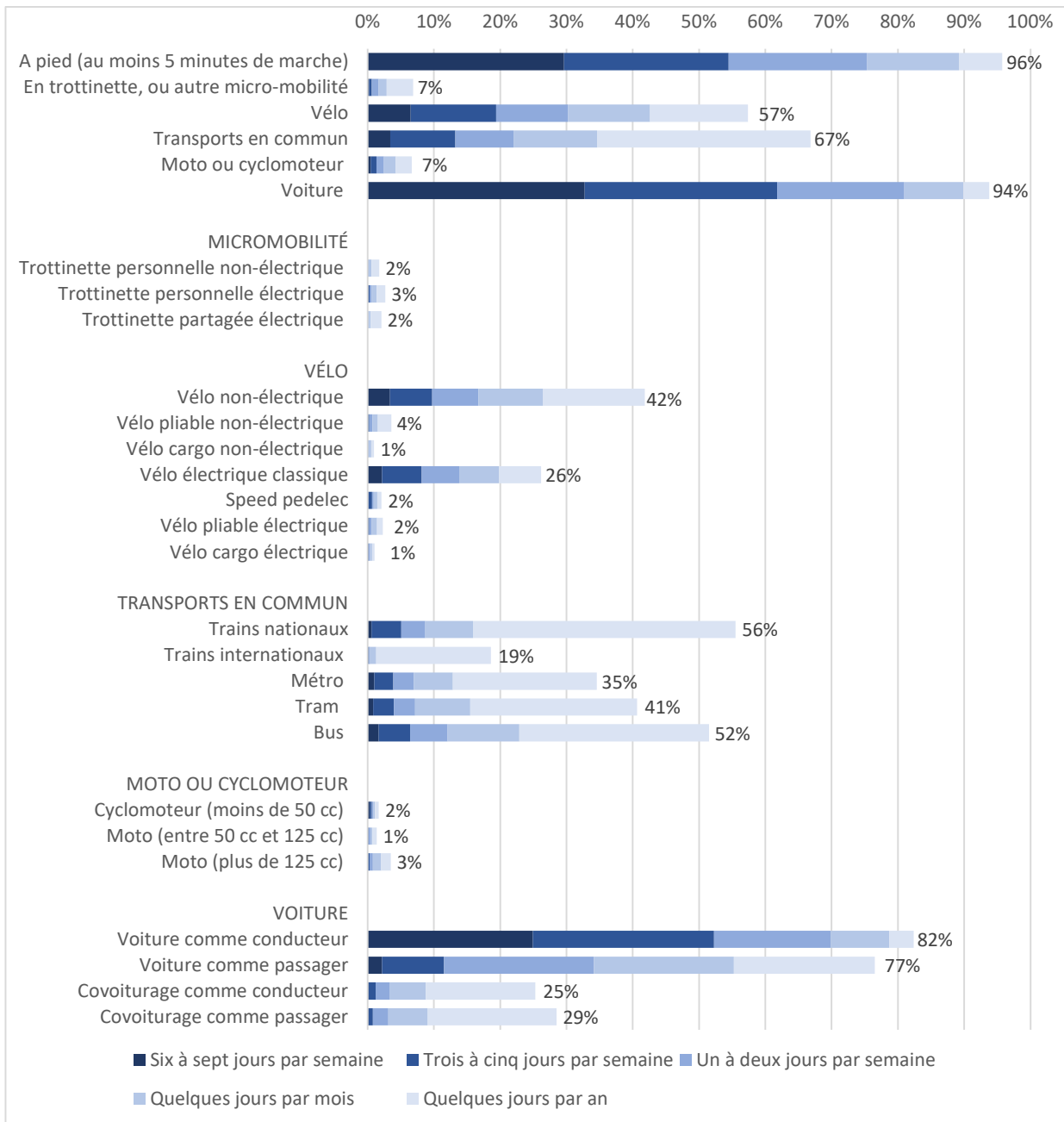


Figure 1 - Fréquence d'utilisation des modes de déplacement par les adultes belges en 2023

Le tableau 2 montre la part d'utilisateurs (au moins quelques jours par an) pour chaque mode, par région du domicile, genre et tranche d'âge.

	BE	Région du domicile			Genre		Tranche d'âge		
		BXL	FL	WAL	H	F	18-34	35-54	55+
A pied	96%	98%	96%	94%	96%	95%	95%	96%	96%
Trottinettes ou autre micromobilité	7%	13%	6%	7%	7%	6%	14%	6%	2%
Vélo	57%	37%	76%	31%	62%	53%	62%	60%	52%
Transports en commun	67%	88%	70%	53%	66%	68%	71%	65%	65%
Moto	7%	5%	7%	6%	9%	4%	9%	7%	5%
Voiture	94%	87%	95%	94%	94%	94%	92%	94%	95%
Trottinette personnelle non électrique	2%	1%	2%	2%	2%	2%	3%	2%	1%
Trottinette personnelle électrique	3%	5%	3%	2%	3%	3%	6%	2%	1%
Trottinette partagée électrique	2%	8%	1%	2%	2%	2%	6%	1%	<0,5%
Vélo non électrique classique	42%	26%	56%	22%	48%	36%	48%	45%	34%
Vélo pliable non électrique	4%	3%	5%	2%	4%	3%	5%	4%	3%
Vélo cargo non électrique	1%	1%	1%	1%	1%	1%	2%	1%	0%
Vélo électrique (< 25 km/h)	26%	12%	38%	10%	26%	26%	24%	25%	30%
Speed pédélec	2%	1%	3%	1%	3%	1%	3%	3%	1%
Vélo pliable électrique	2%	5%	2%	1%	2%	2%	3%	2%	2%
Vélo cargo électrique	1%	2%	1%	1%	1%	1%	2%	1%	<0,5%
Trains nationaux	56%	63%	59%	46%	55%	56%	62%	55%	51%
Trains internationaux	19%	37%	17%	16%	18%	19%	26%	18%	13%
Métro	35%	82%	31%	25%	35%	34%	40%	34%	31%
Tram	41%	83%	45%	18%	40%	41%	44%	39%	40%
Bus	52%	83%	53%	38%	51%	52%	54%	49%	51%
Cyclomoteur	2%	1%	2%	2%	2%	1%	4%	1%	1%
Moto 50cc-125cc	1%	1%	1%	1%	2%	1%	2%	2%	<0,5%
Moto >125cc	3%	4%	3%	4%	5%	2%	4%	4%	3%
Voiture conducteur (avec ménage²)	82%	66%	85%	82%	87%	78%	80%	84%	82%
Voiture passager (avec ménage)	77%	64%	81%	73%	72%	81%	79%	78%	73%
Covoiturage³ conducteur	25%	24%	25%	27%	25%	25%	34%	26%	17%
Covoiturage passager	29%	31%	28%	29%	26%	31%	38%	28%	21%

Tableau 2 - Part des répondants utilisant le mode de déplacement au moins quelques jours dans l'année en 2023

² Uniquement avec des personnes faisant partie du ménage.

³ Voiture transportant au moins une personne qui ne fait pas partie du ménage.

Le tableau 3 montre la part d'utilisateurs (au moins une fois par semaine) pour chaque mode, par région du domicile, genre et tranche d'âge.

	BE	Région du domicile			Genre		Tranche d'âge		
		BXL	FL	WAL	H	F	18-34	35-54	55+
A pied	75%	89%	75%	72%	77%	74%	74%	74%	78%
Trottinettes ou autre micromobilité	2%	2%	1%	2%	2%	1%	3%	1%	<0,5%
Vélo	30%	12%	46%	7%	34%	27%	29%	30%	31%
Transports en commun	22%	57%	18%	18%	21%	23%	29%	23%	16%
Moto	2%	2%	3%	2%	4%	1%	4%	3%	2%
Voiture	81%	60%	82%	85%	83%	79%	80%	83%	80%
Trottinette personnelle non électrique	<0,5%	<0,5%	<0,5%	<0,5%	<0,5%	<0,5%	<0,5%	<0,5%	<0,5%
Trottinette personnelle électrique	1%	<0,5%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	<0,5%
Trottinette partagée électrique	<0,5%	1%	<0,5%	<0,5%	<0,5%	<0,5%	1%	<0,5%	<0,5%
Vélo non électrique classique	17%	7%	25%	5%	21%	13%	19%	17%	15%
Vélo pliable non électrique	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	<0,5%
Vélo cargo non électrique	<0,5%	<0,5%	<0,5%	<0,5%	<0,5%	<0,5%	<0,5%	<0,5%	<0,5%
Vélo électrique (< 25 km/h)	14%	4%	22%	2%	13%	14%	10%	13%	17%
Speed pédélec	1%	<0,5%	2%	<0,5%	1%	1%	1%	1%	<0,5%
Vélo pliable électrique	1%	2%	1%	<0,5%	<0,5%	1%	1%	<0,5%	1%
Vélo cargo électrique	<0,5%	<0,5%	<0,5%	<0,5%	<0,5%	1%	<0,5%	1%	<0,5%
Trains nationaux	9%	6%	9%	10%	9%	8%	13%	10%	4%
Trains internationaux	<0,5%	1%	<0,5%	<0,5%	<0,5%	<0,5%	1%	<0,5%	<0,5%
Métro	7%	38%	3%	3%	7%	7%	10%	7%	4%
Tram	7%	35%	5%	2%	7%	8%	9%	6%	6%
Bus	12%	39%	8%	10%	11%	13%	15%	12%	9%
Cyclomoteur	1%	<0,5%	1%	1%	1%	<0,5%	2%	1%	<0,5%
Moto 50cc-125cc	<0,5%	1%	<0,5%	<0,5%	1%	<0,5%	1%	1%	<0,5%
Moto >125cc	1%	1%	1%	1%	1%	<0,5%	1%	1%	1%
Voiture conducteur (avec ménage)	70%	50%	72%	73%	75%	64%	68%	73%	68%
Voiture passager (avec ménage)	34%	22%	36%	34%	23%	45%	40%	34%	30%
Covoiturage conducteur	3%	3%	2%	5%	3%	3%	4%	4%	2%
Covoiturage passager	3%	3%	2%	5%	3%	3%	5%	3%	2%

Tableau 3 Part des répondants utilisant le mode de déplacement au moins une fois par semaine en 2023

Quelles évolutions entre 2022 et 2023 ?

En douze mois, et sauf crise importante, les changements dans la mobilité des Belges ne peuvent qu'être relativement modestes. Les résultats de cette enquête, avec des échantillons de répondants assez grands (plus de 6000 en 2023), sont dès lors très stables.

Cependant, on note des évolutions notables à deux niveaux. En premier lieu, les données de 2022 étaient encore marquées par les répercussions de la fin de la crise sanitaire, d'autant plus que les sondés rapportent leurs déplacements sur les douze derniers mois. On observe dès lors entre 2022 et 2023 une légère progression de l'utilisation des modes de déplacements les plus impactés par la crise : les transports en commun (de 65 % à 67 % d'utilisateurs, et de 21 % à 22 % au moins une fois par semaine), et le covoiturage (de 23 % à 25 % comme conducteur, et de 27 % à 29 % comme passager).

La deuxième évolution importante concerne le vélo électrique. Si globalement, l'évolution du nombre de cyclistes reste dans la marge d'erreur, le tableau 4 montre que l'utilisation des vélos électriques progresse de plus en plus. Leur nombre d'utilisateurs a grimpé de 24 % à 28 % en un an alors que celle des vélos non-électriques stagne. Cette évolution ne se marque cependant pas aussi clairement chez les cyclistes réguliers (au moins une fois par semaine).

	Au moins quelques jours par an		Au moins une fois par semaine	
	2022	2023	2022	2023
Vélos (tous types)	56%	57%	31%	30%
Vélos non électriques	43%	43%	18%	17%
Vélos électriques	24%	28%	14%	15%

Tableau 4 – Évolution de la part de répondants utilisant le vélo entre 2022 et 2023

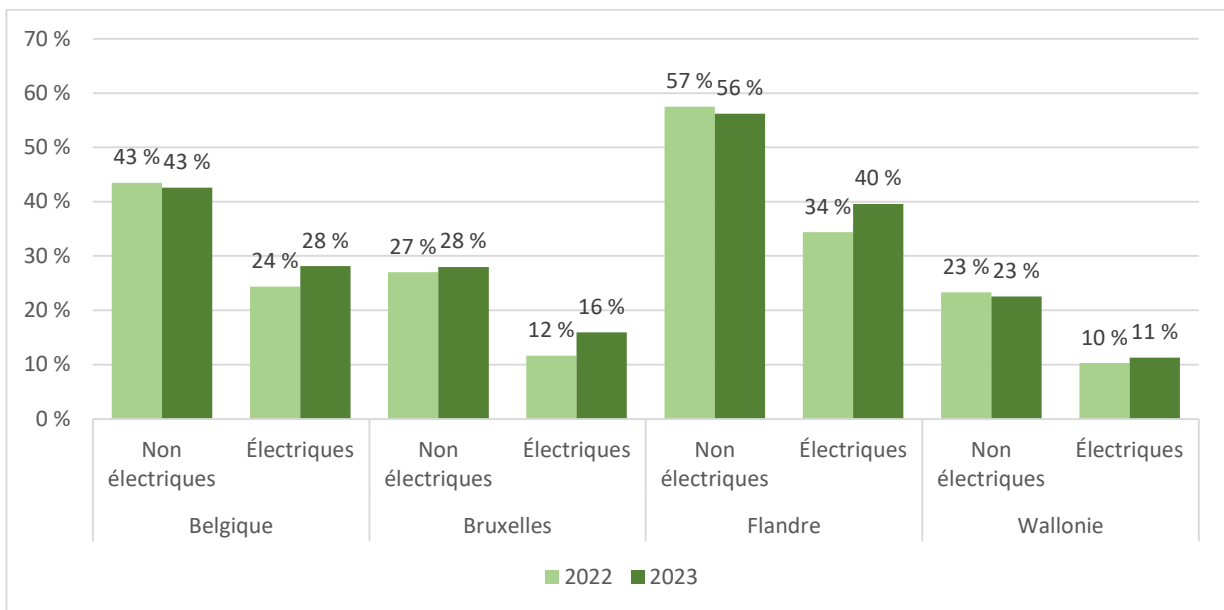


Figure 2- Évolution de la part de répondants utilisant le vélo (au moins quelques jours par an) entre 2022 et 2023

La figure 2 et le tableau 5 montre que la progression des vélos électriques est surtout spectaculaire en Flandre et à Bruxelles. De plus, en Région flamande, l'utilisation des vélos électriques parmi les cyclistes réguliers (24 % l'utilisent au moins une fois par semaine) atteint presque celle des vélos non électriques (25 %).

Enfin, le tableau 5 montre que ce constat est surtout vrai en dehors des villes, du moins en Flandre. La part d'utilisateurs réguliers du vélo électrique y dépasse celle du vélo non électrique, alors que ce dernier est encore largement majoritaire dans les villes.

	Vélo (tous types)	Vélos non électriques	Vélos électriques
Bruxelles	12 %	7 %	6 %
Flandre	46 %	25 %	24 %
Ville	56 %	37 %	24 %
Hors ville	44 %	22 %	24 %
Wallonie	7 %	5 %	2 %
Ville	6 %	4 %	1 %
Hors ville	8 %	6 %	2 %
Belgique	30 %	17 %	15 %

Tableau 5 - Part de répondants utilisant le vélo au moins une fois par semaine en 2023

Les motifs d'utilisation du vélo

Les cyclistes ont été interrogés sur leur utilisation du vélo, en faisant la distinction entre la promenade et le déplacement vers un lieu spécifique. Les bienfaits d'une utilisation récréative sur la santé sont évidents. Cependant, un transfert modal de la voiture ne s'envisage que dans le second cas, quand le vélo est utilisé par exemple pour se rendre au travail ou pour faire ses courses. Cette distinction est illustrée dans la figure 3 et le tableau 6.

Parmi les cyclistes interrogés, un peu moins d'un tiers (30 %) n'utilisent le vélo que pour se promener. Ce pourcentage est bien plus élevé en Wallonie (65 %) qu'en Flandre (21 %). Plus de la moitié des cyclistes flamands ont à la fois une pratique récréative et utilitaire du vélo, contre un quart des cyclistes wallons.

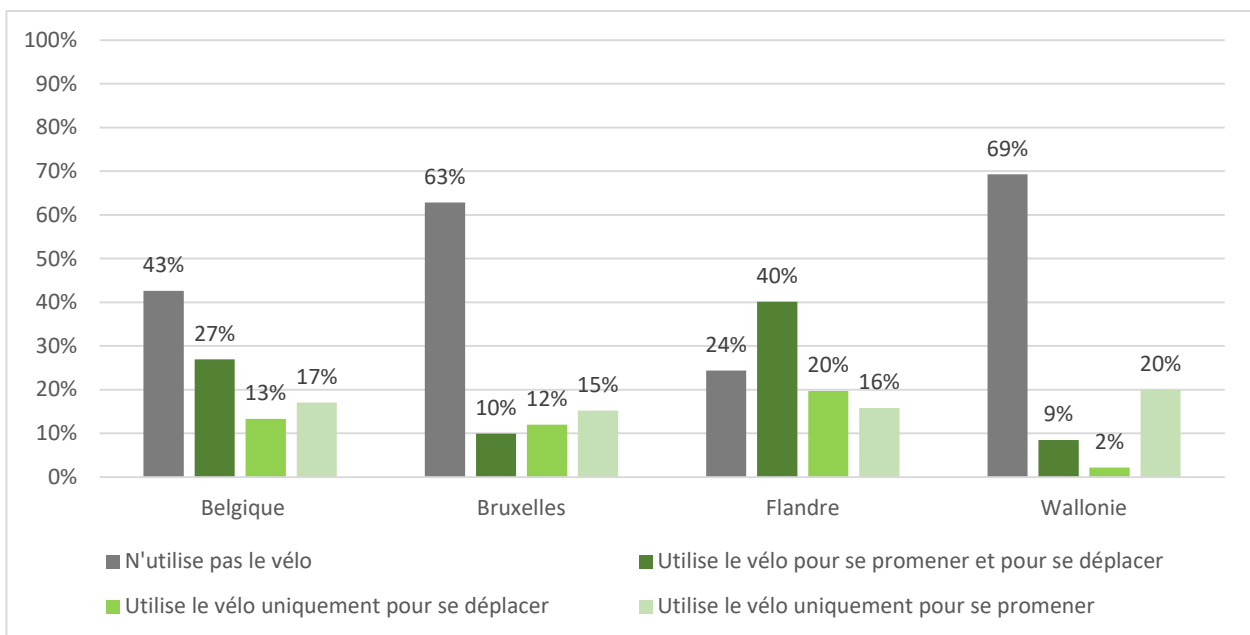


Figure 3 - Motifs d'utilisation du vélo par région du domicile

Parmi tous les répondants	Belgique	Bruxelles	Flandre	Wallonie
N'utilisent pas le vélo	43%	63%	24%	69%
Utilisent le vélo pour se promener et pour se déplacer	27%	10%	40%	9%
Utilisent le vélo uniquement pour se déplacer	13%	12%	20%	2%
Utilisent le vélo uniquement pour se promener	17%	15%	16%	20%
Parmi les cyclistes	Belgique	Bruxelles	Flandre	Wallonie
Utilisent le vélo pour se promener et pour se déplacer	47%	27%	53%	28%
Utilisent le vélo uniquement pour se déplacer	23%	32%	26%	7%
Utilisent le vélo uniquement pour se promener	30%	41%	21%	65%

Tableau 6 - Motifs d'utilisation du vélo par région du domicile

L'utilisation du train par tranche d'âge

Plus de la moitié des répondants prennent le train (en transport intérieur) au moins une fois par an. Cependant, une bonne majorité d'entre eux ne l'utilisent que quelques fois par an (40 %). Cela constitue un potentiel de report modal si ces personnes pouvaient être amenées à utiliser le train plus régulièrement.

Ces proportions évoluent énormément avec l'âge. Un cinquième (19 %) des 18-24 ans utilisent le train au moins une fois par semaine ce pourcentage étant tiré vers le haut par les étudiants.

La part d'utilisateurs réguliers du train diminue ensuite progressivement avec l'âge. Chez les 45-64 ans, elle passe à 10 %, pour devenir logiquement négligeable chez les retraités.

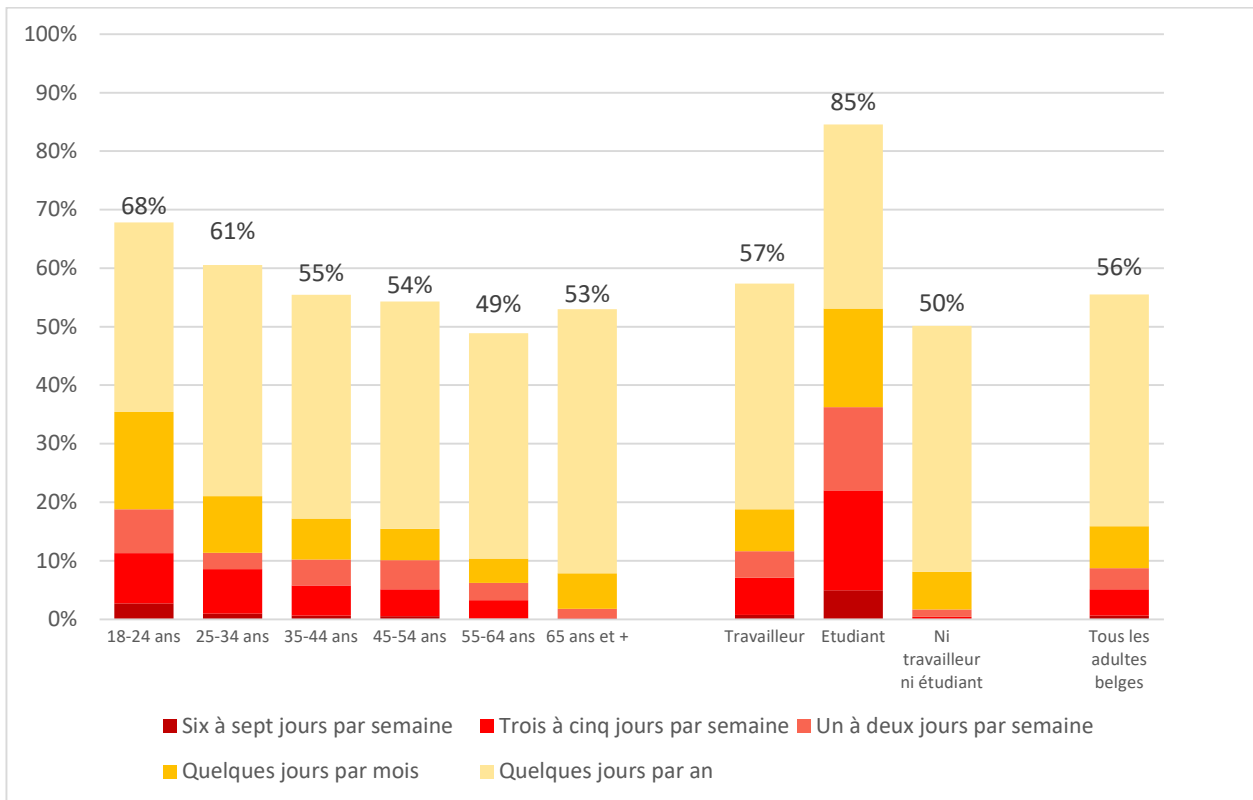


Figure 4 - Fréquence d'utilisation du train par tranche d'âge et par type d'activité

Perception des modes de déplacement

	Marche	Vélo	Métro-tram-bus	Train	Voiture
Bon marché	99%	91%	44%	33%	22%
Rapide	17%	51%	54%	61%	95%
Pratique	71%	71%	53%	53%	95%
Bon pour la santé	99%	96%	31%	37%	20%
Sûr	77%	47%	82%	88%	75%
Bon pour l'environnement	99%	97%	72%	90%	17%

Tableau 7 - Perception des modes de déplacement

Le panel a été interrogé sur sa perception des qualités des différents modes de déplacement. Les résultats du tableau 7 montrent clairement les avantages respectifs de chaque mode.

- Les modes actifs, la marche et le vélo sont considérés par la très grande majorité des Belges comme étant bon marché, bons pour la santé et bons pour l'environnement.
- La voiture est le mode le plus rapide et pratique.
- Le vélo est considéré comme le mode le moins sûr (47 % des répondants). Cependant, c'est surtout pointé par les non-cyclistes : 30 % d'entre eux considèrent le vélo comme un mode sûr, contre 58 % des cyclistes.
- Les transports en commun sont logiquement considérés comme moins pratiques que les modes individuels, mais compensent sur d'autres points : plus sûrs que le vélo, moins chers et meilleurs pour l'environnement que la voiture.

Intentions d'utilisation du vélo

Les répondants sont également interrogés sur leurs intentions d'utilisation des alternatives à la voiture. Un peu moins d'un tiers des cyclistes (30 %) comptaient augmenter leur utilisation du vélo dans les 12 mois suivants. De plus, 17 % des non-cyclistes ont déclaré vouloir se mettre au vélo. Même si les intentions ne se traduisent pas toujours par un réel changement de comportement, ces chiffres élevés montrent la popularité croissante du vélo dans la société.

La hausse de déplacements à deux roues ne signifie pas nécessairement un report modal d'autres modes. Une part importante des répondants souhaitant faire plus de vélo disent qu'il s'agira au moins en partie de déplacements supplémentaires (37 % parmi ceux qui sont déjà cyclistes, 47 % pour les autres). La voiture est toutefois le premier mode remplacé.

	Cyclistes	Non cyclistes
Déplacements supplémentaires	37%	47%
Remplacer la voiture	58%	28%
Remplacer les transports en commun	9%	11%
Remplacer la marche	19%	21%

Tableau 8 - Utilisation des nouveaux déplacements à vélo (plusieurs réponses possibles)

Le report modal plus faible chez les potentiels nouveaux cyclistes est notamment lié à leur utilisation du vélo : seuls 43 % d'entre eux souhaitent utiliser le vélo pour des déplacements utilitaires, contre 80 % pour se promener.

Les résultats de l'enquête illustrent également le succès du vélo électrique. 13 % des utilisateurs d'un vélo non-électrique (soit 8 % des répondants) déclarent penser le remplacer à l'avenir par un vélo électrique pour certains déplacements.

Conclusions

Les résultats de cette enquête mettent en évidence les éléments suivants concernant la mobilité des Belges.

- 1) La mobilité est un élément important dans la vie des Belges, avec la moitié des répondants déclarant se déplacer tous les jours. Une diminution du nombre de déplacements n'est pas envisagée par la majorité, avec seulement 13 % des Belges qui expriment le désir de réduire leurs déplacements à l'avenir.
- 2) L'analyse des modes de déplacements confirme les tendances bien connues : la voiture et la marche sont les modes les plus utilisés, au moins trois fois par semaine par plus de la moitié des répondants. En dehors de la marche, les transports en commun (67 % d'utilisateurs, 22 % au moins une fois par semaine) et le vélo (57 % d'utilisateurs, 30 % au moins une fois par semaine) sont les deux grandes alternatives à la voiture.
- 3) Entre 2022 et 2023, l'évolution la plus visible est l'augmentation de la popularité des vélos électriques. Leur nombre d'utilisateurs a grimpé de 24 % à 28 % en un an alors que celui des vélos non-électriques stagne. C'est particulièrement le cas en dehors des villes : le cycliste régulier flamand habitant en dehors d'une grande ville utilise désormais plus souvent un vélo électrique qu'un vélo non électrique.
- 4) On peut également observer une légère progression de l'utilisation des modes de déplacements encore impactés par les suites de la crise sanitaire en 2022 : les transports en commun (de 65 % à 67 % d'utilisateurs, et de 21 % à 22 % au moins une fois par semaine), et le covoiturage (de 23 % à 25 % comme conducteur, et de 27 % à 29 % comme passager).
- 5) L'analyse des déplacements à vélo révèle que 30 % des cyclistes l'utilisent uniquement pour se promener, un pourcentage significativement plus élevé en Wallonie (67 %) qu'en Flandre (21 %). Cela souligne l'importance de distinguer les types de déplacements à vélo pour mieux comprendre les habitudes de mobilité des cyclistes.
- 6) Plus de la moitié des répondants prennent le train au moins une fois par an. Cependant, une bonne majorité des usagers du train ne l'utilisent que quelques fois par an (40 %). Cela constitue un potentiel de report modal si ces personnes pouvaient être encouragées à utiliser le train plus régulièrement.
- 7) Les modes actifs (marche et vélo) sont considérés par la très grande majorité des Belges comme étant bon marché, bons pour la santé et bons pour l'environnement. Les transports en commun sont logiquement considérés comme moins pratiques que les modes individuels, mais compensent sur d'autres points : plus sûrs que le vélo, moins chers et meilleurs pour l'environnement que la voiture.
- 8) Un nombre important de Belges expriment leur intention de se mettre au vélo (17 % des non cyclistes) ou en faire plus souvent (30 % des cyclistes actuels). Les résultats montrent que la voiture serait le mode le plus souvent remplacé, mais un report modal ne serait pas systématique. En effet, une partie des nouveaux déplacements à vélo seraient des déplacements supplémentaires, notamment récréatifs.



SERVICE PUBLIC FÉDÉRAL
MOBILITÉ ET TRANSPORTS

www.mobilit.belgium.be



Numéro de dépôt (D/2024/13.831/1)

Éditeur responsable: Emmanuelle Vandamme • Présidente • Rue du progrès 56 • 1210 Bruxelles