

I. EXECUTIVE SUMMARY

Les déplacements domicile-travail en Belgique : l'utilisation du vélo explose

En 2021, l'enquête fédérale sur les déplacements domicile-travail a été menée pour la 6^e fois depuis 2005. En raison de la crise sanitaire de la COVID-19, l'enquête a été reportée d'un an et a eu lieu entre le 1^{er} juillet 2021 et le 31 janvier 2022.

Tous les employeurs, privés et publics, qui comptent au moins 100 travailleurs, étaient tenus de remplir un questionnaire pour chacune de leurs unités d'établissement où au moins 30 personnes travaillent. Au total, 3.598 employeurs différents ont pris part à l'enquête, ce qui désigne 9.731 unités d'établissement et concerne 1,6 million de travailleurs. Les principales conclusions sont les suivantes.

Tendances principales

1. L'utilisation du vélo explose dans l'ensemble du pays, avec une part modale de 14,1 % des déplacements domicile-travail, ce qui représente une augmentation de +26,3 % par rapport à 2017. Le nombre de cyclistes varie grandement d'une région à l'autre mais il s'accroît partout, principalement dans les villes.
2. L'impact de la crise sanitaire de la COVID-19 est perceptible à différents niveaux :
 - Les transports en commun, en particulier le train, pâtissent des mesures sanitaires (-11,5 % pour le train par rapport à 2017 et -6,1 % pour le métro, le tram et le bus) ;
 - Par conséquent, l'utilisation de la voiture reste stable pour les déplacements domicile-travail (-0,6 %). Elle augmente même légèrement en Wallonie ;
 - L'introduction du télétravail dans de nombreux secteurs est importante pour diminuer le nombre de déplacements domicile-travail mais n'offre pas de réponse définitive aux défis actuels de la mobilité.
3. Les employeurs continuent de prendre de plus en plus de mesures : ainsi, l'indemnité vélo a été introduite par la quasi-totalité des grands employeurs.

1. L'UTILISATION DU VÉLO EXPLOSE DANS L'ENSEMBLE DU PAYS

Le vélo est le mode de déplacement dont l'utilisation a connu la plus forte augmentation dans toutes les régions au fil des ans. Cette hausse de la part modale du vélo est encore plus forte depuis la dernière édition de l'enquête fédérale en 2017.

En 2021, 14,1 % des travailleurs Belges ayant participé à l'enquête utilisaient le vélo comme mode de déplacement principal (contre 7,8 % en 2005 et 11,1 % en 2017). Cela représente 20,8 % des travailleurs en Flandre, 7,2 % à Bruxelles et 2,4 % en Wallonie.

En Flandre, le vélo renforce sa position tandis que l'utilisation de tous les autres modes de déplacement diminue. Même pour les distances plus longues, le vélo (notamment grâce à l'essor des vélos électriques et des speed pédélec) devient une alternative à part entière.

Bruxelles est la région qui a connu la plus grande évolution quant à l'utilisation du vélo. Le nombre de cyclistes a augmenté de 65,5 % par rapport à l'édition précédente de l'enquête. Les modes actifs s'imposent dans la capitale.

En Wallonie, la part de cyclistes est environ 10 fois inférieure à celle enregistrée en Flandre. Cependant, une tendance se dessine dans l'ensemble du pays : dans les zones urbaines densément peuplées, la part des travailleurs passant au vélo augmente plus fortement que dans les zones moins densément peuplées. Pour la première fois depuis 2005, la part du vélo est plus importante dans les zones densément peuplées de Belgique qu'en dehors.

2. L'IMPACT DE LA CRISE SANITAIRE DE LA COVID-19 EST PERCEPTIBLE À DIFFÉRENTS NIVEAUX

LES TRANSPORTS EN COMMUN PÂTISSENT DES MESURES SANITAIRES

La part modale des transports en commun subit de légères diminutions (-6,1 % pour le métro, le tram et le bus et -11,5 % pour le train depuis 2017), notamment en raison des mesures sanitaires liées à la COVID-19. En outre, la forte augmentation du nombre de jours de télétravail depuis les périodes de confinement a principalement affecté l'utilisation des transports en communs. Les employés et les fonctionnaires qui sont le plus susceptibles de télétravailler sont également les plus grands utilisateurs des transports en commun et plus particulièrement du train.

La région de Bruxelles-Capitale se démarque des autres régions en ce qui concerne l'utilisation des transports en commun. En effet, alors que la part des transports publics était encore égale à celle de la voiture en 2005, ils sont aujourd'hui nettement plus utilisés. Toutefois, les conséquences de la crise sanitaire sur les déplacements domicile-travail a entraîné un léger fléchissement de cette tendance au cours des dernières années. Le trafic ferroviaire en direction de la capitale, en particulier, a reculé, tandis que l'utilisation du métro, du tram et du bus reste stable. En Flandre et en Wallonie, l'utilisation des transports en commun est similaire.

Les résultats de l'enquête montrent l'énorme importance de l'accessibilité en transports en commun des lieux de travail. Dans les 27,5 % d'unités d'établissement les moins bien situées (2.673 unités), le pourcentage de travailleurs utilisant les transports publics est inférieur à 2 %. En revanche, sur les 5,4 % d'unités d'établissement les mieux situées (522), dans le centre de Bruxelles ou d'Anvers, cette part dépasse les 60 %.

LA VOITURE FAIT DE LA RÉSISTANCE DANS LES DÉPLACEMENTS DOMICILE-TRAVAIL

L'utilisation de la voiture diminue progressivement à chaque édition du diagnostic mais cette baisse reste légère. Cette tendance à la baisse s'observe principalement à Bruxelles et en Flandre. À Bruxelles, l'augmentation de l'utilisation des transports en commun (d'une part modale de 47,9 % en 2005 à 49,8 % en 2021) et des modes actifs (de 3,8 % à 11,3 %) entraîne une diminution de l'utilisation de la voiture. En Flandre, c'est principalement le vélo qui entraîne un tel changement (de 12,3 % à 20,8 %). En Wallonie, ce revirement n'a pas commencé. La

part de la voiture y est actuellement légèrement plus élevée qu'au début du diagnostic en 2005 (de 80,4 % à 84,7 %).

LE TÉLÉTRAVAIL EST IMPORTANT POUR RÉDUIRE LE NOMBRE DE DÉPLACEMENTS DOMICILE-TRAVAIL

Deux tiers des unités d'établissement participantes ont indiqué proposer le télétravail, ce qui représente 82 % des travailleurs couverts par le diagnostic fédéral. Par rapport à 2017, 3,7 fois plus de travailleurs télétravaillent. Le nombre de jours de télétravail a également fortement augmenté depuis la crise sanitaire, ce qui a eu pour effet de multiplier par plus de 6 le nombre de déplacements évités grâce au télétravail en 4 ans.

20 % des déplacements domicile-travail pouvaient être évités dans les unités d'établissement où tous les travailleurs télétravaillent un jour par semaine au moment de l'enquête. L'impact sur le trafic aux heures de pointe pourrait s'avérer très positif, mais le nombre de kilomètres parcourus par jour ne diminuerait pas nécessairement. En effet, d'autres motifs de déplacement entrent également en ligne de compte. En outre, on constate que l'incidence positive du télétravail compense à peine l'augmentation du nombre de travailleurs (+15 % entre 2005 et 2021).

Les données ont été récoltées à une période (fin 2021 – début 2022) où la crise sanitaire exerçait encore une influence importante sur la politique en matière de télétravail d'un certain nombre d'employeurs. Bien que le développement du télétravail se soit considérablement accéléré, son impact sur la mobilité dans les années à venir pourrait être moindre que celui observé au moment de cette enquête.

3. LES EMPLOYEURS CONTINUENT DE PRENDRE DE PLUS EN PLUS DE MESURES

À travers les différentes éditions de l'enquête, on constate une forte augmentation du nombre de travailleurs couverts par les différentes mesures.

Les employeurs bruxellois prennent généralement plus de mesures pour encourager les modes de déplacement plus durables. Cela s'explique notamment par le fait que les grands employeurs bruxellois ont l'obligation légale de mettre en œuvre un certain nombre de mesures via les plans de déplacements d'entreprise.

L'indemnité vélo, exonérée d'impôt à concurrence de 25 cents par kilomètre, est désormais proposée par la quasi-totalité des grands employeurs (95 % des unités), des parkings vélos couverts sont proposés dans 73 % des unités participantes et la gratuité des transports en commun est proposée dans 59 % des unités.

II. LES DÉPLACEMENTS DOMICILE-TRAVAIL EN UN COUP D'OEIL

BELGIQUE	2005	2017	2021	'05-'21	'17-'21
Voiture (seul)	66,8 %	65,0 %	64,6 %	-3,3 %	-0,6 %
Covoiturage	4,7 %	2,5 %	1,8 %	-61,1 %	-27,1 %
Moto	1,7 %	1,2 %	0,9 %	-46,5 %	-18,9 %
Train	9,5 %	10,6 %	9,4 %	-1,2 %	-11,5 %
Métro, tram, bus	5,9 %	6,8 %	6,4 %	+7,8 %	-6,1 %
TC employeur	1,2 %	0,6 %	0,5 %	-60,1 %	-15,5 %
Vélo	7,8 %	11,1 %	14,1 %	+80,3 %	+26,3 %
Marche	2,4 %	2,3 %	2,4 %	-0,5 %	+3,1 %

BRUXELLES	2005	2017	2021	'05-'21	'17-'21
Voiture (seul)	45,1 %	36,2 %	36,6 %	-18,9 %	+1,2 %
Covoiturage	2,5 %	1,4 %	1,1 %	-54,6 %	-17,8 %
Moto	0,8 %	1,3 %	1,2 %	+53,4 %	-10,0 %
Train	32,2 %	34,0 %	30,2 %	-6,2 %	-11,0 %
Métro, tram, bus	15,0 %	19,1 %	19,4 %	+29,8 %	+1,8 %
TC employeur	0,7 %	0,2 %	0,2 %	-72,7 %	-11,2 %
Vélo	1,2 %	4,4 %	7,2 %	+493,8 %	+65,5 %
Marche	2,6 %	3,5 %	4,1 %	+59,2 %	+14,5 %

FLANDRE	2005	2017	2021	'05-'21	'17-'21
Voiture (seul)	68,7 %	67,6 %	66,7 %	-2,9 %	-1,3 %
Covoiturage	5,2 %	2,6 %	1,8 %	-64,4 %	-30,1 %
Moto	2,2 %	1,2 %	0,9 %	-57,4 %	-24,0 %
Train	4,1 %	5,2 %	4,3 %	+6,3 %	-17,2 %
Métro, tram, bus	3,9 %	3,7 %	3,1 %	-21,1 %	-17,9 %
TC employeur	1,6 %	0,8 %	0,7 %	-57,6 %	-14,8 %
Vélo	12,3 %	17,0 %	20,8 %	+68,6 %	+21,9 %
Marche	2,1 %	1,7 %	1,7 %	-19,3 %	-3,1 %

WALLONIE	2005	2017	2021	'05-'21	'17-'21
Voiture (seul)	80,4 %	83,3 %	84,7 %	+5,4 %	+1,7 %
Covoiturage	5,2 %	3,1 %	2,4 %	-54,0 %	-23,0 %
Moto	1,5 %	0,9 %	0,7 %	-49,4 %	-13,0 %
Train	4,4 %	4,0 %	3,5 %	-19,9 %	-11,9 %
Métro, tram, bus	3,6 %	4,1 %	3,2 %	-10,7 %	-20,5 %
TC employeur	0,5 %	0,2 %	0,2 %	-62,2 %	-25,1 %
Vélo	1,3 %	1,6 %	2,4 %	+88,1 %	+49,7 %
Marche	3,2 %	2,8 %	2,8 %	-12,3 %	-0,7 %