



SERVICE PUBLIC FÉDÉRAL
MOBILITÉ ET TRANSPORTS

LES DÉPLACEMENTS DOMICILE-TRAVAIL DANS LA FONCTION PUBLIQUE FÉDÉRALE EN 2021-2022



www.mobilit.belgium.be

.be

Auteur :

Service public fédéral Mobilité et Transports

Direction générale Politique de Mobilité durable et ferroviaire

Direction Mobilité – Service Etudes et Enquêtes

enquetewwv@mobilit.fgov.be

<https://mobilit.belgium.be/fr/mobilite-durable/enquetes-et-resultats/enquete-sur-les-deplacements-domicile-travail>

Editeur responsable :

Emmanuelle Vandamme, Rue du Progrès 56, 1210 Bruxelles

Les textes de notre rapport sont rédigés au masculin uniquement pour des raisons de lisibilité. Toutes les observations qu'il contient s'adressent de manière égale aux femmes et aux hommes.

Dépôt légal : D/2023/13.831/4 - Février 2023

Les déplacements domicile-travail dans la fonction publique fédérale en 2021-2022

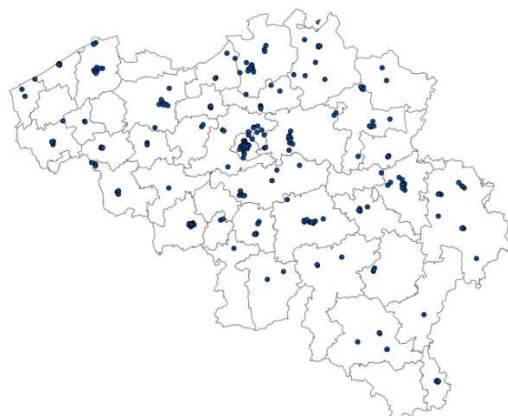
La réalisation d'un diagnostic des déplacements domicile-travail des travailleurs est depuis 2005 une obligation légale pour tous les employeurs belges qui occupent plus de 100 personnes¹. Cette obligation concerne tant le secteur privé que le secteur public. Un diagnostic doit être réalisé pour toute unité d'établissement (site) où se rendent au moins 30 travailleurs. La sixième édition a eu lieu officiellement du 1^{er} juillet 2021 au 31 janvier 2022.

Ce rapport analyse les résultats de la fonction publique administrative fédérale (FPAF) au sens de la loi du 22 juillet 1993, qui regroupe les services publics fédéraux (SPF) et une série d'autres institutions et organismes fédéraux². Il complète les résultats globaux publiés également par le SPF Mobilité et Transports³.

CARACTÉRISTIQUES DE LA FONCTION PUBLIQUE FÉDÉRALE

Un total de 324 diagnostics ont été réalisés en 2021 et 2022 pour la fonction publique fédérale, pour un total de 81115 travailleurs concernés. Comme le montre le tableau ci-dessous, la proportion de fonctionnaires fédéraux travaillant dans les villes, et en particulier à Bruxelles, est plus importante que pour l'ensemble des travailleurs concernés par le diagnostic fédéral (BE). Presque la moitié des fonctionnaires fédéraux concernés par ce diagnostic travaillaient à Bruxelles, contre 20 % pour l'ensemble des employeurs.

	FPAF	BE
Nombre d'unités	324	9731
Nombre de travailleurs	81115	1623689
Région de Bruxelles-Capitale	47%	20%
Région flamande	32%	58%
Région wallonne	21%	21%
En ville	70%	50%



Alors qu'au niveau belge, la distance moyenne⁴ domicile-travail est d'environ 21 kilomètres, elle est de 39 kilomètres pour les fonctionnaires fédéraux (Figure 1). Cette différence importante s'observe quel que soit la région du lieu de travail et n'est donc pas uniquement due à la plus grande concentration des fonctionnaires fédéraux sur les sites bruxellois.

¹ Chapitre XI du Titre VII de la loi-programme du 8 avril 2003

² Voir <https://bosa.belgium.be/fr/themes/travailler-dans-la-fonction-publique/propos-de-ladministration-federale/apercu-des>

³ Enquête fédérale sur les déplacements domicile-travail 2021 – 2022

⁴ Approximation de la distance réellement parcourue.

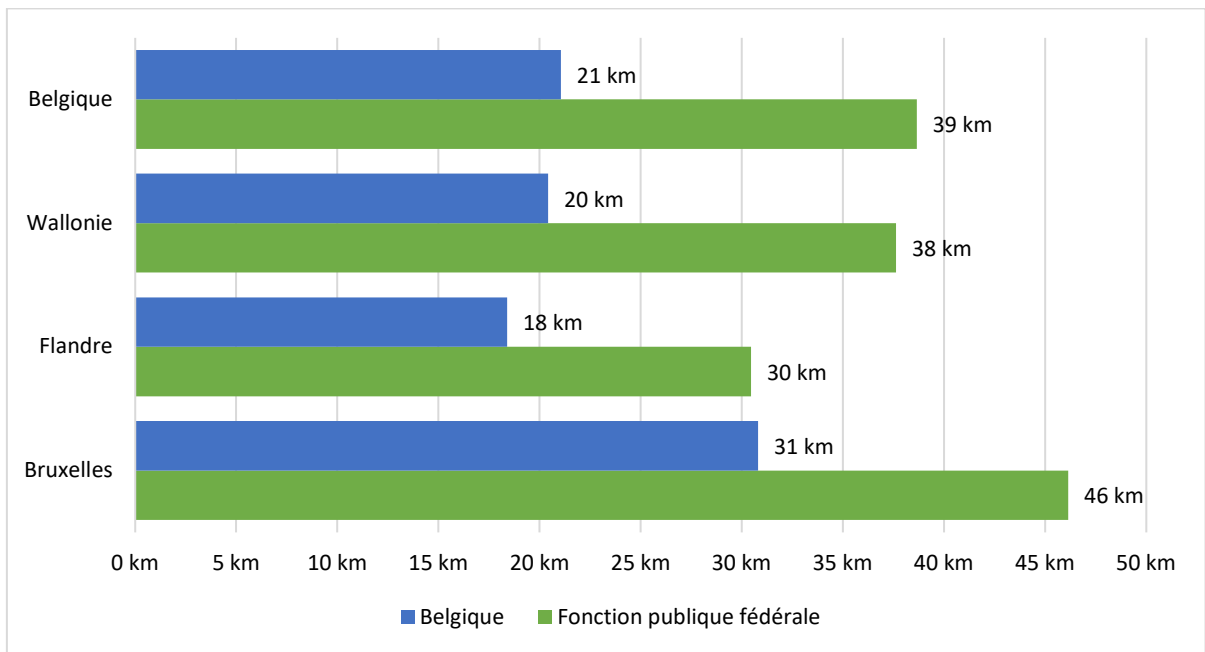


FIGURE 1 DISTANCE MOYENNE DOMICILE-TRAVAIL SELON LA RÉGION DU LIEU DE TRAVAIL

Une plus grande distance à parcourir a évidemment un impact sur le potentiel des modes actifs. Seuls 19 % des fonctionnaires fédéraux habitent à moins de 10 kilomètres de leur lieu de travail, pour 40 % pour l'ensemble des travailleurs.

Des lieux de travail plus souvent situés en ville permettent en revanche aux fonctionnaires fédéraux de bénéficier d'une accessibilité plus importante aux transports en commun. La Figure 2 montre cette différence d'accessibilité : plus d'un tiers des fonctionnaires fédéraux travaillent dans une zone très accessible (Bruxelles et le centre d'Anvers), contre seulement 14 % pour l'ensemble des travailleurs. On remarque toutefois qu'il reste un nombre non négligeable de sites fédéraux peu accessibles en transport en commun. Cela concerne, pour la première catégorie (score 1), à plus de 95 % des travailleurs du SPF Finances et de la Défense.

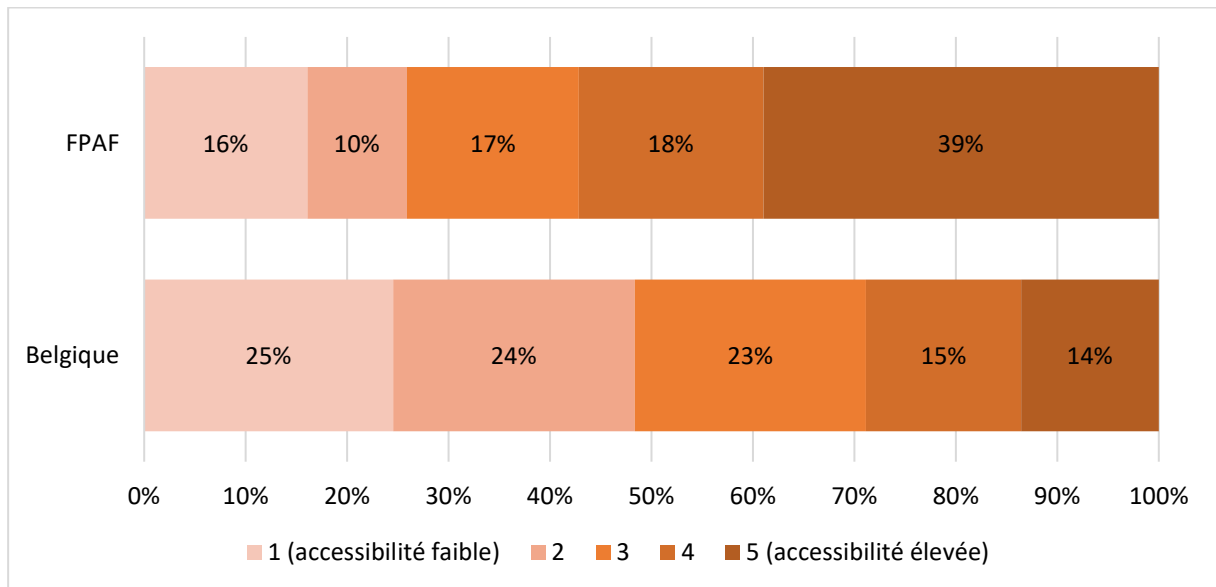


FIGURE 2 ACCESSIBILITÉ DES TRANSPORTS EN COMMUN⁵, EN % DU NOMBRE DE TRAVAILLEURS (NOTE SUR 5)

⁵ Voir aussi le rapport sur les résultats du diagnostic fédéral

LA MOBILITÉ DES FONCTIONNAIRES FÉDÉRAUX

La Figure 3 représente la répartition modale⁶ au niveau belge, et pour la fonction publique fédérale. La particularité la plus importante de la mobilité des fonctionnaires fédéraux est l'utilisation du train, par plus d'un tiers d'entre eux (contre 8 % au niveau belge). En conséquence, l'utilisation de la voiture est bien moins présente (42 % contre 66 %). La pratique du vélo est quant à elle légèrement inférieure (10 % contre 14,5 %).

	Voiture	Covoiturage	Moto	Train	MTB	TCE ⁷	Vélo	Marche
FPAF	41,8%	2,6%	0,8%	35,3%	8,1%	0,1%	10,0%	1,3%
Belgique	66,1%	1,7%	0,8%	8,2%	6,0%	0,5%	14,5%	2,1%

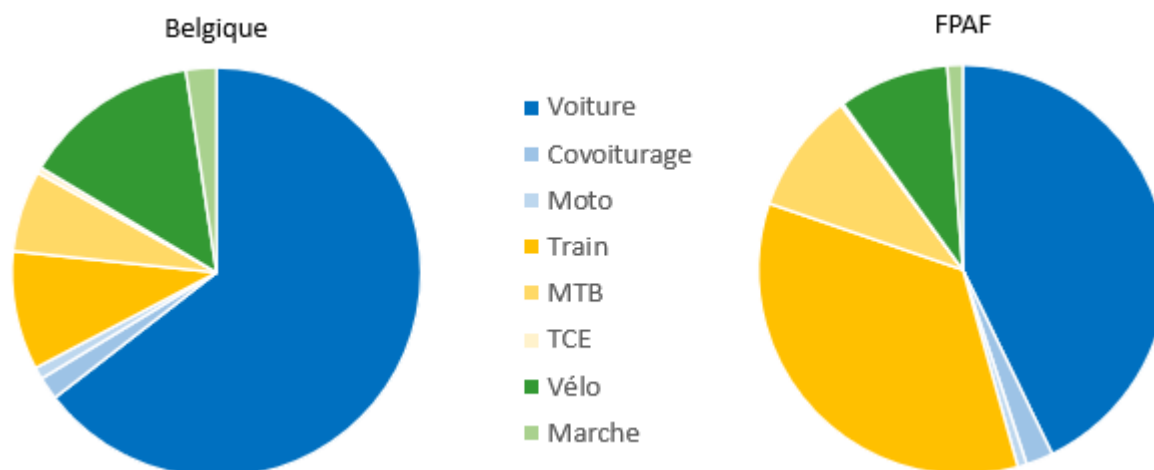


FIGURE 3 MODE DE DÉPLACEMENT DOMICILE-TRAVAIL PRINCIPAL

La Figure 4 compare les répartitions modales belges et de l'administration fédérale, par région du lieu de travail. Au-delà des différences bien connues entre les pratiques de mobilité dans les trois régions, on y observe que l'utilisation du train est plus importante chez les fonctionnaires fédéraux dans les trois régions. Quant au vélo, le découpage par région permet de nuancer la différence observée au niveau belge. Sa pratique est environ la même chez les fonctionnaires fédéraux que chez l'ensemble des travailleurs en Flandre, légèrement moins importante à Bruxelles (l'effet de la distance jouant ici certainement) et même plus importante en Wallonie.

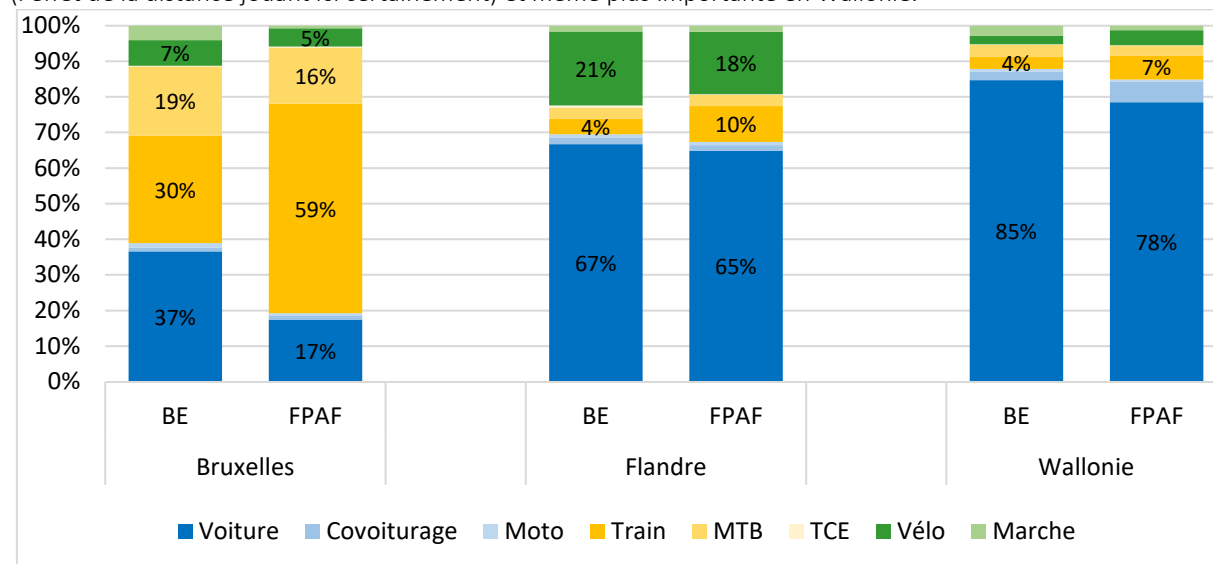


FIGURE 4 MODE DE DÉPLACEMENT DOMICILE-TRAVAIL PRINCIPAL PAR RÉGION (LIEU DE TRAVAIL)

⁶ C'est le mode principal qui est considéré, c'est-à-dire, pour chaque travailleur, le mode choisi le plus fréquemment pour parcourir la plus grande distance entre le domicile et le lieu de travail.

⁷ Transport collectif (minibus, autobus, autocar) organisé par l'employeur

Ces différences sont à mettre en relation avec les caractéristiques étudiées précédemment. L'utilisation du train bénéficie chez les fonctionnaires fédéraux de la proximité, pour beaucoup d'entre eux, de (grandes) gares ferroviaires. La pratique des modes actifs pâtit quant à elle des distances domicile-travail plus élevées. Le chapitre suivant permet d'affiner cette analyse.

ANALYSES

La Figure 5 montre la répartition modale par classe de distance. On peut y observer qu'une fois le facteur distance pris en compte, la part du vélo, et plus généralement des modes actifs, est assez similaire chez les fonctionnaires fédéraux que chez l'ensemble des travailleurs. Elle est seulement légèrement plus faible pour les petites distances (moins de 5 kilomètres), où les modes actifs sont en concurrence avec les métros, trams et bus.

De plus, la part d'utilisateurs du train est toujours beaucoup plus grande chez les fonctionnaires fédéraux, quelle que soit la catégorie de distance considérée.

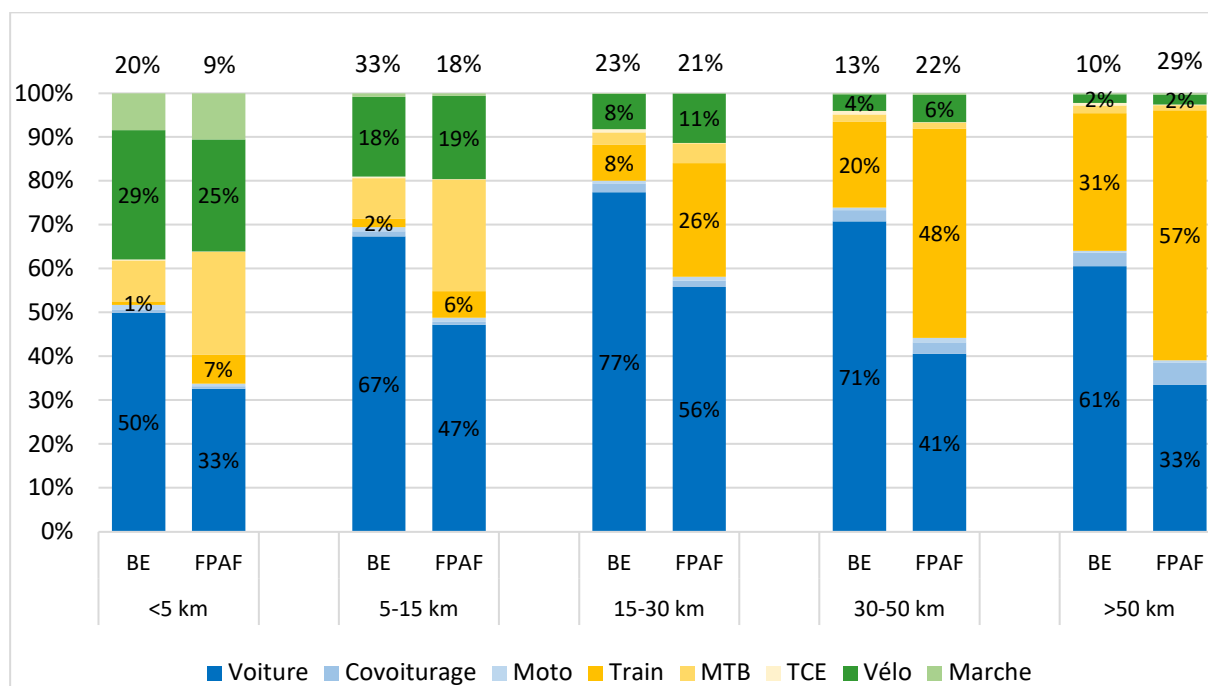


FIGURE 5 MODE DE DÉPLACEMENT DOMICILE-TRAVAIL PRINCIPAL PAR CLASSE DE DISTANCE (LES POURCENTAGES AU-DESSUS REPRÉSENTENT LA PART DES TRAVAILLEURS DE CHAQUE CLASSE)

La Figure 6 fait le même exercice pour l'accessibilité des transports en commun du lieu de travail. On constate que l'utilisation du train est plus forte chez les fonctionnaires fédéraux pour tous les niveaux d'accessibilité. On observe également un plus grand nombre de covoitureurs dans l'administration fédérale aux niveaux 1 et 2, auxquels la part modale des transports publics ne peut rester que marginale vu le peu de connexions disponibles.

Si au niveau le plus accessible, qui regroupe plus d'un tiers des fonctionnaires fédéraux, l'utilisation de la voiture dépasse à peine les 10 %, le pourcentage d'automobiliste atteint déjà les 50 % au niveau 4 et 65 % au niveau 3. On peut supposer qu'il y a ici une marge de progression. Ce sont en effet des lieux de travail situés à des endroits accessibles en transport en commun, mais pas nécessairement facilement depuis chaque domicile.

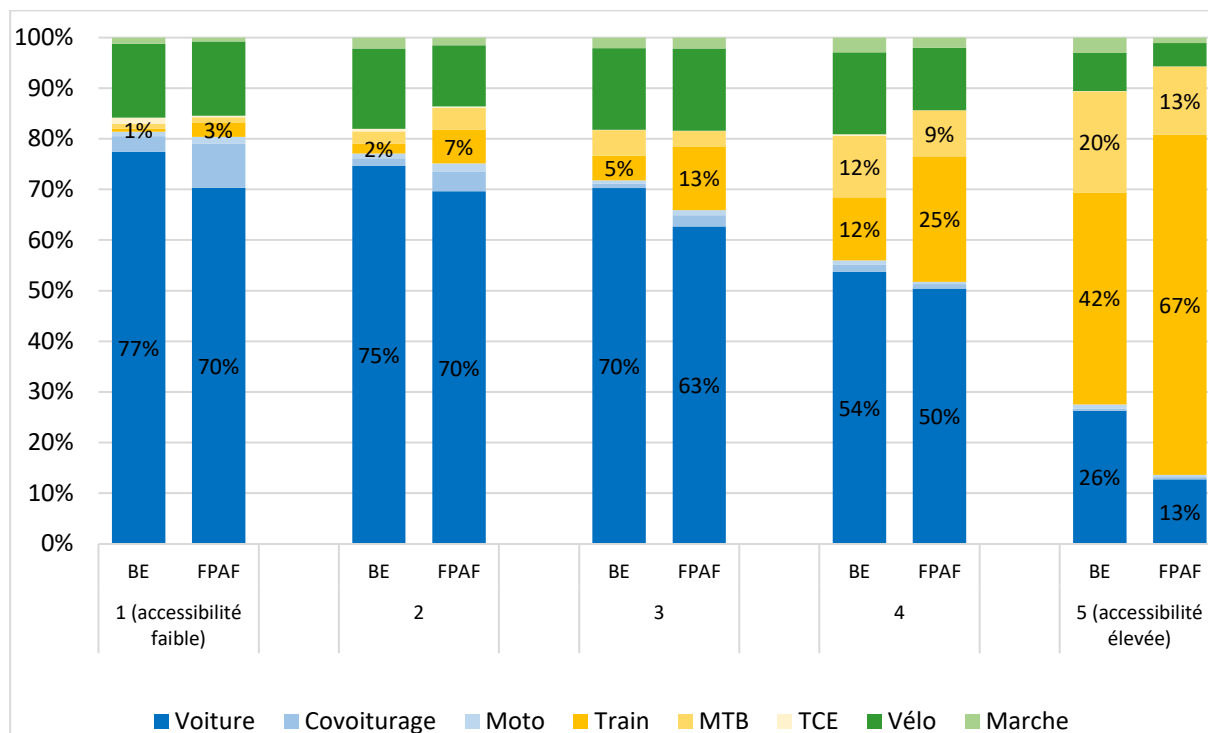


FIGURE 6 MODE DE DÉPLACEMENT DOMICILE-TRAVAIL PRINCIPAL SELON L'ACCESSIBILITÉ EN TRANSPORTS EN COMMUN

CONCLUSION

Les déplacements domicile-travail des fonctionnaires fédéraux sont caractérisés par une domination moins forte de la voiture (42 % contre 66 % pour l'ensemble des employeurs), **au profit principalement du train** (35 % contre 8 %). Ces différences s'expliquent en partie par la situation des sites de l'administration fédérale, plus souvent situés dans les villes, plus facilement accessibles en transport public et plus difficilement en voiture.

L'utilisation du vélo comme mode principal dans la fonction publique fédérale est certes moins importante (10 % contre 14,5 %), mais cette différence s'estompe si on considère les résultats par région, ou par classe de distance. La pratique du vélo pâtit en effet de distances domicile-travail plus importantes (39 kilomètres en moyenne contre 21 km pour tous les employeurs), qui limitent son potentiel.

Ces distances domicile-travail plus grandes, en plus de la meilleure localisation des administrations fédérales, profitent au train. On constate toutefois que, quel que soit l'angle d'analyse, et même à niveau d'accessibilité égal, **un fonctionnaire fédéral a beaucoup plus tendance à se rendre à son travail en train qu'un autre travailleur.**



SERVICE PUBLIC FÉDÉRAL
MOBILITÉ ET TRANSPORTS

www.mobilit.belgium.be



Numéro de dépôt (D/2023/13.831/4)

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