SERVICE PUBLIC FÉDÉRAL
MOBILITÉ ET TRANSPORTS

ENQUÊTE FÉDÉRALE SUR LES DÉPLACEMENTS DOMICILE-TRAVAIL 2021 – 2022

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/2023/13.831/1 - Février 2023

TABLE DES MATIERES

I. Contexte et organisation du diagnostic 2
1. Objectifs du diagnostic 2
2. Organisation de l'enquête 3
3. Collaboration 7
4. Interprétation des données 7
5. Nombre d'unités d'établissement et de travailleurs 8
II. Les déplacements domicile-travail 9
1. Selon le lieu de travail 9
2. Selon le degré d'urbanisation 21
3. Selon l'accessibilité aux transports en commun 24
4. Selon les distances domicile-travail 27
5. Selon le secteur d'activité 30
6. Selon le genre 32
7. Selon le domicile 33
III. Problèmes de mobilité 36
IV. Politique de mobilité des employeurs 43
1. Mesures prises par les employeurs 43
2. Gestion des horaires et télétravail 53
V. Executive summary 58
l'utilisation du vélo explose dans L'ensemble du pays 59
L'impact de la crise sanitaire de la COVID-19 est perceptible à différents niveaux 59
Les employeurs continuent de prendre DE plus en plus de mesures 60
VI. Les déplacements domicile-travail en un coup d'oeil 61

I. CONTEXTE ET ORGANISATION DU DIAGNOSTIC

1. OBJECTIFS DU DIAGNOSTIC

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 personnes. Le questionnaire utilisé pour le diagnostic est notamment soumis à l'avis des partenaires sociaux du Conseil central de l'économie et du Conseil national du travail.

L'objectif du diagnostic est double. D'une part, il permet de recueillir des données sur les déplacements domicile-travail dans toute la Belgique, et sur les politiques de mobilité que les entreprises mettent en œuvre. Le SPF Mobilité et Transports s'efforce d'établir un diagnostic aussi complet que possible de la mobilité des travailleurs en Belgique et de créer un outil pour de nombreux acteurs de la mobilité (autorités, consultants, universités, etc.).

D'autre part, l'objectif est de faire des déplacements domicile-travail un sujet de discussion au sein des entreprises et d'encourager les employeurs à prendre des mesures favorisant une mobilité plus durable.

INTÉRÊT DES STATISTIQUES

Ce diagnostic permet au SPF Mobilité et Transports de recueillir un **grand nombre de données relatives aux déplacements domicile-travail**. Ces données sont non seulement importantes en tant que source de données pour le SPF Mobilité et Transports lui-même, mais elles sont mises à la disposition des organisations, des institutions publiques, des universités, des bureaux d'étude et des personnes intéressées par la mobilité.

Les données recueillies sont très précises puisque toutes les entreprises et institutions publiques de plus de 100 personnes sont tenues de répondre à l'enquête. Elles permettent de réaliser des analyses de mobilité dans des zones géographiques relativement petites (par exemple au niveau communal, par zone industrielle...), alors que de telles analyses sont difficiles à obtenir par des enquêtes nationales classiques. Le fait que le diagnostic soit réalisé régulièrement depuis 2005 permet de se faire une bonne idée de l'évolution des déplacements domicile-travail.

En outre, le diagnostic ne se limite pas à la collecte d'informations sur la façon dont les personnes se déplacent. Il permet également de relier ces informations aux **politiques de mobilité des entreprises et des institutions** et de mettre en évidence les éventuels problèmes de mobilité rencontrés par les employeurs ou les travailleurs.

INCITATION DES ENTREPRISES ET DIALOGUE SUR LA MOBILITÉ AU SEIN DE L'ENTREPRISE

Faire réaliser par les entreprises et les institutions publiques un diagnostic des déplacements de leurs travailleurs a également pour but de les encourager et les aider à mettre en œuvre des mesures favorisant l'utilisation de **modes de déplacement durables**.

C'est dans cette optique que la **loi-programme du 8 avril 2003** a modifié l'article 15 de la loi du 20 septembre 1948 portant organisation de l'économie, imposant ainsi aux employeurs de fournir l'état des déplacements domicile-travail au conseil d'entreprise dans le secteur privé ou au comité de concertation dans les services publics (ou à la délégation syndicale à défaut de ceux-ci).

Dans la pratique, les employeurs fournissent le questionnaire rempli au conseil d'entreprise ou au comité de concertation. Ce conseil ou comité dispose ensuite de deux mois pour rendre un **avis** sur les données reçues. L'employeur peut ensuite envoyer officiellement les données remplies via l'application en ligne du SPF Mobilité et Transports. L'étape de l'avis offre également l'opportunité d'un dialogue constructif entre l'employeur et les membres de son personnel sur la mobilité dans et autour de l'entreprise.

La présence d'un coordinateur mobilité (mobility manager) est un atout important pour l'organisation du diagnostic fédéral au sein d'une entreprise, non seulement pour analyser et aborder les problèmes de mobilité, mais aussi pour encourager les échanges de vues entre les employeurs et leurs travailleurs et stimuler le processus.

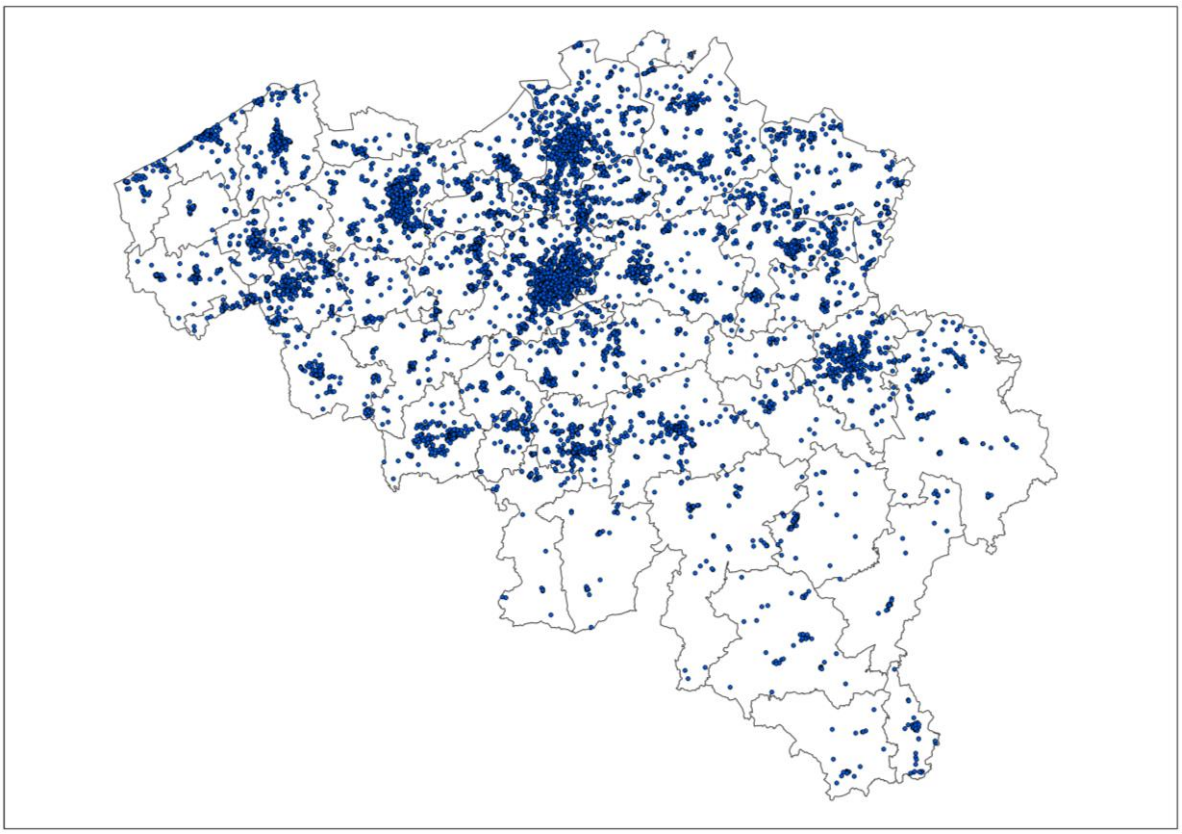


FIGURE 1: UNITÉS D'ÉTABLISSEMENT PARTICIPANT AU DIAGNOSTIC SUR LES DÉPLACEMENTS DOMICILE-TRAVAIL

2. ORGANISATION DE L'ENQUÊTE

PARTICIPATION AU DIAGNOSTIC

Pour vérifier qu'une entreprise ou institution est soumise à l'obligation de remplir l'enquête et qu'elle occupe au total **plus de 100 travailleurs**, le calcul est réalisé de la même manière que lors des élections sociales.

Le SPF Mobilité et Transports s'appuie sur les données de la Banque-Carrefour des Entreprises (BCE). Chaque entreprise et chaque unité d'établissement est ainsi identifiée par un numéro unique. Sur base des données de l'Office national de sécurité sociale (déclarations trimestrielles

des entreprises), les employeurs qui occupent plus de 100 travailleurs sont dès lors invités à participer à l'enquête.

Chaque employeur concerné remplit un questionnaire pour **chacune de ses unités d'établissement où 30 travailleurs se rendent au moins deux jours par semaine.** Cette limite était auparavant fixée à « la moitié des jours ». De plus, vu la crise sanitaire, il a été décidé que cette limite de deux jours concerne pour cette édition les déplacements **en temps normal (sans impact de la crise)**. Ceci permet de comparer les résultats de l'enquête 2021 avec ceux des précédentes éditions.

IMPACT DE LA CRISE SANITAIRE DE LA COVID-19

Suite à la crise sanitaire mondiale de la COVID-19, le rythme triennal des éditions du diagnostic a été interrompu. Alors que la sixième édition devait normalement débuter à la fin du mois de juin 2020, l'enquête auprès des employeurs - et par extension de leurs travailleurs - **a été reportée d'un an**, afin de revenir au plus près d'une situation 'normale' dans les habitudes de déplacement.

En accord avec le Conseil national du travail et le Conseil central de l'économie, il a été décidé qu'il était opportun, d'une part, de faire débuter la sixième édition du diagnostic à la date officielle du 30 juin (2021) mais, d'autre part, d'inciter les entreprises à **ne remplir l'enquête qu'après l'été**, au moment où la situation sanitaire allait entrer dans une nouvelle phase caractérisée par **le télétravail non obligatoire**.

L'enquête est réalisée sur une période de sept mois : cinq mois pour collecter et remplir les données et deux mois pour présenter les résultats à la concertation sociale de l'entreprise ou de l'institution. Compte tenu du timing plus serré, un mois supplémentaire a été accordé après le 31 janvier 2022 à tous les employeurs et même un peu plus si cela s'avérait nécessaire.

La crise sanitaire a également amené le SPF Mobilité à **modifier le questionnaire** pour prendre en compte la situation particulière dans laquelle de nombreux travailleurs se trouveraient encore au moment de l'enquête.

- Une option « **pas de déplacement en raison de la crise sanitaire** » a été ajoutée à la liste des modes. Elle permet de prendre en compte les travailleurs qui sont habituellement concernés par le diagnostic, même si, au moment de l'enquête 2021, ils ne se déplaçaient pas, ou pas souvent, vers leur lieu de travail. Les employeurs étaient toutefois **amenés à considérer la situation la plus normale possible**.
- La partie sur le **télétravail** a intégré exceptionnellement les travailleurs qui faisaient quatre ou cinq jours de télétravail par semaine en raison de la crise au moment de l'enquête. Cette partie devait être remplie **sur base de la situation au moment de l'enquête**, avec l'impact de la situation sanitaire.

L'interprétation des règles a pu être légèrement différente d'un employeur à l'autre, dépendant notamment de leur manière de collecter les données. Un travailleur se déplaçant habituellement vers son lieu de travail, mais étant en télétravail permanent au moment de la crise, pouvait être repris dans la catégorie « pas de déplacement ». Ou il pouvait également se voir attribuer son mode de déplacement habituel. Cette deuxième option permet de mieux comparer l'évolution des parts modales.

L'option « pas de déplacement » a finalement été peu utilisée (2,8 % de l'ensemble des travailleurs concernés par l'enquête), en partie car au moment de l'enquête, le télétravail contraint par la crise avait diminué, et en partie car les employeurs ont souvent renseigné le mode habituel de ces travailleurs.

COMMUNICATION

Afin d'informer au mieux l'employeur avant et pendant le déroulement du diagnostic et de lui répondre en cas de questions, plusieurs outils sont disponibles :

- Une première invitation électronique a été envoyée en juin 2021 concernant le début du diagnostic. La **campagne complète de communication par courrier et par e-mail** a débuté en septembre 2021. En plus de la lettre d'invitation, les employeurs ont reçu un **dépliant explicatif sur l'enquête**. Un dernier courriel de rappel a été envoyé en janvier 2022.
- Un **webinaire** a été organisé le mardi 29 juin 2021 en collaboration avec les organisations patronales FEB, VOKA, UWE et BECI. Les étapes à suivre dans l'application en ligne ont été parcourues et expliquées. Les entreprises et institutions participantes ont pu poser des questions spécifiques.
- Le **site web du** SPF Mobilité et Transports contient :
    - le **lien** vers l'**application en ligne** avec le manuel y afférent ;
    - le fichier PDF du **questionnaire** papier **;**
    - une **page FAQ** détaillée où la plupart des questions relatives au remplissage du formulaire d'enquête sont traitées ;
    - le lien vers l'**enregistrement** du **webinaire** ;
    - les **rapports finaux** des différentes éditions ;
    - les numéros de contact et les adresses e-mail si une **aide** supplémentaire est requise.
- Le **helpdesk Eranova (SMALS)** assiste le SPF depuis le début de l'enquête en 2005 en fournissant des informations et des explications aux entreprises et institutions, tant par téléphone que par e-mail.
- Le service Études et Enquêtes, responsable du diagnostic, répond aux questions et demandes techniques supplémentaires via l'**adresse e-mail** enquetewwv@mobilit.fgov.be
- Un **rapport personnalisé** actualisé **par unité d'établissement** est disponible en ligne pour l'employeur après avoir rempli le formulaire d'enquête. Pour chaque unité d'établissement complétée, l'employeur reçoit un lien vers une vue plus détaillée des résultats comprenant des graphiques supplémentaires, une carte combinant la provenance des travailleurs avec leur principal mode de déplacement et l'évolution des résultats de l'unité d'établissement au cours des différentes éditions du diagnostic.

QUESTIONNAIRE

À chaque édition, le **SPF Mobilité et Transports consulte ses différents partenaires** afin d'améliorer le questionnaire. Celui-ci se doit d'être complet, mais également suffisamment clair pour que les réponses collectées soient le plus correctes possible. Toutefois, les changements apportés ne peuvent pas être trop importants afin de permettre une comparaison des données recueillies avec celles des enquêtes précédentes.

Sur base notamment des avis du 11 mai 2021 du Conseil central de l'économie et du Conseil national du travail (Avis CCE 2021-1340, CO 1000, CNT Avis 2.217), **les adaptations suivantes ont été apportées au questionnaire de 2021.** Certaines adaptations ont été apportées uniquement en raison de la crise sanitaire.

Partie 1, Identification de l'unité d'établissement et répartition globale des travailleurs :

- Clarification des définitions des catégories B' et C dans la cadre relatif aux renseignements complémentaires.

Partie 2, Organisation du temps de travail :

- Clarification de la définition de la notion de « jour de télétravail » et du fait de se déplacer en heures de pointe ou en dehors.

Partie 3, Mode de déplacement des travailleurs :

- Adaptation de la définition de mode de déplacement principal pour les déplacements domicile-travail en raison de la crise sanitaire : « moyen de déplacement avec lequel est parcourue la plus grande distance entre le domicile et le lieu de travail la plus grande partie de l'année » devient « mode de déplacement choisi le plus fréquemment pour parcourir la plus grande distance entre le domicile et le lieu de travail ».
- Adaptation de la notion « Pas de mode de déplacement en raison de la crise sanitaire ».

Partie 4, Accessibilité de l'unité d'établissement et problèmes de mobilité :

- En haut de la partie 4, comme en haut de la partie 3, il est fait mention de la possibilité de sonder le personnel en ligne offerte par le SPF Mobilité et Transports dans l'application, ce qui peut faciliter l'enquête.
- Adaptation de l'énoncé du problème : « Il y a des problèmes de retard dans les transports en commun » devient « Il y a des problèmes de fiabilité de l'offre de transports en commun ».
- Reformulation des énoncés du problème dans le cadre « Accessibilité » en des énoncés neutres : « L'accessibilité de l'unité d'établissement en voiture / en transports en commun / à vélo / à pied ».
- Les possibilités de réponse pour indiquer les problèmes de mobilité et d'accessibilité sont notées sur une échelle de 0 à 5 plutôt que par « Oui » ou « Non ».

Partie 5, Politique de mobilité de l'employeur :

- Dans la rubrique « Alternatives aux véhicules de société », la mesure « Budget mobilité (cash for car) tel que prévu dans la loi du 30 mars 2018 » a été supprimée à la suite de son annulation par la Cour constitutionnelle.
- Le mot « Plan » est remplacé par le mot « Planifié » dans les tableaux.

APPLICATION

Depuis 2017, le questionnaire doit être rempli obligatoirement via une **application internet, qui est le formulaire en ligne pour l'employeur**.

Grâce à l'application développée par le service TIC du SPF Mobilité et Transports, presque toutes les enquêtes ont pu être encodées par voie électronique. L'application, outre le fait d'éviter un fastidieux encodage de données, offre de **nombreux avantages** :

- Chaque employeur se connecte à l'application via le portail de la sécurité sociale, ce qui lui évite de devoir utiliser un code d'accès supplémentaire.
- L'application a un lien direct avec la base de données de la Banque-Carrefour des Entreprises (BCE). Cela permet à tout employeur d'utiliser les données à jour de la BCE, notamment la liste des unités d'établissement.
- Les employeurs ont la possibilité de faire remplir l'enquête par leur secrétariat social.
- Le fait d'utiliser une application Internet permet de corriger directement les oublis et certaines erreurs d'encodage.

L'interface de l'application a été refaite et distingue désormais clairement deux étapes : la détermination du nombre de travailleurs de l'unité (permettant de savoir si un diagnostic doit être réalisé ou pas, avec la limite de 30 travailleurs), et le formulaire proprement dit. Cette clarification a amené les employeurs à moins compléter de formulaires (non obligatoires) pour

les unités de moins de 30 personnes. Ceci a un impact sur le nombre d'unités pour lesquelles un diagnostic a été réalisé, mais n'a pratiquement pas d'impact sur le nombre de travailleurs concernés.

Souvent, le plus difficile pour les employeurs est de **récolter les informations nécessaires sur leurs travailleurs**. Nombre d'employeurs se basent sur des données conservées par leur service du personnel, qui renseignent par exemple le nombre d'abonnements pour les transports en commun fournis, ou le nombre d'indemnités vélo. Dans ce cas, il suffit à l'employeur d'utiliser les bases de données existantes pour obtenir des données en une fois pour l'ensemble de ses travailleurs.

Mais si le service du personnel ne possède pas ces données, l'employeur doit procéder à une **enquête interne auprès de ses travailleurs**. Pour aider les employeurs à organiser une enquête au sein d'une unité d'établissement, **une petite application spécifique pour les enquêtes auprès des travailleurs a été intégrée au formulaire en ligne de l'employeur**. Grâce à cette application, les données collectées sont automatiquement regroupées dans le formulaire de l'employeur. Cela lui permet de remplir le questionnaire sans avoir à effectuer lui-même les calculs nécessaires. Les données doivent être représentatives et complétées pour au moins 40 % des travailleurs.

24 % des unités d'établissement qui ont soumis une enquête au SPF Mobilité et Transports (et non via Bruxelles Environnement pour l'obligation de plan de déplacements d'entreprise) ont utilisé la consultation des travailleurs. Le taux de réponse parmi ces unités est de 49 %.

3. COLLABORATION

Avant tout lancement d'une nouvelle édition du diagnostic, le SPF Mobilité et Transports consulte systématiquement les partenaires suivants.

Le Conseil national du travail et le Conseil central de l'économie ont remis au SPF Mobilité et Transports les avis officiels des partenaires sociaux concernant les adaptations au questionnaire, sur base des travaux de la sous-commission mixte Mobilité « Déplacements domicile-travail – Enquête fédérale » (voir la section Questionnaire). Le SPF assiste à son tour aux séances de la sous-commission mixte afin de lui rendre compte des évolutions, des adaptations, ainsi que des résultats en fin d'enquête.

En Région de Bruxelles-Capitale, les employeurs comptant plus de 100 travailleurs sont tenus d'établir un plan de déplacements d'entreprise, qui contient les mêmes questions que le diagnostic fédéral mais approfondit encore certains sujets. Afin d'éviter un travail administratif supplémentaire aux employeurs soumis à la fois aux **obligations fédérales** et **bruxelloises**, un accord avec **Bruxelles Environnement** est en place depuis 2011. Pour autant qu'ils signalent que l'avis du conseil d'entreprise ou du comité de concertation a été demandé, ils ne doivent remplir qu'un seul formulaire.

4. INTERPRÉTATION DES DONNÉES

Bien que le nombre de données recueillies (plus de 1,6 million de travailleurs) soit important, les résultats ne peuvent pas tous être extrapolés à l'ensemble des travailleurs belges.

Les entreprises de plus de 100 personnes ne sont pas forcément représentatives de l'ensemble des entreprises belges. La part d'entreprises de grande taille est ainsi plus élevée dans les villes, et de plus, les distances domicile-travail y sont en moyenne plus élevées.

De même, il est clair que le sud du pays comporte plus de petites et moyennes entreprises, ce qui implique que cette zone est moins représentée dans le diagnostic.

Il faut aussi tenir compte du fait que les travailleurs ne passant pas régulièrement sur le site de l'unité d'établissement (moins de deux fois par semaine dans des conditions normales) ne sont pas comptabilisés dans l'enquête (ouvriers du bâtiment, personnes travaillant dans le domaine des titres-services, représentants, etc.)

La crise sanitaire a évidemment eu une influence sur les résultats de cette édition. D'abord par les modifications de comportements de mobilité, mais aussi suite à l'impact que la crise a eu sur l'organisation de l'enquête même. Pendant la période à laquelle ont été récoltées les données (de septembre 2021 à février 2022), de nombreux travailleurs étaient en effet encore en permanence en télétravail. C'est le plus souvent leur mode de déplacement « en temps normal » qui a alors été pris en compte par les employeurs, mais on ne peut pas complètement dissocier l'influence de changements pérennes dans les comportements, de l'influence de la situation sanitaire sur l'organisation de l'enquête. Il convient donc de rester prudent sur l'interprétation de certaines évolutions.

5. NOMBRE D'UNITÉS D'ÉTABLISSEMENT ET DE TRAVAILLEURS

Le **nombre d'enquêtes complétées** s'élève à **9.731** au total (pour **3.598 employeurs différents**). **Le nombre de travailleurs** concernés dépasse 1,6 million (plus précisément **1.623.689**), ce qui représente environ un tiers de la population active belge.

L'enquête n'est obligatoire que pour les unités où travaillent au moins 30 travailleurs. À la suite de la refonte de l'interface de l'application, beaucoup moins de formulaires ont été remplis pour les unités de moins de 30 travailleurs[1]. Ceci a eu un impact sur le nombre total de formulaires reçus, mais pas sur le nombre de travailleurs concernés, qui a augmenté de 6% depuis l'édition 2017.

Le tableau 1 montre le nombre d'unités d'établissement qui ont participé aux différentes éditions de l'enquête, le nombre d'unités d'établissement comptant plus de 30 travailleurs se déplaçant vers leur lieu de travail ainsi que le nombre total de travailleurs concernés.

	2005	2008	2011	2014	2017	2021
Nombre d'unités d'établissement	8.745	9.712	10.071	10.734	11.536	9.731
Nombre d'unités d'établissement (≥ 30 travailleurs)	7.455	7.871	8.719	8.774	8.833	8.891
Nombre de travailleurs	1.359.908	1.438.227	1.491.968	1.530.271	1.533.428	1.623.689

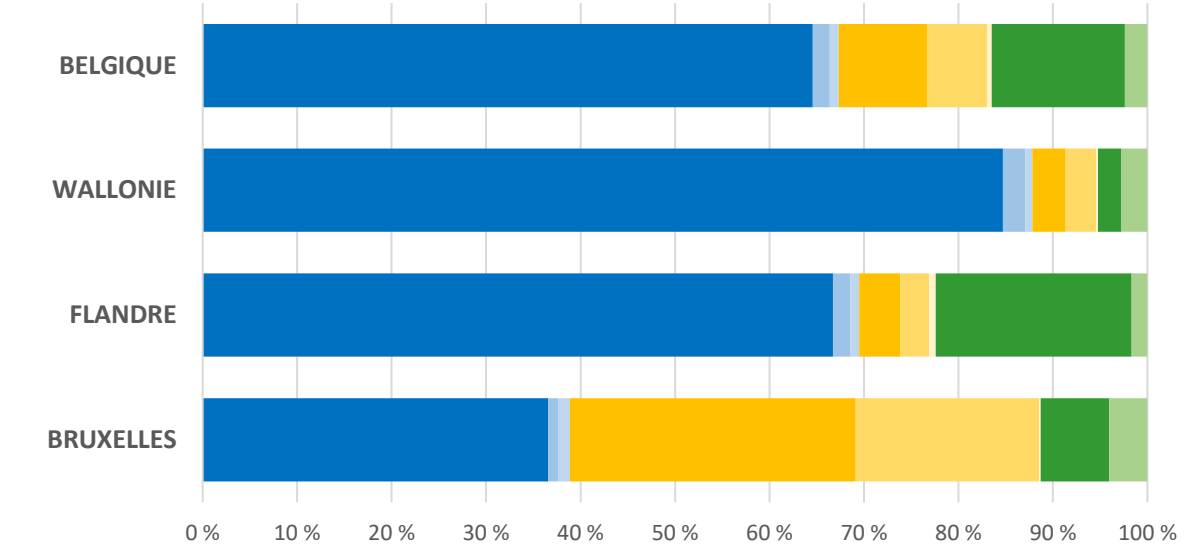
TABLEAU 1 : NOMBRE D'UNITÉS D'ÉTABLISSEMENT AYANT PARTICIPÉ À L'ENQUÊTE

Un petit nombre de travailleurs (2,8 %) ont été repris dans la catégorie « pas de déplacements » par les employeurs. Par souci de lisibilité et pour faciliter les comparaisons, les résultats présentés dans ce rapport ne les prennent pas en compte. En particulier, la répartition des modes de déplacements est calculée sur l'ensemble des travailleurs dont on connait le mode de déplacement principal.

[1] L'enquête n'a jamais été obligatoire pour les unités de moins de 30 personnes. Cependant, l'utilisateur de l'application est depuis cette édition averti clairement de ce caractère facultatif.

II. LES DÉPLACEMENTS DOMICILE-TRAVAIL

1. SELON LE LIEU DE TRAVAIL



	BRUXELLES	FLANDRE	WALLONIE	BELGIQUE
Voiture	36,6 %	66,7 %	84,7 %	64,6 %
Covoiturage	1,1 %	1,8 %	2,4 %	1,8 %
Moto	1,2 %	0,9 %	0,7 %	0,9 %
Train	30,2 %	4,3 %	3,5 %	9,4 %
Métro, tram, bus	19,4 %	3,1 %	3,2 %	6,4 %
TCE	0,2 %	0,7 %	0,2 %	0,5 %
Vélo	7,2 %	20,8 %	2,4 %	14,1 %
Marche	4,1 %	1,7 %	2,8 %	2,4 %

TABLEAU 2 : RÉPARTITION MODALE SELON LE LIEU DE TRAVAIL[2]

Le tableau 2 montre **la répartition modale des déplacements domicile-travail en 2021**. Il s'agit des résultats selon le mode de déplacement principal, c'est-à-dire celui choisi le plus fréquemment pour parcourir la plus grande distance entre le domicile et le lieu de travail. Le premier diagnostic date de 2005. On peut observer l'évolution de la répartition modale sur l'ensemble des 16 années (2005-2021) ainsi que sur les dernières années (2017-2021) dans le tableau 3.

Hormis les résultats indiqués dans la dernière partie du présent chapitre (selon le domicile), **tous les chiffres sont calculés sur base du lieu de travail**. Cela signifie par exemple que, pour la répartition modale à Bruxelles, il s'agit des modes utilisés par les personnes travaillant à Bruxelles, quel que soit le lieu de leur domicile.

[2] TCE signifie (ici et dans la suite du rapport) les transports collectifs organisés par l'employeur.

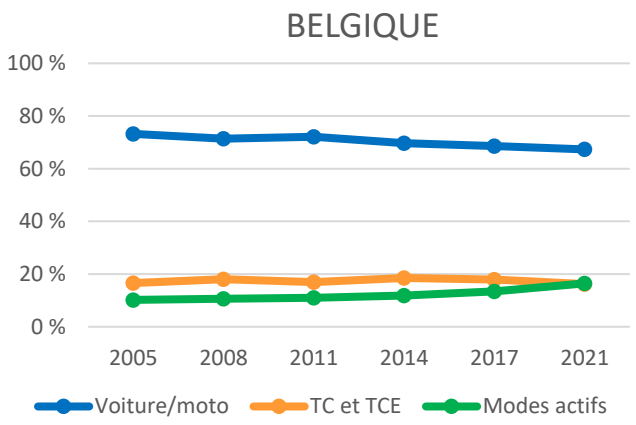
Mode de déplacement	BELGIQUE					BRUXELLES				
	2005	2017	2021	'05 -'21	'17-'21	2005	2017	2021	'05-'21	'17-'21
Voiture (seul)	66,8 %	65,0 %	**64,6 %**	-3,3 %	-0,6 %	45,1 %	36,2 %	**36,6 %**	-18,9 %	+1,2 %
Covoiturage	4,7 %	2,5 %	**1,8 %**	-61,1 %	-27,1 %	2,5 %	1,4 %	**1,1 %**	-54,6 %	-17,8 %
Moto	1,7 %	1,2 %	**0,9 %**	-46,5 %	-18,9 %	0,8 %	1,3 %	**1,2 %**	+53,4 %	-10,0 %
Train	9,5 %	10,6 %	**9,4 %**	-1,2 %	-11,5 %	32,2 %	34,0 %	**30,2 %**	-6,2 %	-11,0 %
Métro, tram, bus	5,9 %	6,8 %	**6,4 %**	+7,8 %	-6,1 %	15,0 %	19,1 %	**19,4 %**	+29,8 %	+1,8 %
TCE	1,2 %	0,6 %	**0,5 %**	-60,1 %	-15,5 %	0,7 %	0,2 %	**0,2 %**	-72,7 %	-11,2 %
Vélo	7,8 %	11,1 %	**14,1 %**	+80,3%	+26,3%	1,2 %	4,4 %	**7,2 %**	+493,8%	+65,5%
Marche	2,4 %	2,3 %	**2,4 %**	-0,5 %	+3,1 %	2,6 %	3,5 %	**4,1 %**	+59,2 %	+14,5%

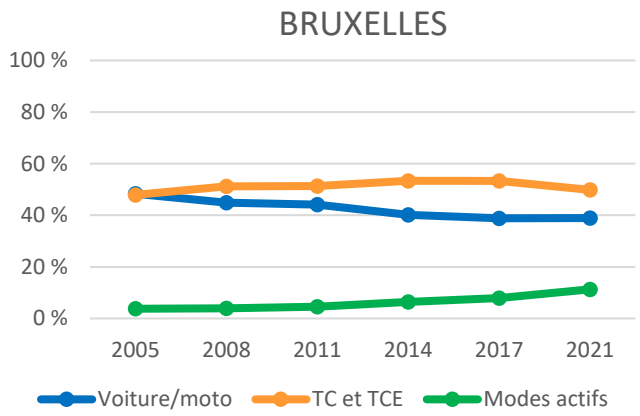
Mode de déplacement	FLANDRE					WALLONIE				
	2005	2017	2021	'05-'21	'17-'21	2005	2017	2021	'05-'21	'17-'21
Voiture (seul)	68,7 %	67,6 %	**66,7 %**	-2,9 %	-1,3 %	80,4 %	83,3 %	**84,7 %**	+5,4 %	+1,7 %
Covoiturage	5,2 %	2,6 %	**1,8 %**	-64,4 %	-30,1 %	5,2 %	3,1 %	**2,4 %**	-54,0 %	-23,0 %
Moto	2,2 %	1,2 %	**0,9 %**	-57,4 %	-24,0 %	1,5 %	0,9 %	**0,7 %**	-49,4 %	-13,0 %
Train	4,1 %	5,2 %	**4,3 %**	+6,3 %	-17,2 %	4,4 %	4,0 %	**3,5 %**	-19,9 %	-11,9 %
Métro, tram, bus	3,9 %	3,7 %	**3,1 %**	-21,1 %	-17,9 %	3,6 %	4,1 %	**3,2 %**	-10,7 %	-20,5 %
TCE	1,6 %	0,8 %	**0,7 %**	-57,6 %	-14,8 %	0,5 %	0,2 %	**0,2 %**	-62,2 %	-25,1 %
Vélo	12,3 %	17,0 %	**20,8 %**	+68,6%	+21,9%	1,3 %	1,6 %	**2,4 %**	+88,1 %	+49,7%
Marche	2,1 %	1,7 %	**1,7 %**	-19,3 %	-3,1 %	3,2 %	2,8 %	**2,8 %**	-12,3 %	-0,7 %

TABLEAU 3 : ÉVOLUTION DE LA RÉPARTITION MODALE EN BELGIQUE ET SELON LES RÉGIONS

Les graphiques ci-dessous montrent l'évolution de la répartition modale au fil des éditions du diagnostic fédéral. Les modes de déplacement sont regroupés en trois catégories : les **modes privés motorisés** (voiture seul, covoiturage et moto), les **transports en commun** (transports en commun publics et transports collectifs organisés par l'employeur) et les **modes actifs** (vélo et marche).

Sur une période de 16 ans, on constate que la part des modes actifs ne cesse d'augmenter, que celle des transports en commun ne fluctue guère et que celle des modes privés motorisés diminue légèrement édition après édition.





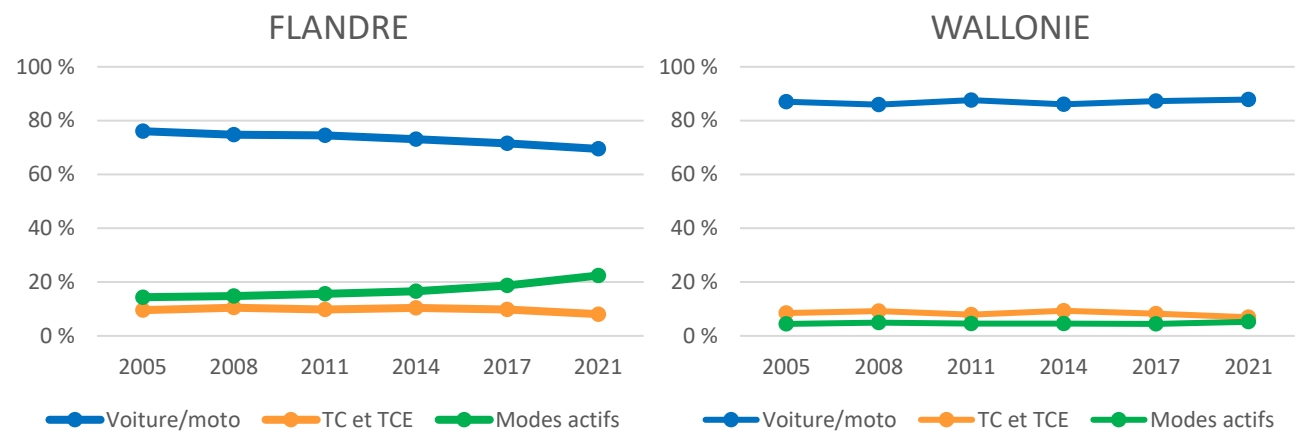


FIGURE 2 : ÉVOLUTION DE LA RÉPARTITION MODALE EN BELGIQUE ET SELON LES RÉGIONS (PAR GROUPES DE MODES DE DÉPLACEMENT)

MODES ACTIFS

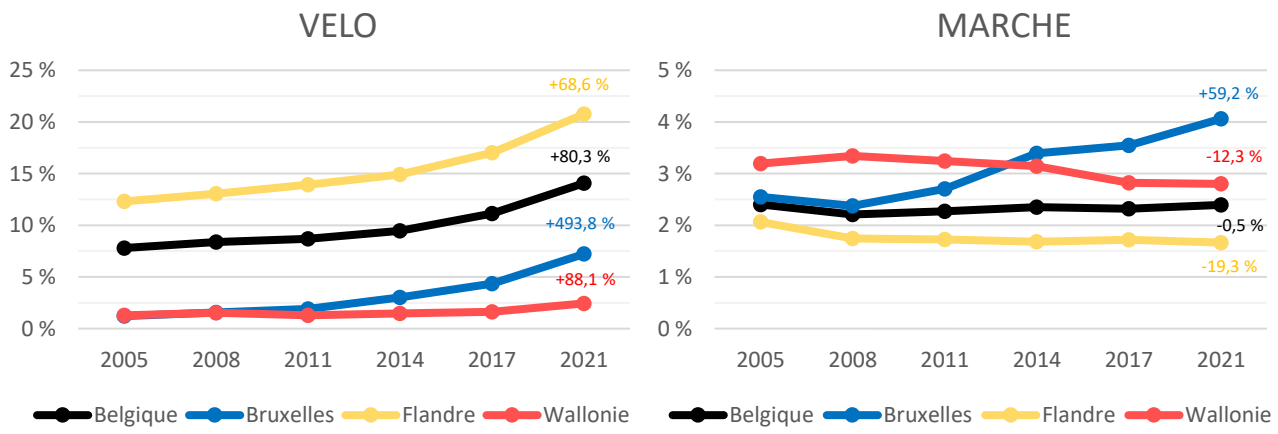


FIGURE 3: ÉVOLUTION DE LA RÉPARTITION MODALE DES MODES ACTIFS

Le vélo est le mode de déplacement qui a connu la plus forte augmentation dans toutes les régions au fil des ans. Comme on peut le voir sur le graphique de la figure 3, l'augmentation s'est accentuée au cours des dernières années, depuis 2017. Alors que la croissance de la part modale du vélo en Belgique était de plus de 40 % en 2017, nous en sommes après 4 années supplémentaires à une augmentation de 80 % par rapport à la part de 2005.

Bruxelles est la région où l'utilisation du vélo a le plus augmenté. Le nombre de cyclistes effectuant des déplacements domicile-travail est presque cinq fois plus élevé qu'en 2005. Sur la seule période 2017-2021, deux tiers de cyclistes se sont ajoutés par rapport à la précédente édition du diagnostic. Tous les modes actifs enregistrent une croissance en Région bruxelloise. C'est la seule région de Belgique où la pratique de la marche pour se rendre au travail a progressé au fil des ans.

En Flandre, 1 travailleur sur 5 vient travailler à vélo. Alors que tous les autres modes de déplacement reculent, le vélo progresse grâce, entre autres, à l'essor des vélos électriques et des speed pedelecs. Marcher pour se rendre au travail est au même niveau qu'au cours de la

période précédente. C'est principalement le vélo qui confirme sa deuxième place, derrière la voiture, en termes de part modale.

Malgré l'augmentation observée au cours des dernières années en **Wallonie**, l'utilisation du vélo y est environ 10 fois inférieure à celle enregistrée en Flandre et 3 fois inférieure à celle constatée à Bruxelles. **C'est la seule région où la part de la marche dépasse celle du vélo, pour les déplacements domicile-travail**.

Il importe de relever que le « mode de déplacement » se réfère au mode de déplacement choisi le plus fréquemment sur l'année pour parcourir la plus grande distance. L'**utilisation occasionnelle du vélo** comme mode de déplacement principal alternatif, par exemple pendant les mois d'été, n'est pas prise en compte. C'est précisément cette utilisation occasionnelle du vélo qui a connu une forte augmentation pendant la période de confinement, y compris en Wallonie. Pour l'instant, cette tendance ne se reflète pas encore dans les chiffres relatifs aux déplacements domicile-travail.

Le succès croissant du vélo a plusieurs causes. En termes de politique, **BE CYCLIST** est le premier plan d'action fédéral visant à promouvoir le vélo. Des **avantages fiscaux** sont accordés tant à l'employeur qu'au travailleur, tels que la mise à disposition de vélos d'entreprise, la mise en place de projets de location de vélos ou l'indemnité vélo (exonérée d'impôt jusqu'à 25 cents par kilomètre). La Wallonie et Bruxelles ont introduit différentes primes d'achat pour le vélo. En outre, des travaux y sont entrepris pour améliorer l'**infrastructure cycliste** avec l'aménagement de pistes cyclables et d'autoroutes cyclables.

La **crise sanitaire de la COVID-19** a également eu un impact et a poussé davantage de personnes à faire du vélo. Pour des raisons sanitaires, les modes individuels ont pris le pas sur les modes collectifs. C'est ce qui ressort également des chiffres d'achat. **Les vélos électriques**, qui permettent de couvrir de plus longues distances, gagnent en popularité. En raison de l'effort physique moins soutenu qu'avec un vélo non électrique, davantage de personnes sont encouragées à passer au vélo. Le recours accru au télétravail fait que les travailleurs sont disposés à passer plus de temps à vélo lorsqu'ils se rendent au travail.

Enfin, la **sensibilisation au changement climatique** s'accentue, ce qui se traduit par une propension à se tourner davantage vers les modes de déplacement écologiques.

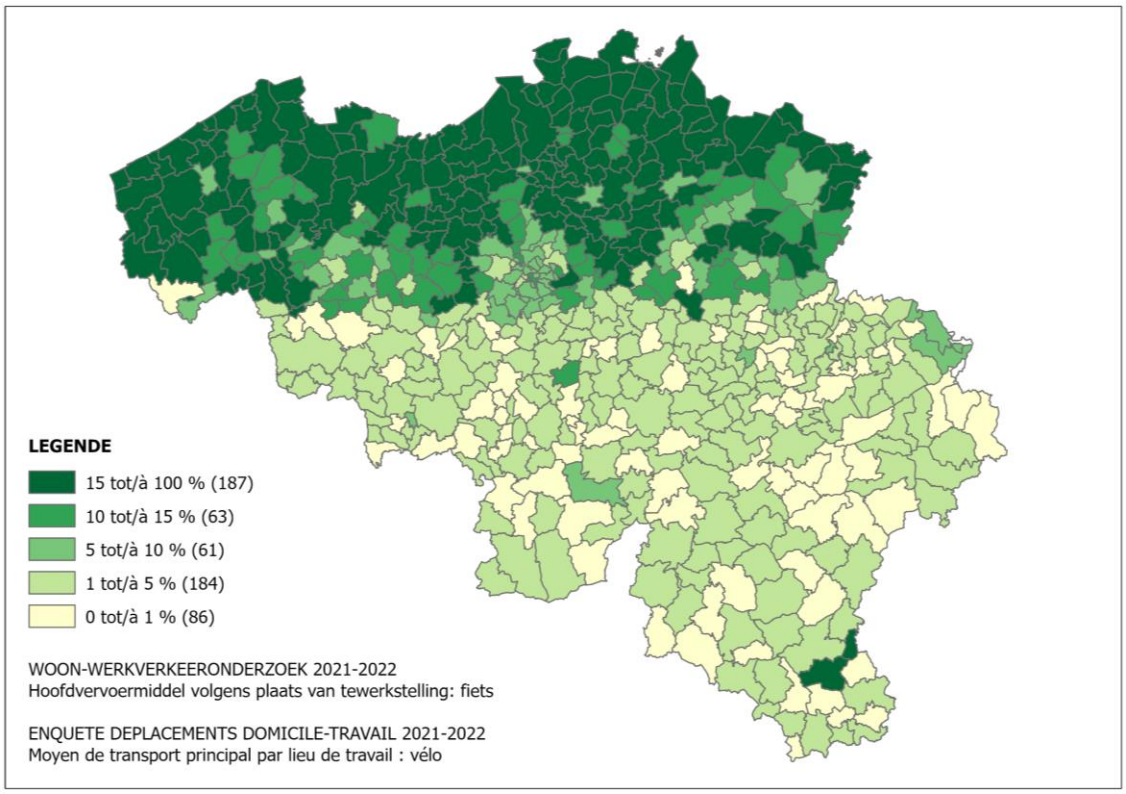


FIGURE 4

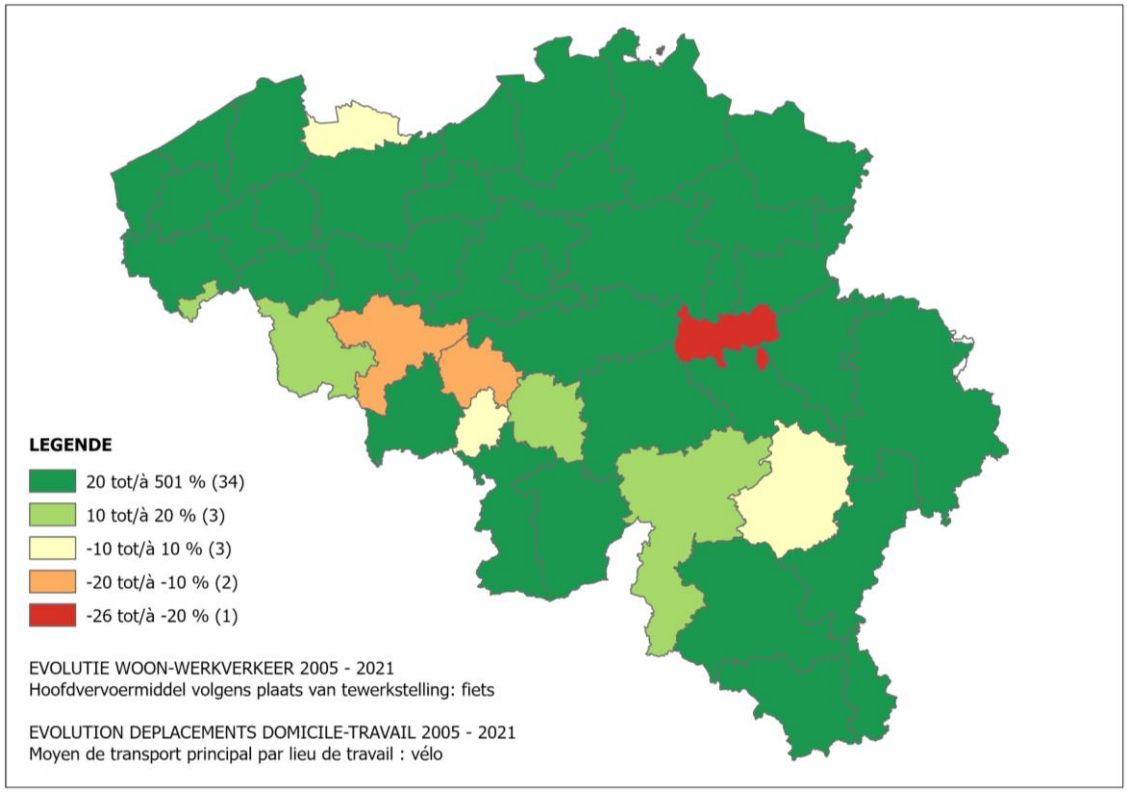


FIGURE 5

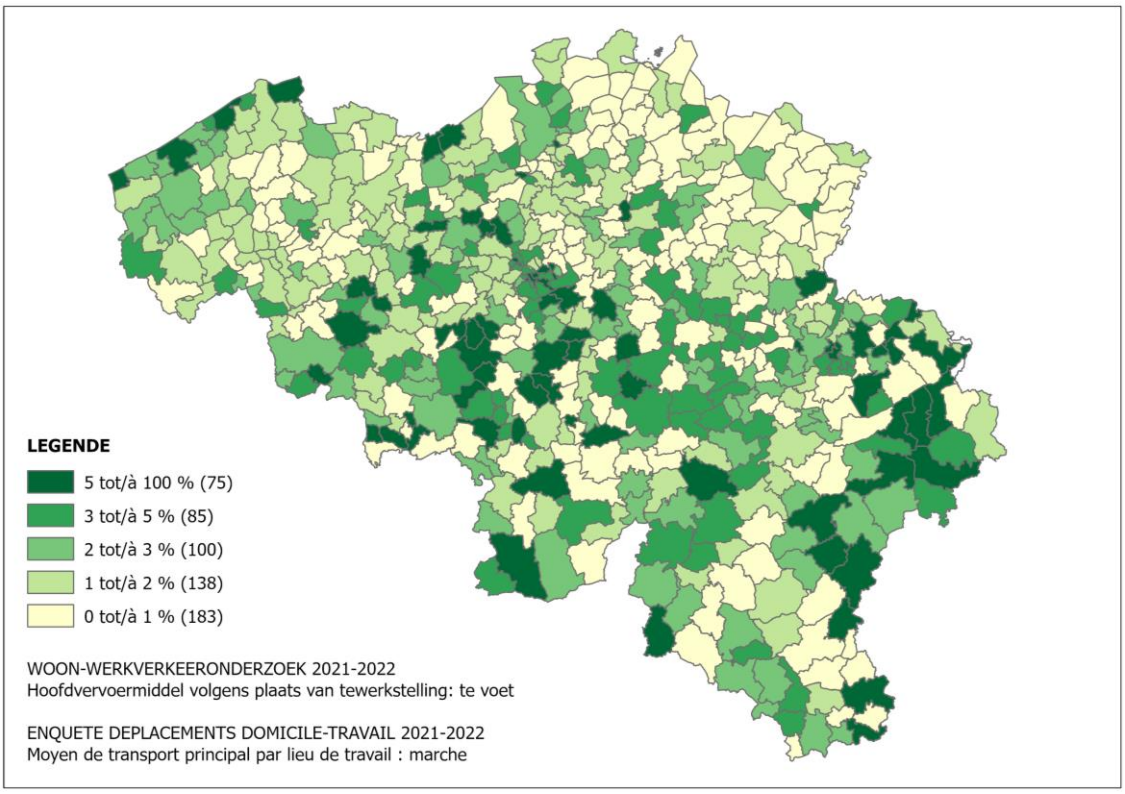


FIGURE 6

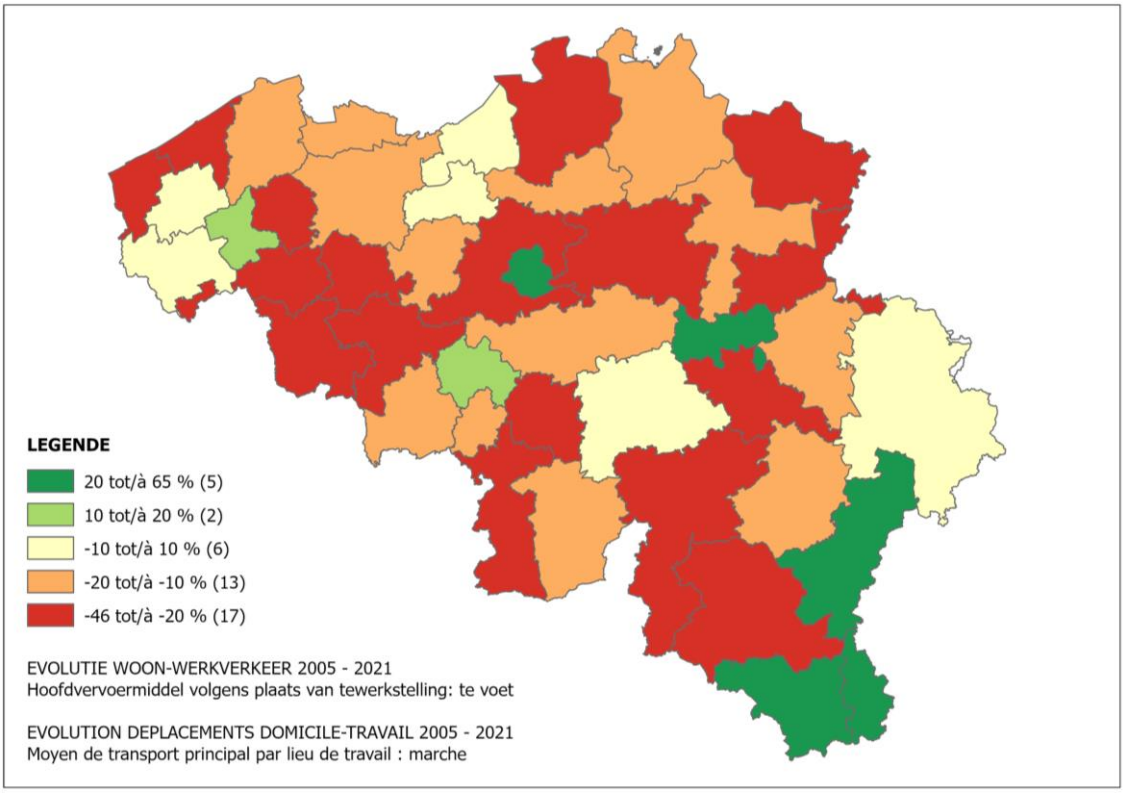


FIGURE 7

TRANSPORTS EN COMMUN PUBLICS ET TRANSPORTS COLLECTIFS ORGANISÉS PAR L'EMPLOYEUR

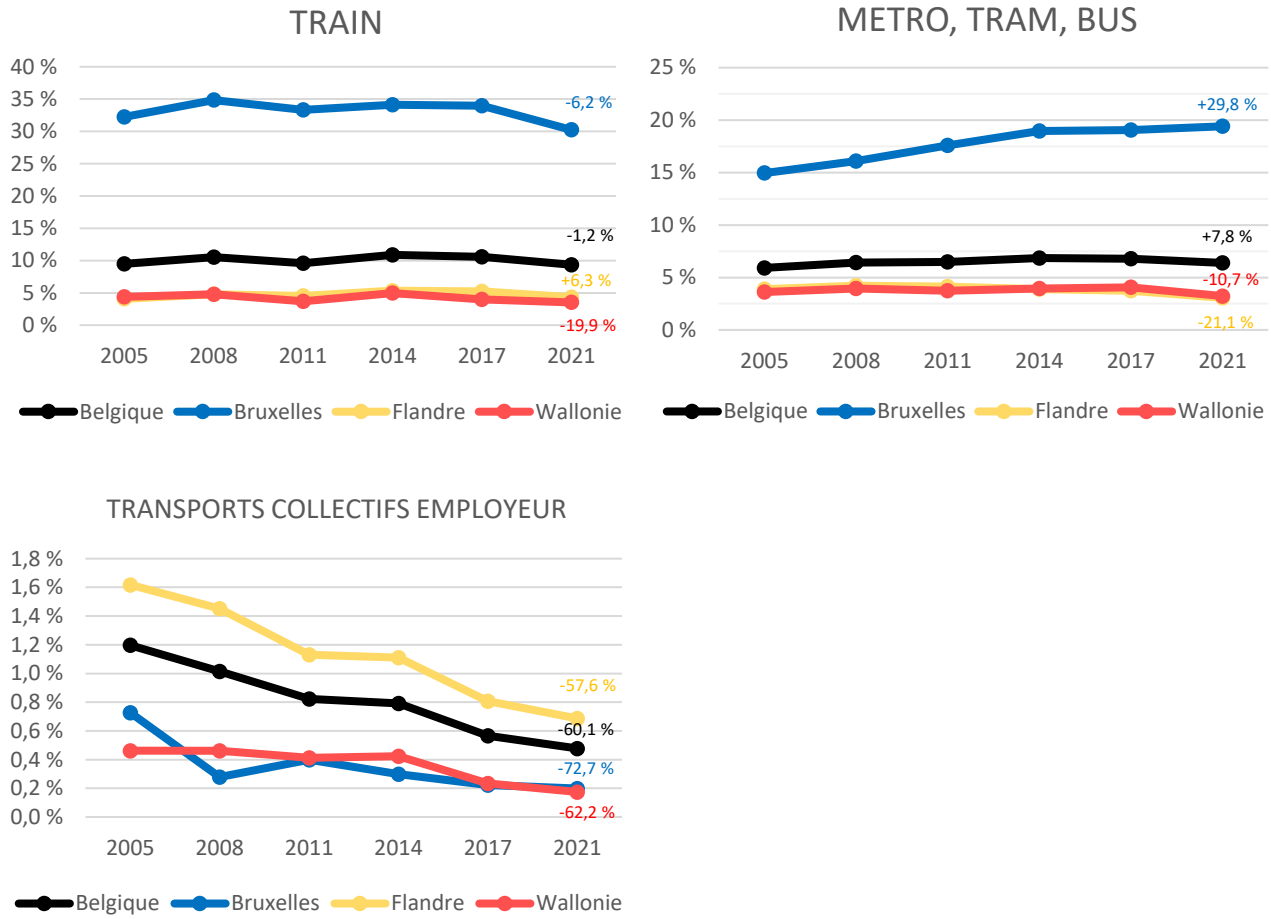


FIGURE 8 : ÉVOLUTION DE LA RÉPARTITION MODALE DES TRANSPORTS EN COMMUN

À **Bruxelles,** les **transports en commun (train et métro/tram/bus) jouent un rôle plus important que les modes privés motorisés**, à savoir 49,6 % contre 38,9 %. La bonne accessibilité de la capitale par le réseau ferroviaire attire les navetteurs de longue distance, tandis que le réseau métro, tram et bus plus finement maillé assure le transport à l'intérieur même de la métropole. En conséquence, grands employeurs choisissent des sites stratégiques ayant une localisation centrale pour leurs bureaux dans les quartiers proches des gares. Alors que les transports en commun occupaient encore en 2005 une part égale à celle de la voiture, ils sont désormais clairement plus utilisés que celle-ci (figure 2). Toutefois, l'impact 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, on constate une utilisation similaire des transports en commun, à tel point que les lignes représentant leur évolution se confondent sur les graphiques de la figure 8. Tout comme la part du vélo est nettement plus élevée en Flandre que dans les autres régions du pays, la part modale des transports en commun est bien plus importante à Bruxelles qu'en Flandre et en Wallonie.

La part des transports en commun accuse un léger recul, notamment en raison des règles sanitaires mises en place pendant la crise de la covid-19. La distanciation sociale, le port du masque et la ventilation des espaces intérieurs étaient la norme. Or, c'est dans les véhicules des transports en commun que ces mesures pouvaient le moins être respectées. Outre le respect des règles sanitaires, la forte augmentation du nombre de jours de télétravail depuis les périodes de confinement a principalement affecté l'utilisation des transports en commun. **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.**

L'organisation de **transports collectifs par les employeurs** s'observe principalement en Flandre, mais elle est **marginale** (0,5 %) et continue à diminuer dans toutes les régions.

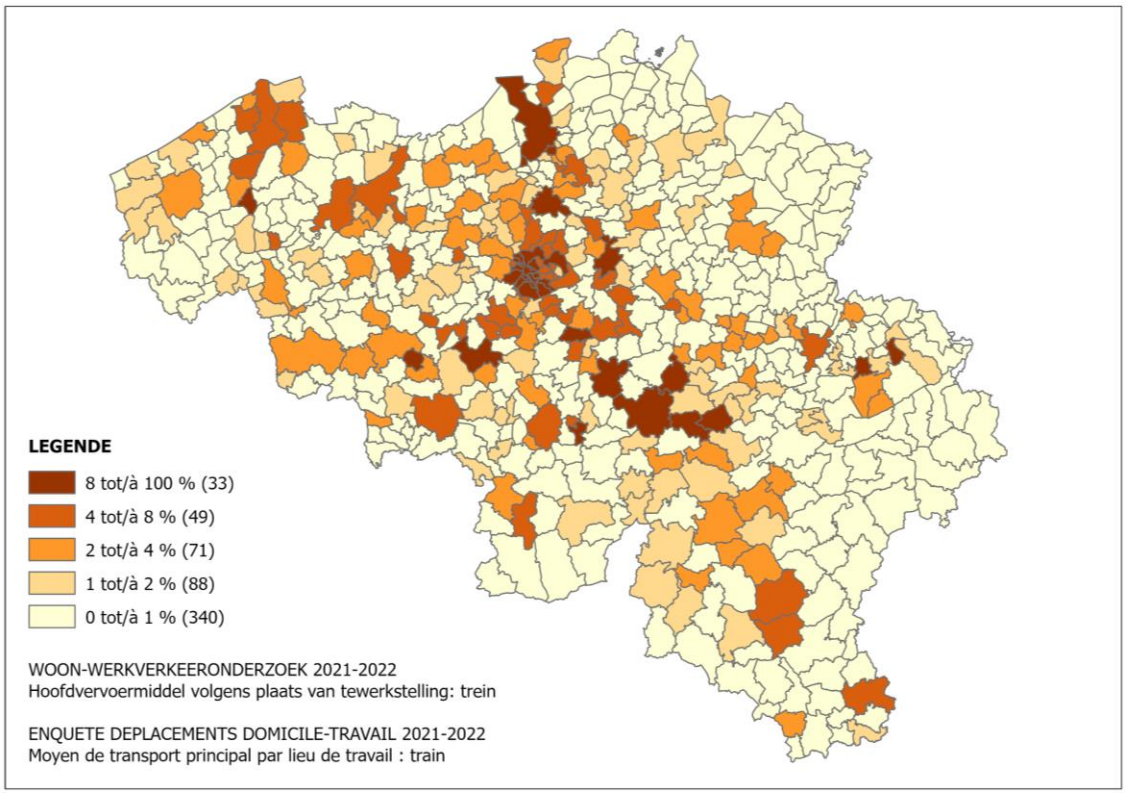


FIGURE 9

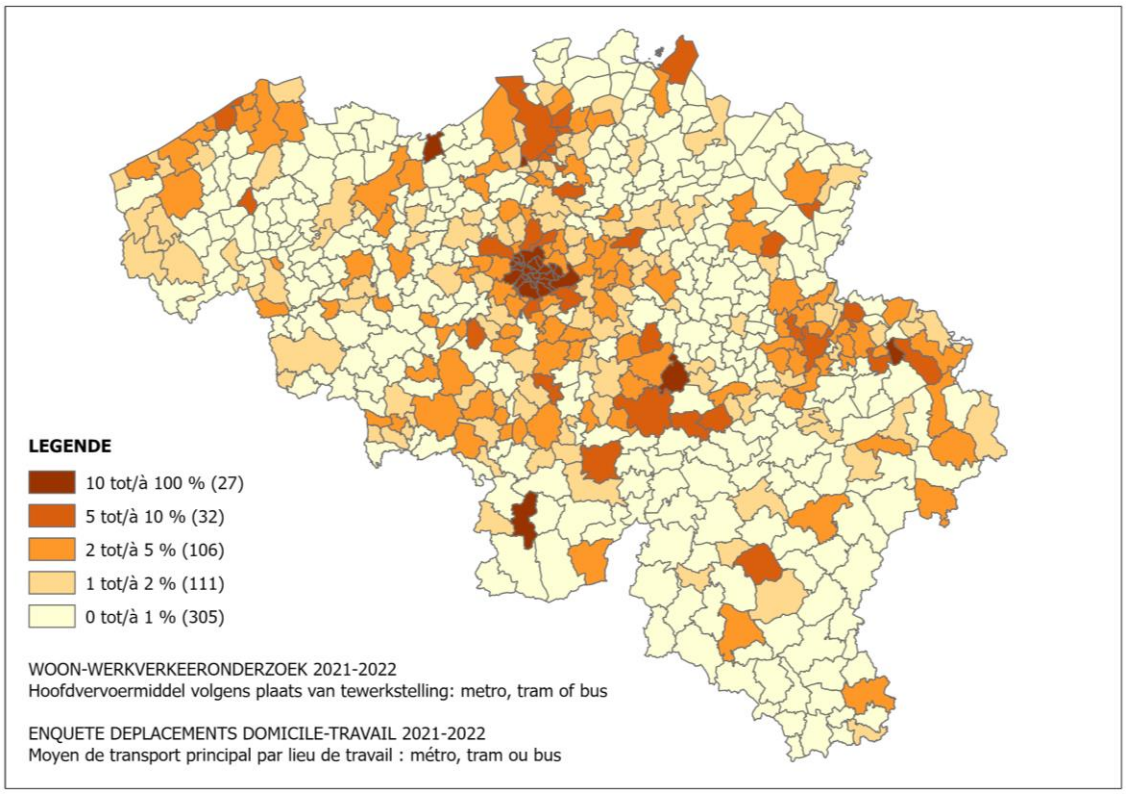


FIGURE 10

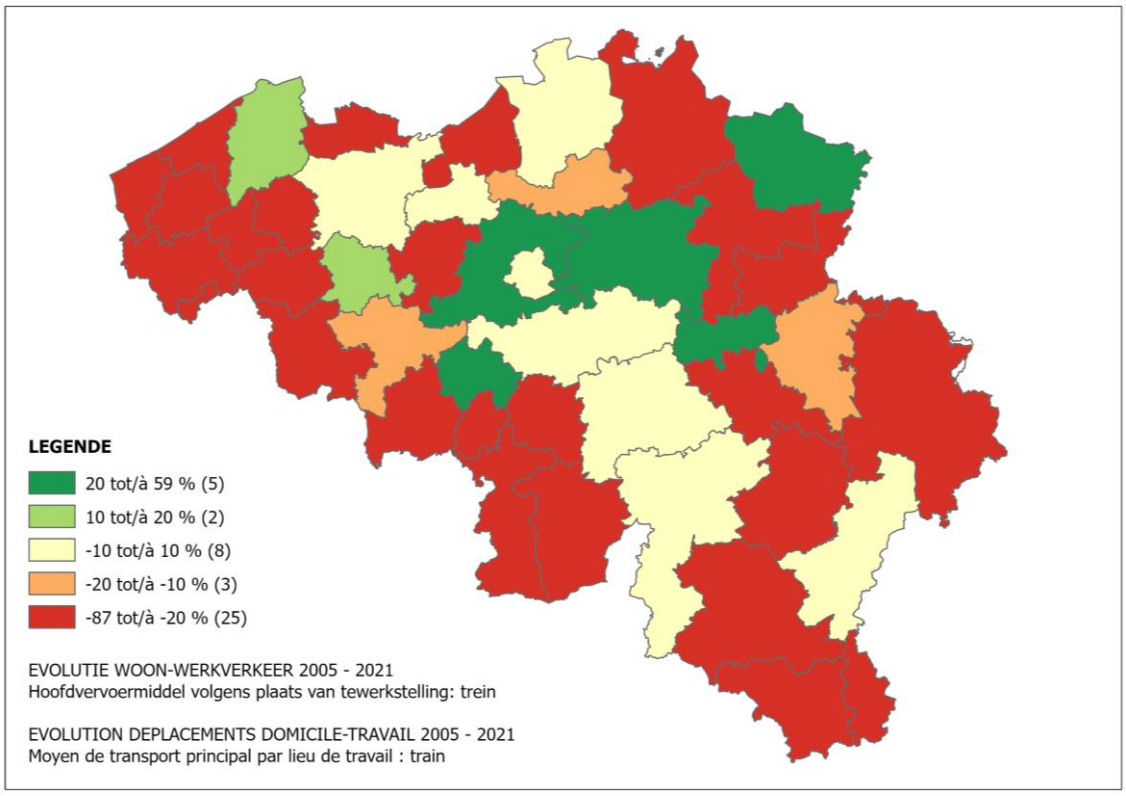


FIGURE 11

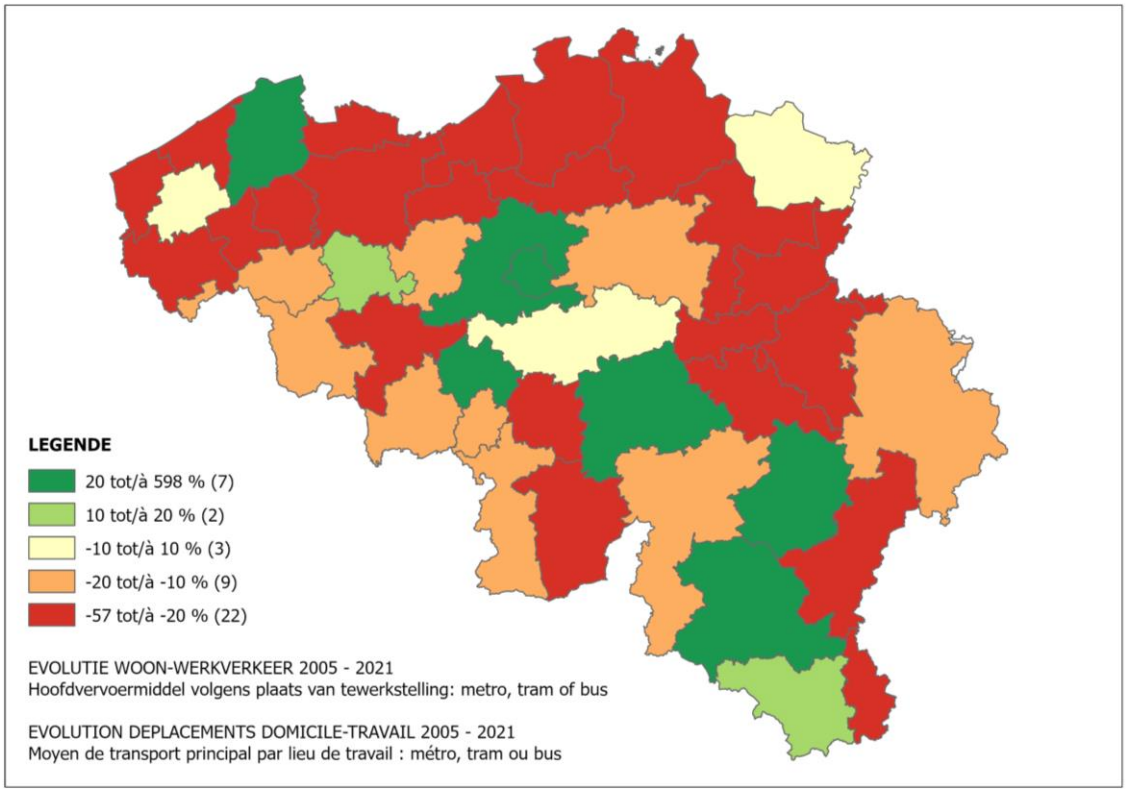
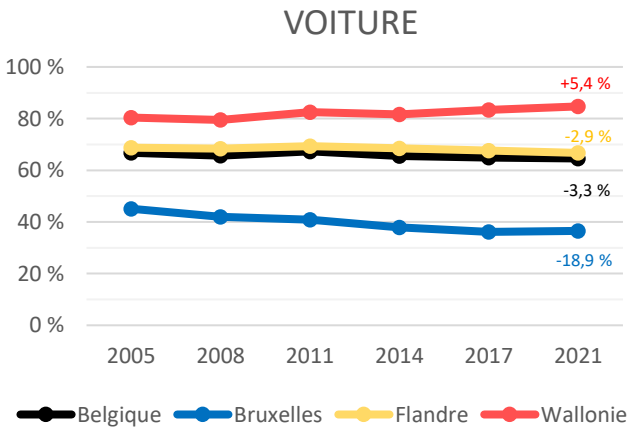
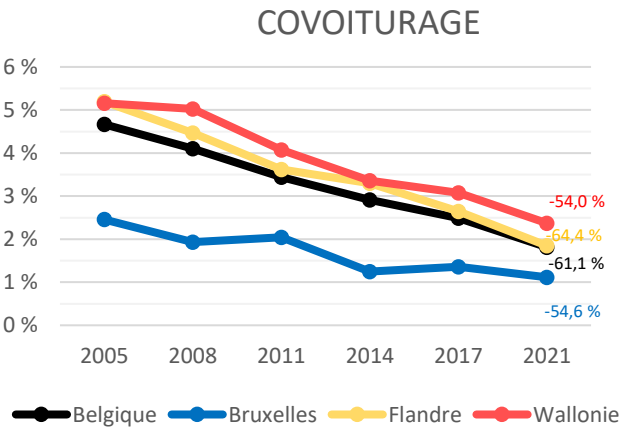


FIGURE 12

VOITURES ET MOTOS





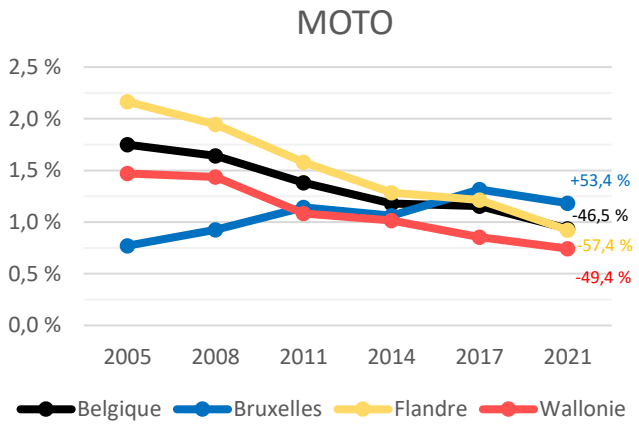


FIGURE 13 : ÉVOLUTION DE LA RÉPARTITION MODALE DES MODES PRIVÉS MOTORISÉS

L'utilisation de la voiture est plus marquée lorsque les autres modes de transport sont moins représentés et qu'il n'y a pas d'embouteillages importants. En Wallonie, plus de 4 travailleurs sur 5 sont des autosolistes. Si on y ajoute les travailleurs qui font du covoiturage, on constate que l'utilisation de la voiture s'élève à 87,1 %.

En Flandre, la part de la voiture est quelque peu contrebalancée par l'utilisation du vélo. Alors que les transports en commun ont une part plus ou moins équivalente en Flandre et en Wallonie, on constate que l'utilisation de la voiture est inférieure de 18% en Flandre en raison du plus grand nombre de travailleurs se rendant à leur travail à vélo dans le nord du pays.

C'est à **Bruxelles** qu'on constate la **plus forte baisse de l'utilisation de la voiture au fil des ans,** malgré un statu quo depuis 2017. Grâce à la part importante des transports en commun et à l'essor du vélo à Bruxelles, la part de la voiture y est inférieure de près de 50% à celle qui est la sienne en Wallonie.

Les tendances en matière de covoiturage et d'utilisation de la moto observées au cours des éditions précédentes se poursuivent. En raison des mesures sanitaires prises pendant la crise de la COVID-19, le covoiturage a également été déconseillé. Alors que la moto était en hausse en Région bruxelloise jusqu'en 2017, là aussi le vent a tourné, si bien qu'on constate une baisse dans toutes les régions. La baisse de l'utilisation de la moto pour les déplacements domicile-travail ne se reflète toutefois pas dans le nombre d'immatriculations à la DIV (Direction pour l'immatriculation des véhicules). Le nombre d'immatriculations de motos continue d'augmenter régulièrement d'année en année, de manière plus sensible que la hausse observée pour l'ensemble du parc de véhicules en Belgique.

Comme pour le vélo, il faut relever ici qu'une grande partie des déplacements domicile-travail en covoiturage ne se fait qu'une fois par semaine ou **occasionnellement** (enquête BeMob sur les déplacements domicile-travail en 2019 et 2020), si bien que cette part n'est pas prise en compte dans les résultats.

On constate ces derniers mois que, malgré une légère diminution du nombre d'automobilistes, il y a parfois **plus d'embouteillages** que lors de la période précédant la crise sanitaire. Parmi les facteurs pouvant jouer un rôle dans la croissance des embouteillages, citons l'augmentation du transport de marchandises suite à l'essor du commerce en ligne, l'accroissement du nombre de travailleurs en Belgique, avec en plus une croissance encore plus forte du nombre de voitures de société, l'augmentation du nombre de déplacements en plus des trajets domicile-travail,

l'accoutumance au nombre et à la durée des embouteillages... L'analyse de l'impact du télétravail sur le nombre de déplacements est étudiée plus en détail au chapitre 4.

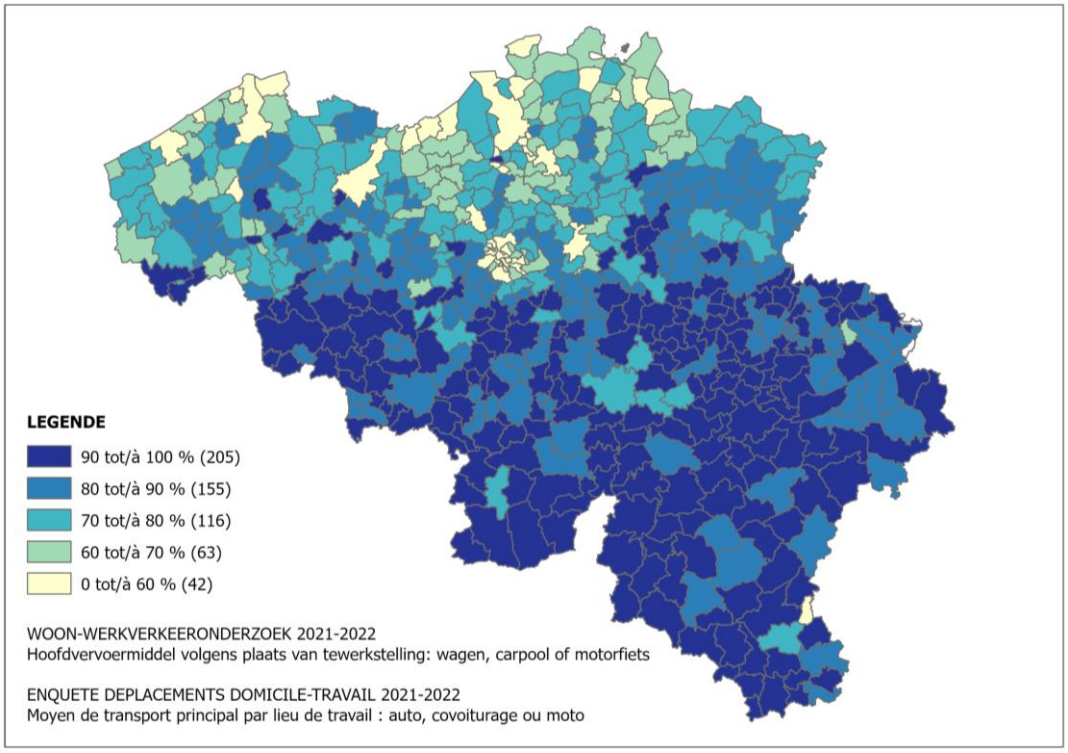


FIGURE 14

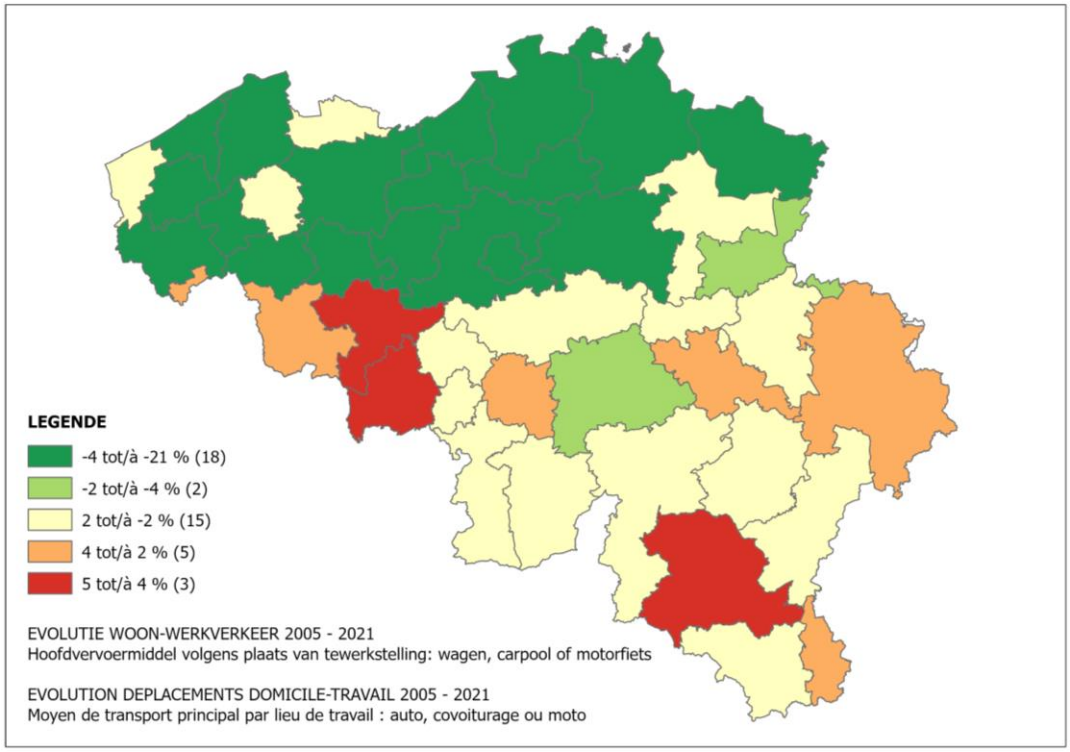


FIGURE 15

2. SELON LE DEGRÉ D'URBANISATION

RÉPARTITION MODALE

Comme le montre la comparaison entre les résultats de la Région bruxelloise et ceux des deux autres régions, **les résultats sont très différents lorsqu'on se situe dans une (grande) ville.**

La figure 16 montre la répartition modale en divisant les unités d'établissement en deux catégories : celles situées dans les zones à forte densité de population en Belgique (ici appelées « zones urbaines ») et celles qui se trouvent dans des zones à moyenne et faible densité de population (ici appelées « zones non-urbaines »). Cette distinction est établie sur la base du « degré d'urbanisation » tel que défini par Eurostat[3]. Les villes suivantes relèvent de la première catégorie : Anvers, Bruxelles, Bruges, Charleroi, Courtrai, Gand, Liège, Louvain, Malines, Mons, Namur et Ostende.

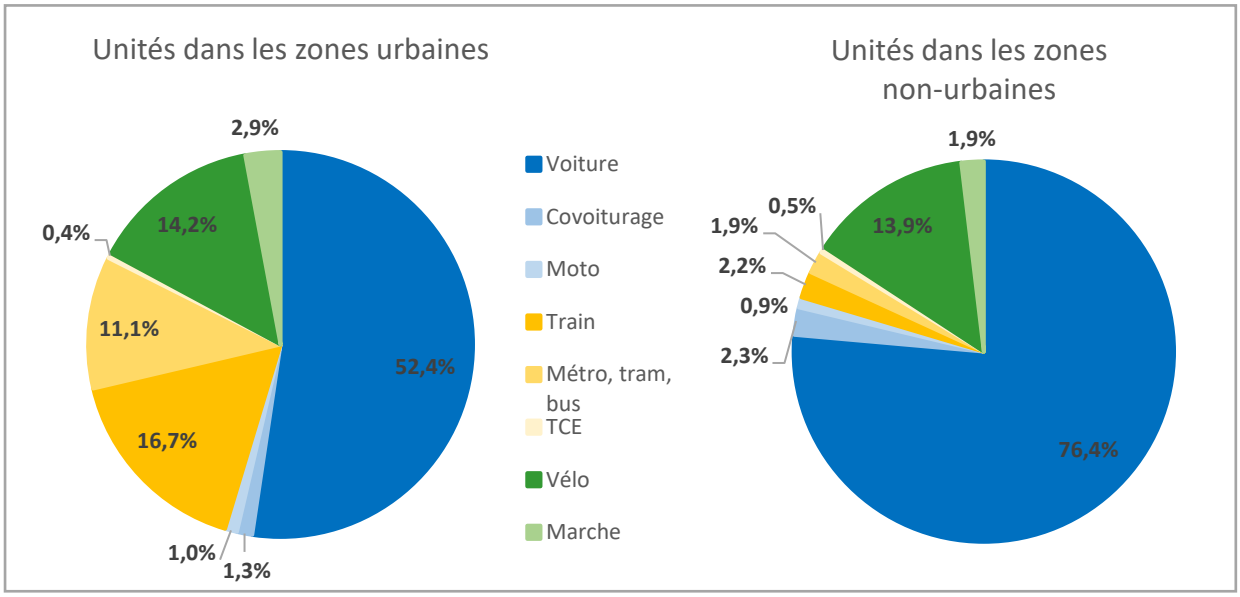


FIGURE 16 : RÉPARTITION MODALE SELON LE DEGRÉ D'URBANISATION EN BELGIQUE

On observe de nettes différences dans la répartition modale en fonction du degré d'urbanisation en Belgique. Les **villes étant des pôles ou des hubs de transports en commun**, elles sont beaucoup **plus accessibles en transport public.**

La congestion routière et le nombre limité de places de stationnement en ville **freinent également l'utilisation de la voiture**. La voiture est également de plus en plus souvent exclue de la ville elle-même (zones de basses émissions, zones piétonnes, plans de circulation dans les quartiers, etc.)

Pour la première fois depuis 2005, la part du vélo est plus importante dans les zones densément peuplées en Belgique qu'en dehors de ces zones. Alors que la marche comme mode de déplacement pour se rendre au travail a toujours été plus présente dans les zones urbaines, le vélo y occupe désormais également une place plus importante.

[3] http://ec.europa.eu/eurostat/web/degree-of-urbanisation

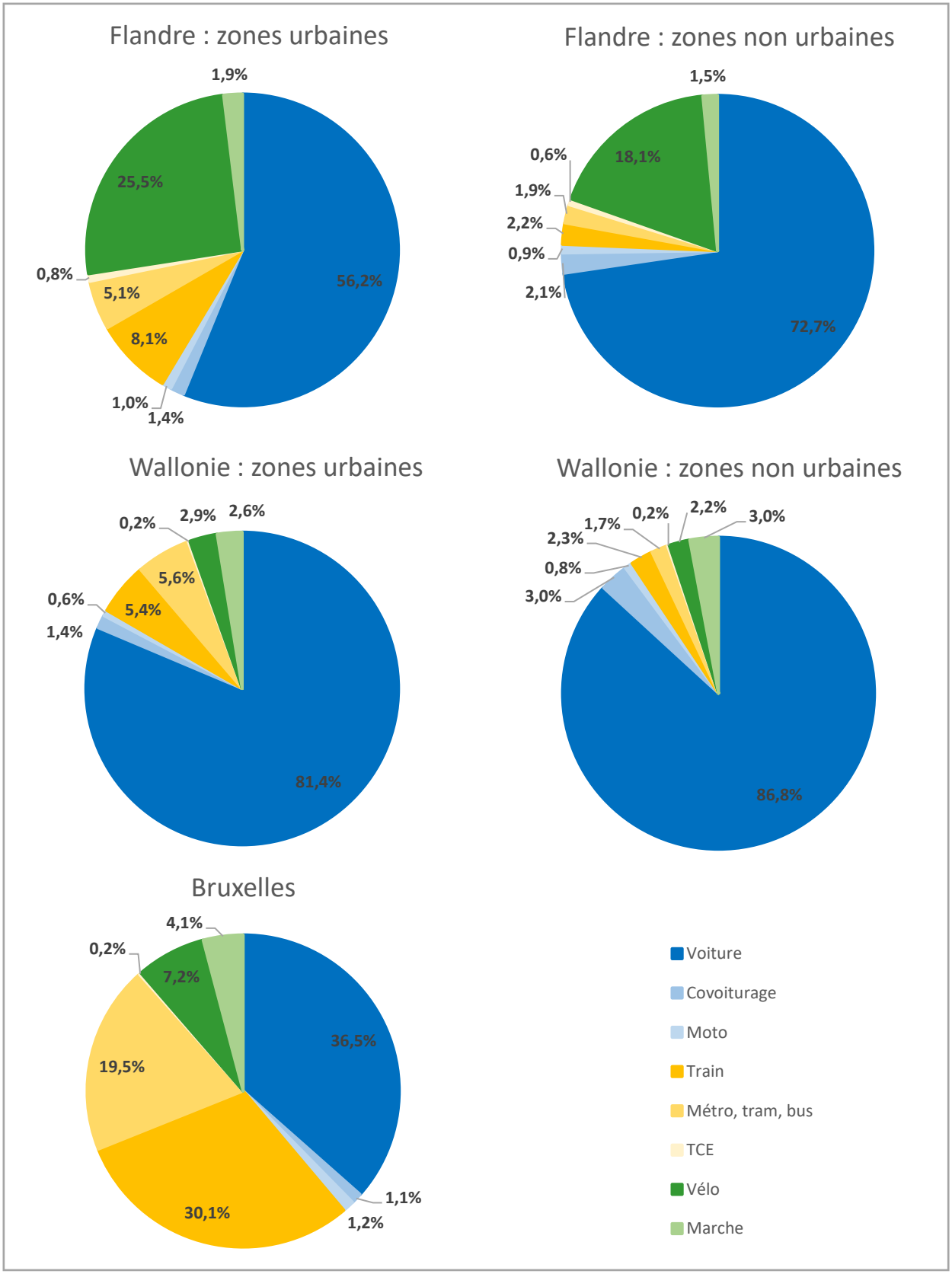


FIGURE 17 : RÉPARTITION MODALE SELON LE DEGRÉ D'URBANISATION DANS LES RÉGIONS

ÉVOLUTION DE LA RÉPARTITION MODALE DEPUIS 2005

Comme nous l'avons vu plus haut, c'est la première fois que la part du vélo est plus importante dans les zones urbaines qu'en dehors de ces zones. Les tableaux 4 et 5 montrent la répartition modale selon le degré d'urbanisation depuis 2005. L'évolution du vélo dans les villes est mise en évidence dans la figure 18.

Dans les zones urbaines densément peuplées, la part des travailleurs passant au vélo augmente davantage que dans les zones extérieures moins densément peuplées. Dans les villes flamandes, on constate une très forte croissance depuis le début du diagnostic en 2005. À Bruxelles, l'essor du vélo se fait sentir depuis une dizaine d'années. Quant aux villes wallonnes, depuis la précédente édition de 2017, on y observe une tendance identique.

	BELGIQUE			FLANDRE			WALLONIE			BRUXELLES		
	2005	2021	'05-'21	2005	2021	'05-'21	2005	2021	'05-'21	2005	2021	'05-'21
Voiture	57,8 %	**52,5 %**	-9,1 %	60,6 %	**56,2 %**	-7,3 %	78,1 %	**81,4 %**	+4,2 %	45,1 %	**36,6 %**	-18,9 %
Covoiturage	3,9 %	**1,3 %**	-66,7 %	5,0 %	**1,4 %**	-71,1 %	4,5 %	**1,4 %**	-70,2 %	2,5 %	**1,1 %**	-54,7 %
Moto	1,4 %	**1,0 %**	-27,7 %	2,1 %	**1,0 %**	-54,2 %	1,0 %	**0,6 %**	-41,1 %	0,8 %	**1,2 %**	+53,1 %
Train	17,0 %	**16,6 %**	-2,5 %	7,1 %	**8,1 %**	+14,2 %	6,6 %	**5,4 %**	-18,5 %	32,2 %	**30,2 %**	-6,2 %
MTB	10,2 %	**11,0 %**	+7,8 %	7,5 %	**5,1 %**	-32,2 %	6,0 %	**5,6 %**	-6,7 %	15,0 %	**19,4 %**	+29,8 %
TCE	1,2 %	**0,4 %**	-64,5 %	2,3 %	**0,8 %**	-65,6 %	0,1 %	**0,2 %**	+21,0 %	0,7 %	**0,2 %**	-72,6 %
Vélo	5,9 %	**14,3 %**	+142,1 %	12,8 %	**25,5 %**	+99,0 %	0,9 %	**2,9 %**	+217,1 %	1,2 %	**7,2 %**	+494,3 %
Marche	2,6 %	**2,9 %**	+12,3 %	2,6 %	**1,9 %**	-26,1 %	2,6 %	**2,6 %**	-0,8 %	2,6 %	**4,1 %**	+59,0 %

TABLEAU 4 : ÉVOLUTION DE LA RÉPARTITION MODALE POUR LES UNITÉS D'ÉTABLISSEMENT DANS LES ZONES À FORTE DENSITÉ DE POPULATION

	BELGIQUE			FLANDRE			WALLONIE		
	2005	2021	'05-'21	2005	2021	'05-'21	2005	2021	'05-'21
Voiture	74,9 %	**76,4 %**	+2,0 %	72,6 %	**72,7 %**	+0,1 %	82,1 %	**86,8 %**	+5,8 %
Covoiturage	5,4 %	**2,3 %**	-56,7 %	5,3 %	**2,1 %**	-60,7 %	5,6 %	**3,0 %**	-46,2 %
Moto	2,1 %	**0,9 %**	-58,0 %	2,2 %	**0,9 %**	-59,1 %	1,8 %	**0,8 %**	-53,5 %
Train	2,7 %	**2,2 %**	-15,6 %	2,6 %	**2,2 %**	-15,3 %	2,8 %	**2,3 %**	-16,6 %
MTB	2,1 %	**1,9 %**	-9,7 %	2,1 %	**1,9 %**	-9,6 %	1,9 %	**1,7 %**	-9,1 %
TCE	1,2 %	**0,5 %**	-55,5 %	1,3 %	**0,6 %**	-51,3 %	0,7 %	**0,2 %**	-74,5 %
Vélo	9,5 %	**13,9 %**	+45,9 %	12,1 %	**18,1 %**	+49,8 %	1,6 %	**2,2 %**	+37,6 %
Marche	2,2 %	**1,9 %**	-15,5 %	1,8 %	**1,5 %**	-15,7 %	3,6 %	**3,0 %**	-18,7 %

TABLEAU 5 : ÉVOLUTION DE LA RÉPARTITION MODALE POUR LES UNITÉS D'ÉTABLISSEMENT DANS LES ZONES À FAIBLE OU MOYENNE DENSITÉ DE POPULATION

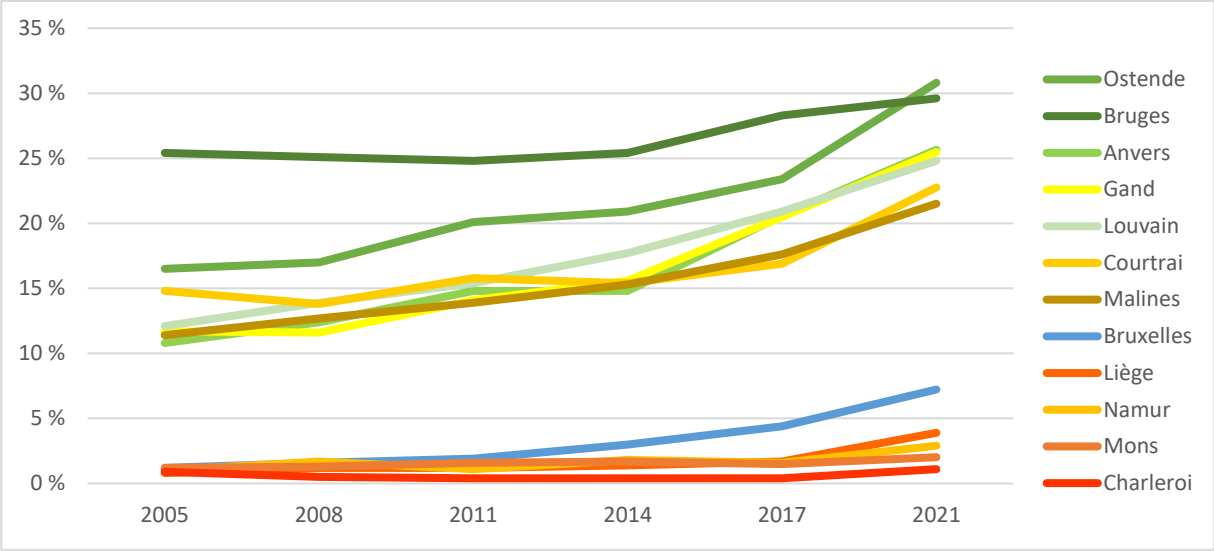


FIGURE 18 : ÉVOLUTION DE LA PART MODALE DU VÉLO DANS LES VILLE

3. SELON L'ACCESSIBILITÉ AUX TRANSPORTS EN COMMUN

Afin d'analyser plus en détails les résultats, nous avons divisé le territoire belge en plusieurs zones, représentant le niveau d'accessibilité aux transports en commun (figure 19). Chaque unité d'établissement se voit ainsi attribuer un score prenant en compte le nombre de lignes de transports en commun (train, métro, tram, bus) passant à proximité, la distance entre l'unité d'établissement et la ligne la plus proche et l'importance de cette dernière. Les cartes ci-dessous montrent la répartition des unités d'établissement, selon leur niveau d'accessibilité.

Cet indicateur a été recalculé en 2022. La méthodologie a été améliorée, pour considérer la proximité des lignes de transport et plus uniquement de la proximité des arrêts. De plus, c'est l'offre de transport disponible en mai 2022 qui est désormais prise en compte. Les résultats ne sont pas comparables avec ceux publiés pour les éditions précédentes.

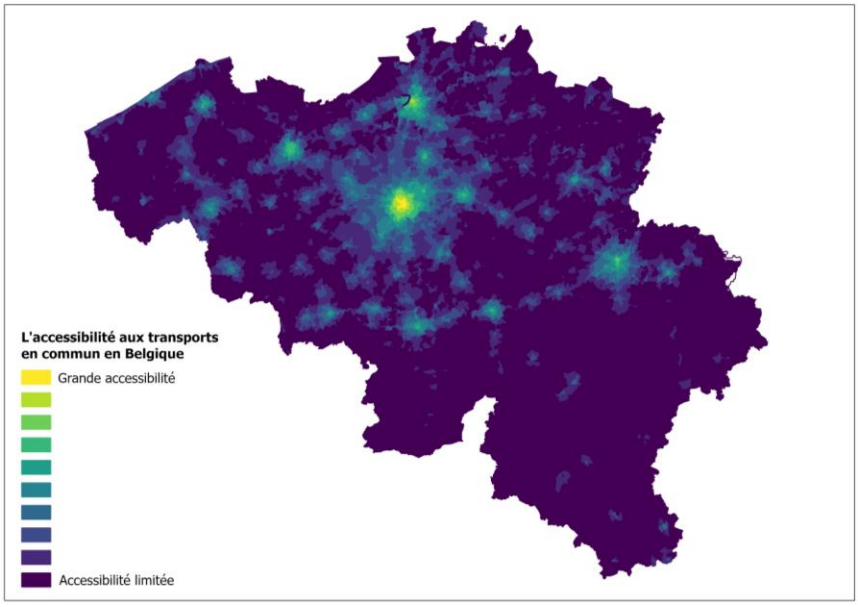
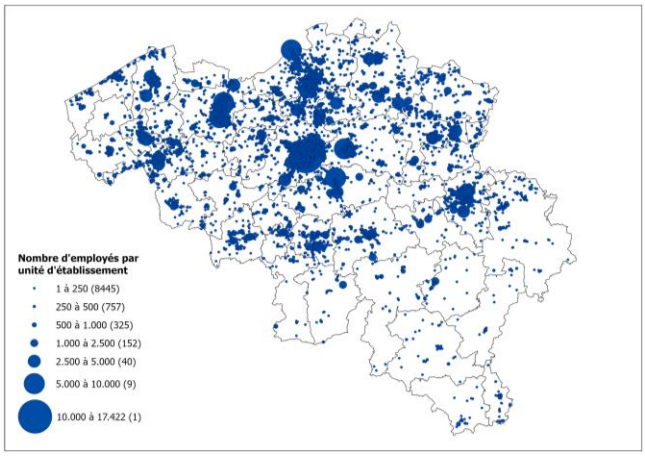
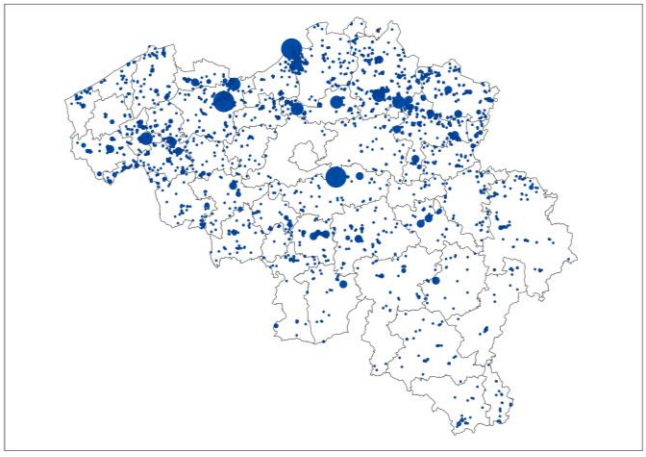


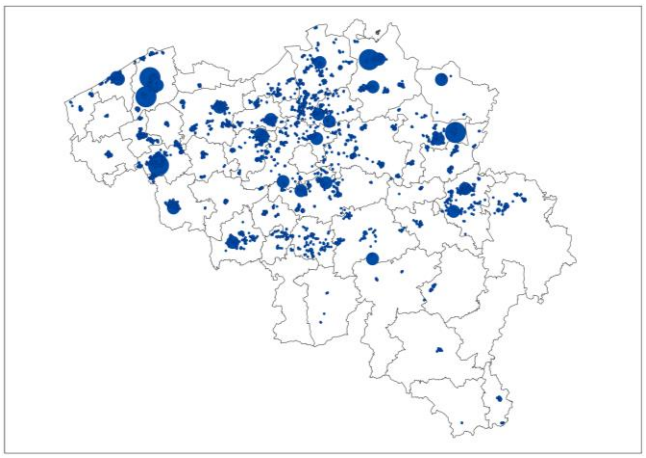
FIGURE 19: ACCESSIBILITÉ AUX TRANSPORTS PUBLICS EN BELGIQUE



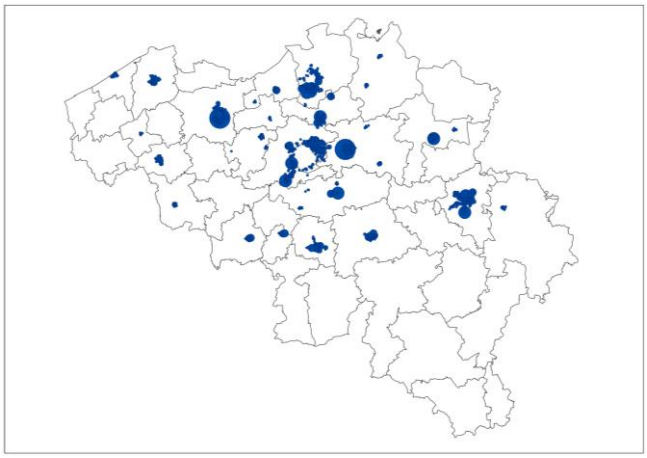
Toutes les unités d'établissement



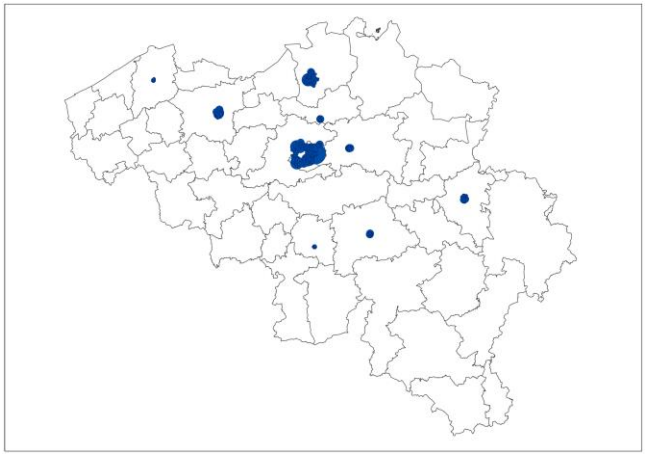
Niveau d'accessibilité 1 (très faible)



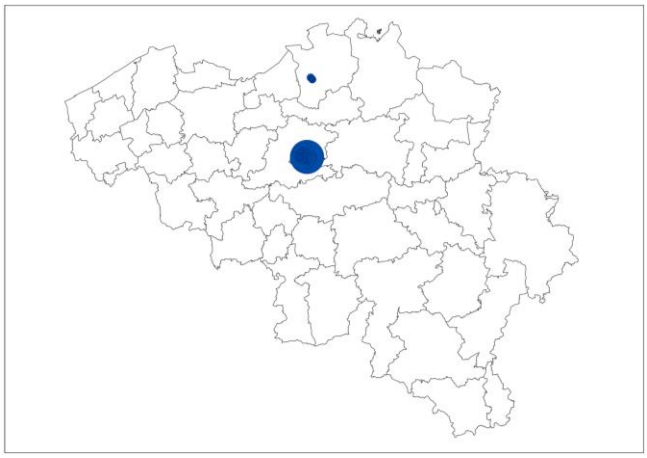
Niveau d'accessibilité 2



Niveau d'accessibilité 3



Niveau d'accessibilité 4



Niveau d'accessibilité 5 (très élevé)

FIGURE 20 : LOCALISATION DES UNITÉS D'ÉTABLISSEMENT SELON L'ACCESSIBILITÉ AUX TRANSPORTS EN COMMUN. LA TAILLE DES CERCLES REFLÉTANT LE NOMBRE DE TRAVAILLEURS PAR UNITÉ D'ÉTABLISSEMENT

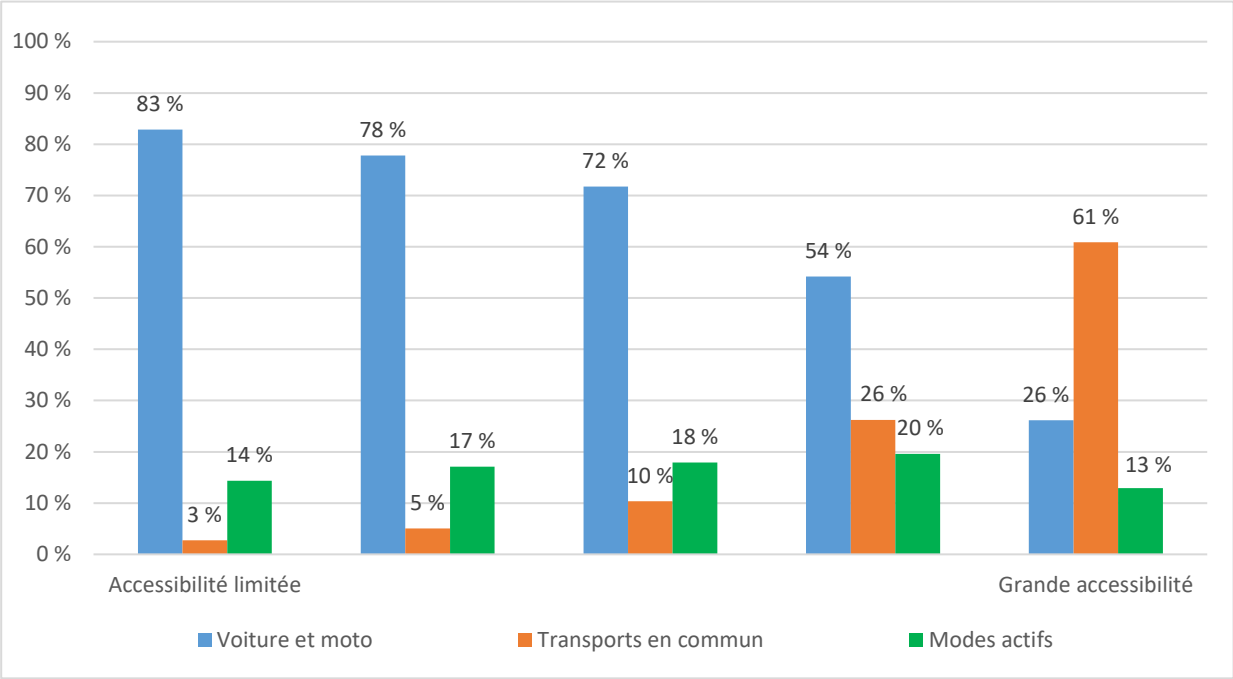


FIGURE 21 : RÉPARTITION MODALE SELON L'ACCESSIBILITÉ AUX TRANSPORTS EN COMMUN

	Modes privés motorisés	Transports en commun	Modes actifs	Pourcentage d'unités d'établissement	Pourcentage de travailleurs
Accessibilité limitée	83 %	2 %	14 %	27 %	25 %
	78 %	5 %	17 %	33 %	24 %
	72 %	10 %	18 %	22 %	23 %
	54 %	26 %	20 %	12 %	15 %
Grande accessibilité	26 %	61 %	13 %	5 %	13 %
Total	**67 %**	**16 %**	**16 %**	**100 %**	**100 %**

TABLEAU 6 : RÉPARTITION MODALE SELON L'ACCESSIBILITÉ AUX TRANSPORTS EN COMMUN

On peut ainsi constater facilement **l'énorme impact de l'accessibilité des transports en commun sur les parts modales**.

Dans les 27,5 % d'unités d'établissement les moins bien situées (2673), le pourcentage de travailleurs utilisant les transports en commun est inférieur à 2 %, tandis que la part des travailleurs utilisant la voiture (covoiturage compris) ou la moto s'élève à 83 %. En revanche, sur les 5,4 % d'unités d'établissement les mieux situées (522), dans le centre de Bruxelles ou d'Anvers, les transports en commun sont utilisés par 61 % des travailleurs et la voiture par un peu plus de 26 % d'entre eux. Ces constats restent frappants, même lorsque l'on ne tient pas compte des entreprises situées en Région bruxelloise.

4. SELON LES DISTANCES DOMICILE-TRAVAIL

Un autre facteur qui a une influence majeure sur le choix modal est la distance entre le lieu de travail et le domicile. Depuis 2011, le SPF Mobilité et Transports demande aux employeurs de communiquer le choix du mode de déplacement lié au code postal du domicile de leurs travailleurs. Chaque employeur doit le faire pour au moins 40 % du nombre de travailleurs de chaque unité d'établissement.

Les données relatives à l'origine et à la destination constituent la base du calcul des **distances domicile-travail**. Il s'agit d'une **approximation de la distance domicile-travail par route** (dans les éditions précédentes, il s'agissait de la distance à vol d'oiseau, si bien que les résultats ne sont pas directement comparables). La localisation précise de l'unité d'établissement est prise en compte, et le centre géographique de la zone du code postal pour le domicile.

Sur base des distances domicile-travail calculées, on peut diviser les unités d'établissement en différentes catégories, selon la proximité des travailleurs avec leur lieu de travail. L'objectif est d'**évaluer le potentiel des modes actifs (déplacements à pied et à vélo)**. Le potentiel de l'unité d'établissement tient compte de toutes les distances parcourues par les travailleurs depuis leur domicile, ainsi que du nombre de travailleurs habitant à « distance cyclable » (à moins de 15 kilomètres de l'unité d'établissement).

La figure 22 montre l'impact de ce facteur sur la répartition modale. Comme attendu, **les déplacements à pied et à vélo augmentent significativement à mesure que le nombre de travailleurs habitant près de l'unité d'établissement s'accroît.**

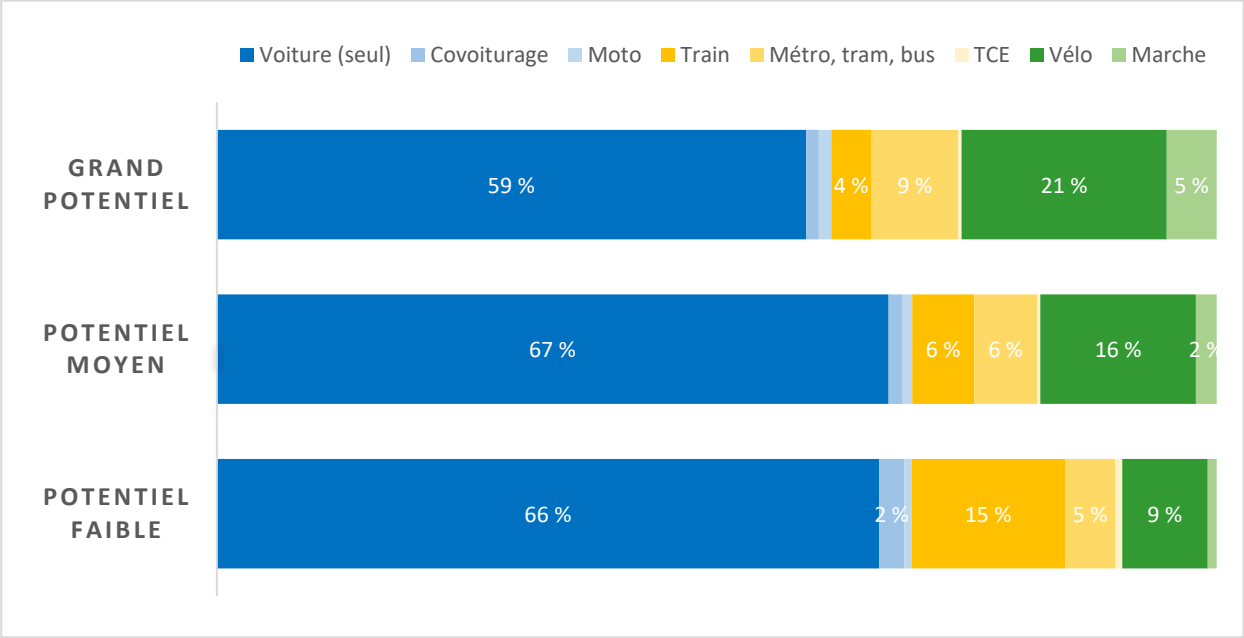


FIGURE 22 : RÉPARTITION MODALE SELON LES DISTANCES DOMICILE-TRAVAIL

Les tableaux 7 et 8 montrent les distances approximatives des trajets domicile-travail par route et la part des travailleurs par flux de transport pour les trois régions du pays. Aucune distance moyenne n'est fournie pour les travailleurs venant de l'étranger. Les chiffres sont combinés dans la figure 23.

Bruxelles a un grand pouvoir d'attraction en termes d'emploi. Deux tiers des travailleurs du diagnostic viennent de Flandre. Les personnes habitant en Wallonie parcourent un peu plus de kilomètres vers les autres régions pour se rendre au travail. Une autre constatation est que lorsque l'on vit et travaille en Flandre ou en Wallonie, la distance par rapport au lieu de travail ne diffère pas beaucoup. C'est pour les Bruxellois que les distances entre le domicile et le lieu de travail sont les plus courtes.

		Lieu de travail			
		Bruxelles	**Flandre**	**Wallonie**	**Belgique**
Domicile	**Bruxelles**	6,1	20,8	44,5	10,8
	Flandre	37,7	17,6	47,2	20,1
	Wallonie	56,3	54,2	19,2	26,6
	Belgique	31,1	18,4	20,4	21,0

TABLEAU 7 : DISTANCES DOMICILE-TRAVAIL MOYENNES SELON LE DOMICILE ET LE LIEU DE TRAVAIL

		Lieu de travail			
		Bruxelles	**Flandre**	**Wallonie**	**Belgique**
Domicile	**Bruxelles**	5,9%	1,3%	0,5%	7,7%
	Flandre	8,0%	58,0%	0,5%	66,5%
	Wallonie	3,8%	1,2%	19,3%	24,3%
	Étranger	0,0%	0,9%	0,7%	1,6%
	Belgique	17,7%	61,3%	21,0%	100,0%

TABLEAU 8 : MATRICE ORIGINE-DESTINATION DES TRAVAILLEURS DES UNITÉS D'ÉTABLISSEMENT PARTICIPANTES

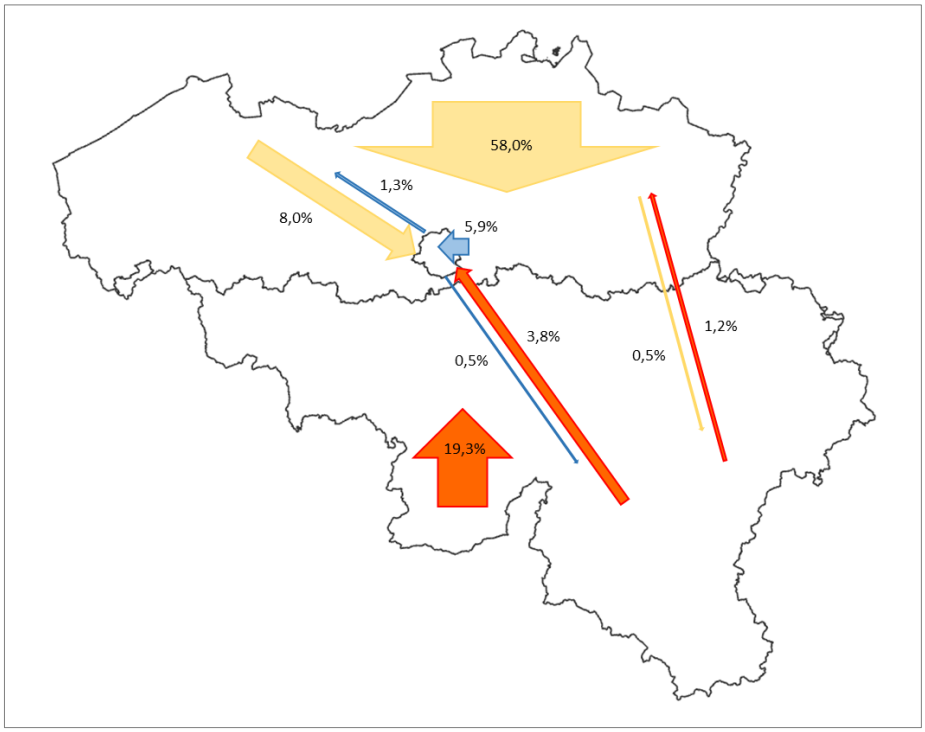


FIGURE 23 : FLUX DE NAVETTES SELON LE DOMICILE ET LE LIEU DE TRAVAIL ET DISTANCES MOYENNES PAR RÉGION. (LA LONGUEUR DES FLÈCHES CORRESPOND À LA DISTANCE MOYENNE, LA LARGEUR À L'IMPORTANCE DU FLUX DE TRAVAILLEURS)

Sur base des données de domicile fournies par les employeurs, via le code postal, nous pouvons également montrer la répartition modale pour tous les travailleurs en fonction de la distance domicile-travail.

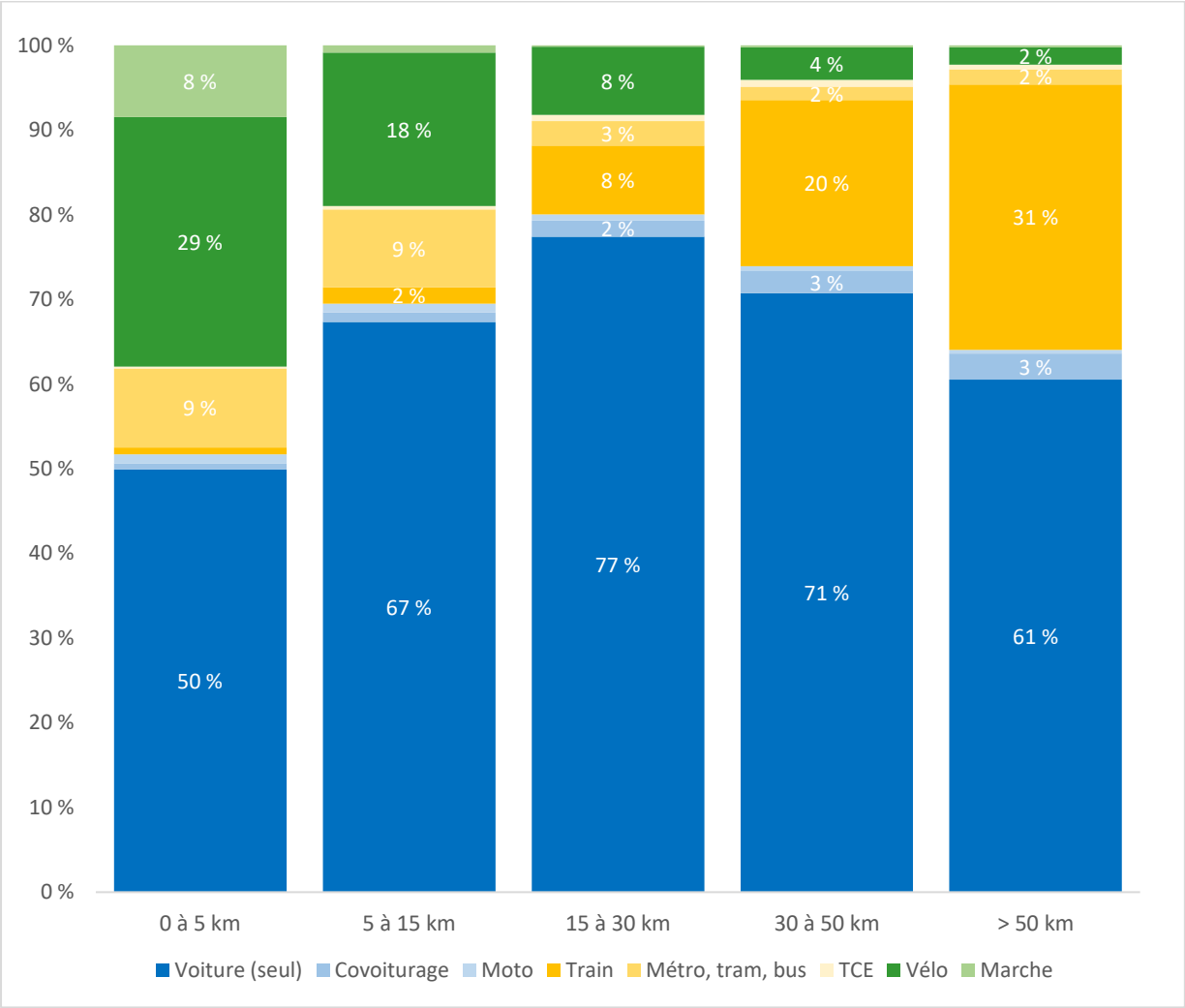


FIGURE 24 : RÉPARTITION MODALE SELON LES DISTANCES DOMICILE-TRAVAIL

Il n'est pas surprenant que les modes actifs soient fortement représentés pour les trajets de moins de 15 kilomètres. Par rapport à 2017, la part des déplacements à vélo sur une distance comprise entre 5 et 15 kilomètres augmente de 4 points de pourcentages, mais on constate également une hausse de 2,3 points de pourcentage pour les déplacements sur une distance comprise entre 15 et 30 kilomètres. **Le vélo gagne du terrain grâce, entre autres, à l'assistance électrique au pédalage.** Sur des distances plus courtes, cela incite les gens à ne pas utiliser de voiture.

La voiture est souvent utilisée, quelle que soit la distance, mais surtout pour les trajets entre 15 et 30 kilomètres. Ces trajets sont trop longs pour être effectués facilement à vélo et trop courts pour que le train puisse concurrencer sérieusement la voiture. Par rapport à 2017, la part de la voiture augmente pour les trajets domicile-travail compris entre 15 et 50 kilomètres, au détriment du train (une augmentation de 4 points de pourcentage de la part modale de la voiture alors que celle du train diminue de 4,3 points).

Toutefois, une grande partie des trajets plus longs s'effectuent en train (en particulier en direction de Bruxelles). Pour les distances supérieures à 50 kilomètres, le train renforce sa position.

5. SELON LE SECTEUR D'ACTIVITÉ

Les entreprises participant au diagnostic sont très diverses. Dans cette partie, les résultats sont présentés selon le secteur d'activité. Pour établir une distinction sur base du secteur d'activité, nous utilisons le code NACE. Une reclassification supplémentaire a été nécessaire pour permettre l'analyse[4].

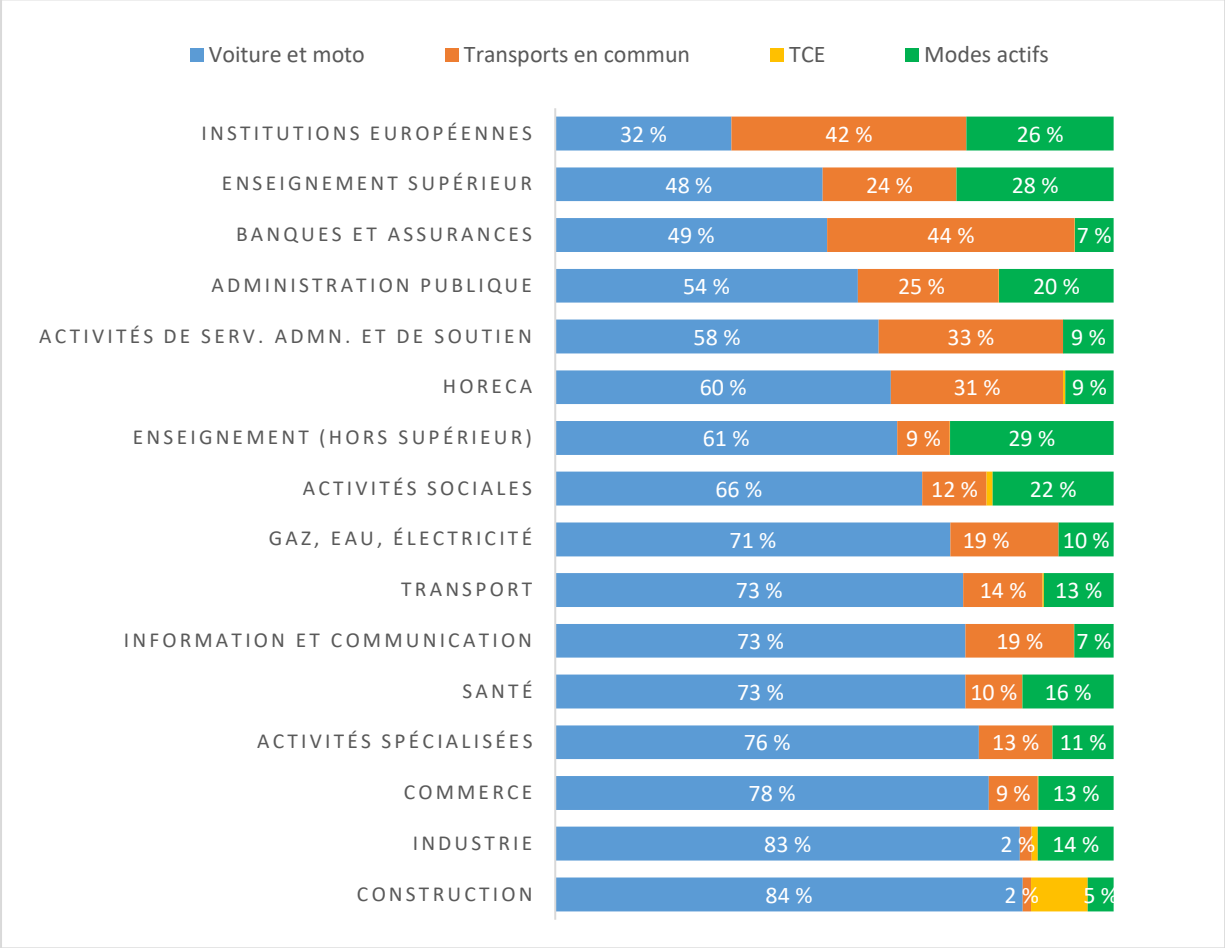


FIGURE 25 : RÉPARTITION MODALE SELON LE SECTEUR D'ACTIVITÉ

Dans la figure 25, les secteurs d'activité ont des profils très différents en raison de la situation géographique des unités d'établissement et de l'origine des travailleurs, l'organisation du travail ou la politique de mobilité. Pour les employeurs ayant leurs principales unités d'établissement dans les grandes villes du pays, les transports en commun sont évidemment plus accessibles. C'est ce que l'on constate notamment pour les institutions européennes à Bruxelles et pour les banques et compagnies d'assurance. Les sites des entreprises industrielles ou de construction,

[4] Notamment rassembler les secteurs trop peu représentés parmi les grands employeurs, et regrouper des employeurs « similaires » du point de vue de la mobilité des travailleurs.

en revanche, sont généralement moins bien situés, si bien que le potentiel d'utilisation des transports en commun est beaucoup plus faible.

La figure 26 montre les secteurs d'activité en fonction du niveau d'accessibilité aux transports en commun et de la distance moyenne du déplacement domicile-travail par route (chiffres du tableau 9). En ce qui concerne les distances domicile-travail, les résultats sont fort variables. Les activités liées à l'action sociale, à l'enseignement et à la santé attirent plus de travailleurs vivant à proximité. Les institutions européennes constituent une exception, en ce sens qu'elle occupe principalement des travailleurs vivant à proximité tout en ayant une très bonne accessibilité en transports en commun. À l'autre extrémité du graphique, on peut voir les institutions financières et les entreprises d'informatique et de communication qui font appel à des travailleurs venant d'endroits plus éloignés. Pour leurs travailleurs, il est souvent plus difficile de recourir aux modes actifs.

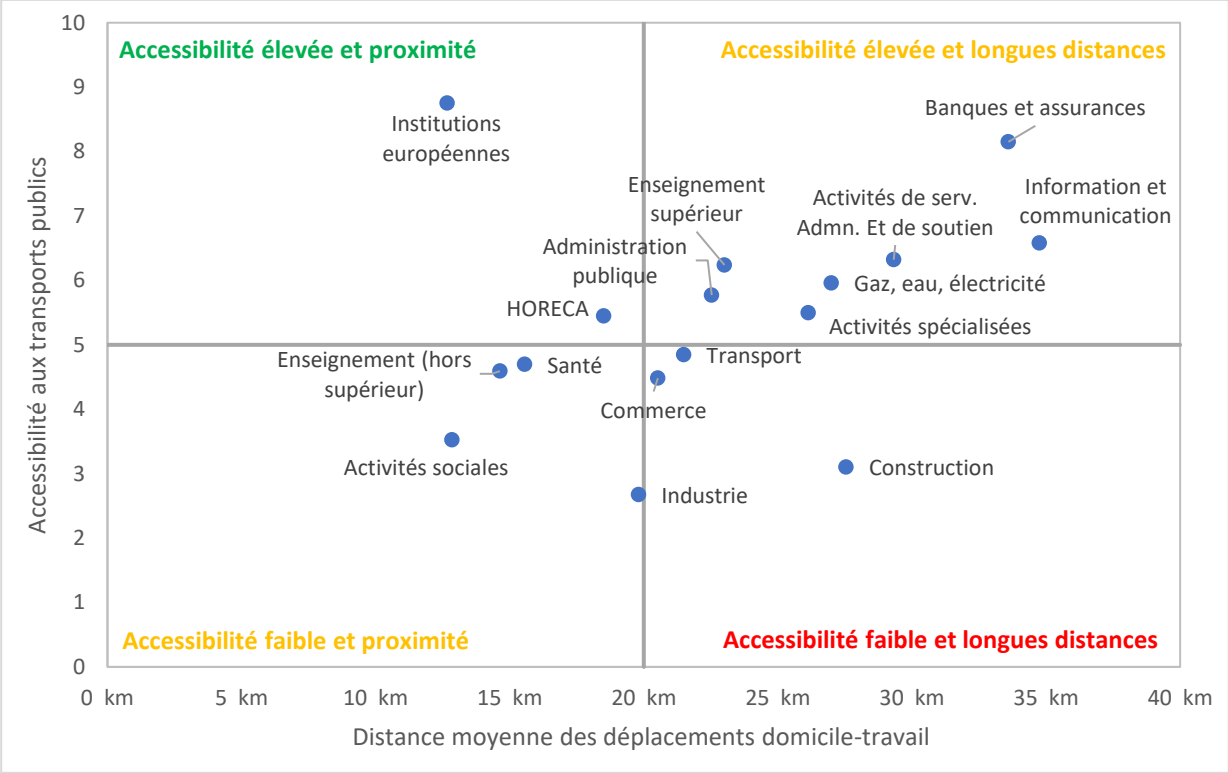


FIGURE 26 : SECTEURS D'ACTIVITÉ EN FONCTION DE L'ACCESSIBILITÉ AUX TRANSPORTS EN COMMUN ET DE LA DISTANCE MOYENNE DU DÉPLACEMENT DOMICILE-TRAVAIL (GEE* : GAZ, EAU ET ÉLECTRICITÉ ET ASAS* : ACTIVITÉS DE SERVICES ADMINISTRATIFS ET DE SOUTIEN)

Compte tenu des facteurs ci-dessus, il est intéressant de comparer la répartition modale par secteur d'activité. L'analyse a été réalisée dans le tableau 10. Pour chaque secteur et mode de déplacement, la **répartition modale réelle est comparée à la répartition modale théorique**, sur la base de trois facteurs : la région de l'unité d'établissement, le degré d'accessibilité des transports en commun et l'utilisation potentielle des modes actifs en fonction des distances domicile-travail. Le tableau 9 donne, pour chaque catégorie de mode, la différence, en %, entre la répartition modale observée et la répartition modale théorique. A titre d'exemple, la part du vélo dans les administrations publiques est 44 % plus grande qu'attendu.

	Vélo	Transports en commun	Voiture /moto	Score moyen accessibilité des transports en commun (1 – 10)	Distance moyenne par route (km)
Activités de serv. Admn. et de soutien	-31%	16%	0%	6,3	29
Banques et assurances	-33%	1%	7%	8,2	34
Construction	-69%	-72%	-2%	3,1	28
Institutions européennes	44%	-1%	-16%	8,8	13
Gaz, eau, électricité	18%	-27%	13%	6,0	27
Activités spécialisées	-30%	-16%	14%	5,5	26
Santé	-3%	-18%	9%	4,7	16
Commerce	-29%	-24%	10%	4,5	21
Enseignement supérieur	79%	51%	-30%	6,2	23
HORECA	-58%	54%	-5%	5,4	19
Industrie	-10%	-59%	4%	2,7	20
Information et communication	-42%	-32%	27%	6,6	35
Activités sociales	-5%	81%	-8%	3,5	13
Enseignement (hors supérieur)	27%	-8%	-6%	4,6	15
Administration publique	44%	21%	-16%	5,8	23
Transport	-24%	-13%	8%	4,8	21

TABLEAU 9 : IMPACT DU SECTEUR D'ACTIVITÉ SUR LA RÉPARTITION MODALE, L'ACCESSIBILITÉ AUX TRANSPORTS EN COMMUN ET LA DISTANCE MOYENNE ENTRE LE DOMICILE ET LE LIEU DE TRAVAIL

6. SELON LE GENRE

Comme dans les deux éditions précédentes du diagnostic, **la demande de ventiler les modes de déplacement par genre** est restée **facultative** dans le questionnaire. Dans le cadre de la préparation de l'édition en 2021, le SPF Mobilité et Transports a demandé à l'Institut pour l'Égalité des Femmes et des Hommes (IEFH) de rendre un avis sur la question. L'IEFH a remis un avis favorable à l'application de la ventilation par genre et cet avis a été transmis aux partenaires sociaux du CCE-CNT. Cet avis n'est toutefois pas contraignant (Avis 2018/A014).

Afin de réduire la charge administrative pour les employeurs à Bruxelles, les données des plans de déplacements d'entreprise sont également utilisées dans le diagnostic fédéral des déplacements domicile-travail. Depuis 2017, la demande facultative de ventiler le mode de déplacement par genre est également incluse dans le questionnaire du plan de déplacements d'entreprise à Bruxelles.

Les chiffres recueillis concernent un total de 480.179 travailleurs, soit 29 % du nombre total de travailleurs concernés par le diagnostic.

Le tableau 10 montre les résultats de la répartition modale pour les hommes et les femmes. La différence entre les deux est exprimée en points de pourcentage (pt de %). La demande étant facultative, nous devons examiner les résultats avec toute la prudence nécessaire, surtout si les différences sont relativement faibles.

	BELGIQUE			FLANDRE			WALLONIE			BRUXELLES		
	H	F	Pt de %	H	F	Pt de %	H	F	Pt de %	H	F	Pt de %
Voiture	65,0 %	65,9 %	**+0,9 %**	63,9 %	66,2 %	**+2,2 %**	86,9 %	89,2 %	**+2,3 %**	36,0 %	29,0 %	**-7,0 %**
Covoiturage	1,9 %	0,7 %	**-1,1 %**	2,1 %	0,8 %	**-1,3 %**	2,2 %	0,8 %	**-1,3 %**	0,6 %	0,4 %	**-0,2 %**
Moto	1,5 %	0,3 %	**-1,1 %**	1,6 %	0,4 %	**-1,2 %**	1,3 %	0,3 %	**-1,0 %**	1,4 %	0,2 %	**-1,3 %**
Train	8,7 %	9,2 %	**+0,5 %**	4,7 %	4,5 %	**-0,3 %**	2,5 %	2,5 %	**0,0 %**	35,6 %	39,9 %	**+4,3 %**
MTB	4,4 %	6,3 %	**+1,9 %**	2,6 %	3,7 %	**+1,1 %**	1,6 %	2,9 %	**+1,3 %**	16,5 %	22,4 %	**+5,9 %**
TCE	0,6 %	0,1 %	**-0,5 %**	0,9 %	0,1 %	**-0,8 %**	0,2 %	0,0 %	**-0,2 %**	0,0 %	0,0 %	**0,0 %**
Vélo	16,3 %	15,2 %	**-1,0 %**	22,8 %	22,4 %	**-0,4 %**	3,1 %	1,4 %	**-1,7 %**	7,8 %	5,3 %	**-2,5 %**
Marche	1,7 %	2,3 %	**+0,5 %**	1,5 %	2,0 %	**+0,5 %**	2,2 %	2,7 %	**+0,6 %**	2,2 %	2,9 %	**+0,7 %**

TABLEAU 10 : RÉPARTITION MODALE SELON LE GENRE

En règle générale, les femmes utilisent un peu plus souvent la voiture et les transports en commun et se rendent plus souvent à pied au travail que les hommes. En revanche, on constate que les hommes sont plus nombreux à être au volant pour covoiturer et à se déplacer à moto, à vélo ou dans les transports collectifs organisés par l'employeur.

On peut dire que **tant les hommes que les femmes ont tendance à opter progressivement pour des moyens de déplacement plus durables**. Là encore, on remarque l'impact de la crise sanitaire du coronavirus dans les chiffres avec une propension à utiliser davantage les modes individuels.

L'enquête BeMob sur les déplacements domicile-travail du SPF Mobilité et Transports réalisée en 2019 et 2020 s'est penchée non seulement sur le trajet principal, mais aussi sur le trajet d'approche et le trajet final et sur le principal mode de déplacement occasionnel utilisé tout au long de l'année. L'enquête montre que près d'un travailleur interrogé sur trois utilise le vélo tout au long de l'année, quelle que soit la fréquence ou la distance. Les hommes utilisent un peu plus le vélo comme mode de déplacement principal habituel ou comme mode de déplacement pour le trajet d'approche ou le trajet final, mais les femmes sont au moins aussi nombreuses à opter pour le vélo comme mode de déplacement principal occasionnel.

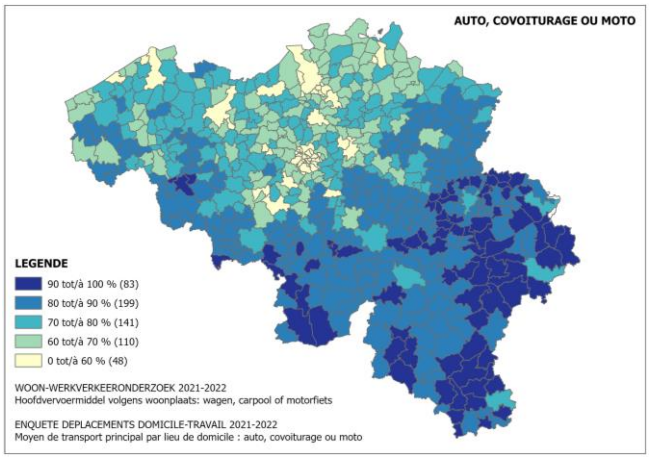
7. SELON LE DOMICILE

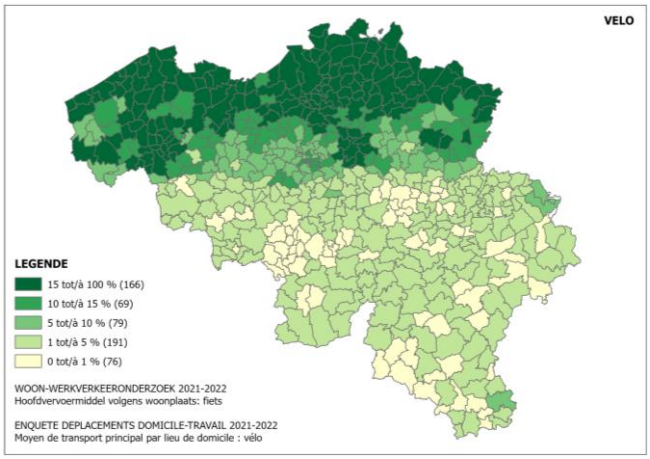
Pour au moins 40 % des travailleurs, l'employeur doit indiquer le code postal de leur domicile et le mode de déplacement utilisé. Cela permet d'obtenir des résultats non seulement en fonction du lieu de travail, mais aussi en fonction du domicile. Les données ne sont pas totalement représentatives. Par conséquent, la répartition modale présentée ici au niveau de la Belgique ne correspond pas tout à fait à celle présentée au début du chapitre 2 sur les déplacements domicile-travail.

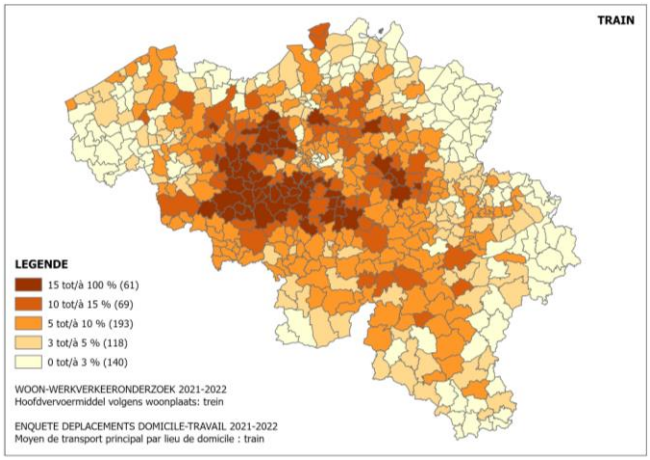
Le tableau 11 et les cartes ci-dessous montrent la répartition modale selon le domicile. Les résultats peuvent être très différents de ceux établis sur base du lieu de travail. Les différences sont très nettes pour les modes de déplacement utilisés pour parcourir de longues distances, comme le train par exemple. En effet, le train est très utilisé pour se rendre aux lieux de travail situés dans les villes, alors que les navetteurs habitent souvent en dehors.

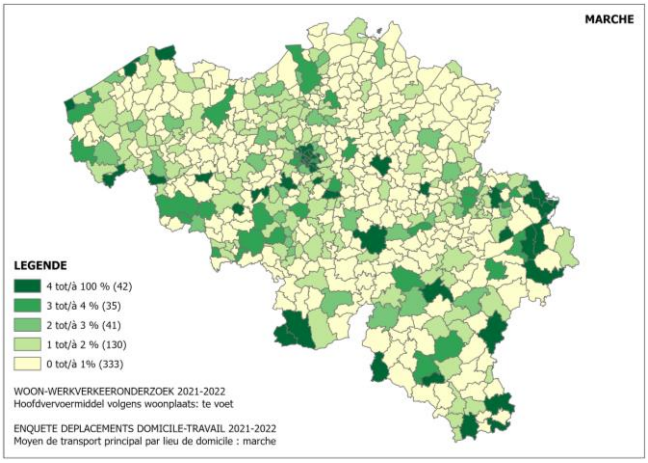
Mode de déplacement	Flandre	Wallonie	Bruxelles	Belgique
Voiture (seul)	64,1 %	79,1 %	39,8 %	66,0 %
Covoiturage	1,5 %	2,4 %	0,7 %	1,6 %
Moto	0,8 %	0,7 %	1,1 %	0,8 %
Train	7,8 %	9,9 %	5,7 %	8,2 %
Métro, tram, bus	3,4 %	3,3 %	37,0 %	6,0 %
TCE	0,6 %	0,2 %	0,3 %	0,5 %
Vélo	20,2 %	2,1 %	9,3 %	14,8 %
Marche	1,6 %	2,3 %	6,2 %	2,1 %

TABLEAU 11 : RÉPARTITION MODALE SELON LE DOMICILE DES TRAVAILLEURS









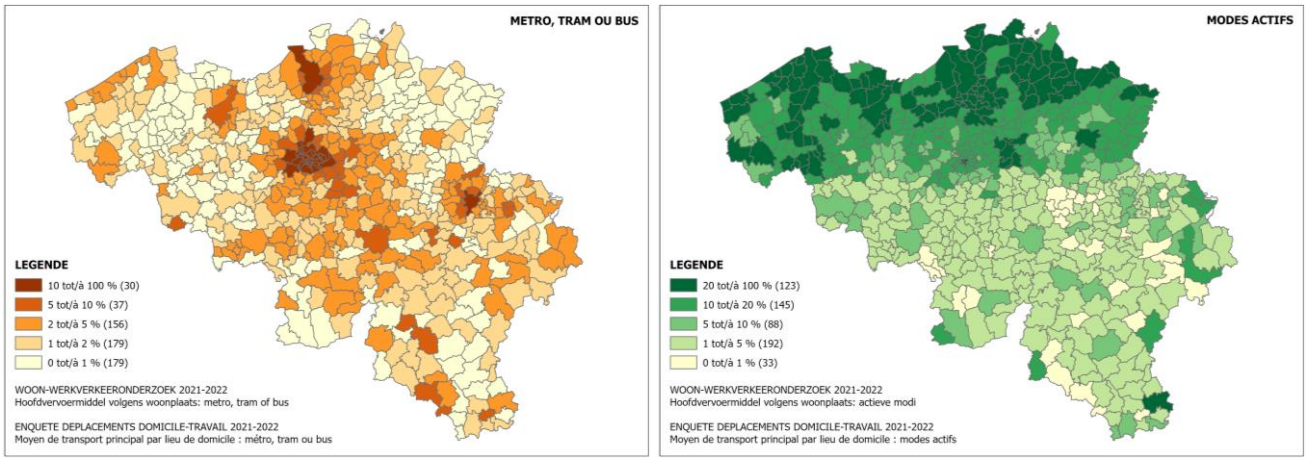


FIGURE 27 : RÉPARTITION MODALE SELON LE DOMICILE

SELON LES DEGRES D'URBANISATION DU LIEU DE DOMICILE ET DU LIEU DE TRAVAIL

Le tableau ci-dessous montre les différences de répartition modale en fonction du degré d'urbanisation de la résidence et du lieu de travail. Le pourcentage de travailleurs montre qu'environ 3 travailleurs sur 4 ont un lieu de résidence en dehors de la ville. La répartition des lieux de travail à l'intérieur ou à l'extérieur de la ville est égale en nombre de travailleurs.

La part de la voiture est la plus élevée lors des déplacements en dehors de la ville ou de l'intérieur de la ville vers un lieu de travail situé en dehors de la ville. Le train a une part modale très élevée dans les déplacements interurbains pour se rendre sur le lieu de travail. De la périphérie à la ville, 1 travailleur sur 5 utilise également le train. Les transports publics à grain fin (métro, tramway et bus) sont principalement utilisés par les travailleurs qui se déplacent dans la même ville pour travailler.

La part modale du vélo représente un quart des travailleurs se rendant au travail dans la même ville. Les déplacements purement extérieurs aux villes représentent également 16% de l'utilisation de la bicyclette. Les distances légèrement plus courtes pour se rendre au travail jouent certainement un rôle ici, comme dans le cas de la marche pour se rendre au travail.

Lieu de domicile	**Non urbain**	**Non urbain**	**Urbain**	**Urbain**	**Urbain**
Lieu de travail	**Non urbain**	**Urbain**	**Non urbain**	**Urbain (autre ville)**	**Urbain (même ville)**
% travailleurs	46 %	28 %	6 %	3 %	17 %
Distance moyenne	17 km	32 km	26 km	57 km	6 km
Voiture	75,9 %	63,2 %	74,0 %	45,6 %	44,0 %
Covoiturage	2,0 %	1,4 %	2,8 %	1,5 %	0,6 %
Moto	0,9 %	0,7 %	0,7 %	0,4 %	1,0 %
Train	1,4 %	20,0 %	6,5 %	46,1 %	2,1 %
Métro, tram, bus	1,4 %	4,1 %	6,0 %	2,2 %	21,9 %
TCE	0,5 %	0,6 %	0,8 %	0,2 %	0,3 %
Vélo	15,8 %	9,8 %	8,7 %	3,7 %	24,3 %
Marche	2,2 %	0,3 %	0,5 %	0,3 %	5,8 %

TABLEAU 12 : RÉPARTITION MODALE SELON LES DEGRÉS D'URBANISATION DU LIEU DE DOMICILE ET DU LIEU DE TRAVAIL

III. PROBLÈMES DE MOBILITÉ

Outre la manière dont les travailleurs se rendent au travail, les employeurs peuvent préciser les problèmes potentiels de mobilité auxquels leurs travailleurs sont confrontés.

Dans l'édition précédente du diagnostic, il était possible pour l'employeur d'indiquer si un problème était présent ou non. Pour cette édition de l'enquête, il a été décidé d'utiliser une échelle de 0 à 5 pour indiquer dans quelle mesure un problème est perçu comme important. 0 indique qu'il n'y a pas du tout de problème et 5 que le problème est perçu comme très important. Il est ainsi possible de nuancer davantage la réponse.

La personne chargée de remplir l'enquête peut ainsi déterminer pour l'ensemble de l'unité d'établissement si un problème se pose ou non. En concertation avec les partenaires sociaux, il peut vérifier la perception qu'ont les travailleurs des problèmes de mobilité rencontrés.

Par ailleurs, depuis cette édition, l'enquête en ligne auprès des travailleurs permet également à ces derniers d'indiquer un score reflétant leur perception. On peut ainsi connaître l'avis des utilisateurs des modes de déplacement. Le score obtenu pour l'unité d'établissement est dans ce cas une moyenne de toutes les réponses de l'enquête interne auprès du personnel.

Le score repris dans les graphiques et tableaux ci-dessous peut donc provenir de la personne chargée de remplir l'enquête ou de l'enquête en ligne réalisée auprès du personnel. Les pourcentages indiquant la fréquence des problèmes sont pondérés en fonction du nombre de travailleurs. Il s'agit donc du pourcentage de travailleurs susceptibles d'être concernés par les problèmes.

Les problèmes peuvent être divisés en quatre catégories : les problèmes liés au vélo, les problèmes liés aux transports en commun, les problèmes liés à la voiture, et divers autres problèmes.

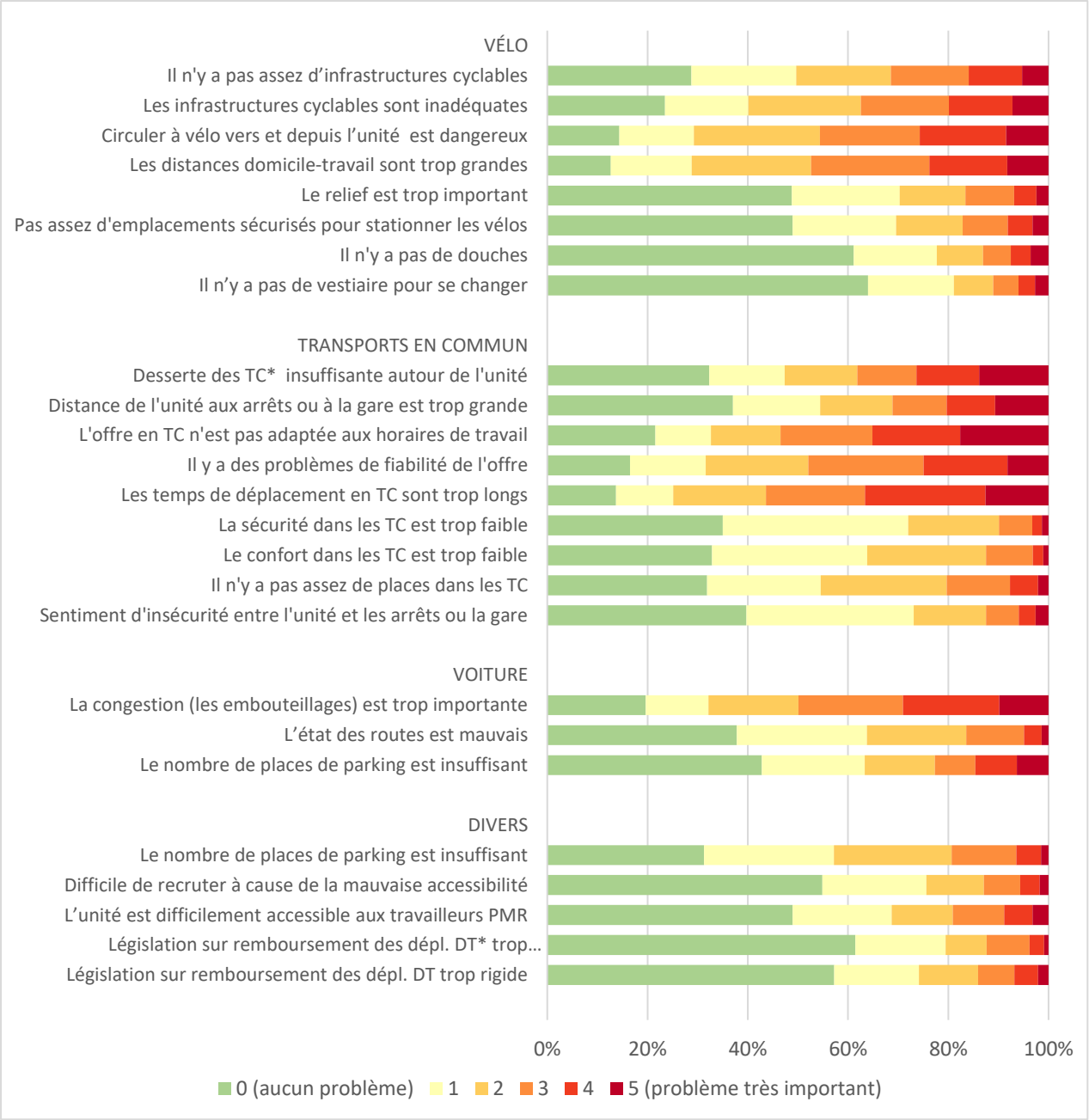


FIGURE 28 : APERÇU DES PROBLÈMES DE MOBILITÉ (PONDÉRATION EN FONCTION DU NOMBRE DE TRAVAILLEURS). * TC SIGNIFIE TRANSPORTS EN COMMUN ET DT SIGNIFIE DOMICILE-TRAVAIL

PROBLÈMES LIÉS À L'UTILISATION DU VÉLO

Les problèmes sont classés en différentes catégories et vont de ceux qui sont les plus répandus ou effectivement ressentis comme un problème à ceux qui ne se produisent pas ou ne sont pas ressentis comme un problème.

Pour l'ensemble de la Belgique, c'est la distance du domicile au lieu de travail qui entrave le plus l'utilisation du vélo pour les déplacements domicile-travail. Le danger auquel sont confrontés les cyclistes en tant qu'usagers faibles de la route obtient un score tout aussi élevé. On constate

que l'**infrastructure cyclable** existante ou son absence est perçue comme un problème majeur en Wallonie. Le **relief** est également un facteur important dans la partie sud du pays, alors qu'il constitue moins un problème pour les cyclistes dans le nord du pays, qui est plus plat.

Problèmes rencontrés	Bruxelles	Flandre	Wallonie	Belgique
Les distances domicile-travail sont trop grandes	2,5	2,2	2,8	2,4
Circuler à vélo vers et depuis l'unité d'établissement est dangereux	2,5	2,0	3,2	2,4
Les infrastructures cyclables sont inadéquates	2,1	1,6	3,1	2,0
Il n'y a pas assez d'infrastructures cyclables	1,8	1,2	3,0	1,7
Il n'y a pas assez d'emplacements sécurisés pour stationner les vélos	0,9	1,0	1,6	1,1
Le relief est trop important	1,6	0,5	2,2	1,1
Il n'y a pas de douches	0,7	0,8	1,3	0,9
Il n'y a pas de vestiaires	0,6	0,6	1,1	0,7

TABLEAU 13 : PROBLÈMES LIÉS À L'UTILISATION DU VÉLO. LES SCORES VONT DE 0 = PAS DU TOUT UN PROBLÈME À 5 = PROBLÈME TRÈS IMPORTANT

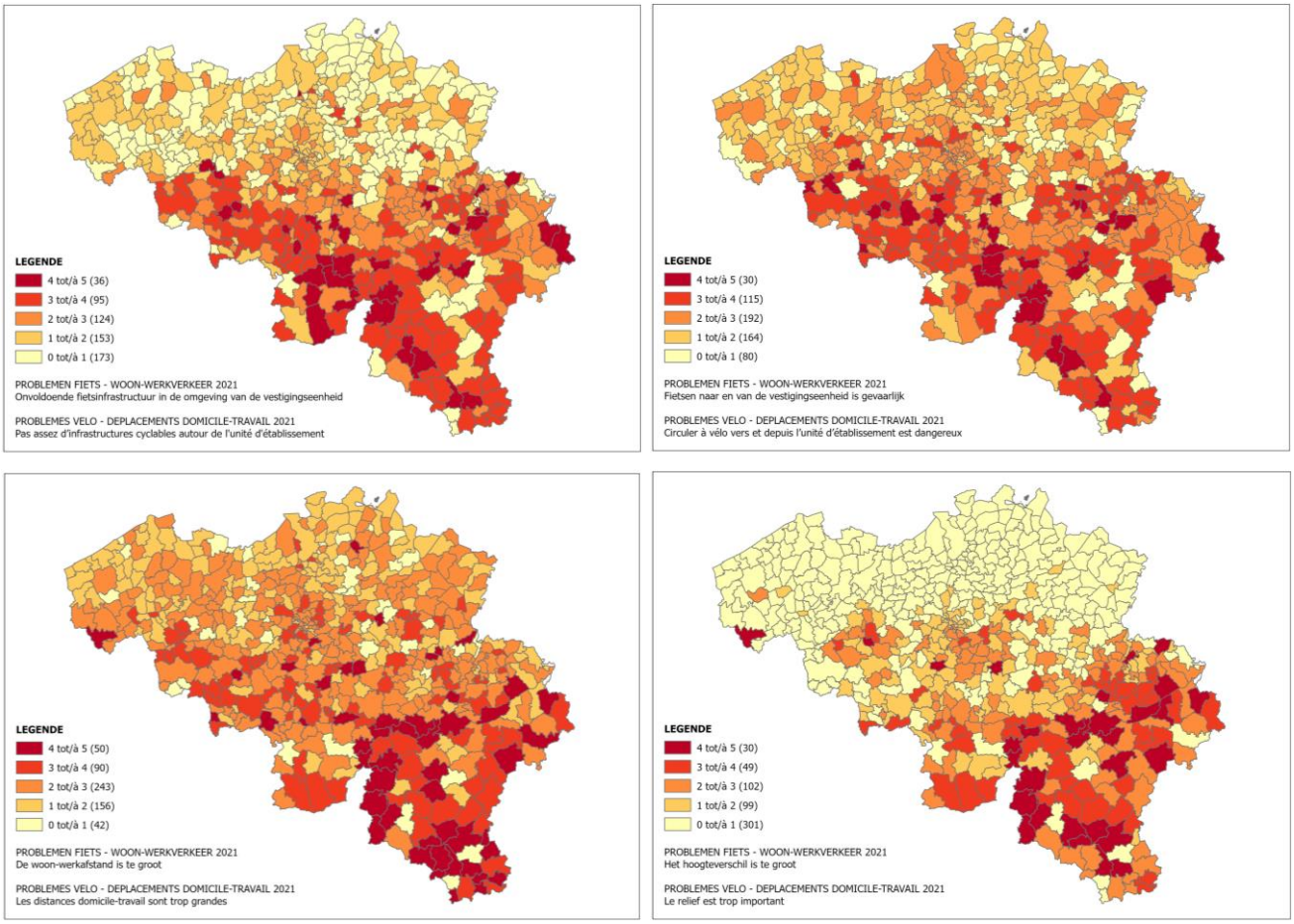


FIGURE 29 : PROBLÈMES LIÉS À L'UTILISATION DU VÉLO (0 = PAS DU TOUT UN PROBLÈME, 5 = PROBLÈME TRÈS IMPORTANT)

PROBLÈMES LIÉS À L'UTILISATION DES TRANSPORTS EN COMMUN

Certains problèmes liés à l'utilisation des transports en commun sont perçus comme plus importants que d'autres : **temps de déplacement en transports en commun trop longs, organisation des transports en commun non adaptée aux horaires de travail et problèmes de fiabilité de l'offre de transports en commun (par exemple des retards)**.

En Région bruxelloise, comme dans les autres grandes villes, les problèmes rencontrés sont d'une nature différente. Le manque de desserte des transports en commun et la distance à parcourir y sont perçues comme beaucoup moins problématiques que dans les autres régions.

Problèmes rencontrés	Bruxelles	Flandre	Wallonie	Belgique
Les temps de déplacement en transports en commun sont trop longs	2,2	2,7	3,0	2,7
L'organisation des transports en commun n'est pas adaptée aux horaires de travail	1,4	2,7	3,0	2,5
Il y a des problèmes de fiabilité de l'offre de transports en commun	2,1	2,3	2,6	2,3
La desserte des transports en commun est insuffisante autour de l'unité d'établissement	0,8	2,2	2,6	2,0
La distance de l'unité d'établissement aux arrêts ou à la gare est trop importante	0,7	2,0	1,9	1,7
Il n'y a pas assez de places dans les transports en commun	1,8	1,2	1,6	1,4
Le confort dans les transports en commun est trop faible	1,3	1,1	1,3	1,2
La sécurité dans les transports en commun est trop faible	1,6	0,8	1,3	1,1
Il y a un sentiment d'insécurité entre l'unité d'établissement et les arrêts ou la gare	1,4	0,9	1,3	1,1

TABLEAU 14 : PROBLÈMES LIÉS À L'UTILISATION DES TRANSPORTS EN COMMUN. LES SCORES VONT DE 0 = PAS DU TOUT UN PROBLÈME À 5 = PROBLÈME TRÈS IMPORTANT

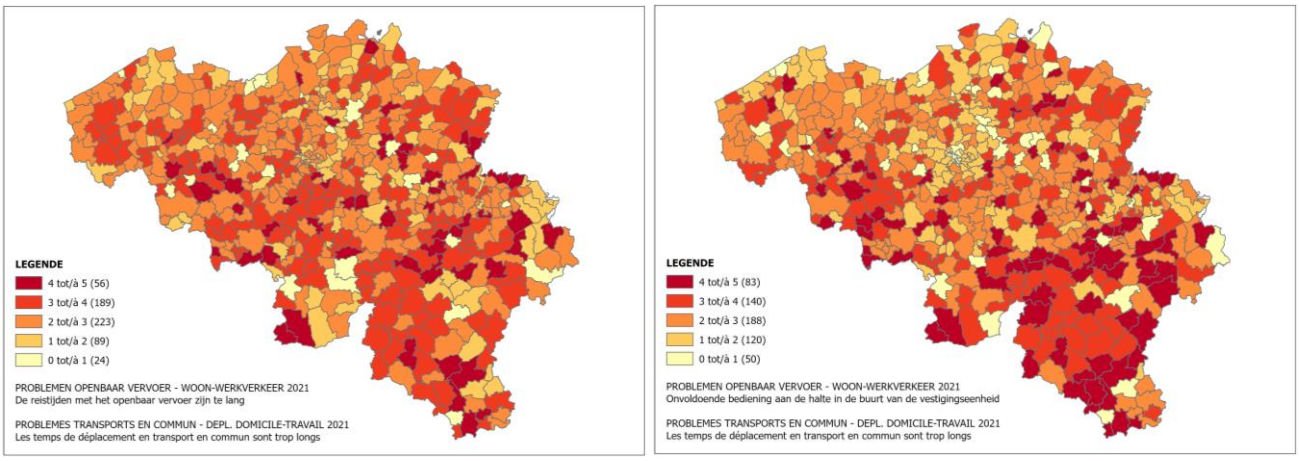


FIGURE 30 : PROBLÈMES LIÉS À L'UTILISATION DES TRANSPORTS EN COMMUN (0 = PAS DU TOUT UN PROBLÈME, 5 = PROBLÈME TRÈS IMPORTANT)

PROBLÈMES LIÉS À L'UTILISATION DE LA VOITURE

La congestion est considérée comme le problème le plus important lié à l'utilisation de la voiture sur l'ensemble du pays. La congestion à Bruxelles est même le problème ressenti comme le plus important parmi tous les problèmes de mobilité énumérés. La carte montre que les grandes villes

que sont Bruxelles, Anvers et Liège obtiennent de mauvais scores, suivies d'autres villes régionales.

Le manque de places de parking est considéré comme le deuxième problème le plus fréquent. On notera à cet égard que la répartition est assez homogène sur l'ensemble du pays. Quant au mauvais état des routes, il est plus mentionné en Wallonie.

Problèmes rencontrés	Bruxelles	Flandre	Wallonie	Belgique
La congestion (les embouteillages) est trop importante	3,4	2,1	2,1	2,4
Le nombre de places de parking est insuffisant	1,8	1,2	1,5	1,4
L'état des routes est mauvais	1,2	0,9	1,9	1,2

TABLEAU 15 : PROBLÈMES LIÉS À L'UTILISATION DE LA VOITURE. LES SCORES VONT DE 0 = PAS DU TOUT UN PROBLÈME À 5 = PROBLÈME TRÈS IMPORTANT

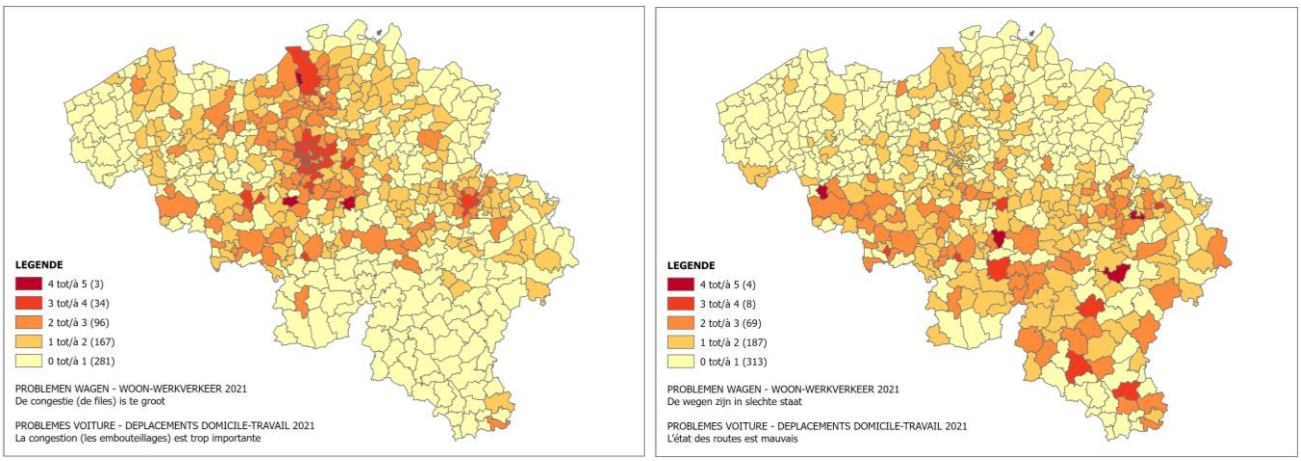


FIGURE 31 : PROBLÈMES LIÉS À L'UTILISATION DE LA VOITURE (0 = PAS DU TOUT UN PROBLÈME, 5 = PROBLÈME TRÈS IMPORTANT)

AUTRES PROBLÈMES

Problèmes rencontrés	Bruxelles	Flandre	Wallonie	Belgique
Le bien-être des travailleurs est affecté par les problèmes de mobilité	1,8	1,1	1,6	1,4
L'unité d'établissement est difficilement accessible aux travailleurs à mobilité réduite	0,9	1,1	1,4	1,1
Il est difficile de recruter du personnel à cause de la mauvaise accessibilité de l'unité d'établissement	1,2	0,7	1,2	0,9
La législation sur le remboursement des frais de déplacements domicile-travail est trop rigide	0,8	0,9	1,0	0,9
La législation sur le remboursement des frais de déplacements domicile-travail est trop compliquée	1,0	0,6	0,9	0,8

TABLEAU 16 : AUTRES PROBLÈMES

Les autres problèmes cités dans le questionnaire sont les moins fréquents en tant que problèmes de mobilité pour les employeurs. **Les problèmes de mobilité ont toutefois un impact non négligeable sur le bien-être des travailleurs à Bruxelles** et, dans une moindre mesure, en Wallonie et en Flandre. Les personnes chargées de remplir l'enquête (et les travailleurs) ont estimé que les unités d'établissement situées en Wallonie étaient moins accessibles aux travailleurs à mobilité réduite.

ACCESSIBILITÉ DE L'UNITÉ D'ÉTABLISSEMENT

Un dernier point concerne l'accessibilité de l'unité d'établissement pour les différents modes de déplacement. Comme dans le cas des problèmes rencontrés, la question pouvait, si souhaité, être transmise aux travailleurs via l'enquête auprès du personnel ou via la concertation sociale.

L'échelle est ici inversée, allant d'un score de 0 = pas du tout accessible à un score de 5 = très facilement accessible.

Sur l'ensemble du pays, les unités d'établissement sont perçues comme moins accessibles en transports en commun et plus accessibles en voiture. Naturellement, ces deux perceptions s'inversent si on prend uniquement en compte les zones urbaines, surtout à Bruxelles. Dans la capitale, l'accessibilité via les transports en commun est meilleure en raison de l'offre abondante, et l'accessibilité en voiture y est beaucoup plus faible que dans les autres régions. En ce qui concerne le vélo, notons que les travailleurs de Bruxelles et de Wallonie éprouvent plus de difficultés à se rendre à l'unité d'établissement avec ce moyen de déplacement.

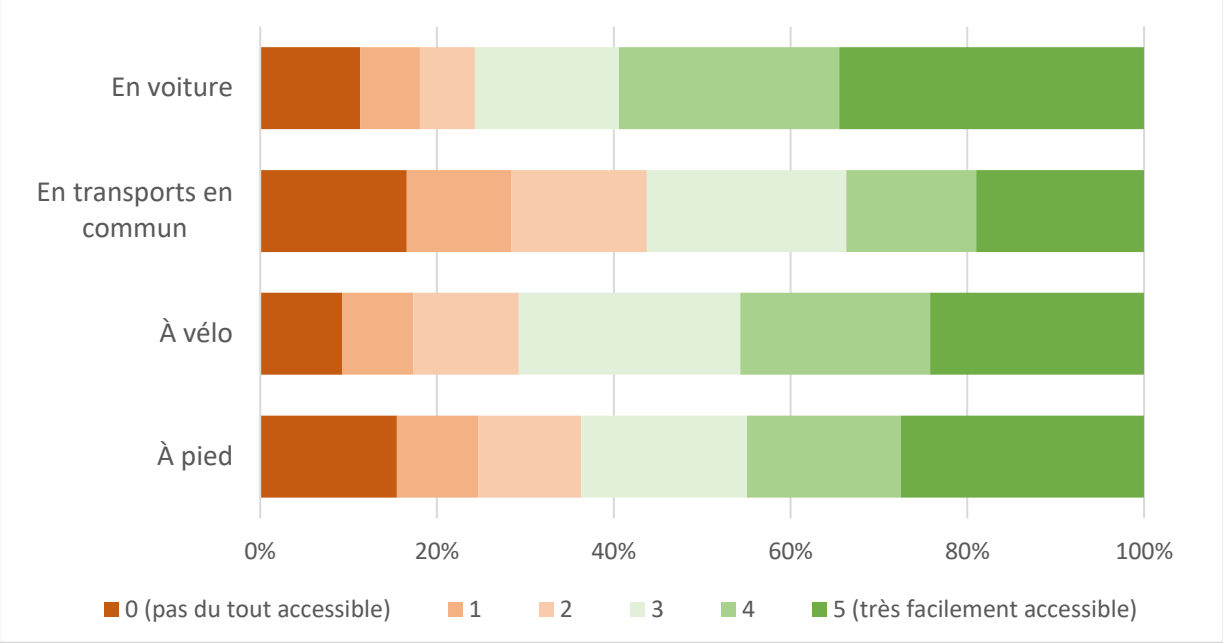


FIGURE 32 : ACCESSIBILITÉ DE L'UNITÉ D'ÉTABLISSEMENT POUR LES DIFFÉRENTS MODES DE DÉPLACEMENT

Accessibilité de l'unité d'établissement	Bruxelles	Flandre	Wallonie	Belgique
En voiture	2,5	3,6	3,6	**3,4**
En transports en commun	2,9	2,5	2,7	**2,6**
À vélo	2,6	3,5	2,7	**3,1**
À pied	2,8	3,1	2,8	**3,0**

TABLEAU 17 : ACCESSIBILITÉ DE L'UNITÉ D'ÉTABLISSEMENT (0 = PAS DU TOUT ACCESSIBLE, 5 = TRÈS FACILEMENT ACCESSIBLE)

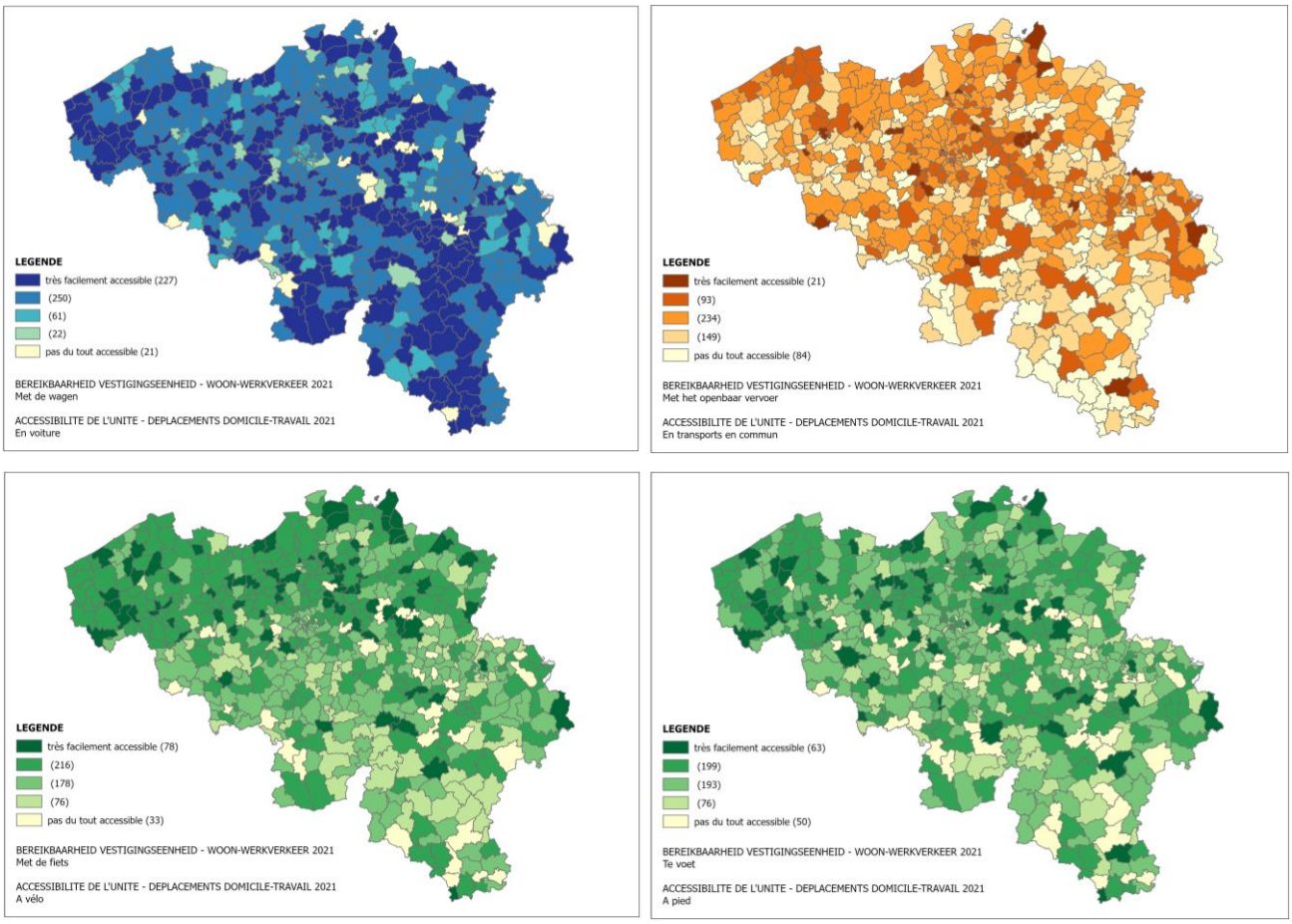


FIGURE 33 : ACCESSIBILITÉ DE L'UNITÉ D'ÉTABLISSEMENT POUR LES DIFFÉRENTS MODES DE DÉPLACEMENT

IV. POLITIQUE DE MOBILITÉ DES EMPLOYEURS

1. MESURES PRISES PAR LES EMPLOYEURS

Les employeurs eux-mêmes peuvent influencer la façon dont les travailleurs viennent travailler en soutenant certaines initiatives ou mesures et en décourageant d'autres.

Comme indiqué dans l'introduction, le diagnostic fédéral a notamment comme objectif de **stimuler les discussions sur la mobilité au sein même des entreprises.** Il a ainsi accompagné une prise de conscience grandissante de cette problématique chez les employeurs. Depuis les débuts de l'enquête, on a pu constater que **les initiatives prises par les employeurs pour améliorer la mobilité de leurs travailleurs se sont multipliées**. Un coordinateur mobilité est de plus en plus souvent désigné au sein des entreprises pour organiser une politique de mobilité durable. Il y a également un nombre croissant de formations et de conférences sur ce thème, ainsi que des études faisant le lien entre le bien-être des travailleurs et la qualité et la durée de leurs déplacements domicile-travail.

Les tableaux présents dans ce chapitre montrent la liste des mesures reprises dans le questionnaire du diagnostic 2021, le nombre d'unités d'établissement pour lesquelles la mesure est prise et le nombre de travailleurs concernés. Parmi ces mesures, on retrouve des incitants financiers, mais aussi des actions de sensibilisation. L'aménagement du temps de travail et l'application du télétravail ou du travail à domicile seront ensuite traités.

La comparaison avec le nombre de mesures prises les années précédentes par les employeurs est difficile à faire dans certains cas. En effet, les intitulés ont parfois été adaptés. La figure x montre un certain nombre de mesures pour lesquelles la formulation de la question est restée inchangée depuis le début du diagnostic. À cet égard, on constate qu'il y a une forte augmentation du nombre de travailleurs auxquels les mesure s'appliquent.

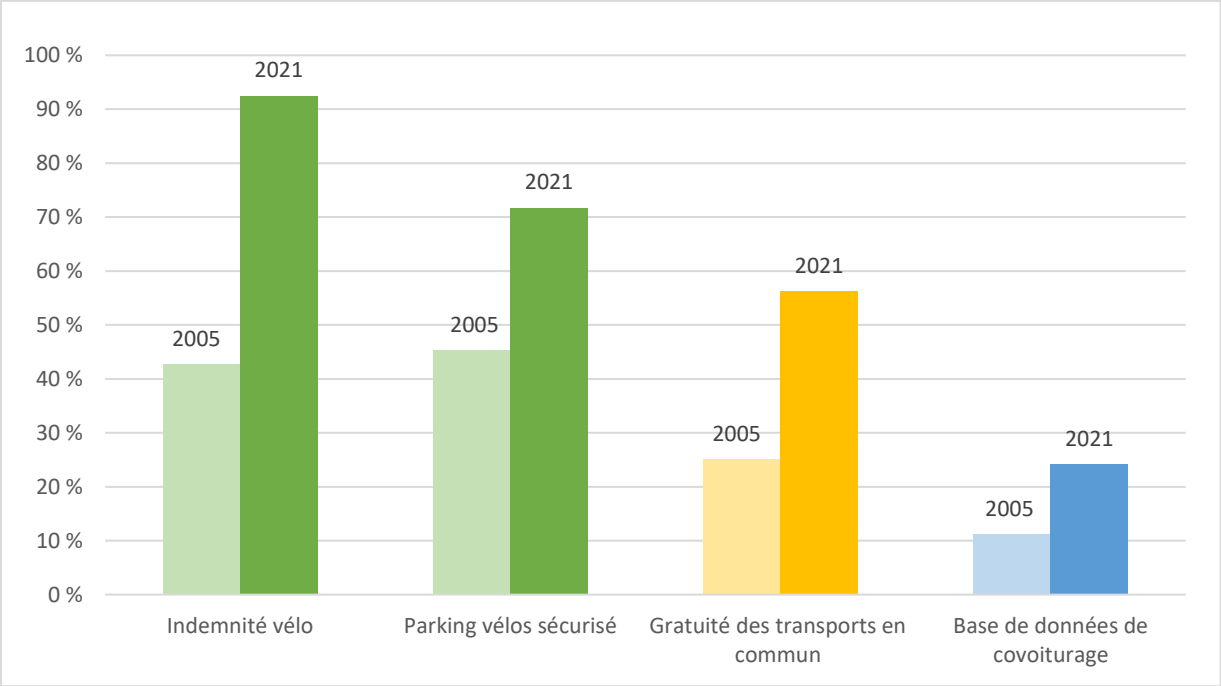


FIGURE 34 : ÉVOLUTION D'UN CERTAIN NOMBRE DE MESURES PRISES PAR LES EMPLOYEURS ENTRE 2005 ET 2021

Le nombre de mesures prises varie plus ou moins fort selon certains critères comme la région, l'accessibilité aux transports en commun ou le secteur d'activité.

Sauf mention contraire, les chiffres présentés ci-dessous sont toujours pondérés par le nombre de travailleurs de chaque unité d'établissement. Les pourcentages représentent ainsi la part des personnes qui travaillent dans une unité dans laquelle est prise la mesure concernée. Quant à « %unités », il indique le pourcentage effectif d'employeurs (unités d'établissement) adoptant la mesure.

Si aucun résultat n'est indiqué dans la colonne « évolution '17-'21 », cela signifie que la formulation de la mesure ne correspond pas entièrement à celle du questionnaire précédent ou que la mesure a été ajoutée en 2021. Aucune comparaison directe n'est donc possible dans ce cas.

Les employeurs bruxellois prennent généralement plus de mesures pour encourager les modes de déplacement plus durables. Cela s'explique, en partie, par le fait que les grands employeurs bruxellois ont l'obligation légale de mettre en œuvre un certain nombre de mesures via le plan de déplacements d'entreprise. D'autre part, les mesures ont souvent plus de sens dans les grandes villes. En raison, entre autres, d'une bonne accessibilité par les transports en commun, de la congestion et des problèmes de stationnement, les modes de déplacement durables dans les grandes villes constituent souvent une meilleure alternative que la voiture.

MESURES EN FAVEUR DU VÉLO

Mesure	%unités	%trav.	'17-'21
Indemnité vélo	95 %	92 %	+10 %
Mise à disposition de vélos d'entreprise	27 %	39 %	
Parkings vélos sécurisés	53 %	72 %	+17 %
Campagne de sensibilisation	37 %	50 %	+26 %
Abris couverts pour vélos	73 %	87 %	+3 %
Vestiaires pour se changer	70 %	84 %	+5 %
Disponibilité de douches	65 %	83 %	+4 %
Service d'entretien des vélos dans l'unité d'établissement	7 %	15 %	+5 %
Service d'assistance vélo	15 %	21 %	+62 %

TABLEAU 18 : MESURES EN FAVEUR DU VÉLO

Mesure	Bruxelles	Flandre	Wallonie
Indemnité vélo	83 %	98 %	88 %
Mise à disposition de vélos d'entreprise	50 %	41 %	21 %
Parkings vélos sécurisés	88 %	71 %	59 %
Campagne de sensibilisation	55 %	54 %	37 %
Abris couverts pour vélos	93 %	91 %	68 %
Vestiaires pour se changer	90 %	84 %	77 %
Disponibilité de douches	91 %	83 %	75 %
Service d'entretien des vélos dans l'unité d'établissement	21 %	14 %	9 %
Service d'assistance vélo	23 %	22 %	15 %

TABLEAU 19 : MESURES EN FAVEUR DU VÉLO (PONDÉRATION EN FONCTION DU NOMBRE DE TRAVAILLEURS DE L'UNITÉ D'ÉTABLISSEMENT)

La **mesure la plus populaire** auprès des employeurs pour encourager le vélo reste la possibilité pour les cyclistes **de recevoir une indemnité pour leurs déplacements**. Lors de la première édition du diagnostic, moins de la moitié des travailleurs avai la possibilité de demander une indemnité pour les kilomètres parcourus à vélo, alors que leur part s'élève aujourd'hui à 92 %. En Flandre, presque tous les travailleurs des unités d'établissement interrogées ont droit à une telle indemnité.

La plupart des employeurs ajustent l'indemnité vélo en fonction du montant maximum exonéré d'impôt. En 2021, le montant maximum exonéré était de 24 eurocents par kilomètre. Depuis le début de l'année 2022, il est passé à 25 eurocents. L'enquête pouvant aussi bien avoir été soumise fin 2021 que début 2022, les maximas ont été regroupés dans le graphique.

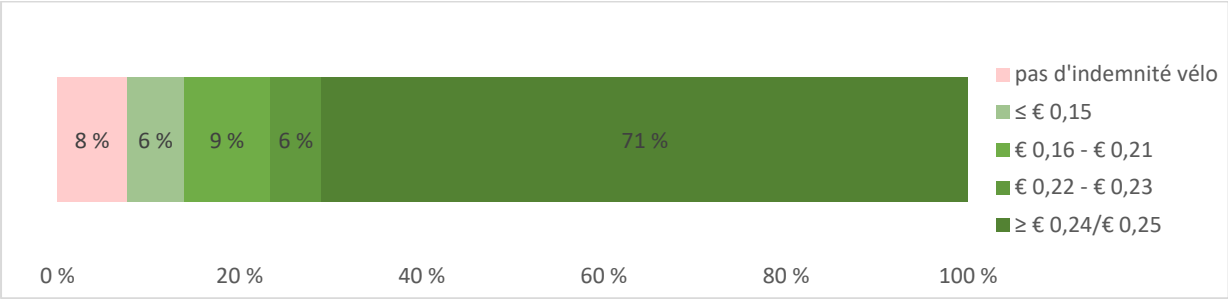


FIGURE 35 : MONTANT DE L'INDEMNITÉ VÉLO PARMI LES EMPLOYEURS QUI LA PROPOSENT

En Belgique, quatre travailleurs sur cinq disposent d'installations telles que des parkings vélos couverts, des vestiaires et des douches. Il convient toutefois de noter que la présence d'abris couverts pour vélos est moins fréquente en Wallonie (les employeurs chez lesquels un abri couvert pour vélos est disponible représentent 68% des travailleurs en Wallonie, contre 91% en Flandre et 93% à Bruxelles). Or, le manque de tels abris peut constituer un obstacle important à l'utilisation du vélo.

Bien qu'il y ait toujours beaucoup moins de cyclistes à Bruxelles qu'en Flandre, **les employeurs bruxellois prennent beaucoup d'initiatives pour stimuler l'utilisation du vélo.** C'est en partie lié au fait que les grands employeurs bruxellois sont légalement tenus d'installer des parkings à vélos sécurisés et de sensibiliser leurs travailleurs aux modes de déplacement durables. Les mesures prises par les employeurs bruxellois comptent parmi les facteurs qui expliquent la forte augmentation du nombre de cyclistes à Bruxelles.

MESURES EN FAVEUR DES TRANSPORTS EN COMMUN

Mesure	%unités	%trav.	'17-'21
Gratuité des transports en commun (train, métro, tram et bus)	59 %	56 %	
Transport collectif des travailleurs organisé par l'employeur	4 %	10 %	-2 %
Mise à disposition d'informations relatives aux transports en commun	32 %	43 %	-2 %

TABLEAU 20 : MESURES EN FAVEUR DES TRANSPORTS EN COMMUN

Mesure	Bruxelles	Flandre	Wallonie
Gratuité des transports en commun (train, métro, tram et bus)	62 %	54 %	57 %
Transport collectif des travailleurs organisé par l'employeur	11 %	10 %	9 %
Mise à disposition d'informations relatives aux transports en commun	58 %	40 %	37 %

TABLEAU 21 : MESURES EN FAVEUR DES TRANSPORTS EN COMMUN (PONDÉRATION EN FONCTION DU NOMBRE DE TRAVAILLEURS DANS L'UNITÉ D'ÉTABLISSEMENT)

Mesure		% unités				% travailleurs			
		100% gratuit *	> min. CCT n° 19/9*	= min. CCT n° 19/09*	Autres*	100% gratuit*	> min. CCT n° 19/9	= min. CCT n° 19/09	Autres
Train	Bruxelles	78%	5%	13%	4%	76%	4%	9%	12%
	Flandre	70%	5%	22%	4%	67%	6%	21%	5%
	Wallonie	65%	5%	21%	9%	65%	5%	23%	7%
	Belgique	69%	5%	21%	5%	68%	6%	19%	7%
Métro, tram, bus	Bruxelles	72 %	9%	16%	3%	70%	6%	11%	14%
	Flandre	60%	7%	28%	5%	55%	9%	30%	7%
	Wallonie	60%	6%	26%	8%	58%	7%	28%	7%
	Belgique	61%	7%	26%	5%	59%	8%	25%	8%

TABLEAU 22 : MESURES EN FAVEUR DES TRANSPORTS COLLECTIFS[5]

Il faut considérer à part l'organisation du transport collectif par l'employeur même. Comme le montre la répartition modale par secteur, ce mode de déplacement est principalement utilisé dans le secteur de la construction.

La mesure la plus populaire reste la possibilité d'utiliser gratuitement les transports en commun pour les déplacements domicile-travail. Plus de la moitié des employeurs (59 %) offrent les transports en commun gratuits à leurs travailleurs. La mesure telle qu'elle existe actuellement est difficilement comparable à ce qu'elle était en 2017, car à l'époque on demandait quelle était l'intervention générale de l'employeur dans les frais de déplacement domicile-travail en transports en commun. Dans cette édition, la question a été scindée selon les différents opérateurs de transports en commun en Belgique (SNCB, STIB, De Lijn et TEC). Si l'on considère l'intervention aussi bien pour le train que pour le métro/tram/bus, 56% des travailleurs ont droit à la gratuité des transports en commun. Si on ne prend en considération que le train ou que le métro/tram/bus, on constate que 71% des travailleurs peuvent prétendre à la gratuité des transports en commun pour leurs déplacements domicile-travail.

Pour les travailleurs venant travailler à Bruxelles, la gratuité du train ou du métro/tram/bus est plus régulièrement offerte. Là encore, on peut faire le lien avec les mesures obligatoires imposées par la Région bruxelloise aux grands employeurs.

MESURES EN FAVEUR DU COVOITURAGE

Mesure	%unités	%trav.	'17-'21
Utilisation d'une base de données de covoiturage interne ou externe	13 %	24 %	+1 %
Emplacements de parking réservés aux covoitureurs	5 %	14 %	-4 %
Diffusion d'informations sur le covoiturage	15 %	28 %	-14 %
Garantie du trajet de retour pour les covoitureurs	6 %	11 %	
Indemnité spécifique pour les covoitureurs	9 %	9 %	

TABLEAU 23 : MESURES EN FAVEUR DU COVOITURAGE

[5] 100% gratuit : totalement gratuit pour les travailleurs ; > min. CCT N° 19/9 : intervention supérieure au minimum prévu par la CCT N° 19/9, mais pas gratuit pour le travailleur ; = min. CCT N° 19/09 : intervention égale au minimum prévu par la CCT N° 19/09 ; autres : cas particuliers comprenant aussi bien l'absence de remboursement que des mesures autres que celles-ci-dessus pour le remboursement

Mesure	Bruxelles	Flandre	Wallonie
Utilisation d'une base de données de covoiturage interne ou externe	37 %	19 %	27 %
Emplacements de parking réservés aux covoitureurs	14 %	14 %	14 %
Diffusion d'informations sur le covoiturage	45 %	23 %	27 %
Garantie du trajet de retour pour les covoitureurs	10 %	10 %	14 %
Indemnité spécifique pour les covoitureurs	13 %	8 %	6 %

TABLEAU 24 : MESURES EN FAVEUR DU COVOITURAGE (PONDÉRATION EN FONCTION DU NOMBRE DE TRAVAILLEURS DANS L'UNITÉ D'ÉTABLISSEMENT)

Une base de données des covoitureurs est essentielle pour stimuler le covoiturage. 13 % des employeurs en Belgique utilisent une base de données interne ou externe pour le covoiturage.

Le covoiturage n'est possible que s'il y a suffisamment de travailleurs qui parcourent une partie similaire du trajet domicile-travail. Le potentiel de covoiturage est donc plus grand chez les grands employeurs et dans les grandes villes. Il n'est donc pas surprenant que, dans ces endroits, davantage de mesures en faveur du covoiturage soient prises. Chez les travailleurs wallons, la part des déplacements domicile-travail en voiture est plus élevée et ils parcourent également des distances légèrement plus longues pour arriver à l'unité d'établissement. Le recours au covoiturage est nettement plus encouragé en Wallonie qu'en Flandre.

MESURES LIÉES À L'UTILISATION DE LA VOITURE

La politique de l'employeur concernant les voitures est un facteur important pour la mobilité des travailleurs. **Les résultats montrent que les employeurs tentent de réduire leur empreinte écologique.** Ainsi, près d'un employeur sur trois fait déjà des efforts pour rendre son parc automobile plus écologique (mesure en hausse de plus de moitié, par rapport à 2017).

Mesure	%unités	%trav.	'17-'21
Indemnité kilométrique pour utilisation du véhicule privé dans le cadre des déplacements domicile-travail	23 %	25 %	-17 %
L'employeur offre des voitures de société	48 %	65 %	+5 %
L'employeur offre des voitures de société électriques	8 %	22 %	
Stratégie de diminution du nombre de kilomètres parcourus et/ou des émissions de CO_2	31 %	42 %	+56 %

TABLEAU 25 : MESURES LIÉES À L'UTILISATION DE LA VOITURE

Mesure	Bruxelles	Flandre	Wallonie
Indemnité kilométrique pour utilisation du véhicule privé dans le cadre des déplacements domicile-travail	38 %	22 %	20 %
L'employeur offre des voitures de société	62 %	68 %	58 %
L'employeur offre des voitures de société électriques	37 %	20 %	11 %
Stratégie de diminution du nombre de kilomètres parcourus et/ou des émissions de CO_2	79 %	33 %	30 %

TABLEAU 26 : MESURES LIÉES À L'UTILISATION DE LA VOITURE (PONDÉRATION EN FONCTION DU NOMBRE DE TRAVAILLEURS DANS L'UNITÉ D'ÉTABLISSEMENT)

La voiture de société est proposée dans 48 % des unités (employant 65 % des travailleurs concernés par l'enquête). Même si on veille davantage à diminuer les émissions et à rendre le parc automobile plus écologique, cette tendance se poursuit. En revanche, l'offre d'une indemnité kilométrique pour la voiture diminue avec une baisse de 17 % des travailleurs concernés par cette mesure. Actuellement, environ un travailleur sur cinq en Flandre et en Wallonie a droit à une indemnité kilométrique pour l'utilisation du véhicule privé pour se rendre au travail. Chez les employeurs bruxellois, cette part est de près de deux travailleurs sur cinq.

La figure 36 montre que **la possession d'une voiture de société dépend fortement du secteur**. On constate que les secteurs publics de l'enseignement et des soins de santé n'offrent quasiment aucune voiture de société. C'est le contraire dans des secteurs tels que la banque, la construction, les activités spécialisées (recherche, etc.) et le secteur de l'information et de la communication. Dans ce dernier secteur, plus de la moitié des travailleurs disposent d'une voiture de société.

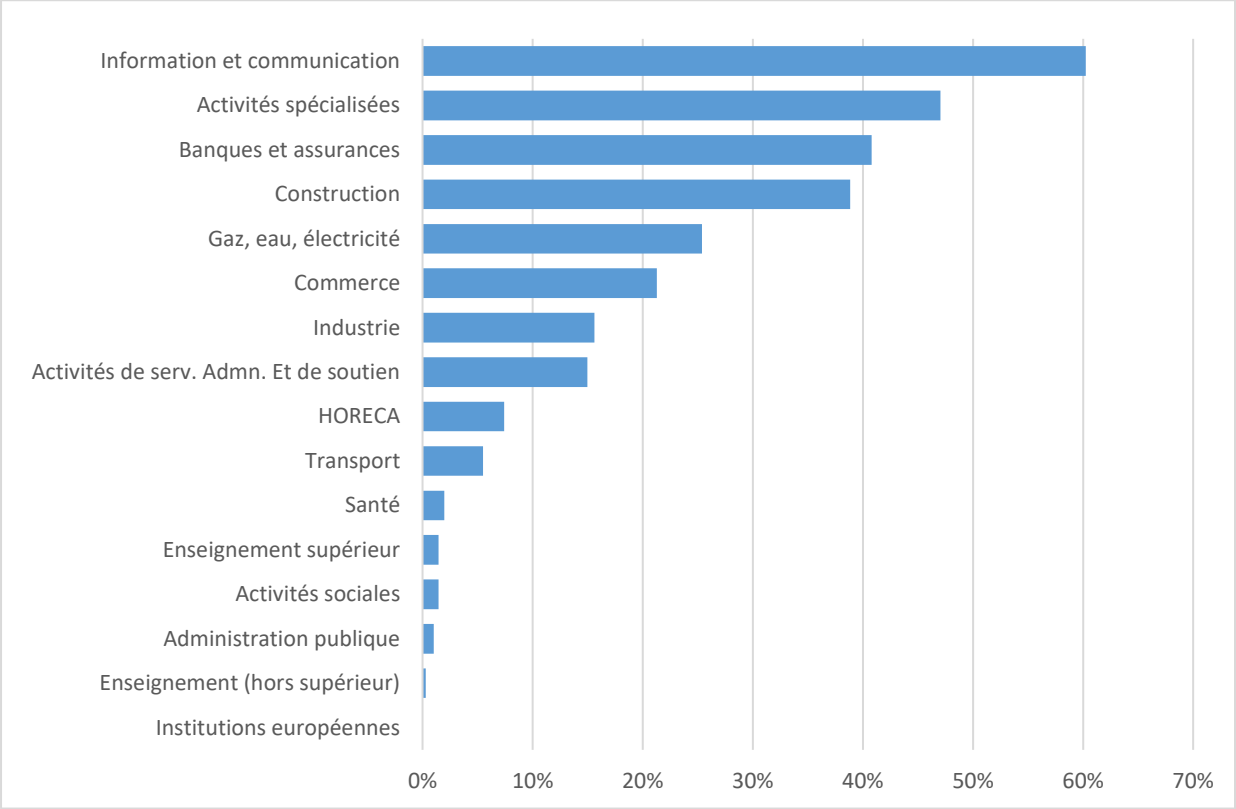


FIGURE 36 : PART DES TRAVAILLEURS BÉNÉFICIANT D'UNE VOITURE DE SOCIÉTÉ, SELON LE SECTEUR D'ACTIVITÉ

Certains employeurs offrent des **avantages supplémentaires aux détenteurs de voitures de société**. Parmi les employeurs qui proposent une voiture de société à leurs travailleurs, **plus de la moitié donnent également accès à un parking sur le site ou à proximité et offrent une carte carburant**. Ces avantages supplémentaires pour les détenteurs d'une voiture de société sont plus fréquemment offerts en Flandre que dans les autres régions.

Avantages complémentaires pour les détenteurs d'une voiture de société	%unités	%trav.
Accès au parking dans l'entreprise ou à proximité	53 %	64 %
Carte carburant	55 %	65 %
Prêt d'une autre voiture pour une courte période	5 %	8 %

TABLEAU 27 : AVANTAGES COMPLÉMENTAIRES POUR LES DÉTENTEURS D'UNE VOITURE DE SOCIÉTÉ

Avantages complémentaires pour les détenteurs d'une voiture de société	Bruxelles	Flandre	Wallonie
Accès au parking dans l'entreprise ou à proximité	56 %	71 %	56 %
Carte carburant	55 %	72 %	59 %
Prêt d'une autre voiture pour une courte période	9 %	7 %	9 %

TABLEAU 28 : AVANTAGES POUR LES DÉTENTEURS D'UNE VOITURE DE SOCIÉTÉ (PONDÉRATION EN FONCTION DU NOMBRE DE TRAVAILLEURS DANS L'UNITÉ D'ÉTABLISSEMENT)

L'enquête s'est également intéressée aux alternatives aux voitures de société. Le budget mobilité est déjà proposé à quelques endroits, davantage à Bruxelles que dans les autres régions. Mais, il n'a pas encore été véritablement adopté par les employeurs depuis son introduction.

Alternatives aux voitures de société	%unités	%trav.
Budget mobilité tel que prévu dans la loi du 17 mars 2019	10 %	12 %
Autres offres alternatives de mobilité	14 %	20 %

TABLEAU 29 : ALTERNATIVES AUX VOITURES DE SOCIÉTÉ

Alternatives aux voitures de société	Bruxelles	Flandre	Wallonie
Budget mobilité tel que prévu dans la loi du 17 mars 2019	17 %	12 %	9 %
Autres offres alternatives de mobilité	40 %	16 %	12 %

TABLEAU 30 : ALTERNATIVES AUX VOITURES DE SOCIÉTÉ (PONDÉRATION EN FONCTION DU NOMBRE DE TRAVAILLEURS DANS L'UNITÉ D'ÉTABLISSEMENT)

AUTRES MESURES

Mesure	%unités	%trav.	'17-'21
Réalisation d'un plan de déplacements d'entreprise	17 %	32 %	+1 %
Coordinateur de mobilité	27 %	38 %	+4 %
Parking payant pour les travailleurs	7 %	9 %	+2 %
Présence de bornes permettant de recharger les voitures électriques	26 %	42 %	+17 %
Indemnités de déménagement pour les travailleurs qui se rapprochent de leur lieu de travail	1 %	2 %	+0 %
Organisation d'une action de sensibilisation sur la mobilité	33 %	48 %	+3 %
Plan d'accès multimodal	19 %	37 %	+5 %
Possibilité de cumuler plusieurs interventions patronales pour des modes de transport différents	38 %	44 %	+9 %

TABLEAU 31 : AUTRES MESURES

Mesure	Bruxelles	Flandre	Wallonie
Réalisation d'un plan de déplacements d'entreprise	88 %	17 %	20 %
Coordinateur de mobilité	64 %	31 %	31 %
Parking payant pour les travailleurs	18 %	6 %	7 %
Présence de bornes permettant de recharger les voitures électriques	60 %	42 %	23 %
Indemnités de déménagement pour les travailleurs qui se rapprochent de leur lieu de travail	3 %	1 %	1 %
Organisation d'une action de sensibilisation sur la mobilité	82 %	42 %	35 %
Plan d'accès multimodal	79 %	26 %	26 %
Possibilité de cumuler plusieurs interventions patronales pour des modes de transport différents	53 %	42 %	42 %

TABLEAU 32 : AUTRES MESURES (PONDÉRATION EN FONCTION DU NOMBRE DE TRAVAILLEURS DANS L'UNITÉ D'ÉTABLISSEMENT)

Les employeurs prennent encore d'autres mesures en faveur d'une mobilité plus durable. En tête de liste figure l'organisation d'une action de sensibilisation sur la mobilité (48 % des travailleurs), suivie de la possibilité de cumuler plusieurs interventions patronales pour des modes de transport différents (44 % des travailleurs), la présence de points de recharge pour les véhicules électriques (42 % des travailleurs) et la nomination d'un coordinateur mobilité (38 % des travailleurs).

On constate une fois de plus que les employeurs bruxellois obtiennent un score plus élevé que les autres régions (en raison d'une obligation), avec notamment le plan de déplacements d'entreprise et la mise à disposition d'un plan d'accès multimodal.

Bien que le parc de voitures de société électriques soit encore très réduit, plus d'un quart des employeurs disposent déjà d'un système de recharge des voitures électriques. Ce sont principalement des grands employeurs qui emploient 60 % des travailleurs à Bruxelles et 42 % en Flandre. Il s'agit de la mesure qui a le plus progressé depuis la dernière édition du diagnostic.

Enfin, nous tenons à souligner l'importance de la mise à disposition ou non de places de parking pour les différents modes. **La gestion des parkings est particulièrement importante pour la mobilité des travailleurs**. En ce qui concerne la voiture, on peut voir une relation directe entre le nombre de places de parking prévues sur le site ou à proximité et la part modale de la voiture dans les déplacements domicile-travail.

Depuis 2005 et la première édition du diagnostic fédéral, le nombre de places de parking n'a pas changé de manière significative pour la voiture : il représente toujours environ 50 % du nombre total de travailleurs. En Flandre, il y a 50 places pour 100 travailleurs et en Wallonie 53, alors qu'à Bruxelles, il n'y a que 26 places pour 100 travailleurs. Le nombre de places de parking par travailleur et la part modale de la voiture par ville et type de territoire, est présenté dans le tableau 33.

Pour ce qui est de la moto, seules 2 ou 3 places de parking sont prévues pour 100 travailleurs. Le nombre de places de parking pour les cyclistes varie fortement d'une région à l'autre, proportionnellement à la part modale du vélo dans la région concernée.

	Places de parking voiture/ travailleur	Places de parking moto/ travailleur	Places de parking vélo/ travailleur
Bruxelles	0,26	0,02	0,10
Flandre	0,50	0,03	0,24
Wallonie	0,53	0,02	0,05
Belgique	0,46	0,03	0,17

TABLEAU 33 : NOMBRE DE PLACES DE PARKING PAR TRAVAILLEUR

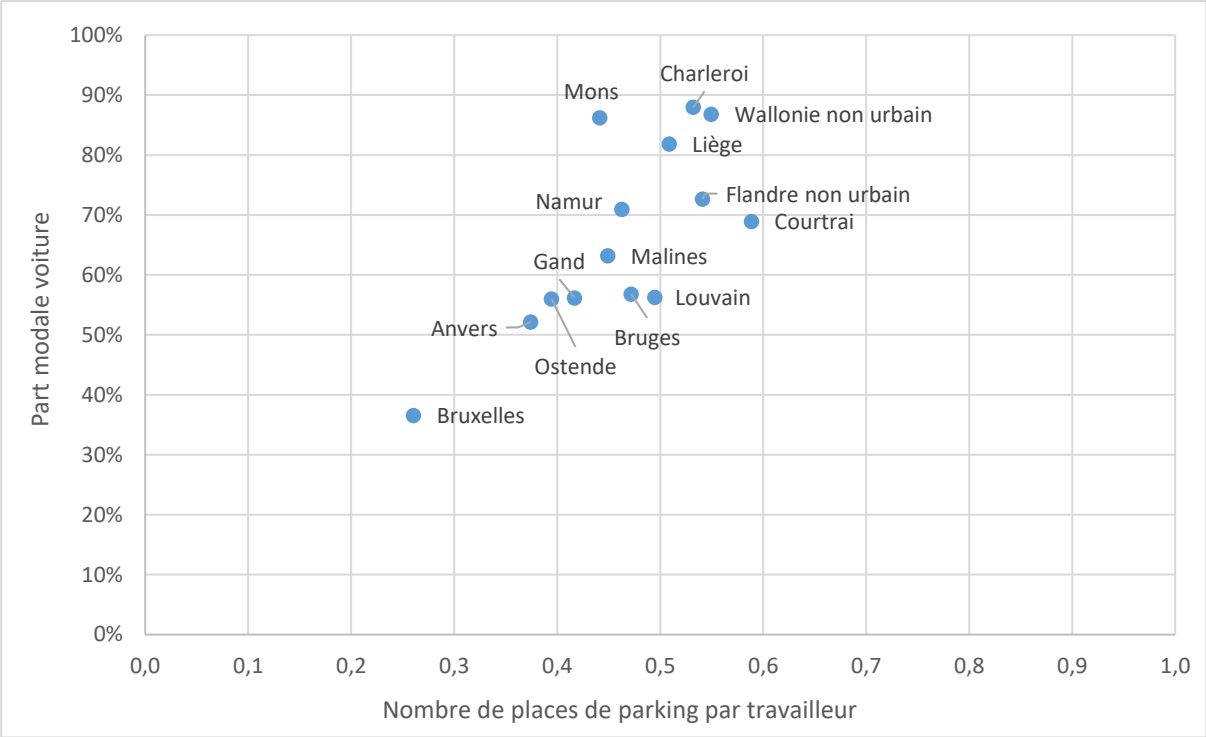


FIGURE 37 : ZONES URBAINES ET NON URBAINES EN BELGIQUE SELON LE NOMBRE DE PLACES DE PARKING PAR TRAVAILLEUR ET LA PART MODALE DE LA VOITURE

IMPACT DES MESURES

Pour se faire une idée de l'impact d'une mesure, nous pouvons comparer la **répartition modale chez les employeurs qui prennent cette mesure avec la répartition modale chez les employeurs qui ne la prennent pas**. La figure 38 ci-dessous présente l'impact des principales mesures reprises dans le questionnaire.

On constate que toutes les mesures (autres que celles liées à l'utilisation de la voiture) ont un impact positif. Pour les mesures liées à l'utilisation du vélo, des transports en commun et du covoiturage, l'**impact sur la part modale du mode de déplacement concerné** est indiqué. Parmi les employeurs qui offrent la gratuité des transports en commun, 19 % des travailleurs utilisent les transports en commun (barre orange), alors que ce chiffre n'est que de 12 % chez les employeurs qui ne le font pas (barre grise). L'impact des mesures sur l'utilisation du vélo est également mis en évidence. Pour les employeurs offrant une indemnité vélo, 15 % des travailleurs se rendent à leur travail à vélo (barre verte), alors que pour les autres employeurs, cette part ne représente que 7 %.

Les employeurs qui réservent des places de parking aux covoitureurs comptent 4 % de covoitureurs, contre 1 % pour les autres employeurs. D'autre part, le nombre d'autosolistes est beaucoup plus faible s'ils doivent payer pour une place de parking.

Pour les autres mesures, c'est l'**impact sur l'utilisation de la voiture** qui est indiqué, qu'elles soient incitatives ou dissuasives. Par exemple, parmi les employeurs qui élaborent un plan de déplacements d'entreprise, 49 % des travailleurs utilisent leur voiture. Pour les autres employeurs, ce pourcentage est de 72 %. D'autre part, l'offre d'une carte carburant montre que, dans ce cas, 70 % des travailleurs se rendent au travail en voiture, contre seulement 55 % pour les travailleurs qui n'en bénéficient pas.

Toutefois, ces chiffres doivent être relativisés. Il y a plusieurs autres facteurs qui influencent ces résultats, comme les obligations imposées aux grands employeurs bruxellois.

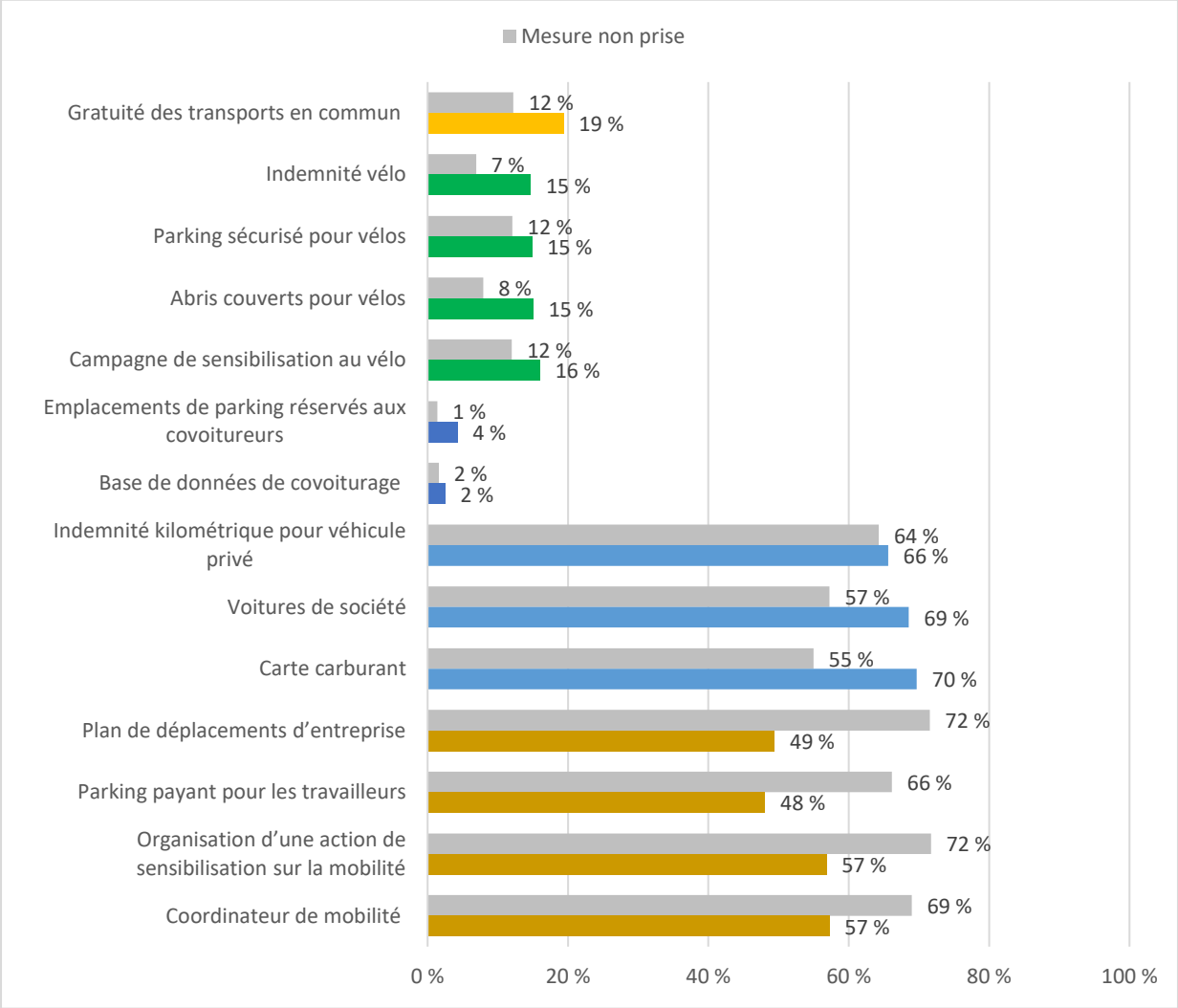


FIGURE 38 : IMPACT DES PRINCIPALES MESURES SUR LA RÉPARTITION MODALE

Pour avoir une meilleure vision de l'impact des différentes mesures, on peut comparer les **résultats des employeurs selon qu'ils prennent ou non une mesure, mais cette fois en tenant compte de leur profil d'accessibilité pour les transports en commun, des distances de déplacement et de la région du lieu de travail**. C'est l'objet du tableau suivant.

Grâce à cette méthode, toutes les mesures (autres que les incitations à l'utilisation de la voiture) ont un effet positif. Les mesures ayant le plus d'impact sur l'utilisation de la voiture sont : l'élaboration d'un plan de déplacements d'entreprise (- 11 %), la désignation d'un coordinateur mobilité (-5 %) et les campagnes de sensibilisation (- 5 %). Les abris couverts pour vélos sont d'une grande importance pour l'utilisation du vélo (+34 % de cyclistes), tout comme l'indemnité vélo (+15 %). On voit également 8 % d'utilisateurs des transports en commun en plus quand la gratuité est offerte aux travailleurs. Enfin, les employeurs disposant d'une base de données interne sur le covoiturage ont plus de deux fois plus de covoiturageurs.

Ce calcul a toutefois ses limites. Ainsi, divers facteurs continuent de jouer un rôle et nous ne pouvons pas tous les isoler séparément sans analyse plus approfondie. Si les mesures prises par les employeurs ont un impact positif, quantifier précisément celui-ci reste un exercice difficile.

Mesure	Impact
Gratuité des transports en commun	+8 % T.C.
Abri couvert pour vélos	+34 % vélo
Parking sécurisé pour vélos	+16 % vélo
Campagne de sensibilisation au vélo	+23 % vélo
Emplacements de parking réservés aux covoiturageurs	+120 % covoiturage
Base de données interne sur le covoiturage	+56 % covoiturage
Indemnité kilométrique pour véhicule privé	+6 % voiture
Voitures de société	+13 % voiture
Carte carburant	+15 % voiture
Plan de déplacements d'entreprise	-11 % voiture
Parking payant pour les travailleurs	-4 % voiture
Organisation d'une action de sensibilisation sur la mobilité	-5 % voiture
Coordinateur de mobilité	-5 % voiture

TABLEAU 34 : IMPACT DES PRINCIPALES MESURES EN TENANT COMPTE DES AUTRES FACTEURS IMPORTANTS

Pour les employeurs des zones urbaines en particulier, le manque de places de stationnement est un facteur déterminant dans le choix des moyens de déplacement. Si on compare les employeurs selon les conditions décrites ci-dessus, on constate que les travailleurs sont 4% de moins à venir en voiture si le parking est payant. Il y a aussi plus du double de covoiturageurs s'il y a des places de stationnement réservées au covoiturage.

2. GESTION DES HORAIRES ET TÉLÉTRAVAIL

L'organisation des horaires peut être importante pour la mobilité des travailleurs. Par exemple, en cas d'horaires très irréguliers, en dehors des heures de pointe, il se peut que les transports en commun ne puissent être utilisés et encore moins le covoiturage.

Dans la pratique, l'organisation des horaires dépend principalement du type de travail à effectuer. Nous distinguons les horaires fixes (les heures d'arrivée et de départ sont fixes), les horaires flexibles (les heures d'arrivée et de départ sont libres, dans une certaine marge), le travail en équipe et enfin les horaires irréguliers.

La tendance des employeurs à de plus en plus de flexibilité a des effets positifs en termes de congestion, car tous les travailleurs n'ont plus à se déplacer en même temps. Cela permet d'étaler les heures de pointe. C'est également positif pour les transports en commun qui, dans de nombreux cas, sont déjà saturés à certains moments.

Horaire de travail	2017	2021
Fixe (heures de pointe)	37 %	33 %
Fixe (hors heures de pointe)	3 %	2 %
Variable	28 %	31 %
En équipe	14 %	15 %
Irrégulier	17 %	19 %

TABLEAU 35 : HORAIRES

Comme le montre la figure 39, le type d'horaire dépend énormément du secteur d'activité. On retrouve principalement les horaires fixes dans les secteurs de l'enseignement et de la construction. Les horaires variables sont surtout appliqués à les institutions européennes, dans les banques et les compagnies d'assurance, dans le secteur des télécommunications et dans les administrations régionales et fédérales. Le travail en équipe est surtout pratiqué dans l'industrie, tandis qu'on retrouve des horaires irréguliers dans les soins de santé, les services sociaux, l'horeca et le secteur des transports.

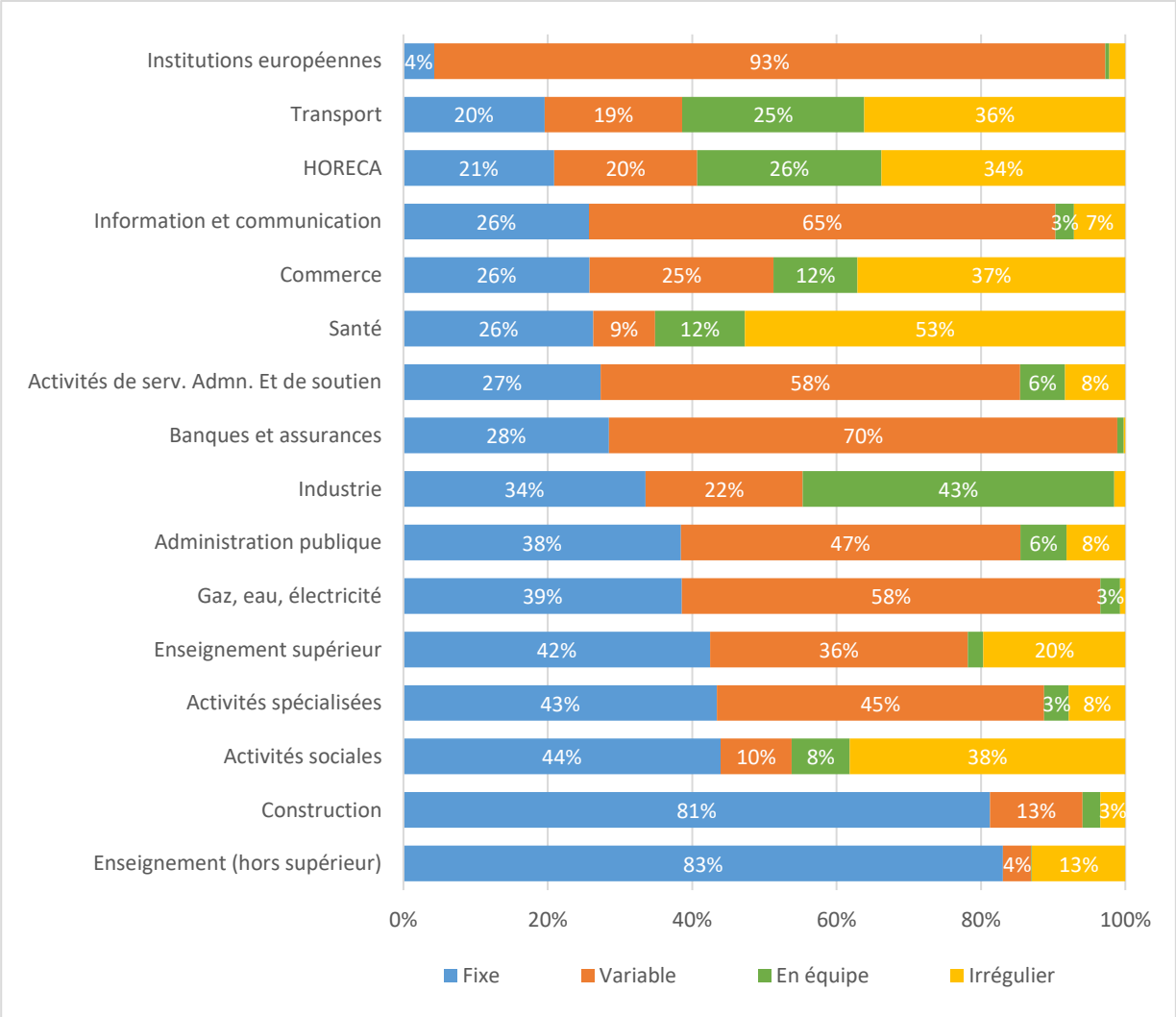


FIGURE 39 : TYPE D'HORAIRE SELON LE SECTEUR D'ACTIVITÉ

Suite à la crise sanitaire de la COVID-19, le télétravail a véritablement explosé. Dans les entreprises qui n'offraient pas la possibilité de travailler à domicile auparavant, l'obligation de télétravail pour des raisons sanitaires a conduit à l'introduction accélérée de ce régime. Le nombre de jours de télétravail par semaine a également fortement augmenté dans les entreprises où le régime était déjà appliqué. Dans les données sur le télétravail présentées dans cette édition, il faut donc toujours tenir compte du fait que la situation au moment de l'enquête a été nettement influencée par les suites de la crise sanitaire.

Pour se rapprocher le plus possible des conditions normales, il a été demandé aux entreprises de ne pas remplir l'enquête sur les déplacements domicile-travail avant la fin de l'été 2021. À partir de l'automne, les mesures sanitaires liées au coronavirus ont été de nouveau assouplies et l'obligation de télétravail a été abandonnée dans la plupart des cas. Cependant, on a constaté un changement radical dans l'organisation du temps de travail. Mais aussi, dans de nombreux cas (lorsque la situation de travail le permettait), un mode de travail hybride a été adopté, avec des jours de travail sur place dans l'unité d'établissement et des jours de télétravail.

En raison de la situation exceptionnelle et du recours massif au télétravail, le questionnaire a été légèrement adapté en demandant au travailleur s'il **se rend à l'unité d'établissement au moins deux jours par semaine** (pour une personne travaillant à temps plein), alors que dans les questionnaires précédents, il s'agissait de 50% du temps de travail. Afin de ne pas écarter les télétravailleurs permanents de notre échantillon et de maintenir la continuité avec les éditions précédentes, nous avons prévu la possibilité d'indiquer comme mode de déplacement « pas de mode de déplacement en raison de la crise sanitaire ». Dans l'enquête en ligne auprès du personnel, – les travailleurs pouvaient également indiquer quel moyen de déplacement serait utilisé dans des circonstances normales.

	Bruxelles	Flandre	Wallonie	Belgique
Pas de télétravail	28 %	66 %	72 %	60 %
Télétravail occasionnel	7 %	8 %	8 %	8 %
1 jour/semaine	8 %	6 %	5 %	6 %
2 jours/semaine	19 %	10 %	8 %	12 %
3 jours et plus/semaine	29 %	9 %	7 %	13 %

TABLEAU 36 : NOMBRE DE JOURS DE TÉLÉTRAVAIL PAR SEMAINE SELON LES RÉGIONS

Le tableau 37 indique que **la possibilité de travailler à domicile ou de télétravailler est désormais proposée par 66 % des unités, qui occupent 82 % des travailleurs concernés par le diagnostic fédéral**. Ce pourcentage monte à 78 % des unités (93 % des travailleurs) à Bruxelles. Les travailleurs ayant la possibilité de télétravailler le font aussi effectivement (77% contre 72' pour l'ensemble des unités d'établissement).

	Bruxelles	Flandre	Wallonie	Belgique	'17-'21
% d'unités où le télétravail est possible	78 %	66 %	61 %	66 %	x 3,3
% de travailleurs des unités où le télétravail est possible	93 %	81 %	72 %	82 %	x 2,2
% de travailleurs qui télétravaillent (pour toutes les unités)	72 %	34 %	28 %	40 %	x 3,7
% de travailleurs qui télétravaillent (unités où le télétravail est possible)	77 %	42 %	38 %	49 %	
% de déplacements évités	28 %	12 %	10 %	15 %	x 6,2

TABLEAU 37 : TÉLÉTRAVAIL

Afin de se faire une idée plus précise de l'impact du télétravail, on peut calculer le pourcentage de déplacements qui sont évités grâce au télétravail, en prenant en compte le nombre de télétravailleurs par unité et le nombre moyen de jours de télétravail par semaine. On considère ainsi que, dans une unité où tous les travailleurs télétravailleraient une fois par semaine, cette pratique permet d'éviter 20 % des déplacements domicile-travail. Notons que sur l'heure de pointe du matin, cet impact sera clairement positif, même si le nombre de kilomètres parcourus par jour ne diminuera pas nécessairement, d'autres motifs de déplacement entrant en ligne de compte. L'impact du télétravail sur les déplacements est davantage mis en évidence dans la section suivante.

Bien sûr, le télétravail n'est pas possible pour tous les types de travail. Comme pour la gestion des horaires, il existe de grandes différences entre les différents secteurs. Les secteurs, où le travail de bureau est le plus répandu, autorisent bien sûr plus souvent le télétravail. Il s'agit des institutions européennes, des secteurs de la banque et de l'assurance, des technologies de l'information et des télécommunications ou d'activités spécialisées telles que la recherche.

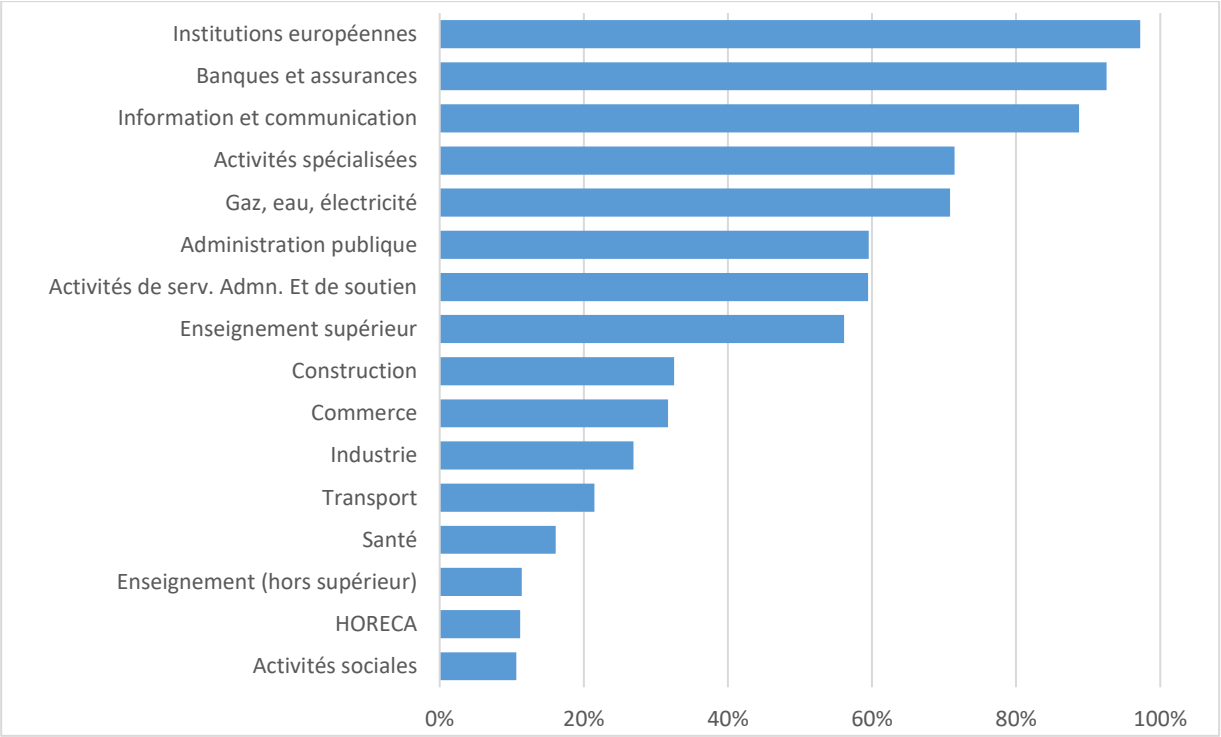


FIGURE 40 : POURCENTAGE DE TÉLÉTRAVAILLEURS PAR SECTEUR D'ACTIVITÉ

IMPACT DU TÉLÉTRAVAIL SUR LE NOMBRE TOTAL DE DÉPLACEMENTS

Le développement du télétravail, en particulier pendant la crise sanitaire, a permis de diminuer globalement le nombre de déplacements domicile-travail de façon notable. Cependant, d'autres facteurs influencent, positivement ou négativement, la congestion sur les routes. Le tableau 38 donne une estimation de l'évolution théorique du nombre de déplacements par mode, en tenant compte de différentes données.

- La part de la voiture a diminué de 3 % entre 2005 et 2021 et il faut ajouter à cela la baisse plus importante de la part de covoitureurs.
- Le nombre total de travailleurs a augmenté régulièrement en 16 ans. D'après des données de l'ONSS, le nombre de salariés a ainsi augmenté de 15 % entre 2005 et 2021, ce qui fait autant de déplacements potentiels en plus.
- La part de télétravailleurs n'est pas la même parmi les utilisateurs de chaque mode de transport. Les télétravailleurs sont surreprésentés parmi les utilisateurs du train (voir enquête BeMob).

	Voiture (solo)	Train	Métro, tram, bus	Vélo	Total voitures[6]
Evolution de la part modale	- 3 %	- 1 %	+ 8 %	+ 80 %	
Evolution du nombre de déplacements sans compter le télétravail	+ 12 %	+ 14 %	+ 24 %	+ 108 %	+ 9 %
Estimation de l'évolution du nombre de déplacements en comptant le télétravail	+ 0,4%	- 34,4%	- 0,0%	+ 81,0%	- 1,8%

TABLEAU 38 : IMPACT DU TÉLÉTRAVAIL SUR LE NOMBRE DE DÉPLACEMENTS

La première ligne reprend l'évolution des parts modales entre 2005 et 2021, d'après le diagnostic fédéral. La deuxième ligne prend en compte l'augmentation du nombre total du nombre de travailleurs sur cette même période. Enfin, la dernière ligne intègre l'impact du télétravail. On considère la diminution d'environ 15 % du nombre de déplacements observée dans ce diagnostic fédéral, alors que la répartition par mode est issue de l'enquête Bemob sur le télétravail réalisée en 2022 (Enquête BeMob : La pratique du télétravail en Belgique en 2022).

On constate ainsi que l'impact positif du télétravail compense à peine l'augmentation du nombre de salariés. Le nombre de déplacements d'autosolistes seraient resté stable entre 2005 et 2021 et le nombre total de voitures se déplaçant aurait à peine diminué de 1,8 %.

Il faut noter que 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. Même si le développement du télétravail a été considérablement accéléré, son impact sur la mobilité dans les années à venir pourrait être moins important que celui observé au moment de cette enquête.

De plus, il s'agit d'une estimation globale, valable pour un « jour moyen ». Or, la proportion de télétravailleurs est plus grande les mercredi et vendredi (Enquête BeMob : La pratique du télétravail en Belgique en 2022), ce qui implique une plus grande congestion routière les autres jours de la semaine.

[6] On prend en compte ici également l'évolution du nombre de covoitureurs, en considérant une voiture pour deux covoitureurs.

V. 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 6e 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 1er 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'accroit 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.

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 pédélecs) 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.

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 % à11,3 %) 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.

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.

VI. 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 %

SERVICE PUBLIC FÉDÉRAL
MOBILITÉ ET TRANSPORTS

www.mobilit.belgium.be

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

Numéro de dépôt (D/2023/13.831/1)