



5^{ème} diagnostic fédéral sur les déplacements domicile-travail - 2017

Executive summary

Déplacements domicile-travail en Belgique : la petite reine séduit de plus en plus

Le diagnostic fédéral sur les déplacements domicile-travail en est à sa 5^{ème} édition ; l'enquête s'est déroulée entre le 1^{er} juillet 2017 et le 31 janvier 2018.

Tous les employeurs, privés ou publics, comptant au moins 100 travailleurs ont dû remplir un questionnaire pour chacune de leurs unités d'au moins 30 personnes.

En 2017, 3.951 employeurs différents ont participé à cette enquête, soit un total de 11.536 unités d'établissement, où travaillent plus de 1,5 million de personnes. On peut en tirer plusieurs conclusions.

Grandes tendances

1. Les déplacements en voiture se stabilisent, même si cela reste majoritaire (65 %).
2. Le vélo conquiert de plus en plus de navetteurs.
3. La répartition des modes de déplacement varie d'une région à l'autre.
 - o La petite reine est la star en Flandre (17 %).
 - o Les transports en commun sont fortement plébiscités à Bruxelles (53 %) où ils sont bien plus utilisés que la voiture (36 %).
 - o En Wallonie la voiture reste la reine incontestée (83 %) mais le vélo gagne du terrain dans les grandes villes.
4. Bien que des différences entre les pratiques de mobilité des femmes et des hommes restent présentes, on constate qu'elles ont diminué entre 2014 et 2017.
5. Le télétravail gagne aussi du terrain (+ 39 % depuis 2014).
6. Il y a de plus en plus d'employeurs qui prennent des mesures en faveur de la mobilité durable.
7. Les problèmes de mobilité mentionnés par les employeurs dépendent fortement de la localisation.

1. La voiture reste le mode de transport principal, mais la part du vélo augmente.

- **65 % : la voiture** (seul ou avec un membre de la famille) reste de loin le **moyen de transport le plus utilisé** pour les déplacements domicile-travail.
- **17,4 %** des travailleurs utilisent les **transports en commun**
- 10,6 % utilisent le train,
- 6,7 % le métro, le tram ou le bus.
- **11,1 %** des travailleurs utilisent le **vélo**.
- **2,3 %** vont à **pied**.
- **2,5 %** font du **covoiturage** avec d'autres collègues.
- **1,2 %** utilisent la **moto**.
- **0,6 %** utilisent un **transport collectif organisé par l'employeur**.

2. Il existe de grandes différences entre les régions dans le choix des moyens de transport

La manière de se déplacer varie considérablement selon la région où l'employeur est situé.

- **À Bruxelles, l'usage des transports en commun est beaucoup plus fréquent.**
 - 34 % prennent le train (10,6 % en moyenne en Belgique) - soit presque autant que la voiture.
 - 19,1 % prennent le métro, le tram ou le bus.
- **En Flandre, 17 % des travailleurs viennent travailler à vélo.**
 - Cela fait du **vélo, après la voiture, le moyen de transport le plus utilisé** pour se rendre au travail.
 - En Flandre, les gens qui vont au travail **à vélo sont près de cinq fois plus nombreux** que ceux qui prennent **le bus ou le tram**.
 - **Même dans les grandes villes flamandes**, il y a trois fois plus de cyclistes que d'utilisateurs de trams ou bus.
- **En Wallonie.**
 - Les **cyclistes sont peu nombreux** (1,6 %).
 - Le nombre de **covoitureurs** en Wallonie (3,1 %) est **légèrement supérieur** à celui de la Flandre (2,5 %).
 - La voiture reste la norme (83,3 %).

3. Entre 2014 et 2017, l'utilisation du vélo augmente alors que l'utilisation des transports en commun stagne et que celle de la voiture diminue légèrement

Depuis 2014, la part de la voiture (y compris le covoiturage) et de la moto a diminué de 69,7 % à 68,6 %.

Ceci est principalement dû à l'énorme augmentation du nombre de cyclistes (de 9,5 % à 11,1 %, soit + 18 % de part modale). Celui-ci a augmenté dans les trois régions.

4. Entre 2005 et 2017, l'utilisation de la voiture (y compris le covoiturage) et de la moto a diminué de 6,3 % (passant de 73,2 % à 68,6 %).

C'est surtout la pratique du covoiturage qui diminue. Elle a presque diminué de moitié en 12 ans.

Cette diminution a profité à la fois à l'utilisation

- des transports en commun, qui est passée de 15,4 % à 17,4 %, soit une hausse de 12,9 %,
- du vélo, qui est passée de 7,8 % à 11,1 %, soit une augmentation de 42,8 %.

L'évolution est particulièrement marquante à Bruxelles.

- **A Bruxelles**, la part des voitures / motos a chuté de 48 à 39 % en 12 ans. L'utilisation du vélo est en forte hausse (passant de 1,2 % à 4,4 %), bien qu'elle reste limitée par rapport à la

situation en Flandre. L'utilisation des métros, trams et bus est quant à elle passée de 15 % à 19,1 %.

- **En Flandre**, nous constatons une diminution de l'utilisation des voitures ou de motos (de 76,1 % à 71,5 %). Ceci alors que l'utilisation du vélo est passée de 12,3 % à 17 %, soit une augmentation de 38 %.
- **En Wallonie**, le pourcentage d'utilisation de la voiture (y compris moto, covoiturage) reste plus ou moins stable (87 %). Bien qu'il y ait encore peu de cyclistes en Wallonie (1,6 %), leur nombre est en augmentation.

5. *Le télétravail connaît un succès croissant.*

20 % des employeurs proposent le travail à domicile, ce qui représente 37 % des travailleurs concernés par le diagnostic fédéral domicile-travail.

A Bruxelles, ce pourcentage grimpe à **41 % des employeurs** (70 % des travailleurs).

Le nombre de **télétravailleurs a augmenté de 39 % depuis 2014** alors que le nombre d'employeurs offrant du télétravail a augmenté de 8 %.

Compte tenu du nombre réel de télétravailleurs, **le télétravail permet d'éviter 2,4 % (5,9 % à Bruxelles) des déplacements domicile-travail.**

6. *Les différences concernant les modes de déplacement entre hommes et femmes s'atténuent.*

Les plus grandes différences entre les hommes et les femmes concernent les **modes de transport les moins utilisés** par les femmes et les hommes :

- Les hommes utilisent 3 fois plus la moto et le transport collectif de l'employeur que les femmes.
- Mais il faut relativiser ces chiffres :
 - 2 % (1/50) des hommes utilisent une moto
 - 0,75 % (1/150) utilisent le transport collectif de l'employeur

Au niveau national, les **différences entre hommes et femmes** pour tous les modes de transport sont **très limitées** depuis 2017 (moins de 2 points de pourcentage). Cependant, certaines différences apparaissent lorsque nous faisons l'analyse par région.

- **Voiture** :
 - 31,3 % des femmes travaillant à Bruxelles viennent en voiture, contre 38,5 % pour les hommes (une différence de 7,2 points de pourcentage ou 23 % de plus d'hommes).
- **Vélo** :
 - En Belgique, 12,2 % des femmes se rendent au travail à vélo, contre 12,4 % pour les hommes.
 - En Wallonie et à Bruxelles, le nombre de cyclistes est faible, mais nous voyons moins de femmes venir travailler à vélo.

- À Bruxelles, seuls deux cyclistes sur cinq sont des femmes.
- En Wallonie, moins d'un cycliste sur trois est une femme.

Depuis 2014, la différence entre hommes et femmes a diminué pour tous les modes. Les femmes et les hommes **ont évolué ensemble** vers des moyens de **transport plus durables**.

7. L'accessibilité aux transports en commun est le facteur qui influence le plus le mode de déplacement des personnes vers leur lieu de travail.

Pour les 3471 établissements les moins facilement accessibles en transport en commun, la part des transports en commun ne dépasse guère 2,5 %, tandis que celle des voitures et des motos (y compris le covoiturage) s'élève à 84 %.

En revanche, dans les 462 unités les mieux situées du centre de Bruxelles, les transports en commun sont utilisés par plus de 67 % des salariés et la voiture par moins de 25 %.

L'accessibilité des transports en commun n'a pas d'effet négatif sur les modes actifs. Ceux-ci augmentent également avec l'accessibilité des transports en commun.

8. La répartition modale varie considérablement selon que le lieu de travail se situe ou non dans une zone urbaine densément peuplée.

La voiture est moins utilisée en ville

- 52 % dans les plus grandes villes de Belgique.
- 76 % dans les zones les moins peuplées.

La voiture perd du terrain entre 2005 et 2017, surtout **en ville**

- -12,8 % de voitures ou de motos dans les villes au profit d'autres moyens de transport.
- -2,1 % de voitures ou de motos dans les autres zones..

9. Le secteur des entreprises, et donc le type de travail, ont une influence sur les moyens de transport utilisés par les travailleurs.

Localisation du lieu de travail

Certains secteurs tels que les banques et les assurances, les autorités fédérales et régionales ou l'éducation sont le plus souvent situés dans des zones facilement accessibles en transports en commun. De cette façon, ils peuvent limiter le nombre de travailleurs qui utilisent la voiture.

Politique de l'employeur

L'organisation du travail, les horaires de travail et la politique de l'employeur ont également un impact.

- L'organisation du temps de travail est différente d'un secteur à l'autre, ce qui a un impact sur la mobilité. Les **horaires flexibles rendent par exemple l'utilisation des transports en commun plus facile**, au contraire de l'organisation du covoiturage.

- Le nombre de voitures de société varie énormément d'un secteur à l'autre. On constate une **utilisation plus importante de la voiture chez les employeurs offrant des voitures de société**. L'introduction du budget mobilité, entré en vigueur au 1^{er} mars 2019, pourrait entraîner une diminution du recours à la voiture.
- La plupart des **mesures prises par les employeurs en faveur d'une mobilité plus durable** a un **impact positif** sur la façon dont se déplacent leurs travailleurs.

10. Presque autant de mesures en faveur des cyclistes en Wallonie et Flandre (même si bien plus de cyclistes en Flandre).

Similitudes entre les régions

- Indemnité vélo
 - En Wallonie, 78 % des employés travaillent dans des unités qui offrent l'indemnité vélo (en Flandre 89 %).
- Parking sécurisé pour vélos
 - En Wallonie, 53% des travailleurs bénéficient d'un parking sécurisé pour les vélos contre 57% en Flandre.

Différence selon les régions

- Parking couvert pour vélos
 - En Flandre, 88% des travailleurs bénéficient d'un parking couvert pour vélo, pour seulement 65% en Wallonie.

11. La plupart des mesures ont un impact positif à très positif sur les moyens de transport choisis par les travailleurs.

Une indemnité vélo, les transports en commun gratuits ou un coordinateur de la mobilité (contact permanent au sein de l'entreprise pour la mobilité) ont notamment un impact non négligeable sur l'utilisation des moyens de transport.

12. La perception des problèmes dépend fortement de la situation et de la région.

Les employeurs **bruxellois** signalent le plus souvent des problèmes **d'accessibilité en voiture**, alors que dans les **autres régions**, c'est plutôt **l'accessibilité via les transports en commun** qui est évoquée.

Voiture

En ce qui concerne la voiture, le problème le plus important dans toutes les régions reste la **congestion routière**. Plus de la moitié des employés (52 %) travaillent à un endroit considéré comme problématique à cet égard par leur employeur. C'est principalement un problème à Bruxelles (91 % des travailleurs).

Vélo

Environ **deux fois plus de problèmes** sont rencontrés à **Bruxelles et en Wallonie** qu'en Flandre en ce qui concerne les infrastructures pour le vélo, l'accessibilité et le trafic dangereux pour le vélo. À **Bruxelles, 82 %** des employés travaillent à un endroit où les **déplacements à vélo** sont considérés comme **dangereux** par leur employeur.

Transports en commun

En **Flandre et en Wallonie**, les problèmes liés à l'**offre de transports en commun** sont mentionnés plus souvent qu'à Bruxelles.

En comparaison avec le reste de la Belgique, les employeurs bruxellois signalent davantage de problèmes de retard, de confort, de manque d'espace et de sécurité des transports en commun.

Plus d'information:

Retrouvez le rapport complet sur [notre site web](#)

Auteurs:

Service public fédéral Mobilité et Transports

Direction générale Politique de Mobilité durable et ferroviaire

Direction Mobilité - Service Etudes et Enquêtes

Contact : enquetewwv@mobilit.fgov.be

Mars 2019