

Premiers résultats de l'enquête Monitor sur la mobilité des belges

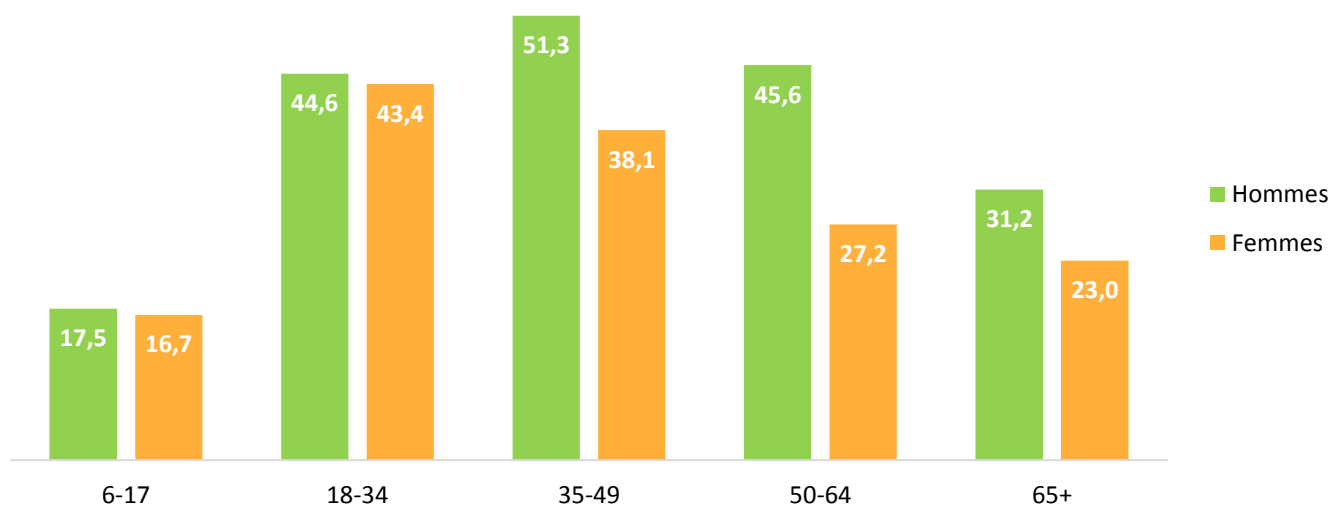
Introduction

Le SPF Mobilité et Transports et l'institut Vias ont organisé une grande enquête visant à mieux connaître les habitudes de mobilité des Belges. Cette enquête, qui fait suite aux enquêtes Mobil (2001) et Beldam (2012), a été menée auprès de 10632 Belges via un questionnaire online. En plus d'un questionnaire général, chacun des répondants a rempli un carnet de déplacements décrivant avec précision l'ensemble de ses déplacements un jour donné. Tous les déplacements ont été pris en compte, sans considération de la distance parcourue.

Les déplacements en Belgique

Le Belge effectue en moyenne 2,2 déplacements par jour. La durée moyenne d'un déplacement est de 24 minutes, tandis que la distance moyenne parcourue par trajet est de 16 kilomètres. Le Belge passe en moyenne 58 minutes par jour à se déplacer et 92% des déplacements durent une heure ou moins.

En moyenne, le Belge parcourt 35 kilomètres par jour. Jusqu'à 34 ans, le genre ne semble pas influencer le nombre de kilomètres effectués sur une journée. En revanche, au-delà de cet âge, les hommes parcourent en moyenne plus de kilomètres par jour que les femmes. Avec une différence de 18 kilomètres parcourus en moyenne, c'est entre 50 et 64 ans que la différence se fait la plus marquée. Contrairement à ce que l'on aurait pu anticiper, nos aînés (+ 65 ans) continuent à se déplacer sensiblement, en effectuant plus de 27 kilomètres en moyenne par jour. Ce sont les plus jeunes (- 18 ans) qui accumulent le moins de kilomètres sur une journée. Chez ces derniers, les déplacements sont également les plus courts, avec une distance moyenne par trajet inférieure à 10 kilomètres. Le choix d'une école et d'activités à proximité du domicile, tant pour les filles que les garçons qui fréquentent encore l'enseignement obligatoire, peuvent expliquer les faibles distances observées.

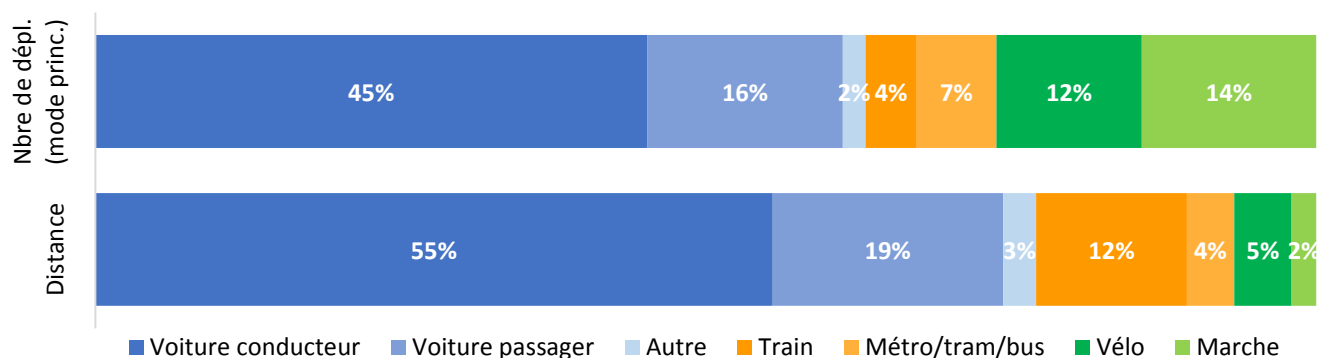


Graphique 1 Distance moyenne (en kilomètres) parcourue par jour selon la tranche d'âge

Comment se déplace-t-on ?

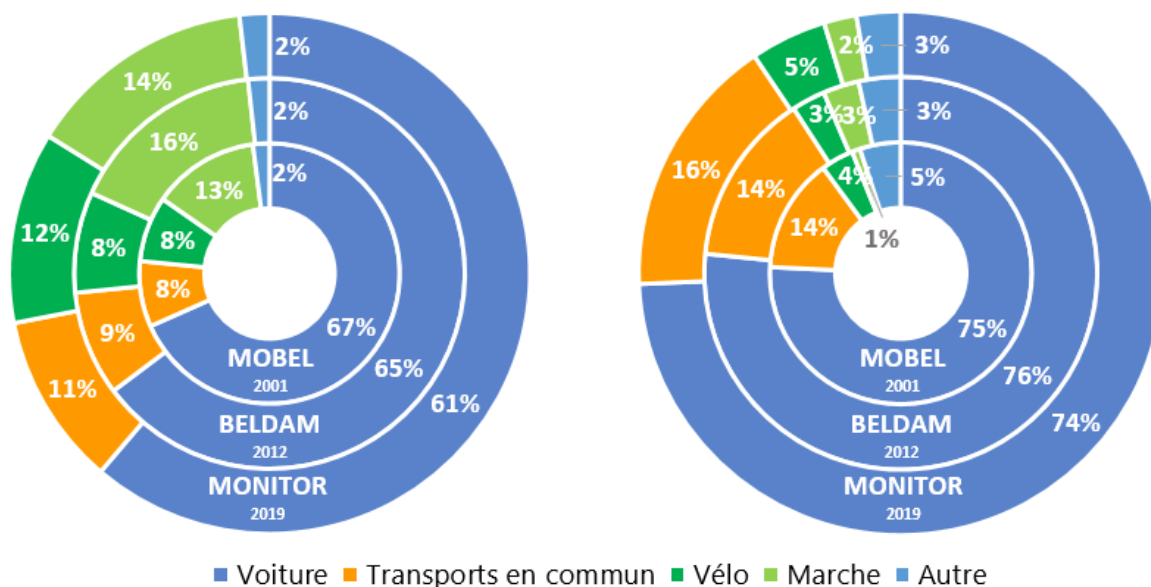
Que ce soit en nombre de déplacements ou en distance, le mode le plus souvent utilisé demeure la voiture personnelle. En nombre de déplacements, elle représente à elle seule 61% des déplacements, contre 14% pour la marche, 12% pour le vélo et 11% pour les transports en commun (train, métro, tram ou bus).

Si l'on s'intéresse aux distances parcourues, le tableau est un peu différent (voir graphique 2). Trois quarts des kilomètres parcourus le sont en voiture. Tout naturellement, les modes actifs, tels que la marche et le vélo, cèdent le pas aux transports en commun, avec moins de 10% des kilomètres parcourus (5% pour le vélo et 2% pour la marche).



Graphique 2 Parts modales des déplacements des Belges

La comparaison des résultats de l'enquête Monitor avec ceux des enquêtes Mobel (2001) et Beldam (2012) permet de constater une série d'évolutions, dans la manière de se déplacer des Belges (voir graphique 3, ci-dessous). Si la voiture reste de loin le mode le transport le plus utilisé, sa part en nombre de déplacements diminue au profit des transports en commun et des modes actifs. En particulier, l'utilisation du vélo a connu une augmentation importante. En nombre de kilomètres parcourus, la baisse de la part de la voiture est moins significative.

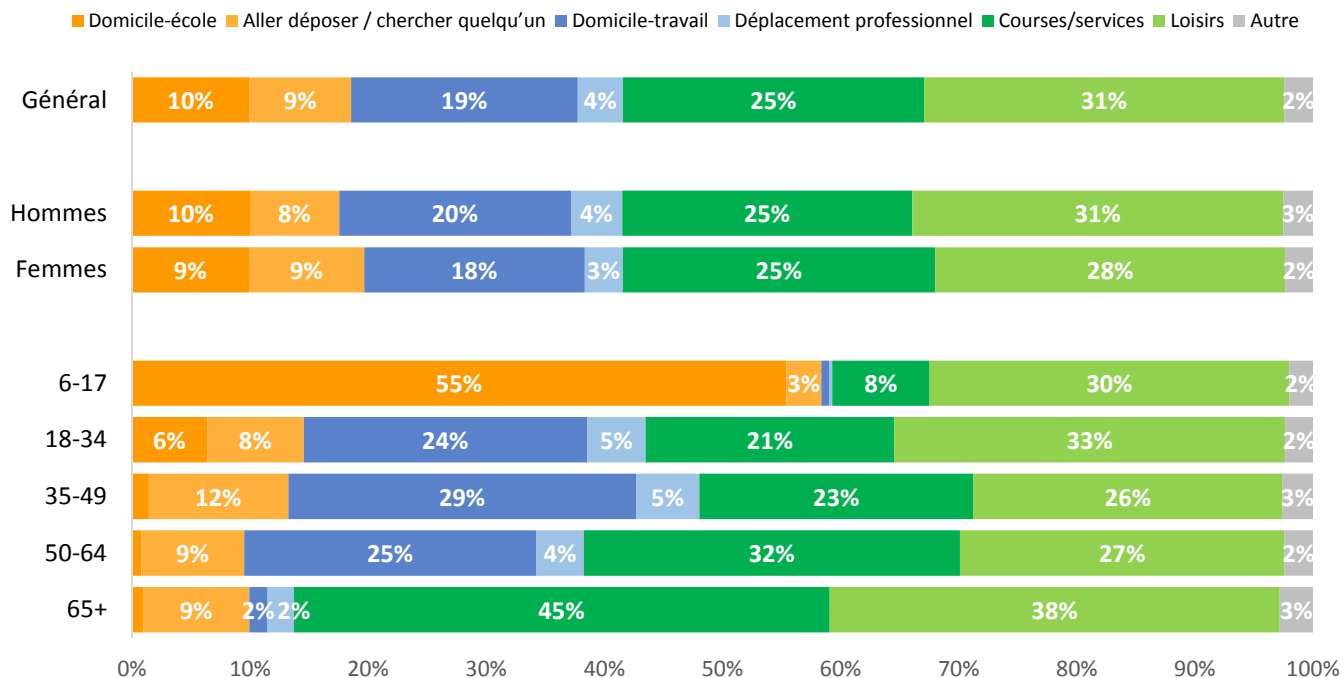


Graphique 3 Comparaison historique des parts modales en nombre de déplacements (à gauche) et en distance (à droite)

On peut également s'intéresser au taux d'occupation des véhicules. Celui-ci est en moyenne de 1,22 personnes par voiture en ne tenant compte que des adultes. Toutefois, ce taux varie grandement en fonction du motif de déplacement. Alors que les trajets vers le travail se font en moyenne pratiquement toujours seul (taux d'occupation moyen de 1,06 personnes par voiture), ce sont les loisirs qui concentrent le plus d'occupants dans les voitures (1,44 personnes par voiture).

Pourquoi se déplace-t-on ?

Chaque déplacement, décrit par les participants à l'enquête, est associé à un motif unique. Comme le montre le graphique 4, les motifs de déplacements varient selon l'âge des répondants. Toutefois, l'on peut noter qu'à tous les âges, un grand nombre de déplacements sont effectués pour les loisirs (au moins un quart des déplacements dans toutes les catégories).



Graphique 4 Motifs de déplacement en fonction de l'âge et du sexe (en nombre de déplacements)

Sans surprise, chez les plus jeunes en âge d'obligation scolaire, plus de la moitié des déplacements sont effectués pour se rendre à/revenir de l'école, le second motif de déplacement pour eux étant les activités de loisirs.

Chez les adultes entre 25 et 64 ans, le déplacement domicile-travail occupe une part importante de leurs motifs de déplacement, même si les pourcentages diminuent progressivement jusqu'à l'âge de la retraite.

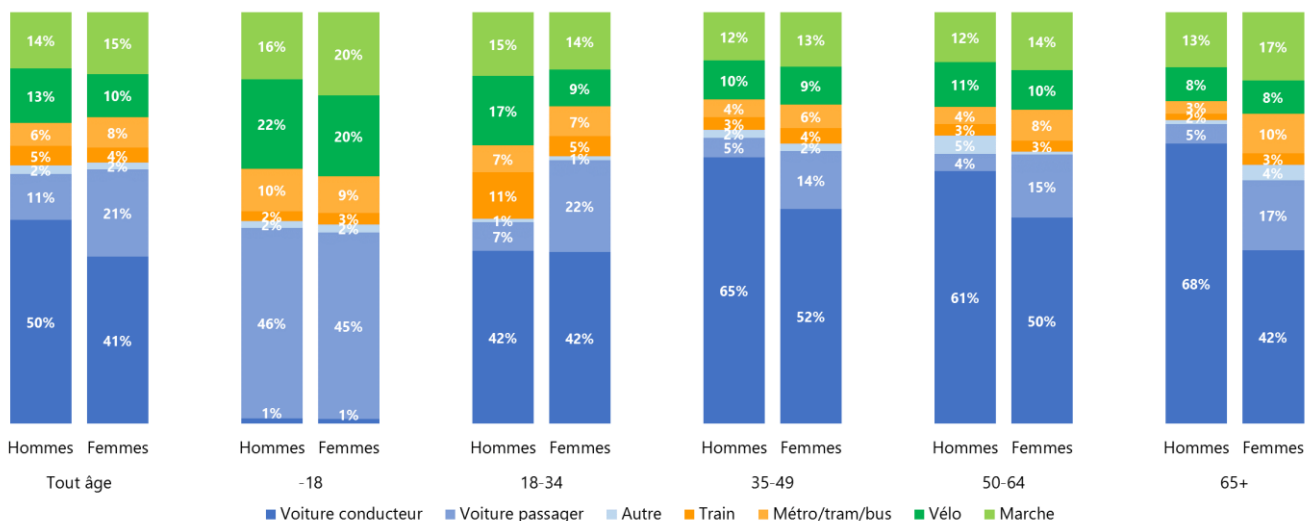
Le graphique 4 montre également que les activités liées aux courses et services constituent une part non négligeable des motifs de déplacement, à partir de 18 ans. Elles représentent, en particulier, le premier motif de déplacement chez les seniors.



Graphique 5 Distances (gauche) et durées (droite) moyennes par déplacement en fonction du motif

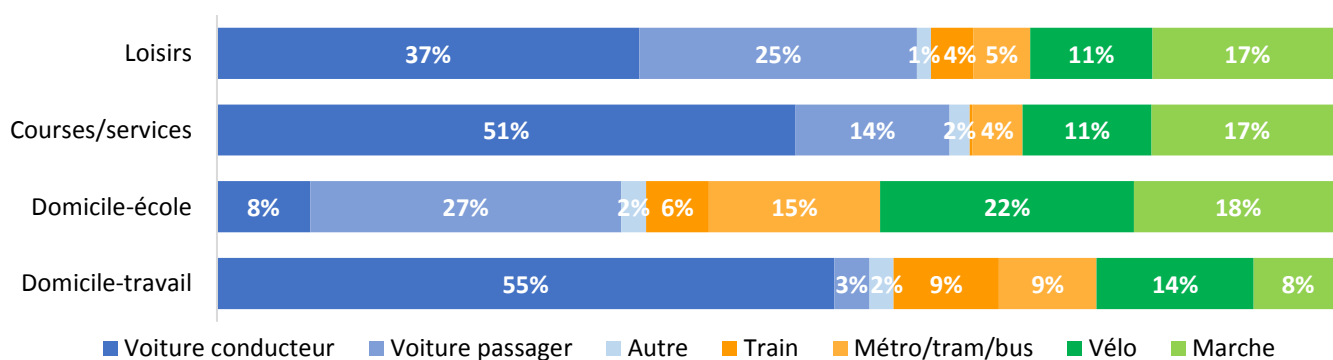
Les modes de déplacements selon le genre, l'âge et le motif

Le graphique 6 montre que l'utilisation des différents modes de transport diffèrent selon l'âge et le sexe. Même si, comme nous l'avons déjà mentionné, la voiture reste en tête des modes de déplacement. Une différence notable entre les hommes et les femmes est que ces dernières sont plus souvent passagères de la voiture que les hommes. Les moins de 18 ans, n'étant pas encore en âge de conduire, sont essentiellement passagers. C'est également dans cette catégorie d'âges que les modes actifs, marche et vélo, sont les plus représentés et qu'une part non négligeable des distances parcourues le sont en transports en commun. A partir de 35 ans, les données suggèrent que les hommes utilisent moins les transports en commun que les femmes et plus la voiture.



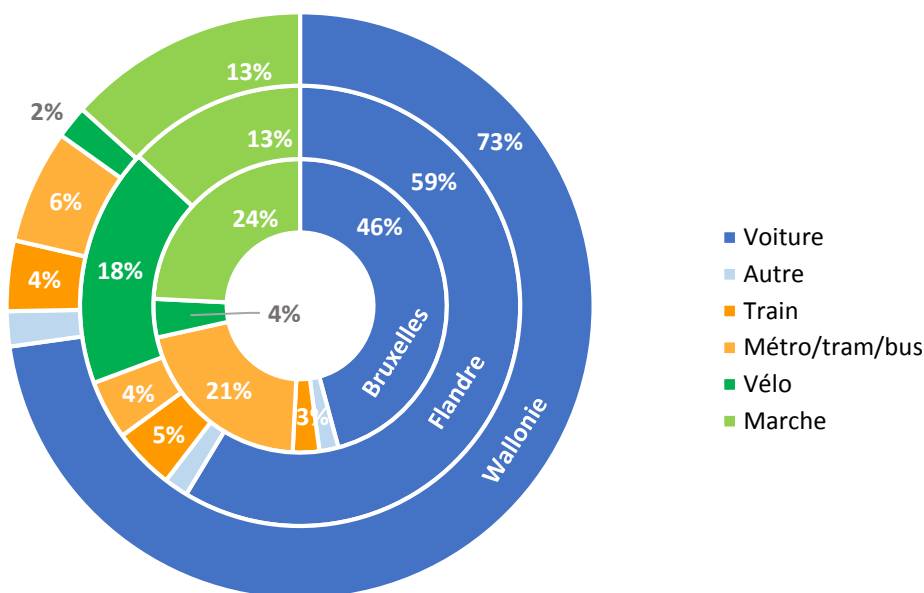
Graphique 6 Parts modales en fonction de l'âge et du sexe (en nombre de déplacements)

La répartition modale est sans surprise différente selon le motif du déplacement. Les déplacements scolaires sont les seuls pour lesquels la combinaison des déplacements à pieds et en vélo (40%) surpasse l'utilisation de la voiture (35%). En dehors de ce motif, la voiture reste le mode le plus utilisé, mais à des degrés divers. Même si les Belges préfèrent la voiture pour effectuer leurs déplacements liés aux loisirs et aux courses et services, ils utilisent tout de même dans 28% des cas les modes actifs pour ces motifs.



Graphique 7 Parts modales en fonction des motifs principaux (en nombre de déplacements)

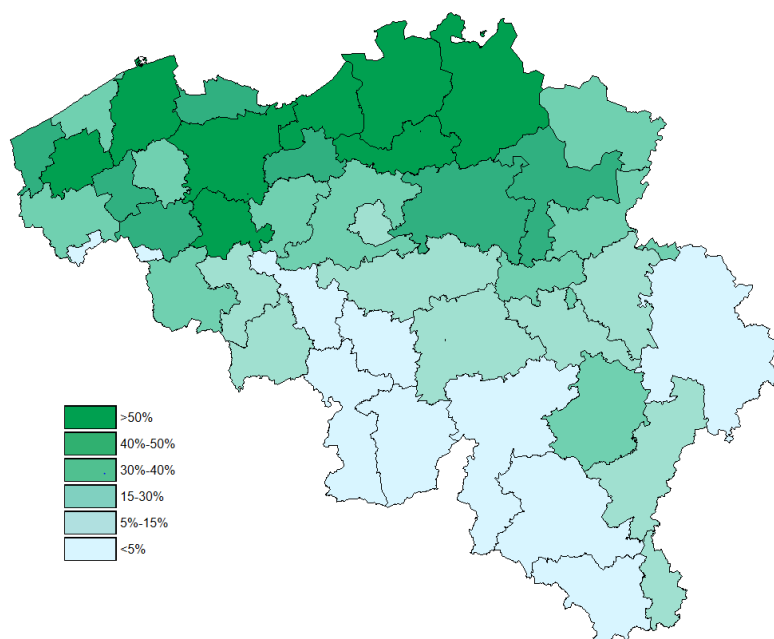
Les modes de déplacement selon la région du domicile



Graphique 8 Parts modales par Régions (en nombre de déplacements)

Les résultats étaient présentés jusqu'ici au niveau national. Mais, les habitudes de mobilité présentent des différences marquées entre les trois régions.

Les différences entre les Flamands et les Wallons sont connues: le Wallon recourt davantage à sa voiture que le Flamand, et cela au détriment du vélo (voir carte). L'utilisation des transports en commun est également légèrement plus importante au Sud du pays. Les Bruxellois ont quant à eux une mobilité bien différente, due au caractère exclusivement urbain de leur Région. Ils utilisent une alternative à la voiture plus d'une fois sur deux, le plus souvent la marche ou les transports en commun (métro, tram, bus). Ces différences sont illustrées par le graphique 8.

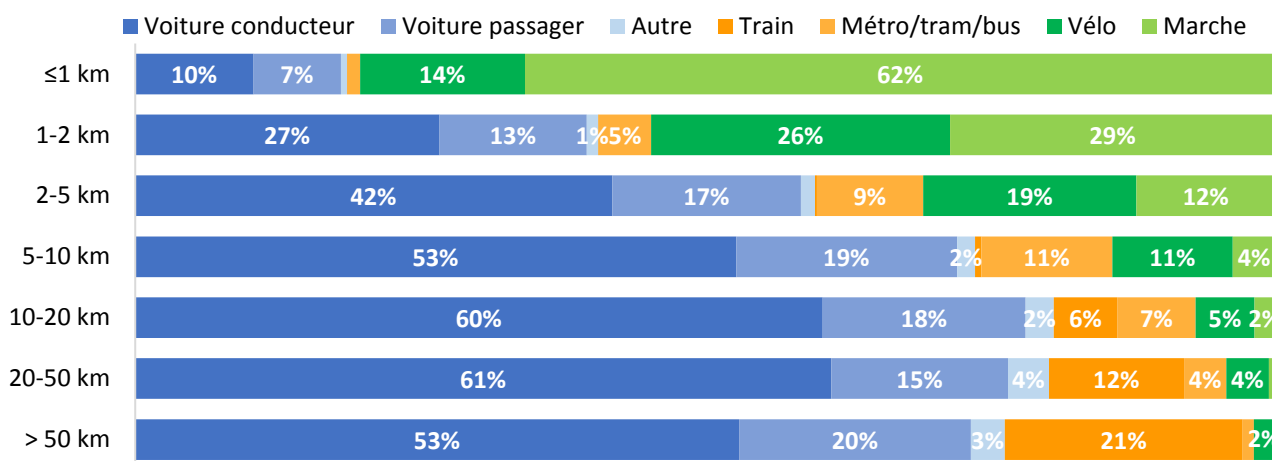


Pourcentage de personnes utilisant le vélo au moins une fois par semaine par arrondissement

Les modes de déplacement selon la distance et le moment de la journée

La distance à parcourir a une grande influence sur le mode de transport utilisé pour un déplacement (voir graphique 9). Sans surprise, en-dessous de deux kilomètres, ce sont les modes actifs qui sont majoritaires. Toutefois, on peut s'inquiéter que 17% des déplacements de moins d'un kilomètre se font encore en voiture.

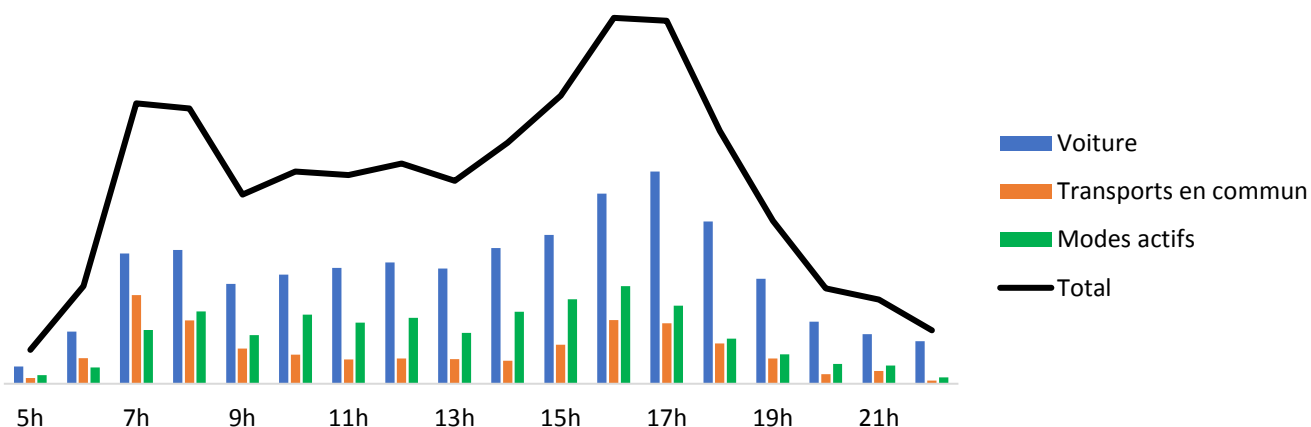
Le graphique 9 permet par ailleurs d'identifier les distances pour lesquelles chaque mode atteint son utilisation maximale. Dans le cas du vélo, cette distance se situe entre 1 et 5 kilomètres. En ce qui concerne le métro, le tram et le bus, ils semblent atteindre leurs utilisation maximale pour les déplacements s'étalant entre 2 et 10 kilomètres, alors que l'utilisation maximale n'est atteinte qu'après 50 kilomètres pour le train. La part des déplacements en voiture est quant à elle la plus importante entre 10 et 50 kilomètres, où elle frôle les 80%.



Graphique 9 Parts modales en fonction de la distance des trajets (en nombre de déplacements)

Les temps de déplacement ne sont pas équitablement répartis tout au long de la journée. On observe deux pics qui correspondent aux heures de pointe du matin et du soir. Le graphique 10 montre que le pic du soir est plus long et plus important que celui du matin. Cette différence peut s'expliquer par le fait qu'en plus des retours du travail, d'autres motifs générateurs de déplacements (les courses/services et les loisirs) contribuent au pic des temps de déplacement du soir.

Si l'on s'intéresse à ces différences temporelles au niveau des modes, on constate qu'elles varient plus ou moins fortement. L'utilisation totale de la voiture passant du simple au double lors de la pointe du soir, elle quadruple pratiquement dans le cas des transports en commun.



Graphique 10 Déplacements au cours de la journée en minutes totales de déplacement