



Service public fédéral  
**MOBILITÉ ET TRANSPORTS**

# ENQUÊTE MONITOR SUR LA MOBILITÉ DES BELGES



**Auteur :**

Service public fédéral Mobilité et Transports

Direction générale Politique de Mobilité durable et ferroviaire

Direction Mobilité - Service Études et Enquêtes

[enquetewwv@mobilite.fgov.be](mailto:enquetewwv@mobilite.fgov.be)

[https://mobilite.belgium.be/fr/mobilite/mobilite\\_en\\_chiffres/enquetes\\_sur\\_la\\_mobilite\\_des\\_belges/monitor](https://mobilite.belgium.be/fr/mobilite/mobilite_en_chiffres/enquetes_sur_la_mobilite_des_belges/monitor)

**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.

Nous tenons à remercier l'ensemble des personnes qui ont contribué à l'organisation de cette enquête et à la rédaction du rapport. Nous voudrions dans un premier temps remercier Julien Leblud et l'ensemble de l'Institut Vias qui ont assuré l'organisation pratique de l'enquête. Nous remercions également Katrien Declercq de l'Université de Hasselt (IMOB) et Éric Cornelis de l'Université de Namur pour le soutien scientifique, leur implication a été grandement appréciée. Nous remercions enfin les collègues du SPF Mobilité pour leurs relectures et leur aide, notamment Marc Kwanten pour le traitement des données.

Les auteurs : Simon Derauw, Sabine Gelaes et Christophe Pauwels

Dépôt légal : D/2019/13.831/10 - Décembre 2019

## Table des matières

Introduction .....	4
Méthodologie .....	4
La mobilité des Belges : Les principaux chiffres .....	5
Comment se déplace-t-on ? .....	7
Les modes de déplacement selon la Région du domicile .....	10
Pourquoi se déplace-t-on ? .....	12
Les modes et motifs de déplacement selon l'origine et la destination .....	14
Les déplacements au cours de la journée .....	16
Les modes et motifs de déplacement selon le type de jour et la saison .....	17
L'utilisation des modes de déplacement en général .....	19
Les distances et durées des trajets .....	21
Les taux d'occupation des voitures.....	23
L'intermodalité .....	25
Les déplacements sur longues distances .....	27
Quelques modes en détails .....	29
Les chiffres du vélo .....	29
Les chiffres des transports en commun .....	30
Les chiffres de la voiture .....	32
Les facteurs qui influencent la mobilité .....	34
Le genre et l'âge .....	34
Les véhicules au sein des ménages belges .....	38
Les abonnements au sein des ménages belges .....	40
Les revenus des ménages belges .....	42
L'accès aux transports en commun .....	43
Conclusions .....	45
Annexe I : Portrait de l'échantillon de l'enquête .....	47

## Introduction

L'élaboration d'une vision stratégique dans le domaine de la mobilité durable nécessite de disposer de suffisamment de données et de chiffres pertinents, fiables et actualisés sur les comportements des Belges en matière de mobilité et de transport. En 1999 et en 2010, le SPF Mobilité et Transports a mené, en collaboration avec divers partenaires, des enquêtes à large échelle en matière de déplacements sur l'ensemble du territoire national (enquêtes MOBEL et BELDAM, respectivement).

A l'heure où les questions de mobilité sont de plus en plus au cœur des préoccupations de chaque citoyen, il est crucial de disposer d'une vision juste et détaillée de la situation actuelle afin de prendre des décisions éclairées et mettre en place des mesures efficaces pour améliorer la mobilité quotidienne des Belges.

La particularité de l'enquête MONITOR, par rapport aux précédentes enquêtes, est d'être le fruit d'une collaboration entre l'Institut Vias et le SPF Mobilité et Transports poursuivant le double objectif d'étudier les habitudes des Belges en termes de mobilité et de sécurité routière.

Ce rapport, rédigé par le SPF Mobilité et Transports, décrit les principaux résultats de l'enquête pour ce qui concerne la mobilité. Des rapports plus spécifiques, intégrant les aspects relatifs à la sécurité routière, sont publiés par l'Institut Vias.

## Méthodologie

L'enquête MONITOR a été réalisée en ligne en 2017 auprès de 10 632 Belges âgés de 6 ans et plus par iVOX. Il s'agissait d'une première en matière d'enquête nationale sur la mobilité, les éditions précédentes (BELDAM et MOBEL) ayant été réalisées au moyen d'interviews en face à face. A cet égard, un soin tout particulier a été apporté pour donner une assurance raisonnable en termes de représentativité de la population interrogée et pour garantir la pertinence des résultats. Ainsi, les données ont été pondérées de façon à être représentatives pour les facteurs du genre, de l'âge, de la Région de domicile et du niveau d'éducation.

L'enquête est composée de deux questionnaires. Un premier qui comprend une série de questions générales sur le répondant et son ménage, comme le nombre de véhicules possédés ou la possession d'abonnements de transport en commun. Les répondants sont également interrogés sur leur utilisation générale des différents modes de transport. Le deuxième questionnaire est appelé « carnet de déplacements ». Pour un jour donné, le répondant doit renseigner l'ensemble de ses déplacements, en détails, leurs motifs et les modes de déplacements utilisés. Le carnet de déplacements est complexe à compléter et étudier, mais constitue le seul moyen d'obtenir une série de statistiques indispensables comme les parts modales des différents modes de transport.

## La mobilité des Belges : Les principaux chiffres

Dans le cadre de l'enquête Monitor, nous avons étudié la mobilité sur la base de différents indicateurs tels que : le nombre de déplacements effectués sur une journée ; la distance parcourue ou la durée des déplacements cumulée sur une journée ou calculée par trajet ; les modes et les motifs de déplacements. Afin d'obtenir une vision juste de la mobilité des Belges, nous avons également opéré des distinctions selon le genre, la catégorie d'âge ou encore la Région de résidence et le type de flux<sup>1</sup>.

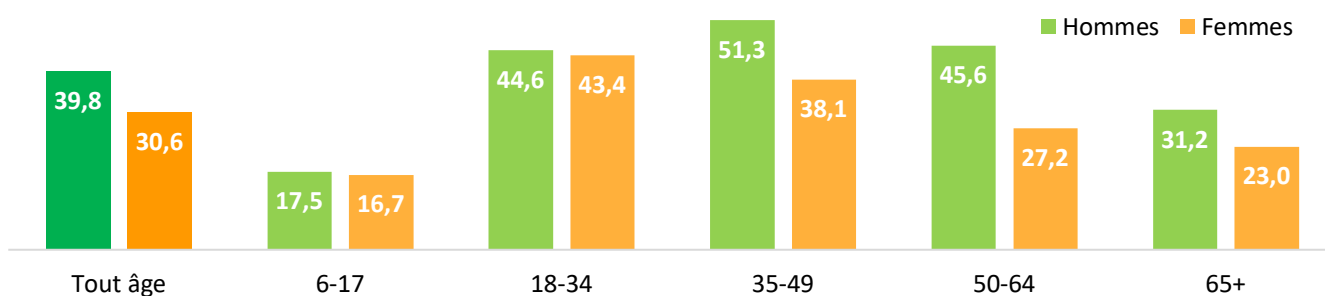
Dans le présent chapitre, le lecteur trouvera les résultats généraux de l'enquête Monitor. Les thématiques et questions plus spécifiques seront abordées dans les chapitres suivants.

Sans distinction de genre et d'âge, l'enquête Monitor révèle que le Belge effectue en moyenne 2,2 déplacements par jour. La durée moyenne d'un déplacement est de 27 minutes et 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. La voiture est de loin le mode privilégié de transport et une grande partie des déplacements sont en relation avec les activités de loisirs.

Ci-après, ces données principales sont analysées en fonction de différents facteurs.

### *Distances parcourues*

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 est la plus marquée. Contrairement à ce que l'on aurait pu croire, 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. Le détail des distances moyennes parcourues par jour, selon l'âge et le genre, est présenté dans le Graphique 1.

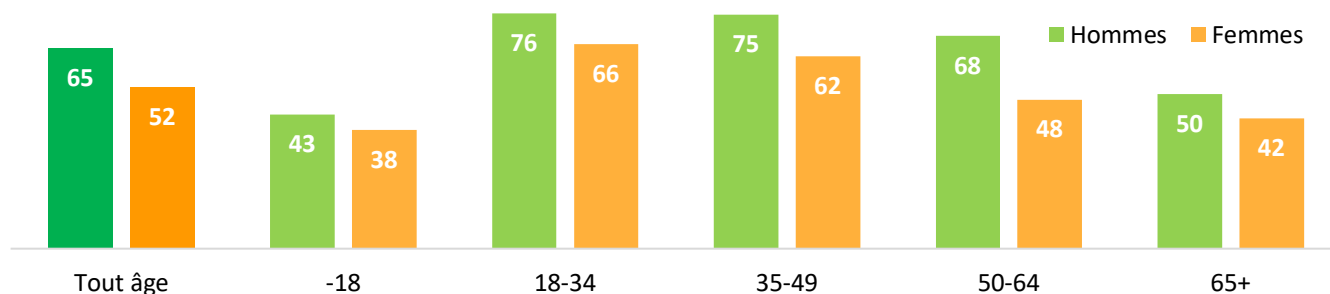


**Graphique 1 - Distances moyennes (en kilomètres) parcourues, par jour, selon l'âge et le genre (Base : 10.632 personnes)**

<sup>1</sup> C'est-à-dire en fonction de l'origine et de la destination du déplacement

### Durées de déplacements

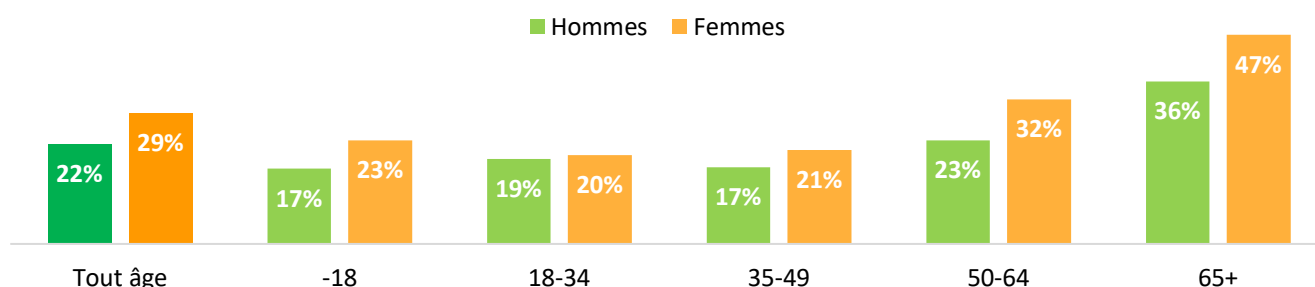
Comme déjà mentionné, le Belge passe en moyenne 58 minutes par jour à se déplacer. Le Graphique 2, ci-dessous, présente les durées moyennes de déplacement pour les différentes catégories d'âge envisagées et selon le genre. Les données montrent une augmentation importante du temps passé à se déplacer à partir de 18 ans et une diminution de cette durée par la suite. Les durées moyennes de déplacement sur une journée sont plus faibles pour les femmes comparativement aux hommes.



**Graphique 2 - Durées moyennes de déplacement (en minutes) sur une journée, selon l'âge et le genre (Base : 10.632 personnes)**

### Nombre de non mobiles

Ci-dessus, nous nous sommes intéressés à tous les répondants, y compris ceux qui n'ont pas renseigné de déplacements le jour de référence. Toutefois, l'importance de la part de ces derniers, dans les différentes catégories de genre et d'âges, mérite des investigations supplémentaires (voir Graphique 3, pour les pourcentages de non mobiles). Selon les données, les personnes âgées semblent moins mobiles. A partir de la catégorie des 35-49 ans, une différence se marque entre les hommes et les femmes. Ces dernières paraissent moins mobiles que les hommes. A 65 ans et plus, le pourcentage de femmes non mobiles se rapproche des 50 % (contre 36 % seulement chez les hommes).



**Graphique 3 - Pourcentages de non-mobiles, selon l'âge et le genre**

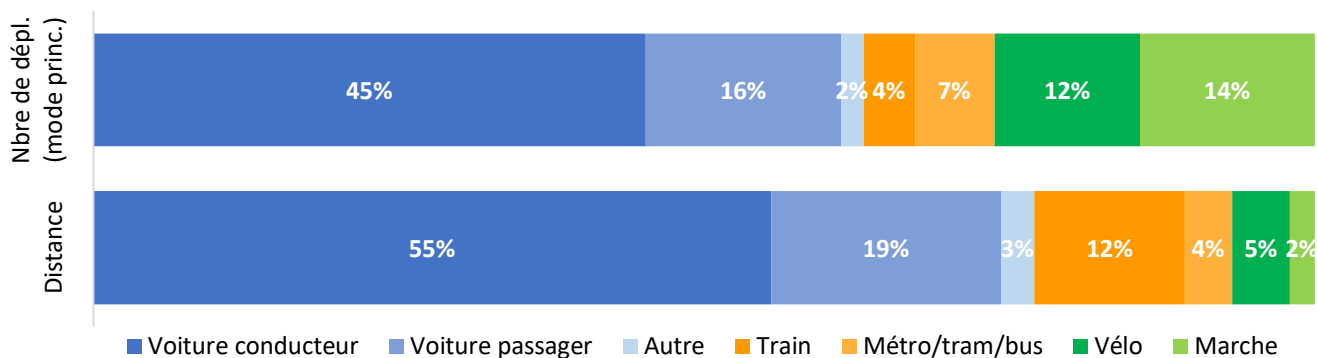
Les répondants ont été directement questionnés sur les raisons de non déplacement en deuxième partie de questionnaire<sup>2</sup>. La raison la plus fréquemment (55 %) évoquée est simplement l'absence d'activités à l'extérieur (jour de congé). En deuxième position, le travail ou l'étude à domicile justifie le fait de ne pas s'être déplacé durant la journée (12 %). Les problèmes de santé, de courte ou de longue durée, représentent chacun 6 % de raisons de non-mobilité. Les conditions météorologiques expliquent également 6 % de raison de non déplacement. De manière plus marginale, les contraintes familiales/domestiques et l'absence de moyens de déplacement ont amené certains répondants à ne pas se déplacer le jour de référence (1 % et 2 %, respectivement).

<sup>2</sup> Cf. partie *Méthodologie*

## Comment se déplace-t-on ?

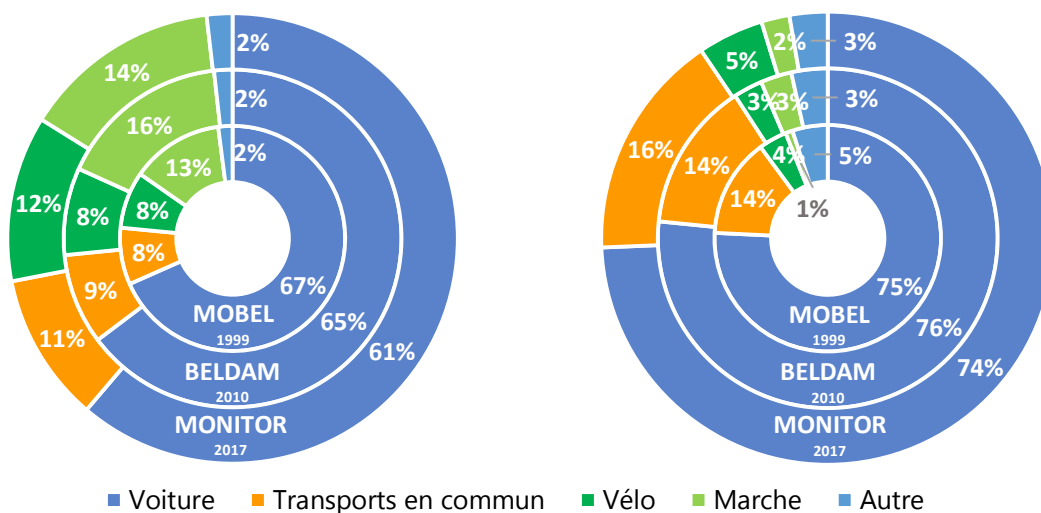
Que ce soit en nombre de déplacements ou en distance, le mode le plus souvent utilisé demeure la voiture personnelle. En nombre de déplacements, la voiture représente à elle seule 61 % des déplacements, contre 14 % pour la marche, 12 % pour le vélo et 11 % pour les transports en commun (train, métro,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

Si l'on s'intéresse aux distances parcourues, le tableau dressé est quelque peu différent. 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 4 - Parts modales des déplacements des Belges (Base : 25.168 et 25.116 déplacements)<sup>3</sup>**

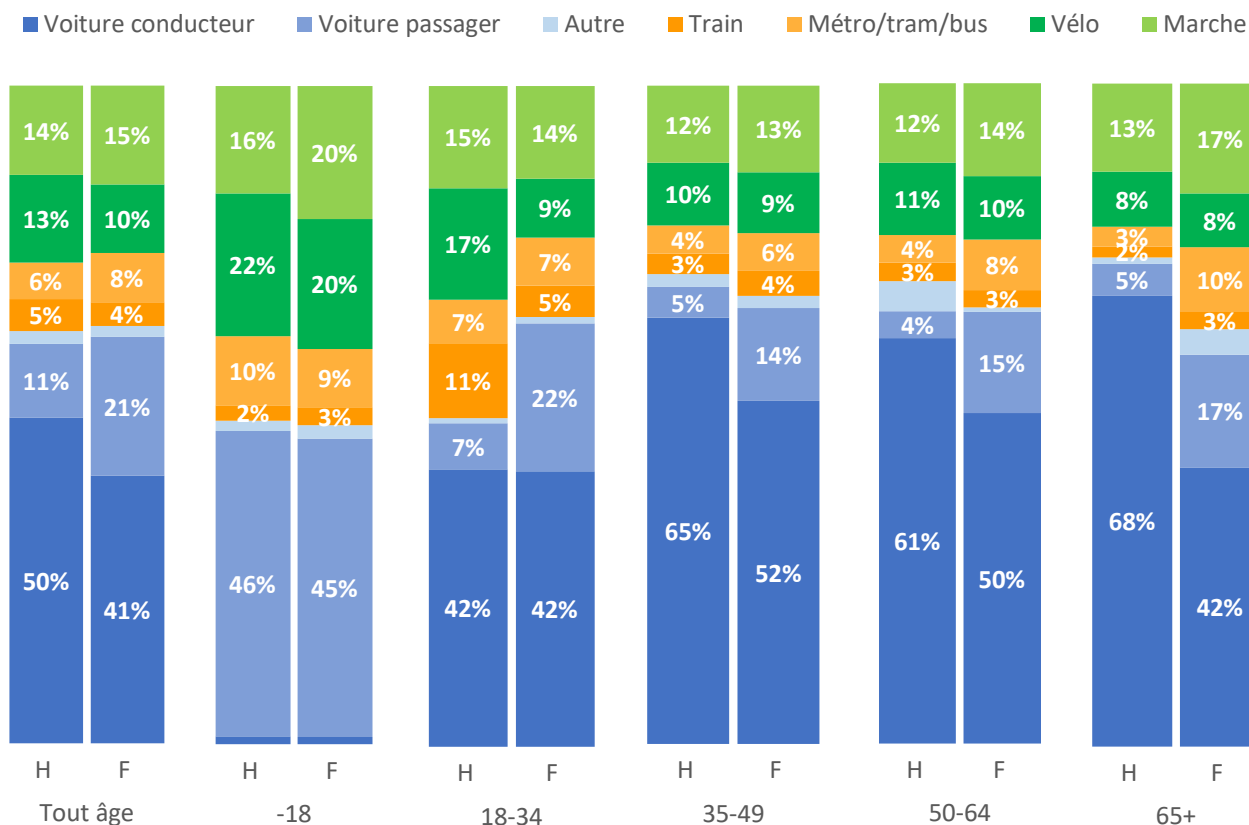
La comparaison des résultats de l'enquête MONITOR avec ceux des enquêtes MOBEL (1999) et BELDAM (2010) permet de constater une série d'évolutions, dans la manière de se déplacer des Belges. Si la voiture reste de loin le mode le transport le plus utilisé depuis 1999, sa part en nombre de déplacements 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 marquante.



**Graphique 5 - Comparaison historique des parts modales, en nombre de déplacements (à gauche) et en distance (à droite)**

<sup>3</sup> La catégorie *Autre* comprends les modes suivants : Motos, Camion, Taxi, Bus privé, Voiture «sans permis», Scooter électrique pour personnes handicapées et autres.

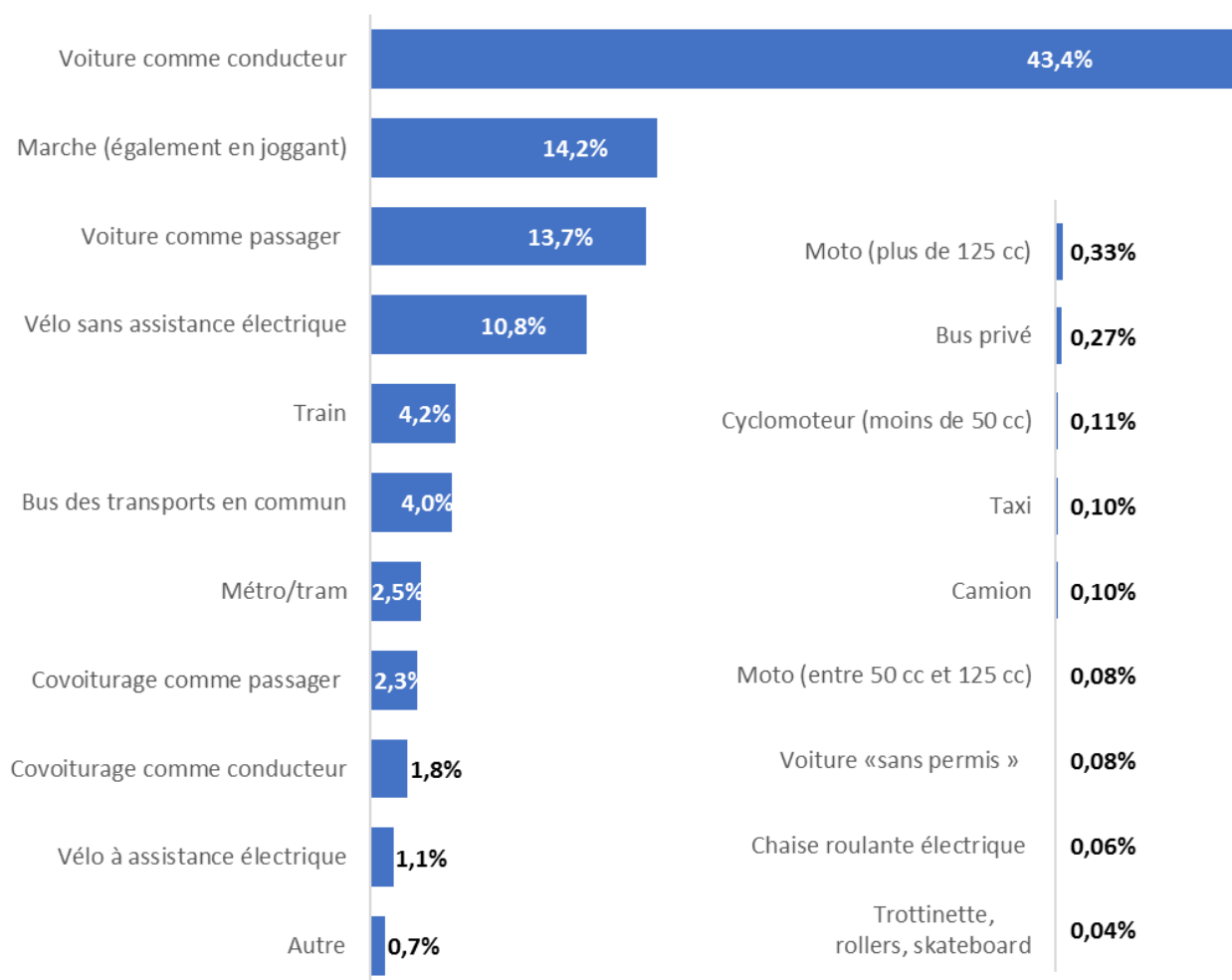
Le Graphique 6 montre que l'utilisation des différents modes de transport, en termes de nombre de déplacements, diffère selon l'âge et le genre. Même si, comme nous l'avons déjà mentionné, la voiture reste en tête des modes de déplacement. Une différence notable entre les hommes et les femmes est que ces dernières sont nettement plus souvent passagères de la voiture que les hommes<sup>4</sup>. 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 trajets parcourus 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 genre (en nombre de déplacements)** (Base : 25.168 déplacements)

<sup>4</sup> . Cette différence est encore plus marquée, si l'on prend comme indicateur les distances parcourues (61 % des hommes versus 43 % des femmes sont conducteurs ; et 11 % des hommes versus 30 % des femmes sont passagers).



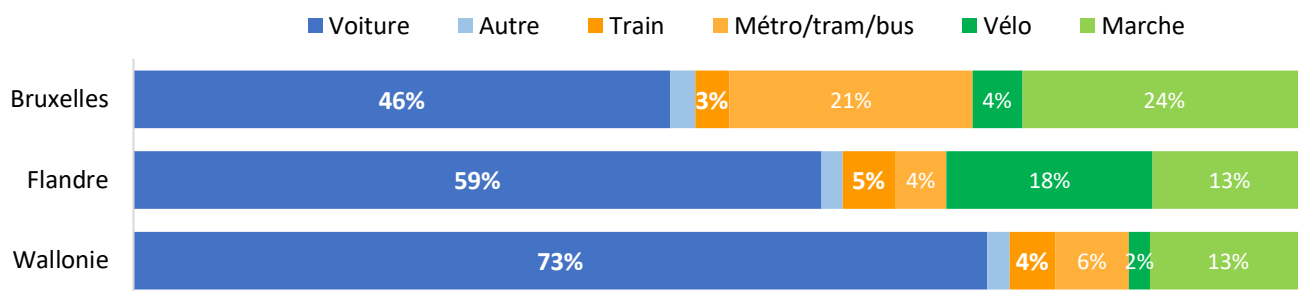


**Graphique 7 - Parts modales, pour l'ensemble des moyens de transport (en nombre de déplacements)** (Base : 25.168 déplacements)

Le Graphique 7 présente les parts modales pour l'ensemble des moyens de transports envisagés dans cette étude, y compris les plus marginaux. Il reprend les résultats du Graphique 4 avec une granularité maximale des modes. Ainsi, nous pouvons constater que les trottinettes, rollers et autres skateboards représentent 0,04 % des modes de transport. Concernant les véhicules motorisés à deux roues, on peut constater que les motos de plus de 125 cc sont davantage utilisées que les motos de plus faibles cylindrées (0,33 % pour les premières contre seulement 0,08 % pour les secondes). Les utilisateurs de cyclomoteurs se situent entre les deux avec 0,11 %.

## Les modes de déplacement selon la Région du domicile

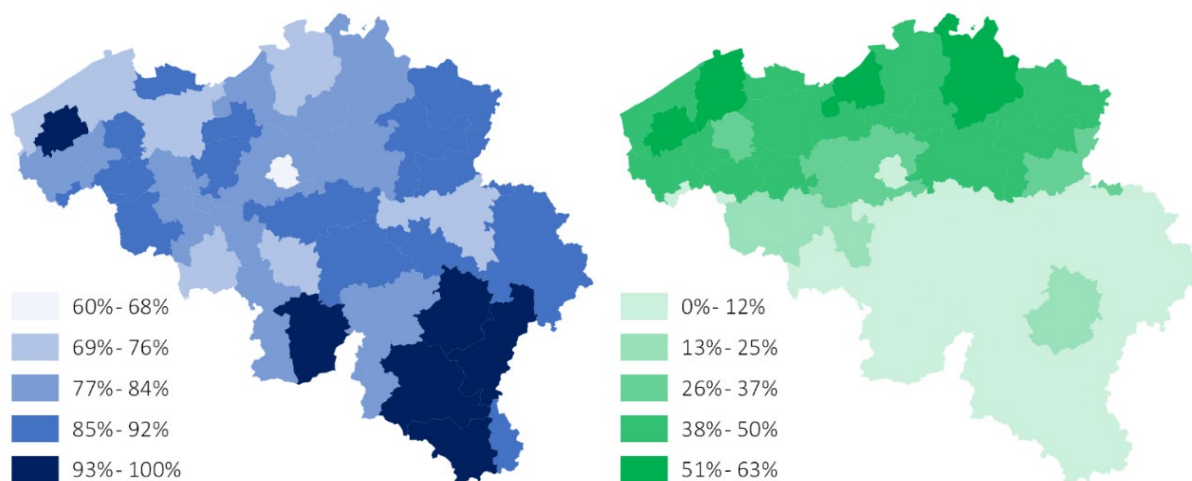
Les résultats étaient présentés jusqu'ici au niveau national. Mais comme il est bien connu, les habitudes de mobilité diffèrent entre les trois Régions.



**Graphique 8 - Parts modales par Région du domicile (en nombre de déplacements) (Base : 25.168 déplacements)**

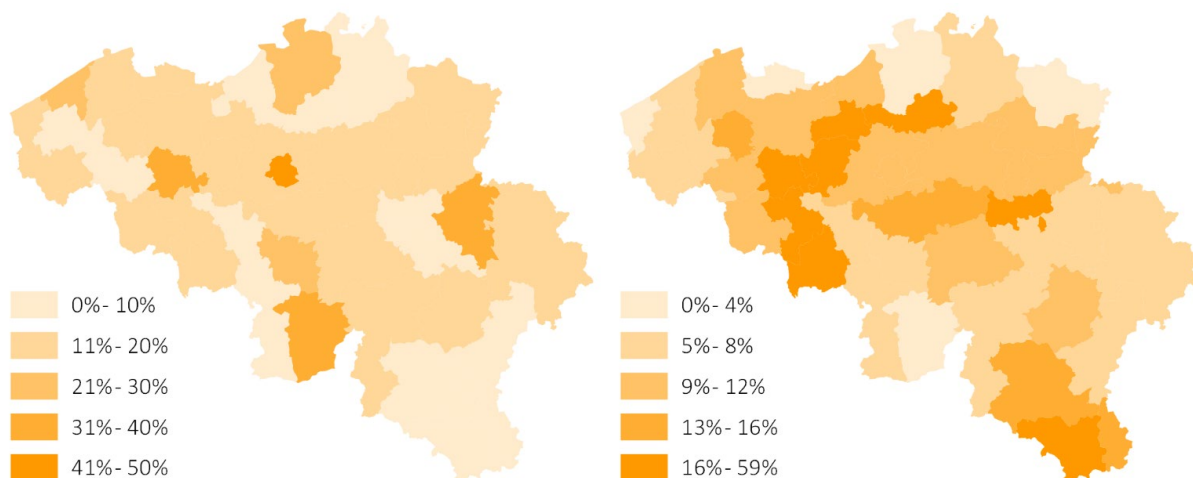
Ces différences, entre les Flamands et les Wallons, sont connues et confirmées, par nos données. Le Wallon recourt davantage à sa voiture que le Flamand, et cela au détriment du vélo. L'utilisation des transports en commun est également légèrement plus importante au Sud du pays. Les Bruxellois ont quant 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.

Pour l'analyse cartographique par arrondissements, ci-dessous, nous utilisons un indicateur de fréquence d'utilisation (au moins une fois par semaine) pour les principaux modes (voiture, vélo et transports en commun). On peut voir qu'à travers tout le pays, seulement une minorité de personnes utilisent la voiture moins d'une fois par semaine. Grâce à cette analyse au niveau des arrondissements, il apparaît que dans une partie significative du sud du pays, c'est pratiquement la totalité des habitants qui utilisent la voiture au moins hebdomadairement. Concernant le vélo, de grandes disparités apparaissent entre les deux communautés linguistiques. Alors qu'à Bruxelles et dans pratiquement toute la Wallonie, moins de 12 % des habitants utilisent leur vélo au moins une fois par semaine, cette proportion varie entre un quart et la moitié des habitants, dans la plupart des arrondissements flamands.



**Figure 2 - Pourcentages de personnes utilisant la voiture (en bleu) et le vélo (en vert), au moins une fois par semaine par arrondissement (Base : 10.632 personnes)**

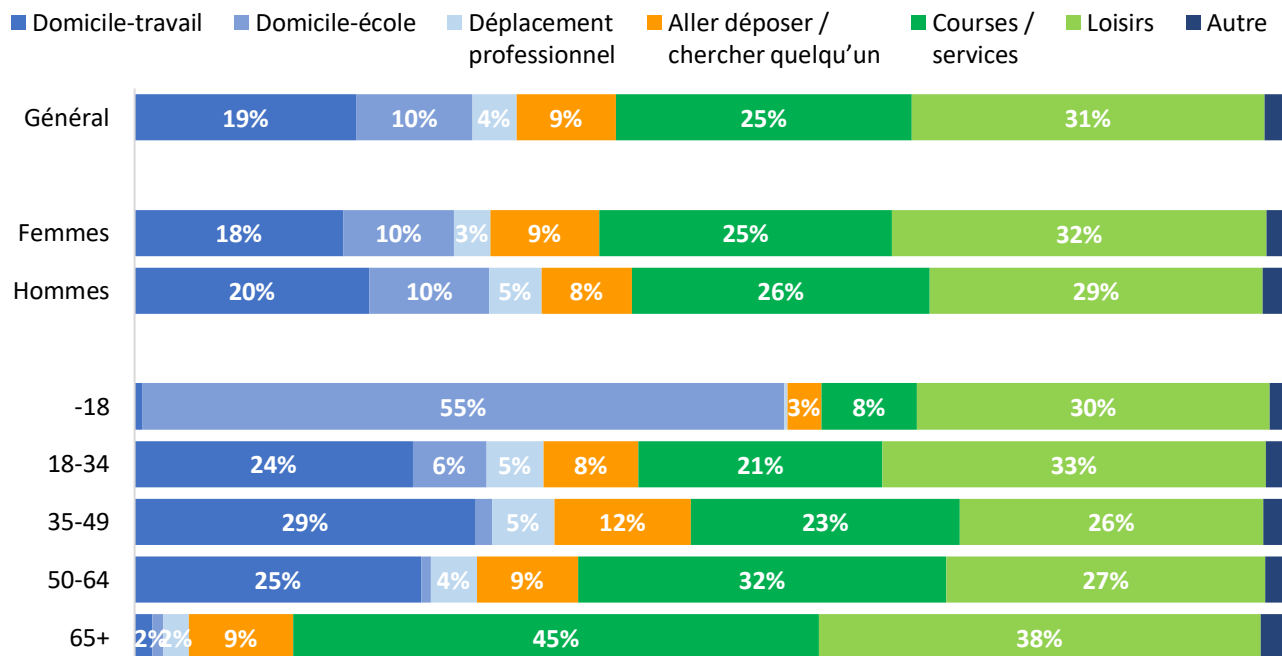
L'utilisation des transports en commun, hors train, est répartie de manière relativement homogène à travers le pays. On remarque, sans surprise, une utilisation plus importante de ces modes dans les arrondissements comprenant des villes importantes. C'est le cas pour Bruxelles où notre indicateur monte à plus de 50 % ; mais aussi, pour Anvers, Liège, Charleroi, Namur et Louvain qui se situent toutes à 20 % et plus.



**Figure 3 - Pourcentages de personnes utilisant les métro/tram/bus (à gauche) et le train (à droite), au moins une fois par semaine par arrondissement (Base : 10.632 personnes)**

## 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 9, les motifs de déplacements varient selon l'âge des répondants. Toutefois, l'on peut noter que pour tous les âges, un grand nombre de déplacements sont effectués pour les loisirs (au moins un quart des déplacements, dans toutes les catégories).



**Graphique 9 - Motifs de déplacement, en fonction de l'âge et du genre (en nombre de déplacements)** (Base : 24.660 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 étant lié aux activités de loisirs.

Chez les adultes, jusqu'à 65 ans, les déplacements domicile-travail occupent une part importante des motifs de déplacement, même si les pourcentages diminuent progressivement jusqu'à l'âge de la retraite.

Le Graphique 9 montre également que les activités liées aux courses et services constituent une part non négligeable des motifs de déplacement, et ce dès 18 ans. Elles représentent, en particulier, le premier motif de déplacement chez les seniors.

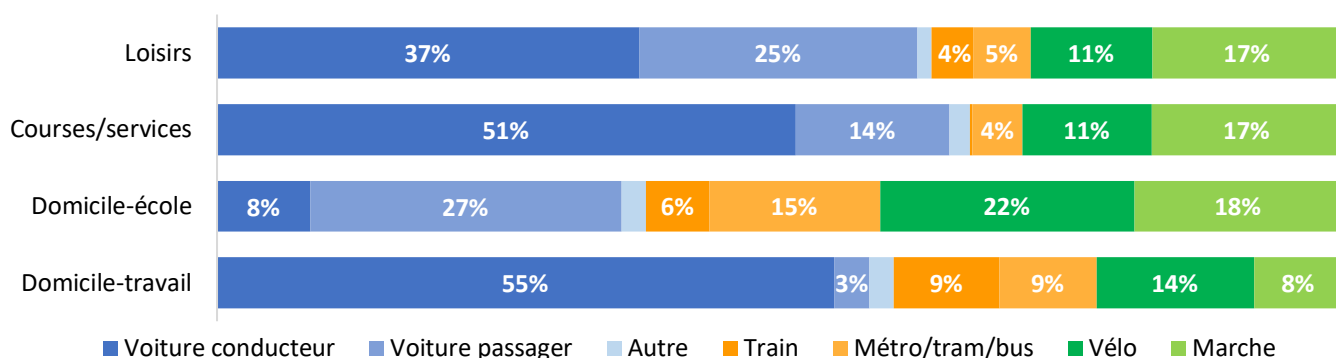
Les données, en termes de nombre de déplacement, semblent indiquer que le genre n'a pas un impact majeur sur les motifs de déplacements.

Les distances et les durées de déplacement, en fonction du motif, sont présentées dans le Graphique 10. Les déplacements les plus longs, en distance et en durée, sont liés aux activités professionnelles. Si les loisirs se placent juste derrière en termes de distance, ils sont comparables aux trajets domicile-travail si l'on tient compte de la durée. Les données sur la distance et la durée des trajets domicile-école suggèrent que les établissements scolaires proches du lieu de résidence sont favorisés (moins de 10 km).



**Graphique 10 - Distances (gauche) et durées (droite) moyennes, par déplacement, en fonction du motif (Base : 24.660 déplacements)**

Ci-dessus, nous avons appréhendé séparément les modes et les motifs de déplacements. Toutefois, le comment et le pourquoi de nos déplacements peuvent être envisagés conjointement, afin d'en identifier les possibles relations. Ainsi nous pouvons relever que la répartition modale est différente selon le motif du déplacement (voir Graphique 11). 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.

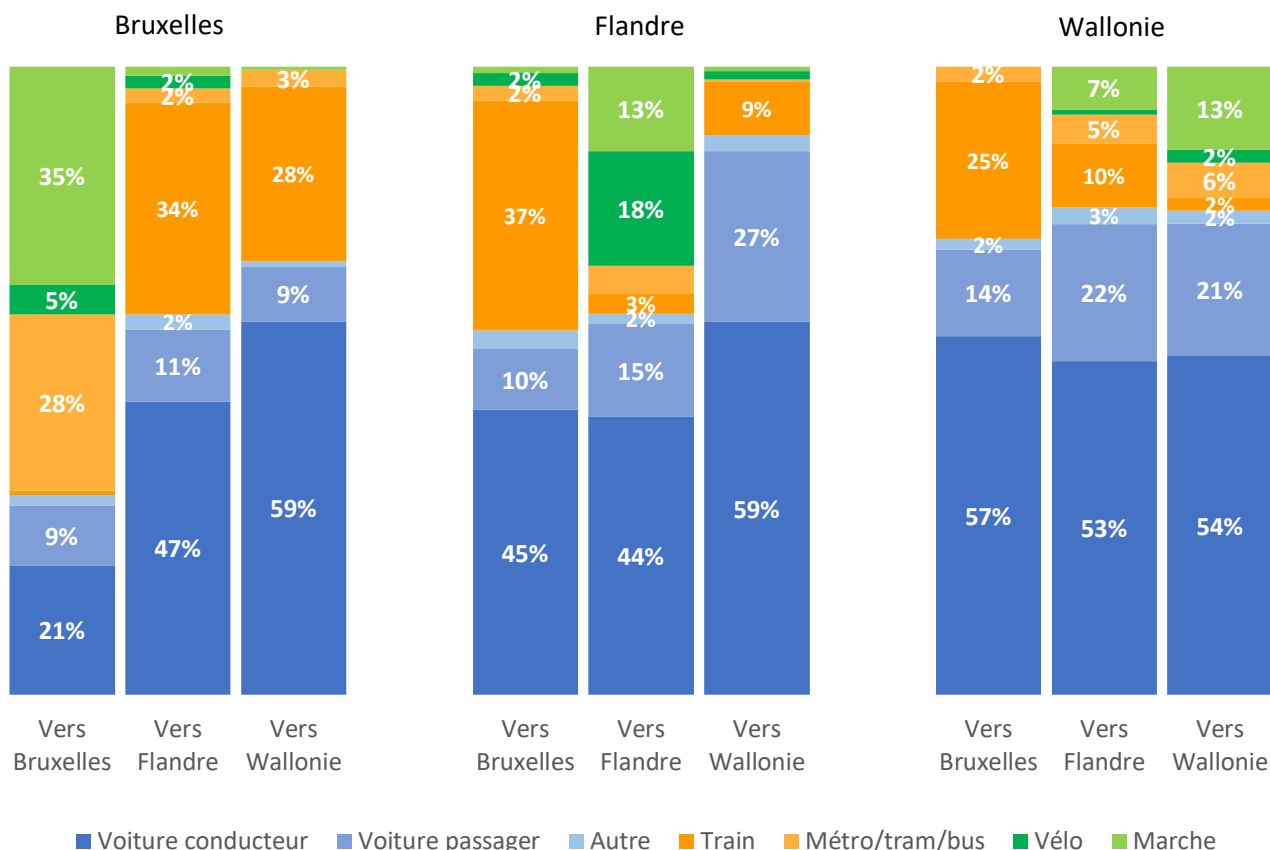


**Graphique 11 - Parts modales, en fonction des motifs principaux (en nombre de déplacements) (Base : 21.097 déplacements)**

## Les modes et motifs de déplacement selon l'origine et la destination

La mobilité interrégionale n'est pas négligeable. En plus d'analyser les parts modales selon le lieu de domicile des répondants, nous pouvons également le faire en utilisant l'origine et la destination du déplacement. Le Graphique 12 considère les déplacements entre les trois Régions et le Graphique 13 s'intéresse aux flux entre les différents types de lieux de résidence (entre une ville et une zone rurale, dans les zones rurales, inter-villes ou intra-villes).<sup>5</sup>

Les différences importantes, constatées en fonction du type de flux, relativisent la répartition modale générale que l'on donne habituellement.



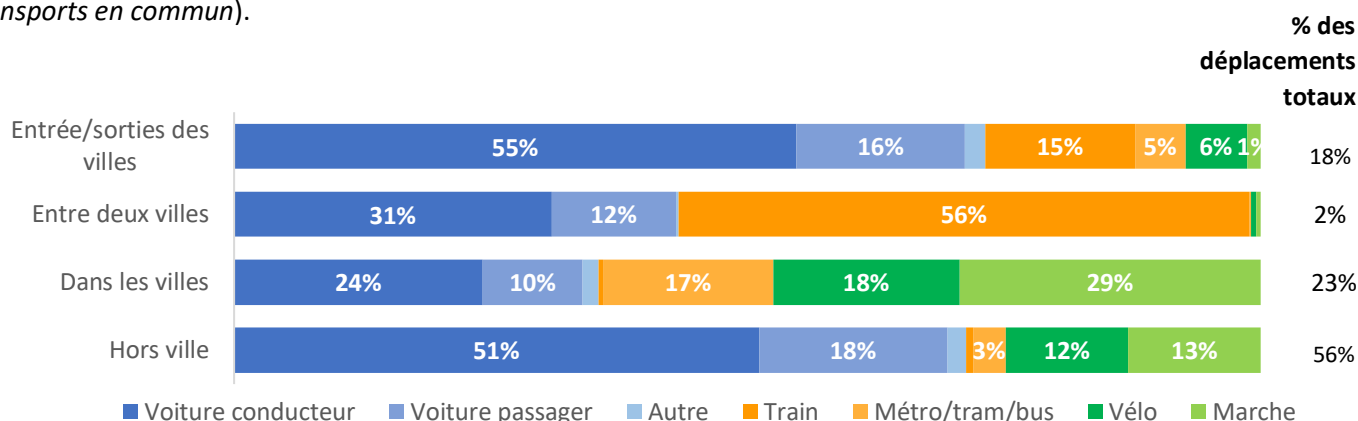
**Graphique 12 - Répartition modale (en nombre de déplacements), en fonction de la Région de départ et d'arrivée**  
(Base : 24.804 déplacements)

De ces deux graphiques, il ressort plusieurs constats. Lorsque les déplacements impliquent d'entrer ou de sortir d'une ville, le transport ferroviaire est favorisé et ceci particulièrement dans le cas de Bruxelles. Cette prépondérance du train s'affirme sur les autres modes et même sur la voiture dans le cas particuliers des déplacements entre deux villes (qui ne représentent toutefois que 2 % des déplacements totaux).

Lorsqu'il s'agit de déplacements au sein d'une même ville, la voiture représente moins de 50 % des déplacements et le train n'est presque jamais utilisé. Ceci est particulièrement vrai pour la mobilité intra-bruxelloise. La voiture y perd sa majorité au profit des transports en commun (28 % de Métro, tram et bus) et des modes actifs (40 % de vélo et marche).

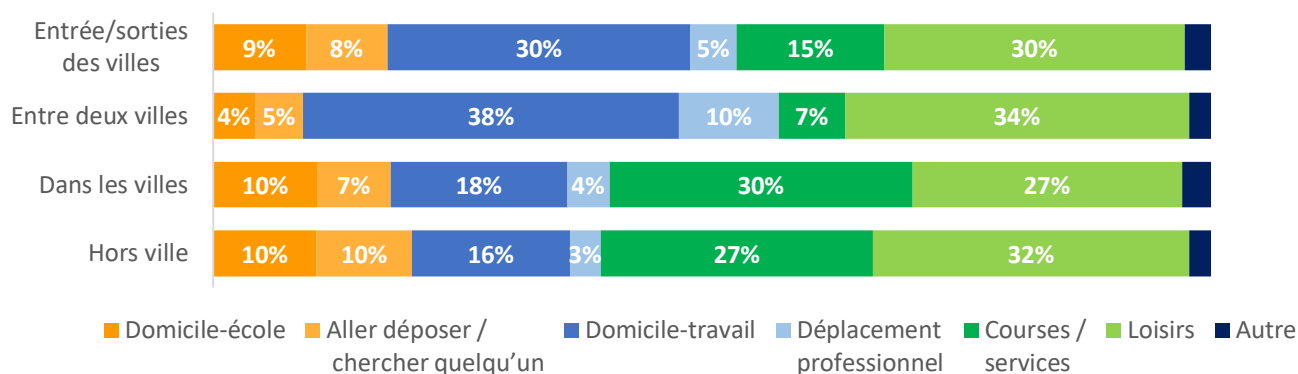
<sup>5</sup> La catégorie ville correspond à la catégorie 1 de la classification européenne du degré d'urbanisation (DEGURBA), comprenant les zones urbaines suivantes : Anvers, Maline, Bruxelles, Louvain, Brugge, Courtrai, Ostende, Gand, Charleroi, Mons, Liège et Namur. La catégorie hors ville correspond aux catégories 2 et 3.

La voiture reste majoritaire pour les déplacements hors ville et ce de manière plus marquée pour les trajets depuis ou vers la Wallonie. Les transports en commun dans ce dernier type de flux sont relayé à un rang marginal et leur disponibilité dans ce contexte est à mettre en lien avec ces résultats (voir le dernier chapitre sur *L'accès aux transports en commun*).



**Graphique 13 - Répartition modale (en nombre de déplacements), en fonction du type de flux<sup>6</sup>** (Base : 24.804 déplacements)

Comme le montre clairement le Graphique 14, les motifs de déplacement diffèrent également selon le type de flux. Ainsi, les déplacements liés au travail impliquent un mouvement vers une ville, que cela soit au départ d'une zone hors ville ou d'une autre ville. L'on peut également constater que les déplacements entre deux grandes villes concernent également de manière importante des activités de loisirs. Les déplacements hors des villes et au sein des villes concernent davantage les activités liées aux courses/services et loisirs qu'au travail. L'observation des flux suggèrent également que les écoliers et les étudiants se déplacent peu d'une grande ville à une autre grande ville, pour se rendre sur leur lieu d'apprentissage.



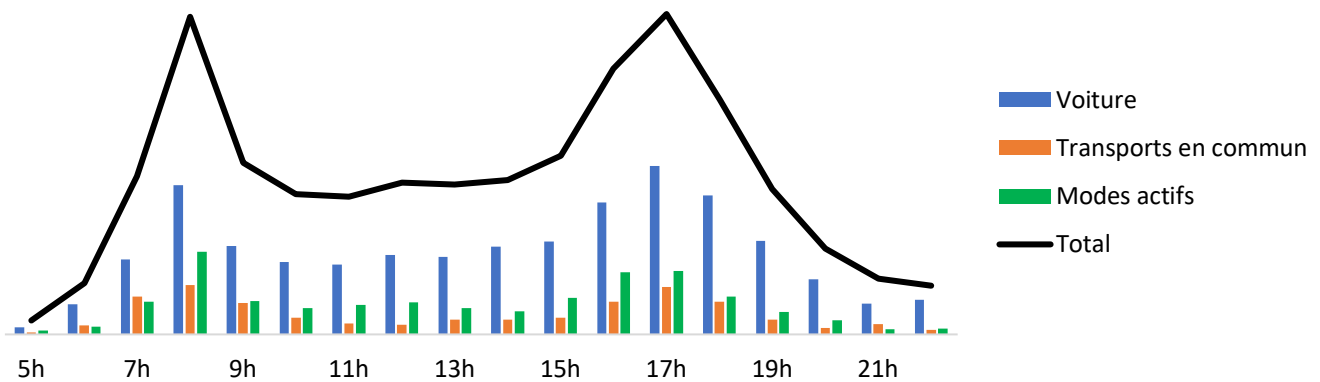
**Graphique 14 - Distribution des motifs (en nombre de déplacements), en fonction du type de flux<sup>7</sup>** (Base : 24.323 déplacements)

<sup>6</sup> La catégorie ville correspond à la catégorie 1 de la classification européenne du degré d'urbanisation (DEGURBA), comprenant les zones urbaines suivantes : Anvers, Maline, Bruxelles, Louvain, Brugge, Courtrai, Ostende, Gand, Charleroi, Mons, Liège et Namur. La catégorie hors ville correspond aux catégories 2 et 3.

<sup>7</sup> Idem

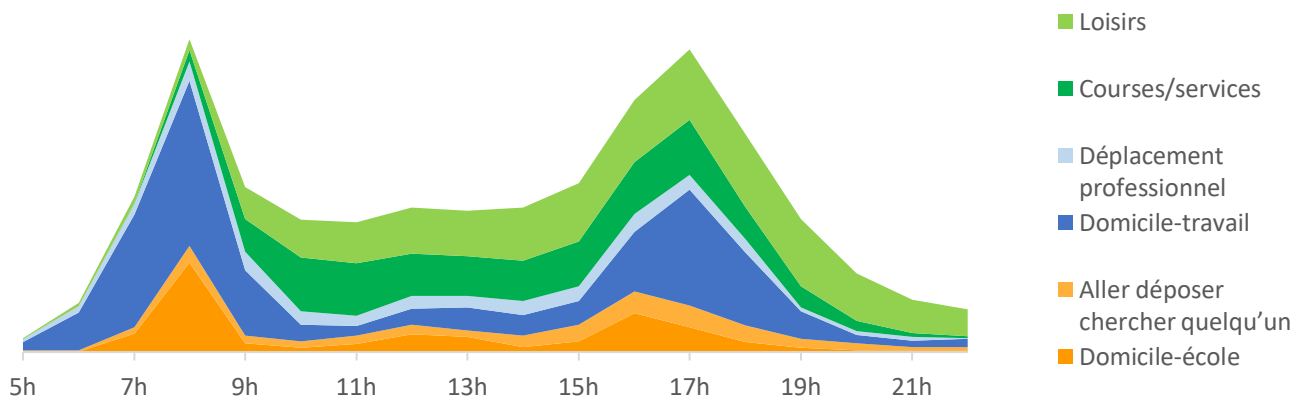
## Les déplacements au cours de la journée

Les temps de déplacement ne sont pas équitablement répartis tout au long de la journée, comme le montre le Graphique 15 qui représente pour un jour ouvrable moyen, la répartition des minutes de déplacement par mode, tout au long de la journée. On observe deux pics qui correspondent aux heures de pointe du matin et du soir et ce dernier est plus étalé dans le temps 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.



**Graphique 15 - Déplacements au cours de la journée en minutes totales de déplacement (jours ouvrables) (Base : 24.785 déplacements)**

Ces variations au cours de la journée sont plus ou moins importantes en fonction des modes. L'utilisation de la voiture aux heures de pointes est entre deux et trois fois plus importantes que pendant les heures creuses. Dans le cas des modes actifs et des transports en commun, ce facteur se situe entre cinq et huit. Cela signifie que l'utilisation de la voiture a d'autant plus tendance à prendre le pas sur les autres modes pendant les heures creuses.



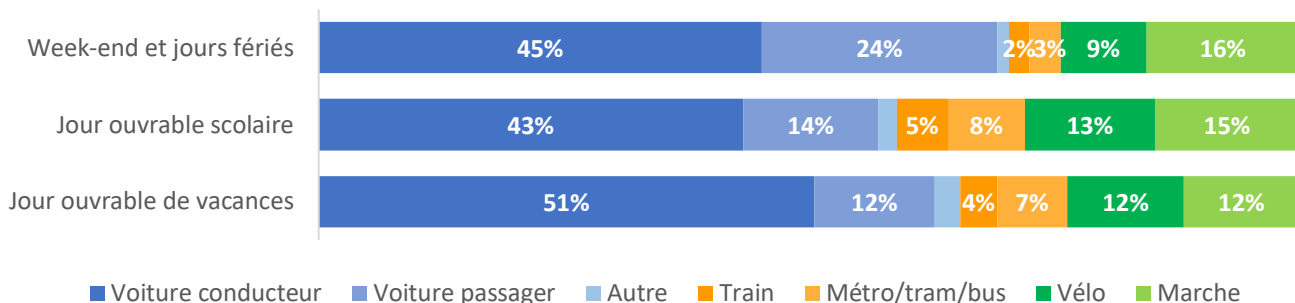
**Graphique 16 - Déplacements au cours de la journée en minutes totales de déplacement, en fonction du motif (jours ouvrables) (Base : 24.785 déplacements)**

On peut voir ci-dessus que la répartition des déplacements en fonction du motif au cours de la journée confirme nos hypothèses précédentes. La proportion des déplacements liés au travail augmente en effet pendant les heures de pointe mais beaucoup plus fortement pendant la pointe du matin que pendant celle du soir. Les déplacements effectués en soirée sont tendanciellement plus liés aux loisirs tandis que les courses et services sont effectués le plus souvent pendant les heures creuses de milieu de journée et au pic du soir.

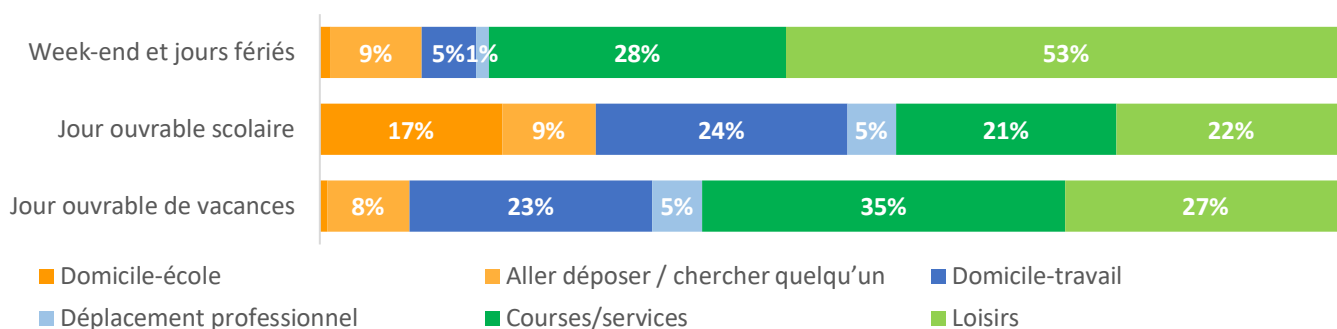


## Les modes et motifs de déplacement selon le type de jour et la saison

Comme nous l'avons vu précédemment, les modes et motifs de déplacement varient en fonction du genre et de l'âge ou encore suivant le type de flux ou le moment de la journée. Le type de jour, selon que l'on considère les jours ouvrables (dans ou hors périodes scolaires), les week-ends ou les jours fériés, peut également influencer le mode ou la raison des déplacements.



**Graphique 17 - Répartition modale, en fonction du type de jour (Base : 25.168 déplacements)**



**Graphique 18 - Distribution des motifs, en fonction du type de jour (Base : 24.660 déplacements)**

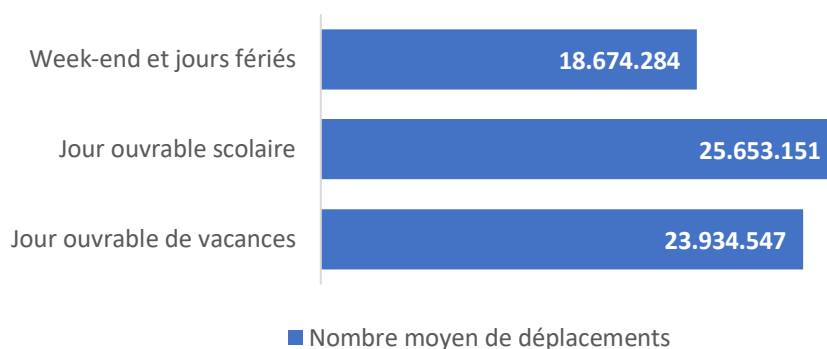
L'analyse conjointe des deux graphiques, ci-dessus, permet de poser différents constats sur le nombre de déplacements, en fonction du type de jour envisagé.

Les week-ends et les jours fériés, la part modale de la voiture est la plus importante. Ceci peut s'expliquer au regard de la répartition des motifs des déplacements effectués au cours de ces journées libres d'obligations professionnelles ou scolaires, pour une grande majorité des répondants. Les activités de loisirs représentent plus de la moitié des motifs de déplacement évoqués. Une large proportion des déplacements est également consacrée aux courses et services. Or, nous avons déjà vu que pour ces deux catégories de motifs de déplacement, le Belge utilise préférentiellement la voiture. Toutefois, nous pouvons noter que la marche représente tout-de-même 16 % des modes de déplacement (probablement en tant que loisir pratiqué durant les week-ends et jours fériés).

Les jours ouvrables scolaires, la voiture cède du terrain aux transports en commun et modes actifs. La raison peut être trouvée dans les motifs de déplacements pour lesquels les parts respectives des trajets domicile-travail et domicile-école sont les plus importantes par rapport aux autres types de jours. Une partie, non négligeable, de ces déplacements est effectuée en transports en commun, en vélo ou à pieds.

Les jours ouvrables de vacances, la part modale de la voiture augmente globalement par rapport aux jours ouvrables scolaires. Mais aussi, la part modale de la voiture en tant que conducteur est la plus importante, en comparaison avec les autres types de jours. Cette augmentation pourrait être liée, d'une part, à une diminution de l'offre des transports en commun et à une plus grande fluidité du trafic et davantage de facilités de parking durant les périodes non scolaires, ce qui impacte principalement les travailleurs. D'autres part, l'augmentation des activités liées aux courses, aux services et aux loisirs peut également être à l'origine d'une plus grande utilisation de la voiture.

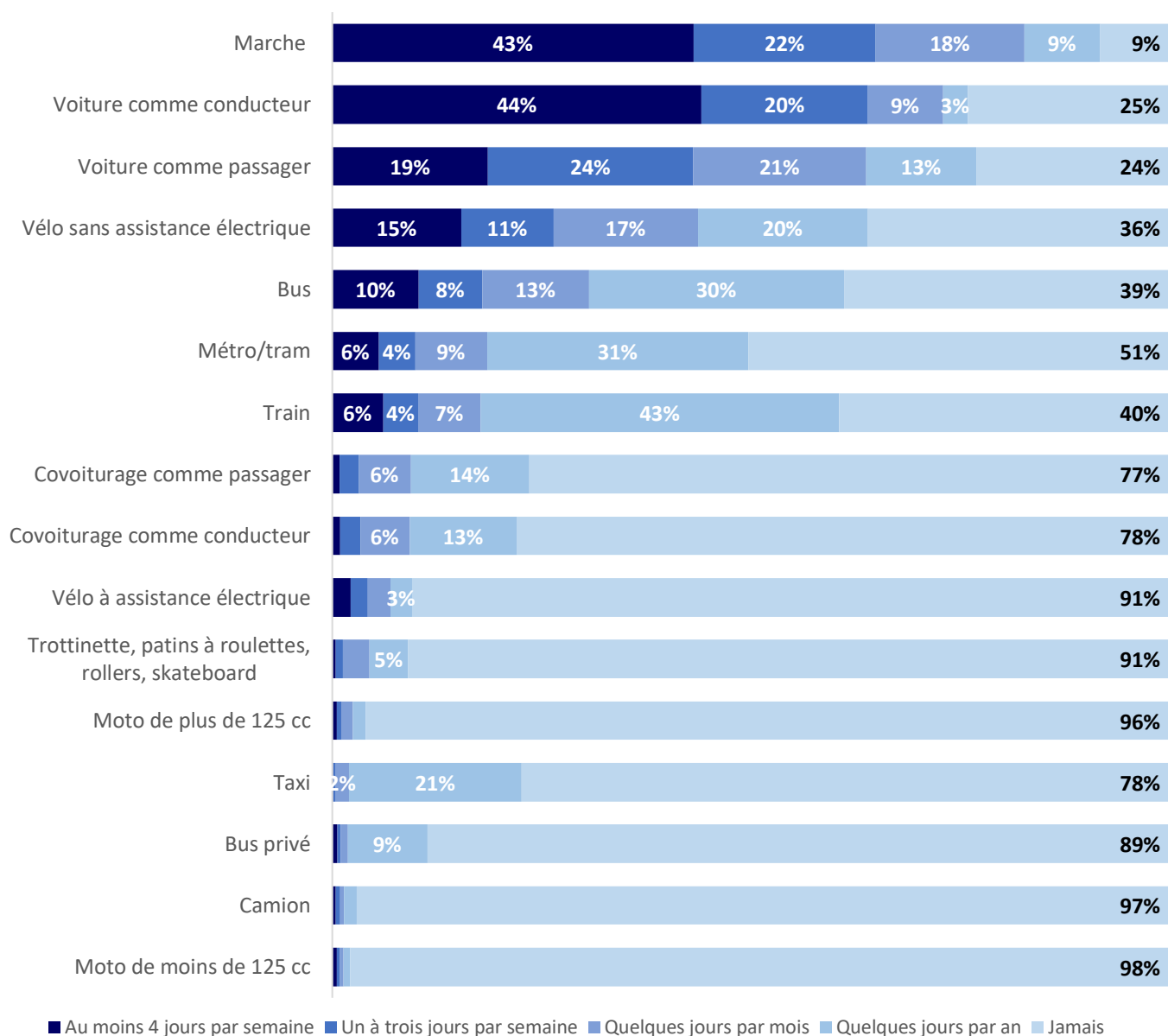
Suivant les parts modales, il semble y avoir plus de voitures alors qu'il y a moins d'embouteillages sur le chemin du travail. Cet apparent paradoxe s'explique en partie par une présence proportionnellement plus forte de la voiture face aux autres modes mais avec une circulation totale moins importante comme l'indique le Graphique 19. En effet, lors d'un jour ouvrable de vacances, environ 7 % de déplacements en moins sont effectués par rapport à un jour ouvrable scolaire. De plus, la circulation se répartit différemment pendant les vacances scolaires, tant temporellement que géographiquement.



**Graphique 19 - Nombre moyen de déplacements en Belgique, en fonction du type de jour (Base : 25.346 déplacements)**

## L'utilisation des modes de déplacement en général

Durant l'enquête Monitor, il a été demandé aux répondants de détailler pour chaque mode de transport la fréquence à laquelle ils l'utilisaient. Cet indicateur diffère de l'analyse classique des parts modales et retiendra notre attention dans ce chapitre.



**Graphique 20 - Fréquences d'utilisation (en pourcentages), pour chaque mode de déplacement (Base : 10.632 personnes)**

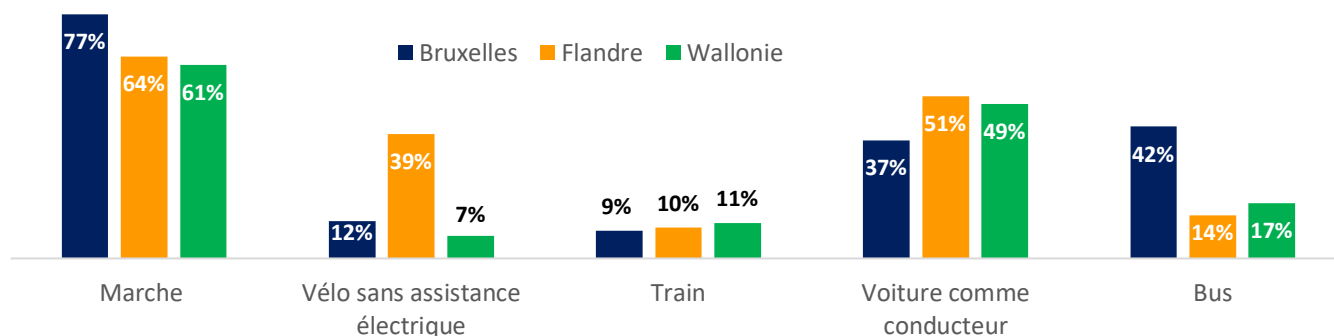
La répartition des pourcentages de fréquence d'utilisation pour chacun des modes de déplacement est présentée dans le Graphique 20. Un premier constat encourageant peut être posé concernant la marche. Les données montrent une pratique régulière de la marche par les Belges. Moins de 10 % des répondants répondent ne jamais la pratiquer.

Les fréquences d'utilisation de la voiture en tant que passager diffèrent de celles des conducteurs. La principale différence se marque en termes d'utilisation quotidienne de la voiture avec moins de 20 % de passagers contre 44 % de conducteurs. Mais aussi, l'on trouve davantage de passagers que de conducteurs occasionnels de la voiture (c'est-à-dire quelques jours par mois ou par année).

Le vélo semble souvent être utilisé comme mode de déplacement occasionnel, de quelques jours par mois (17 %) à quelques jours par année (20 %). Néanmoins, l'on trouve tout de même 15 % d'utilisateurs très réguliers (au moins 4 jours semaine).

Globalement, le bus apparaît comme un mode de transport sporadique avec 30 % d'utilisateurs occasionnels (quelques jours par an). Cette utilisation peu fréquente des transports en commun s'observe également, de manière plus accentuée, pour le tram/métro et le train.

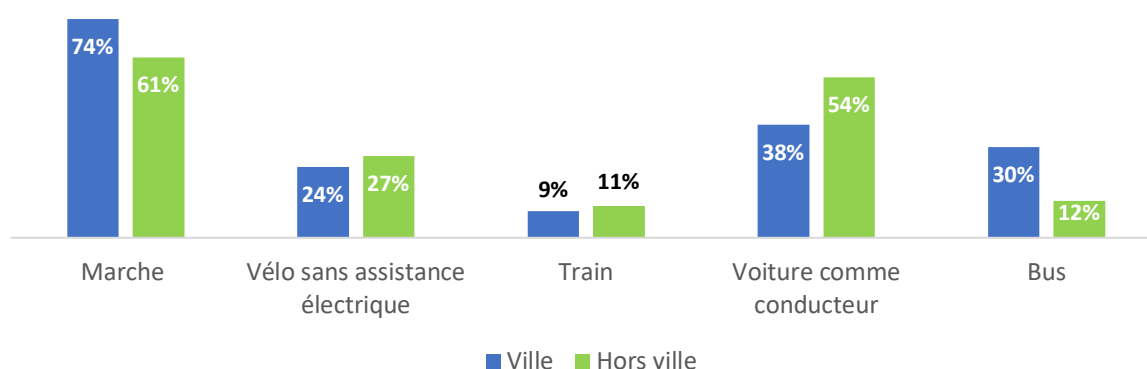
De ces fréquences d'utilisation par mode de transport, nous pouvons également remarquer que le covoiturage (comme conducteur ou passager) se limite à une utilisation très occasionnelle. Il en est de même pour le taxi et les bus privés.



**Graphique 21 - Utilisation des modes actifs et des transports en commun (au moins une fois par semaine), selon la Région du domicile (Base : 10.632 personnes)**

Le graphique 21 montre que dans chaque Région plus de 60 % des répondants se déplacent à pieds, au moins une fois par semaine. Ce pourcentage grimpe même jusqu'à 77 % en Région bruxelloise. L'image est différente en ce qui concerne le vélo pour lequel les fortes disparités Régionales existent, même pour une utilisation non intensive. Seuls 7 % des Wallons et 12 % des Bruxellois, contre 39 % des Flamands, pratiquent le vélo au moins une fois par semaine.

Ce graphique met en évidence peu de différences entre les Régions en ce qui concerne l'utilisation du train ; contrairement au bus dont le pourcentage d'utilisation est nettement supérieur à Bruxelles (42 %), en comparaison avec la Flandre (14 %) et la Wallonie (17 %).



**Graphique 22 - Utilisation régulière des modes (au moins une fois par semaine), sur base du caractère urbain ou non-urbain du lieu de domicile<sup>8</sup> (Base : 10.632 personnes)**

<sup>8</sup> La catégorie ville correspond à la catégorie 1 de la classification européenne du degré d'urbanisation (DEGURBA), comprenant les zones urbaines suivantes : Anvers, Maline, Bruxelles, Louvain, Brugge, Courtrai, Ostende, Gand, Charleroi, Mons, Liège et Namur. La catégorie hors ville correspond aux catégories 2 et 3.

Les données présentées dans le Graphique 22 illustrent les différences, termes de modes de déplacement, dans et en dehors des villes. Si plus de la moitié des résidents hors des zones urbaines (54 %) déclarent conduire une voiture, au moins une fois par semaine, seuls 38 % en font de même en milieu urbain. Ces derniers empruntent nettement plus le bus que les premiers (30 % contre 12 %). On peut également noter, que près de 3 habitants sur 4 en zone urbaine pratiquent la marche, au moins une fois par semaine (74 %). En zone non-urbaine, même si ce pourcentage est moindre, il atteint tout de même 61 %.



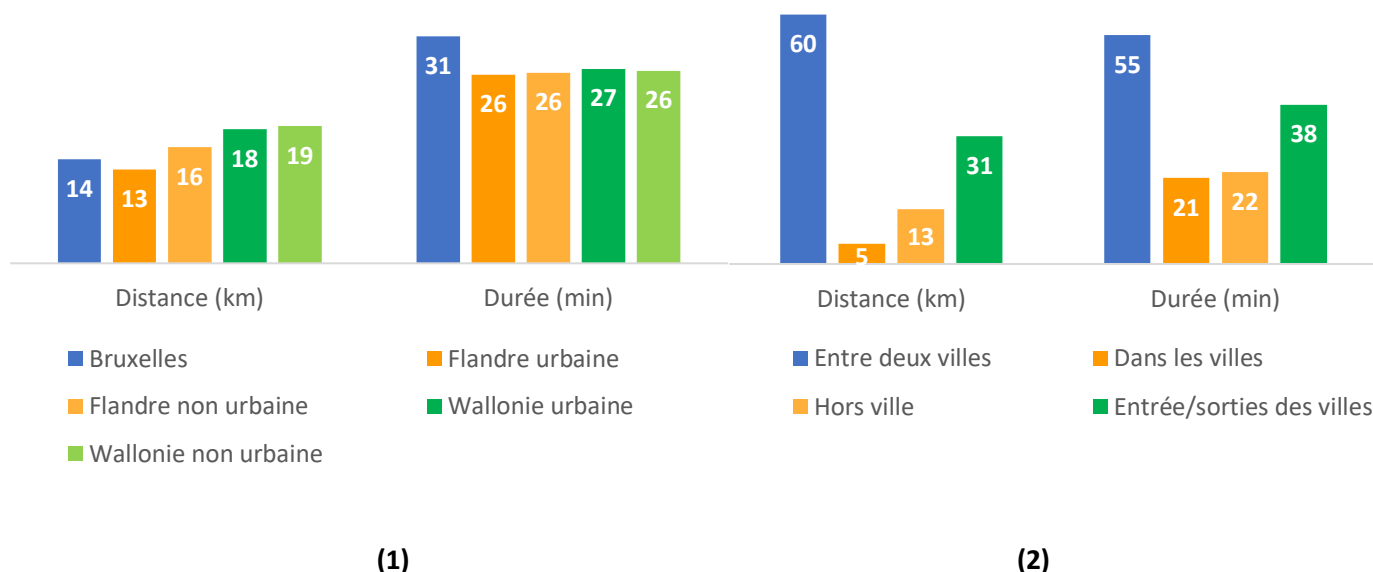
**Graphique 23 - Fréquence d'utilisation de la trottinette, chez les utilisateurs de trottinettes (Base : 10.632 personnes)**

Arrêtons-nous un instant sur un mode de transport émergent, la trottinette. Globalement, les chiffres montrent qu'elle ne fait pas encore partie des moyens de transports habituels et que son utilisation est encore sporadique. On peut y voir en cela un usage encore majoritairement ludique de la trottinette, au moment de l'étude. Il faut toutefois relativiser ces résultats au vu du récent boom des trottinettes électriques, qui mériterait une étude plus poussée.

### Les distances et durées des trajets

La durée moyenne d'un trajet en Belgique est de 27 minutes et sa distance moyenne est de 16 kilomètres.

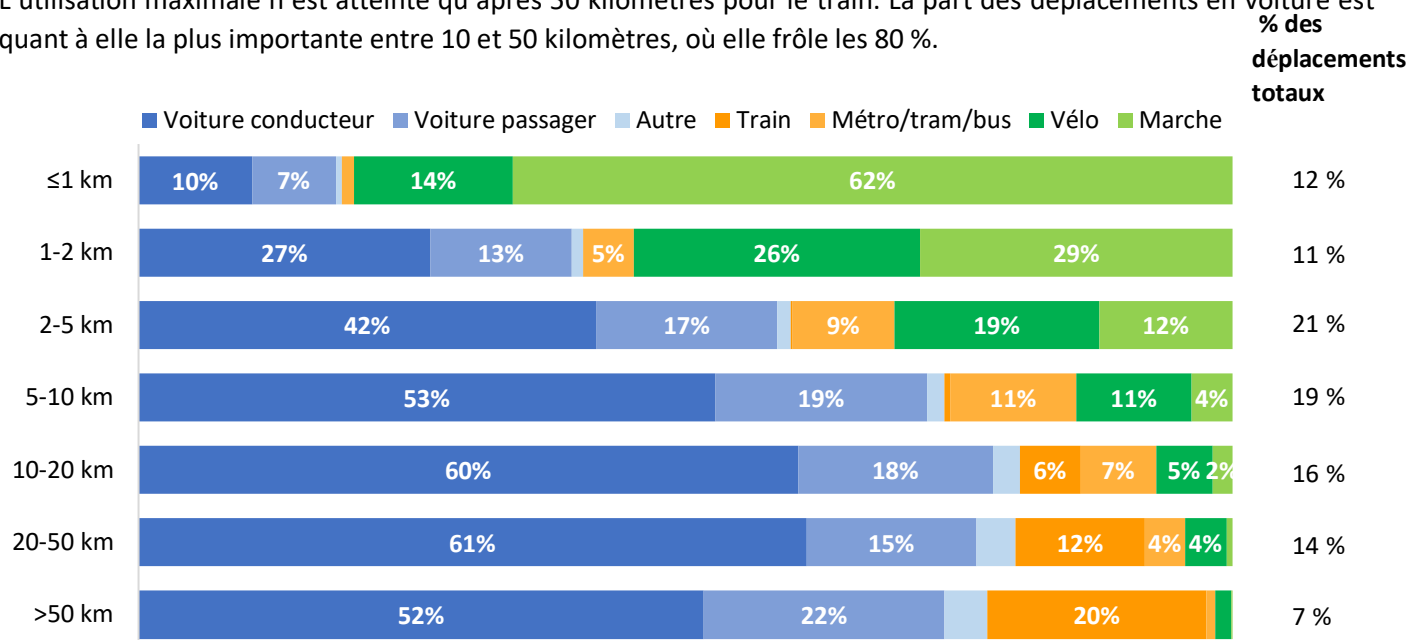
Les zones wallonnes sont associées à de plus longs déplacements que les zones flamandes, à urbanisation équivalente. Les durées moyennes de parcours sont toutefois équivalentes entre toutes les Régions, aux alentours de 26 minutes ; sauf à Bruxelles où elles montent à 31 minutes. La comparaison des durées et des distances moyennes en fonction du type de flux permet de voir que les déplacements urbains s'effectuent à une vitesse plus lente que dans les zones non-urbaines.



**Graphique 24 - Distances et durées moyennes, en fonction du degré d'urbanisation de la Région de domicile (1) et du type de flux (2) (Base : 25.346 déplacements)**

Comme le montre le Graphique 25, la distance à parcourir a une grande influence sur le mode de transport utilisé pour un déplacement. En-dessous de deux kilomètres, les modes actifs sont majoritaires. Toutefois, on peut s'inquiéter que 17 % des déplacements de moins d'un kilomètre sont effectués en voiture. Ce chiffre atteint les 40 %, pour les distances comprises entre 1 et 2 kilomètres et 59 % entre 2 et 5 kilomètres. En croisant ces pourcentages avec la répartition des déplacements par distance, on peut conclure que 18 % de tous les trajets en voiture s'effectuent sur une distance plus petite que 5 kilomètres et seraient donc, pour la plupart, facilement transférables vers un mode actif.

Le Graphique 25 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 leur utilisation maximale pour les déplacements s'étalant entre 2 et 10 kilomètres. 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 %.

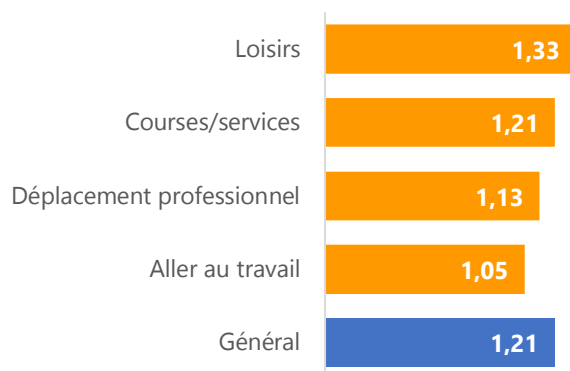


**Graphique 25 - Parts modales, en fonction de la distance des trajets (en nombre de déplacements) (Base : 25.168 déplacements)**

## Les taux d'occupation des voitures

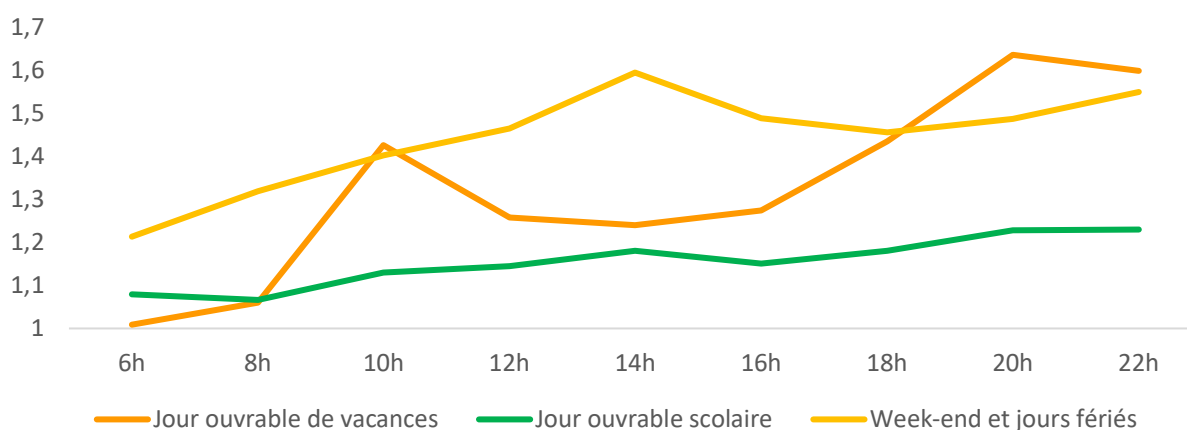
Le taux d'occupation des voitures se calcule en divisant la somme des conducteurs et des passagers de déplacements en voiture par le nombre de conducteurs. Le taux moyen d'occupation des voitures en Belgique est de 1,35. Ce taux tombe à 1,21, si l'on ne retient que les adultes. Dans le but de concentrer au maximum nos analyses sur les comportements de covoiturage<sup>9</sup>, nous n'avons pris en considération que les données relatives aux adultes (les enfants ne pouvant être considérés en tant que covoitureurs).

Comme le montre les analyses ci-dessous, le taux moyen d'occupation des voitures peut varier en fonction de différents facteurs (le moment de la journée et le type de jour, le motif de déplacement ou encore le type de flux).



**Graphique 26 - Taux d'occupation des voitures, en fonction du motif du déplacement (Base : 13.251 déplacements)**

Au vu de leur importance respective et de leur répartition au cours de la journée (voir chapitre *Les déplacements au cours de la journée*), ce sont les déplacements domicile-travail et de loisirs qui influencent le plus grandement la variation du taux d'occupation moyen des voitures au cours de la journée. Le premier à la baisse et le second à la hausse. Alors que les trajets vers le travail se font en moyenne pratiquement toujours seuls, avec un taux d'occupation moyen de 1,05, ce sont les loisirs qui concentrent le plus les occupants dans les voitures, avec un taux d'occupation moyen de 1,33.



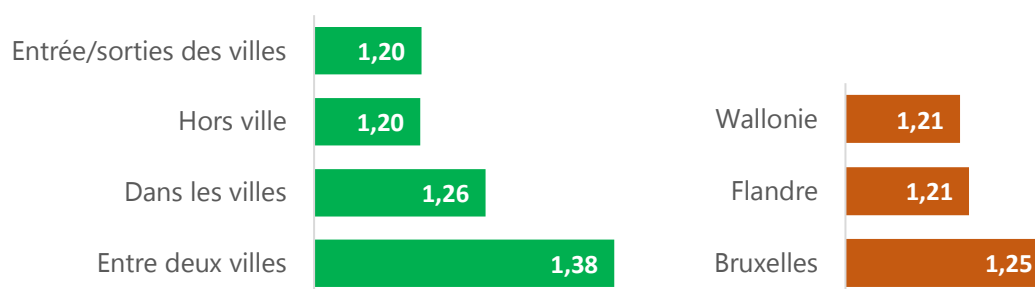
**Graphique 27 - Taux d'occupation des voitures, au cours de la journée et selon le type de jour (Base : 14.929 déplacements)**

<sup>9</sup> Est considéré comme covoiturage tout déplacement incluant plusieurs personnes dans le même véhicule et ne faisant pas partie du même ménage

Aller au travail est le motif pour lequel le taux d'occupation est le plus bas, ceci explique au moins en partie la dynamique constatée sur le graphique ci-dessus. La pointe du matin étant plus concentrée que celle du soir, les déplacements vers le travail ont un plus grand impact sur la moyenne du taux d'occupation qui diminue fortement en matinée.

C'est dans le cas des jours ouvrables scolaires que les déplacements domicile-travail prennent la plus grande place, il est donc normal de constater que le taux moyen d'occupation est le plus bas dans cette catégorie de jours. On constate aussi une baisse du taux d'occupation aux alentours de 8h, ce qui correspond à la pointe du matin, où les trajets domicile-travail augmentent tendanciellement.

On remarque que quel que soit le jour, le taux d'occupation augmente tendanciellement au cours de la journée. Ceci est dû d'une part à l'importance des déplacements domicile-travail, entre 6h et 8h, qui s'effectuent le plus souvent en solo diminuant ainsi le taux d'occupation moyen. D'autre part, les déplacements liés aux loisirs augmentent leur part au cours de la journée, le tirant donc à la hausse.



**Graphique 28 – Taux d'occupation des voitures, en fonction du type de flux et de la Région du domicile<sup>10</sup>** (Base : 13.271 et 13.539 déplacements)

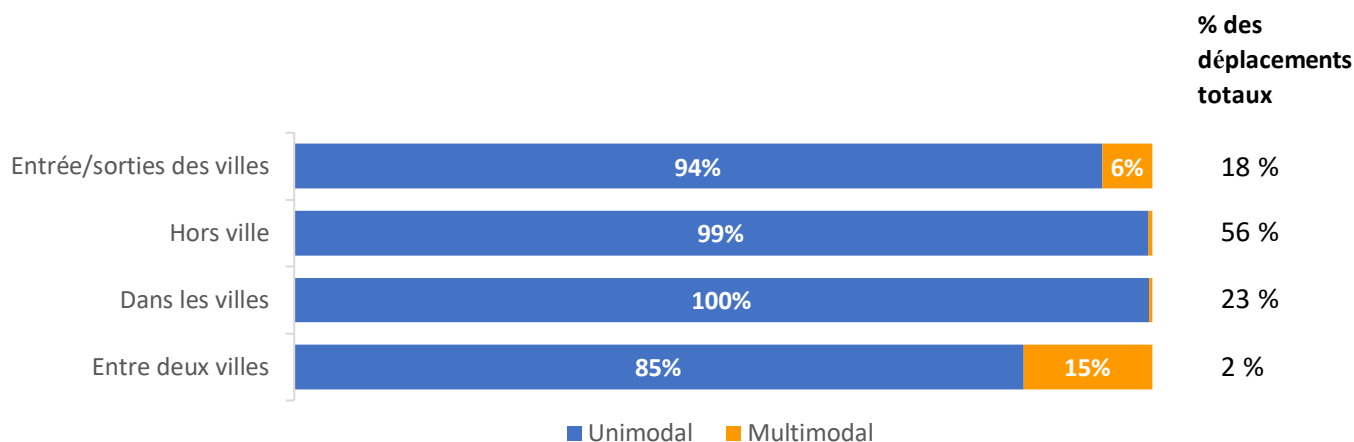
Les taux d'occupation des voitures diffèrent quelque peu selon le type de flux envisagé. Notamment, le taux d'occupation des voitures est le plus élevé lorsque le déplacement s'effectue entre deux zones urbaines. Si l'on compare les Régions, on peut voir un taux d'occupation plus élevé en Région bruxelloise par rapport à la Flandre et à la Wallonie.

<sup>10</sup> La catégorie ville correspond à la catégorie 1 de la classification européenne du degré d'urbanisation (DEGURBA), comprenant les zones urbaines suivantes : Anvers, Maline, Bruxelles, Louvain, Brugge, Courtrai, Ostende, Gand, Charleroi, Mons, Liège et Namur. La catégorie hors ville correspond aux catégories 2 et 3.



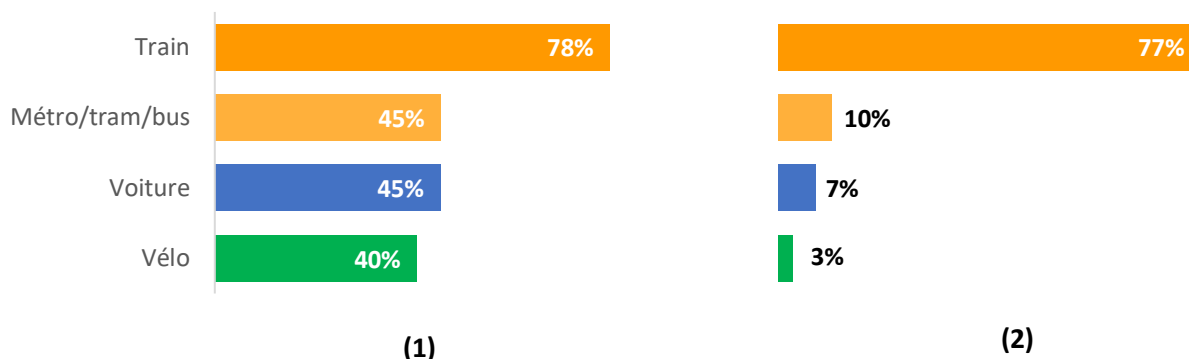
## L'intermodalité

Si globalement 98 % des déplacements en Belgique sont unimodaux<sup>11</sup>, comme nous l'indique le Graphique 29, la multimodalité concerne encore 6 % des déplacements entre une zone urbaine et une zone non-urbaine et près de 15 % des déplacements entre deux villes.



**Graphique 29 - Part des déplacements multimodaux en fonction du caractère urbain ou non du déplacement (en nombre de déplacements)<sup>12</sup> (Base : 24.981 déplacements)**

Nos données suggèrent que malgré une offre plus large et plus variée en termes de modes dans les grandes villes, ce sont les trajets impliquant l'entrée et/ou la sortie d'une ville, qui induisent le plus de déplacements multimodaux. Cette tendance s'explique principalement par l'usage important du train pour ces types de déplacements (voir Graphique 30, ci-dessous).



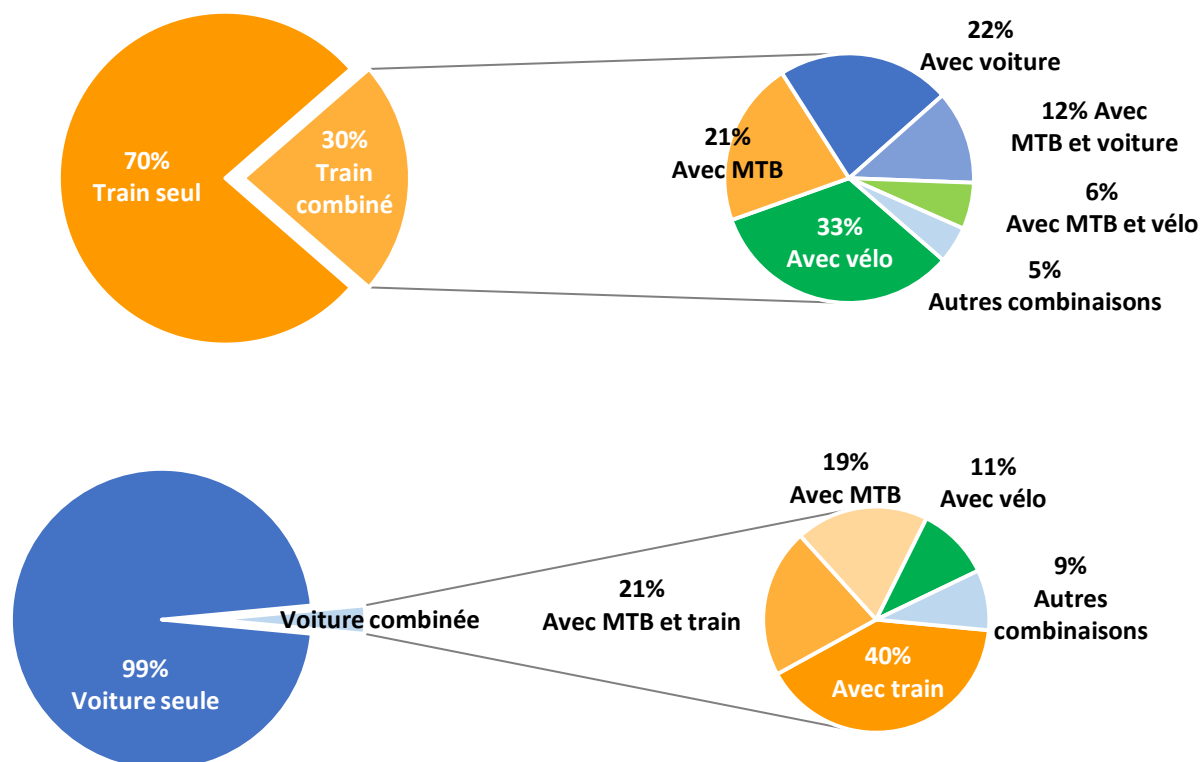
**Graphique 30 - Parts de chaque mode dans le nombre total de déplacements multimodaux (1) et modes de déplacement principaux, pour les déplacements multimodaux (2)<sup>13</sup> (Base : 21.161 déplacements)**

<sup>11</sup> Pour des raisons méthodologiques, la marche a été retirée de la prise en compte du caractère multimodal des déplacements.

<sup>12</sup> La catégorie ville correspond à la catégorie 1 de la classification européenne du degré d'urbanisation (DEGURBA), comprenant les zones urbaines suivantes : Anvers, Maline, Bruxelles, Louvain, Brugge, Courtrai, Ostende, Gand, Charleroi, Mons, Liège et Namur. La catégorie hors ville correspond aux catégories 2 et 3.

<sup>13</sup> Taille de l'échantillon des déplacements multimodaux = 399

Dans 78 % des cas, les déplacements multimodaux impliquent l'usage du train. On voit également que dans 77 % des déplacements multimodaux, ce mode est utilisé comme mode principal (il n'y a donc que 1 % des déplacements multimodaux impliquant le train où il n'est pas le mode principal). Il apparaît donc que la multimodalité en Belgique désigne surtout la manière dont le train se combine avec les autres moyens de transport.



**Graphiques 31 - Combinaison de l'utilisation d'autres modes (hors marche) pour le train et la voiture - nombre de déplacements<sup>14</sup>** (Base : 880 trajets impliquant le train et 15.519 trajets impliquant la voiture)

Le Graphiques 31 illustre l'intermodalité en donnant, la proportion dans laquelle les autres moyens de transport se combinent respectivement avec le train et la voiture.

Pour le train, les données montrent qu'il est fréquemment utilisé en combinaison avec un ou plusieurs autres modes de transport. On peut relever que parmi les 30 % de répondants qui combinent le train avec un autre mode de transport, 33 % d'entre eux utilisent le vélo, 22 % la voiture et 21 % le Métro/tram/bus. On peut également constater qu'une partie non négligeable des utilisateurs du train combinent ce mode de transport avec plus d'un autre mode de transport (Métro/tram/bus et voiture, pour 12 % ou Métro/tram/bus et vélo, pour 6 %). Comme dit plus haut, le train constitue généralement le mode principal dans le déplacement. Les autres modes étant utilisés pour effectuer les déplacements de plus courte distance en début ou en fin de parcours.

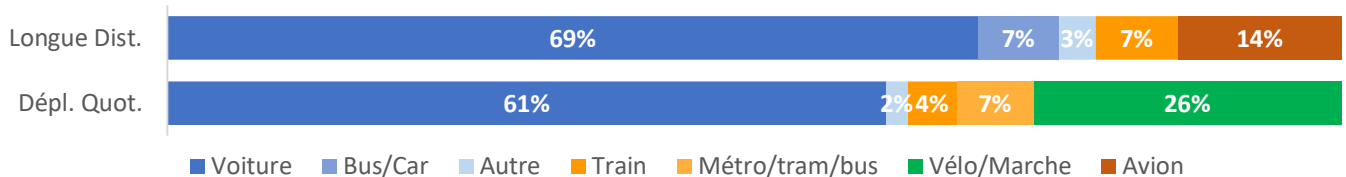
La voiture présente un profil très différent du train, en termes d'intermodalité. La voiture n'est combinée avec un ou plusieurs autres modes de transport que pour 1 % des répondants. Ces combinaisons associent dans plus d'un cas sur deux la voiture au train. La voiture est alors utilisée comme appoint pour rejoindre ou de quitter une gare.

<sup>14</sup> MTB = Métro/tram/bus

## Les déplacements sur longues distances

Dans cette enquête, un déplacement longue distance est défini comme un déplacement dont la distance est supérieure à 300 km. Les répondants étaient invités à indiquer combien de voyages de ce type ils avaient effectués lors des trente derniers jours.

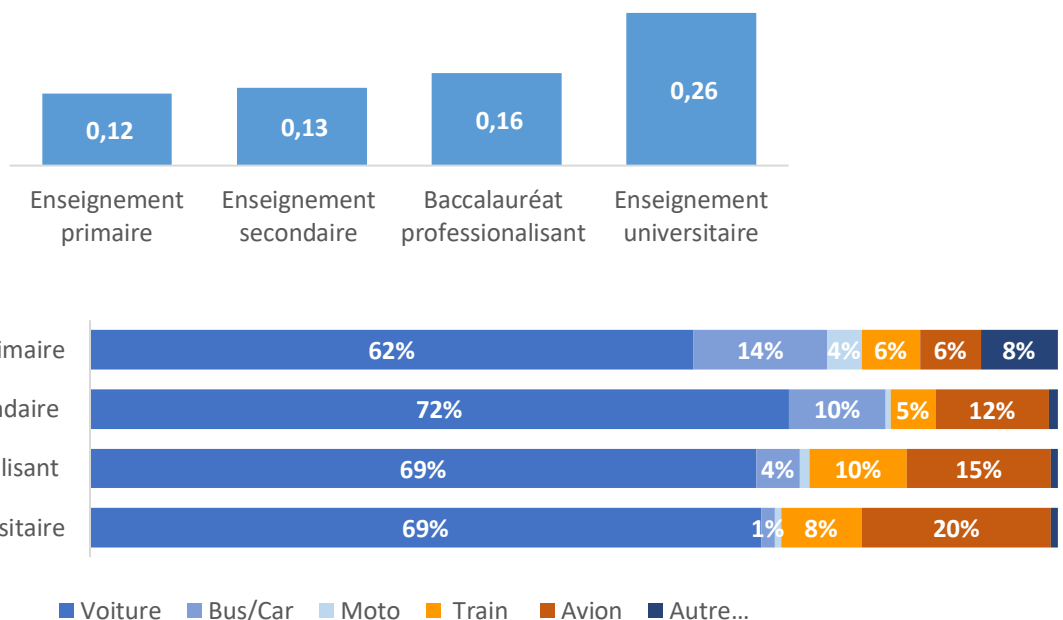
Comme le montre le Graphique 32, qui compare les parts modales liées aux déplacements quotidiens avec celles des déplacements longue distance, lors de ces derniers, les modes de déplacement doux disparaissent au profit d'un plus grand nombre de déplacements en voitures. On peut également observer l'apparition de déplacements en train à grande vitesse et surtout en avion (ces derniers étant pratiquement absent de l'offre de mobilité intra-belge).



**Graphique 32 - Répartition modale des déplacements quotidiens versus des déplacements longue distance, en nombre de déplacements (Base : 1.367 trajets longue distance)**

Alors que le taux de remplissage des voitures dans les déplacements quotidiens est de 1,35 personnes par voiture (répondants de moins de 18 ans inclus), il monte à 2,60 personnes par voiture, dans le cas des déplacements sur une longue distance.

Lorsque l'on différencie ces déplacements en fonction du niveau de diplôme du répondant, le premier constat qui apparaît est une tendance nette des déplacements longue distance à augmenter avec le niveau de diplôme. Le détenteur d'un master universitaire faisant en moyenne 2 fois plus de trajets longue distance que quelqu'un ne disposant que d'un diplôme de l'enseignement primaire.



**Graphiques 33 et 34 - Déplacements longue distance : nombre moyen de au cours des trente derniers jours (au-dessus) et parts modales (en-dessous), par niveau de diplôme (Base : 1.367 déplacements)**

On peut par ailleurs analyser comment varient les moyens de transports utilisés dans les déplacements longue distance en fonction du niveau de diplôme. L'usage de la voiture reste largement majoritaire (entre 62 % et 72 %) quel que soit le niveau de diplôme. Si en moyenne les Belges ne disposant que d'un diplôme secondaire utilisent le bus dans 10 % de leurs trajets longue distance, ce chiffre baisse à 1 % pour les diplômés de l'enseignement supérieur. Des tendances inverses s'observent dans l'usage du train à grande vitesse et de l'avion, avec respectivement 5 % et 12 % d'utilisation chez les diplômés du secondaire qui montent à 8 % et 20 % chez les diplômés de l'enseignement supérieur. Cette variation est affectée par la distance moyenne des trajets longue distance qui augmente également avec le niveau de diplôme (de 653 km à 998 km selon nos catégories). En effet, des distance plus élevées favorisent l'usage de l'avion ou des trains à grande vitesse.

## Quelques modes en détails

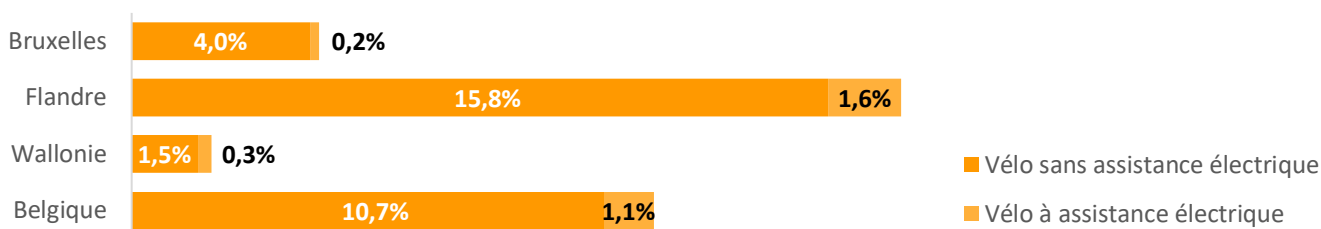
### Les chiffres du vélo

Les principaux chiffres du vélo sont résumés dans le Graphique 35, ci-après.



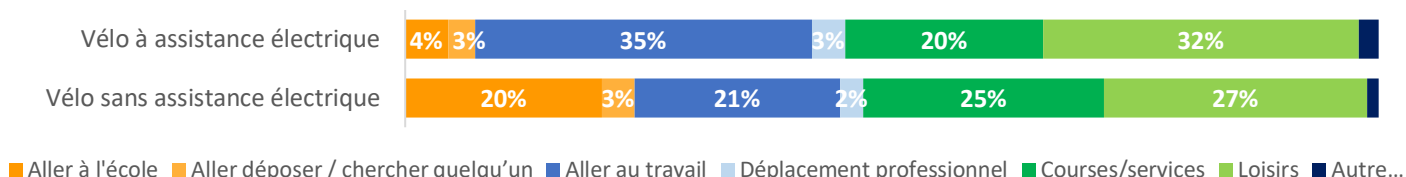
**Graphique 35 - Durée, distance et vitesse moyennes d'un déplacement et nombre moyen de déplacements, en vélo<sup>15</sup>, par jour et par personne (Base : 3.632 déplacements)**

En moyenne, le Belge effectue par jour 0,26 déplacements en vélo (sur 2,2 déplacements). Ces trajets durent en moyenne 22 minutes et représentent une distance moyenne de 6 kilomètres. Le Belge pédale en moyenne à la vitesse de 17 km/h.



**Graphique 36 - Parts modales du vélo et du vélo à assistante électrique, en fonction de la Région de domicile (Base : 3.632 déplacements)**

Le vélo est plus largement plébiscité par les Flamands que les Bruxellois ou les Wallons, comme mode de déplacement. Les pourcentages liés à l'utilisation du vélo à assistance électrique, présentés dans le Graphique 36, sont relativement faibles. Ces chiffres, récoltés en 2017, seront à comparer avec ceux des futures enquêtes, afin de voir l'évolution de ce mode de transport.



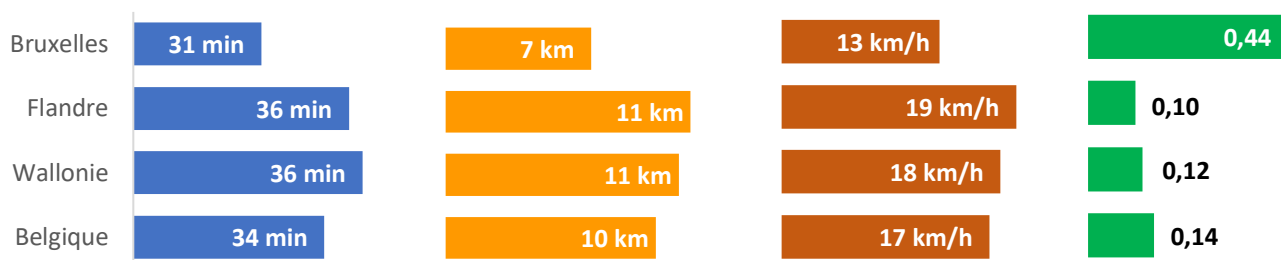
**Graphique 37 - Motifs d'utilisation du vélo et du vélo à assistance électrique (Base : 3.565 déplacements)**

On peut voir, au travers des chiffres présentés au Graphique 37, que le vélo à assistance électrique est davantage associé aux déplacements domicile-travail que le vélo traditionnel (35 % versus 21 %). Les vélos à assistance électrique sont également largement utilisés dans le contexte des loisirs (32 %), ainsi que pour les activités liées aux courses/services (20 %). Les motifs d'utilisation du vélo sans assistance électrique présentent un profil différent. Principalement, la répartition des trajets domicile-travail et domicile-école s'égalise (21 % et 20 %, respectivement), en comparaison avec les vélos à assistance électrique (35 % et 4 %, respectivement). L'on peut imaginer que les écoliers et les étudiants doivent encore propulser leur vélo uniquement à la force de leurs mollets.

<sup>15</sup> Y compris les vélos à assistance électrique

## Les chiffres des transports en commun

Les principaux chiffres relatifs aux transports en communs, pour la Belgique et ses trois Régions, sont résumés dans le Graphique 38, ci-après.



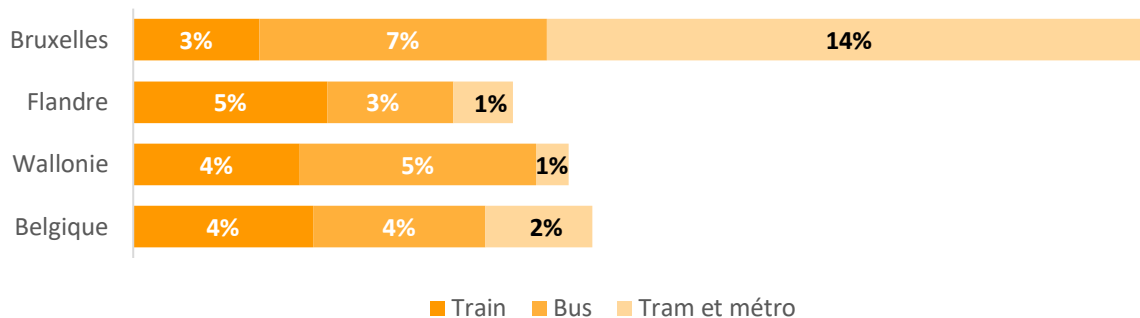
**Graphique 38 - Durée, distance et vitesse moyennes d'un déplacement et nombre moyen de déplacements en métro/tram/bus, par jour et par personne (Région du domicile) (Base : 2.182 déplacements)**

En moyenne, le Belge effectue 0,14 déplacement par jour en métro, tram et bus (sur 2,2 déplacements). Ces déplacements durent en moyenne 31 minutes, pour une distance de 10 km et à la vitesse de 17km/h. Les Bruxellois sont les citoyens qui effectuent le plus de déplacements en transports en commun (en moyenne 0,44 déplacements, par jour et par personne). Les transports en communs sont utilisés pour distances inférieures en moyenne à 15 km, les plus petites distances étant effectuées par les Bruxellois (7 km). Les vitesses de déplacement sont plus lentes pour les Bruxellois par comparaison avec les Wallons et les Flamands (13km/h contre 18km/h et 19 km/h, respectivement).



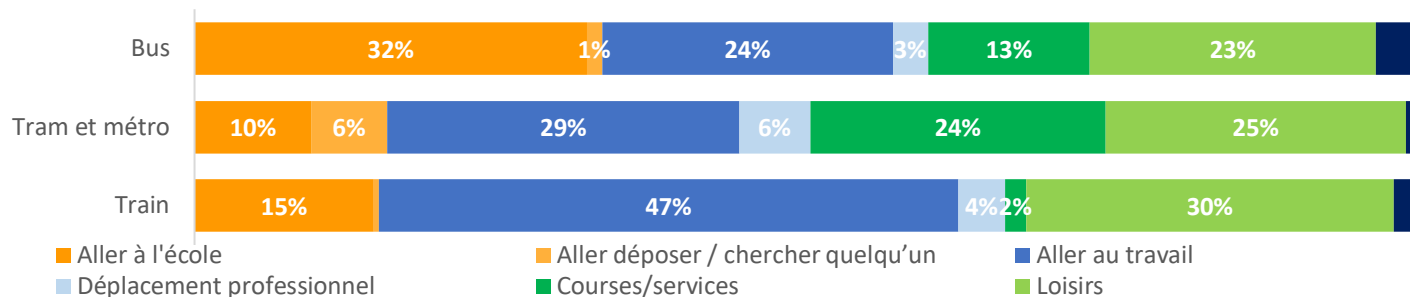
**Graphique 39 - Durée, distance et vitesse moyennes d'un déplacement et nombre moyen de déplacements, en train, par jour et par personne (Région du domicile) (Base : 2.182 déplacements)**

Par comparaison avec les autres modes de transports en commun, le train est employé pour parcourir de plus longues distances que les bus/tram/métro (51 km en Belgique et en moyenne). Malgré sa capacité à transporter des passagers sur de longues distances à une vitesse comparable à celle de la voiture (49 km/h contre 51km/h, pour la voiture), le train ne représente qu'une moyenne de 0,09 déplacements, par jour et par personne, en Belgique. Les trajets en train des Wallons s'opèrent sur une distance moyenne de 63 km. Les Bruxellois et les Flamands effectuent des distances plus courtes (45 km et 47 km, respectivement). Pour les Bruxellois, il faut tenir compte du fait que les trajets incluent pour la plupart des trajets en dehors de la Région de Bruxelles.



**Graphique 40 - Parts modales des transports en commun, en fonction de la Région du domicile (en nombre de déplacements)** (Base : 2.182 déplacements)

Le principal constat, qui ressort du Graphique 40, est la plus large utilisation du tram et du métro par les Bruxellois en comparaison avec les Flamands et les Wallons (14 %, pour les premiers ; contre seulement 1 %, pour les derniers). Un tel contraste est sans doute dû à la disponibilité beaucoup plus importante de ce mode en Région de Bruxelles-Capitale. Il en est de même pour le bus mais dans une moindre mesure



**Graphique 41 - Distribution des motifs d'utilisation des transports en commun** (Base : 2.041 déplacements)

Les déplacements domicile-travail constituent un motif important dans le choix du train en tant que mode de transport (47 %), de même que les loisirs (30 %). Le bus semble davantage être utilisé par les écoliers/étudiants pour se rendre à l'école (32 %) que le train (15 %). Les motifs pour emprunter le tram ou le métro sont plus diversifiés. Ils sont utilisés pour se rendre à l'école ou au travail, se rendre au magasin (courses), à la banque (services), au cinéma (loisirs), etc.

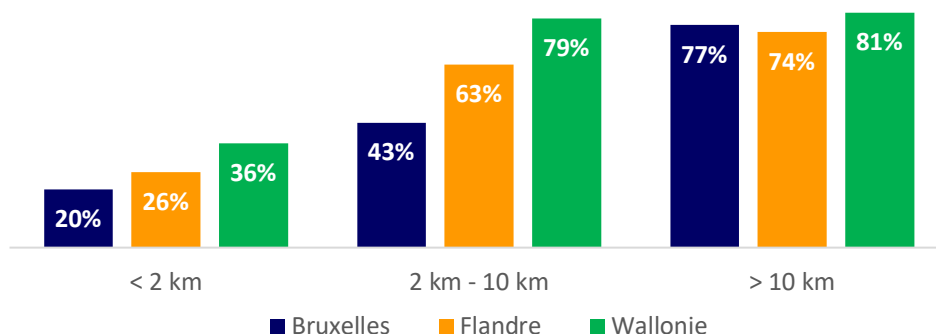
## Les chiffres de la voiture

Le Graphique 42 présentent différents indicateurs relatifs à la voiture pour la Belgique, ainsi que selon les différentes Régions.



**Graphique 42 - Durée, distance et vitesse moyennes d'un déplacement et nombre moyen de déplacements, en voiture, par jour et par personne** (Base : 15.318 déplacements)

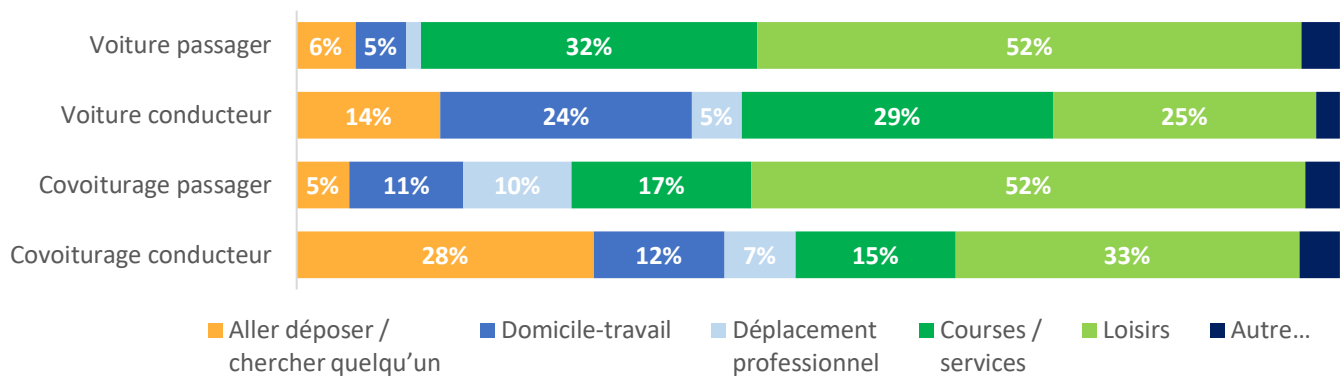
En Belgique, un citoyen effectue en moyenne 1,3 trajets par jour, en voiture (sur 2,2 déplacements). En moyenne, ces trajets durent 24 minutes et 20 km sont parcourus à la vitesse de 51 km/h. On peut également noter que la vitesse moyenne de déplacement est plus rapide en Wallonie (54 km/h) en comparaison avec la Flandre (49km/h).



**Graphique 43 - Parts modales de la voiture (dont covoiturage) en fonction de la Région du domicile et de la distance parcourue (en nombre de déplacements)** (Base : 15.318 déplacements)

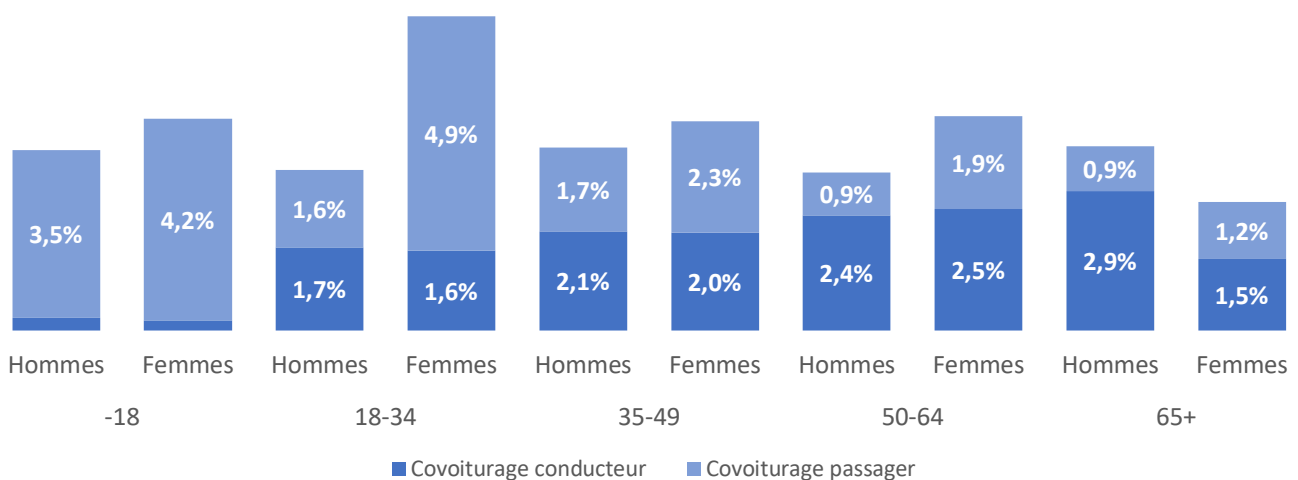
Si les Bruxellois effectuent moins de trajets, par rapport à la moyenne nationale et aux deux autres Régions, la durée moyenne et la distance d'un déplacement en voiture sont plus longues. Le Graphique 43 montre que cette particularité bruxelloise est due à une utilisation moindre de la voiture sur les courtes distances. Cette différence avec les deux autres Régions se marque particulièrement sur les trajets entre 2 et 10 kilomètres. Dans une moindre mesure, ce constat est vrai également entre la Flandre et la Wallonie. La voiture est toujours plus utilisée en Wallonie, quelle que soit la distance.





**Graphique 44 - Motifs d'utilisation de la voiture (-18 ans exclus) (Base : 14.978 déplacements)**

Le Graphique 44, sur les motifs d'utilisation de la voiture, révèle des différences selon le profil de l'utilisateur. Les données indiquent que dans plus d'un cas sur deux les loisirs représentent le motif de déplacement chez les passagers. Le pourcentage des passagers qui se rendent au travail, dans le cadre du covoiturage, est nettement plus important que les autres passagers (11 % versus 5 %). Les conducteurs utilisent leur voiture pour de multiples raisons. Assez logiquement, les conducteurs qui pratiquent le co-voiturage vont deux fois plus déposer/chercher quelqu'un que les autres conducteurs (28 % versus 14 %).



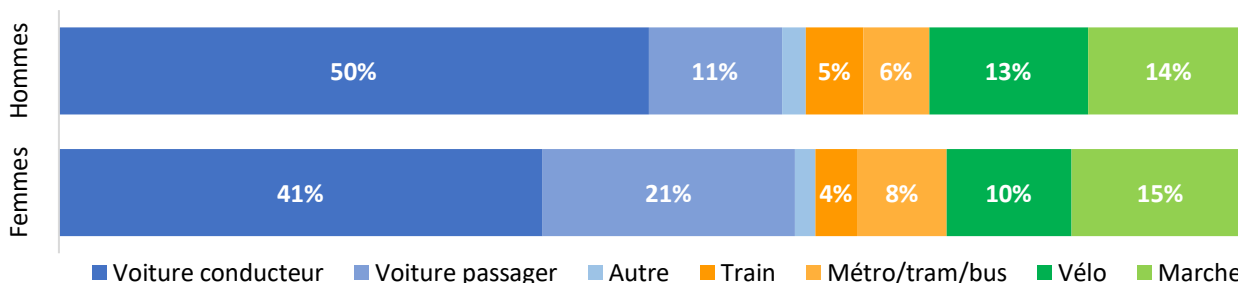
**Graphique 45 - Parts modales du covoiturage, en fonction de l'âge et du genre (Base : 15.318 déplacements)**

Le Graphique 45 montre que les femmes covoiturent significativement plus que les hommes mis à part chez les plus de 65 ans. Cette utilisation supérieure du covoiturage se manifeste en tant que passagère, l'utilisation du covoiturage en tant que conducteur étant sensiblement équivalente entre les deux sexes. Le pourcentage de covoitureurs conducteurs a également tendance à augmenter avec l'âge.

## Les facteurs qui influencent la mobilité

### Le genre et l'âge

Dans ce chapitre, nous nous intéressons aux différences qui peuvent exister entre les femmes et les hommes en termes de mobilité et plus précisément de parts modales. De même, les modes de déplacement peuvent varier selon l'âge de la population envisagée. Cette seconde question est également abordée, dans le présent chapitre.



**Graphique 46 - Répartition modale, selon le genre (en nombre de déplacements)** (Base : 25.168 déplacements)

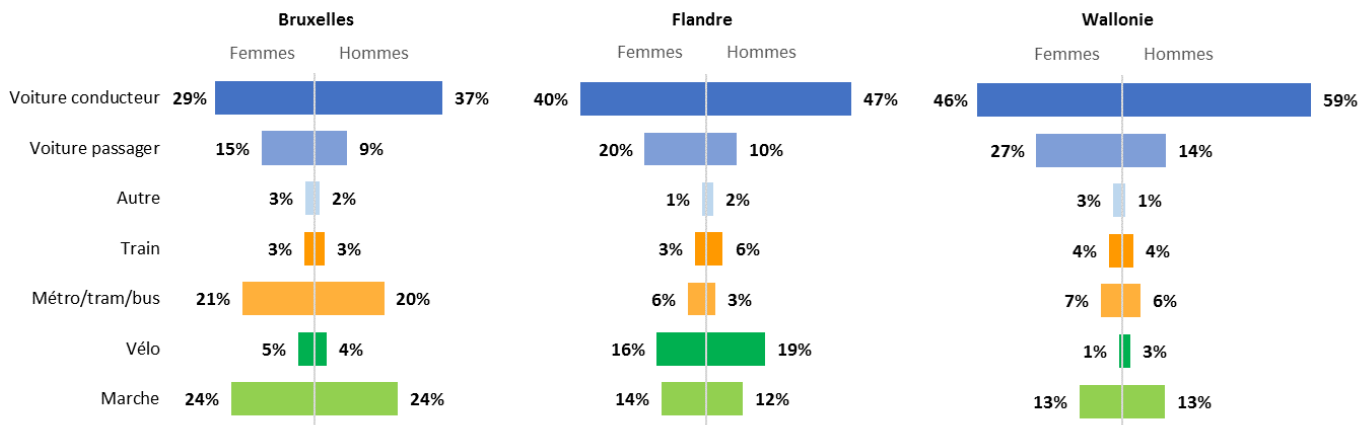
Si la voiture représente le mode de déplacement principal, aussi bien pour les hommes que pour les femmes, les rôles se répartissent différemment selon le genre. En effet, il apparaît que les femmes sont nettement plus souvent passagères de la voiture que les hommes (21 % pour les femmes ; contre 11 % seulement pour les hommes). Concernant les modes actifs, les données montrent que l'utilisation du vélo et de la marche sont équivalentes chez les hommes ; tandis que les femmes semblent présenter une préférence pour la marche.

De même, les hommes empruntent le métro/tram/bus aussi bien que le train. Chez les femmes, le métro/tram/bus est davantage prisé que le train. Cette dernière constatation est à mettre en relation avec les distances domicile-travail parcourues par les femmes (voir ci-dessous, la distribution des distances domicile travail, par genre). Les femmes effectuant plus de petites distances et moins de longues distances, que les hommes, privilégieraient les transports en commun au train.

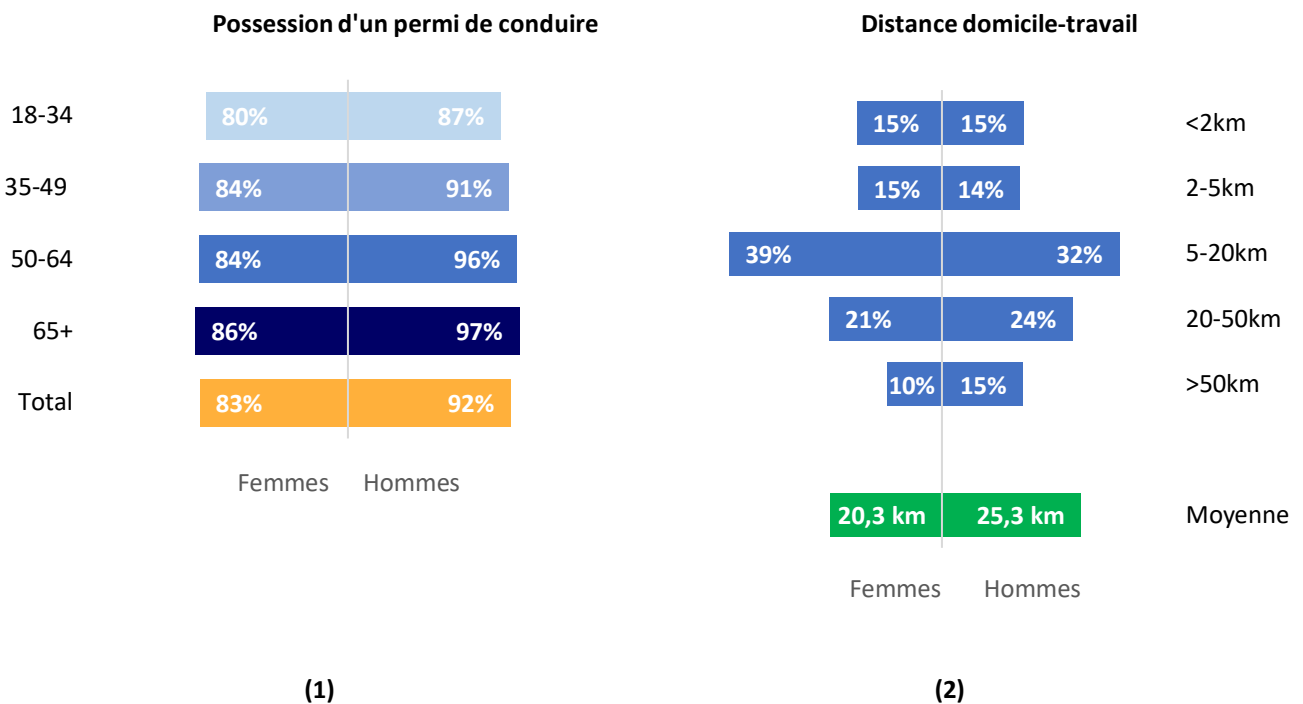
Ces constats peuvent être affinés selon la Région du domicile, voire présenter des tendances différentes. Le Graphique 47 révèle des différences plus marquées pour la Flandre et la Wallonie, entre les hommes et les femmes, concernant l'utilisation de la voiture en tant que conducteur ou comme passager.

Alors qu'à Bruxelles et en Wallonie, l'utilisation du Métro/tram/bus et du train est équivalente entre hommes et femmes, en Flandre, les hommes empruntent moins souvent le premier et plus souvent le dernier que les femmes.

De plus, on constate une grande disparité dans la répartition vélo/marche entre la Wallonie et Bruxelles d'une part et la Flandre d'autre part. Dans les deux premières, la marche domine le vélo sans concession alors qu'en Flandre, les deux pratiques sont à peu près équivalentes chez les femmes et le vélo est préféré à la marche chez les hommes.



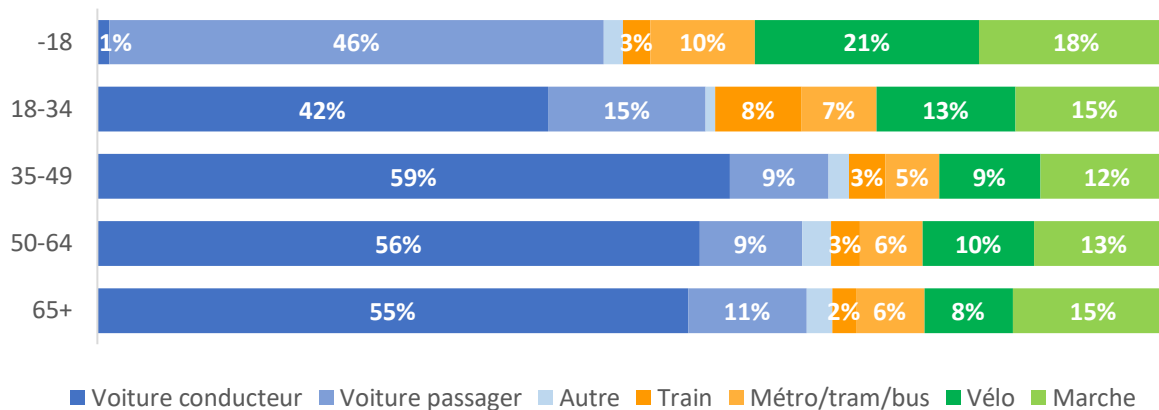
**Graphique 47 - Répartition modale selon le genre, en fonction de la Région du domicile (en nombre de déplacements) (Base : 25.168 déplacements)**



**Graphique 48 - Possession d'un permis de conduire, en fonction de l'âge et du genre (1 - Base : 10.632 personnes) et distribution de la distance domicile-travail en fonction du genre (2 - Base : 6.954 personnes)**

La question de la possession d'un permis de conduire en fonction du genre mérite d'être investiguée. En général, plus d'hommes que de femmes possèdent un permis de conduire. Par ailleurs, on peut relever que le pourcentage d'hommes possédant le permis de conduire a tendance à baisser chez les plus jeunes (le pourcentage est plus stable chez les femmes).

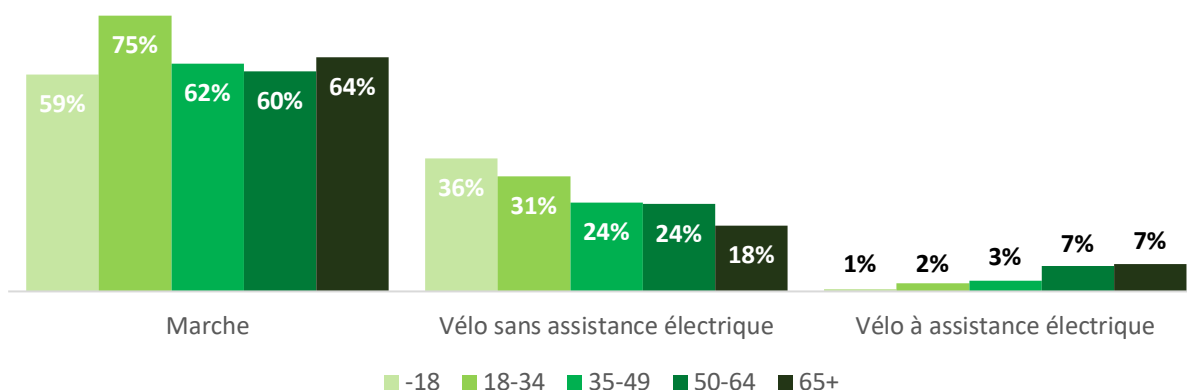
Les femmes travaillent significativement moins loin de leur domicile que les hommes avec une distance domicile-travail moyenne de 20 kilomètres pour 25 kilomètres. La différence se fait dans la tranche de distance allant de 5 à 20 kilomètres, dans laquelle le lieu de travail se situe plus souvent pour les femmes que pour les hommes.



**Graphique 49 - Répartition modale, selon l'âge (Base : 25.168 déplacements)**

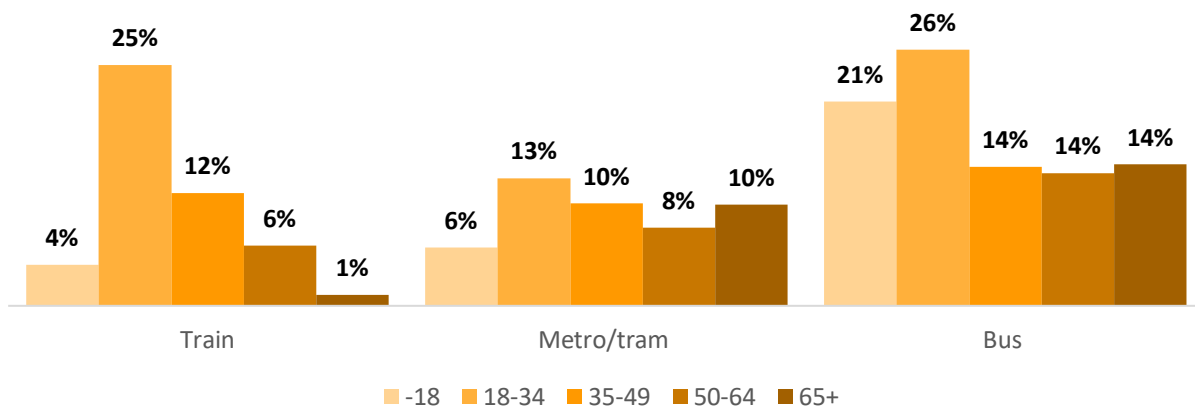
Plusieurs constatations peuvent être tirées des données présentées au Graphique 49. L'utilisation des modes actifs (marche et vélo) est la plus importante chez les répondants les plus jeunes, en dessous de 18 ans. Même si, le mode le plus utilisé, pour cette catégorie d'âge, est la voiture en tant que passager. Les 18-34 ans recourent encore de manière non négligeable aux modes actifs, ainsi qu'aux transports en commun. La voiture en tant que conducteur devient le mode de transport majoritaire à partir de 35 ans, âge à partir duquel la répartition modale se stabilise. Ce profil de répartition modale selon l'âge s'observait déjà lors des enquêtes Mobel et Beldam, on ne peut donc conclure qu'il s'agit ici d'une modification des habitudes de mobilité dans le chef des plus jeunes générations.

Dans les trois graphiques suivants, nous analysons l'utilisation de différents modes selon l'âge en utilisant l'indicateur précédemment utilisé dans le chapitre sur *l'utilisation des modes de déplacement en général*, à savoir la fréquence temporelle (ici au moins une fois par semaine) à laquelle est utilisée un mode de transport.



**Graphique 50 - Utilisation des modes actifs (au moins une fois par semaine), selon l'âge (Base : 10.632 personnes)**

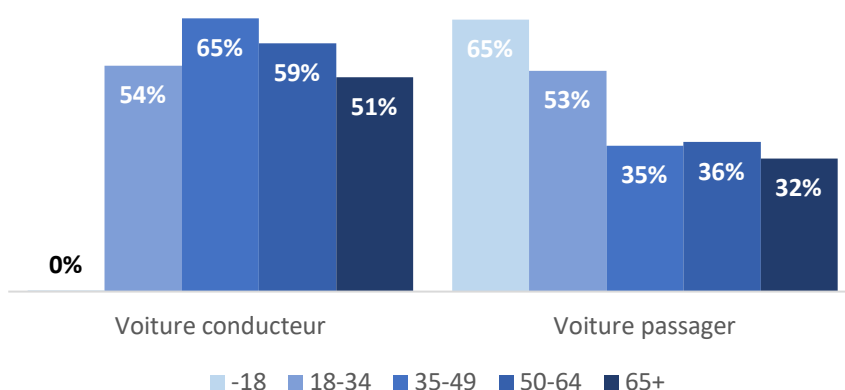
Le Graphique ci-dessus met en évidence le fait que dans toutes les catégories d'âges, plus de la moitié des répondants pratique la marche, au moins une fois par semaine (montant jusqu'à trois quarts des 18-34 ans). Les données confirment une baisse de l'utilisation du vélo à mesure que la population de répondants vieillit. A contrario, la tendance inverse s'observe pour le vélo électrique, même si les pourcentages sont nettement plus faibles. L'évolution de cette tendance sera à suivre de près dans le futur.



**Graphique 51 - Utilisation des transports en commun (au moins une fois par semaine), selon l'âge (Base : 10.632 personnes)**

Les différents modes de transports en commun présentent des profils d'utilisation différents, en fonction de l'âge. Chez les moins de 18 ans, l'utilisation du bus comme moyen de transport est nettement plus élevée en comparaison avec le train ou le métro/tram.

L'utilisation des trains est à son maximum chez les 18-34 ans. Elle chute à partir de 35 ans et ne cesse de décroître pour atteindre 1 % chez les 65 ans et plus. Le bus connaît également une baisse de fréquentation à partir de 35 ans, mais contrairement au train, son niveau reste stable par la suite. Le métro/tram présente un profil similaire à celui du bus, mais avec des pourcentages d'utilisation plus faibles.



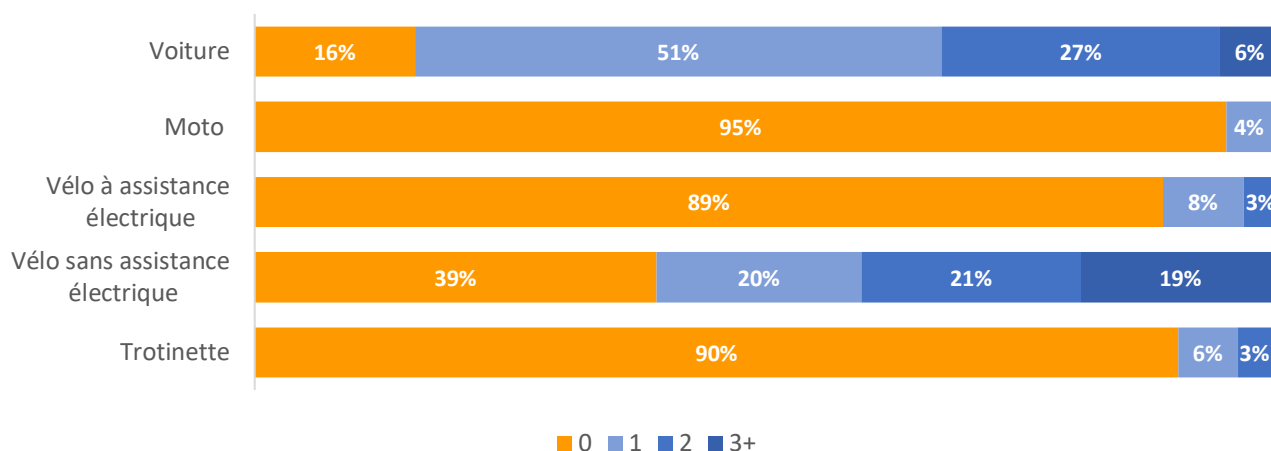
**Graphique 52 - Utilisation de la voiture (au moins une fois par semaine), selon l'âge (Base : 10.632 personnes)**

De manière évidente, l'utilisation de la voiture chez les moins de 18 ans est limitée à l'occupation en tant que passager. A mesure de l'augmentation de l'âge, l'utilisation en tant que passager décroît pour se stabiliser à partir de 35 ans. Plus de la moitié des répondants en âge de posséder le permis conduisent une voiture au moins une fois par semaine, avec un pic à 65 % chez les 35-49 ans.

## Les véhicules au sein des ménages belges

Lors de ce chapitre, nous passerons en revue le nombre des différents types de véhicules présents dans les ménages.

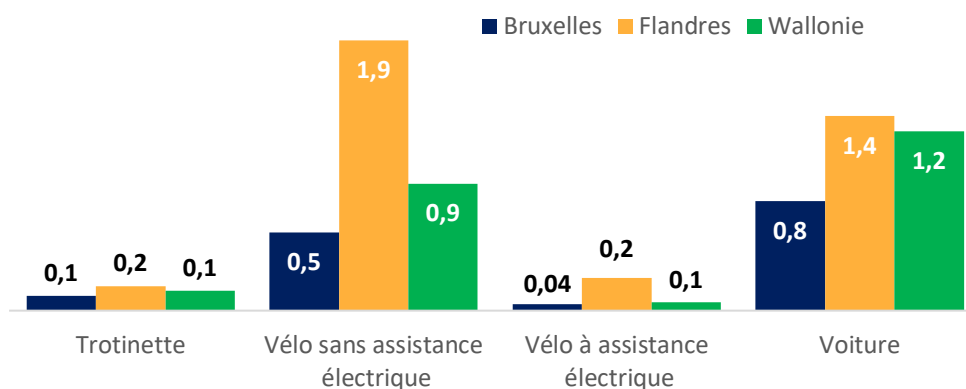
Ces deux premiers graphiques représentent d'une part pour plusieurs types de véhicules, la part des ménages en possédant 1, 2, plus de 3 ou pas du tout. Nous verrons ensuite le nombre moyen de ces véhicules par ménages.



**Graphique 53 - Distribution du nombre de véhicules par ménage** (Base : 8.631 ménages)

Si un grand nombre de ménages belges est équipé d'une voiture ou plus et d'au moins un vélo (en moyenne par ménage, 1,4 vélo non électrique, vélos pour enfants non inclus et 1,3 voiture), encore peu d'entre eux possède une trottinette ou un vélo électrique.

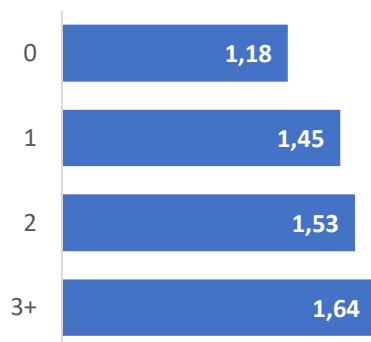
Les ménages belges<sup>16</sup> ne disposant pas d'une voiture, ne représentent que 16 % des foyers en Belgique ; tandis que plus d'un tiers d'entre eux détient deux voitures ou plus. La majorité, soit 51 %, se limite à une voiture.



**Graphique 54 - Nombre moyen de véhicules en fonction de la Région** (Base : 8.631 ménages)

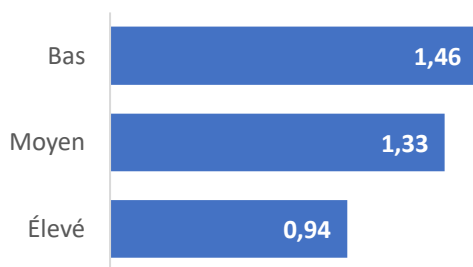
La répartition du nombre de véhicules par ménage, selon la Région, indique que les habitants de la Flandre sont les propriétaires non seulement d'un plus grand nombre de vélos, mais aussi de voitures. Même si pour ces dernières, la différence avec la Wallonie est plus faible.

<sup>16</sup> Taille moyenne des ménages : Bruxelles : 1,9 ; Wallonie : 2,29 ; Flandre : 2,31



**Graphique 55 - Nombre de voitures par ménage, en fonction du nombre d'enfants** (Base : 7.664 ménages)

Le Graphique 55 suggère un lien entre la composition du ménage (i.e., le nombre d'enfants) et le nombre de voitures détenues (moyenne = 1,45 voitures, dans les ménages avec au moins un enfant ; et moyenne = 1,18 voitures, dans les ménages sans enfants). Il semblerait que la présence d'enfants au sein du ménage favorise l'acquisition d'une seconde voiture. On peut aisément imaginer qu'un couple sans enfants peut plus facilement se partager l'utilisation d'une voiture unique, cela paraît plus difficile avec la présence d'enfants qui génèrent de nombreux autres déplacements (domicile-école, loisirs, services, etc.). Ainsi, une augmentation importante se manifeste à l'arrivée du premier enfant (23 %) et est suivie d'une augmentation graduelle à chaque enfant supplémentaire (de l'ordre de 6 %).



**Graphique 56 - Nombre de voitures par ménage, en fonction du score d'accessibilité en transport en commun du lieu de domicile<sup>17</sup>** (Base : 7.664 ménages)

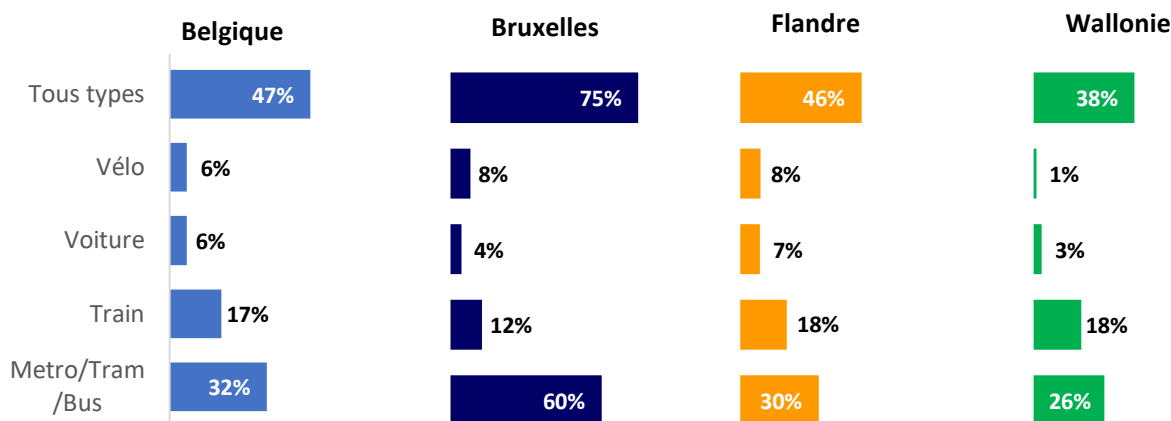
Comme le montre le Graphique ci-dessus, le nombre de voitures par ménage est également influencé par la facilité ou la difficulté avec laquelle les transports en commun sont accessibles. Ainsi, le nombre moyen de véhicules par ménage augmente à mesure que l'accessibilité aux transports en commun diminue.

<sup>17</sup> Voir le chapitre *L'accès aux transports en commun* pour la définition du score d'accessibilité

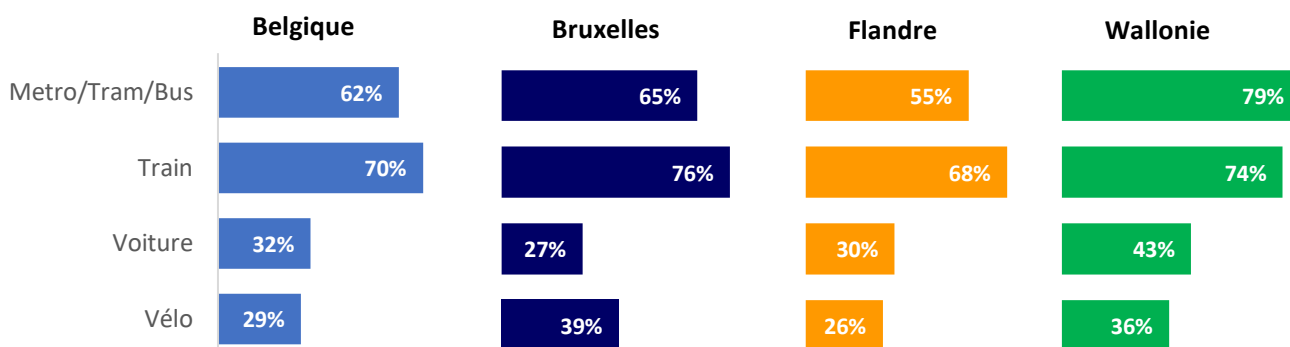
## Les abonnements au sein des ménages belges

Toutes Régions confondues, 47 % des ménages belges possèdent au moins un abonnement pour un mode de déplacement. Les abonnements au métro/tram/bus arrivent largement en tête des abonnements détenus par les familles (32 %) devant les abonnements pour le train (17 %). Le profil de la distribution des abonnements, au sein des familles de la Région Bruxelloise, se distingue de celui des deux autres Régions. En moyenne, 75 % des familles bruxelloises possèdent un abonnement contre seulement 46 % en Flandre et 38 % en Wallonie. Ce grand écart se situe au niveau des métro/tram/bus. Les abonnements ferroviaires à Bruxelles sont quant à eux moins répandus que dans les deux autres Régions.

Les données montrent également que les abonnements pour les voitures ou le vélo restent relativement marginaux parmi les ménages belges (moins de 10 %).



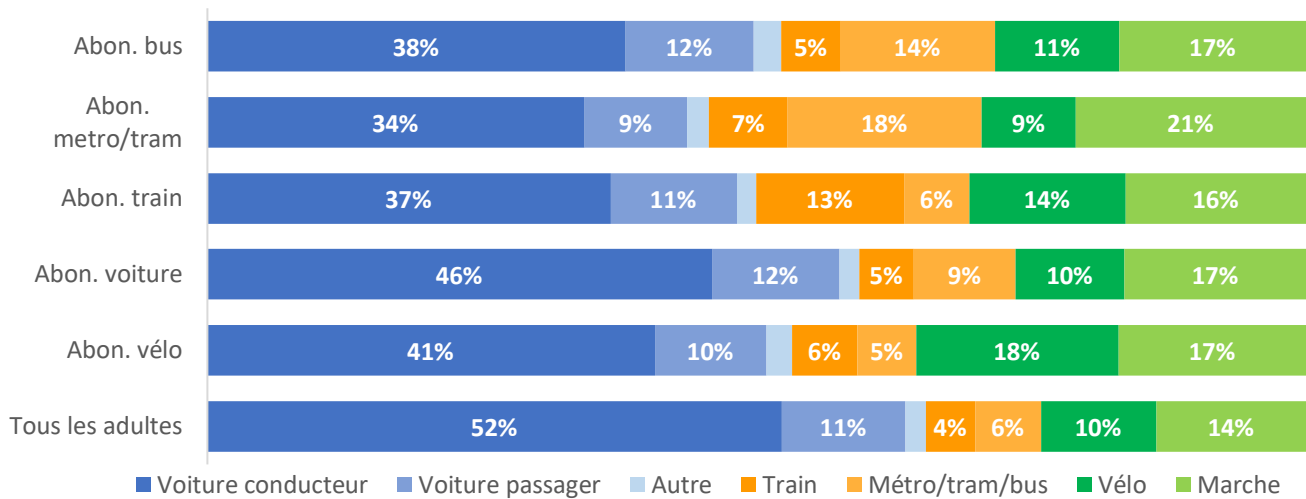
**Graphique 57 - Parts des ménages possédant au moins un abonnement, par mode et par Région (Base : 8.631 ménages)**



**Graphique 58 - Parts des abonnements des ménages entièrement ou partiellement remboursés, par mode et par Région (Base : 3.987 ménages)**

Le Graphique 58 indique qu'une partie conséquente des abonnements relatifs aux modes de transports en commun sont totalement ou partiellement remboursés (les pourcentages de remboursement varient entre 47 % et 79 %, selon le mode et la Région). On remarque que de manière générale, il ne semble pas y avoir de corrélation entre le remboursement des abonnements et leur taux de pénétration dans la population, ceci notamment dans le cas de la Wallonie.



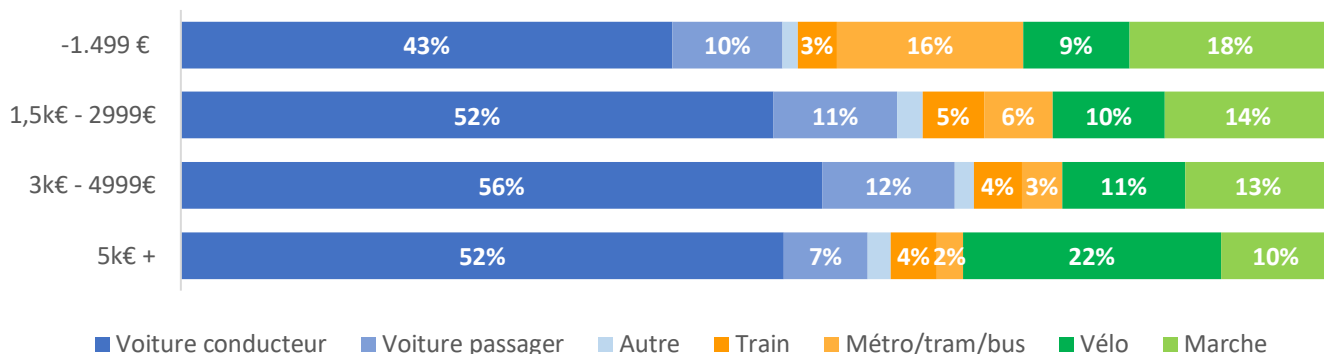


**Graphique 59 - Influence de la possession d'un abonnement dans le ménage sur les parts modales (+ 18 ans), en nombre de déplacements (Base : 20.900 déplacements)**

Le Graphique ci-dessus illustre les éventuelles influences de la possession d'un type d'abonnement dans le ménage sur la répartition des parts modales que l'on retrouve au niveau de la population adulte belge (tous les adultes). Il en ressort que quelque que soit le type d'abonnement possédé, les abonnés utilisent moins la voiture que la population moyenne, y compris dans le cas des abonnements voiture. Cette baisse de l'utilisation de la voiture se fait assez logiquement au profit du mode pour lequel l'utilisateur a souscrit à un abonnement mais aussi de manière plus transversale au profit des modes actifs. Dans le cas des détenteurs d'un abonnement voiture, on peut aisément concevoir que ne possédant pas un véhicule propre, ils effectuent moins de déplacements en voiture ou rationalisent davantage ceux-ci.

## Les revenus des ménages belges

En fonction de leurs revenus, les ménages belges peuvent avoir recours à des modes de déplacement différents. Les principaux constats, relatifs à cette question, sont présentés dans le présent chapitre.

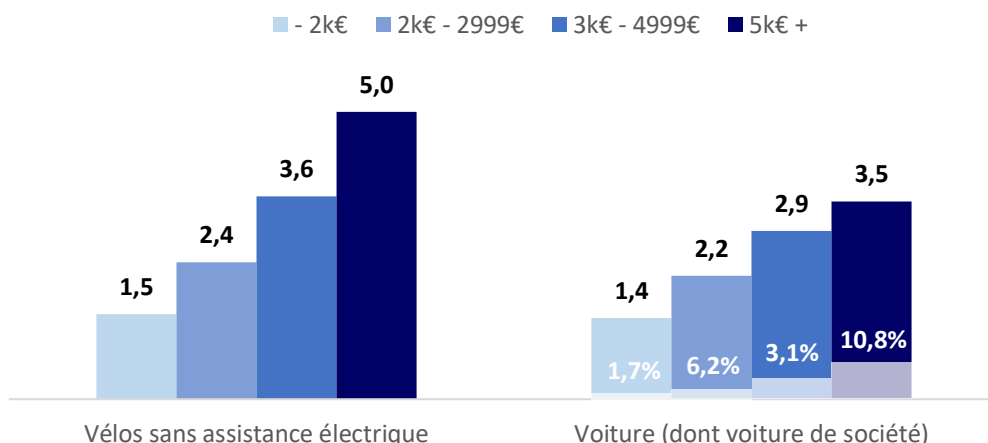


**Graphique 60 - Répartition modale en fonction des revenus disponibles du ménage, en nombre de déplacements**  
(Base : 16.639 déplacements)

De manière globale, la part de la voiture, en tant que conducteur, dépasse les 50 % dès 1.500 euros de revenus mensuels. La part des déplacements en métro/tram/bus (16 %) et à pieds (18 %), au détriment de la voiture (43 %), est la plus importante chez les plus bas revenus (moins de 1.499 euros/mois). A partir de 3000 euros de revenus mensuels, la part des transports en commun chute en-dessous des 10 %.

La part de la marche semble diminuer avec l'augmentation du revenu. La tendance semble inversée pour le vélo avec principalement un bon important au-dessus de 5.000 € par mois. Il est important de prendre en compte que les personnes sans travail sont sur-représentées dans la catégorie la plus modeste, ce qui affecte beaucoup les motifs de déplacement (notamment les déplacements domicile-travail).

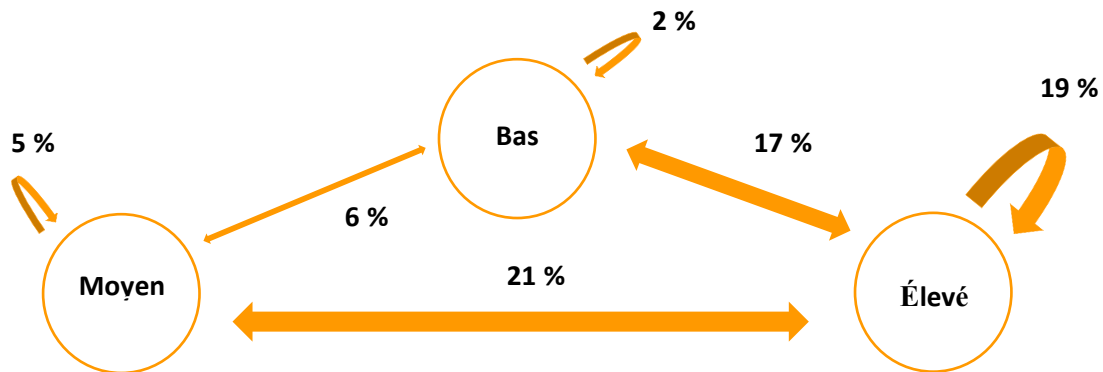
Le graphique ci-dessous nous montre l'augmentation du nombre de véhicule par ménage en fonction de son revenu. L'augmentation du nombre de vélo semble suivre l'utilisation plus régulière de ce mode tandis que pour la voiture, leur possession continue d'augmenter au-delà de 5.000 € par mois alors même que leur utilisation diminue comme nous l'avons vu au graphique précédent. L'avantage fiscal que représente les voitures de société, se fait quant à lui au profit des ménages les plus aisés.



**Graphique 61 - Possession de vélo et de voiture (dont voiture de société) en fonction du revenu disponible du ménage**  
(Base : 5.931 ménages)

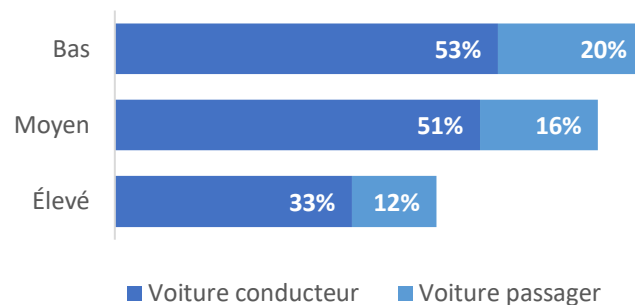
## L'accès aux transports en commun

L'utilisation des transports en commun dépend de plusieurs facteurs, comme nous l'avons vu dans les chapitres précédents. Un autre de ces facteurs concerne la facilité ou la difficulté avec laquelle chaque citoyen peut accéder à un arrêt de bus, de tram ou encore à une gare. Une méthode de calcul a été développée afin de pouvoir déterminer un score d'accessibilité pour une origine ou une destination donnée<sup>18</sup>. Ce score d'accessibilité a été mis en relation avec l'utilisation des transports en commun (voir ci-dessous).



**Figure 4 - Part modale (en nombre de déplacements) des transports en commun (métro/tram/bus et train) selon le score d'accessibilité de l'origine et de la destination (Base : 24.981 déplacements)**

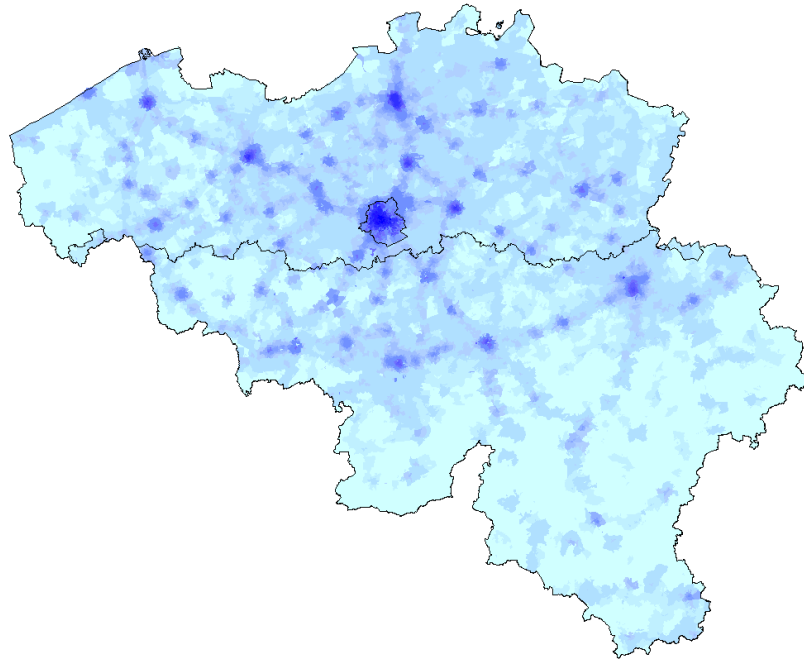
Dans la Figure ci-dessus, chaque cercle représente une origine/destination selon son score d'accessibilité et les doubles flèches présentent la part modale associée pour les transports en commun. On constate par exemple une part modale des transports en commun de 21 % pour les trajets allant d'une zone à accessibilité moyenne pour ces modes à une destination en zone d'accessibilité élevée, et vice versa. Les données, illustrées dans ce graphique, vont dans le sens d'une plus grande utilisation des transports en commun lorsque ceux-ci sont facilement accessibles (tant par rapport au point de départ qu'au point d'arrivée du trajet) et *a contrario* de la voiture lorsque les transports en commun sont difficilement accessibles.



**Graphique 63 – Part modale de la voiture, en nombre de déplacements, en fonction du score d'accessibilité en transports en commun du lieu de domicile (Base : 25.346 déplacements)**

Les résultats du calcul des scores d'accessibilité sont représentés dans la carte ci-dessous. Pour produire les statistiques de ce chapitre et comme la localisation des origines et destinations des déplacements se fait au niveau communal, des scores d'accessibilité par commune ont été calculés en prenant la moyenne des valeurs des secteurs statistiques qui la composent, pondérée par leur population.

<sup>18</sup> Les scores d'accessibilité sont calculés sur base du nombre d'arrêts (train, métro, tram, bus) situés aux alentours d'un point donné, la distance entre ce point et ces arrêts, et de l'importance de ceux-ci. Ces scores ont d'abord été calculés pour chaque secteur statistique (quartier), sur base de leur centre géographique.



**Figure 5 – Illustration des scores d'accessibilité des transports en commun**

## Conclusions

De l'ensemble des données récoltées grâce à cette nouvelle enquête, sur les habitudes de mobilité des belges, nous pouvons poser les constats suivants :

### 1. *La voiture reine*

La voiture apparaît sans surprise comme le moyen de transport le plus prisé en Belgique. En termes de nombre de trajets, la voiture détient la part modale la plus importante avec 61 % des déplacements. Lorsque l'on s'intéresse à la distance, cette domination de la voiture est encore plus importante, puisqu'elle représente 74 % des kilomètres parcourus par les Belges.

La voiture est par ailleurs largement présente dans les ménages belges. Ainsi en Belgique, 84 % des ménages possèdent au moins une voiture.

L'usage de la voiture reste la norme, même pour de très courtes distances. On peut s'inquiéter du fait que 17 % des déplacements, de moins d'un kilomètre, sont effectués en voiture. De plus, 18 % de tous les trajets en voiture concernent une distance plus petite que 5 kilomètres et pourraient donc, en partie, être transférés vers un mode actif.

Le covoiturage est peu plébiscité par le Belge et sa part modale apparaît comme marginale, tant comme conducteur (2,3 %) que comme passager (1,8 %). Concernant le taux d'occupation des voitures, celui-ci se situe à 1,21 en moyenne. De tous les motifs, ce sont les trajets domicile-travail qui tirent le plus la moyenne à la baisse avec un taux d'occupation des voitures de 1,05.

Toutefois, en comparaison avec les enquêtes précédentes (Mobel 1999 et Beldam 2010), les chiffres de Monitor sur le nombre de déplacements montrent des évolutions positives de la mobilité en Belgique: depuis 1999, la part modale de la voiture a progressivement diminué, de 67 % à 61 % ; tandis que celle du vélo a progressé, passant de 8 % à 12 %. La diminution de la part modale de la voiture ne permet toutefois pas de diminuer l'intensité du trafic routier. En effet, celui-ci pâtit aussi de l'augmentation du nombre de déplacements, liée à l'augmentation de la population.

### 2. *Des habitudes de mobilité différentes selon la région du domicile*

Les habitudes en termes de mobilité sont bien différentes à Bruxelles, en comparaison avec la Flandre et la Wallonie. Les Bruxellois, vivant dans un environnement urbain, 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). Un constat similaire peut être posé dans les grandes villes, dans lesquelles la part modale des transports en commun dépasse les 20 %.

Les données de Monitor confirment, une fois encore, que le vélo est plus largement pratiqué en Flandre (18 %) qu'en Wallonie (2 %) ou à Bruxelles (4 %).

### 3. *Des différences subsistent entre hommes et femmes.*

Les différences de mobilité entre les hommes et les femmes se marquent différemment en fonction de l'âge. Les écarts constatés sont davantage marqués pour les répondants les plus âgés de notre enquête.

Globalement, les hommes sont plus mobiles que les femmes, parcourant plus de kilomètres et passant plus de temps à se déplacer.

Les femmes se retrouvent moins souvent derrière le volant et occupent davantage la voiture comme passager. La population féminine se distingue également de la population masculine en ayant un usage plus régulier de la marche et des transports en commun.

#### 4. *Entre travail/école, courses et loisirs*

Les raisons qui amènent les belges à se déplacer varient grandement en fonction de l'âge, ainsi que du moment de la journée considéré.

De manière globale, pour toutes les catégories d'âges envisagées dans l'enquête Monitor, les loisirs constituent un motif important de déplacement (entre 26 % et 38 %). Faire ses courses et accéder à divers services prend de plus en plus d'importance à mesure de l'âge en tant que motif de déplacement (passant de 8 %, chez les 6-17 ans à 45 %, chez les plus de 65 ans). Pour la population active, se rendre à son travail constitue une autre grande raison pour se déplacer (en fonction de l'âge, entre 24 % et 30 % des motifs de déplacement).

Avec la multiplicité des services en ligne, la croissance de l'e-commerce et du télétravail, l'évolution de ces tendances sera à suivre de près dans les futures enquêtes.

#### 5. *En dehors des villes, la voiture reste incontournable*

L'utilisation des modes varie de manière importante selon le caractère urbain ou non-urbain du déplacement.

Les flux effectués uniquement en zone non-urbaine représentent 56 % des trajets en Belgique. Dans ces derniers, la voiture reste majoritairement utilisée et particulièrement pour les trajets depuis ou vers la Wallonie. Pour ce type de flux, l'usage des transports en communs est marginal avec moins de 4 % de parts modales pour le train, métro, tram et bus combinés. Ce faible score est notamment dû à la mauvaise accessibilité des transports en commun dans les zones non-urbaines.

Entrer ou sortir d'une grande ville semble de manière générale favoriser le transport ferroviaire. Dans le cas particulier des trajets reliant deux villes, la part modale du train monte même à 56 % et dépasse celle de la voiture (43 %).

De même, les modes actifs (marche et vélo) et le métro, tram et bus voient leur part modale augmenter notablement pour les trajets effectués au sein d'une ville, totalisant 64 % des déplacements.

#### 6. *L'intermodalité en Belgique reste marginale*

En Belgique, seuls 2 % des déplacements impliquent l'utilisation de plus d'un moyen de transport. Ces déplacements sont constitués par une écrasante majorité de trajets impliquant le train comme mode principal. On peut donc conclure qu'en Belgique, l'intermodalité désigne principalement la manière dont le train se combine avec d'autres modes de transport. Complémentairement, la voiture est peu combinée avec d'autres moyens de se déplacer et apparaît comme un mode de transport pratiquement exclusivement unimodal. L'arrivée de nouvelles évolutions dans la mobilité telles que le MaaS<sup>19</sup> pourrait apporter du changement dans les habitudes de déplacements des Belges et favoriser l'intermodalité.

---

<sup>19</sup> MaaS = Le MaaS « Mobility as a Service » ou « la mobilité en tant que service » est une solution intégrée qui donne accès à une offre diversifiée (multimodale) de moyens de transports. Le MaaS permet de combiner transports en commun, voiture et vélo partagés, courses en taxi, etc., via une seule plateforme de mobilité.

## Annexe I : Portrait de l'échantillon de l'enquête

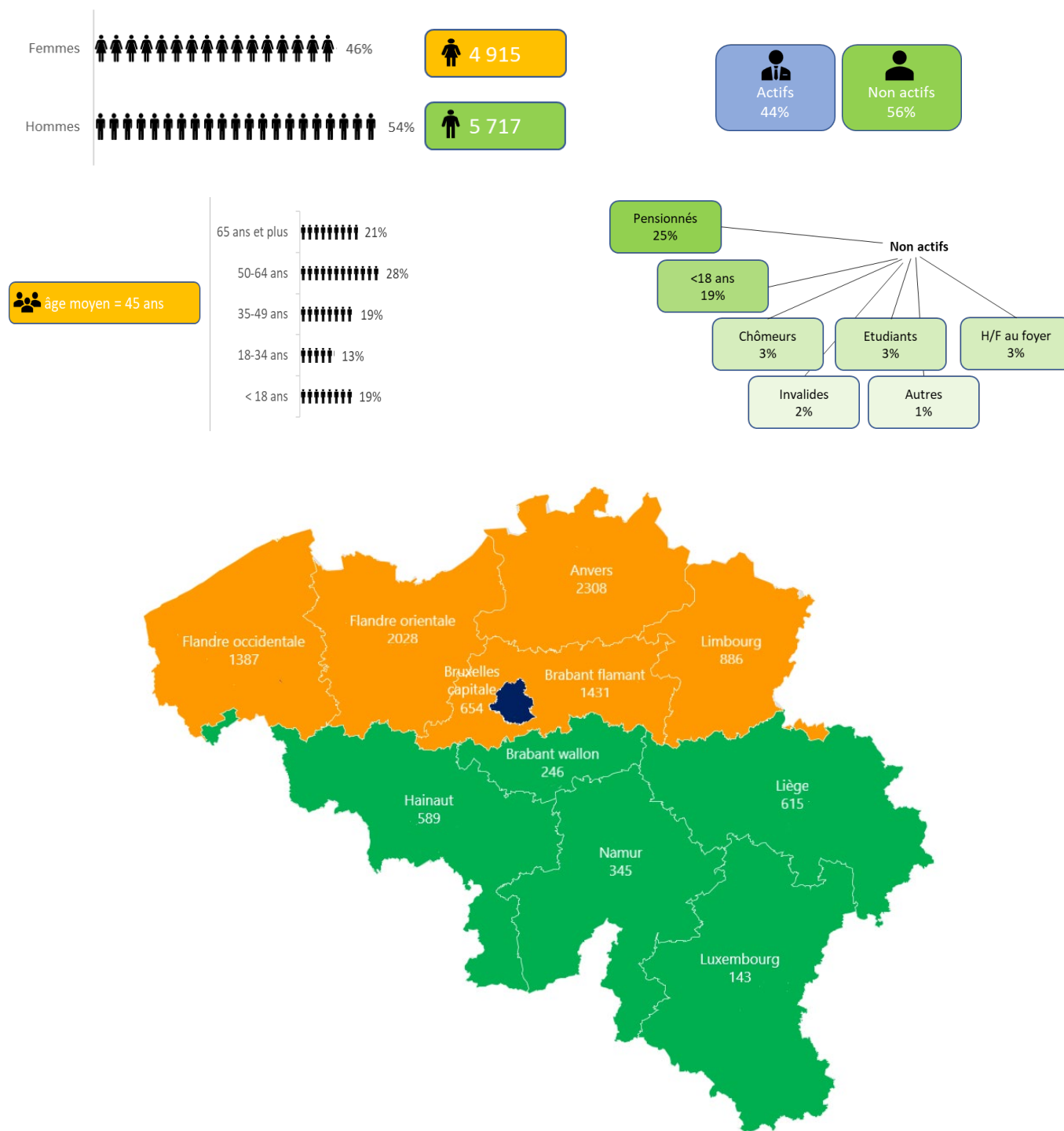


Figure 1 - Nombre de personnes interrogées, par province (n = 10 632 personnes<sup>20</sup>)

<sup>20</sup> En Flandre, n = 8040 personnes interrogées ; en Wallonie, n = 1938 personnes interrogées ; à Bruxelles, n = 654 personnes interrogées







SERVICE PUBLIC FÉDÉRAL  
MOBILITÉ ET TRANSPORTS

[www.mobilit.belgium.be](http://www.mobilit.belgium.be)



En collaboration avec



Dépôt légal : D/2019/13.831/10

Enquête Monitor sur la mobilité des belges

Décembre 2019