



SERVICE PUBLIC FÉDÉRAL  
MOBILITÉ ET TRANSPORTS

# ENQUÊTE FÉDÉRALE SUR LA MOBILITÉ EN BELGIQUE



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

.be

**Auteur :**

Service public fédéral Mobilité et Transports

Direction générale Politique de Mobilité durable et ferroviaire

Direction Mobilité - Service Analyse de données et Enquêtes

Contact : [stats.enquetes@mobilif.fgov.be](mailto:stats.enquetes@mobilif.fgov.be)

**Editeur responsable :**

Emmanuelle Vandamme, rue du Progrès 56 - 1210 Bruxelles

Dépôt légal : D/2025/13.831/22 – Novembre 2025

**Corrigendum :**

Les chiffres de la partie 8 ont été légèrement ajustés afin de mieux tenir compte des limites des villes selon la dernière classification Degurba.

## Table des matières

Introduction.....	3
1. Nombre de personnes mobiles et de déplacements.....	6
2. Les modes de déplacement en Belgique .....	8
3. Les modes de déplacement selon les caractéristiques socio-démographiques.....	10
4. Les motifs de déplacement.....	16
5. Les modes de déplacement selon la distance parcourue.....	18
6. Les modes et motifs de déplacement selon le type de jour.....	19
7. Les modes de déplacement selon la saison.....	20
8. Les modes de déplacement selon les lieux.....	21
9. Les modes de déplacement selon l'accessibilité en transport public.....	23
10. Les types de vélos utilisés.....	24
11. Les modes de déplacement utilisés vers et depuis une gare .....	25
12. Le taux d'occupation des voitures .....	26
Comparaison avec l'Enquête sur les Comportements de Déplacement (OVG) .....	27
Conclusions.....	28

# Introduction

---

## A. Contexte

Comment se déplacent quotidiennement les personnes résidant en Belgique ? La principale source de données pour répondre à cette question provient de grandes enquêtes de mobilité, dans lesquelles les répondants indiquent l'ensemble de leurs déplacements pour une journée donnée, à l'aide d'un « carnet de déplacements ».

Au niveau national, de telles enquêtes ont été menées en 1999 (MOBEL), 2010 (BELDAM) et 2017 (Monitor). Alors que les deux premières éditions utilisaient des questionnaires papier, l'enquête Monitor, menée par le SPF Mobilité et Transports et l'Institut Vias, a été réalisée entièrement en ligne.

Des données sont également collectées par les Régions. Les Régions flamande et bruxelloise organisent ensemble une enquête avec des carnets de déplacements complets : l'Enquête sur les Comportements de Déplacement, dont la dernière édition couvre les données 2023 et 2024. Depuis 2024, la Région wallonne organise aussi une enquête en ligne, mais sa méthodologie diffère des méthodes classiques et ne permet pas de comparaison directe au niveau national.

Le SPF Mobilité et Transports a développé une approche alternative afin de produire des données sur l'ensemble du pays, en interrogeant en ligne un panel représentatif d'adultes résidant en Belgique. L'objectif est de reconstituer le plus fidèlement possible les déplacements de la veille de chaque répondant, sans interface complexe, afin de limiter les erreurs et l'abandon fréquents dans ce type d'enquête. Elle porte sur les déplacements effectués en Belgique, tandis que les trajets internationaux, plus rares mais souvent longs, peuvent être analysés à partir d'autres sources<sup>1</sup>.

## B. Échantillon

L'enquête s'est déroulée en continu du 16 septembre 2024 au 15 septembre 2025, dans le cadre des enquêtes BeMob organisées par le SPF Mobilité depuis 2019 avec le bureau d'enquête iVOX, et ne concerne que les adultes. 14 400 adultes ont été interrogés. Après contrôles, l'échantillon final utilisé pour les résultats présentés dans ce rapport comprend 13 613 personnes résidant en Belgique (8 203 Flamands, 4 181 Wallons et 1 229 Bruxellois).

Les résultats ont été pondérés afin d'assurer leur représentativité par rapport à la population adulte belge selon le genre, l'âge, la région du domicile et le niveau d'instruction. Les marges d'erreur maximales, calculées pour un intervalle de confiance de 95 %, sont estimées à 0,8 point de pourcentage pour l'ensemble de la Belgique, 1,1 point pour la Flandre, 1,5 point pour la Wallonie et 2,8 points pour Bruxelles. Elles peuvent toutefois varier selon les questions et la taille des sous-échantillons : elles sont plus élevées pour les sous-groupes ou lorsque peu de personnes sont concernées.

## C. Méthodologie

### Principe et définition de déplacement

Les enquêtes de mobilité associent traditionnellement chaque **déplacement** à un motif. Un nouveau déplacement commence dès que ce motif change. Une personne qui part travailler, fait des courses après le travail, puis rentre chez elle a ainsi effectué trois déplacements : aller au travail, aller faire des courses et rentrer à son domicile.

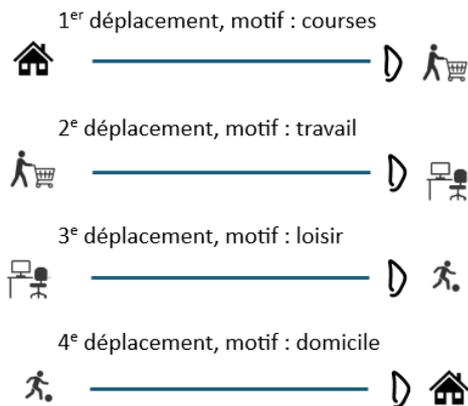
Cette enquête innove en se concentrant d'abord sur les **boucles de déplacements**, définies comme les ensembles de déplacements allant du départ du domicile jusqu'à son retour. Au lieu de demander au répondant de reconstituer lui-même tous ses déplacements indépendamment les uns des autres, le questionnaire le guide à travers une liste de motifs classiques, présentés dans l'ordre suivant : aller travailler (pour les travailleurs), aller à un lieu d'étude (pour les étudiants), aller faire des courses ou utiliser des services, les activités de temps libre (loisirs, se promener ou rendre visite à des personnes), et aller chercher ou déposer quelqu'un.

---

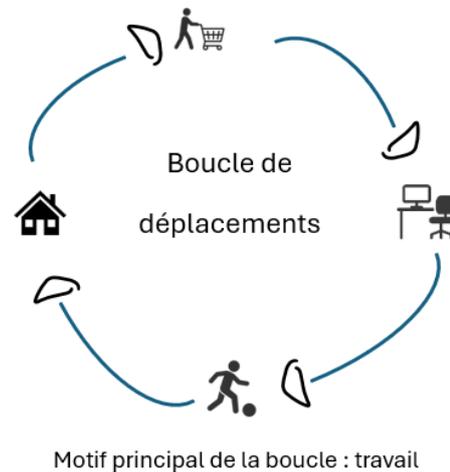
<sup>1</sup> Voir par exemple *Les voyages des Belges* (SPF Mobilité et Transports, 2025)

Pour chaque motif, il lui est demandé s'il est sorti de chez lui pour cette raison, et si oui, des informations supplémentaires sont récoltées, notamment le mode de déplacement principal, les éventuels modes secondaires (depuis et vers les gares), la destination, les heures et les détours éventuels pour d'autres motifs. L'ensemble de ces informations constituent une boucle de déplacements.

### Conception traditionnelle de la mobilité



### Nouvelle conception



### Différences avec les précédentes enquêtes sur les déplacements

La méthode utilisée implique que les données disponibles sont en partie à interpréter différemment. Le mode principal est connu pour l'ensemble de la boucle de déplacements, de même que la destination principale (l'origine étant le domicile) et les heures de départ et d'arrivée. Les résultats sont donc le plus souvent présentés en nombre de boucles de déplacements plutôt qu'en nombre de déplacements<sup>2</sup>.

Certaines simplifications ont été introduites pour faciliter la tâche des répondants, tout en limitant leur impact sur les résultats globaux. Ainsi, si un répondant sort plusieurs fois dans la même journée pour la même raison, une seule boucle est décrite. Le nombre de boucles est toutefois demandé, afin d'estimer le volume total de déplacements.

Les résultats peuvent également être examinés selon la distance parcourue. Elle a été estimée par le SPF pour chaque boucle à partir de l'origine, de la destination et de la durée déclarée par le répondant.

### Limites de l'approche utilisée

Bien que cette approche présente des avantages certains, elle comporte certaines limites.

- La plupart des informations, y compris le mode utilisé, ne sont connues que pour les déplacements depuis le domicile.
- Les résultats se concentrent sur le mode de déplacement principal. Les modes secondaires ne sont demandés qu'en cas de déplacement en train.
- La précision de certaines questions a été diminuée pour simplifier la tâche du répondant. L'heure de départ n'est par exemple pas demandée à la minute près, et l'heure d'arrivée n'est pas demandée.
- Le choix de guider le répondant à travers une liste de motifs possibles de déplacement implique que l'ordre des motifs utilisés peut avoir un impact sur les résultats.

Ces choix apportent en retour une grande stabilité des résultats. Les répondants risquent beaucoup moins de mal renseigner leurs déplacements ou d'abandonner le questionnaire. Les données sont aussi plus faciles à traiter et à exploiter, tout en permettant la plupart des analyses classiques de ce type d'enquête.

<sup>2</sup> C'est également ce principe qui est utilisé dans le modèle PLANET développé par le Bureau fédéral du Plan pour projeter la demande de transport.

## D. Préparation des données et résultats

Une série de contrôles a écarté un total de 787 répondants (5 % du nombre total de répondants), l'échantillon final utilisé pour les résultats comprend donc 13 613 personnes résidant en Belgique. Les réponses ont pu être retirées pour les raisons suivantes.

- Le lieu de départ du répondant était à l'étranger.
- Les répondants pouvaient indiquer en fin d'enquête s'ils pensaient que leurs réponses ne donnaient pas une bonne idée de leurs déplacements du jour, et les raisons. Les réponses de ceux qui ont indiqué qu'ils n'avaient pas compris certaines questions ou avaient introduit plusieurs fois le même déplacement, ont été retirées.
- Les informations d'au moins un déplacement du répondant étaient clairement incohérentes (vitesse trop élevée pour le mode de déplacement indiqué).

De plus, une série de recodages ont été effectués. Afin de faciliter la tâche du répondant, il lui était possible d'utiliser une option « autre » pour le choix du mode et du motif de déplacement, et de remplir un champ libre. Ces informations ont été recodées en préservant la cohérence du questionnaire.

## E. Définitions et modes de déplacement

Trois concepts distincts structurent les résultats présentés dans ce rapport.

- 1) Une **boucle de déplacements** est un ensemble de déplacements allant du départ du domicile jusqu'à son retour. Les parts modales peuvent être exprimées en nombre de boucles. Dans ce cas, c'est le mode principal de la boucle qui est pris en compte, tel que déclaré par le répondant pour le motif principal. Ces résultats ne sont donc pas entièrement comparables aux parts modales établies par déplacement. Dans le cas de la voiture, du vélo ou de la marche, on peut imaginer que tous les déplacements sont faits avec le même mode dans la grande majorité des cas. Ce n'est pas le cas pour les transports collectifs : un long trajet en train peut s'accompagner de modes secondaires pour d'autres motifs au sein de la même boucle. Le motif associé à chaque boucle est également celui désigné en premier par le répondant.
- 2) Un **déplacement** est un trajet entre un lieu de départ et un lieu d'arrivée, pour un motif donné. La majorité des déplacements sont identifiés, mais sans le niveau de détail d'une enquête classique avec carnet de déplacements. En particulier, on ne connaît pas le mode du déplacement, même si on peut souvent le déduire du mode de la boucle qui le contient. On connaît en revanche le motif du déplacement. Ce concept est utilisé au chapitre 1, quand il s'agit de compter le nombre de déplacements, mais aussi au chapitre 4 qui concerne les motifs.
- 3) La **distance** est également utilisée. Elle a été estimée pour chaque boucle de déplacements en tenant compte du lieu de domicile (origine du déplacement) et du lieu de destination, mais aussi du mode utilisé et la durée indiquée par le répondant.
  - Si la distance entre le lieu de domicile et le lieu de destination (au niveau du code postal) est supérieure à 15 kilomètres, c'est cette distance qui est prise en compte. Il s'agit d'une approximation de la distance par route, en multipliant la distance à vol d'oiseau par un facteur dépendant de la distance.
  - Si cette distance est inférieure à 15 kilomètres, la distance utilisée est estimée en prenant en compte la durée et le mode de déplacement, sur base de vitesses moyennes<sup>3</sup>, en bornant le résultat aux distances minimale et maximale entre les territoires des codes postaux d'origine et de destination.

Les modes proposés aux répondants sont les suivants : marche, trottinette, vélo, bus/tram/mé debate, train, moto/cyclomoteur, voiture, camionnette et autres. De plus, des précisions sont demandées dans le cas du vélo (type de vélo) et de la voiture (conducteur, avec ou sans autres personnes, ou passager). Dans ce rapport, sauf mention contraire, la trottinette est incluse dans la catégorie « Autre » où elle est largement majoritaire.

---

<sup>3</sup> 35 km/h pour la voiture, 15 km/h pour le vélo et les transports publics, 4 km/h pour la marche.

## 1. Nombre de personnes mobiles et de déplacements

84 % des répondants ont effectué au moins un déplacement hors du domicile dans la journée. En moyenne, les adultes belges effectuent 3,41 déplacements par personne et par jour, retours au domicile inclus. Ces valeurs varient selon les caractéristiques des répondants (figure 1 et figure 2).

- Les hommes se déplacent un peu plus que les femmes (3,53 déplacements contre 3,30), surtout pour les motifs professionnels.
- Les 30-44 ans se déplacent le plus, les retraités le moins. Les retraités compensent l'absence de trajets domicile-travail par davantage de déplacements liés aux services (0,99 par jour) et aux loisirs (0,69).
- Les Bruxellois effectuent le plus de déplacements (4,15) devant les Flamands (3,48) et les Wallons (3,05).
- Même s'ils font moins de déplacements pour les services et les loisirs, les travailleurs se déplacent plus que les personnes sans emploi.
- Le nombre de déplacements augmente légèrement avec le niveau d'éducation.
- Les personnes vivant dans des ménages avec enfants se déplacent davantage. En moyenne : 4,22 déplacements par personne et par jour pour les personnes seules avec enfants, et 3,83 pour les personnes en couple avec enfants. Cet écart s'explique à la fois par les trajets domicile-travail et par l'accompagnement des enfants.
- Le nombre de déplacements croît avec la motorisation du ménage : de 2,97 pour les ménages sans voiture à 3,72 pour les ménages avec au moins deux voitures. Cet écart s'explique notamment par les trajets domicile-travail et l'accompagnement qui sont plus importants dans cette deuxième catégorie.

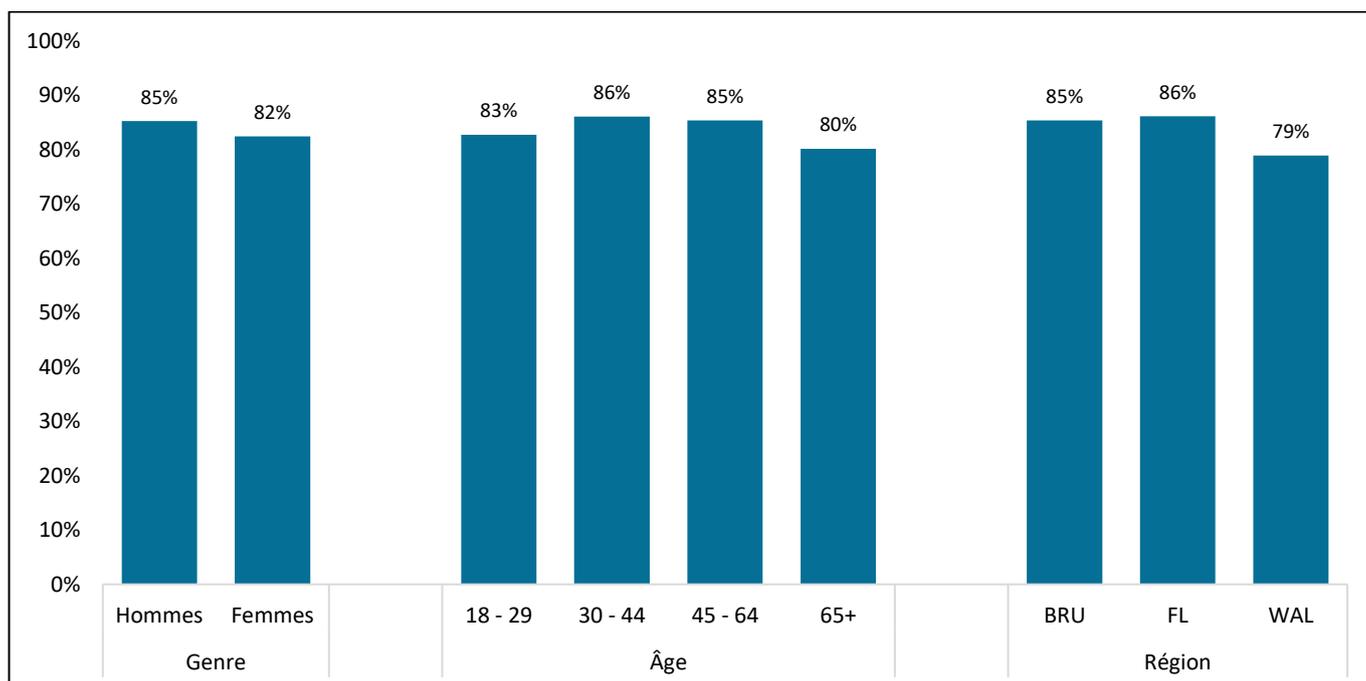


Figure 1 – Part des personnes ayant quitté leur domicile le jour de référence

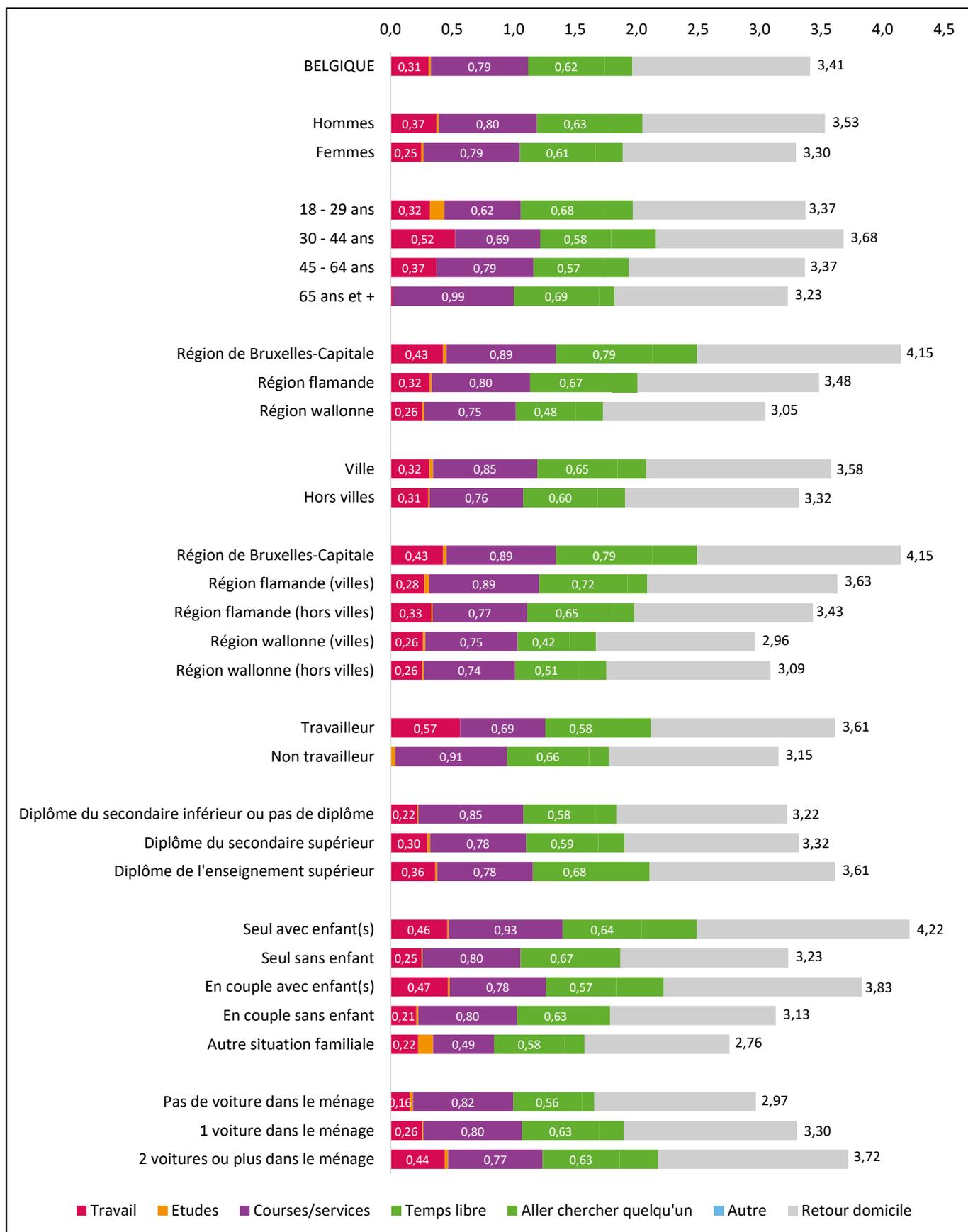


Figure 2 – Nombre moyen de déplacements par jour et par motif

## 2. Les modes de déplacement en Belgique

La voiture est de loin le mode de déplacement le plus utilisé par les Belges. La figure 3 montre que c'est le cas que ce soit en nombre de boucles de déplacements ou en distance parcourue. La voiture est le mode principal pour 60 % des boucles de déplacements, loin devant la marche (22 %) et le vélo (11 %) et les transports publics. De plus, elle concentre 78 % des kilomètres parcourus, contre 9 % pour le train, 4 % pour le métro, le tram ou le bus, 5 % pour le vélo et 3 % pour la marche.

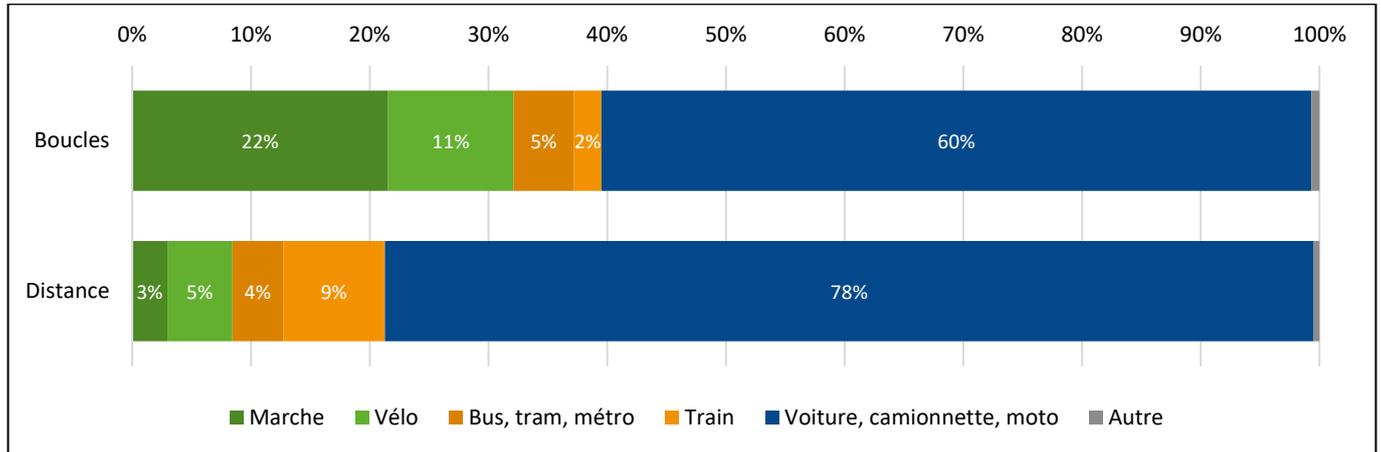


Figure 3 - Répartition modale en nombre de boucles de déplacements et en distance parcourue

Ces parts modales varient énormément d'une région du pays à l'autre (figure 4). L'utilisation de la voiture est moins élevée chez les Flamands, compensée par leur utilisation importante du vélo (16 % des boucles et 8 % des kilomètres parcourus). On peut voir ici la différence importante dans les dynamiques modales d'une grande ville comme Bruxelles, comparées à celles des deux autres régions dont la densité de population est fort variable d'un endroit à l'autre. À Bruxelles, la marche, et surtout les transports publics, occupent une place beaucoup plus importante.

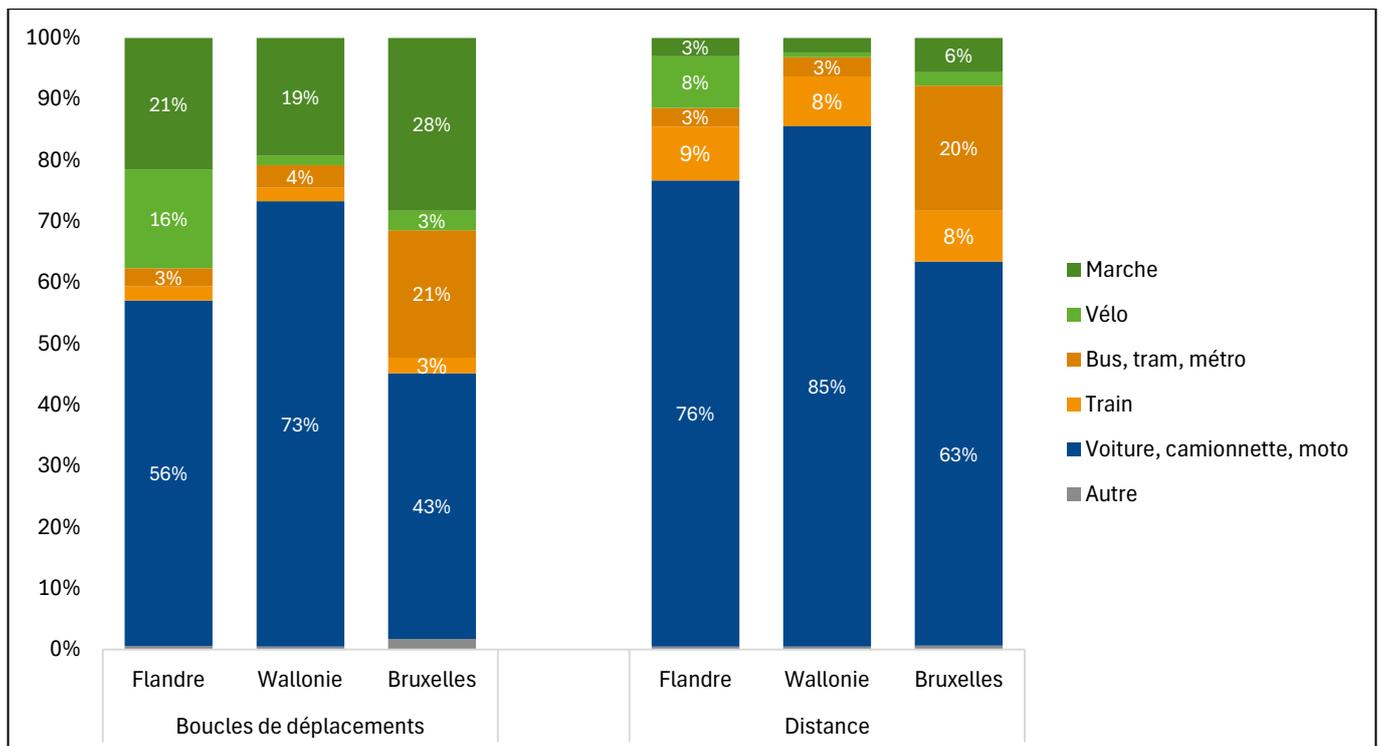


Figure 4 - Répartition modale en nombre de boucles de déplacements et en distance parcourue, par région du domicile

La figure 5 illustre l'évolution de la répartition modale, en distance, sur la base des grandes enquêtes réalisées au niveau national depuis 1999<sup>4</sup>. Les changements méthodologiques entre éditions, les difficultés d'organisation et la variance liée à l'échantillon limitent la précision des évolutions observées. La tendance est toutefois claire : la part de la voiture dans la distance parcourue par les Belges est relativement stable depuis 25 ans, entre 75 % et 78 %. On observe dans cette enquête une progression du vélo au cours de la période ; tendance également confirmée par d'autres sources de données.

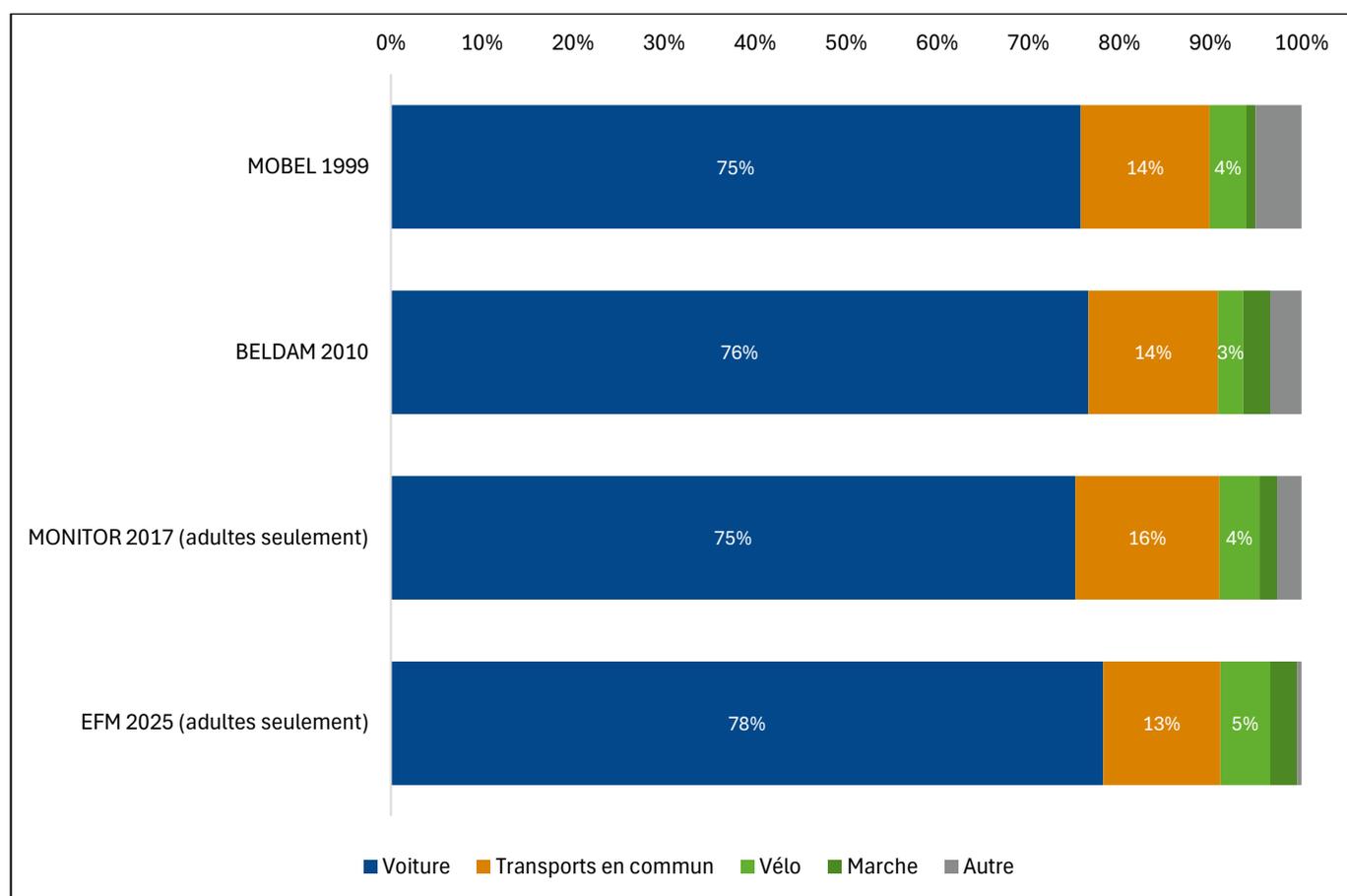


Figure 5 – Évolution de la répartition modale des déplacements en distance entre 1999 et 2025<sup>4</sup>

<sup>4</sup> Au-delà des différences méthodologiques, les données ne portent pas exactement sur le même périmètre. Pour 2017 et 2025, seuls les déplacements des adultes sont considérés. En 1999, la répartition modale présentée ne concerne qu'un jour ouvrable.

### 3. Les modes de déplacement selon les caractéristiques socio-démographiques

---

La figure 6 et la figure 7 montrent les répartitions modales en nombre de boucles et en distance, selon une série de caractéristiques du répondant. Le tableau 1 et le tableau 2 indiquent, pour chaque profil, la distance moyenne parcourue par jour, la durée passée à se déplacer, ainsi que le nombre moyen de boucles et de déplacements. Étant donné la méthodologie du questionnaire, il faut se rappeler que les distances et durées sont légèrement sous-estimées, puisque certains déplacements échappent au recensement.

Ces résultats sont ici présentés séparément pour chaque caractéristique, étant entendu que celles-ci peuvent être corrélées les unes aux autres.

- Les femmes utilisent un peu plus le bus et la marche, les hommes prennent plus souvent le train et le vélo. La part de la voiture dans les déplacements est quasi la même pour les deux genres mais il faut noter que les distances parcourues par les hommes sont plus importantes : 30 kilomètres par jour en moyenne contre 24 kilomètres, tous modes confondus, en comptant les personnes ne s'étant pas déplacées.
- L'âge a un impact important sur la répartition modale. L'utilisation des transports publics est la plus grande chez les moins de 30 ans, et diminue ensuite avec l'âge. Les modes actifs sont privilégiés par les retraités. La voiture est toutefois le mode le plus utilisé par toutes les tranches d'âge, pour plus de la moitié des boucles de déplacements, et 72 % des kilomètres parcourus au minimum (pour les moins de 30 ans). Les retraités parcourent les distances les plus faibles (21 kilomètres contre 27 pour l'ensemble des répondants).
- Le lieu de résidence influence fortement la manière de se déplacer. La Flandre est caractérisée par une plus grande utilisation du vélo (16 % des boucles et 8 % de la distance parcourue) que la Wallonie (1,5 % des boucles et seulement 0,8 % de la distance). La marche et surtout les transports publics sont beaucoup utilisés dans les villes<sup>5</sup>, au détriment de la part de la voiture. Celle-ci couvre moins de la moitié des boucles de déplacements des Bruxellois (43 %) et des urbains flamands (41 %), mais encore la majorité des boucles parcourues par les urbains wallons (63 %). Les distances parcourues par les urbains pour leurs déplacements quotidiens sont également moins grandes (22 kilomètres par jour contre 29 pour les non-urbains).
- Les personnes avec un emploi ont une utilisation plus marquée de la voiture : 65 % des boucles de déplacements contre 53 % pour les non-travailleurs, et 80 % des kilomètres contre 75 %. Les travailleurs parcourent surtout des distances plus importantes (33 kilomètres contre 20).
- Les personnes avec un diplôme de l'enseignement supérieur utilisent proportionnellement légèrement moins les modes actifs mais la voiture domine largement quel que soit le niveau d'éducation. Les distances parcourues augmentent avec le niveau d'instruction, ce qui fait que les distances parcourues à vélo par les diplômés de l'enseignement supérieur sont quand même légèrement supérieures au reste de la population.
- Les personnes vivant seules utilisent le moins la voiture (50 % des boucles et 73 % de la distance parcourue) et parcourent moins de distance (23 kilomètres par jour en moyenne) alors que les couples avec enfants sont souvent contraints d'utiliser plus souvent la voiture (66 % des boucles et 82 % de la distance) et parcourent plus de kilomètres (32 par jour).
- La mobilité est très logiquement corrélée avec la possession d'une voiture. Dans les ménages sans voiture, les modes actifs dominent (58 % des boucles, 20 % des kilomètres) aux côtés des transports publics (26 % des boucles, 50 % des kilomètres). Dans les ménages avec au moins deux voitures, la voiture atteint 74 % des boucles et 87 % des kilomètres parcourus.

---

<sup>5</sup> Les villes sont définies sur base du degré d'urbanisation via la classification DEGURBA, version 2024 ([Information on data - Degree of urbanisation - Eurostat](#)). La catégorie « ville » reprend 65 communes situées dans et autour des villes suivantes : Anvers, Bruges, Bruxelles, Charleroi, Gand, Courtrai, La Louvière, Louvain, Liège, Malines, Mons, Mouscron, Namur, Ostende et Verviers.

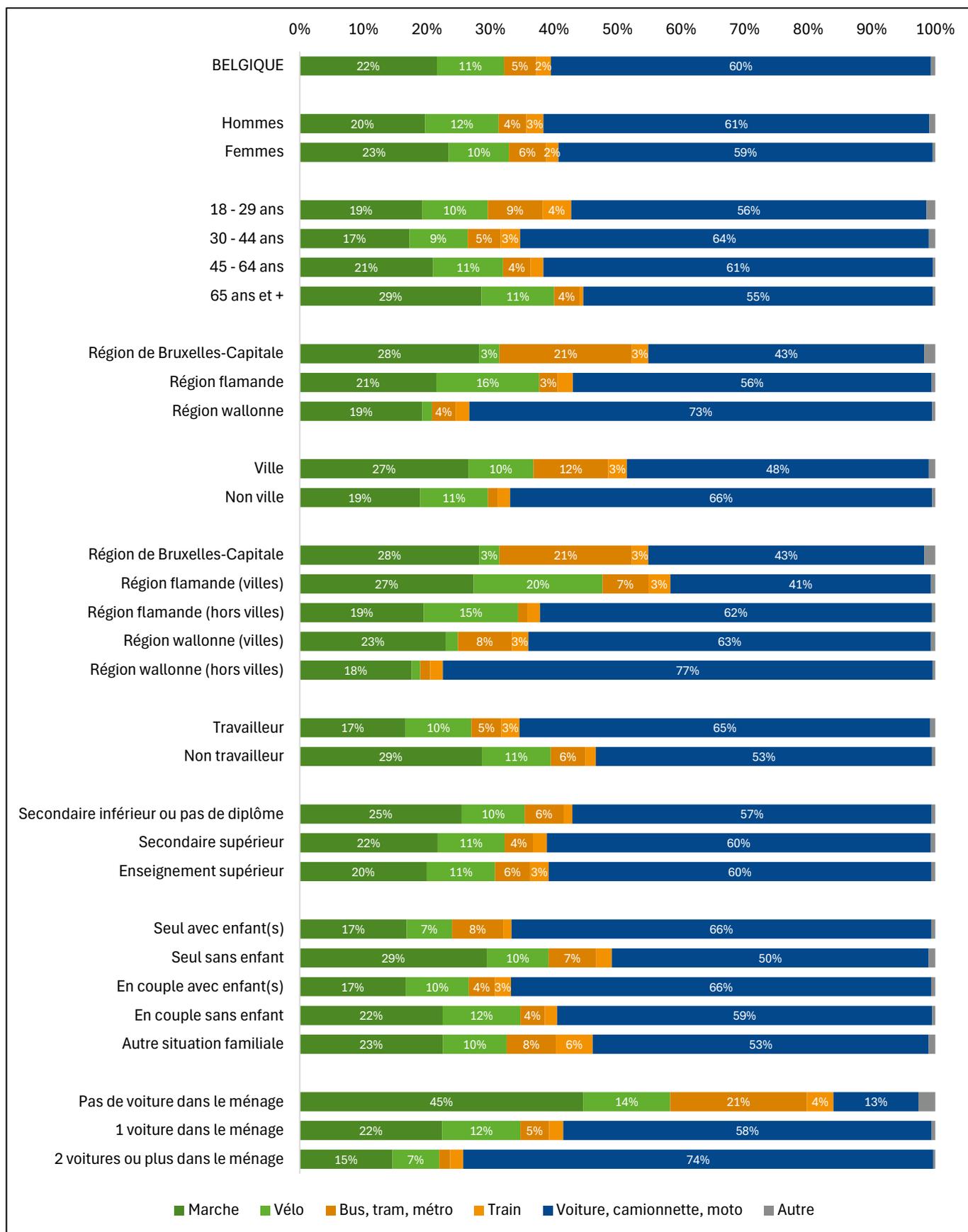


Figure 6 – Répartition modale en nombre de boucles de déplacements, par caractéristique du répondant

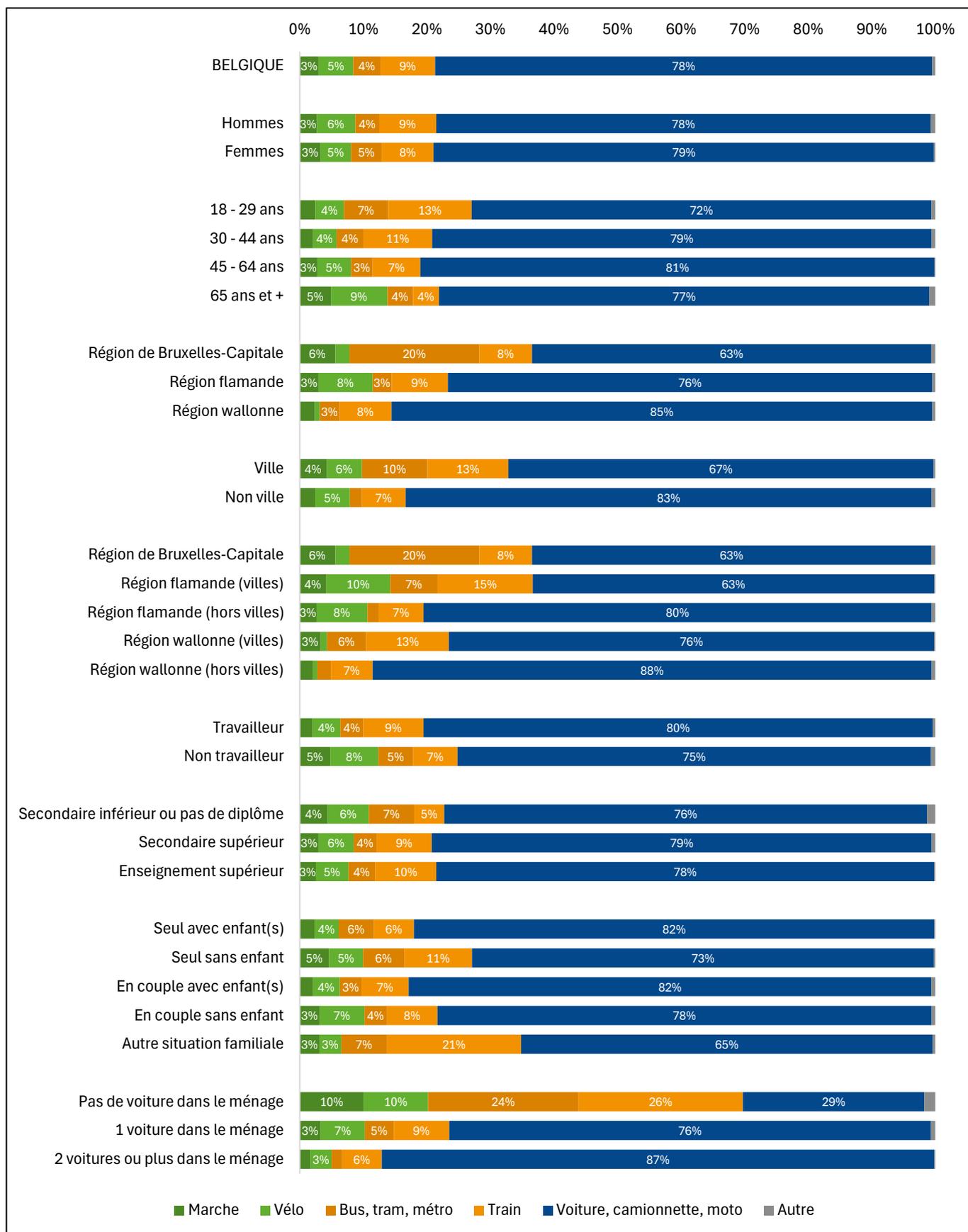


Figure 7 - Répartition modale en distance parcourue, par caractéristique du répondant

	Distance	Durée	Boucles / jour	Dépl. / jour
BELGIQUE	27 km	64 min	1,6	3,4
Hommes	30 km	69 min	1,7	3,5
Femmes	24 km	60 min	1,6	3,3
18 - 29 ans	27 km	65 min	1,5	3,4
30 - 44 ans	31 km	67 min	1,6	3,7
45 - 64 ans	29 km	64 min	1,6	3,4
65 ans et +	21 km	63 min	1,7	3,2
Région de Bruxelles-Capitale	19 km	80 min	1,8	4,2
Région flamande	27 km	64 min	1,7	3,5
Région wallonne	29 km	61 min	1,5	3,0
Villes	22 km	68 min	1,7	3,6
Hors villes	29 km	62 min	1,6	3,3
Région de Bruxelles-Capitale	19 km	80 min	1,8	4,2
Région flamande (villes)	25 km	68 min	1,8	3,6
Région flamande (hors villes)	28 km	62 min	1,7	3,4
Région wallonne (villes)	22 km	58 min	1,4	3,0
Région wallonne (hors villes)	32 km	63 min	1,5	3,1
Travailleur	33 km	68 min	1,6	3,6
Non-travailleur	20 km	60 min	1,6	3,2
Diplôme du secondaire inférieur ou pas de diplôme	21 km	66 min	1,6	3,2
Diplôme du secondaire supérieur	26 km	62 min	1,6	3,3
Diplôme de l'enseignement supérieur	31 km	67 min	1,7	3,6
Seul avec enfant(s)	29 km	71 min	1,9	4,2
Seul sans enfant	23 km	63 min	1,6	3,2
En couple avec enfant(s)	32 km	67 min	1,8	3,8
En couple sans enfant	26 km	63 min	1,6	3,1
Autre situation familiale	24 km	58 min	1,3	2,8
Pas de voiture dans le ménage	14 km	62 min	1,5	3,0
1 voiture dans le ménage	24 km	63 min	1,6	3,3
2 voitures ou plus dans le ménage	35 km	68 min	1,7	3,7

Tableau 1 – Distance et durée moyennes, nombre moyen de boucles et de déplacements par jour

	Part modales (boucles, en %)					Parts modales (distance, en %)					Distance / jour (km)				
	Mar.	Vélo	MTB <sup>6</sup>	Tr. <sup>7</sup>	Voit.	Mar.	Vélo	MTB	Tr.	Voit.	Mar.	Vélo	MTB	Tr.	Voit.
BELGIQUE	21,6	10,5	5,1	2,3	59,8	3,0	5,5	4,3	8,6	78,2	0,8	1,5	1,2	2,3	21,1
Hommes	19,7	11,6	4,3	2,7	60,7	2,7	6,1	3,8	9,0	77,8	0,8	1,8	1,1	2,7	23,2
Femmes	23,4	9,5	5,8	1,9	58,9	3,3	4,8	4,9	8,1	78,7	0,8	1,2	1,2	2,0	19,1
18 - 29 ans	19,3	10,3	8,6	4,5	55,9	2,5	4,5	7,0	13,1	72,3	0,7	1,2	1,9	3,5	19,3
30 - 44 ans	17,2	9,2	5,2	3,1	64,3	2,1	3,7	4,2	10,8	78,6	0,6	1,2	1,3	3,4	24,4
45 - 64 ans	21,0	11,0	4,3	2,0	61,3	2,8	5,3	3,4	7,5	80,9	0,8	1,5	1,0	2,1	23,2
65 ans et +	28,6	11,4	4,0	0,6	55,0	4,9	8,9	4,0	4,1	77,1	1,0	1,9	0,8	0,9	16,3
Région de Bruxelles-Capitale	28,2	3,2	20,8	2,6	43,4	5,6	2,2	20,4	8,3	62,8	1,1	0,4	3,9	1,6	12,1
Région flamande	21,5	16,2	2,9	2,3	56,5	3,0	8,5	3,0	8,8	76,2	0,8	2,3	0,8	2,4	20,9
Région wallonne	19,3	1,5	3,7	2,2	72,8	2,4	0,8	3,1	8,1	85,1	0,7	0,2	0,9	2,3	24,3
Villes	26,5	10,2	11,8	2,9	47,5	4,3	5,5	10,3	12,8	66,9	1,0	1,2	2,3	2,9	15,0
Hors villes	18,9	10,7	1,5	2,0	66,4	2,4	5,4	1,9	6,9	82,8	0,7	1,6	0,6	2,0	24,4
Région de Bruxelles-Capitale	28,2	3,2	20,8	2,6	43,4	5,6	2,2	20,4	8,3	62,8	1,1	0,4	3,9	1,6	12,1
Région flamande (villes)	27,4	20,3	7,3	3,4	41,0	4,2	10,0	7,5	14,9	63,2	1,0	2,5	1,9	3,7	15,8
Région flamande (hors villes)	19,5	14,8	1,5	2,0	61,6	2,6	8,0	1,7	7,1	80,0	0,7	2,3	0,5	2,0	22,6
Région wallonne (villes)	23,0	1,8	8,5	2,6	63,4	3,3	1,0	6,2	13,0	76,4	0,7	0,2	1,3	2,8	16,5
Région wallonne (hors villes)	17,6	1,4	1,6	2,0	77,1	2,1	0,7	2,2	6,5	88,0	0,7	0,2	0,7	2,1	28,0
Travailleur	16,6	10,4	4,7	2,8	64,6	2,0	4,4	3,6	9,5	80,1	0,7	1,4	1,2	3,1	26,1
Non-travailleur	28,6	10,8	5,5	1,6	52,9	4,8	7,6	5,5	7,0	74,5	1,0	1,5	1,1	1,4	15,1
Secondaire inférieur ou pas de diplôme	25,5	9,9	6,1	1,4	56,5	4,4	6,5	7,1	4,7	76,0	0,9	1,4	1,5	1,0	16,3
Secondaire supérieur	21,7	10,6	4,5	2,1	60,4	3,0	5,5	3,6	8,6	78,7	0,8	1,4	0,9	2,2	20,4
Enseignement supérieur	20,0	10,7	5,5	2,9	60,2	2,5	5,1	4,2	9,6	78,3	0,8	1,6	1,3	3,0	24,1
Seul avec enfant(s)	16,8	7,1	8,1	1,3	66,1	2,3	3,8	5,6	6,3	81,9	0,7	1,1	1,6	1,8	23,9
Seul sans enfant	29,5	9,7	7,5	2,4	49,9	4,6	5,4	6,5	10,6	72,7	1,0	1,2	1,5	2,4	16,5
En couple avec enfant(s)	16,7	9,9	4,1	2,6	66,1	2,1	4,2	3,4	7,4	82,2	0,7	1,3	1,1	2,3	25,9
En couple sans enfant	22,5	12,2	3,8	1,9	59,0	3,1	7,1	3,5	7,9	77,8	0,8	1,8	0,9	2,1	20,2
Autre situation familiale	22,5	10,1	7,7	5,8	52,9	3,1	3,4	7,2	21,1	64,7	0,7	0,8	1,7	5,1	15,6
Pas de voiture dans le ménage	44,6	13,7	21,5	4,2	13,4	10,0	10,1	23,7	25,9	28,6	1,4	1,4	3,3	3,6	4,0
1 voiture dans le ménage	22,4	12,3	4,5	2,2	58,0	3,3	6,9	4,5	8,8	75,8	0,8	1,7	1,1	2,1	18,4
2 voitures ou plus dans le ménage	14,6	7,3	1,8	2,0	74,0	1,7	3,3	1,6	6,2	86,9	0,6	1,2	0,6	2,2	30,7

**Tableau 2 – Répartition modale en nombre de boucles de déplacements, et distances parcourues par jour et par mode**

<sup>6</sup> Métro, tram, bus

<sup>7</sup> Train

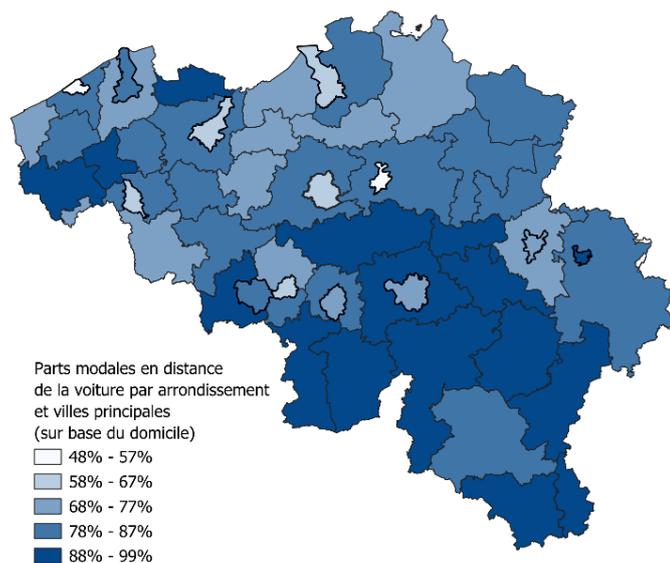
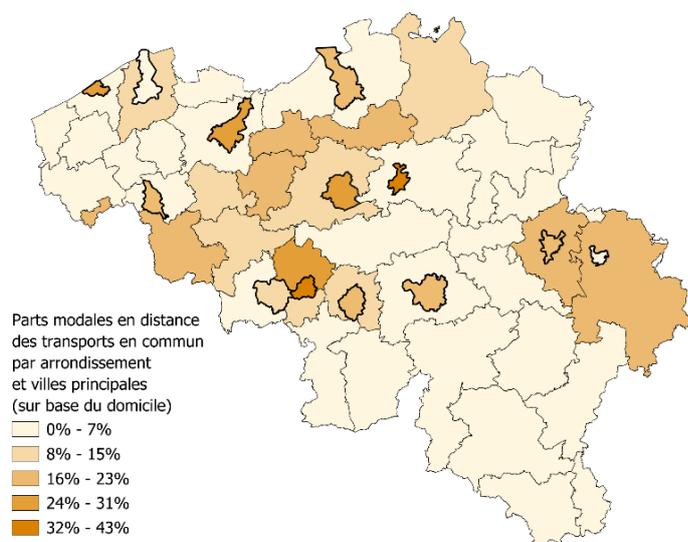
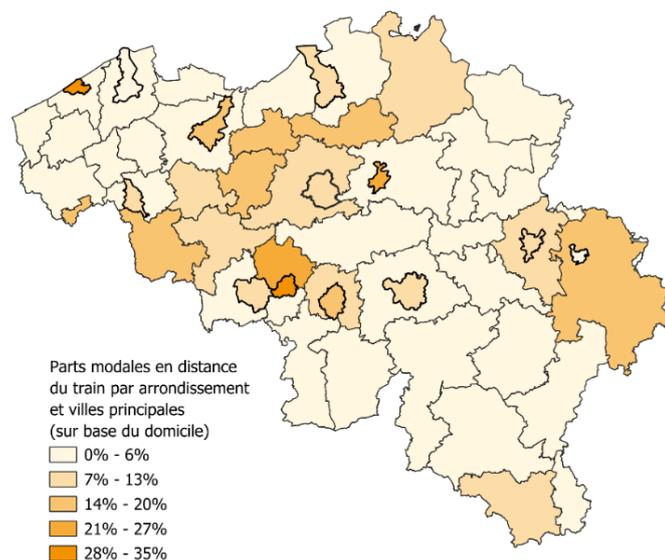
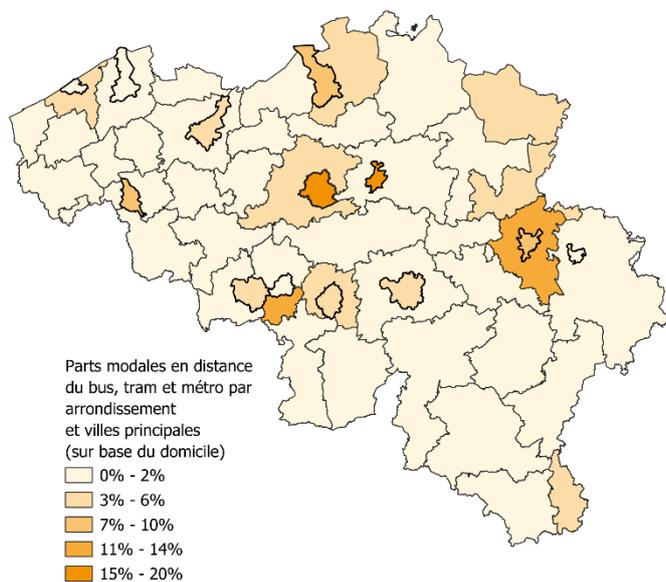
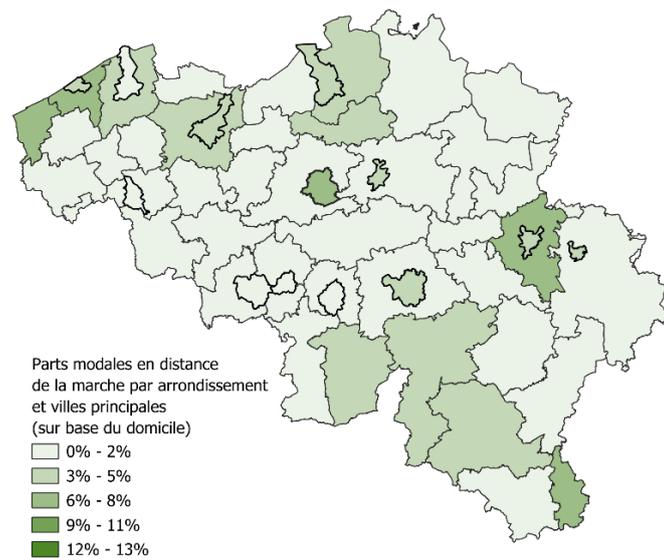
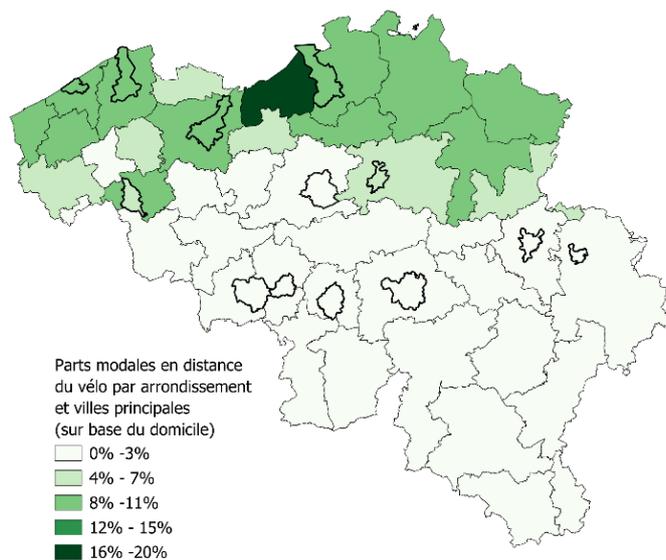


Figure 8 – Parts modales en distance parcourue par arrondissement et villes principales (lieu de domicile)

## 4. Les motifs de déplacement

La figure 9 présente la répartition des motifs selon le nombre de déplacements, de boucles de déplacements et de la distances parcourue. La répartition par déplacements inclut ici tous les détours (par exemple, aller faire des courses en rentrant du travail). L'évaluation de la distance ne prend en compte que le motif principal de la boucle.

Les déplacements domicile-travail représentent 16 % des déplacements, mais un tiers (32 %) de la distance parcourue par les adultes belges. Les autres motifs se répartissent surtout entre les courses et services (40 % des déplacements et 29 % de la distance) et le « temps libre » (31 % des boucles et 32 % de la distance), partagé entre les déplacements vers un lieu précis et les promenades au départ du domicile.

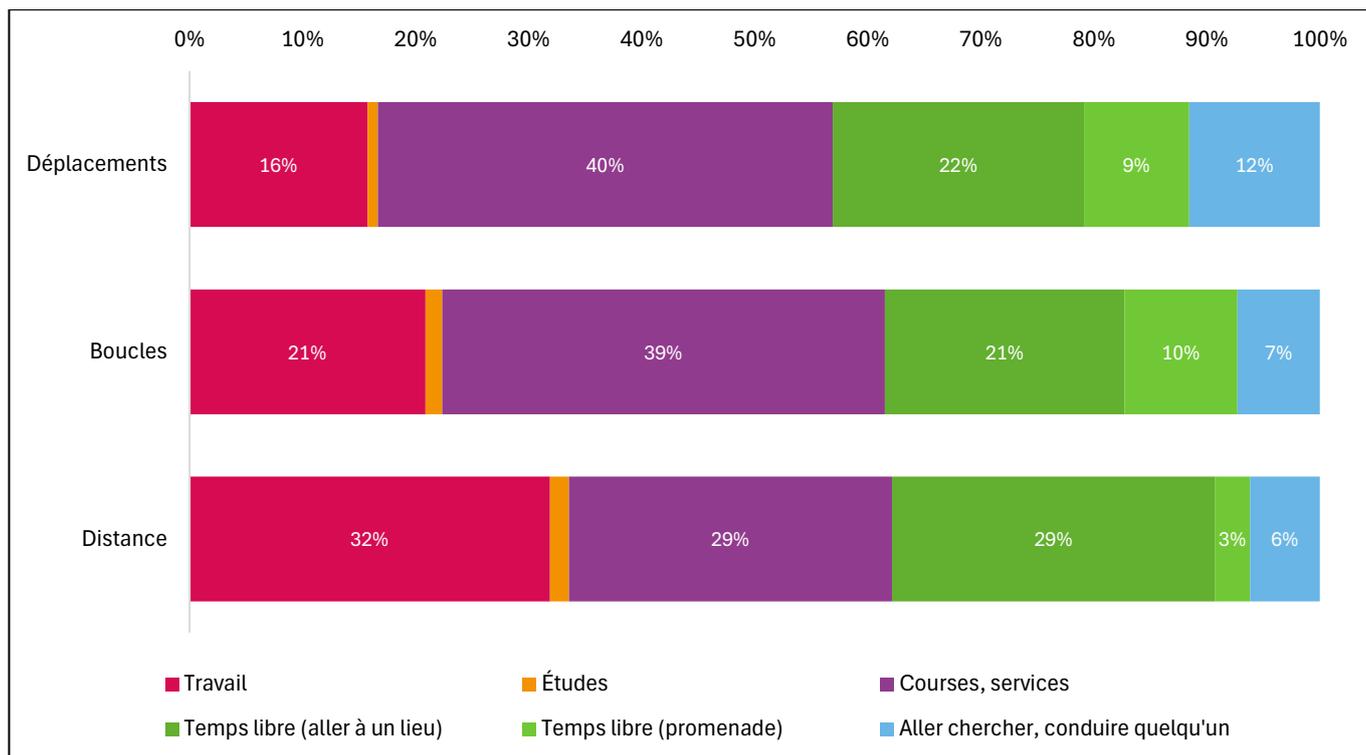


Figure 9 – Répartition des motifs de déplacement en nombre de déplacements, en nombre de boucles, et en distance

Le choix du mode est associé au motif du déplacement (figure 10 et figure 11). Les transports publics, et en particulier le train, sont plus utilisés pour se rendre à un lieu de travail ou un lieu d'étude. Les modes actifs sont davantage utilisés pour les courses. La voiture reste majoritaire pour tous les motifs, sauf les promenades, définies dans l'enquête comme se faisant uniquement à vélo ou à pied.

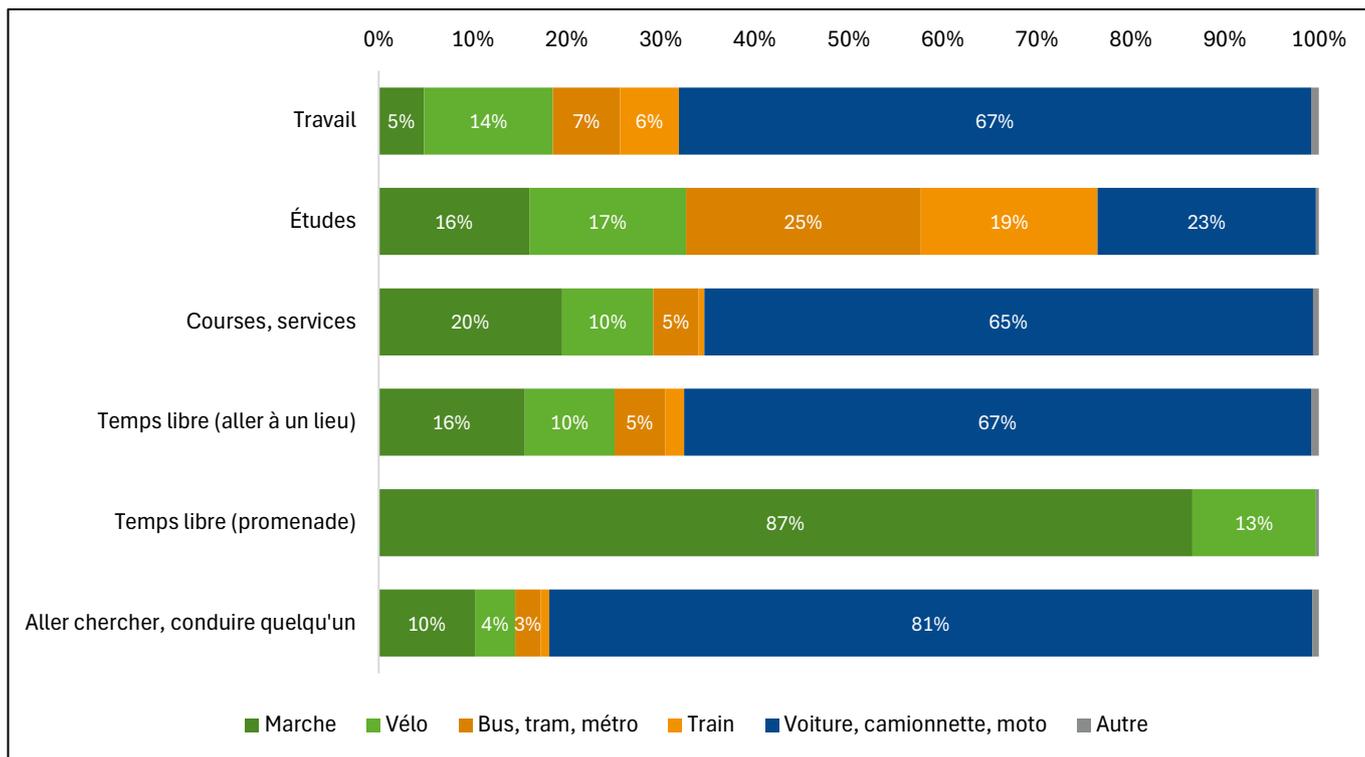


Figure 10 – Répartition modale en nombre de boucles de déplacements, par motif principal

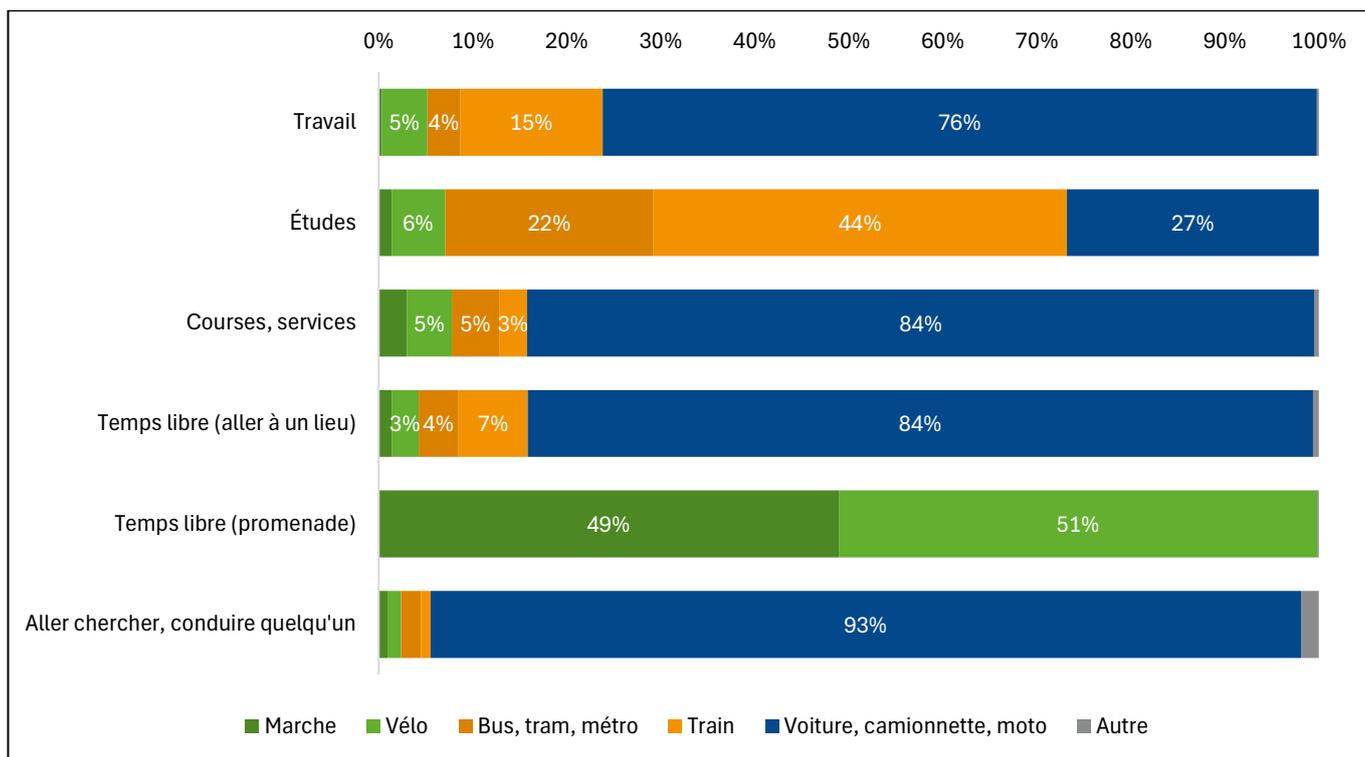


Figure 11 - Répartition modale en distance parcourue, par motif principal

## 5. Les modes de déplacement selon la distance parcourue

La distance parcourue influence fortement le choix du mode de déplacement. La figure 12 présente la part modale en nombre de boucles de déplacements par catégorie de distance pour les déplacements avec une destination (donc hors promenades). C'est la distance du trajet aller de la boucle qui est considéré. Notons que ces résultats ne sont pas comparables avec des chiffres équivalents présentés dans les enquêtes nationales précédentes qui utilisent les distances par déplacement et pas par boucle.

- La **marche** capte plus d'un tiers des déplacements dont la distance est inférieure à 5 kilomètres. Cette part diminue ensuite logiquement pour devenir pratiquement négligeable.
- Le **vélo** est utilisé pour parcourir des distances inférieures à 5 kilomètres (18 % des boucles de déplacement) mais également entre 5 et 15 kilomètres (8 %). Il permet encore à certaines personnes d'effectuer des déplacements plus longs, avec 4 % des boucles pour les trajets aller entre 15 et 30 kilomètres.
- Les **bus, trams, et métros** sont surtout une alternative pour parcourir des distances allant de 5 à 15 kilomètres (8 % des boucles de déplacements), moins pour des déplacements plus courts, concurrencés par les modes actifs, et plus longs, où le train prend le relais comme alternative à la voiture.
- L'utilisation du **train** est négligeable pour des distances inférieures à 15 kilomètres, et reste même faible jusqu'à 30 kilomètres (5 % des boucles de déplacements entre 15 et 30 kilomètres). Au-delà de 30 kilomètres, son usage progresse rapidement : 14 % des boucles dont le trajet aller est entre 30 et 50 kilomètres et près de 19 % au-delà de 50 kilomètres, où il devient la seule alternative crédible à la voiture.
- L'utilisation de la **voiture** évolue en fonction de la présence ou l'absence d'alternatives. Son utilisation atteint son pic à des distances comprises entre 15 et 30 kilomètres, où elle est utilisée presque neuf fois sur dix (88 % des boucles). Les alternatives sont peu présentes à ces distances : trop grandes pour les modes actifs, voire le bus, et trop petites pour le train. Le train fait ensuite reculer légèrement la part de la voiture au-delà de 30 kilomètres, mais celle-ci reste largement majoritaire.

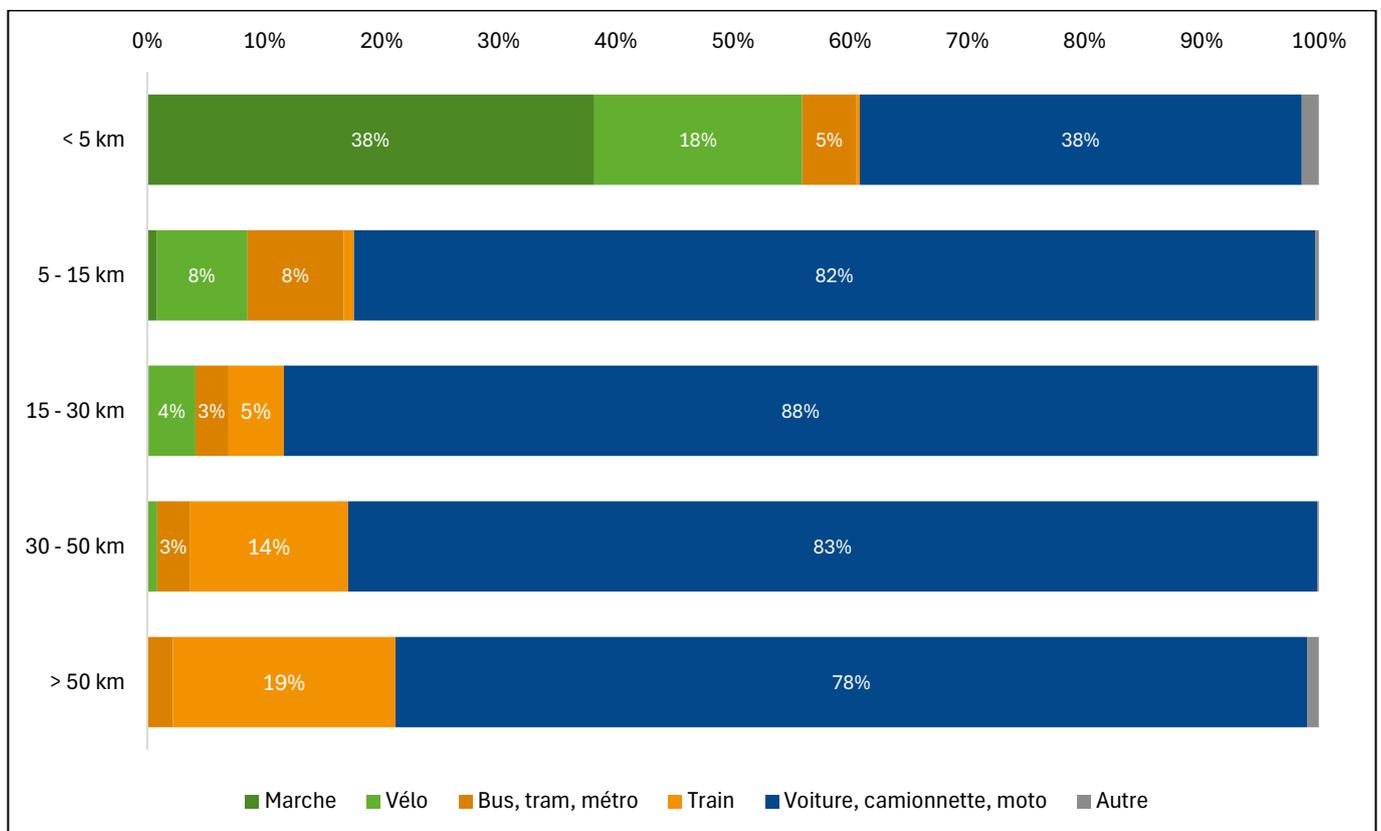


Figure 12 – Répartition modale en nombre de boucles de déplacements hors promenades, par catégorie de distance (aller)

## 6. Les modes et motifs de déplacement selon le type de jour

La mobilité diffère selon le type de jour. Les déplacements domicile-travail structurent les jours ouvrables (46 % des kilomètres parcourus) mais sont logiquement peu nombreux le weekend. A contrario, les déplacements de loisir dominent la mobilité les weekends (48 % des kilomètres parcourus sans compter les promenades). Les déplacements pour les services et les courses sont présents chaque jour de la semaine. Enfin, les promenades sont un peu plus nombreuses, et surtout plus longues, le weekend, mais elles représentent encore 8 % des boucles de déplacements en semaine.

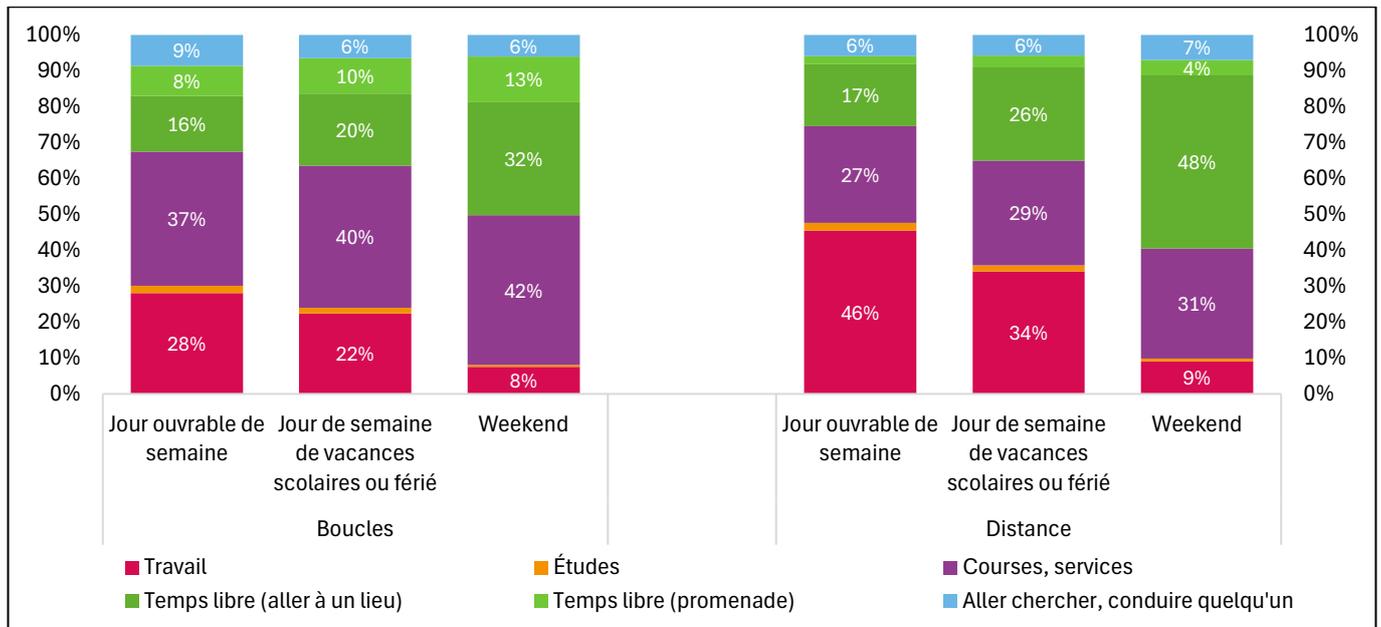


Figure 13 – Répartition des motifs en nombre de boucles et en distance, par type de jour

Ces différences dans les motifs de déplacement influencent légèrement les modes utilisés. Les promenades dominicales ne changent pas la donne, la voiture domine la mobilité en permanence, y compris le weekend. La principale différence concerne l'utilisation du train. Principalement associé aux déplacements domicile-travail, le train voit sa part de distance parcourue divisée par deux le week-end (5 % contre 10 % en semaine).

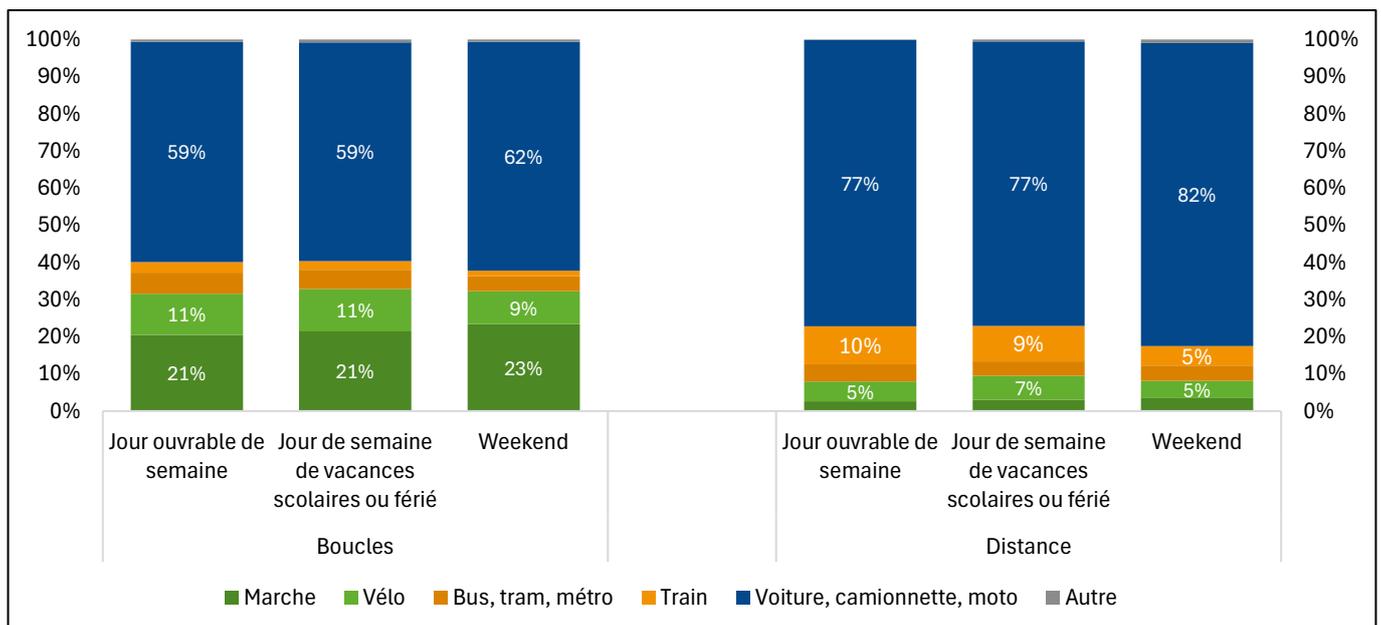


Figure 14 – Répartition modale en nombre de boucles et en distance, par type de jour

## 7. Les modes de déplacement selon la saison

Les pratiques de déplacement varient également au fil de l'année. Les figures ci-dessous montrent que l'utilisation du vélo progresse avec les beaux jours. La part des boucles effectuées à vélo passe de 8 % en hiver à 13 % en été, et ces trajets couvrent aussi des distances plus longues. La part modale du vélo en distance est deux fois plus importante en été (7 %) qu'en hiver (3 %).

Une analyse complémentaire serait nécessaire pour isoler l'effet propre de la météo sur les choix modaux à un jour donné.

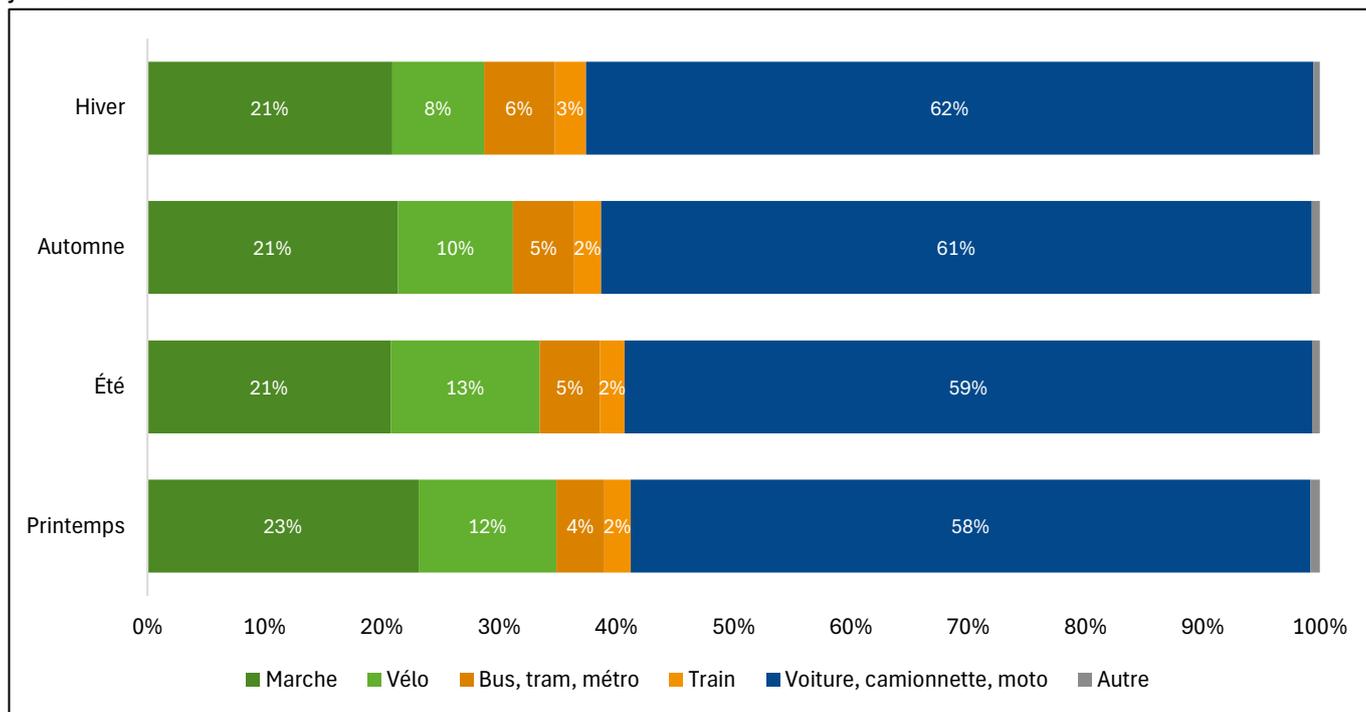


Figure 15 – Répartition modale en nombre de boucles de déplacements, par saison

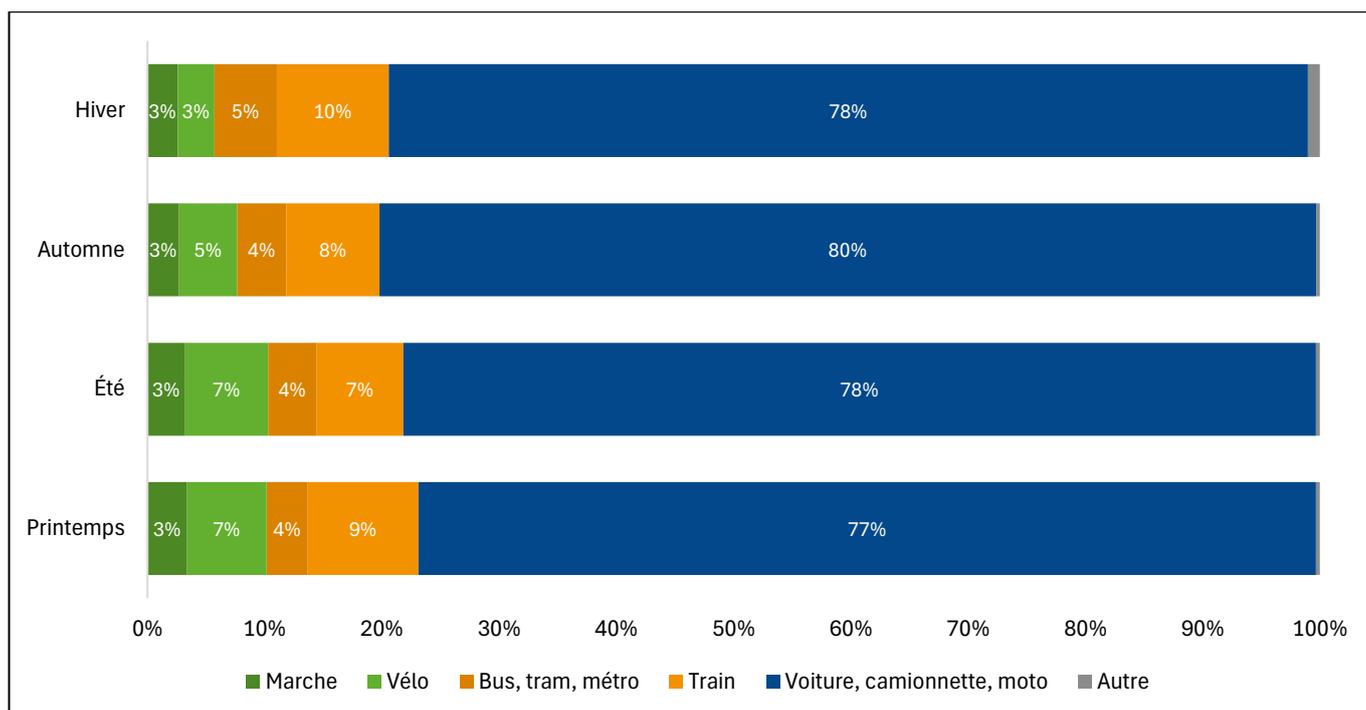


Figure 16 - Répartition modale en distance, par saison

## 8. Les modes de déplacement selon les lieux

La manière de se déplacer varie fortement selon le type de déplacement. On ne se déplace pas de la même manière dans une grande ville, sur de courtes distances avec un bon réseau de transport public, que dans des zones rurales, sur de longues distances et sans réseau comparable.

La figure 17 présente la part des boucles et de la distance parcourue selon le type de déplacement, en fonction du lieu de domicile et du lieu de destination tandis que la figure 18 et figure 19 illustrent les différences de choix modal, respectivement en nombre de boucles et en distance.

- La majorité (65 %) des boucles parcourues par les Belges se font à l'intérieur d'une même commune ou ville, mais elles concentrent un quart des kilomètres parcourus (27 %), et seulement 13 % dans une ville<sup>8</sup>. Ces déplacements de courte distance se font souvent à pied ou à vélo. Les modes actifs couvrent ainsi 29 % de la distance parcourue pour les déplacements au sein d'une commune non urbaine. Dans les villes, les transports publics, en particulier le bus, prennent en partie le relais (17 % de la distance).
- Les déplacements vers les zones urbaines, c'est-à-dire des gens habitant hors d'une ville et s'y rendant pour une activité, représentent à eux seuls 23 % de la distance parcourue mais ne représentent qu'une boucle sur dix. Ces déplacements se font majoritairement en voiture (77 % des boucles et 75 % de la distance), avec comme seule concurrence notable le train (11 % des boucles et 19 % de la distance).
- Les déplacements des urbains vers les communes moins densément peuplées ne représentent que 10 % des kilomètres parcourus et se font très majoritairement en voiture (81 % de la distance), moins concurrencée par le train (13 %) que pour les trajets vers les villes.
- Les déplacements entre deux villes sont minoritaires : seulement 1 % des boucles et 6 % de la distance. Sur de telles distances, seul le train rivalise avec la voiture et atteint presque sa part en distance parcourue (39 % contre 57 %).
- Pour tous les autres déplacements, la voiture est presque toujours le seul mode utilisé. Il s'agit des déplacements en dehors des zones urbaines, entre deux communes différentes. Ils sont souvent trop longs pour le vélo et insuffisamment couverts par les transports publics. La part modale de la voiture pour ces déplacements est donc maximale, avec 91 % des boucles de déplacements et 93 % de la distance parcourue. Or, ces déplacements sont loin d'être négligeables puisqu'ils représentent 34 % de l'ensemble des kilomètres parcourus par les personnes résidant en Belgique.

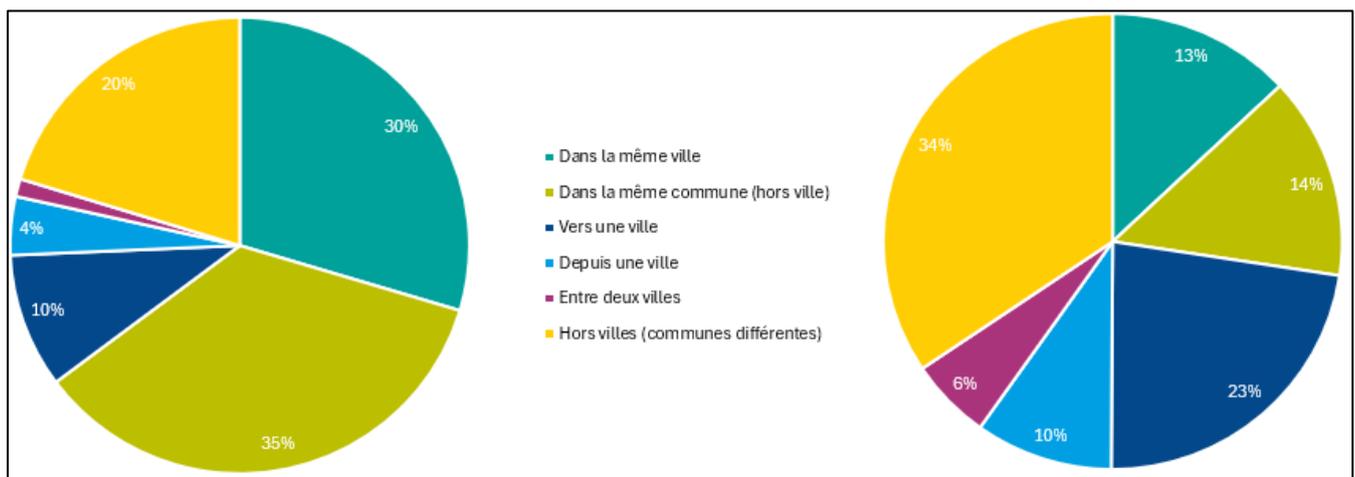


Figure 17 - Répartition des déplacements selon le type de relation spatiale, en nombre de boucles (à gauche) et en distance (à droite)

<sup>8</sup> Les villes sont définies sur base du degré d'urbanisation via la classification DEGURBA, version 2024. La catégorie « ville » reprend 65 communes situées dans et autour des villes suivantes : Anvers, Bruges, Bruxelles, Charleroi, Gand, Courtrai, La Louvière, Louvain, Liège, Malines, Mons, Mouscron, Namur, Ostende et Verviers.

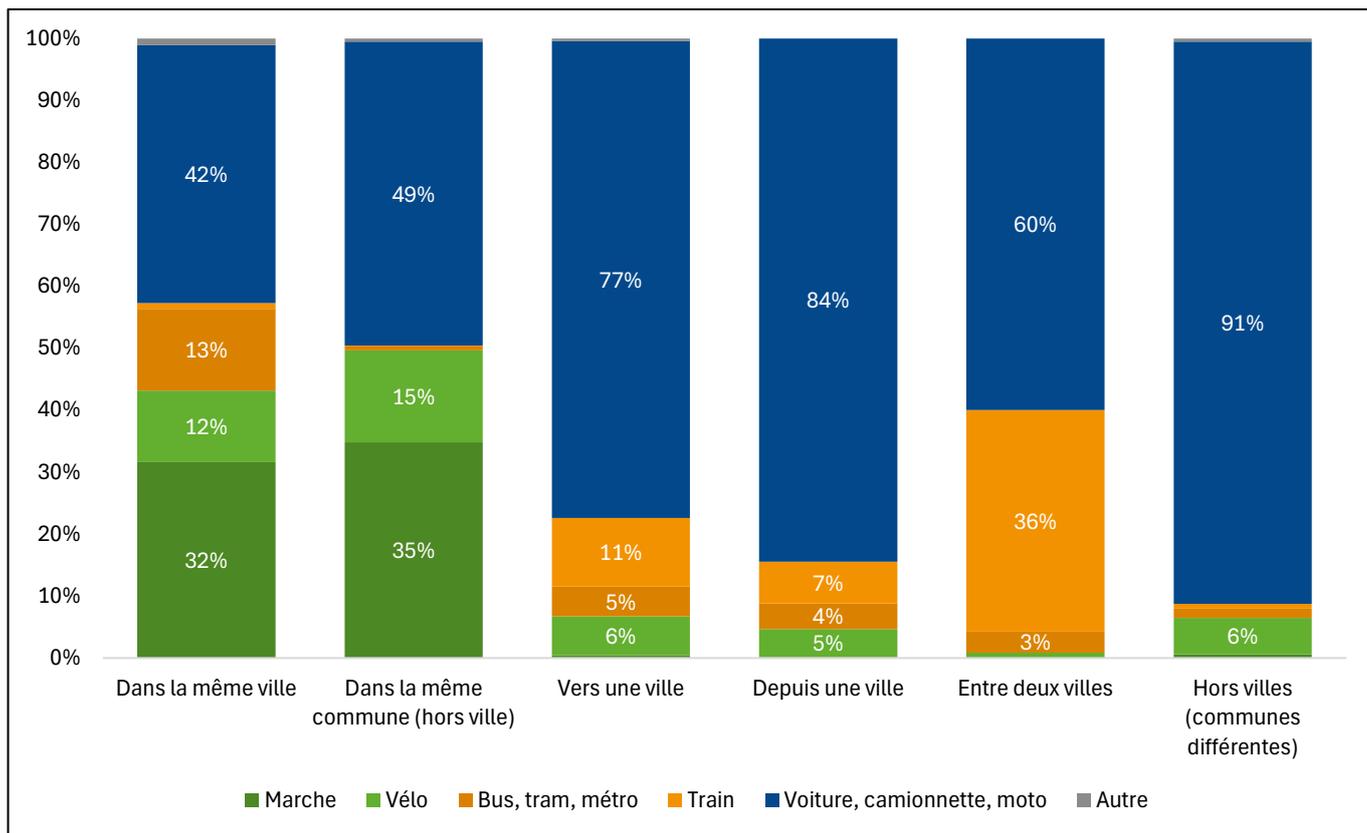


Figure 18 – Répartition modale en nombre de boucles de déplacements, par type de relation spatiale

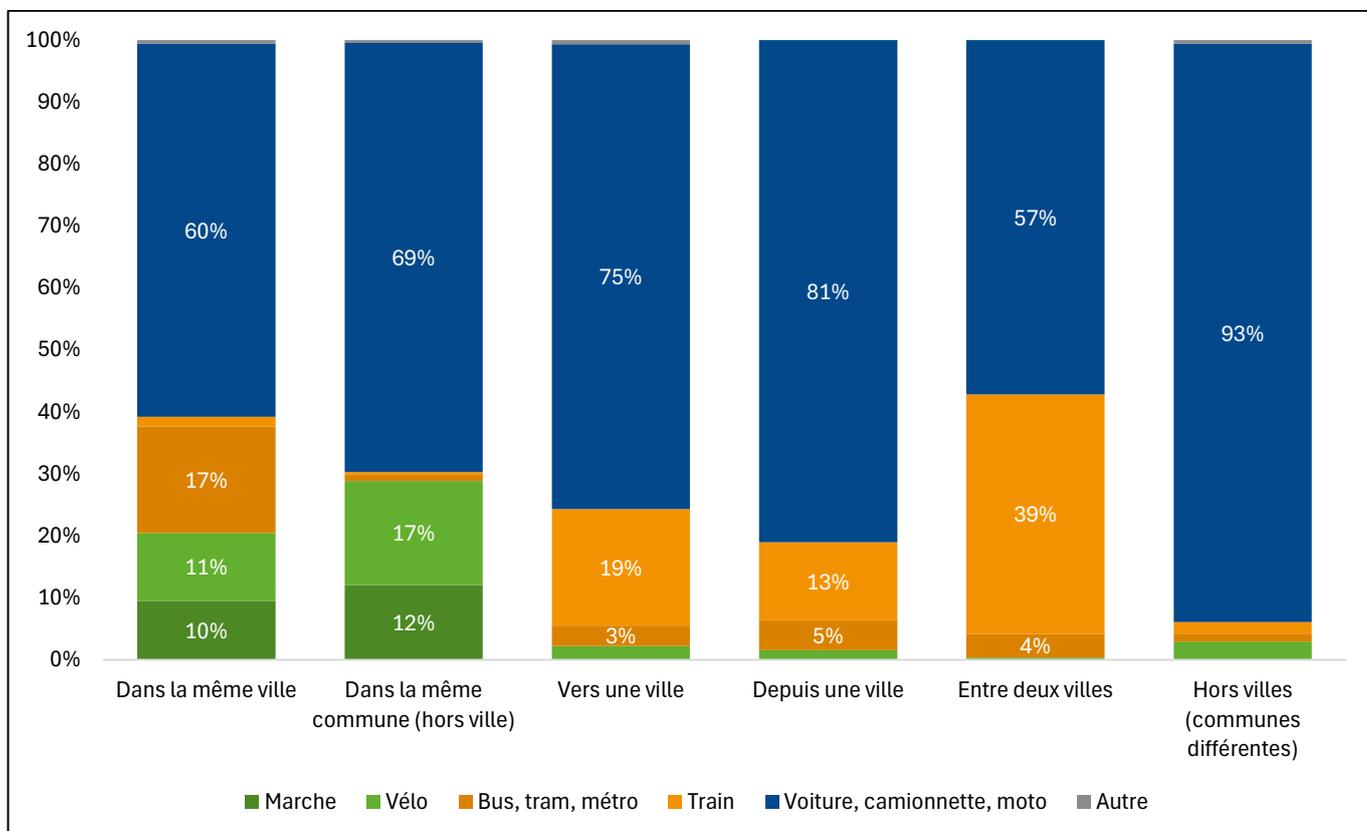


Figure 19 - Répartition modale en distance, par type de relation spatiale

## 9. Les modes de déplacement selon l'accessibilité en transport public

Se déplacer en transport public nécessite d'avoir une offre adéquate à proximité de son domicile et de son lieu de destination. Le SPF Mobilité et Transports a développé un score qui donne pour chaque lieu, une très bonne idée de son accessibilité en transport public (train, métro, tram et bus) en fonction de la proximité des gares et arrêts et de leur importance (fréquence et type de véhicule)<sup>9</sup>. Ces scores, agrégés au niveau communal sur 5 niveaux, peuvent être croisés avec les résultats de l'enquête.

Les figures 14 et 20 montrent ainsi l'importance primordiale de l'accessibilité en transport public dans le choix modal. Pour les personnes situées dans les zones les moins bien desservies, l'utilisation des transports en commun n'est pratiquement pas une option : ils sont utilisés dans moins de 3 % des cas. L'accessibilité de la destination est encore plus déterminante : seuls 1 % des déplacements vers une commune avec un score 1 (les moins accessibles) se font en transport public, contre 33 % pour un score 5 (les plus accessibles). Cette importance accrue de la destination s'explique par le recours à un mode personnel (généralement la voiture) pour rejoindre une gare ou un arrêt, alors que le choix modal pour le trajet de la gare à la destination finale est souvent très limité.

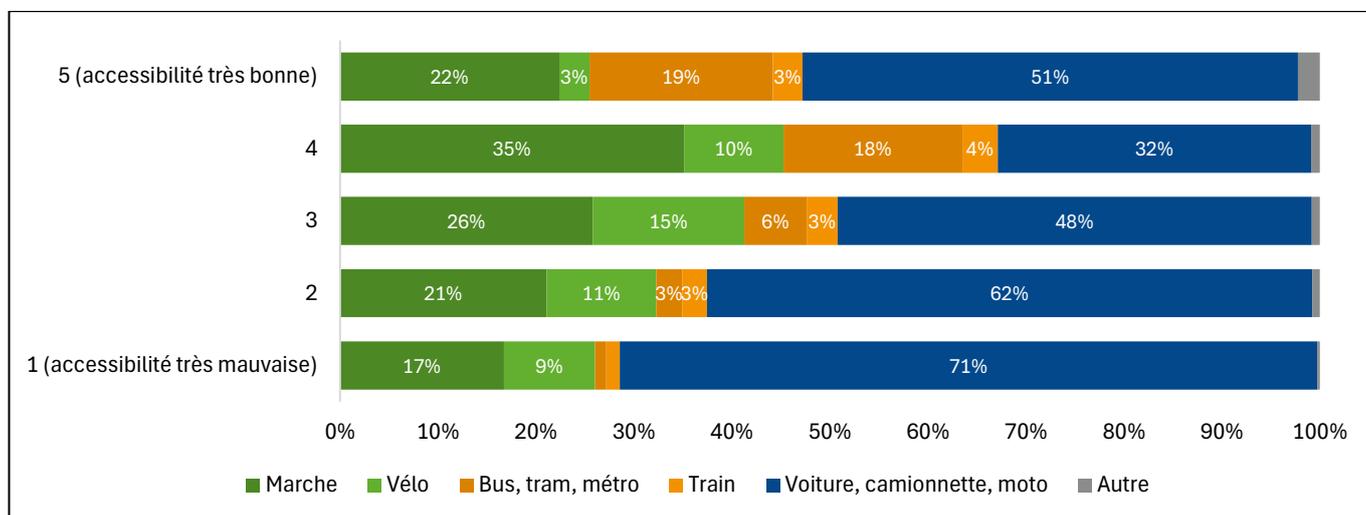


Figure 20 - Répartition modale en nombre de boucles de déplacements, par niveau d'accessibilité en transport public du lieu de domicile

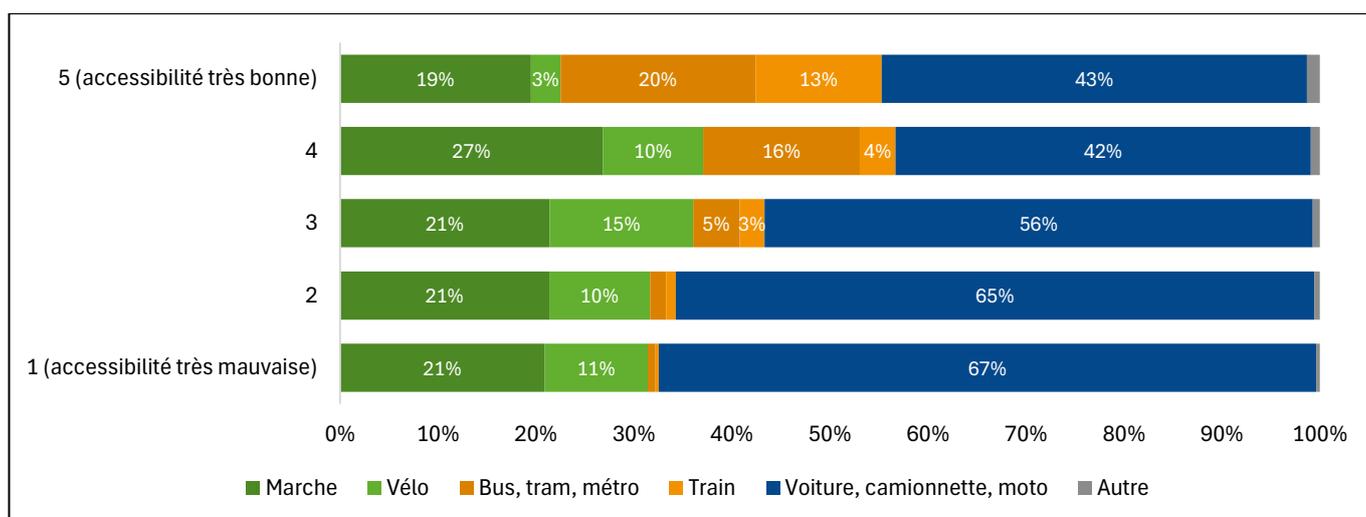


Figure 21 - Répartition modale en nombre de boucles de déplacements, par niveau d'accessibilité en transport public du lieu de destination

<sup>9</sup> <https://mobilit.belgium.be/fr/mobilite-durable/enquetes-et-resultats/autres-statistiques-de-mobilite/scores-daccessibilite-en>

## 10. Les types de vélos utilisés

L'utilisation du vélo électrique s'est largement développée ces dernières années en Belgique<sup>10</sup>. Elle dépasse désormais celle du vélo sans assistance électrique au niveau national.

Le vélo sans assistance électrique ne couvre ainsi plus que 36 % des kilomètres parcourus à vélo (figure 22). Parmi les 64 % restants, une petite partie (8 %) est effectuée par des speed pedelecs, dont l'assistance permet de rouler jusqu'à 45 km/h. Le vélo électrique domine plus largement chez les femmes (73 % des kilomètres) que chez les hommes (57 %). L'âge est un paramètre important. Les moins de 30 ans privilégient encore les vélos sans assistance, mais l'usage du vélo électrique augmente avec l'âge. Les speed pedelecs sont en revanche plus prisés par les 30-44 ans.

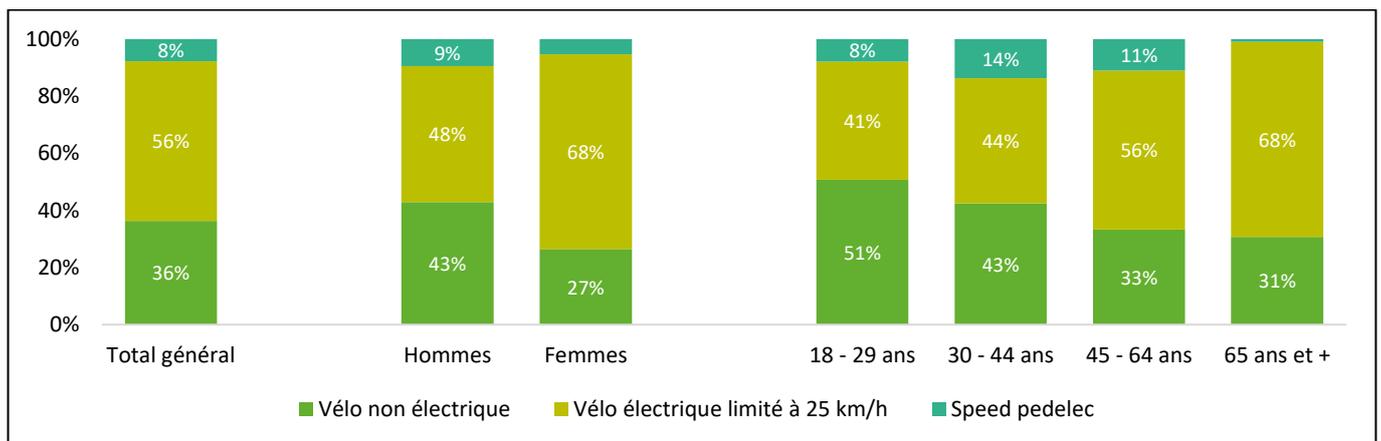


Figure 22 - Répartition des types de vélos utilisés en distance parcourue, selon le sexe et l'âge

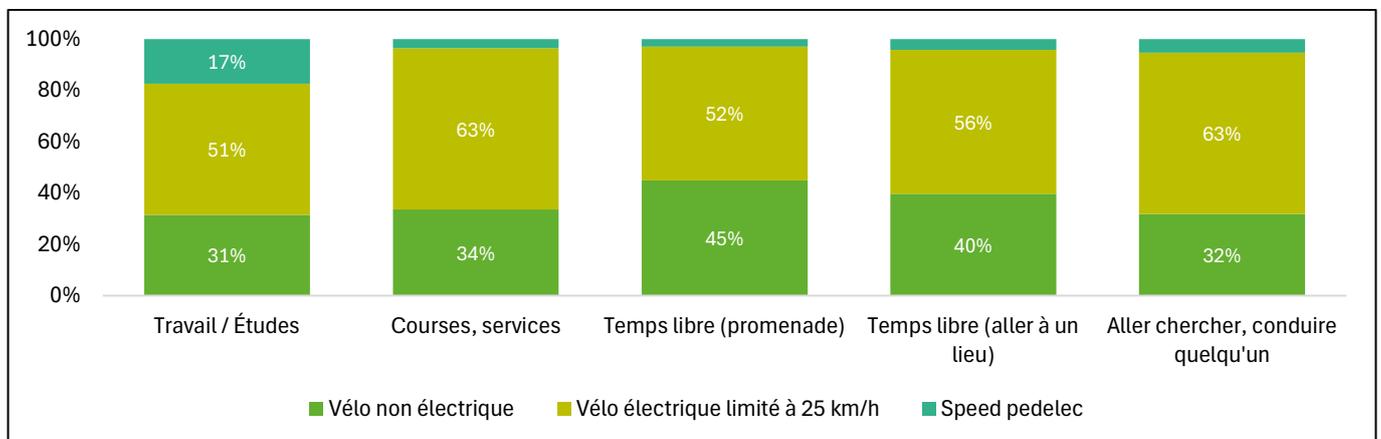


Figure 23 - Répartition des types de vélos utilisés en distance parcourue, selon le motif

L'assistance électrique facilite les trajets plus longs. À mesure que le niveau d'assistance augmente, les distances s'allongent et les durées augmentent.

	Toutes boucles		Toutes boucles hors promenades	
	Distance	Durée	Distance	Durée
Vélo non électrique	6 km	23 min	4 km	17 min
Vélo électrique limité à 25 km/h	8 km	33 min	5 km	21 min
Speed pedelec	13 km	42 min	10km	32 min

Tableau 3 – Distances et durées moyennes par boucle de déplacements, selon le type de vélo

<sup>10</sup> Voir notamment « Les modes de déplacement utilisés par les Belges en 2024 » (SPF Mobilité et Transports, 2025)

## 11. Les modes de déplacement utilisés vers et depuis une gare

Si on exclut le cas particulier de la marche, l'intermodalité, c'est-à-dire l'utilisation combinée de plusieurs modes pour le même déplacement, ne concerne qu'une faible part des déplacements, essentiellement quand on combine le train avec un autre mode. La figure 24 et la figure 25 illustrent les modes de déplacement utilisés respectivement pour se rendre à la gare depuis son domicile, et pour atteindre sa destination depuis la gare finale. Ces données ne sont produites qu'à partir d'un petit échantillon de déplacements (352 boucles de déplacements en train) et la marge d'erreur est donc élevée.

Dans un cas sur trois, le Belge rejoint la gare à pied, quelle que soit la Région. Le vélo s'ajoute à la marche, surtout en Flandre (28 % des déplacements, contre 19 % au niveau belge). La voiture est utilisée dans 28 % des cas, surtout par les Wallons (38 %).

La partie finale du trajet est quant à elle le plus souvent faite à pied (69 % des déplacements en train). Le vélo est encore utilisé dans 21 % des cas en Flandre, même si ça implique d'avoir un vélo personnel (éventuellement pliable) à disposition à la gare d'arrivée. Utiliser la voiture est l'option la plus difficile (4 %).

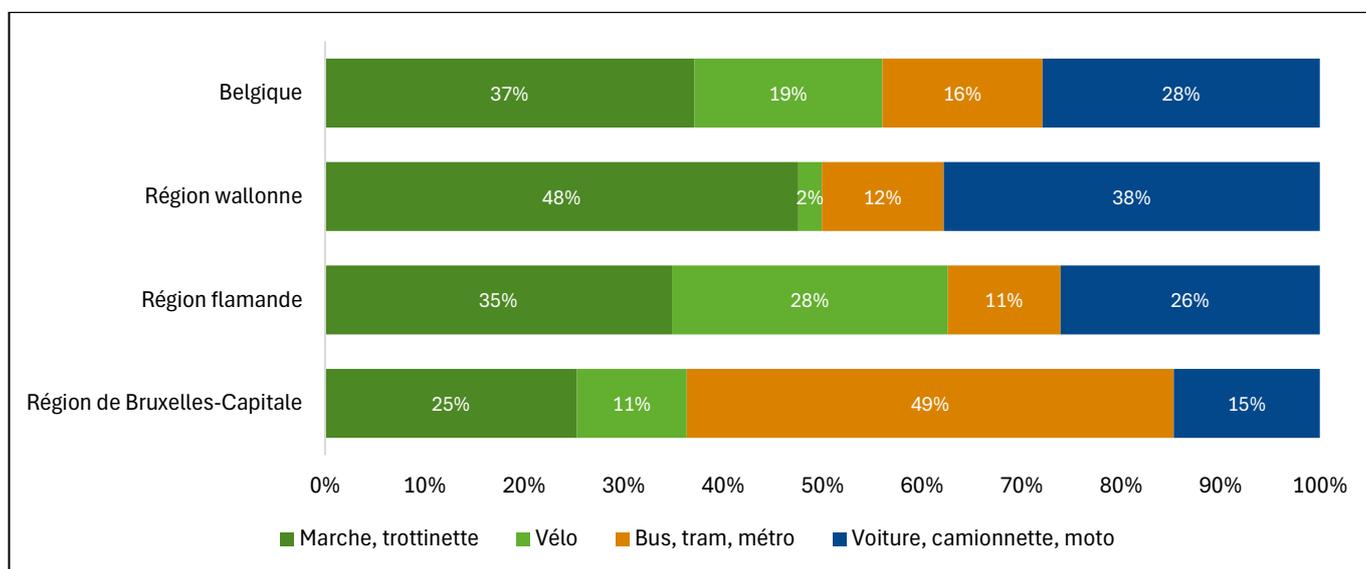


Figure 24 - Répartition modale des trajets entre le domicile et la gare de départ

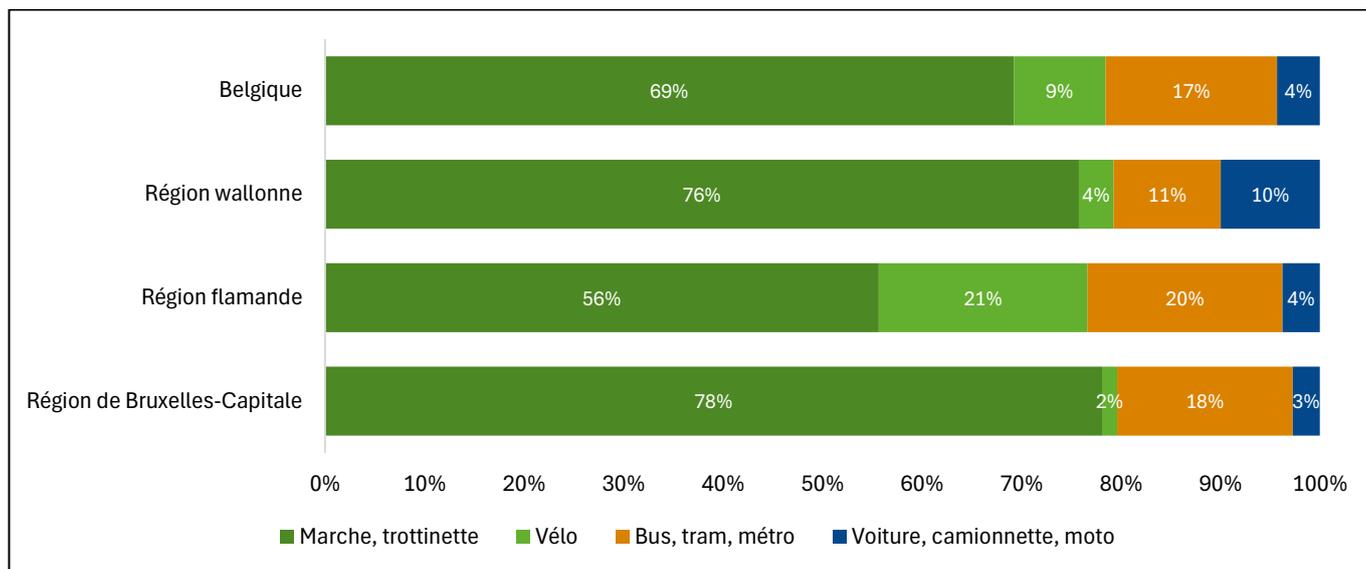


Figure 25 - Répartition modale des trajets entre la gare d'arrivée et la destination

## 12. Le taux d'occupation des voitures

Pour chaque boucle en voiture, le répondant précisait l'occupation du véhicule : seul ou non, conducteur ou passager. La figure 26 et la figure 27 montrent le lien étroit entre ce choix et le motif du déplacement. Les déplacements vers le travail ou le lieu d'étude se font très majoritairement seuls. Les trajets pour les services et courses se font à plusieurs dans 47 % des cas, et ceux de loisir dans 62 %.

On peut en déduire un taux d'occupation moyen par voiture. Le taux moyen d'occupation est de 1,19 pour l'ensemble des boucles, allant de 1,03 pour le travail à 1,37 pour le loisir. Les données sont ici présentées en nombre de boucles, les résultats étant pratiquement équivalents en distance. À noter que le taux d'occupation ainsi calculé ne prend en compte que les adultes, puisque les enfants ne sont pas interrogés dans cette enquête. Les résultats s'éloignent donc des statistiques habituelles qui prennent en compte les mineurs présents dans la voiture. L'inclusion des voyages en voiture à l'étranger, plus souvent effectués en groupe, ferait encore augmenter cet indicateur.

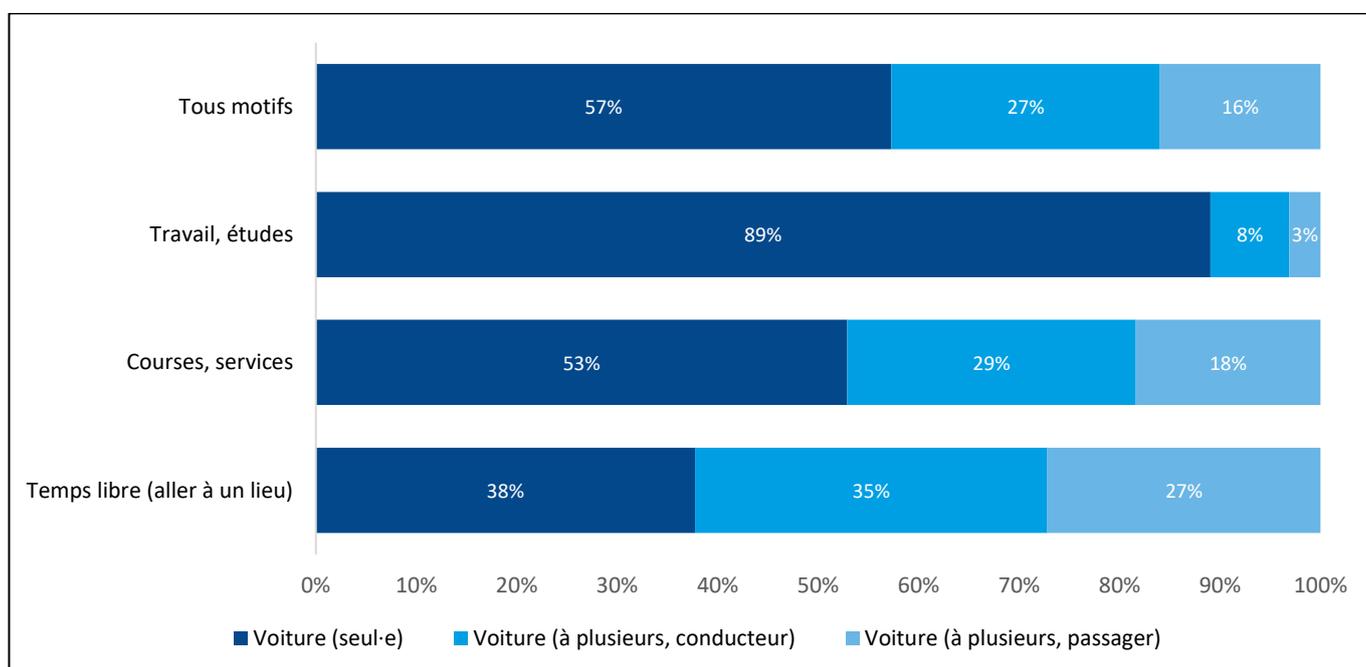


Figure 26 – Répartition des trajets en voiture selon le type d'occupation, par motif principal

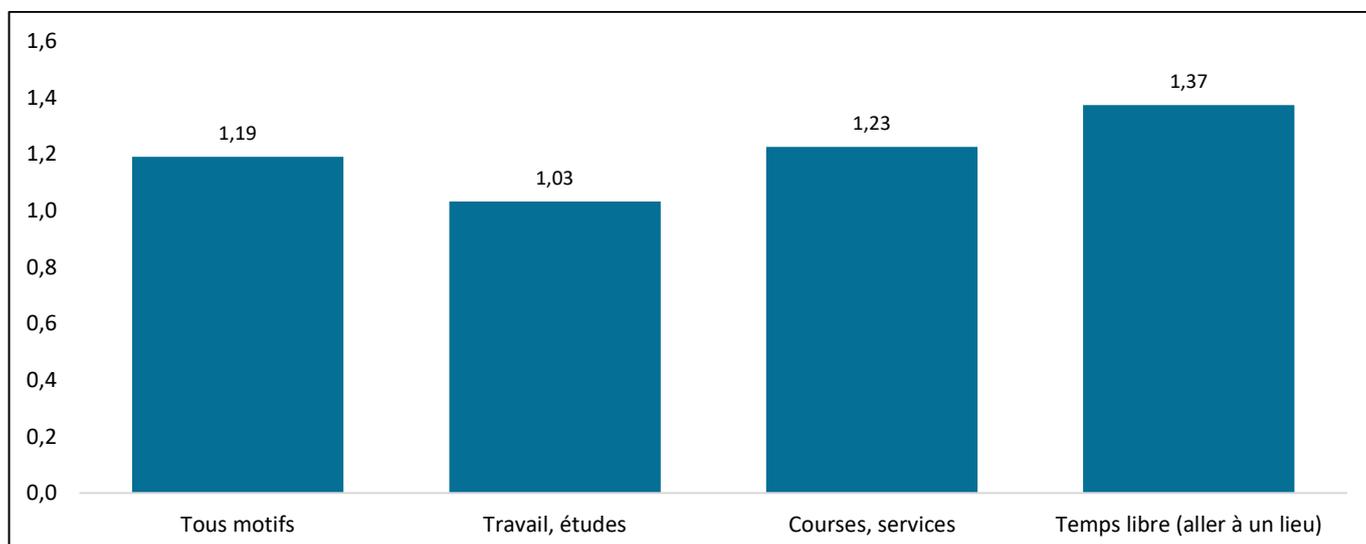


Figure 27 – Taux d'occupation des voitures, par motif principal (adultes)

## Comparaison avec l'Enquête sur les Comportements de Déplacement (OVG)

Les résultats de cette enquête peuvent être comparés avec d'autres sources de données. Celles-ci sont rares, vu la difficulté à recueillir des informations représentatives de l'ensemble des déplacements. La principale source de comparaison est l'Enquête sur les Comportements de Déplacement (OVG)<sup>11</sup> menées dans les régions flamande et bruxelloise. Le tableau 4 présente les résultats de l'OVG 7 menée en Flandre et à Bruxelles en 2023-2024 et les compare avec ceux de cette enquête nationale.

Les résultats en région flamande sont remarquablement proches entre les deux enquêtes, malgré les importantes différences méthodologiques. Seule la part de la marche diffère légèrement mais c'est un mode dont l'utilisation est difficile à mesurer précisément, quelle que soit la méthode d'enquête. Rappelons aussi que les distances sont estimées différemment et, pour l'enquête fédérale, reposent sur des hypothèses de vitesses moyennes. Les différences sont plus importantes chez les Bruxellois, ce qui peut s'expliquer par la taille plus réduite de l'échantillon fédéral (1229 contre 8203 Flamands) et par la difficulté à atteindre certaines catégories de la population bruxelloise.

Notons enfin que la proportion de personnes mobiles est légèrement plus élevée dans cette enquête que dans l'OVG, tant en Flandre (86 % contre 81 %) qu'à Bruxelles.

	Flandre		Bruxelles	
	EFM (adultes)	OVG 7 (2023-24)	EFM (adultes)	OVG 7 (2023-24)
Marche	3,0 %	1,8 %	5,6 %	5,2 %
Vélo	8,5 %	7,9 %	2,2 %	4,8 %
Bus, tram, ou métro	3,0 %	2,9 %	20,4 %	23,6 %
Train	8,8 %	8,3 %	8,3 %	12,2 %
Voiture, camionnette, moto	76,2 %	77,6 %	62,8 %	53,5 %
Autre	0,5 %	1,5 %	0,6 %	0,7 %

Tableau 4 – Comparaison de la répartition modale en distance entre l'enquête fédérale et l'OVG 7

<sup>11</sup> <https://www.vlaanderen.be/mobiliteit-en-openbare-werken/onderzoek-verplaatsingsgedrag-vlaanderen-ovg>

## Conclusions

---

Cette nouvelle enquête fédérale, effectuée de septembre 2024 à septembre 2025 auprès de 13 613 adultes, vise à étudier les déplacements quotidiens des personnes résidant en Belgique dans la lignée des enquêtes nationales menées ponctuellement depuis 1999. Les résultats confirment l'importance de la mobilité dans le quotidien des Belges puisque 85 % des personnes interrogées s'étaient déplacées le jour de référence, pour 3,4 déplacements par jour en moyenne.

L'enquête étudie la mobilité principalement sous l'angle de la distance parcourue, mais aussi des boucles de déplacements, c'est-à-dire les ensembles de déplacements allant du départ du domicile jusqu'à son retour.

- 1) La voiture est de très loin le mode le plus utilisé par les Belges. Elle est le mode de déplacement principal pour 60 % des boucles de déplacements, et couvre 78 % des distances. Cette part est globalement stable depuis 25 ans, malgré la progression du vélo.
- 2) Les modes actifs, marche et vélo, sont souvent choisis pour se déplacer (respectivement 22 % et 11 % des boucles de déplacement) et totalisent 8 % des kilomètres. Ce sont les modes les plus utilisés pour les déplacements de moins de cinq kilomètres, avant de laisser peu à peu la place à la voiture et au transport public. Ils représentent dès lors une part importante des kilomètres parcourus pour les déplacements restant dans la même ville ou commune : 20 % dans les villes, et 29 % dans les communes moins denses.
- 3) L'utilisation du vélo électrique s'est largement développée ces dernières années en Belgique. Elle dépasse désormais celle du vélo sans assistance électrique au niveau national. Le vélo sans assistance électrique ne couvre ainsi plus que 36 % des kilomètres parcourus à vélo. Parmi les 64 % restants, une petite partie (8 %) est effectuée par des speed pedelecs, dont l'assistance permet de rouler jusqu'à 45 km/h.
- 4) Les transports publics sont choisis comme mode principal pour 7 % des boucles de déplacements et couvrent 13 % des kilomètres parcourus. Le train est surtout utilisé pour les longues distances. Il n'est le mode principal que pour 2 % des boucles, mais représente 9 % des kilomètres. L'accessibilité aux transports publics joue un rôle majeur dans ces résultats.
- 5) Les habitudes de déplacement ne sont pas les mêmes sur tout le territoire. La différence la plus importante concerne le vélo : sa part dans les distances parcourues est de 8 % chez les Flamands contre moins de 1 % chez les Wallons. Les Bruxellois, comme les habitants des autres grandes villes du pays, ont une mobilité bien plus marquée par l'utilisation des transports en commun (20 % des kilomètres parcourus par les Bruxellois le sont en métro, tram ou bus) et de la marche (6 %).



SERVICE PUBLIC FÉDÉRAL  
MOBILITÉ ET TRANSPORTS

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

