

BELDAM, deuxième enquête nationale sur la mobilité des Belges : participation de l'IWEPS

Julien Juprelle, IWEPS

La mobilité est un sujet d'actualité et un enjeu majeur pour un développement durable. Tout niveau de pouvoir, tout individu est amené à s'interroger sur la et sa « mobilité » actuelle et future. La mobilité, ici des personnes, résulte du choix d'individus face à l'éclatement de leurs sphères de vie et reste en soi un enjeu sociétal.

La présente brève fournit d'abord un aperçu des différentes démarches menées en vue de mieux connaître les habitudes de mobilité des personnes résidant en Wallonie, à savoir les enquêtes de mobilité, avec notamment quelques résultats de l'enquête régionale de 2004. Ensuite, un focus particulier est proposé sur la deuxième enquête nationale sur la mobilité des belges (BELDAM), en cours actuellement. Différents éléments seront proposés afin de donner une présentation des objectifs, de la méthodologie utilisée ainsi qu'une description de la participation de l'IWEPS à l'enquête BELDAM et de sa possible interpénétration avec les autres travaux de l'institut.

INTRODUCTION ET CONTEXTE

Le secteur des transports est au cœur des préoccupations en matière de développement durable et, notamment, de par son rôle critique au niveau des problèmes de pollution, de santé publique, de consommation d'énergie et d'autres ressources non renouvelables ; il représente, par exemple en 2008, 21% des émissions de GES émises en Wallonie (avec une évolution « dommageable » de +43% par rapport à 1990) ou encore 36,6% de la consommation finale d'énergie (IWEPS 2010).

Si on s'intéresse au transport de personnes, on s'aperçoit qu'être « mobile » est devenu une nécessité pour chaque individu, vu la complexification des chaînes de déplacements, et ne pas l'être peut entraîner in fine sa marginalisation. Un ménage wallon, qui consacre environ 17% de son budget au transport (2008), est de plus en plus amené à réfléchir à l'impact de ses choix et comportements, d'abord au vu des conséquences sur son portefeuille, et ensuite dans le cadre plus général des défis climatiques et énergétiques ; il devra assez rapidement trouver de nouvelles réponses à plusieurs questions, à savoir : comment vais-je me déplacer demain, quel est le choix le plus pertinent pour la localisation de mon domicile, me permet-elle un accès aisé aux services de base, à un réseau ou moyen de transport alternatif à la voiture, etc.

DEUX SOURCES DE DONNÉES INTÉRESSANTES

Il existe deux sources importantes de données caractérisant la mobilité des personnes, à savoir les enquêtes de mobilité (fédérales et régionales) et les recensements de l'INS (le dernier étant l'enquête socioéconomique de 2001) ; en 2011, l'exercice ne sera plus reproduit en tant que tel (voir encart ci-dessous). Les recensements classiques n'envisagent cependant la mobilité que sous l'angle restreint des trajets domicile-travail et domicile-école, mais, au contraire de la plupart des enquêtes, ils sont les seuls instruments qui permettent d'atteindre une précision et une dimension spatiale élevée, autorisant les chercheurs à « calibrer » les enquêtes et à lier les données générales de mobilité avec les autres variables du recensement attachées à chaque individu.

Les enquêtes de mobilité ou de déplacements des ménages sont, pour les instituts de recherche et les gestionnaires, le seul instrument qui permette de constituer une base de données pouvant alimenter les réflexions dans les domaines de la sociologie des transports et de la mobilité (principalement pour une meilleure compréhension du « chaînage » des déplacements), ou encore de nourrir les études en vue de mener une réelle politique de mobilité et d'en assurer son suivi.

En décembre 2009 a débuté la seconde enquête nationale sur la mobilité des belges, dénommée BELDAM (Belgium Daily Mobility). Elle fait suite, dix ans plus tard, à MOBEL, première enquête nationale dans le domaine.

L'enquête MOBEL s'est déroulée entre décembre 1998 et novembre 1999. Elle était financée par les Services Fédéraux des Affaires Scientifiques, Techniques et Culturelles (SSTC), dans le cadre du programme Mobilité Durable, par la Région de Bruxelles-Capitale et par la Région wallonne (SSTC 2001). Le consortium en charge du projet était constitué du Groupe de recherche sur les transports (GRT) des Facultés Notre Dame de la Paix, du Langzaam Verkeer, de l'Institut Wallon, de l'Institut National de Statistiques belge (INS), de l'Universitaire Instelling Antwerpen (UIA) et du bureau d'études Dimarso pour la réalisation des contacts. L'échantillon représentatif de la population, ayant répondu aux questionnaires (ménage et individuel), a été construit et tiré¹ du Registre National par l'Institut National de Statistique (INS) et se présentait comme suit :

Tableau 1 : Nombre de ménages et individus ayant répondu aux questionnaires durant l'enquête MOBEL

	Ménages	Individus
Bruxelles	933	1 855
Flandre	932	2 294
Wallonie	1 199	2 888
Belgique	3 064	7 037

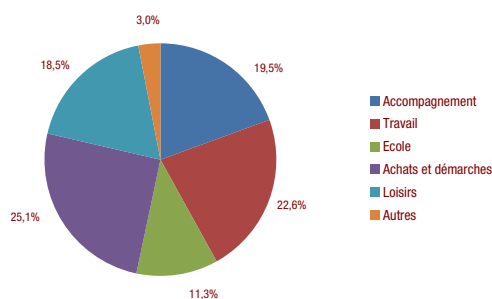
¹ Par tirage aléatoire simple dans chaque strate.

Durant la dernière décennie, les régions flamande et wallonne ont également réalisé des enquêtes de mobilité, limitées cette fois à leur territoire respectif. Il s'agit, du côté flamand, des OVG (Onderzoek Verplaatsingsgedrag, OVG1, 2 et 3 de 2008, OVG4 à finaliser en 2013) et des ERMM (Enquête régionale sur la mobilité des ménages wallons, 2002 et 2004) du côté wallon.

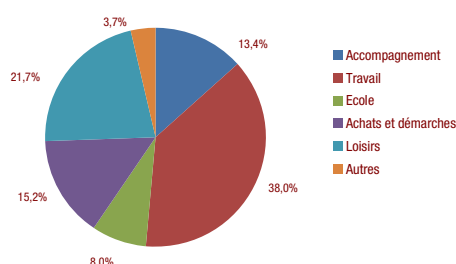
Les deux enquêtes ERMM successives, qui avaient pour but principal de cerner le comportement de la population wallonne en matière de déplacements, ont été menées, respectivement en 2002 et en 2004, sur la base d'un financement du Ministère wallon de l'Équipement et des Transports (MET) et de l'Observatoire wallon de la Mobilité (IWEPS). La première enquête comportait un échantillon, fourni par l'INS, de 1 100 ménages répartis sur l'ensemble de la Wallonie, et plusieurs échantillons sous-régionaux : 1 100 ménages respectivement dans les bassins d'emploi de Liège, du Brabant Ouest et du Brabant Est, et sur l'arrondissement de Liège et un supplément de 400 ménages en province de Brabant wallon. La deuxième enquête, quant à elle, portait sur un seul échantillon de 3 300 ménages répartis sur l'ensemble de la Wallonie, en voici quelques résultats importants :

- La moyenne générale du nombre de déplacements par personne et par jour est de 2,5 dans l'enquête de 2004. Les chiffres sont sensiblement les mêmes dans les enquêtes 2002 : 2,58 déplacements pour l'échantillon Wallonie, 2,71 pour le Brabant wallon et 2,54 pour l'arrondissement de Liège ;
- Les répartitions des déplacements par motifs et par distances parcourues sont représentées dans les deux graphiques suivants :

Wallonie 2004 - Nombre de déplacements par motifs
(jour ouvrable scolaire)
(Source IWEPS - ERMM 2004)



Wallonie 2004 - Distances parcourues par motifs
(jour ouvrable scolaire)
(Source IWEPS - ERMM 2004)



PRINCIPALES PARTICULARITÉS ET CARACTÉRISTIQUES DE L'ENQUÊTE BELDAM

Le projet BELDAM s'inscrit dans le cadre du programme AGORA du Service Public Fédéral de Programmation Politique scientifique (PSF) destiné à soutenir la constitution, l'amélioration ou la valorisation des données socio-économiques détenues par les institutions publiques fédérales.

Le projet consiste à réaliser une enquête relative à la mobilité quotidienne des belges, à l'instar de ce qui a été réalisé en 1999 (MOBEL). Il s'inscrit dans un accord entre le Service Public Fédéral Mobilité et Transport (SPF M&T) et la PSF ; le SPF M&T tente, via cette enquête et vu la disparition des recensements traditionnels, de disposer de statistiques récentes sur la mobilité en Belgique afin d'appuyer sa politique des transports².

Plus concrètement, le volet scientifique est à charge de la PSF, la réalisation de l'enquête en sous-traitance est gérée par le SPF M&T. La méthodologie d'enquête et l'exploitation des résultats ont été confiées à un consortium d'instituts de recherches conduit par le GRT (Facultés universitaires Notre-Dame de la Paix à Namur) en collaboration avec l'IMOB (Université d'Hasselt) et le CES (Facultés universitaires Saint-Louis).

Dans le projet initial porté par le fédéral, le choix s'est porté sur un échantillon minimum de 2 600 enquêtes ménages validées à réaliser sur l'ensemble du territoire belge, réparti proportionnellement à la taille de la population et au nombre de ménages par région et province. En d'autres termes, les 2 600 ménages à interroger se décomposent en 523 pour la Région bruxelloise, 1180 pour la Région flamande et 897 pour la Wallonie. Avec cependant une particularité de la présente enquête qui est, dans un souci de comparabilité entre méthodes de sondage, de prévoir un sous échantillon de ménages à interroger en face à face limité à la Région bruxelloise (200 ménages), et quatre importantes agglomérations urbaines belges que sont Anvers, Gand, Liège et Charleroi (100 ménages dans chaque agglomération), le restant l'étant en méthode mixte (envoi postal et contact téléphonique), les deux méthodes utilisant un même questionnaire par ménage et par individu.

Faisant suite à la demande du SPF M&T, de nombreux partenaires ont accepté de cofinancer l'enquête afin de renforcer l'échantillon sur leur territoire ou en vue d'avoir davantage de réponses à des questions plus spécifiques et propres à leurs activités. Voici la liste des partenaires : la SNCB, la Région de Bruxelles-Capitale et la STIB, l'IWEPS ainsi que la province du Luxembourg en partenariat avec le TEC Namur-Luxembourg. Ce partenariat a permis d'obtenir un échantillon total minimum de 7 818 ménages belges à sonder (3 783 wallons) dont 2 700 par la méthode du face à face (1 800 en Wallonie).

Les ménages sont contactés entre le 1^{er} décembre 2009 et le 31 décembre 2010. Les premiers résultats devraient être disponibles pour la fin de l'année 2011 dans le cadre de l'étude de la PSF.

² Dossier PSF-SPFMT-IWEPS-SNCB en lien avec la conférence de presse BELDAM du 23 décembre 2009.

La collecte de données statistiques couvre l'ensemble du pays et traitera, à l'aide de questionnaires pour l'ensemble du ménage et par individu, d'aspects très divers tels que la description du ménage, du logement et de l'équipement en matière de transport (taux de motorisation...); il sera également possible d'analyser les déterminants socio-économiques des déplacements quotidiens, de la répartition de ceux-ci dans le temps, par motifs ou par classes de distance, par mode, ainsi que de déterminer des stratégies de mobilité, individuelles ou collectives, via la description des chaînes de déplacement liées aux activités pour un jour de référence, etc.

Tableau 2 : Répartition de l'échantillon par région et par méthode de sondage de l'enquête BELDAM

	Echantillon (estimation par rapport au nombre de ménages)				
	Fédéral	Partenaires	Total	Méthode mixte	Méthode face à face
Belgique	2 600	5 218	7 818	5 118	2 700
Bruxelles	523	1 700	2 223	1 523	700
Flandre	1 180	632	1 812	1 612	200
Wallonie	897	2 886	3 783	1 983	1 800

POURQUOI ET COMMENT L'IWEPS PARTICIPE À L'ENQUÊTE BELDAM

Tout d'abord, rappelons que l'Institut Wallon de l'Evaluation, de la Prospective et de la Statistique (IWEPS), organisme d'intérêt public, créé par décret du Gouvernement wallon du 18 décembre 2003, est une institution publique wallonne d'aide à la décision qui a pour finalité de mettre à disposition des décideurs wallons, des partenaires de la Wallonie et des citoyens, des informations allant de la simple présentation de statistiques ou d'indicateurs, à la réalisation d'études et d'analyses, voire à la réalisation d'exercices d'évaluation et de prospective. Sa participation au projet BELDAM permettra de disposer de nouvelles statistiques régionales sur les comportements de mobilité et sur leur évolution, contribuant ainsi au développement et au renforcement de la statistique régionale en la matière.

Le projet BELDAM sera la seule étude à court terme portant sur tous les aspects de la mobilité des personnes et concernant l'ensemble des Belges³. En outre, elle permettra de mettre en évidence les changements de comportement dans la mobilité des belges par région et entre régions ainsi que d'évaluer l'impact possible des politiques de mobilité.

La méthodologie de BELDAM est similaire aux enquêtes précédentes (fédérales et régionales); cela autorise la comparaison entre les résultats obtenus et ceux issus de l'enquête MOBEL ou des enquêtes régionales wallonnes (ERMM⁴ 2002 et 2004). Ces informations sont d'autant plus importantes vu la disparition du recensement en 2011.

³ L'enquête socio-économique de 2001 de l'INS, envisageait la mobilité sous l'angle restreint des trajets domicile-travail et domicile-école.

⁴ Enquête Régionale sur la Mobilité des Ménages réalisée par la Région wallonne et par l'Observatoire wallon de la Mobilité.

Le partenariat entre l'IWEPS et le SPF M&T permet de plus à la Wallonie d'élargir les perspectives de la troisième enquête mobilité qu'elle prévoyait de réaliser sur son territoire.

La participation de l'IWEPS, complémentaire à celle des autres partenaires et tenue par les modalités du marché public liant le SPF M&T à l'adjudicataire, assurera une meilleure représentativité régionale des résultats obtenus, via l'accroissement de l'échantillon des personnes à interroger en Région wallonne. L'échantillon initial pour la Wallonie, toutes méthodes confondues était de 897 ménages; après l'apport des partenaires, il s'élève à 3 783 ménages, dont 1 800 à sonder par la méthode du face à face. 1 600 sont financées par l'IWEPS et l'ensemble des enquêtes en face à face sont exclusivement menées dans les agglomérations urbaines, à savoir la région urbaine de Bruxelles située en Région wallonne et les régions urbaines de Charleroi et de Liège, régions urbaines conformément à la définition de Van Hecke (Van Hecke et al., 2009).

La répartition de ces 1 600 enquêtes entre ces trois zones se fera de manière à obtenir un échantillon minimum d'enquêtes ménages validées fixé, respectivement à 600 pour la zone urbaine de Bruxelles située en Wallonie, à 500⁵ pour celle de Charleroi et à 500 pour celle de Liège et in fine à renforcer le recueil d'informations dans les grandes agglomérations.

Sur la base des expériences antérieures, le sondage par la méthode du face à face a été privilégié et ce pour plusieurs motifs; la méthode en face à face permet d'obtenir un taux et une qualité de réponses meilleurs ainsi que de réduire le biais social lié à une « auto-administration » des questionnaires un peu trop conséquent pour certaines catégories d'individus.

PERSPECTIVES ATTENDUES POUR LA WALLONIE ET UTILISATION DES RÉSULTATS DE L'ENQUÊTE BELDAM DANS LE CADRE DES ACTIVITÉS DE L'IWEPS

Les informations recueillies dans le cadre de l'enquête de mobilité BELDAM seront utiles en tant qu'élément complémentaire aux différents travaux en cours au sein de l'IWEPS et plus particulièrement à ceux de la Direction « Population, Mobilité et Développement Territorial » (DPDTM⁶), représentant de l'IWEPS dans le présent projet.

Les thématiques abordées au sein de la DPDTM (population, développement territorial, mobilité, environnement, énergie, développement durable) donnent lieu à des projets étroitement connectés et la mise en parallèle et confrontation de diverses statistiques. Citons notamment les différents travaux en cours: l'étude pour le développement d'un outil traitant des perspectives de population (ménage) au niveau communal, les travaux de l'observatoire du développement territorial (indicateurs de développement territorial, plan de secteurs durables, bassins de vie...), ainsi que ceux touchant à la mobilité (diagnostic mobilité en Wallonie, profil d'accessibilité des lieux...), l'examen de l'évolution des comportements de mobilité sur dix ans au niveau national et également au sein d'une agglomération (différenciation entre urbain, périurbain, etc.) ainsi que des analyses dérivées en lien avec le budget des ménages consacré au transport en fonction de la

⁵ Qui s'ajoute aux 100 déjà prévus, idem pour Liège.

⁶ Dont l'observatoire de la mobilité intégré à l'IWEPS au 1^{er} janvier 2004.

localisation résidentielle (notamment au sein d'une agglomération) et aussi en lien avec les défis climatiques et énergétiques.

Ces données rentrent également dans le champ d'études d'autres disciplines de l'WEPS : l'intégration des « navettes » dans les modèles économiques, les impacts en matière d'inclusion sociale, la prospective, etc.

C'est donc avec un certain intérêt que sont attendus les résultats de l'enquête BELDAM, prévus pour la fin 2011.

L'IMPACT DE LA DISPARITION DU RECENSEMENT CLASSIQUE⁷ : NOTAMMENT, LA PERTE D'INFORMATIONS SUR LA MOBILITÉ

Depuis 1846, la Belgique a organisé, avec une périodicité décennale relativement régulière, 16 recensements généraux de la population et des logements. Avec les années, le recensement a étendu sa portée pour constituer un utile relevé d'ordre social, économique et démographique⁸. Jugé trop onéreux et lourd à mettre en œuvre, il sera dorénavant remplacé par une utilisation des bases de données administratives existantes ce qui aura pour conséquence, une perte d'information dans certains thèmes comme la mobilité, le logement, ...

Concrètement, les recensements classiques fournissent notamment des données en lien avec les motifs de déplacements école et travail ; ces données sont importantes car le plus souvent, ils représentent l'élément principal et structurant de la chaîne de déplacements des individus. La part des motifs travail/école va en diminuant parmi tous les motifs de déplacements ; cependant, la durée et les distances parcourues lors de ces déplacements restent très importantes et ce de manière régulière.

Les données recueillies par les recensements permettent également une analyse spatiale des déplacements beaucoup plus fine avec un degré de désagrégation jusqu'au secteur statistique ; ce qui n'est pas/plus possible au travers d'autres enquêtes. Ces données peuvent également être utiles pour le fonctionnement et le dimensionnement des infrastructures de transport, notamment aux heures de pointe.

En outre, le recensement, ou à tout le moins une enquête très large, est le seul outil qui rende possible les différenciations spatiales intra-régionales, intra-urbaines ou intra-communales (IRES 2009).

Le recensement peut donc être vu comme un complément idéal aux informations recueillies par les enquêtes de mobilités nationale ou régionale, au niveau des chaînes de déplacements.

De plus, les données collectées lors des différents recensements permettent la comparaison sur plusieurs décennies et ces données sont utilisées dans de nombreux

outils ou modèles développés par les universités et/ou les bureaux d'études.

Aucune enquête de mobilité ne permettra jamais d'atteindre la précision et la dimension spatiale d'un recensement classique qui nous autorise, en outre, de calibrer ou cadrer les enquêtes voire de lier les données générales de mobilité avec les autres variables du recensement.

L'utilisation des données administratives ou d'autres sources ne nous apporte pas forcément les mêmes informations ou possibilités, en voici trois exemples :

- même si les données ONSS⁹ – Banque carrefour de la sécurité sociale pour les travailleurs salariés sont sensés donner le lieu de travail par siège d'exploitation et par établissement, nous savons bien qu'à l'heure actuelle, elles ne sont pas complètes, sans parler ici de la problématique des travailleurs intérimaires, du secteur du nettoyage et du secteur de la construction pour lesquels le lieu de travail exact (« le chantier ») n'est pas connu de l'ONSS. Par ailleurs, pour les indépendants, les données INASTI¹⁰ ne permettent pas de distinguer le lieu de travail et le lieu de domicile. Ces deux solutions ne nous donnent de toute façon aucune information sur les modes de transport.

- les informations concernant les déplacements de la population scolaire ne sont pas, à l'heure actuelle, accessibles en Communauté française.

- les données du diagnostic fédéral des déplacements domicile-travail, qui doit être réalisé tous les trois ans dans toutes les entreprises et institutions publiques de plus 100 travailleurs (ainsi que pour chaque unité d'au moins 30 travailleurs) ne fournissent pas d'information pour l'ensemble des travailleurs, et ne rencontrent pas totalement la réalité wallonne qui se caractérise plutôt par un important réseau de PME...

BIBLIOGRAPHIE

IWEPS (2004), Diagnostic de la mobilité en Wallonie, Observatoire wallon de la mobilité, document non publié, octobre 2004.

IWEPS (2007), Analyse des données des enquêtes régionales sur la mobilité des ménages 2002 et 2004, document non publié.

IWEPS (2010), Les chiffres-clés de la Wallonie, n°11, décembre 2010.

IRES (2009), Le recensement de la Population : un requiem ?, Regards économiques, numéro 67, mars 2009.

Politique Scientifique Fédérale, Programme AGORA, Fiche projet BELDAM, <http://www.belspo.be/belspo/fedra/proj.asp?l=fr&COD=AG/JJ/150>

SSTC (2001). Enquête nationale sur la mobilité des ménages, réalisation et résultats. Rapport final. avril 2001

Van Hecke E., Halleux JM., Decroly J.-M., Mérenne-Shoumacker B., 2009. Noyaux d'habitat et Régions urbaines dans une Belgique urbanisée, Bruxelles : SPF Economie, P.M.E., Classes moyennes et Energie, Enquête socio-économique 2001, Monographie n°9

⁷ Certains éléments sont extraits de la fiche mobilité du dossier de l'IWEPS sur le recensement présenté au Conseil Supérieur de Statistiques.

⁸ Plus d'information sur le site de la DGSIE : <http://statbel.fgov.be/fr/statistiques/chiffres/population/recensement/index.jsp>

⁹ Office National de Sécurité Sociale

¹⁰ Institut National d'Assurances Sociales pour Travailleurs Indépendants