

Enquête de mobilité auprès des ménages wallons

77%

des déplacements des ménages wallons s'effectuent par la route dont 71 % en voiture, 5 % en bus TEC et 1 % à moto

Comparaison de la répartition des déplacements par mode principal (un jour moyen) en 2010 (en pourcentage)

	Flamands	Wallons	Bruxellois	Belgique
Voit. cond.	48%	52%	28%	48%
Voit. pass.	17%	19%	10%	17%
Taxi	0%	0%	0%	0%
Marche	13%	18%	32%	16%
Moto	1%	1%	1%	1%
Vélo	13%	1%	3%	8%
Train	3%	3%	2%	3%
Tram	1%	0%	8%	1%
Métro	0%	0%	9%	1%
Bus Delijn	3%	0%	1%	2%
Bus STIB	0%	0%	6%	1%
Bus TEC	0%	5%	0%	1%
Autre	1%	1%	1%	0%
Base	10 278	18 133	8 661	37 072

Sources : Beldam 2010 ; IWEPS

Dans l'attente des données des deux enquêtes de mobilité de l'IWEPS à venir, la dernière enquête (Beldam 2010) auprès des Belges nous indique :

- un léger tassement dans le nombre de déplacements effectués par les résidents wallons mobiles (soit 3,2 déplacements par jour cf. la rubrique « limites »), comparativement aux autres régions belges et à la première enquête MOBEL (1999).
- globalement, une certaine stabilité pour ce qui touche à la répartition des déplacements par mode principal, comparativement aux dernières enquêtes de mobilité, à savoir : la persistance de la prédominance de la voiture, le recul dans l'utilisation de la voiture en tant que passager et la progression de la marche et du bus entre 1999 et 2010.
- des différences régionales au niveau du mode principal de transport privilégié subsistent, et un résultat contrasté peut également être relevé dans les focus intra-Wallonie permis par l'enquête. Ainsi, dans la région urbaine de Liège, la part de la voiture dans les déplacements totaux quotidiens n'atteint que 66 %, et celle du bus atteint par contre 13 %. Dans le Brabant wallon, la part de la voiture reste importante (environ 69 %), mais la proximité de Bruxelles induit une proportion relativement importante de déplacements en train (plus d'un quart des déplacements entrants et sortants de Bruxelles).
- qu'au niveau des déplacements vers l'école et le travail, la voiture est également le mode le plus utilisé puisque plus de la moitié des déplacements se fait principalement par ce mode de transport (66 % en Wallonie) ;

Selon le dernier « Diagnostic fédéral des déplacements domicile-travail » de 2014, le covoiturage apparaît comme une alternative intéressante pour 3,4 % des personnes travaillant en Wallonie face à l'usage seul ou en famille de la voiture qui demeure dominant (81,7 %). Quant au transport public, on obtient les chiffres de 4 % pour les TEC et 5 % pour le train.

Enquête de mobilité auprès des ménages wallons

Répartition des déplacements par motifs (par jour moyen) en 2010 (en pourcentage)

	Flamands	Wallons	Bruxellois	Belgique
Déposer/chercher qqn	8%	9%	7%	8%
Aller à la maison	41%	39%	39%	40%
Aller travailler	11%	12%	12%	12%
Pour le travail	2%	2%	2%	2%
Ecole (suivre un cours)	5%	6%	6%	5%
Prendre un repas à l'extérieur	1%	2%	3%	2%
Achats (courses, shopping)	12%	11%	12%	12%
Services (médecin, banque,...)	3%	3%	3%	3%
Rendre visite (famille, amis)	7%	7%	6%	7%
Promenade, faire un tour	2%	3%	3%	2%
Loisirs, sports, culture	6%	4%	5%	5%
Autre	2%	3%	3%	2%
Base	10 642	18 430	8 762	37 654

Sources : Beldam 2010 ; Calculs : IWEPS

Les raisons pour lesquelles les individus se déplacent sont assez similaires dans les différentes régions du pays et restent assez stables dans les dernières enquêtes pour la Wallonie. Notons que, quand bien même les déplacements pour des motifs liés à l'école et au travail diminuent en importance, ils représentent l'élément principal et structurant de la chaîne de déplacements des individus par leur durée, par les distances parcourues et, enfin, par leur récurrence. De l'enquête BELDAM, il ressort également que la distance moyenne par jour moyen d'un déplacement effectué par un wallon est de 13,4 km (42,9 km par jour). Si l'on examine la contribution de chacun des différents modes aux distances parcourues à travers les dernières enquêtes, la prédominance de la voiture s'en trouve renforcée par rapport à l'enquête MOBEL de 1999. La contribution des transports publics est également renforcée, essentiellement par l'utilisation du train. Les parts du vélo et de la marche chutent logiquement dans cet indicateur car les distances effectuées à l'aide de ces modes portent essentiellement sur des courtes distances.

Dans la répartition des déplacements par classes de distances, soulignons que 56 % de ceux-ci s'effectuent sur des distances inférieures à 7,5 km, voire sous les 3 km pour 32 % des déplacements. La longueur des déplacements reste influencée par l'âge et par les niveaux d'éducation et de revenus.

Enfin, selon l'enquête sur le budget des ménages (Statbel, 2016), le transport est le troisième poste en termes d'importance dans les dépenses de consommation des ménages wallons après le logement et l'alimentation. Sa part moyenne dans les dépenses totales des ménages varie peu depuis 1999 et oscille entre 13 % et 15 % avec la prise en compte ou non des assurances liées au transport. Une grande partie du budget transport est dévolue à l'achat de véhicules et à leur utilisation.

Définitions et sources

- Un déplacement se définit par son motif. Une succession de déplacements ayant un motif différent constitue une chaîne de déplacements.
- Le mode principal de transport, c.-à-d. que, quand un déplacement est effectué en utilisant plusieurs moyens de transport, n'est retenu que celui avec lequel la plus grande distance a été parcourue.
- La rubrique « Base » : il s'agit du nombre redressé d'observations sur lequel se base l'analyse.

Sources : Enquêtes Mobel 1999, ERMM 2004, Beldam 2010 ; Calculs : IWEPS.

Pertinence et limites

Les enquêtes de mobilité visent à constituer des bases de données pour une meilleure compréhension des comportements de mobilité des individus et des logiques de « chaînage » des déplacements. C'est pourquoi l'IWEPS a participé à la dernière enquête fédérale sur la mobilité des Belges « Belgian Daily Mobility » (BELDAM) qui s'est déroulée en 2010 (BELDAM, BELgian DAily Mobility, SPF M&T, 2012, http://mobilit.belgium.be/fr/mobilite/mobilite_en_chiffres/beldam). La méthodologie utilisée dans les dernières enquêtes est similaire et permet la comparaison des différents comportements observés. Dans le rapport Beldam, les chercheurs émettent des réserves pour l'utilisation des résultats au niveau du nombre moyen de déplacements des personnes mobiles et du taux des personnes mobiles. La marge d'erreur est de 2 %.

Pour en savoir plus : <http://www.iweps.be/>

et <http://www.mobilite.belgium.be/fr/mobilite/chiffres/beldam/>

Personne de contact : Julien Juprelle (j.juprelle@iweps.be) / prochaine mise à jour : septembre 2019