L'Institut wallon de l'évaluation,
de la prospective et de la statistique

Wallonie
iweps

2020

MOBWAL
ENQUÊTE
DE MOBILITÉ
EN FACE À FACE

MOBILITÉ

REGARDS STATISTIQUES

N° 5

Principaux résultats de l'enquête sur la mobilité des Wallons – MOBWAL 2017

COLOPHON

Auteure : **Amandine Masuy** (IWEPS)

Édition : **Evelyne Istace** (IWEPS)

Éditeur responsable : **Sébastien Brunet**
(Administrateur général, IWEPS)

Création graphique : **Deligraph** http://deligraph.com

Reproduction autorisée, sauf à des fins commerciales, moyennant mention de la source.

Dépôt légal : **D/2020/10158/20**
ISBN : **2593-5542**

IWEPS

Institut wallon de l'évaluation, de la prospective et de la statistique

Route deLouvain-La-Neuve,2
5001 BELGRADE - NAMUR

Tel : 081 46 84 11

http://www.iweps.be

info@iweps.be

RÉSUMÉ

Aujourd'hui, la mobilité est au cœur de nos choix tant individuels que collectifs. Dans un contexte de globalisation et de réchauffement climatique, nous sommes de plus en plus amenés à réfléchir aux modes de transport des marchandises et des personnes, non seulement en termes de coût économique ou temporel, mais aussi en termes d'impacts environnementaux. La vision FAST (Fluidité, Accessibilité, Santé/Sécurité et Transfert Modal) du Gouvernement wallon s'inscrit dans cette optique : elle ambitionne une diminution de la part modale de la voiture de 83% à 60% à l'horizon 2030 et une augmentation, en parallèle, de la part des autres modes. Pour aller vers un changement des comportements, la première étape est de les décrire et d'en comprendre la rationalité. C'est l'objectif des enquêtes de mobilité comme MOBWAL qui, en 2017, a interrogé près de 1 300 personnes en Wallonie sur leurs habitudes de mobilité et sur les raisons de leur préférence pour certains modes de déplacement.

Cette publication présente les principaux résultats de cette enquête. Elle aborde l'usage des différents modes 'classiques' et 'alternatifs', les raisons d'en préférer l'un ou l'autre, le sentiment d'insécurité et son impact sur la mobilité ainsi que les motifs de déplacement. Elle envisage également la question de la proximité des services. Afin de rendre compte de la diversité des comportements et d'en comprendre les déterminants, les variables de mobilité sont croisées avec les caractéristiques démographiques (âge, sexe, situation familiale), socio-économiques (niveau d'instruction, situations socio-professionnelle et financière) et géographiques (milieu rural/urbain) des répondants.

Les principaux enseignements que nous livre l'enquête portent sur : 1) la prédominance de la voiture individuelle comme mode de transport privilégié des Wallons en 2017 ; 2) des pistes pour diminuer l'intensité d'usage de la voiture et faciliter le transfert modal attendu par la vision FAST du Gouvernement wallon.

Si le nombre de ménages sans voiture reste assez stable par rapport à l'enquête BELDAM de 2010 (un ménage sur six), la part des ménages n'ayant qu'une voiture diminue et celle des ménages multi-motorisés augmente (elle passe de 28% en 2010 à 41% en 2017). Ce sont surtout les ménages composés de plusieurs actifs occupés qui sont multi-motorisés (quatre couples biactifs sur cinq ont deux voitures ou plus).

Plus de la moitié des répondants (57,0%) montent dans une voiture quotidiennement (comme conducteur ou passager) alors que seulement 7,6% disent ne jamais utiliser de voiture. La voiture est donc le mode le plus utilisé devant la marche (43,7% des répondants marchent au moins 10 minutes chaque jour et 29,8% chaque semaine). Les autres modes que sont le vélo, la moto, les transports en commun et le taxi sont bien moins souvent utilisés. Le milieu de vie, la situation familiale et socioprofessionnelle influencent fortement la fréquence d'usage de la voiture.

En zone rurale, près de sept répondants sur dix (68,6%) utilisent la voiture quotidiennement contre 57,4% en zone semi-rurale et 45,4% en zone urbaine. Les principales raisons de privilégier la voiture dans ces zones sont (1) la non-accessibilité des lieux de destination et/de leur domicile en transports en commun (raison évoquée par 61,3% des ruraux contre 50,4% des semi-ruraux et 38,1% des urbains), (2) la non-connaissance d'alternatives à la voiture (raison évoquée par 14,5% des ruraux contre 9,6 % des semi-ruraux et 3,1% des urbains).

Les répondants qui ont un emploi se disent plus souvent conducteurs quotidiens (85,3%) et moins souvent passagers quotidiens (4,6%).

La présence et le nombre d'enfants au sein du ménage influencent l'usage de la voiture comme conducteur : (60% des répondants sans enfant conduisent la voiture quotidiennement, on monte à 77% parmi les répondants ayant un enfant et à plus de 80% parmi les répondants ayant plusieurs enfants).

Les principales raisons invoquées par les répondants pour privilégier la voiture sont la rapidité (82,7%), le confort (56,2%) et le manque d'accessibilité du domicile et/ou d'autres destinations en transports en commun (51,0%). Notons que la raison du faible coût est principalement évoquée par les répondants disposant d'une voiture de société (20,7% d'entre eux ont choisi cette réponse contre 5,4% des autres répondants).

MOBWAL montre que lorsqu'on a son permis de conduire et qu'on vit dans un ménage motorisé, c'est le mode qu'on va privilégier en général et *a fortiori* en semaine si on travaille et qu'on a des enfants à véhiculer. La voiture est également privilégiée pour les déplacements en soirée (pour des raisons liées au sentiment de sécurité et

probablement de non-disponibilité d'autres modes). La marche, le vélo et les transports en commun sont davantage utilisés par les personnes n'ayant pas de permis et/ou de voiture à disposition dans le ménage. Certains modes alternatifs (covoiturage, voiture partagée ou vélo partagé) sont relativement bien connus mais peu utilisés car jugés trop contraignants ou non nécessaires (si on dispose déjà d'une voiture ou d'un vélo personnel). D'autres modes alternatifs (système ComOn de la Région wallonne, parking relais) sont moins connus.

Pour favoriser le transfert modal de la voiture vers les autres modes, améliorer l'accessibilité et/ou la proximité des services serait une piste à investiguer. En effet, les répondants de MOBWAL ont été interrogés sur la proximité à laquelle ils souhaiteraient avoir certains services. Les résultats de l'enquête montrent que près d'un répondant sur deux (47,4%) souhaite en avoir un à moins de 1 km de son domicile et 42,2% souhaitent en avoir un à une distance de 1 à 5 km.

En croisant ces données sur la fréquence d'usage des TEC et l'indicateur d'accessibilité piétonne à un arrêt de bus bien desservi calculé par l'IWEPS, nous observons une relation positive entre la proximité d'un arrêt de bus bien desservi et l'usage des TEC : 9,6% des répondants qui disposent d'un arrêt à moins de 1 km utilisent les TEC tous les jours contre 4,3% de ceux qui en ont un à une distance de 1 à 5 km et 3,9% de ceux qui n'ont pas d'arrêt à moins de 6 km de chez eux. Les autres services les plus souvent souhaités à proximité immédiate (moins de 1 km du domicile) sont le petit commerce alimentaire (45,5%), le cabinet de médecin (41,9%) et la pharmacie (38,1%). Notons que les habitants de zones urbaines souhaitent davantage de services à proximité immédiate que les autres. Cela sans doute parce que cela correspond à leur réalité et qu'elle leur convient. C'est également eux qui utilisent le moins la voiture au quotidien. Ainsi, assurer un minimum de services de proximité accessibles à pied, aménager des pistes cyclables sécurisantes et structurer l'offre en transports en commun pour que les services plus éloignés du domicile soient accessibles sans prendre le volant faciliteraient le transfert modal attendu par la vision FAST.

TABLE DES MATIÈRES

12 | INTRODUCTION

15 | MÉTHODOLOGIE DE L'ENQUÊTE

2.1. Tirage de l'échantillon 16
2.2. Construction du questionnaire 16
2.3. Taux de réponse 16
2.4. Spécificités de l'enquête MOBWAL 2017 17

18 | PRINCIPAUX RÉSULTATS

3.1. Taux de motorisation 19
3.2. Le permis de conduire 22
3.3. Les modes de déplacement 25
3.3.1. Modes et moments d'usage : une vue globale 25
3.3.2. L'usage de la voiture comme conducteur et comme passager 26
3.3.3. L'usage de la marche à pied 32
3.3.4. L'usage du vélo 34
3.3.5. L'usage des transports en commun 36
3.3.6. L'usage de la moto et autres véhicules motorisés à deux roues 41
3.3.7. L'usage du taxi 41
3.3.8. L'usage de modes alternatifs 41
3.3.9. Quelques alternatives au déplacement 43
3.4. Les motifs de déplacement 47
3.4.1. La fréquence des motifs de déplacement : une vue globale 48
3.4.2. Les déplacements professionnels 49
3.4.3. La formation 51

3.4.4. Les courses alimentaires 52
3.4.5. Les services 53
3.4.6. Les visites à la famille et aux amis 54
3.4.7. L'aide et les soins aux personnes 55
3.4.8. Déposer/aller chercher quelqu'un 56
3.4.9. La promenade 58
3.4.10. Les activités sportives, culturelles ou de loisirs 58
3.4.11. Le volontariat 59
3.5. Sentiment d'insécurité et comportements de mobilité 59
3.6. Proximité souhaitée des services 61
3.6.1. La proximité souhaitée : une vue globale 61
3.6.2. La proximité souhaitée des infrastructures de transport 62
3.6.3. Les services liés à la santé 63
3.6.4. Les services liés à l'alimentation 64
3.6.5. Les services scolaires et parascolaires 64
3.6.6. Autres services 65
3.7. Les trajets scolaires : quel mode principal et quel accompagnant ? 66

70 CONCLUSION

73 BIBLIOGRAPHIE

Liste des graphiques, encadrés et tableaux

Tableau 1 : Taux de motorisation des ménages (ESE 2001, BELDAM 2010, MOBWAL 2017) 19

Graphique 1 : Taux de motorisation selon le nombre de détenteurs du permis au sein du ménage 20

Graphique 2 : Taux de motorisation des répondants en couple selon leur activité 20

Encadré 1 : le partage de la voiture dans le couple 22

Encadré 2 : Les ménages sans permis de conduire 23

Graphique 3 : Proportion de détenteurs de permis de conduire B selon le sexe et l'âge (n=1 299 répondants) 24

Graphique 4 : Proportion de détenteurs de permis de conduire B selon le sexe et le niveau d'instruction (dernier diplôme obtenu) (n= 1 204 répondants n'étant pas étudiant au moment de l'enquête) 24

Tableau 2 : Fréquence d'usage des différents modes de déplacement (n=1 299 répondants) 25

Graphique 5 : Fréquences d'usage des différents modes de déplacement selon le moment de la journée et/ou de la semaine (n=1 299 répondants) 26

Graphique 6 : Raison(s) de privilégier la voiture (ou autre véhicule à quatre roues) (n=1 012 répondants ayant au moins une voiture dans le ménage et l'utilisant comme conducteur ou passager au moins plusieurs fois par semaine) 27

Graphique 7 : Fréquences d'usage de la voiture selon le degré d'urbanisation du domicile du répondant (n=1 299 répondants) 28

Graphique 8 : Fréquences d'usage de la voiture comme conducteur selon le sexe et le fait de devoir partager ou pas la voiture avec d'autres membres du ménage (n=1 024 répondants conducteurs potentiels) 28

Graphique 9 : Fréquences d'usage de la voiture comme passager selon le sexe et l'accès à la voiture dans le ménage (n=1 299 répondants) 29

Graphique 10 : Fréquences d'usage de la voiture comme conducteur selon la situation socioprofessionnelle (n=1 024 répondants conducteurs potentiels) 31

Graphique 11 : Fréquences d'usage de la voiture comme passager selon la situation socioprofessionnelle (n=1 022 répondants conducteurs potentiels) 31

Graphique 12 : Fréquences d'usage de la marche selon la situation socioprofessionnelle (n=1 299 répondants) 33

Graphique 13 : Raisons de ne pas (ou pas davantage) utiliser le vélo (n=1 224 répondants utilisant le vélo au plus une fois par semaine) 35

Graphique 14 : Proportion de répondants utilisant le vélo au moins une fois par semaine selon le sexe et l'âge (n=1 299 répondants) 35

Graphique 15 : Raisons de ne pas (beaucoup) utiliser les transports en commun (n=1 100 répondants utilisant le train et/ou les autres transports en commun au plus une fois par semaine) 37

Graphique 16 : Fréquences d'usage des transports en commun selon la présence de limitations physiques fortes ou légères (n=1 299 répondants) 37
Graphique 17 : Fréquences d'usage des bus/tram/métro selon le degré d'urbanisation du lieu de domicile (n=1 299 répondants) 39
Graphique 18 : Fréquences d'usage des bus/tram/métro selon la province de domicile (n=1 299 répondants) 39
Graphique 19 : Fréquences d'usage du train selon la situation socioprofessionnelle (n=1 299 répondants) 40
Graphique 20 : Fréquences d'usage des bus/tram/métro selon la situation socioprofessionnelle (n=1 299 répondants) 40
Graphique 21 : Raisons de sous/non-usage du parc relais (n=523 répondants ayant connaissance du système de parc relais et déclarant ne l'utiliser que rarement ou pas du tout) 43
Graphique 22 : Fréquences de commandes à distance (n=1 298 répondants pour les courses alimentaires et 1 297 répondants pour les deux autres variables) 45
Graphique 23 : Possibilité et fréquences d'usage du travail à domicile parmi les répondants « actifs occupés » (n=636 répondants) 45
Graphique 24 : Possibilité et fréquences d'usage du travail à domicile parmi les indépendants (n=106 répondants), les ouvriers (n=157 répondants) et les employés et cadres (n=359 répondants) 46
Graphique 25 : Travail à temps plein, temps partiel et inoccupation selon le sexe et la présence d'enfant(s) parmi les moins de 65 ans (n=772 répondants) 47
Graphique 26a : Fréquence des déplacements selon le motif parmi l'ensemble des répondants (n=1 299 répondants) 48
Graphique 26b : Fréquences des déplacements selon le motif parmi les conducteurs potentiels (n=1 024 répondants conducteurs potentiels) 49
Graphique 26c : Fréquences des déplacements selon le motif parmi les non conducteurs potentiels (n=275 répondants non conducteurs potentiels) 49
Graphique 27 : Distance domicile-lieu de travail selon le statut professionnel 51
Graphique 28 : Trajets directs domicile-travail selon le sexe et la présence d'enfant(s) mineur(s) (n=609 répondants actifs occupés ayant au moins un lieu de travail extérieur) 51
Graphique 29 : Fréquences de déplacement pour formation selon la situation socioprofessionnelle (n=1 299 répondants) 52
Graphique 30 : Fréquences de déplacement pour faire des courses alimentaires selon la situation socioprofessionnelle (n=1 299 répondants) 53
Graphique 31 : Fréquences de déplacement pour utiliser des services selon la situation socioprofessionnelle (n=1 299 répondants) 54
Graphique 32 : Fréquences de déplacement pour rendre visite à la famille ou à des amis selon le niveau d'instruction (n=1 299 répondants) 54
Graphique 33 : Fréquences de déplacement pour rendre visite à la famille ou à des amis selon le groupe d'âge (n=1 299 répondants) 55

Graphique 34 : Fréquences de déplacement aider au soigner un proche selon la situation socioprofessionnelle (n=1 299 répondants) 55

Graphique 35 : Fréquences de déplacement pour « déposer ou aller chercher quelqu'un » selon le sexe et la présence d'enfant(s) mineur(s) (n=1 024 répondants conducteurs potentiels) 57

Graphique 36 : Fréquences de déplacement pour « déposer ou aller chercher quelqu'un » selon le niveau d'instruction (n=1 297 répondants) 57

Graphique 37 : Fréquences de déplacement pour « se promener/faire un tour » selon le sexe et la présence d'enfant(s) (n=1 298 répondants) 58

Graphique 38 : Fréquences de déplacement pour « une activité sportive, culturelle ou de loisirs » selon la situation socioprofessionnelle (n=1 299 répondants) 59

Graphique 39 : Comportements liés au sentiment d'insécurité durant les déplacements : part des répondants adoptant toujours ou souvent le comportement en question, selon le sexe (n=262 répondants qui se sont sentis en insécurité lors de déplacement au cours des 12 mois précédant l'enquête) 60

Graphique 40 : Proximité souhaitée de certains services (n=1 299 répondants) 62

Graphique 41 : Proximité souhaitée de certains services liés aux enfants selon le fait d'avoir des enfants mineurs ou pas (n=1 299 répondants) 65

Graphique 42 : Répartition entre les différents types d'accompagnement (n=261 répondants n'ayant qu'un enfant mineur scolarisé/accueilli à l'extérieur ou en ayant plusieurs faisant tous leurs trajets ensemble) (partitions 1, 2 et 4) 67

Graphique 43 : Répartition selon le mode principal de transport pour les trajets domicile><école/lieu d'accueil (n=256 répondants n'ayant qu'un enfant ou plusieurs faisant leurs trajets ensemble) (partitions 1, 2 et 4) 68

Graphique 44 : Répartition selon le mode principal de transport pour les trajets domicile><école/lieu d'accueil et selon la distance géographique déclarée par rapport au domicile (n=211 répondants dont tous les enfants vont au même lieu de scolarisation/d'accueil et pour lesquels le mode principal est connu et unique) (partitions 1, 2 et 3) 68

Graphique 45 : Répartition selon le mode de transport principal pour les trajets domicile><école/lieu d'accueil et selon le type d'accompagnement (n=235 répondants dont tous les enfants vont au même endroit avec le même type d'accompagnement) (partitions 1 et 2) 69

REMERCIEMENTS

La réalisation et l'exploitation de l'enquête MOBWAL représentent un travail de longue haleine impliquant de multiples expertises et acteurs que nous souhaitons remercier ici.

La réalisation de l'enquête n'aurait pas été possible sans l'expertise de *KANTAR* (ex TNS – Dimarso).

Je remercie vivement les 55 enquêteurs de terrain et les 1 303 répondants qui ont donné de leur temps et montré de l'intérêt pour l'enquête.

Un tout grand merci à Youri Baeyens et à Camille Vanderhoeft de *Statbel* (SPF économie) pour la préparation de la base d'échantillonnage à partir du Registre National et à la Commission de Protection de la Vie Privée (CPVP) qui nous a autorisés à accéder aux données du Registre National. Je remercie les experts thématiques[1] qui ont relu le questionnaire et les personnes qui se sont portées volontaires pour le tester avant le début du terrain.

Merci à toutes les personnes qui nous ont encadrés, suivis et conseillés tout au long du projet : notre comité d'accompagnement scientifique[2] pour leurs suggestions, leurs partages d'expériences et leur intérêt pour le projet ; Cyril Favre Martinoz et Éric Lesage, experts pour *DataStorm* pour leur support méthodologique. Je remercie également la Direction Générale Opérationnelle de la Mobilité et des Voies hydrauliques de la Région wallonne d'avoir encouragé, suivi et soutenu ce projet d'enquête sociologique sur la mobilité des citoyens wallons.

Je remercie tout spécialement Julien Juprelle co-pilote et Stéphanie La Rocca, respectivement co-pilote et méthodologue du projet MOBWAL pour leur expertise et collaboration à toutes les étapes du projet. Je remercie également d'autres collègues de l'IWEPS : Nathalie Larbanois pour son expertise juridique relative aux marchés publics, Aurélien Bonnet et Michel Martinez pour les aspects informatiques et de sécurisation des données ; Céline Lamy, Muriel Janssens et Laurent Verly pour leur participation active aux formations des enquêteurs et à l'écoute des entretiens et à l'*helpdesk* ; Aurélie Hendrickx et Évelyne Istace pour les divers outils de communication mis en place ; Françoise Vanderkelen, notre Data Protection Officer ; Rébecca Cardelli et Thierry Bornand pour leur partage d'expérience ; Sébastien Brunet, Sile O'Dorchai et Frédéric Vesentini qui ont suivi, encouragé et promu l'enquête MOBWAL du début à la fin.

[1] Claire Gavray (ULg), Michel Hubert (FSL-B), Éric Cornélis (UNamur), Marie Gillow (ULB), Virginie Tumelaire et Inge Van der Stighelen (Amazone), Claudine Liénard (Université des femmes).

[2] Ce comité se compose des personnes suivantes : Bruno Schoumaker (UCL), Éric Cornélis et Renaud Lambiotte (UNamur), Michel Hubert et Philippe Huynen (FSL-B), Nathalie l'Homme et Karl Determe (Bruxelles-Mobilité), Pierre Arnold et Muriel Dozier (DG2), Chris Tampere (KULeuven).

CHAPITRE 1

INTRODUCTION

La mobilité apparaît comme une question centrale dans la société actuelle au niveau individuel comme au niveau collectif. Dans le contexte de la globalisation et du réchauffement climatique, nous sommes de plus en plus amenés à réfléchir aux modes de transport des marchandises et des personnes, pas seulement en termes de coût économique ou temporel, mais aussi en termes d'impact environnemental. Les choix collectifs vont dépendre, entre autres du mixte énergétique du pays/de la région, des accords commerciaux, des attentes des parties prenantes à ceux-ci, de la flotte disponible… Tous les pays ne sont pas égaux face aux choix possibles et à leur impact sur la population et sur l'environnement. Au niveau individuel, la question n'est pas nécessairement plus simple ou plus égalitaire. Dans notre société globalisée, le temps et l'espace sont compressés. Il faut aller vite et partout. Jongler entre le(s) lieu(x) de travail, l'école des enfants et leurs activités parascolaires, le supermarché et autres services, sans oublier nos propres loisirs… Être mobile est devenu une norme sociale (Mincke et Montulet 2019 ; Fol, 2010, Vignal 2005) ou au minimum, une nécessité pour parvenir à combiner les différentes sphères sociale, professionnelle et familiale. Nos choix de mobilité sont contingents à notre lieu de vie et ses caractéristiques, notre mode de vie, nos situations socio-économique et familiale et à nos représentations voire convictions. La voiture semble aujourd'hui le mode privilégié des Wallons pour se déplacer « en toute liberté ». Si elle est perçue comme flexible, rapide et confortable, son usage intensif génère toute une série de problèmes environnementaux et sociétaux et n'est pas durable (Bourdages et Champagne, 2012).

La vision FAST[3] – Mobilité 2030 du Gouvernement wallon vise notamment un transfert modal très important de la voiture vers les autres modes de déplacement des personnes. En 2030, la part modale de la voiture ne devrait plus être que de 60% (en 2017, elle a été estimée à 83%) et la charge moyenne devrait passer de 1,3 (estimation 2007) à 1,8 personne (vision 2030). Les parts modales des modes doux et des transports en commun devraient (c'est l'objectif politique) augmenter : de 9% à 15% pour le train de 4% à 10% pour le bus, de 1 à 5% pour le vélo et de 3% à 5% pour la marche.

Pour permettre une telle politique, il est nécessaire de décrire et comprendre les comportements actuels des citoyens et voir comment ceux-ci sont liés à certaines caractéristiques individuelles (sexe, âge…), socio-économiques (niveau d'instruction, situations socioprofessionnelle et financière), territoriales (caractéristiques du milieu de vie rural/urbain, accès aux services…). Les enquêtes de mobilité réalisées auprès d'un échantillon représentatif de la population étudiée sont un moyen privilégié pour obtenir ce genre d'informations.

L'enquête MOBWAL 2017 s'inscrit à la fois en continuité et en rupture avec les précédentes enquêtes de mobilité réalisées en Wallonie (*Mobility Belgium* - MOBEL 2000[4], Enquête Régionale de Mobilité des Ménages en Wallonie - ERMM 2002-2004[5], *Belgian Daily Mobility* - BelDam 2010[6]). La continuité se marque par la poursuite d'un même l'objectif général : décrire et comprendre les comportements de mobilité des personnes et aussi par le fait que certaines questions sont communes (possessions de différents véhicules par le ménage, fréquence d'usage des modes de déplacement et fréquence des déplacements pour différents motifs…). La rupture se marque par un focus différent : alors que les précédentes enquêtes sont centrées autour du carnet de déplacement, MOBWAL s'intéresse surtout aux raisons d'usage et de non-usage des différents modes de déplacement, y compris les modes plus alternatifs (voitures et vélos partagés…). Il s'agit en fait d'une enquête sociologique sur la mobilité plutôt que d'une enquête de mobilité : au-delà de la description des comportements de mobilité, l'enquête cherche à comprendre le pourquoi de ces comportements.

[3] FAST pour « Fluidité, Accessibilité, Santé/Sécurité et Transfert Modal. »
[4] Voir Hubert et Toint (2002)
[5] Voir IWEPS (2007)
[6] Voir Cornélis *et al.* (2012)

S'il y a bien un carnet de déplacement systématiquement adjoint au questionnaire individuel, le renvoi de celui-ci par courrier postal (bien que préaffranchi) est optionnel et sert uniquement à un objectif méthodologique : celui de comparer les résultats des carnets papier auto-complétés et ceux obtenus par suivi GPS dans GPSWAL, enquête sœur de MOBWAL. Dans Juprelle, La Rocca et Masuy (2018), ces deux enquêtes de mobilité, MOBWAL et GPSWAL, commanditées en 2017 par l'IWEPS sont présentées et mises en perspective par rapport aux précédentes enquêtes de mobilité réalisées en Wallonie.

Cette publication présente les principaux résultats de l'enquête MOBWAL 2017. Pour ceux qui voudraient aller plus loin et faire leurs propres analyses, une base de données publique est téléchargeable sur la page web dédiée au projet de MOBWAL https://www.iweps.be/projet/mobwal/. On y retrouve également la documentation des variables, le questionnaire, les tris univariés systématiques ainsi que les autres publications liées au projet.

CHAPITRE 2

MÉTHODOLOGIE DE L'ENQUÊTE

La description du travail de terrain de l'enquête MOBWAL, ainsi que la présentation de la méthodologie d'enquête utilisée, sont détaillées dans le rapport méthodologique. Nous ne reprenons ci-dessous que quelques éléments méthodologiques nécessaires pour la lecture avertie du rapport de résultats et invitons le lecteur qui souhaite en savoir plus sur les coulisses de l'enquête à consulter ledit rapport méthodologique (La Rocca et Masuy 2019a) et le rapport qualité (La Rocca et Masuy 2019b).

Sur le plan méthodologique, l'IWEPS a décidé de privilégier une enquête en face à face afin de garantir la qualité des données récoltées et d'obtenir un nombre de répondants suffisant pour l'extrapolation des données observées. L'enquête MOBWAL a été réalisée du 31 janvier au 21 mai 2017, par des enquêteurs expérimentés, au domicile du répondant, auprès d'un échantillon de 1 303 individus (1 299 après validation), représentatif de la population majeure résidente en Wallonie. Le tirage de l'échantillon a été réalisé à partir des données du Registre national. L'IWEPS a confié la réalisation du travail de terrain à un prestataire externe sélectionné au terme d'un appel d'offres général soumis à la publicité européenne.

La phase de préparation du terrain doit faire l'objet d'un suivi rigoureux. Ainsi, la formation des enquêteurs a été organisée et administrée par les chercheurs de l'IWEPS qui ont, en collaboration avec l'Institut de sondage mandaté pour réaliser l'enquête (KANTAR, ex TNS Dimarso), assuré le suivi du terrain ainsi que l'évaluation des enquêteurs.

Tous les enquêteurs travaillant sur MOBWAL ont bénéficié de séances de formation, dispensées conjointement par l'IWEPS et KANTAR début 2017, au cours desquelles les objectifs de l'enquête, le contenu du questionnaire et les consignes à suivre ont été exposés aux enquêteurs. La formation contenait également des exercices pratiques et des mises en situation.

2.1. TIRAGE DE L'ÉCHANTILLON

L'échantillon de 2 600 adresses a été tiré à partir des données du Registre national sur la base d'un tirage stratifié à deux degrés[7] :

- Stratification géographique selon les cinq provinces wallonnes avec allocation – des codes postaux parmi les strates – proportionnelle à la taille
- Degré 1 : Dans chaque strate (province), sondage systématique proportionnel à la taille pour le tirage des unités primaires (UP = code postal).
- Degré 2 : Dans chaque unité primaire (code postal), on a procédé par sondage aléatoire simple sans remise pour le tirage des 20 unités secondaires (US = individus).

2.2. CONSTRUCTION DU QUESTIONNAIRE

Le questionnaire MOBWAL 2017, d'une durée d'une petite heure, a été administré en face à face et les réponses ont été directement encodées par l'enquêteur sur ordinateur (méthode CAPI – *Computer Assisted Personal Interviewing*). La durée réelle moyenne pour l'interview était proche de 40 minutes. Pour un aperçu du questionnaire, nous renvoyons le lecteur au *Working paper* de l'IWEPS n°24 (Juprelle, La Rocca et Masuy 2018).

[7] En théorie des sondages, on conseille de réaliser un *échantillonnage probabiliste* c'est-à-dire de tirer un échantillon de manière tout à fait aléatoire dans la base de sondage. En pratique, il est courant d'établir un plan d'échantillonnage relativement « complexe » pour tenir compte de la réalité du terrain et si possible utiliser l'information auxiliaire disponible. Contraint par une limitation raisonnable des déplacements des enquêteurs sur le territoire wallon, il a été décidé de se limiter à 130 codes postaux et de sélectionner aléatoirement 20 personnes au sein de chaque code postal (130 * 20 = 2 600). Ainsi, le plan de sondage de MOBWAL est un plan à deux degrés.

2.3. TAUX DE RÉPONSE

Le taux de réponse général pour la Wallonie est de 50,1% et, selon la province : 53,8% pour le Brabant wallon, 44,2% pour le Hainaut, 54,1% pour Namur, 50,6% pour le Luxembourg et 51,5% pour Liège.

Pour cette taille d'échantillon, l'estimation d'une proportion par inférence sur la population d'intérêt de l'enquête pourra se faire avec une marge d'erreur maximale de plus ou moins 3% à un niveau de confiance de 95%. Cette marge d'erreur maximale est atteinte lorsque la proportion en question à estimer est proche de 50%, elle est donc moindre lorsque la proportion s'éloigne de cette référence.

2.4. SPÉCIFICITÉS DE L'ENQUÊTE MOBWAL 2017

Avant de présenter les principaux résultats de l'enquête MOBWAL, il convient de mettre en évidence certaines caractéristiques de l'enquête à garder en tête pour interpréter correctement les résultats ci-après.

Les personnes ne sont interrogées qu'une fois (enquête « cross-sectionnelle ») et le sont sur leurs comportements au moment de l'enquête. Il est donc impossible d'établir des liens d'antériorité et donc de causalité. On ne peut relever que des associations significatives. Par exemple, lorsqu'on analyse le lien entre le milieu de vie et le taux de motorisation des ménages, on observe que les ménages urbains se débrouillent plus facilement avec une seule voiture que les ménages ruraux. Cependant on ne peut pas en déduire que c'est parce qu'ils vivent en ville qu'ils ont moins besoin de motorisation individuelle. La relation pourrait également être inverse : certains ménages ne souhaitent pas pour des raisons économiques, écologiques ou autres avoir plusieurs voitures et vont choisir un milieu de vie qui leur permet de n'en avoir qu'une ou pas du tout. Pour étudier les liens de causalité dans les comportements des gens, il est nécessaire de pouvoir les interroger plusieurs fois et d'étudier l'évolution de leur situation et de leurs comportements via une enquête longitudinale. MOBWAL inclut cependant des questions sur les raisons « déclarées » de certains comportements de mobilité. Il est alors possible de se faire une idée des causes de certaines habitudes malgré qu'il s'agisse d'une enquête cross-sectionnelle.

L'échantillon tiré est un échantillon d'individus et pas de ménages. Certaines questions sont posées sur le ménage en général ou sur certains de ces membres (le conjoint, les enfants…) ? Cependant, l'inférence statistique ne peut se faire ici qu'au niveau du répondant. Autrement dit, si l'on veut, à partir des données MOBWAL, extrapoler une observation sur la population wallonne, on ne peut le faire qu'au niveau individuel sur base des individus qui ont participé à l'enquête. Par exemple, via le questionnaire, on recueille l'information sur le permis de conduire pas seulement pour le répondant, mais également pour les autres membres du ménage ayant plus de 16 ans. Ainsi, si le répondant n'a pas son permis mais qu'un autre membre du ménage le possède, le ménage peut avoir une voiture et le répondant peut en bénéficier comme passager. C'est donc une information utile pour étudier sa mobilité. Cependant, pour le procédé d'extrapolation, on pourra estimer, via MOBWAL, la part des individus ayant un permis de conduire mais on ne pourra pas faire de même au niveau des ménages.

Contrairement aux enquêtes centrées sur le carnet de déplacement, MOBWAL ne collecte d'informations que sur les habitudes de mobilité. Il est possible de comparer globalement les fréquences des modes de déplacement entre eux et les fréquences des motifs de déplacement entre eux, mais il n'est pas possible de reconstituer précisément les chaînes de déplacement, de croiser les modes et motifs de déplacement (quel mode utilise-t-on le plus souvent pour aller travailler ?) ou d'identifier le principal mode utilisé pour un (type de) déplacement.

Les analyses présentées dans ce rapport portent, sauf indication contraire, sur les 1 299[8] répondants de l'enquête pour lesquels des informations valides et suffisamment complètes ont pu être recueillies. Elles sont toutes pondérées ce qui permet d'inférer les résultats de l'enquête à l'ensemble de la population wallonne majeure. Les associations entre variables catégorielles sont considérées comme significatives lorsque la p-valeur du test du chi^2 est inférieure à 0,05 ce qui correspond à un intervalle de confiance de 95%.

[8] Parmi les 1 303 participants de l'enquête, quatre ont été exclus des analyses pour cause de trop nombreuses réponses manquantes dans le module « Déplacements réguliers » et quatre autres ont été exclus des analyses de ce rapport pour cause de non-réponse sur leur situation professionnelle.

CHAPITRE 3

PRINCIPAUX RÉSULTATS

3.1. TAUX DE MOTORISATION

Seize pour cent des répondants vivent dans un ménage sans voiture, 43% vivent dans un ménage qui n'a qu'une seule voiture et 41% en ont plusieurs. C'est principalement le nombre de détenteurs du permis dans le ménage et dans une moindre mesure le nombre d'actifs qui déterminent le niveau de motorisation.

« Ma voiture, ma liberté » reste un leitmotiv tout à fait d'actualité en Wallonie.

Si l'on compare le taux de motorisation en 2017 (selon MOBWAL) avec celui des enquêtes précédentes (cf. tableau 1)[9], on observe une diminution des ménages sans voiture et une forte augmentation des ménages multimotorisés et donc la preuve d'une certaine individualisation de la voiture.

Le graphique 1 illustre la relation étroite entre le nombre de détenteurs du permis et le nombre de voitures dans le ménage.

Si le nombre de détenteurs du permis au sein du ménage est déterminant, le nombre d'actifs occupés qu'on y dénombre a également son importance.

La Belgique est connue pour ses navetteurs, son étalement urbain et la dispersion des lieux d'activités : on habite en périphérie où l'immobilier est moins cher et les espaces souvent plus grands et plus verts (Charlier *et al.*, 2019 ; EAA-FOEN 2016 ; Halleux *et al.*, 2002; Thomsin, 2001). MOBWAL 2017 confirme cette tendance. Parmi les répondants qui travaillent (n=634), seulement trois sur dix (31,4%) travaillent dans un rayon de 10 km autour de leur domicile, quatre sur dix (39,3%) ont un lieu de travail plus éloigné, deux sur dix (22,9%) ont plusieurs lieux de travail ou travaillent en « tournée » et 6,4% ont plusieurs emplois. Les mêmes tendances sont observées pour le lieu de travail du conjoint pour les répondants vivant en couple[10]. La distance et la multiplicité des lieux d'activités créent le besoin d'un moyen de déplacement individuel flexible et rapide. Avec près de la moitié des couples qui sont biactifs (47,25%) – c'est-à-dire travaillant tous les deux – on devine la nécessité pour certains d'avoir une seconde voiture dans le ménage et *a fortiori* s'ils ont des enfants.

Tableau 1 : Taux de motorisation des ménages (ESE 2001, BELDAM 2010, MOBWAL 2017)

	ESE 2001 (Wallonie) (1)	BELDAM 2010 (Wallonie, n=8 044) (1)	MOBWAL 2017 (n=1 299) (2)[11]
0 voiture	25%	17%	16%
1 voiture	54%	55%	43%
2 voitures	19%	24%	31%
3 voitures ou plus	2%	4%	10%
Total	**100%**	**100%**	**100%**

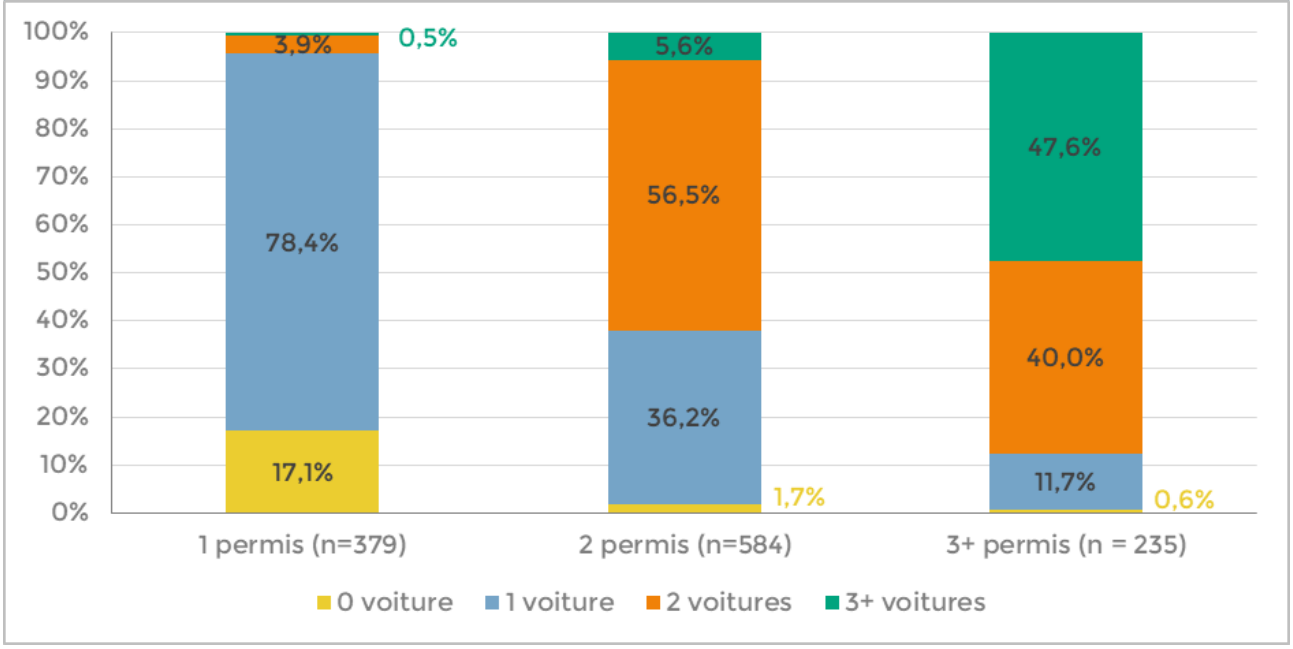
Sources : (1) Cornélis *et al.* 2012 ; (2) MOBWAL 2017 (fichier CAPI), calculs : IWEPS

[9] Dans l'Enquête socio-économique (ESE) et dans BELDAM, la question sur le nombre de véhicules motorisés est posée dans un questionnaire « ménage ». Dans MOBWAL, il n'y a pas de questionnaire « ménage » mais un module dédié aux caractéristiques du ménage du répondant. C'est dans ce module que ce trouve la question. Celle-ci est formulée comme suit « De combien de véhicules motorisés à 4 roues dispose votre ménage ».

[10] Il peut s'agir d'un couple marié ou non. C'est la situation de fait qui est prise en compte dans MOBWAL via la question suivante : « vivez-vous en couple ? ».

[11] La question « de combien de véhicules motorisés à quatre roues dispose votre ménage ? » n'est pas posée si l'individu vit dans un ménage dont aucun des membres n'a son permis de conduire ou n'est en cours d'apprentissage. À des fins de comparabilité, ces individus (n=101) à qui la question n'a pas été posée sont assimilés à la catégorie « 0 voiture ».

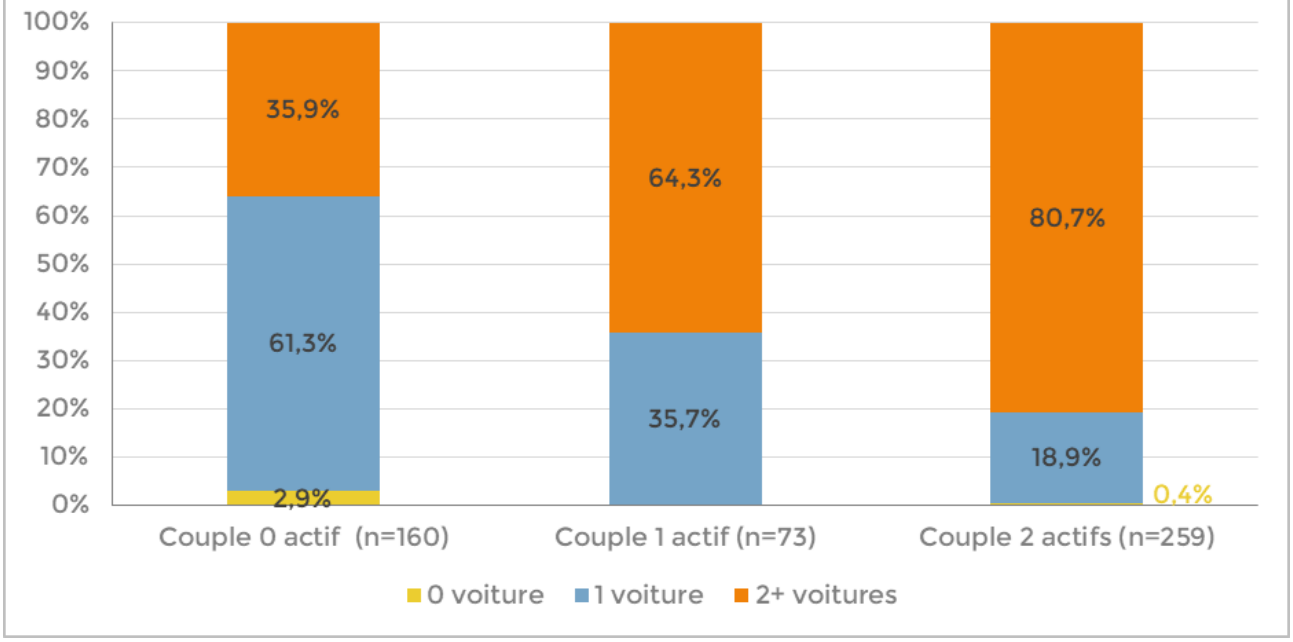
Graphique 1 : Taux de motorisation selon le nombre de détenteurs du permis au sein du ménage



Source : MOBWAL 2017, calculs IWEPS

Note : Les répondants vivant dans un ménage dont aucun membre n'a le permis ne sont pas inclus dans cette analyse.

Graphique 2 : Taux de motorisation des répondants en couple selon leur activité



Source : MOBWAL 2017, calculs IWEPS

Note : L'analyse est restreinte répondants qui sont en couple, le répondant et son conjoint étant les deux seuls conducteurs possibles de leur ménage.

L'information sur l'activité professionnelle n'est disponible dans MOBWAL 2017 que pour le répondant et son éventuel conjoint. Pour rendre compte de l'impact du nombre d'actifs occupés sur le nombre de voitures dans le ménage, nous nous limitons donc à comparer la situation des couples où les deux conjoints ont leur permis et où aucun autre membre du ménage ne le possède. Il y a donc exactement deux détenteurs de permis de conduire (le répondant et son conjoint).

Lorsque les deux conjoints ont leur permis, il est très rare qu'ils n'aient pas de voiture (1,0%). Deux tiers (61,3%) des couples inactifs[12] se débrouillent avec une seule voiture. Ce n'est plus le cas que d'un tiers (35,7%) des couples monoactifs (un seul des deux travaille) et que d'un cinquième (18,9%) des couples biactifs (cf. graphique 2). Plus il y a d'actifs occupés dans le ménage, plus il y a de voitures dans ce ménage.

La présence d'enfants augmente légèrement la part de multimotorisation dans chacune des catégories (inactifs, monoactifs et biactifs).Intéressons-nous maintenant plus en détail aux caractéristiques des ménages des répondants en fonction de leur niveau de motorisation.

Parmi les 16% vivant dans un ménage sans voiture, on retrouve principalement des personnes isolées (50,5% contre 20,3% de personnes isolées en moyenne sur l'ensemble des ménages) et des familles monoparentales (16,2% contre 8,9% en moyenne). La plupart vivent en zone urbaine (53,0% contre 27,8% en moyenne) où d'autres modes de déplacement sont plus souvent disponibles. Il s'agit de ménages assez précaires puisque 82,7% (contre 51,3% en moyenne) des répondants dans cette situation vivent dans un ménage sans revenus du travail[13] et plus de la moitié (65,9%) disent avoir des difficultés à faire face aux dépenses du ménage. Notons enfin que 40,7% d'entre eux vivent dans un ménage dont au moins un membre a son permis de conduire ou est en apprentissage.

Parmi les 42,2% vivant dans un ménage avec plusieurs voitures, on retrouve surtout des couples avec enfants (48,4% contre 30,4% en moyenne). Il s'agit de ménages relativement aisés (69,8% disent faire face facilement aux dépenses du ménage et 10,1% disent qu'ils le font très facilement). Ils vivent plus souvent en zone rurale (33,6% contre 26,1% en moyenne) et moins souvent en zone urbaine (16,7% contre 27,8% en moyenne). La part qui vit en zone semi-rurale (49,7%) est proche de la moyenne (46,1%). Huit répondants sur dix (79,7%) qui vivent dans un couple avec enfants et dont les deux parents travaillent ont plusieurs voitures. Ce n'est le cas que de 41,6% des couples avec enfants dont un seul des deux parents travaille et de 38,4% des couples avec enfants dont aucun des parents ne travaille. La multimotorisation semble donc fort liée à la multiplication des contraintes extérieures. Lorsqu'il faut jongler avec plusieurs lieux d'activités (école, travail, extrascolaire…) qui ont leurs horaires propres, une seule voiture pour le ménage ne semble plus suffire.

Parmi les 42,9% restants – ceux qui vivent dans un ménage avec exactement une voiture –, on retrouve des profils diversifiés en termes de type de ménage et de degré d'urbanisation. Leur situation financière est comparable à la moyenne mais on peut noter qu'il y a rarement plusieurs actifs occupés dans le ménage (seulement 13,7% contre 27,6% en moyenne). Dans 39,6% des cas, il y a au moins deux membres du ménage qui ont leur permis de conduire ou qui sont en apprentissage. Comment l'unique voiture du ménage est-elle partagée parmi les conducteurs possibles ?

[12] Les couples inactifs avec enfants et les couples inactifs sans enfants ont été regroupés pour des questions de petits nombres.
[13] Un ménage est considéré comme « sans revenu du travail » si le répondant et son éventuel conjoint ne sont pas actifs occupés.

Encadré 1 : le partage de la voiture dans le couple

Parmi les 239 ménages ayant une voiture à se partager entre plusieurs conducteurs possibles, nous nous intéressons aux 187 répondants ayant leur permis et vivant en couple avec une personne du sexe opposé ayant également son permis[14]. Cela nous permet de voir si c'est plus souvent l'homme ou la femme qui conduit[15] la voiture du ménage.

On observe alors que le partage entre les conjoints est déclaré égalitaire dans 41% des couples. Dans 47% des couples, c'est l'homme qui conduit plus fréquemment la voiture que la femme et dans les 12% restants c'est la femme qui est la conductrice principale.

Il aurait été intéressant d'étudier l'impact de l'activité professionnelle des conjoints sur ce partage mais cette situation de « monomotorisation » est si peu fréquente parmi les couples biactifs (seulement 54 des 335 couples biactifs motorisés ayant tous deux leur permis n'ont qu'une voiture) que les conclusions sont difficiles à tirer.

Avant de clore ce chapitre sur la motorisation des ménages, il reste à étudier les caractéristiques des ménages disposant d'une voiture de société[16]. Parmi les ménages motorisés, 13% ont une voiture de société et 2% en ont plusieurs. Parmi ceux qui en ont une, il s'agit plus souvent (83%) d'une deuxième voiture du ménage[17]. Dans les couples, c'est principalement l'homme qui conduit la voiture de société[18].

Les ménages disposant d'une voiture de société partagent les mêmes spécificités, parfois un peu plus marquées, que les ménages multimotorisés : ainsi, on y retrouve une proportion importante de couples avec enfants (52,1% contre 33,2% de l'ensemble des ménages motorisés). Il s'agit de ménages aisés : 74,8% disent faire facilement face aux dépenses du ménage et 11,9% disent y faire face très facilement contre respectivement 61,2% et 6,8% de l'ensemble des ménages motorisés). Notons enfin qu'ils vivent hors des grandes villes : un ménage sur trois (35,2% contre 29,1% de l'ensemble des ménages motorisés) vit en zone rurale et un ménage sur deux en zone semi-rurale (51,8% contre 47,9% de l'ensemble des ménages motorisés).

3.2. LE PERMIS DE CONDUIRE

Quatre répondants sur cinq ont leur permis de conduire. Parmi les 20% restants, on trouve surtout des urbains, les jeunes (qui ne l'ont pas encore), les plus âgés (surtout des femmes) qui ne l'ont jamais eu. Ceux qui ont un emploi, une certaine aisance financière et/ou un niveau d'instruction élevé ont plus souvent leur permis que les autres répondants.

Avoir son permis est souvent considéré comme une des étapes à franchir pour devenir un adulte autonome et un prérequis à l'embauche. Quatre

[14] Pour arriver aux 187 répondants, on soustrait aux 239 répondants ceux qui ne sont pas en couple, ceux qui sont en couple homosexuel (différences entre sexes non étudiables), ceux qui sont en couple hétérosexuel dont aucun ou un seul des deux conjoints a le permis (pas de partage de la voiture possible).

[15] Pour chaque voiture du ménage (ici, il n'y en a qu'une), il est demandé au répondant de dire à quelle fréquence il la conduit (souvent, parfois, jamais). La même question lui est posée pour son conjoint (s'il a le permis) et pour les autres membres du ménage (si d'autres ont leur permis). En comparant les réponses, il est donc possible, pour chaque voiture du ménage d'identifier s'il y a un conducteur principal ou si le partage est égalitaire (si le répondant et son conjoint la conduisent à la même fréquence).

[16] C'est-à-dire une voiture mise à disposition par l'employeur, à titre d'avantage en nature.

[17] Seulement 17% ont une voiture de société et pas d'autre voiture.

[18] Cette analyse a été faite sur les couples hétérosexuels dont les deux conjoints ont leur permis et vivant dans un ménage avec exactement une voiture de société (n=98). Dans 70 cas, c'est l'homme qui la conduit plus fréquemment, dans 15 cas, surtout la femme et dans 13 cas, ils la conduisent autant l'un que l'autre. Une autre manière d'étudier les différences entre sexes consiste à travailler sur les répondants (en couple ou pas) qui ont leur permis et qui vivent dans un ménage avec une voiture de société (n=145). On voit que 75,2% des hommes dans cette situation sont conducteur principal d'une voiture de société contre seulement 24,8% des femmes. Dans cette deuxième analyse, on ne contrôle pas pour le fait qu'il y ait un autre conducteur potentiel dans le ménage.

répondants sur cinq (80,6%) ont leur permis de conduire, 10% ne l'ont pas mais vivent dans un ménage où au moins un autre membre le détient et 9,4% (n=101) vivent dans un ménage « sans permis de conduire ». L'encadré 2 décrit le profil de ces ménages.

La proportion de répondants ayant le permis varie fortement selon le sexe (90,1% pour les hommes et 71,8% pour les femmes) et l'âge (les proportions les plus faibles sont observées parmi les jeunes n'ayant pas « encore » passé le permis et parmi les femmes âgées avec en soi un effet générationnel déjà observé dans les autres enquêtes de mobilité). Pour tous les groupes d'âge, la proportion de permis de conduire est plus élevée chez les hommes. Les différences entre sexes sont les plus fortes parmi les « 65 ans et plus » et les plus faibles parmi les « moins de 44 ans » (cf. graphique 3).

Le permis a un coût (il faut disposer d'un véhicule pour s'entraîner, trouver un guide, payer le carburant ou alors passer par la filière auto-école, payer les examens…), tout le monde n'a pas nécessairement les moyens d'y accéder. On observe que plus le ménage du répondant est aisé, plus il a de chances d'avoir son permis (96,5% de détenteurs de permis lorsque le ménage fait « très facilement » face aux dépenses, 86,1% lorsqu'il y fait face « facilement », 71,9% lorsqu'il y fait face « difficilement » et 64,3% lorsqu'il y fait face « très difficilement »).

Le niveau d'instruction joue favorablement sur le fait de détenir le permis et atténue les différences entre femmes et hommes (cf. graphique 4). On peut voir dans le niveau d'instruction un proxy du niveau socio-économique ou du capital humain. Les personnes les plus instruites ayant plus d'opportunités et d'incitants à la mobilité (emploi éloigné de leur lieu de domicile, plus d'activités et de loisirs à l'extérieur…) et donc un plus grand besoin de mobilité individuelle pour lequel le permis de conduire constitue le sésame.

Encadré 2 : Les ménages sans permis de conduire

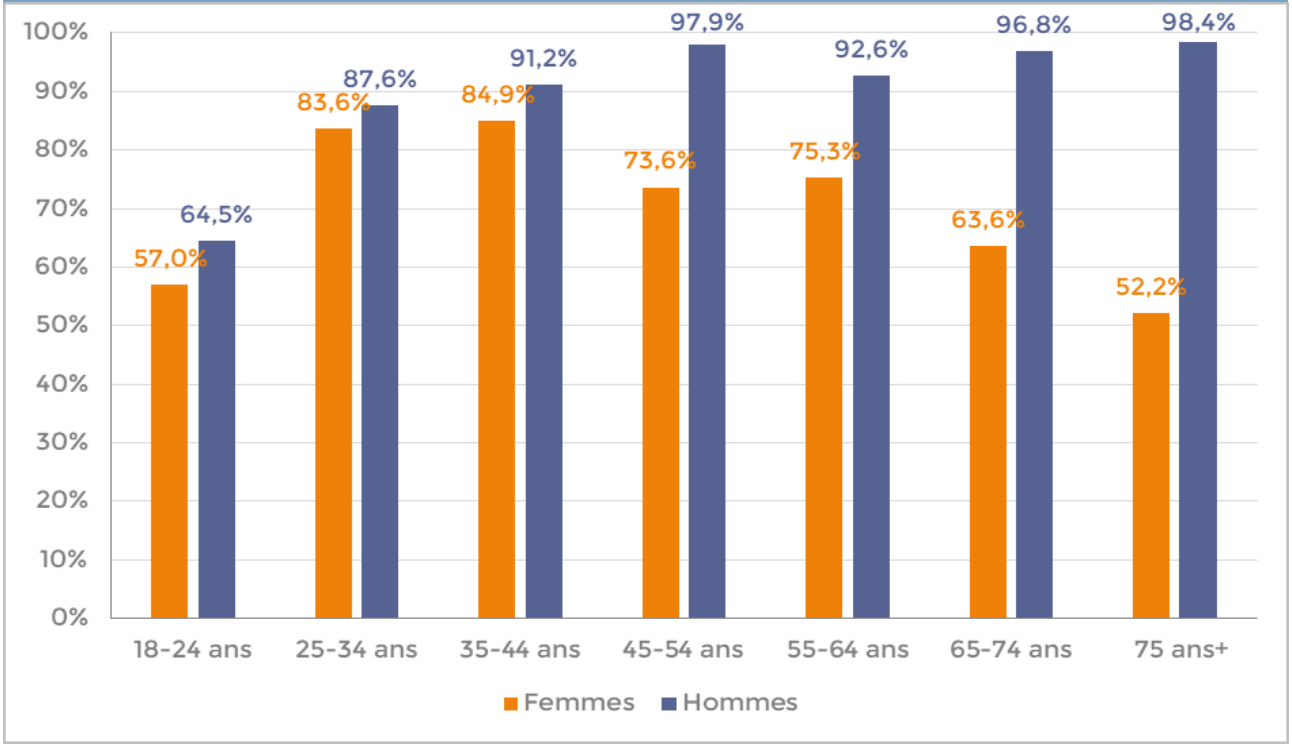
Parmi 101 ménages « sans permis », deux sur trois (66,7%) ont des difficultés (petites ou grosses) à faire face aux dépenses du ménage contre 37,2% de l'ensemble des ménages. Ils vivent deux fois plus souvent en zone urbaine (53,1%) que la moyenne (27,8%) ce qui leur permet sans doute d'accéder plus facilement aux différents services sans être dépendant de la voiture. La moitié de ces ménages sont des ménages d'une seule personne (51,7%). Il s'agit alors le plus souvent de femmes (56,5%) et d'une femme âgée de 55 ans ou plus.

La part de détenteurs du permis de conduire est la plus élevée en zone rurale (88,9%), elle est légèrement plus faible (82,6%) en zone semi-rurale et beaucoup plus faible en zone urbaine (69,6%) où les alternatives à la voiture (train, bus, vélos partagés…) sont plus nombreuses et accessibles avec des horaires plus fréquents.

Enfin, parmi les répondants d'âge actif (18-64 ans), ceux qui ont un emploi ont plus souvent le permis que ceux qui n'en ont pas (86,6% contre 59,9%) mais les écarts entre sexes restent importants dans les deux groupes[19].

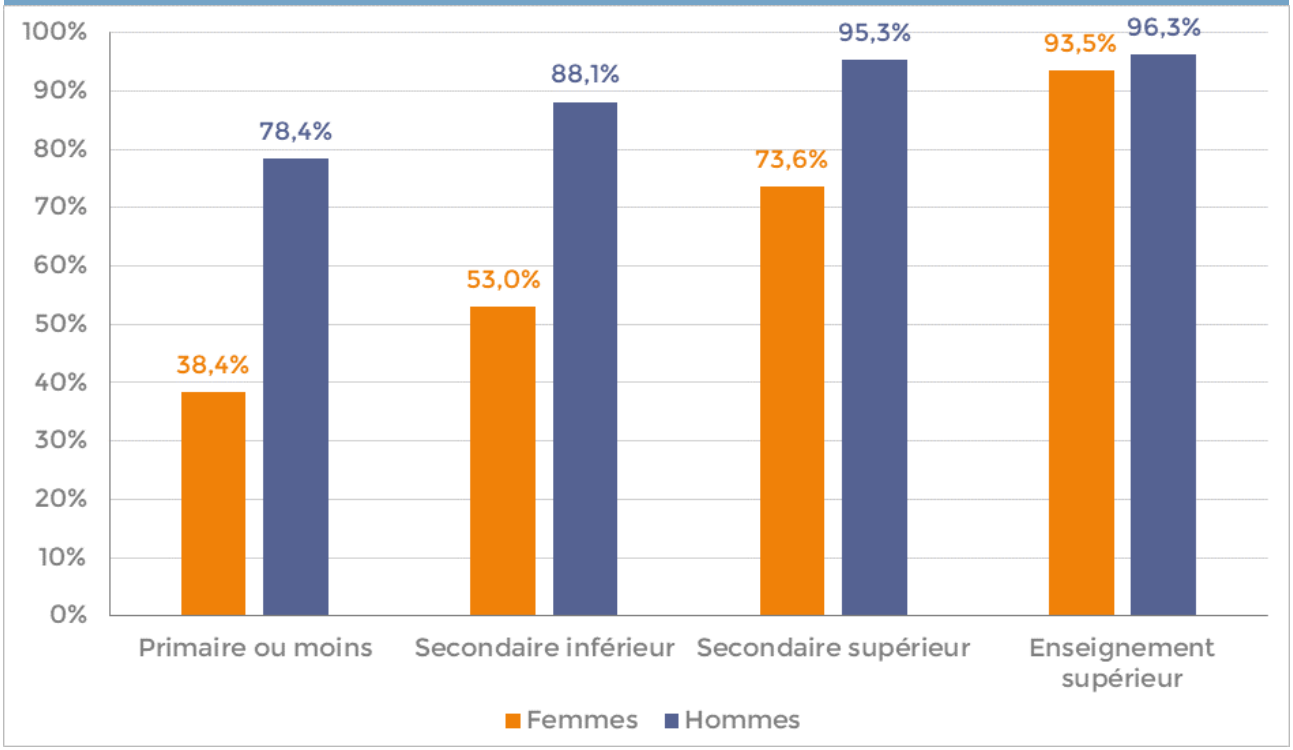
[19] La proportion de détenteurs de permis B pour les actifs occupés est de 96,0% pour les hommes et de 87,4% pour les femmes. Parmi les personnes inoccupées, elle est de 74,1% pour les hommes et de 60,4% pour les femmes.

Graphique 3 : Proportion de détenteurs de permis de conduire B selon le sexe et l'âge (n=1 299 répondants)



Source : MOBWAL 2017, calculs IWEPS

Graphique 4 : Proportion de détenteurs de permis de conduire B selon le sexe et le niveau d'instruction (dernier diplôme obtenu) (n= 1 204 répondants n'étant pas étudiant au moment de l'enquête)



Source : MOBWAL 2017, calculs IWEPS

Note : Les 95 étudiants ne sont pas pris en compte dans ces analyses.

3.3. LES MODES DE DÉPLACEMENT

3.3.1. Modes et moments d'usage : une vue globale

MOBWAL 2017 confirme la prédominance générale de la voiture en termes de fréquence d'utilisation comme mode de déplacement (cf. graphique 5). Plus de la moitié des répondants (57,0%) montent dans une voiture[20] quotidiennement (comme conducteur ou passager) alors que seulement 7,6% disent ne jamais utiliser de voiture. La voiture est donc le mode le plus utilisé devant la marche (43,7% des répondants marchent au moins 10 minutes chaque jour et 29,8% chaque semaine). Les autres modes que sont le vélo, la moto, les transports en commun et le taxi sont bien moins souvent utilisés.

L'usage de la plupart des modes varie avec le moment (cf. graphiques 5a-5d). La marche, le vélo, la moto et le train sont plus fréquemment utilisés le week-end en journée et sont, avec les autres transports en commun, les modes les moins souvent utilisés en soirée. L'usage du taxi est un peu plus faible en heures de pointe qu'aux autres moments. La voiture comme conducteur est le mode le plus utilisé, et ce quel que soit le moment. La voiture comme passager est un mode davantage utilisé le week-end. Nous reviendrons dans les points suivants sur les moments d'usage des différents modes selon les caractéristiques individuelles.

Tableau 2 : Fréquence[21] d'usage des différents modes de déplacement (n=1 299 répondants)

	Voiture	Marche	Bus/tram/métro	Train	Vélo	Moto	Taxi
Tous les jours	57,0%	43,7%	6,7%	3,6%	1,9%	0,7%	0,0%
Toutes les semaines	27,4%	29,8%	8,4%	3,2%	7,5%	2,4%	0,6%
Occasionnellement	8,1%	12,4%	22,3%	36,7%	21,0%	2,9%	11,4%
Jamais	7,6%	14,1%	62,5%	56,5%	69,5%	94,0%	88,0%
Total	**100,0%**	**100,0%**	**100,0%**	**100,0%**	**100,0%**	**100,0%**	**100,0%**

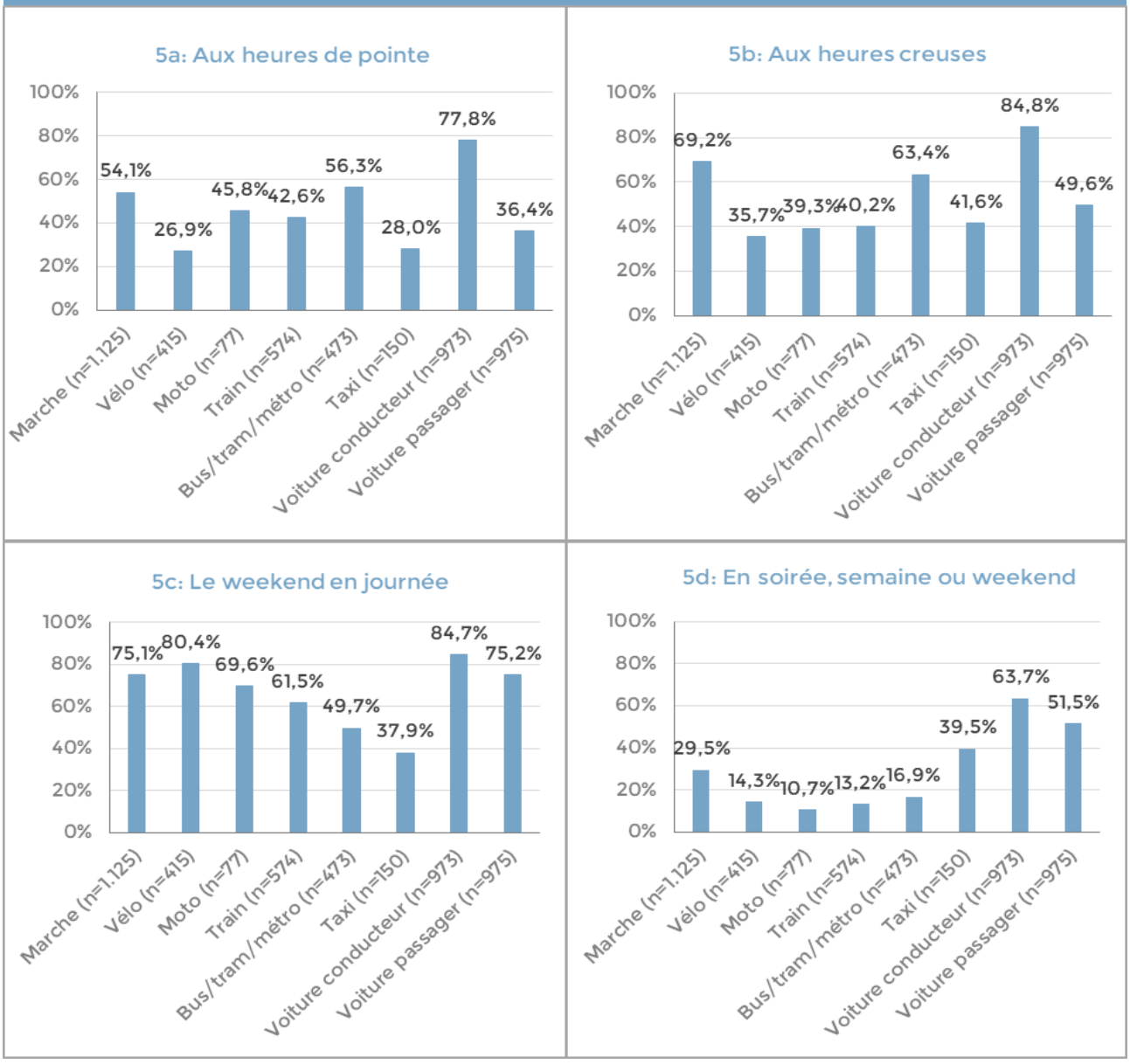
Source : MOBWAL 2017, Calculs IWEPS

Note : La fréquence d'usage de la moto n'est posée qu'aux répondants ayant une moto dans leur ménage (n=152). Dans le graphique, les répondants n'ayant pas de moto dans leur ménage sont assimilés à ceux qui en ont une mais ne l'utilisent jamais.

[20] Ces analyses sont basées sur une variable qui combine la réponse à la question sur l'usage de la voiture comme conducteur et la question sur l'usage de la voiture comme passager. Si les fréquences sont différentes dans les deux questions, c'est la plus élevée qui est retenue.

[21] Pour chaque mode, il est demandé au répondant de préciser à quelle fréquence il l'utilise. Les fréquences proposées dans le questionnaire sont les suivantes : 1) Plusieurs fois par jours (pas nécessairement tous les jours), 2) Une fois par jour ; 3) Plusieurs fois par semaine ; 4) Une fois par semaine ; 5) Plusieurs fois par mois ; 6) Une fois par mois ; 7) Moins d'une fois par mois ; 8) Jamais. À des fins de parcimonie, les résultats sont présentés en regroupant les modalités 1 et 2 (tous les jours) ; 3 et 4 (toutes les semaines) ; 5, 6 et 7 (occasionnellement). La modalité 8 (Jamais) reste à part.

Graphique 5 : Fréquences d'usage des différents modes de déplacement selon le moment de la journée et/ou de la semaine (n=1 299 répondants)



Source : MOBWAL 2017, calculs IWEPS

Note : Les questions sur les moments d'usage sont à réponses multiples : un répondant peut déclarer qu'il utilise un mode donné à un ou à plusieurs des moments proposés. Elles sont posées séparément pour chaque mode et uniquement si le répondant déclare utiliser le mode investigué. Si un répondant déclare ne jamais utiliser un mode donné, on ne l'interroge pas sur les moments d'usage et il n'est donc pas repris dans la statistique du moment d'usage de ce mode.

3.3.2. L'usage de la voiture comme conducteur et comme passager

Le graphique 6 reprend les différentes raisons invoquées par les répondants pour privilégier la voiture. En tête du classement arrive la rapidité de la voiture (82,7%), suivie du confort (56,2%) et du manque d'accessibilité du domicile et/ou de destinations en transports en commun (51,0%). Notons que la raison du faible coût est principalement évoquée par les répondants disposant d'une voiture de société (20,7% d'entre eux ont choisi cette réponse contre 5,4% des autres répondants).

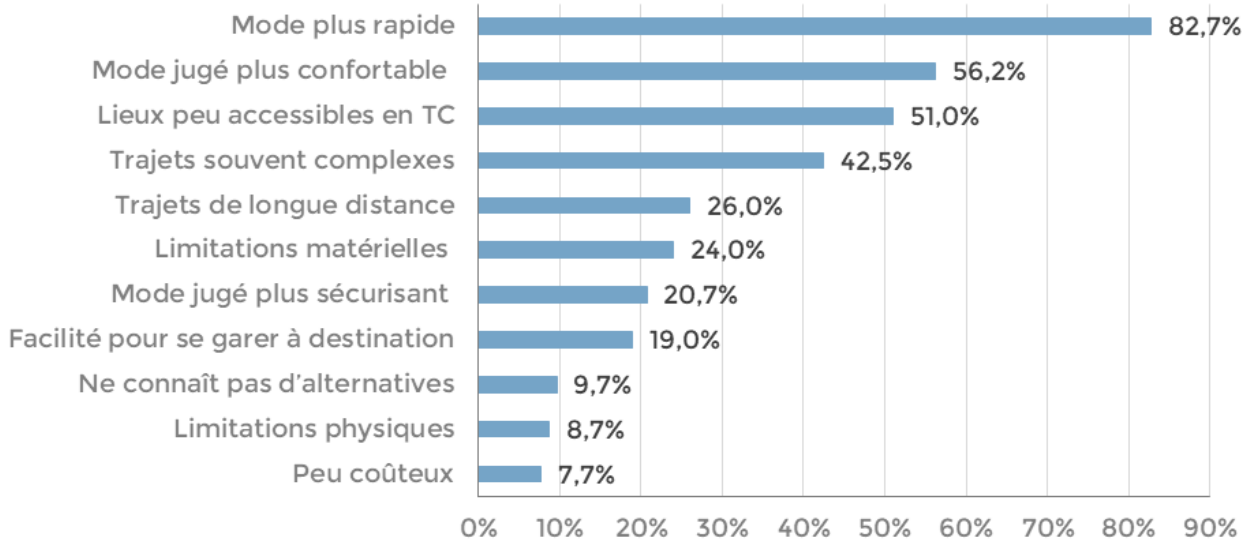
L'usage de la voiture varie en fonction du lieu de vie. Les répondants qui vivent en zone rurale affirment l'utiliser plus fréquemment (tous les jours) ; le pourcentage de cet usage se révèle être moins important dans le chef des répondants qui vivent en zone semi-rurale ou urbanisée (cf. graphique 7).

Lorsqu'on les interroge sur les raisons de privilégier la voiture, les habitants des zones rurales évoquent plus souvent la non-accessibilité des lieux de destination et/de leur domicile en transports en commun (61,3% contre 50,4% en zone semi-rurale et 38,1% en zone urbaine) et le fait qu'ils déclarent ne pas connaître d'alternatives (14,5% contre 9,6 % en zone semi-rurale et 3,1% en zone urbaine). La fréquence pour les autres raisons ne varie pas avec le degré d'urbanisation du domicile du répondant.

Pour les autres caractéristiques influençant l'usage de la voiture, il peut être utile de distinguer l'usage comme conducteur de l'usage comme passager et d'étudier les deux usages en parallèle.

La première caractéristique analysée est le sexe du répondant. Nous avons déjà vu dans l'encadré 1 que lorsqu'il n'y avait qu'une voiture à se partager dans le couple, il apparaît que c'est l'homme qui la conduit le plus souvent. Le graphique 8 confirme que les femmes conduisent moins souvent la voiture lorsque celle-ci doit être partagée avec d'autres membres du ménage ayant également leur permis (seulement 36,2% la conduisent quotidiennement contre 59,1% des hommes). Lorsqu'il y a plusieurs voitures dans le ménage, il n'y a pas de différence significative d'usage entre femmes et hommes.

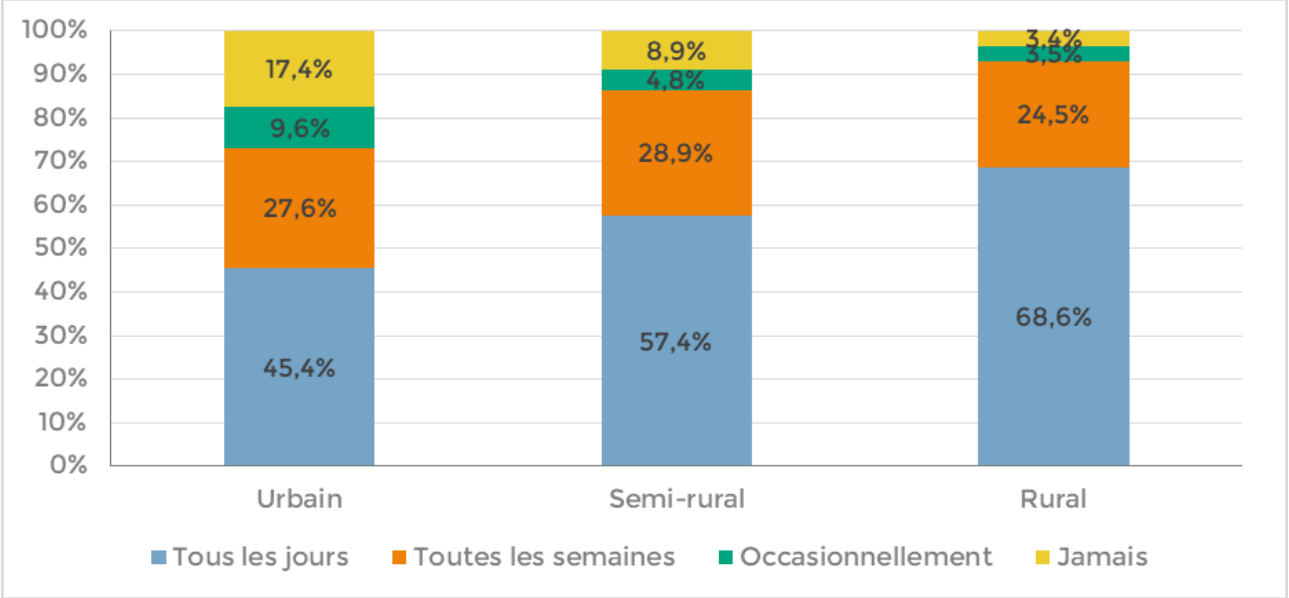
Graphique 6 : Raison(s) de privilégier la voiture (ou autre véhicule à quatre roues) (n=1 012 répondants ayant au moins une voiture dans le ménage et l'utilisant comme conducteur ou passager au moins plusieurs fois par semaine)



Source : MOBWAL 2017, Calculs IWEPS

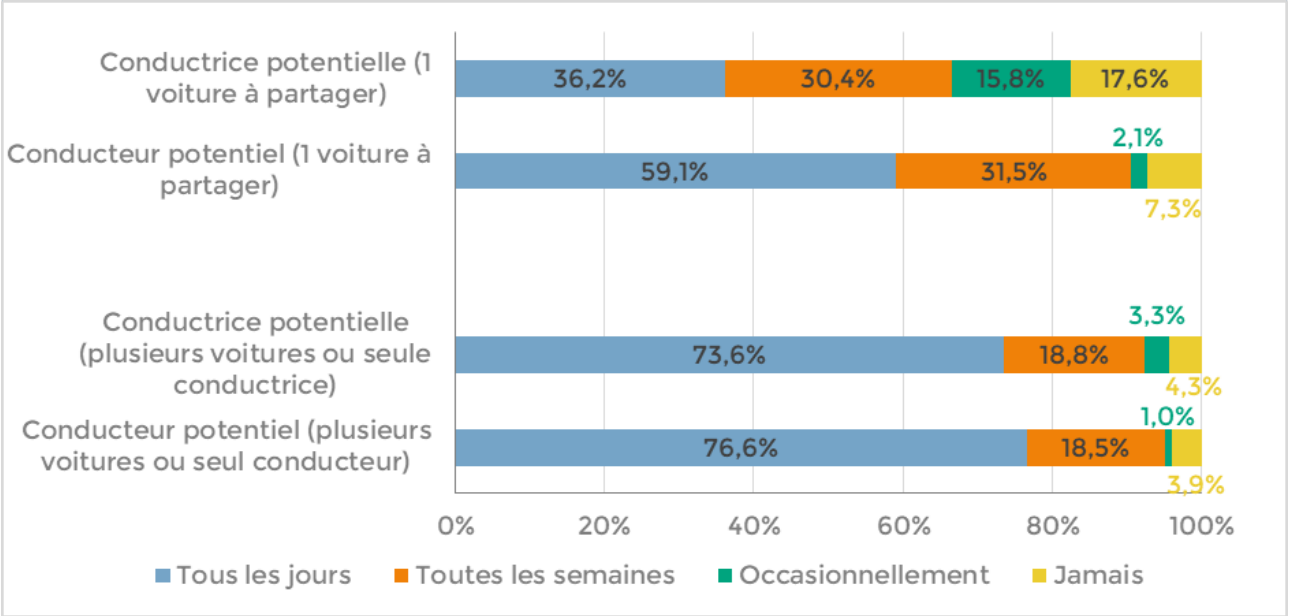
Notes : Le total des pourcentages pouvant être supérieur à 100%, plusieurs réponses peuvent être données par un même répondant.
TC : Transports en commun.

Graphique 7 : Fréquences d'usage de la voiture selon le degré d'urbanisation du domicile du répondant (n=1 299 répondants)



Source : MOBWAL 2017, Calculs IWEPS

Graphique 8 : Fréquences d'usage de la voiture comme conducteur selon le sexe et le fait de devoir partager ou pas la voiture avec d'autres membres du ménage (n=1 024 répondants conducteurs potentiels[22])



Source : MOBWAL 2017, Calculs IWEPS

Note : Les répondants étant les seuls à détenir un permis dans le ménage sont regroupés avec ceux qui vivent dans un ménage avec plusieurs détenteurs de permis et plusieurs voitures. Dans ces deux cas, il n'y a pas ou peu de partage de voiture à faire.

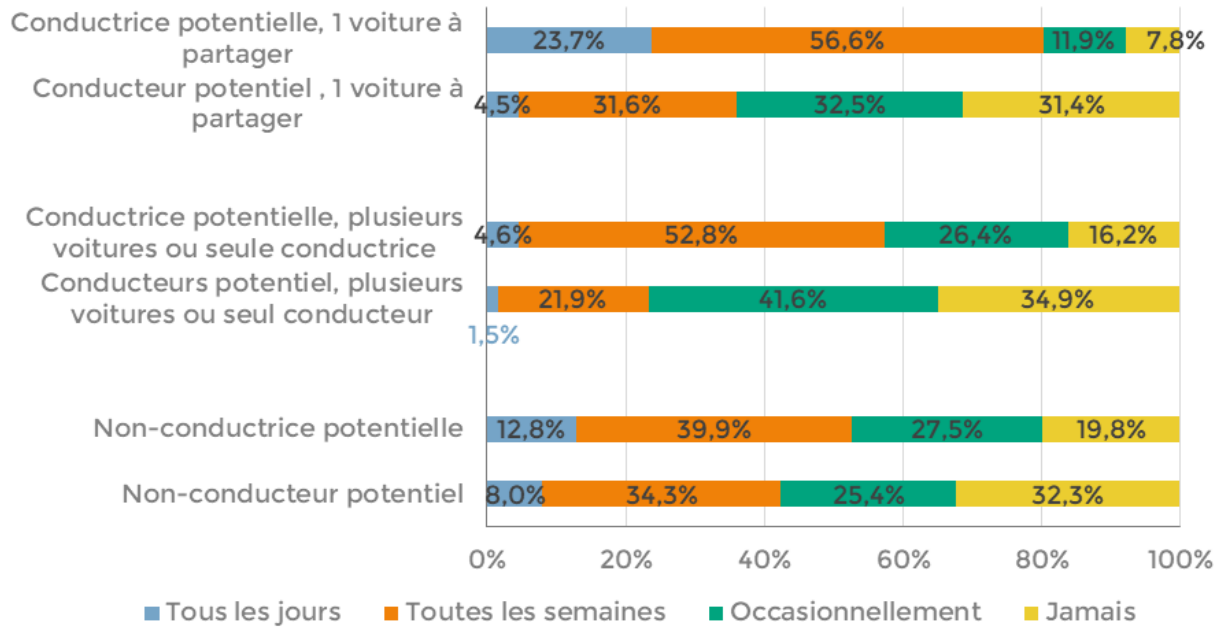
[22] On utilise le terme de « conducteur potentiel » pour désigner les répondants ayant leur permis de conduire (ou sont en apprentissage) et qui vivent dans un ménage disposant au moins d'une voiture. Les autres répondants (qui n'ont pas leur permis, ne sont pas en apprentissage et/ou vivent dans un ménage sans voiture) sont des non-conducteurs potentiels.

Parallèlement, on peut analyser l'usage de la voiture comme passager (cf. graphique 9) selon le sexe en distinguant les deux mêmes groupes que ceux du graphique 8 et en ajoutant un troisième pour les autres répondants non conducteurs potentiels (n'ayant pas de permis et/ou vivant dans un ménage non motorisé). La première observation à faire est, peu importe le groupe considéré et le sexe, que l'usage de la voiture comme passager est bien moins fréquent que l'usage comme conducteur. Cela va dans le sens de l'usage de la voiture plutôt comme « autosoliste » (conducteur sans passager).

Parmi les non-conducteurs potentiels, le sexe n'a pas d'influence. Parmi les conducteurs potentiels, les femmes qui vivent dans un ménage avec une voiture à partager avec d'autres conducteurs potentiels sont plus souvent passagères (23,7% d'entre elles le sont au quotidien, contre 4,5% des hommes dans cette situation et 4,6% des femmes vivant dans un ménage avec plusieurs voitures ou dans un ménage au sein duquel elles sont les seules à pouvoir conduire).

Concernant les moments d'usage, les femmes sont plus souvent passagères la semaine en heures creuses et le week-end que les hommes[23]. Ainsi, on pourrait en déduire que lors des déplacements « en famille », la femme s'assied plus souvent sur le siège du passager et l'homme à la place du conducteur.

Graphique 9 : Fréquences d'usage de la voiture comme passager selon le sexe et l'accès à la voiture dans le ménage[24] (n=1 299 répondants)



Source : MOBWAL 2017, Calculs IWEPS

[23] Pas de différence significative selon le sexe pour l'usage en tant que passager pour les autres moments (en soirée, la semaine en heures de pointe, la semaine en heures creuses) et aucune différence significative pour l'usage en tant que conducteur entre sexes selon le moment.

[24] Trois « niveaux » d'accès peuvent être distingués : (1) le répondant n'a pas de permis et/ou vit dans un ménage sans voiture, il est donc 'non-conducteur potentiel' et son accès à la voiture est « limité » à la position de passager (ce sont les deux barres du bas du graphique) ; (2) le répondant a son permis mais n'est pas le seul l'avoir dans le ménage et il n'y a qu'une voiture à se partager. L'accès à cette voiture est donc à négocier et il peut se trouver à la fois à la place du conducteur et à celle du passager (ce sont les deux barres en haut du graphique) ; (3) le répondant a son permis et vit dans un ménage avec au moins une voiture. Soit il y a plusieurs voitures dans le ménage soit il est le seul du ménage à avoir son permis. Dans tous les cas, il a un accès assez facile à l'usage de la voiture comme conducteur (les deux barres du milieu du graphique). Le but de cette distinction est de montrer que l'usage de la

Les raisons invoquées pour privilégier la voiture parmi les répondants qui la conduisent tous les jours (n=702) varient selon le sexe, les femmes mentionnent plus souvent la complexité de leurs trajets (51,9% contre 44,2% des hommes) alors que les hommes justifient plus souvent leur choix par le faible coût de ce mode de déplacement comparé à un autre (11,5% contre 5,6% des femmes). Ces derniers chiffres peuvent être mis en relation avec le fait que les hommes sont plus souvent conducteurs principaux d'une voiture de société (peu coûteuse) que les femmes.

La présence de limitations physiques légères ou importantes impacte l'usage de la voiture parmi les conducteurs potentiels : plus les limitations sont fortes, moins ils prennent le volant (33,5% de conducteurs quotidiens parmi les répondants avec de fortes limitations ne prennent jamais le volant, contre 55,6% parmi ceux avec des limitations légères et 73,1% parmi ceux sans limitations) et plus souvent ils sont passagers (12,5% sont passagers au quotidien parmi les répondants avec de fortes limitations, contre 7,7% parmi ceux avec des limitations légères et 4,6% parmi ceux sans limitation).

Une fois la voiture et le permis acquis, la situation financière du ménage n'a plus d'impact sur l'usage de la voiture. Autrement dit, lorsqu'on se limite aux conducteurs potentiels - soit les répondants ayant un permis et une voiture au moins dans le ménage – l'usage de la voiture comme conducteur n'est plus influencé par les capacités financières du ménage. Celles-ci jouent en amont pour l'acquisition du permis et de(s) voiture(s).

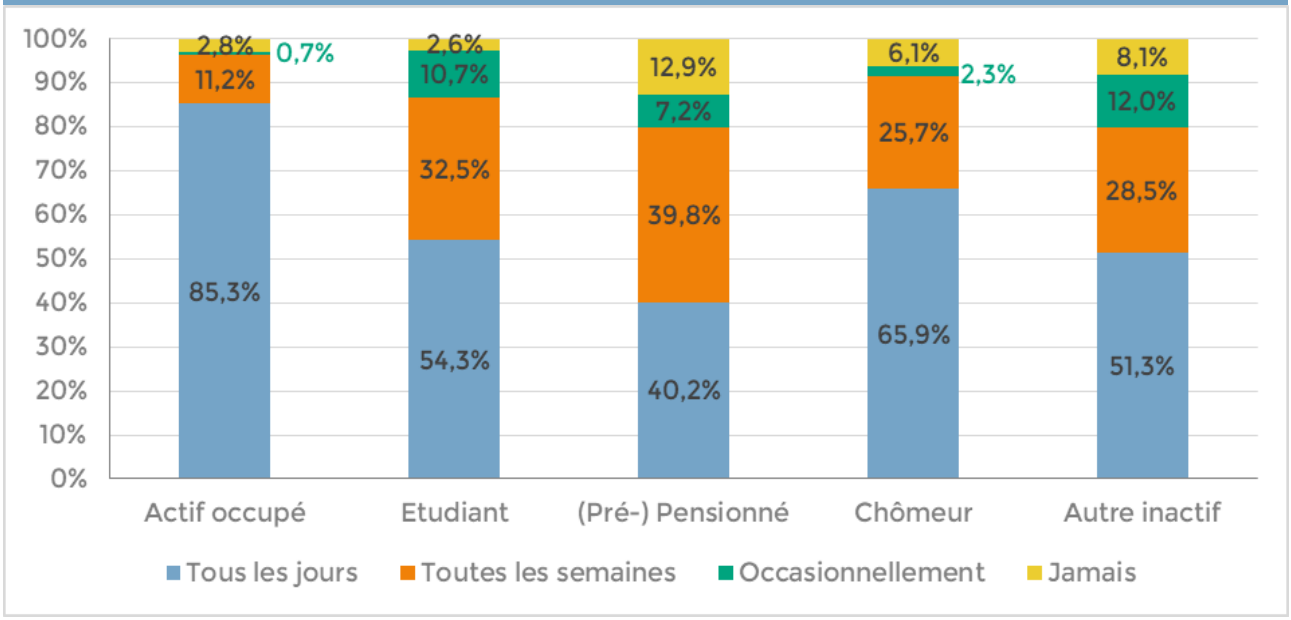
La présence et le nombre d'enfants au sein du ménage ont un réel impact sur l'usage de la voiture mais seulement comme conducteur. Soixante pour cent des répondants sans enfants conduisent une voiture tous les jours, on monte à 77% des répondants ayant un enfant et à plus de 80% parmi les répondants en ayant plusieurs. Parmi les conducteurs quotidiens, les mères évoquent plus souvent (60,2%) que les autres femmes (39,2%), la complexité des trajets comme *raisons de privilégier la voiture.* Aucune différence significative n'est observée entre les pères et les autres hommes sur ce motif-là. De plus, les répondants ayant des enfants prennent plus souvent le volant en heures de pointe (87,8%) et en soirée (72,9%) que les autres (respectivement 70% et 56,6%). Cette différence dans les *moments d'usage* s'explique peut-être par les déplacements scolaires et extrascolaires à gérer (phénomène des parents-taxi).

L'usage de la voiture comme conducteur et comme passager varie fortement en fonction de la situation socioprofessionnelle (cf. graphiques 10 et 11). Les répondants qui ont un emploi se disent plus souvent conducteurs quotidiens (85,3%[25]) et moins souvent passagers quotidiens (4,6%). Même si MOBWAL ne permet pas de croiser les modes et les motifs, on peut raisonnablement penser que ces actifs occupés sont au volant chaque jour pour se rendre à leur travail. Ensuite ce sont les chômeurs qui sont le plus souvent conducteurs et les deuxièmes plus grands usagers quotidiens de la voiture (65,9%). Les (pré-)pensionnés sont ceux qui conduisent le moins la voiture (seulement 40,2% la conduisent tous les jours et 12,9% ne la conduisent jamais). Ils ne sont pas non plus très souvent passagers. Ce sont les étudiants qui sont le plus souvent passagers… probablement parce qu'ils n'ont pas (encore) leur propre voiture et qu'ils bénéficient du véhicule familial partagé avec les autres membres du ménage.

voiture « comme passager » dépend de l'accessibilité à la voiture 'comme conducteur'. Lorsqu'il y a un partage (une voiture et plusieurs conducteurs potentiels), les différences entre sexes apparaissent.

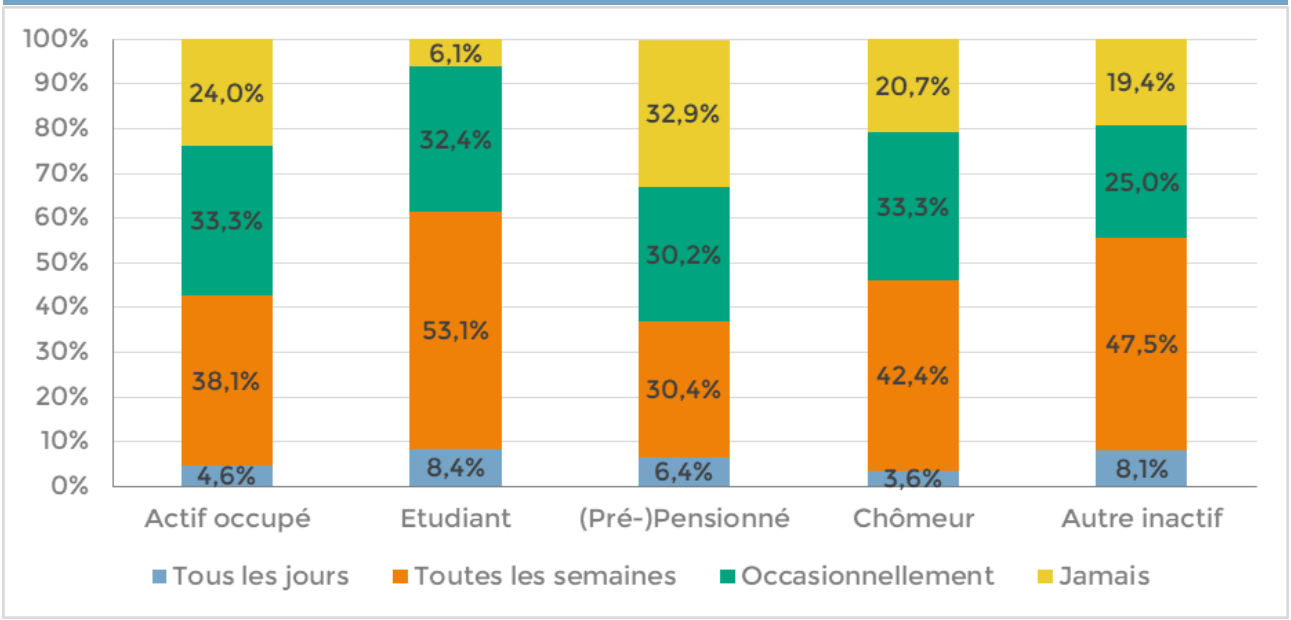
[25] On est à 96,1% si on ne considère que les actifs occupés qui sont conducteurs principaux d'une voiture de société.

Graphique 10 : Fréquences d'usage de la voiture comme conducteur selon la situation socioprofessionnelle (n=1 024 répondants conducteurs potentiels)



Source : MOBWAL 2017, Calculs IWEPS

Graphique 11 : Fréquences d'usage de la voiture comme passager selon la situation socioprofessionnelle (n=1 022 répondants conducteurs potentiels)[26]



Source : MOBWAL 2017, Calculs IWEPS

[26] L'analyse présentée dans le graphique 11 porte sur les conducteurs potentiels (1 024 – 2 répondants n'ayant pas répondu à la question). Cela permet de comparer les résultats avec ceux du graphique 10. L'analyse a également été réalisée pour les non-conducteurs potentiels mais n'est pas présentée dans le texte car, pour eux, la situation socioprofessionnelle n'est pas significativement associée à l'usage de la voiture comme passager.

La situation socioprofessionnelle influence également les moments d'usage de la voiture et les raisons de la privilégier.

Ainsi 88,0% des actifs occupés et 86,2% des chômeurs déclarent conduire leur voiture en *heures de pointe*. C'est le cas de 72,1% des étudiants et d'environ 50% des (pré-)pensionnés et « autres inactifs ». Ces derniers sont, par contre, les premiers à conduire en *heures creuses* (91,7%) devant les (pré-)pensionnés (89,3%), les actifs occupés (83,8%), les chômeurs (83,0%) et enfin les étudiants (69,1%). *En soirée,* se sont surtout les étudiants qui conduisent (91,1%), puis les actifs occupés (88,7%) et puis tous les autres (environ 78%). *Le week-end en journée,* ce sont les actifs occupés qui conduisent le plus (74,7% d'entre eux) et les (pré-)pensionnés qui conduisent le moins (37,8%). Les moments d'usage de la voiture comme passager varient également en fonction de la situation socioprofessionnelle mais les différences sont moins marquées. Pour les heures de pointe, ce sont surtout les « autres inactifs » (55,6%) et les étudiants (43,9%) qui sont passagers, puis les (pré-)pensionnés (35,9%) et ensuite les chômeurs (34,8%). Les actifs occupés le sont le plus rarement (29,6% d'entre eux). Aux heures creuses, ce sont d'abord les (pré-)pensionnés (68,9%) qui sont le plus souvent passagers, puis les autres « inactifs » (57,3%) et les étudiants (54,5%) et enfin les chômeurs (40,5%) et les actifs occupés (32,5%) pour terminer. En soirée, la situation socioprofessionnelle n'influence pas l'usage de la voiture comme passager. Enfin, le week-end, ce sont les étudiants (74,2%) et les chômeurs (72,8%) qui sont le plus souvent passagers ; ensuite les actifs occupés et les « autres inactifs » (56,9% tous les deux) et enfin les (pré-) pensionnés.

Concernant les raisons de privilégier la voiture plutôt qu'un autre mode de déplacement, deux raisons sont discriminantes : les limitations physiques (surtout mentionnées parmi les (pré-) pensionnés et « autres inactifs » conducteurs quotidiens, respectivement 21,7% et 21,2% d'entre eux) et la longueur des trajets surtout mentionnée par les étudiants et les actifs occupés (respectivement 55,7% et 32,4% d'entre eux).

3.3.3. L'usage de la marche à pied

Presque quatre répondants sur dix (43,7%) marchent au moins dix minutes par jour. Trois sur dix ne marchent qu'une ou plusieurs fois par semaine (29,8%), 12,4% seulement une ou plusieurs fois par mois et 14,1%[27] déclarent ne jamais marcher au moins dix minutes[28].

Si on croise la fréquence d'usage de la marche avec la question sur les limitations physiques[29], on observe une relative significativité sur l'ensemble de l'échantillon : les personnes ayant un peu ou beaucoup de limitations physiques se déplacent moins souvent à pied. Si l'analyse est réalisée séparément chez les femmes et chez les hommes, on s'aperçoit que la relation est plus forte chez les femmes : en effet, 42,7% des femmes ayant beaucoup de limitations physiques déclarent ne jamais faire de déplacement à pied de dix minutes contre 17,6% des hommes ayant beaucoup de limitations physiques. 5,5% des femmes ayant de légères limitations et 10,9% des femmes n'ayant aucune limitation déclarent ne jamais marcher non plus. Ces chiffres sont respectivement de 19,9% et de 11,9% chez les hommes. Notons que la part de femmes déclarant beaucoup de limitations physiques (15,6%) ou des limitations légères (10,4%) est significativement plus importante que celle des hommes (respectivement 7,8% et 6,5%).

[27] Une analyse de leur usage habituel des autres modes montre qu'il s'agit surtout de personnes qui se déplacent peu, quel que soit le mode.
[28] La question sur la marche ne porte que sur les déplacements à pieds d'au moins dix minutes. Ainsi, certains micro-déplacements comme aller du domicile à l'arrêt de bus ou encore prendre la correspondance ne sont pas nécessairement pris en compte par le répondant. Si les carnets de déplacement des enquêtes de mobilité classiques essayent de les identifier pour correctement évaluer les parts modales et rendre compte de la multimodalité des déplacements, on sait qu'ils sont souvent sous-déclarés pour les courtes durées/distances. Vu que l'enquête MOBWAL s'attache plus aux habitudes de déplacement et à leur rationalité qu'à les décrire précisément, le seuil de dix minutes a été jugé satisfaisant pour identifier les usages de la marche et leurs déterminants.
[29] La question sur les limitations est posée comme suit : Etes-vous limité dans votre mobilité quotidienne à cause d'une maladie chronique ou d'un handicap ? 1. Oui, beaucoup ; 2. Oui, légèrement ; 3. Non.

Les femmes utilisent moins la marche en soirée (23,6% contre 35,7% des hommes) et un peu moins le week-end en journée (72,2% contre 78,1%). Nous n'observons pas de différence selon le sexe pour les autres moments.

La marche est davantage utilisée en heures creuses par les répondants vivant en zones urbaines (76,8% contre 65,6% pour ceux vivant en zone semi-rurale et 66,9% pour ceux vivant en zone rurale). Le week-end, ce sont ceux derniers qui marchent le plus souvent (80,5% d'entre eux, contre 77,9% des urbains et 70,1% des semi-ruraux).

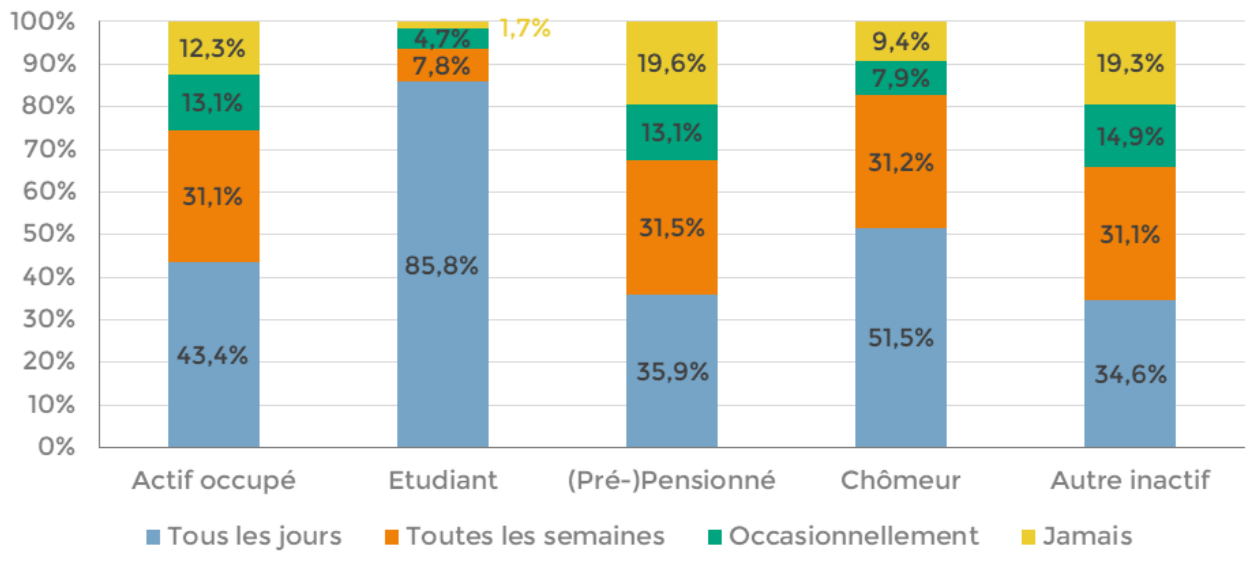
L'usage de la marche varie beaucoup avec la situation socioprofessionnelle : ce sont les étudiants qui marchent le plus souvent (85,8% d'entre eux déclarent marcher tous les jours), puis les chômeurs (51,5% marchent quotidiennement) (cf. graphique 12). Ces deux catégories marchent le plus souvent en semaine tant aux heures de pointe qu'aux heures creuses. Les (pré-)pensionnés et les « autres inactifs » sont les deux catégories dont la proportion « ne marche jamais » est la plus élevée (près d'un sur cinq). Ceux-ci marchent le plus souvent la semaine en heures creuses et le week-end en journée. Les actifs occupés se déplacent à pied, quant à eux, le moins souvent en heures de pointe (d'autres moyens de déplacement plus rapides sont privilégiés) et davantage en journée le week-end.

Les résultats de l'analyse par groupes d'âge vont dans le même sens que ceux de l'analyse par situation socioprofessionnelle, les plus jeunes (aussi le plus souvent des étudiants) marchent le plus et les plus âgés (souvent des (pré-)pensionnés) le moins.

Enfin, on notera que les conducteurs potentiels (c'est-à-dire les répondants ayant leur permis et vivant dans un ménage disposant au moins d'une voiture) marchent un peu moins (40,3% de marcheurs quotidiens) que les autres (54,4%). Cela se vérifie à tous les moments de la journée (mais pas en soirée).

Parmi les actifs occupés, ceux qui se sont déclarés conducteurs principaux d'une voiture de société ne marchent pas globalement moins que les autres répondants mais à d'autres moments : ils le font moins en semaine en heures de pointe (37,1% contre 53,4%) et en heures creuses (41,4% contre 60,3%), mais ils marchent davantage le week-end (92,4% contre 78,1%).

Graphique 12 : Fréquences d'usage de la marche selon la situation socioprofessionnelle (n=1 299 répondants)



Source : MOBWAL 2017, Calculs IWEPS

3.3.4. L'usage du vélo

D'après les chiffres de MOBWAL 2017, seulement 1,9% de la population majeure utiliserait le vélo quotidiennement pour se déplacer ; 7,5% l'utiliseraient toutes les semaines ; 10,6% tous les mois, 10,5% mois d'une fois par mois et 69,5% ne l'utiliserait jamais.

Il a été demandé aux répondants déclarant utiliser le vélo « au plus une fois par semaine » de donner les raisons pour lesquelles ils n'utilisaient pas (ou pas davantage) ce mode de déplacement. Les résultats sont présentés séparément pour ceux qui ne l'utilisent « jamais » et pour ceux qui l'utilisent parfois (entre « une fois par semaine » et « moins d'une fois par mois ») sur le graphique 13.

La principale raison mentionnée par les deux groupes est que « d'autres modes de transport suffisent à leurs besoins de déplacement » (deux répondants sur trois parmi ceux qui n'utilisent jamais le vélo et près d'un répondant sur deux parmi ceux qui l'utilisent parfois). Pour les autres raisons, la fréquence des réponses diffère de manière diverse entre les deux groupes : ceux qui n'utilisent jamais le vélo l'expliquent surtout par le fait qu'ils ne disposent pas de vélo particulier (35,5%). Ceux qui utilisent le vélo parfois déclarent ne pas l'utiliser davantage principalement parce que leurs destinations sont trop éloignées (26,6%), à cause des conditions climatiques/du relief (26,6%), à cause du manque d'infrastructures adaptées sur le trajet (pistes cyclables) (23,3%).

La fréquence d'usage du vélo varie selon le sexe et l'âge, la présence et l'importance de limitations physiques, la situation socioprofessionnelle et le fait d'être conducteur potentiel d'un véhicule ou pas.

Plus la personne a des limitations physiques, plus la proportion de non-usagers du vélo est élevée : 92,4% parmi les répondants ayant d'importantes limitations physiques, 78,2% parmi ceux en ayant de légères et 65,2% parmi les répondants sans limitations.

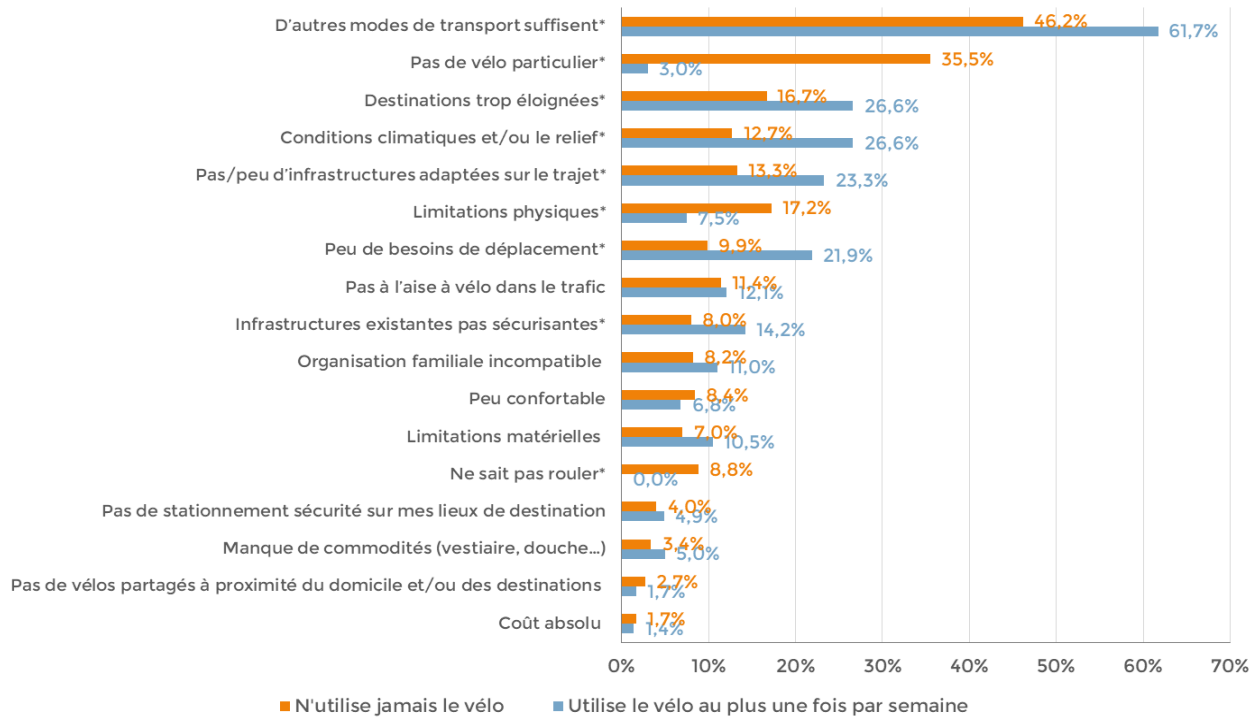
L'usage régulier du vélo (au moins une fois par semaine) est plus fréquent chez les hommes, mais seulement pour les groupes d'âge « 18-34 ans » et « 65-74 ans » (cf. graphique 14). Les raisons évoquées par les femmes de leur sous-utilisation du vélo diffèrent selon le groupe d'âge : les femmes de 65 à 74 ans sont plus nombreuses à mentionner des limitations physiques (33,2%) ou à ne pas savoir rouler à deux roues (18%). Les femmes plus jeunes évoquent le fait que d'autres modes de transport suffisent à leurs déplacements (68,9% des « 18-24 ans » et 56,5% des « 25-34 ans ») et le trop grand éloignement de leurs lieux de destination (environ 24%). Enfin, le groupe des « 25-34 ans » parle également de l'organisation familiale qui rend ce mode de déplacement moins praticable (22,9%) et de limitations matérielles (trop de choses ou de personnes à transporter) (16,3%).

Quant au moment d'usage, on observe des différences selon le groupe d'âge : les « 55 ans et plus » utilisent davantage le vélo en semaine en heures creuses (environ 55% de l'ensemble de ceux qui utilisent le vélo) que les plus jeunes… qui sont souvent au travail ou aux études à ce moment-là. Nous y reviendrons avec l'analyse selon la situation socioprofessionnelle.

Le fait d'avoir des enfants mineurs diminue l'usage du vélo mais seulement en semaine en heures creuses et chez les mères (21,5%[30] contre 38,6% des femmes sans enfants mineurs). Certaines raisons de sous/non-utilisation du vélo sont plus souvent reprises par les parents d'enfants mineurs, notamment l'incompatibilité avec l'organisation familiale (22,9% contre 3,4% des répondants avec enfants majeurs ou sans enfant) et les limitations matérielles (12,9% contre 5,9%).

[30] Pour rappel, les statistiques sur les moments d'usage ne portent que sur les répondants qui déclarent utiliser le mode de déplacement. Les femmes qui déclarent ne jamais rouler à vélo ne sont donc pas incluses.

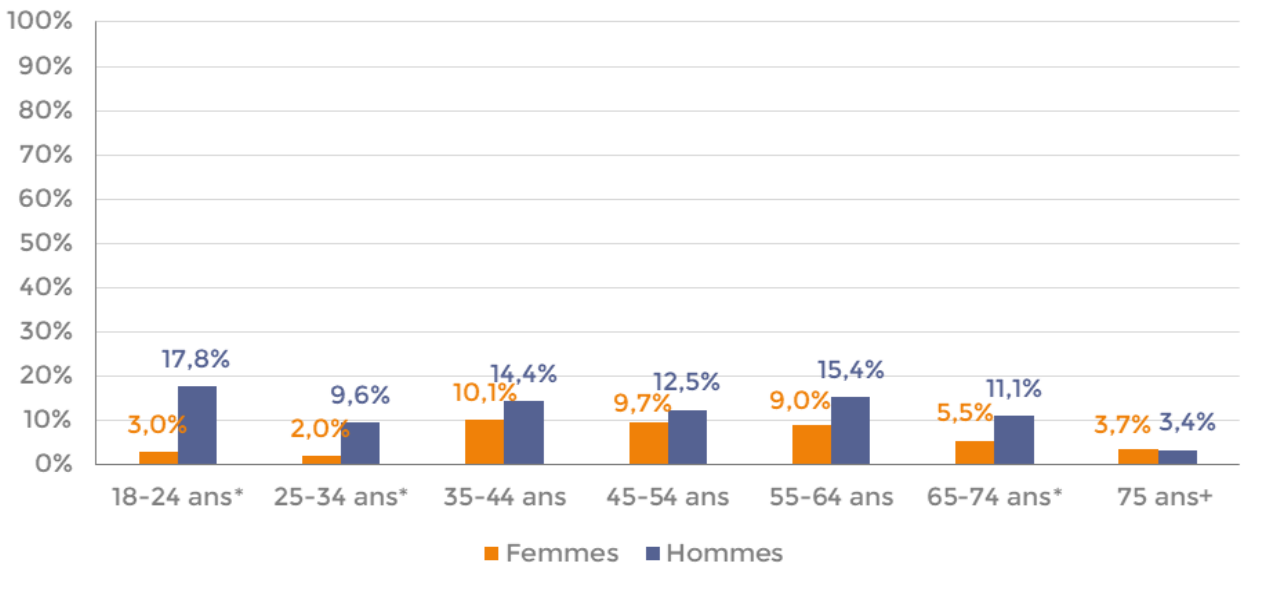
Graphique 13 : Raisons de ne pas (ou pas davantage) utiliser le vélo (n=1 224 répondants utilisant le vélo au plus une fois par semaine)



Source : MOBWAL 2017, Calculs IWEPS

Notes : Plusieurs réponses peuvent être données par un même répondant.
Un astérisque * à la fin du libellé de la raison indique que cette raison est significativement plus souvent mentionné e par un des deux sous-groupes.

Graphique 14 : Proportion de répondants utilisant le vélo au moins une fois par semaine selon le sexe et l'âge (n=1 299 répondants)



Source : MOBWAL 2017, Calculs IWEPS

Note : Un astérisque * à droite du groupe d'âge indique que les pourcentages sont significativement différents entre hommes et femmes pour ce groupe.

L'usage du vélo varie selon la situation socioprofessionnelle, de même que les raisons évoquées pour sa sous/non-utilisation : Les (pré-)pensionnés et les « autres inactifs » déclarent plus souvent (respectivement 81,3% et 84,5% d'entre eux) ne jamais faire de vélo. Les (pré-)pensionnées, les chômeurs et les « autres inactifs » qui font du vélo le font plus souvent en semaine en heures creuses (respectivement 60,2%, 52,4% et 41,7%) que les actifs occupés (26,9%) et les étudiants (27,6%). Il n'y a pas de différences significatives selon la situation socioprofessionnelle pour les autres moments. Quant aux raisons de sous/non-usage du vélo, l'incompatibilité avec l'organisation familiale est plus souvent mentionnée par les actifs occupés (15,2% d'entre eux) ; le manque d'infrastructures (pistes cyclables) est le plus souvent évoqué par les actifs occupés (20,2%), les étudiants (16,7%) et les (pré-) pensionnés (9,4%). Les limitations matérielles (choses ou personnes à transporter) sont davantage mentionnées par les actifs occupés (11,0%) et les chômeurs (10,4%) alors que les limitations physiques le sont plus par les (pré-)pensionnés (29,5%) et les « autres inactifs » (25,9%).

Enfin, on peut noter que les conducteurs potentiels utilisent moins souvent le vélo (8,5% d'entre eux l'utilisent toutes les semaines contre 12,3% sur l'ensemble des répondants). Il s'agit probablement d'un effet de substitution. La différence est la plus marquée en soirée (12,3% des conducteurs potentiels utilisent le vélo en soirée contre 23,7% des autres répondants).

3.3.5. L'usage des transports en commun

Les transports en commun sont peu utilisés par les Wallons. Selon l'enquête MOBWAL 2017, seulement 3,6% prennent le train tous les jours, 3,2% le prennent toutes les semaines, 36,7% le prennent occasionnellement et 56,5% ne le prennent jamais.

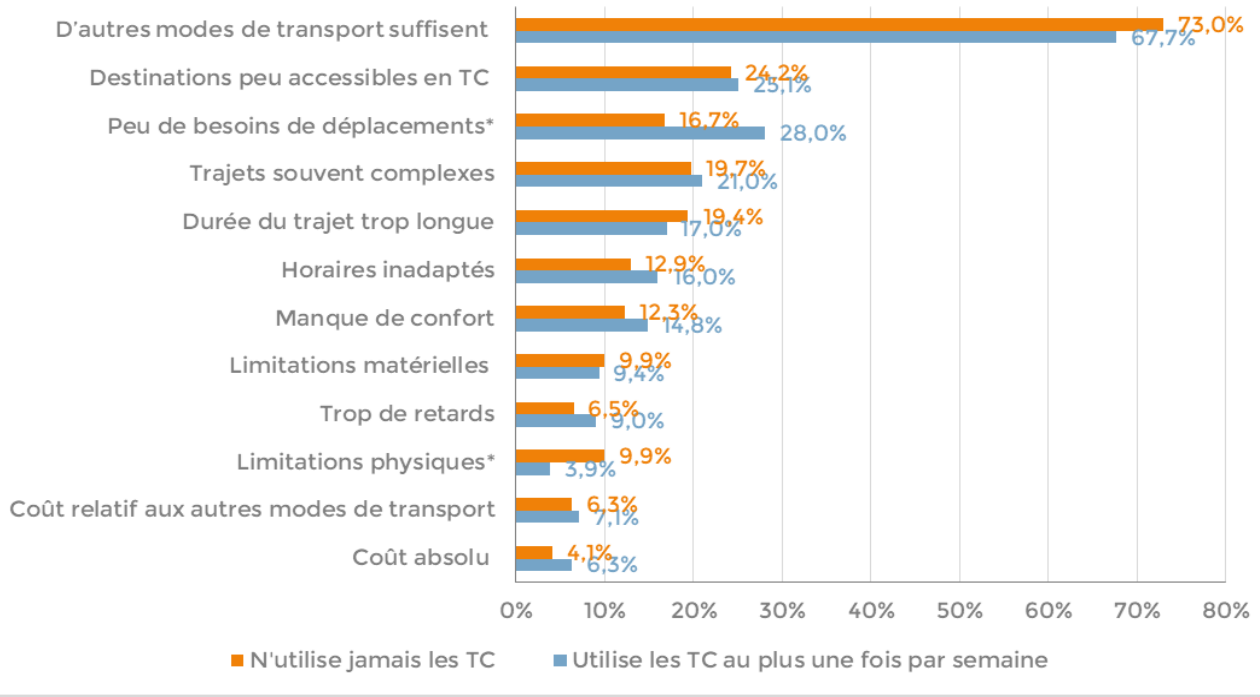
Pour les autres transports en commun (tram/métro/bus)[31], la part des usagers quotidiens est de 6,7%, celle des usagers hebdomadaires de 8,4% et celle des usagers occasionnels de 22,4%. Près de deux tiers (62,5%) des personnes interrogées ne prennent jamais ni le tram, ni le bus, ni le métro.

Le graphique 15 reprend les raisons déclarées pour ne pas ou peu utiliser les transports en commun. Les résultats sont présentés séparément d'une part pour ceux qui ne les utilisent pas du tout et d'autre part pour ceux qui les utilisent afin de voir si les raisons données diffèrent entre les deux groupes. Globalement, les principales raisons sont le fait que d'autres modes de transport suffisent à répondre aux besoins de déplacement et la faible accessibilité en transports en commun des destinations visées. Les non-usagers mentionnent plus souvent leurs faibles besoins de déplacement (28% contre 16% des usagers occasionnels), les limitations physiques, quoique peu fréquemment citées globalement, sont aussi plus souvent évoquées parmi les non-usagers (9,9%) que parmi les usagers occasionnels (3,9%).

Le lien entre les limitations physiques et l'usage des transports en commun est confirmé par le croisement entre la fréquence d'usage de ces modes et la présence de limitations physiques légères ou importantes (cf. graphique 16) : aucun des répondants déclarant des limitations physiques importantes n'utilise le train quotidiennement (80,5% d'entre eux ne l'utilisent jamais) et seulement 3,4% d'entre eux utilisent les autres transports en commun tous les jours (72,2% d'entre eux ne les utilisent jamais). Pour ceux qui déclarent des limitations physiques modérées, la situation est un peu différente : s'ils sont également moins enclins à prendre le train que ceux qui n'ont pas de limitations, ils sont plus souvent usagers hebdomadaires des autres transports en commun que ceux-ci.

[31] Vu le peu de villes wallonnes pourvues d'un réseau de métro ou de tram, il a été décidé de combiner l'usage du bus, du tram et du métro dans la même question. Il n'y a pas que les transports accessibles proches du domicile qui comptent. Si une personne habite dans la campagne wallonne et va travailler à Bruxelles, elle pourrait tout à fait faire une partie de son trajet quotidien domicile-travail en tram et/ou métro. Ces modes de transports ne sont donc pas exclus de l'enquête wallonne. On sait cependant qu'ils sont beaucoup moins utilisés que par les Bruxellois et que les effectifs seraient probablement trop petits si chaque mode était traité dans une question séparée.

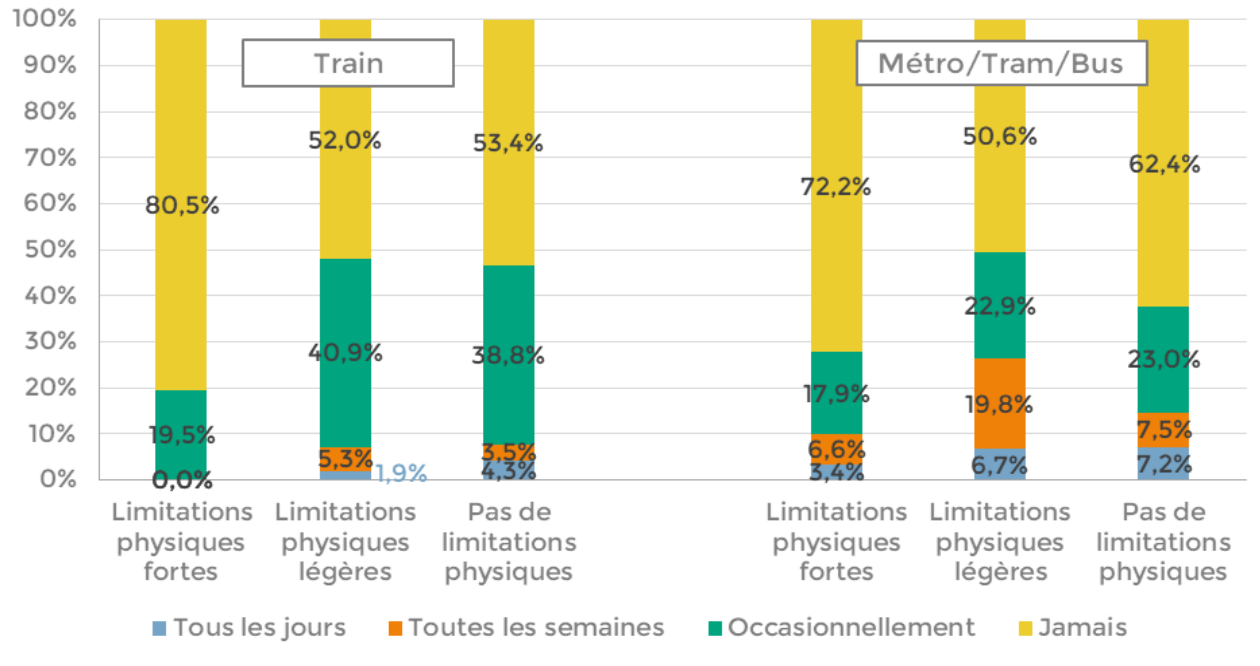
Graphique 15 : Raisons de ne pas (beaucoup) utiliser les transports en commun (n=1 100 répondants utilisant le train et/ou les autres transports en commun au plus une fois par semaine)



Source : MOBWAL 2017, Calculs IWEPS

Notes : Plusieurs réponses peuvent être données par un même répondant.
Un astérisque * à la fin du libellé de la raison indique que cette raison est significativement plus souvent mentionnée par un des deux sous-groupes.
TC : Transports en commun.

Graphique 16 : Fréquences d'usage des transports en commun selon la présence de limitations physiques fortes ou légères (n=1 299 répondants)



Source : MOBWAL 2017, Calculs IWEPS

Les répondants ayant des enfants utilisent autant les transports en commun que les autres à l'exception du train qu'ils utilisent moins souvent en semaine en heures creuses (32,6% parmi les parents usagers du train contre 44,9% des autres usagers). Parmi les répondants utilisant les transports en commun au plus une fois par semaine, ceux qui ont des enfants mineurs évoquent plus souvent la complexité des trajets (29,1%) et les retards (10,7%) que les autres répondants (respectivement 16,8% et 6,4%) comme motif de non/sous-usage des transports en commun.

Le degré d'urbanisation influence également l'usage des transports en commun. Si le train est également utilisé par les habitants des zones urbaines, semi-rurales ou rurales, les autres transports en commun (bus/tram/métro) sont plus souvent utilisés par les habitants de zones urbaines (cf. graphique 17). Ceux-ci utilisent également plus souvent ces modes de déplacement en semaine en heures creuses (73,8% des usagers contre 56,6% de ceux habitant en zone semi-rurale et 54,0% de ceux habitant en zone rurale). Les raisons de non/sous-usage des transports en commun varient également selon la localisation : le coût absolu est plus souvent mentionné dans les zones urbaines ; la complexité, la longueur des trajets et les problèmes d'accessibilité aux destinations sont davantage mentionnés en zones rurales et semi-rurales.

L'usage du train varie d'une province à l'autre (cf. graphique 18). Il est davantage utilisé par les habitants du Brabant wallon et puis par ceux de Namur. Aucune différence provinciale n'est par contre observée pour l'usage des autres transports en commun. Dans les raisons évoquées pour le non/sous usage des transports en commun, la province de Luxembourg se distingue des quatre autres : les habitants de cette province mentionnent plus souvent la longueur des trajets (32,0% contre 18,3% en moyenne), les difficultés d'accessibilité (49,5% contre 24,6% en moyenne), la complexité des trajets (36,2% contre 20,3% en moyenne) et les horaires inadaptés (34,5% contre 14,3% en moyenne). Notons que les territoires des provinces wallonnes sont vastes et variés. D'autres données, administratives et d'offre de services seraient cependant nécessaires pour pouvoir étudier les différentes locales.

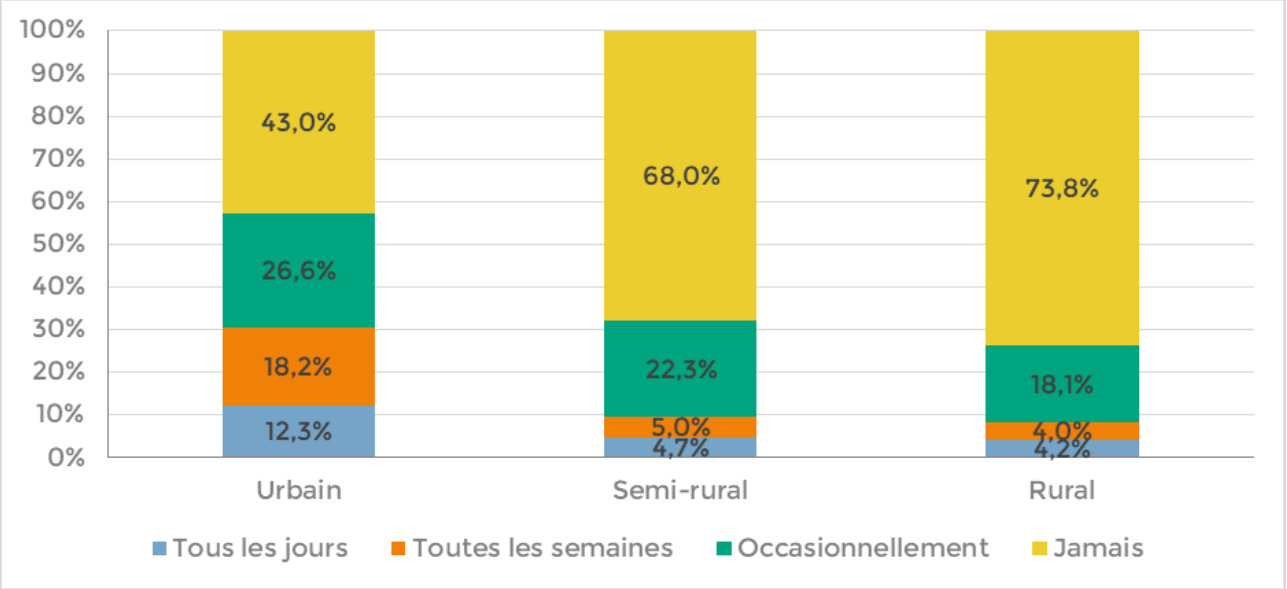
La situation socioprofessionnelle est une variable déterminante dans l'usage du train (cf. graphique 19) et des autres transports en commun (cf. graphique 20). Ce sont les étudiants qui sont très largement les plus « gros » usagers des transports en commun. Pour le train, ce sont ensuite les actifs occupés mais de manière assez marginale (8,8% d'entre eux l'utilisent au moins une fois par semaine). Pour les autres transports en commun, ce sont les chômeurs et « autres inactifs » qui arrivent derrière les étudiants. Les (pré-)pensionnés et les actifs occupés sont les groupes qui les utilisent le moins.

Les étudiants utilisent plus souvent les transports en commun en heures de pointe et en soirée que les chômeurs, les (pré-)pensionnés et les « autres inactifs ». En heures de pointe, les actifs occupés utilisent aussi souvent le train que les étudiants. Les (pré-)pensionnés, chômeurs et « autres inactifs » utilisent plus le bus/tram/métro en heures creuses que les étudiants et les actifs occupés.

Quant aux motifs de non/sous-usage, on remarque un clivage entre d'une part les actifs occupés et les étudiants et d'autre part les chômeurs, (pré-)pensionnés et « autres inactifs ». Pour justifier ce sous-usage, le premier groupe évoque des motifs liés à une plus grande mobilité (retard, l'inadéquation des horaires, l'inaccessibilité des destinations, complexité et longueur des trajets) alors que le second groupe évoque des motifs liés à une mobilité plus réduite (peu de besoins de se déplacer et limites physiques). Notons enfin que le coût absolu et relatif par rapport à celui des autres moyens de transport est principalement évoqué par les étudiants et les chômeurs, ces catégories disposant pourtant déjà de tarifs préférentiels.

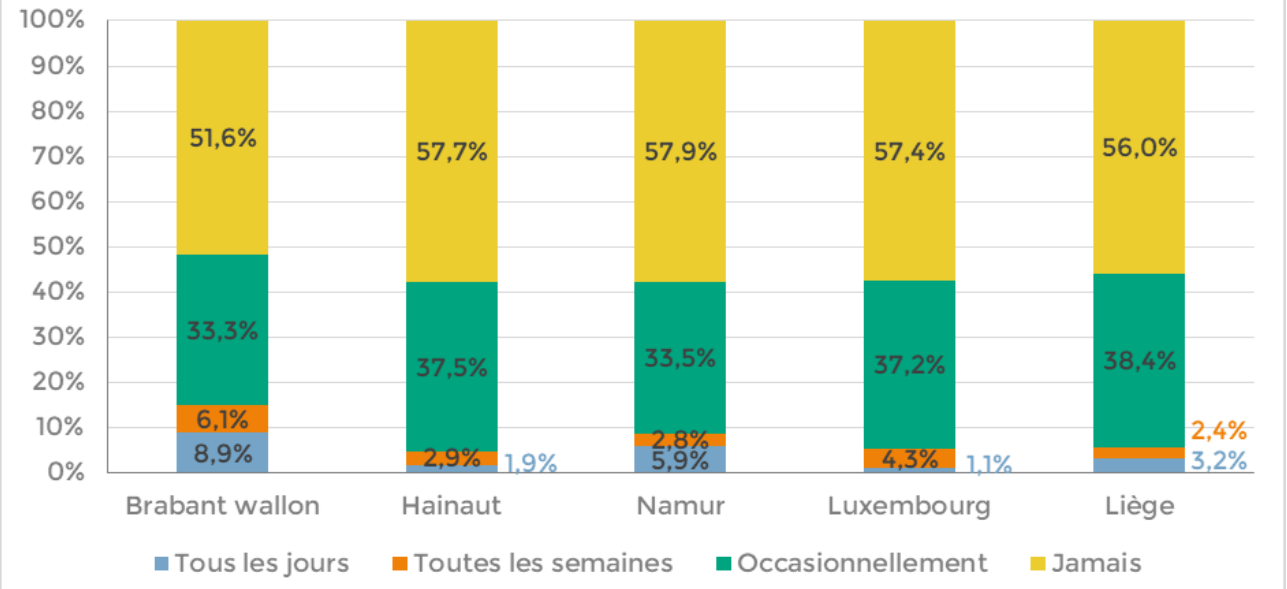
La situation financière du ménage semble avoir un effet négatif sur l'usage du bus, tram et métro. Cet effet disparaît dès que l'on procède à un contrôle par le fait de vivre dans un ménage disposant au moins d'une voiture (plus fréquent lorsque le répondant vit dans un ménage aisé).

Graphique 17 : Fréquences d'usage des bus/tram/métro selon le degré d'urbanisation du lieu de domicile (n=1 299 répondants)



Source : MOBWAL 2017, Calculs IWEPS

Graphique 18 : Fréquences d'usage des bus/tram/métro selon la province de domicile (n=1 299 répondants)

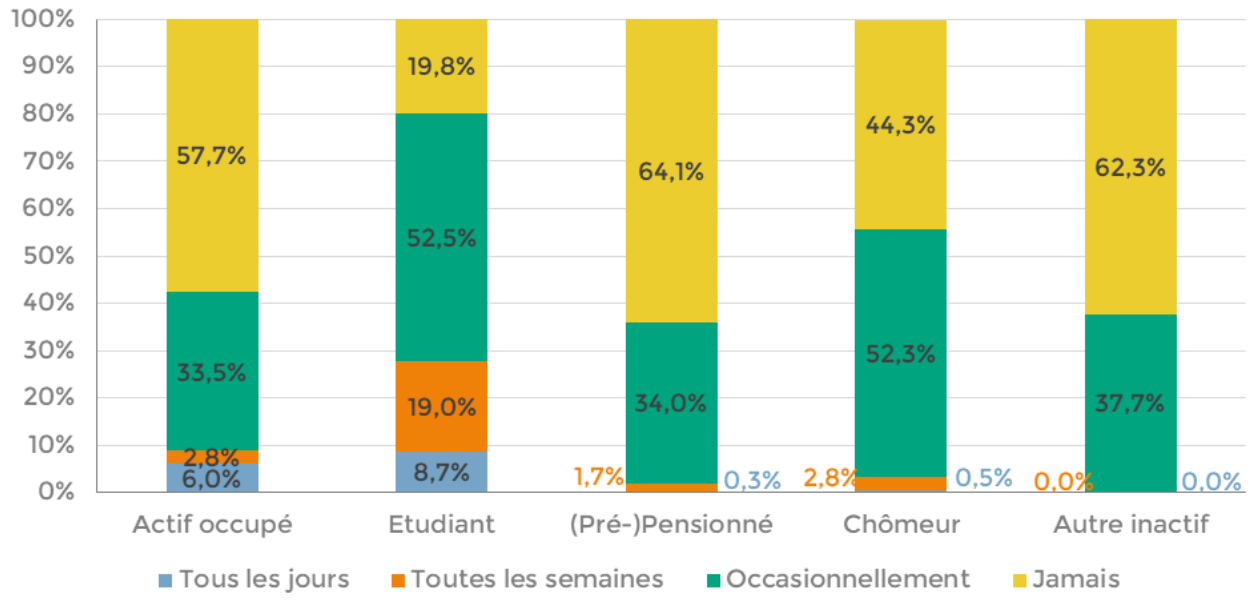


Source : MOBWAL 2017, Calculs IWEPS

Que ce soit pour le train ou pour les autres transports en commun, on observe qu'ils sont moins utilisés par les conducteurs potentiels d'un véhicule (effet probable de substitution). Pour le train, cette tendance se marque surtout pour l'usage durant le week-end tandis que pour les autres transports elle se marque à tous les moments sauf aux heures de pointe (où les transports en commun peuvent s'avérer plus efficaces que la voiture). Les conducteurs potentiels justifient plus souvent leur faible/non-usage des transports en commun par le fait que d'autres moyens de transport (la voiture) leur suffisent, par la longueur et la complexité de

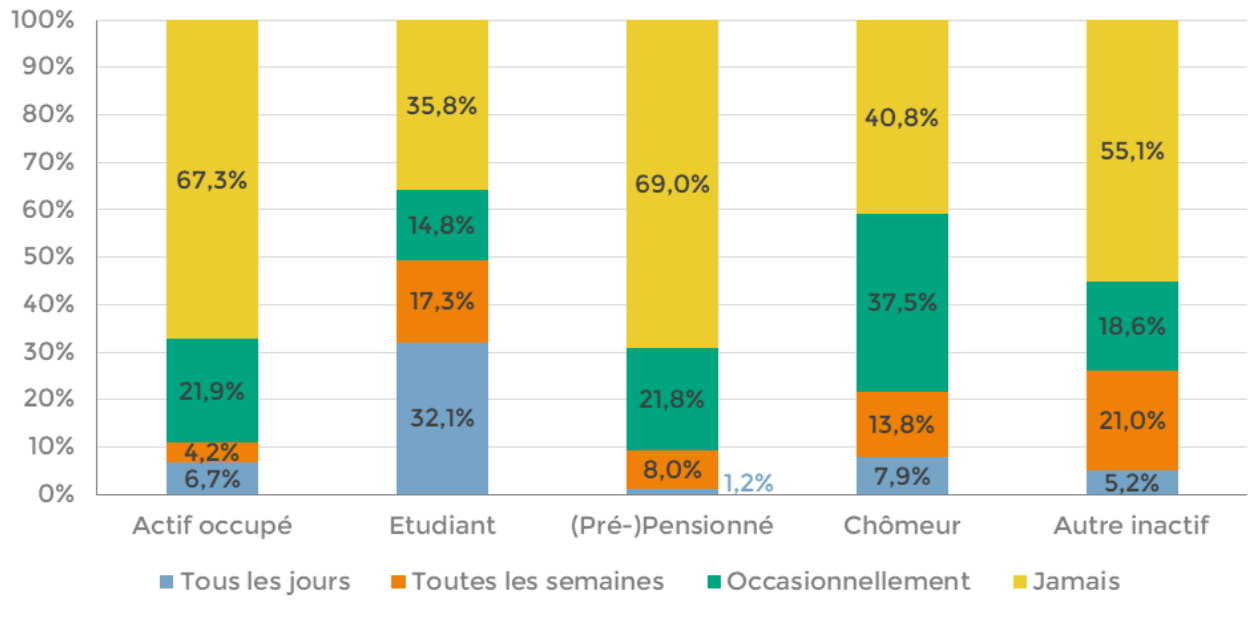
leurs trajets, par les horaires inadaptés et les destinations difficilement accessibles ou encore des limitations matérielles. Les non-conducteurs potentiels mentionnent relativement plus souvent leur faible besoin de déplacement ou encore leurs limitations physiques.

Graphique 19 : Fréquences d'usage du train selon la situation socioprofessionnelle (n=1 299 répondants)



Source : MOBWAL 2017, Calculs IWEPS

Graphique 20 : Fréquences d'usage des bus/tram/métro selon la situation socioprofessionnelle (n=1 299 répondants)



Source : MOBWAL 2017, Calculs IWEPS

3.3.6. L'usage de la moto et autres véhicules motorisés à deux roues

Ce mode de déplacement, souvent individuel, est peu répandu mais fait partie des modes investigués classiquement dans les enquêtes de mobilité. Dans MOBWAL 2017, les questions sur la fréquence et les moments d'usage de la moto n'ont été posées qu'aux 152 répondants (11,1%) vivant dans un ménage disposant au moins d'un véhicule motorisé à deux roues[32]. Parmi eux, 6,9% montent tous les jours sur une moto, 21,3% y montent toutes les semaines, 26,0% plus rarement et 45,7% n'y montent jamais. Les moments d'usage ne sont pas analysés car seuls 77 répondants ont passé les filtres (vivre dans un ménage avec au moins une moto et utiliser celle-ci) menant aux questions des moments d'usage.

3.3.7. L'usage du taxi

Tout comme la moto, le taxi fait partie des modes de déplacement investigués habituellement dans les enquêtes de mobilité. Sa fréquence d'usage est très basse dans MOBWAL 2017. Rappelons que l'enquête porte sur les *habitudes* de déplacement et non sur un relevé exhaustif des déplacements réalisés durant une période donnée. Si certains n'utilisent le taxi que lorsqu'ils sont à l'étranger pour le travail ou les vacances, cela rentre dans un cadre exceptionnel et n'est donc pas repris dans MOBWAL 2017. Ainsi, selon cette enquête, on peut estimer que moins de 1% de la population wallonne majeure prend le taxi toutes les semaines, 11,4% le prennent occasionnellement et 87,9% ne le prennent jamais.

Ceux qui ont de fortes limitations physiques prennent plus le taxi (21,5% d'entre eux) que la moyenne (12,1%). L'âge influence également l'usage du taxi : ce sont principalement les plus jeunes et les plus âgés qui utilisent ce mode mais si les « 55 ans et plus » prennent davantage le taxi la semaine en heures creuses (environ 60% d'entre eux contre 41,6%), les « 18-34 ans » le prennent surtout en soirée (environ 70% contre 39,5% en moyenne).

Les répondants non conducteurs potentiels utilisent plus le taxi (24,2% d'usagers) que les conducteurs potentiels (8,2% d'usagers). La différence se marque surtout le week-end et en soirée, moments où les alternatives en transports publics à la voiture individuelle sont moins fréquentes.

3.3.8. L'usage de modes alternatifs

En plus des modes de déplacement « classiquement » étudiés dans les enquêtes de mobilité, MOBWAL 2017 a également interrogé les répondants sur leur connaissance et leur usage de certains modes dits « alternatifs ». Alternatif est à comprendre ici comme une alternative à la voiture particulière. Sont investigués : le covoiturage[33], la voiture partagée[34], le système ComOn de la Région wallonne[35], le vélo partagé[36] et le parc relais[37]. En 2017, au moment de la collecte des données sur le terrain, les trottinettes électriques et autres modes

[32] La question posée est la suivante : «de combien de véhicules motorisés à deux roues dispose votre ménage ». Cela inclut les motocyclettes, vélos-moteurs, mobylettes, motos. Nous ne savons pas si ce véhicule appartient personnellement au répondant ni même s'il dispose du permis nécessaire pour la conduire. Cela ne pose pas de problème en soi car les questions sur l'usage de la moto ne font pas la différence entre son usage comme conducteur ou comme passager.

[33] Le covoiturage implique que plusieurs personnes n'appartenant pas au même ménage utilisent un seul véhicule pour faire le même trajet ou une partie de trajet. À côté des initiatives informelles (avec des collègues, voisins…). Il existe des systèmes ou plateformes tels que Blablacar, carpool.be, ComOn…

[34] Le système de voitures partagées (ou carSharing ou auto-partage) est défini comme suit : mise à disposition d'un parc de voitures à des usagers ayant souscrit à un abonnement ou un contrat pour des déplacements courts ou occasionnels. Plusieurs utilisateurs se partagent successivement une même voiture (ex. Cambio, Wibee, ZenCar). Cela peut également se faire, de manière plus informelle entre particuliers (ex. carAmigo, CozyCar, zipcar, …).

[35] Il s'agit d'une initiative de la Région Wallonne qui comprend une application et un réseau de parking de covoiturage. L'application est reliée à carpool.be, également créée par taxi-stop.

[36] Le système de vélos partagés est défini comme suit : « Mise à disposition d'un parc de vélos à des usagers ayant souscrit à un abonnement ou un contrat pour des déplacements courts ou occasionnels. Plusieurs utilisateurs se partagent successivement un même vélo ». Les vélos d'entreprise entrent également dans cette catégorie. Par contre, les tandems en sont exclus car le partagé du vélo est simultané dans ce cas.

[37] Le parc relais (ou « Park and ride » ou « P+R » ou « stationnement incitatif ») est défini comme suit « Espace de stationnement pour automobiles, situé en périphérie d'une ville et destiné à inciter les automobilistes/motocyclistes/cyclistes à accéder au centre-ville en transport en commun : métro, tram, train de banlieue ou bus, en leur permettant de remiser leur véhicule dans un parking de surface ou fermé, ceci jusqu'à leur retour. Ce parc de stationnement peut être payant ou gratuit, gardé ou non ».

de micromobilité étaient encore très peu développés et n'ont pas été investigués.

Pour chacun des modes envisagés, il est d'abord demandé au répondant s'il connaît ou non ce mode. En cas de réponse positive, on lui demande à quelle fréquence il l'utilise (toujours, souvent, rarement ou jamais). S'il répond « toujours » ou « souvent », il lui est demandé pour quels motifs (plusieurs réponses possibles) il l'emploie ; s'il répond « rarement »[38] ou « jamais », il lui est demandé pour quelles raisons (plusieurs réponses possibles) il ne l'emploie pas (ou pas davantage).

3.3.8.1 Le covoiturage (comme passager ou conducteur)

Quatre-vingt-sept pour cent des répondants savent ce qu'est le covoiturage. Parmi eux, 2,6% déclarent utiliser « toujours » ce mode de déplacement, 14,2% disent l'utiliser souvent, 17,9% rarement et 65,2% déclarent ne jamais l'utiliser. Ce sont surtout les étudiants et autres répondants ne vivant pas en couple et/ou n'étant pas conducteurs potentiels qui pratiquent le covoiturage. Parmi les utilisateurs, 58,9%[39] l'utilisent pour se rendre à une activité sportive ou de loisirs ; 55,4% des actifs occupés ou étudiants l'emploient pour se rendre à ou/et rentrer de leur lieu de travail/études ; 17,8% des usagers l'utilisent pour aller faire leurs courses (surtout les non-conducteurs potentiels, les (pré-) pensionnés, chômeurs ou « autres inactifs »). Parmi ceux qui connaissent ce mode mais ne l'utilisent jamais, 60,9% déclarent que c'est parce qu'ils n'en ont pas la nécessité (surtout les plus âgés), 23,2% parce qu'ils n'ont pas d'opportunités de le faire à proximité de leurs lieux de départ et/ou d'arrivée, 14,7% parce que c'est trop contraignant (surtout les conducteurs potentiels), 14,5% parce que ce n'est pas pratique (surtout les 25-34 ans) et 4,8% n'ont pas confiance dans le système (surtout les 25-34 ans et ceux qui vivent dans un ménage avec beaucoup de difficultés financières).

Une série de questions a été posée plus spécifiquement sur le système de covoiturage de la Région wallonne, ComOn. Un répondant sur dix a déjà entendu parler de ce système (plus souvent pour ceux entre 35 et 64 ans). Parmi ceux qui connaissent le système ComOn, presque aucun ne l'utilise. Les principales raisons évoquées sont les mêmes que pour le covoiturage en général : le manque de nécessité (64,8%) (surtout les (pré-)pensionnés, chômeurs et « autres inactifs »), le manque d'opportunités (35,0%), l'aspect « pas pratique » (15,8%) (surtout en zones rurales), l'aspect contraignant (12,3%) et enfin le manque de confiance dans le système ComOn (3,6%).

3.3.8.2 La voiture partagée (comme passager ou conducteur)

Près de deux répondants sur trois (60,8%) savent ce qu'est le système de voiture partagée (surtout les plus instruits). Parmi ceux qui le connaissent, seulement 1,3% l'utilisent[40]. Parmi les 98,7% autres qui ne l'utilisent pas ou rarement, la principale raison évoquée est que cela n'est pas nécessaire (62,1%)[41]. Vient en deuxième lieu, le manque d'opportunité (30,1%) ; ce motif est plus souvent mentionné par les plus instruits, les actifs occupés, les habitants de zones rurales et ceux résidant dans la province de Luxembourg. L'aspect contraignant (12,5%) est surtout repris par les conducteurs potentiels. Le fait que cela est jugé peu pratique (12,0%) est souvent mentionné par les actifs occupés et enfin, le manque de confiance dans le système est repris par 4,3% des répondants.

3.3.8.3 Le vélo partagé

Sept répondants sur dix (70,9%) savent ce qu'est le système de vélo partagé (surtout les plus instruits).

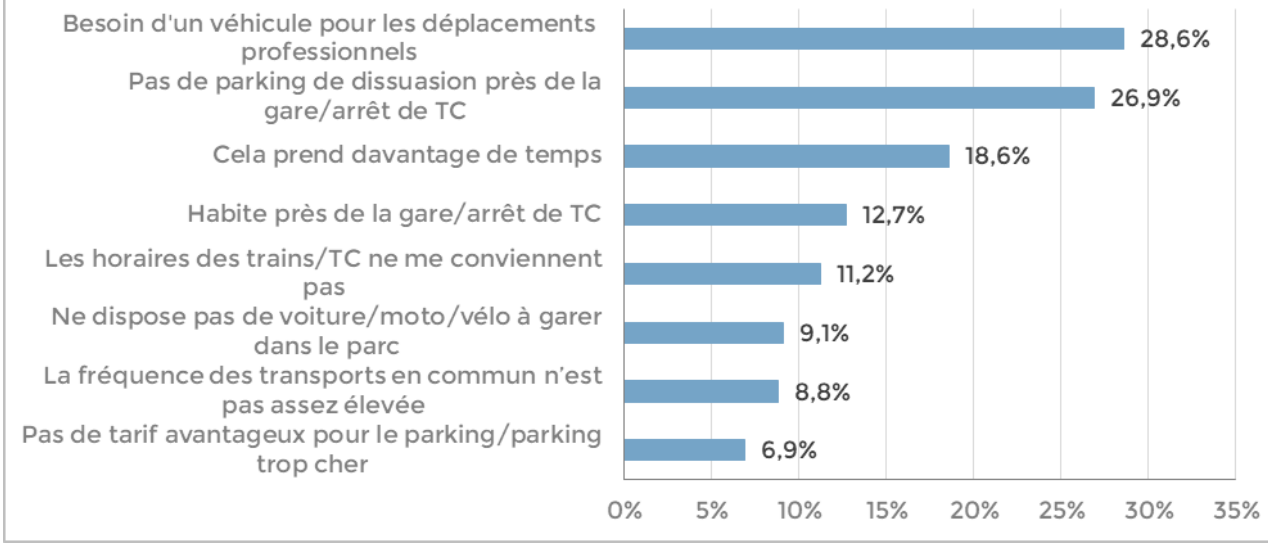
[38] Pour le covoiturage, les répondants qui ont dit l'utiliser rarement ont répondu aux questions sur les motifs d'usage plutôt qu'à celles sur les raisons de sous-usage.
[39] Attention, ce pourcentage est à comprendre comme suit : 58,9% des répondants qui connaissent et utilisent le covoiturage (toujours, souvent ou rarement) l'utilisent (entre autres) pour des activités sportives ou de loisirs.
[40] Vu le faible effectif (n=10), les motifs d'usage ne sont pas analysés. Pour information, huit d'entre eux vivent dans un ménage avec au moins une voiture.
[41] Pas de différence significative entre les répondants vivant dans un ménage avec ou sans voiture.

Parmi ceux qui le connaissent, seulement 3,1% l'utilisent[42]. Parmi les 97% autres qui ne l'utilisent pas ou rarement, la principale raison évoquée est que cela n'est pas nécessaire (59,4%), vient ensuite le manque d'opportunité (33,0%), le fait que cela ne soit « pas pratique » (11,3%), l'aspect contraignant (10,3%) et enfin, le manque de confiance dans le système (2,0%).

3.3.8.4 Le parc relais

Quatre répondants sur dix (40,42%) savent ce qu'est un parc relais. Parmi eux, 6,1% l'utilisent souvent ou toujours[43] **14,0% l'utilisent rarement et 79,87% ne l'utilisent jamais.** Les raisons évoquées pour ne jamais l'utiliser ou ne l'utiliser que rarement sont reprises dans le graphique 21. Notons que le besoin d'un véhicule pour les déplacements professionnels est plus souvent mentionné par les hommes (54,3% des actifs occupés) que par les femmes (35,3% des actives occupées). Le fait de ne pas disposer d'un véhicule à garer est plus souvent mentionné par les moins instruits, les jeunes, les inactifs, les personnes isolées, les familles monoparentales ou parmi les adultes vivant avec un ou deux de leurs parents. L'absence de parking de dissuasion est plus souvent citée par les habitants des provinces de Luxembourg, de Liège et du Hainaut. Le coût est repris davantage par les chômeurs et « autres inactifs ». L'inadaptation des horaires est, quant à elle, plus souvent reprise par les conducteurs potentiels.

Graphique 21 : Raisons de sous/non-usage du parc relais (n=523 répondants ayant connaissance du système de parc relais et déclarant ne l'utiliser que rarement ou pas du tout)



Source : MOBWAL 2017, Calculs IWEPS

Notes : TC : Transports en commun.

[42] Vu le faible effectif (n=31), les motifs d'usage ne sont pas analysés.
[43] Pour ces deux modalités, il y a seulement 35 répondants.

3.3.9. Quelques alternatives au déplacement

Enfin, pour clore cette partie sur les modes de déplacement, nous allons analyser la fréquence de certains comportements pouvant être considérés comme des « alternatives au déplacement ». Certains concernent la population en général (la commande de courses alimentaires, de repas préparés ou d'objets) et d'autres s'adressent plus spécifiquement aux actifs occupés (*co-working* et télétravail).

Le graphique 22 représente la fréquence des commandes à distance. Ainsi, on remarque qu'il est plus fréquent de commander des objets à distance (surtout dans le chef des plus instruits, chez ceux qui ont des enfants). En 2017, commander les courses alimentaires à distance est assez rare (notez que la solution drive-in n'est pas considérée ici).

En 2017, certains actifs occupés ont la possibilité de travailler depuis leur domicile[44] de manière régulière ou occasionnelle, d'autres actifs occupés (souvent des indépendants) uniquement depuis leur domicile. Ces pratiques ont un impact sur leur mobilité au quotidien (pas ou moins de navettes…). Pour mesurer la fréquence de ces pratiques, il a été demandé à l'ensemble des répondants ayant un emploi s'ils avaient la possibilité de travailler depuis leur domicile. Dans l'affirmative, on leur demandait à quelle fréquence ils utilisaient cette opportunité. Dans la négative, on leur demandait s'ils aimeraient pouvoir le faire. Pour représenter l'ensemble des situations, les actifs occupés déclarant travailler uniquement depuis leur domicile ont été considérés comme une catégorie à part dans le graphique 23. Près d'un actif occupé sur quatre (24,2%) a l'opportunité de travailler depuis son domicile. Un sur cinq (18,2%) n'a pas cette opportunité, mais aimerait l'avoir, et la grande majorité (57,6%) ne l'a pas et n'aimerait pas spécialement l'avoir. Moins de 5% des actifs occupés ne travaillent qu'à domicile (4,6%), 7,2% font du télétravail plusieurs fois par semaine, 4,3% le font une fois par semaine. 5,7% télétravaillent occasionnellement et 78,3% ne travaillent jamais depuis leur domicile (2,5%+18,2%+57,6%).

La crise sanitaire de 2020 a bouleversé nos modes de vie et nos habitudes, en particulier concernant l'usage de ces « alternatives » à la mobilité. Si en 2020, le télétravail s'est très fortement répandu pour des raisons sanitaires[45] et les commandes à distance se sont faites beaucoup plus fréquentes[46] dû à la fermeture temporaire des commerces « non essentiels », MOBWAL 2017 montre que ces pratiques étaient assez minoritaires en Wallonie.

La réalité est cependant très différente selon que l'on soit indépendant (cf. graphique 24a), ouvrier (cf. graphique 24b) ou employé/cadre (cf. graphique 24c).

Le co-working[47] peut être considéré comme une autre pratique de travail à distance permettant de limiter la longueur et/ou la fréquence des trajets domicile-travail puisque la personne va dans un espace de travail à proximité de son domicile. Cette pratique semble cependant peu connue et peu utilisée en Wallonie (40,1% des actifs occupés disent savoir ce que c'est et 6,7% d'entre eux le pratiquent.

---

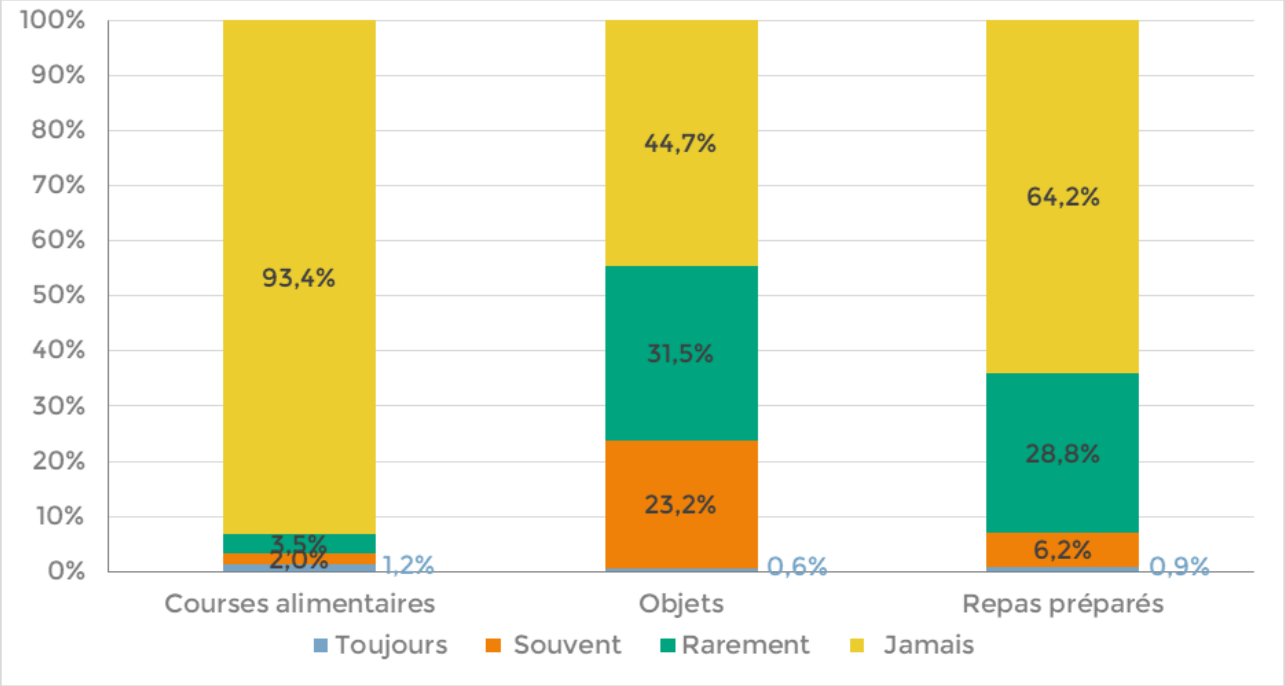
[44] Le travail à domicile est défini comme suit : « Le fait de travailler certains jours (de manière régulière ou non) depuis son domicile aux heures habituelles de travail. Cela permet de ne pas faire de déplacement domicile-travail ce jour-là. Le fait de ramener du travail chez soi le soir (en plus) n'est donc pas considéré comme du travail à domicile ».

[45] En juin 2020, le SPF Mobilité et transports a mené une enquête - BEMOB - sur l'impact de la covid-19 sur les habitudes de mobilité des Belges. Les résultats de cette enquête montrent que la part de travailleurs qui ne pratiquent pas du tout le télétravail est passée de 81% (avant la crise sanitaire) à 51% (pendant le premier confinement - de mars à mai 2020), et se maintient en dessous de 60% au début du mois de juin 2020 (moment de la collecte de données). La part de travailleurs télétravaillant à temps plein (cinq jours/semaine) est passée de moins de 5% (avant la crise sanitaire) à plus de 30% (pendant le confinement). Début juin 2020, elle est proche de 21%.

[46] Selon l'enquête BEMOB, la fréquence des achats en ligne a augmenté, durant le confinement du printemps 2020, pour 36% des répondants. Les principales raisons évoquées pour cette augmentation par rapport aux habitudes passées (avant la crise) sont la limitation volontaire des sorties et la fermeture des magasins.

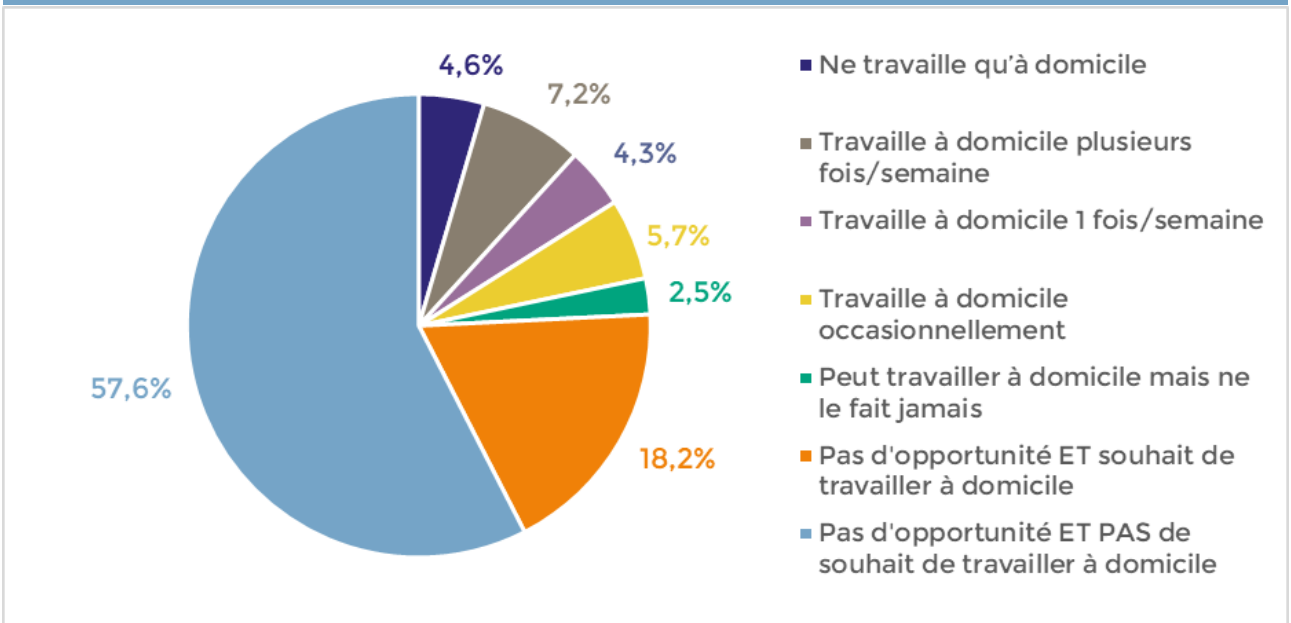
[47] Le co-working (ou cotravail ou bureaux partagés) est défini comme suit : « Le fait de travailler, à l'extérieur du domicile, dans un espace dédié où travaillent également d'autres personnes indépendantes ou ayant un autre employeur. L'objectif est à la fois de partager des locaux mais aussi de faciliter la mise en réseau des actifs occupés entre eux. »

Graphique 22 : Fréquences de commandes à distance (n=1 298[48] répondants pour les courses alimentaires et 1 297 répondants pour les deux autres variables)



Source : MOBWAL 2017, Calculs IWEPS

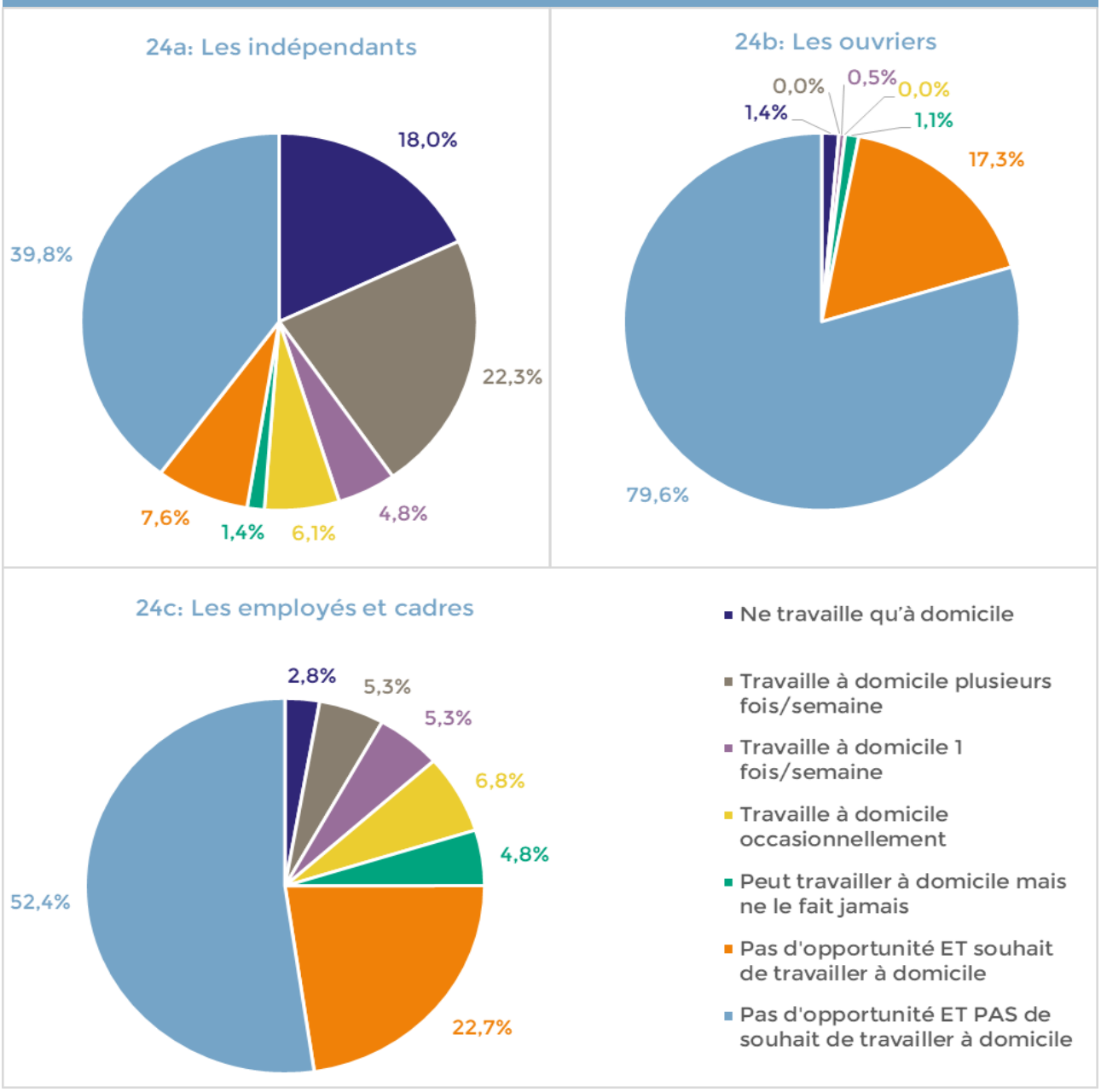
Graphique 23 : Possibilité et fréquences d'usage du travail à domicile parmi les répondants « actifs occupés » (n=636 répondants)



Source : MOBWAL 2017, Calculs IWEPS

[48] La différence avec 1 299 correspond à ceux qui ont répondu « ne sait pas ».

Graphique 24 : Possibilité et fréquences d'usage du travail à domicile parmi les indépendants (n=106 répondants), les ouvriers (n=157 répondants) et les employés et cadres (n=359 répondants)



Source : MOBWAL 2017, Calculs IWEPS

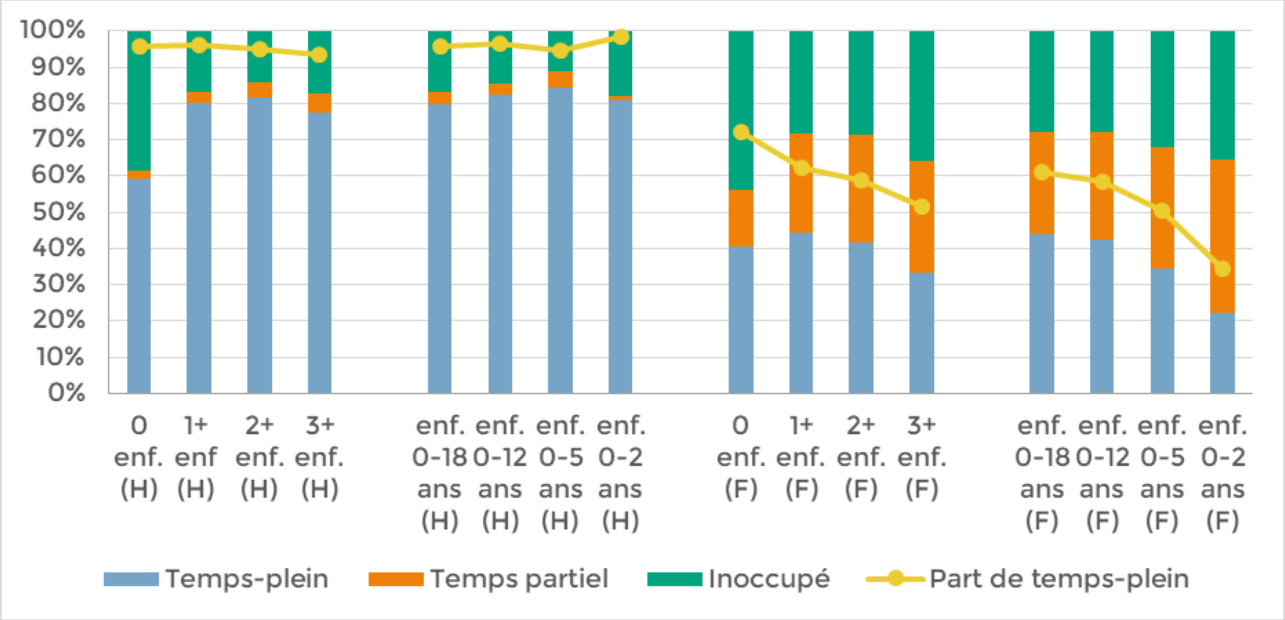
Note : En cas de statuts professionnels multiples, c'est le statut de l'emploi principal qui est repris. Les catégories « aidant familial » (n=2) et « autres salariés » (n=12) n'ont pas été reprises ici car peu d'effectifs et pas facilement ré-allouable à l'un des trois groupes présentés ici.

Dans une certaine mesure, le travail à temps partiel pourrait également être considéré comme une alternative au déplacement professionnel. Même s'il est rarement motivé directement par cette raison et pas toujours délibérément choisi, on peut penser que les personnes qui travaillent à temps partiel ont relativement moins de contraintes de déplacements liés au travail que celles qui travaillent à temps plein. Cela bien sûr ne signifie pas qu'elles font globalement moins de déplacements. On peut imaginer que certains parents travaillent à temps partiel justement pour avoir le temps de gérer les

déplacements et activités familiales. Le graphique 25 montre la part des répondants actifs occupés « à temps plein » (en bleu), « à temps partiel » (en orange) ou « inoccupé » (en vert) selon le sexe, la présence d'enfants dans leur ménage et les caractéristiques de ceux-ci (nombre et âge). La « part de temps plein parmi les actifs occupés[49] » est également représentée (trait jaune) sur le graphique. Les deux séries de gauche représentent les hommes et les deux séries de droite, les femmes.

Globalement, les femmes travaillent plus souvent à temps partiel que les hommes et cela même lorsqu'elles n'ont pas d'enfant. Parmi les répondants sans enfant (souvent plus jeunes), le taux d'emploi (temps plein ou temps partiel) est le plus faible, tant chez les hommes que chez les femmes. Le nombre et l'âge des enfants influencent peu le niveau d'emploi et le temps de travail des hommes. Pour les femmes, il en va différemment. Si leur niveau d'emploi n'est pas fortement influencé par le nombre et l'âge des enfants, leur temps de travail l'est fortement : plus il y a d'enfants et plus ils sont jeunes, plus le temps de travail des femmes est réduit.

Graphique 25 : Travail à temps plein, temps partiel et inoccupation selon le sexe et la présence d'enfant(s) parmi les moins de 65 ans (n=772 répondants)



Source : MOBWAL 2017, Calculs IWEPS

Note : « 1+ enf (H) » signifie répondant homme ayant 1 enfant ou plus ; « enf 0-2 (F) » signifie répondante femme ayant au moins un enfant entre 0 et 2 ans. Les autres barres suivent la même logique.

3.4. LES MOTIFS DE DÉPLACEMENT

Les deux principaux axes de l'analyse des déplacements sont les *modes* (investigués au point précédent) et les *motifs*, investigués ici pour associer une intention à ces déplacements. Pour les enquêtes de mobilité qui utilisent un carnet de déplacement, les modes et motifs peuvent être croisés. On peut alors étudier les modes privilégiés selon les motifs (ex. aller au travail plutôt en train mais faire ses courses plutôt en voiture). L'analyse peut vite s'avérer complexe lorsqu'on étudie les chaînes de déplacements ou lorsqu'un déplacement combine plusieurs modes. Le détail de l'information nuit parfois alors à la lisibilité des tendances fortes. Dans MOBWAL 2017, les questions sur les motifs de déplacement, tout comme celles sur les

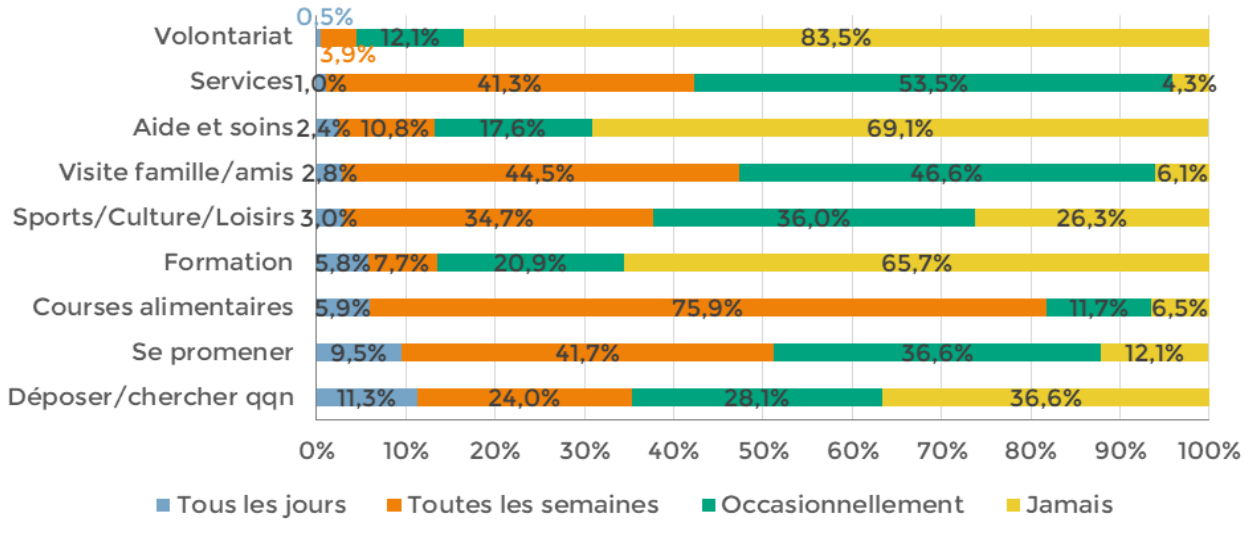
[49] Cette part est calculée en prenant le nombre de répondants travaillant à temps plein divisé par la somme des actifs occupés.

modes, sont posées dans le questionnaire individuel et concernent les habitudes de déplacement. Les différents motifs investigués sont inspirés de ceux qu'on trouve typiquement dans les autres enquêtes de mobilité. La question est formulée comme suit : « De manière générale, à quelle fréquence vous déplacez-vous pour les motifs suivants… ? ». Les informations recueillies dans MOBWAL 2017 sur les motifs visent à identifier les tendances. Les statistiques estimées ne sont donc pas comparables à celles des autres enquêtes de mobilité car dans MOBWAL, on parlera en termes de fréquence « absolue »[50] pour chaque motif tandis que dans les autres enquêtes, on en discute plus en termes de part ou de nombre de déplacements, de distances/kilomètres parcourus ou encore de durées de déplacement.

3.4.1. La fréquence des motifs de déplacement : une vue globale

La fréquence de déplacement varie fortement d'un motif à l'autre (cf. graphique 26a). Les courses alimentaires sont généralement faites une ou plusieurs fois par semaine. Seulement 6,5% des répondants ne font jamais de courses alimentaires. Le volontariat ainsi que et l'aide et le soin aux personnes et la formation sont les motifs de déplacement les plus rares. L'analyse a également été réalisée séparément sur les conducteurs potentiels (répondants avec permis de conduire et vivant dans un ménage avec au moins une voiture) et sur les non-conducteurs potentiels. Globalement, les non-conducteurs potentiels se déplacent significativement moins. Ils sont cependant plus nombreux à se déplacer fréquemment pour faire des courses alimentaires (avec un probable fractionnement des courses de la semaine) et pour les formations (sans doute les étudiants). Ils vont beaucoup moins souvent déposer et/ou chercher quelqu'un mais se promènent plus souvent (cf. graphiques 26b et 26c).

Graphique 26a : Fréquence des déplacements selon le motif parmi l'ensemble des répondants (n=1 299 répondants)

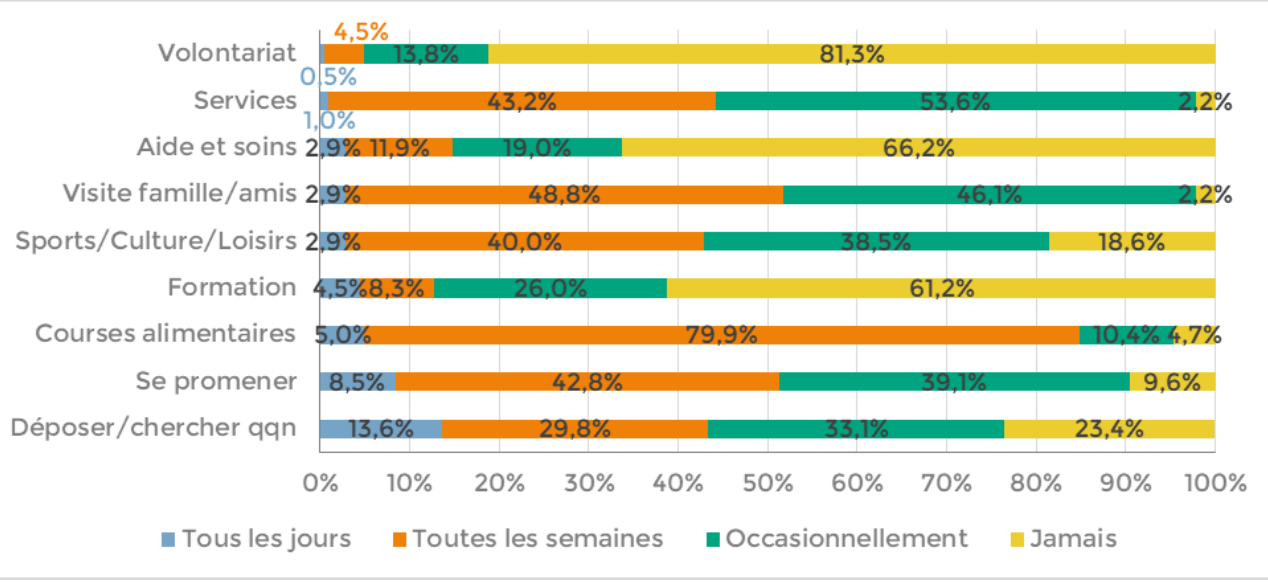


Source : MOBWAL 2017, Calculs IWEPS

Note : Le motif « déplacement professionnel » n'est pas repris dans le graphique global car il ne concerne que les actifs occupés.

[50] Si le répondant dit faire ses courses alimentaires plusieurs fois par semaine et sortir pour faire un tour également plusieurs fois par semaine, on pourra dire que ce sont deux motifs fréquents (hebdomadaires) de déplacement mais on ne pourra pas savoir s'il se déplace un peu plus souvent pour l'un que pour l'autre. On ne pourra pas non plus dire s'il fait plus de kilomètres, si la durée de déplacement est plus importante pour l'un des deux motifs.

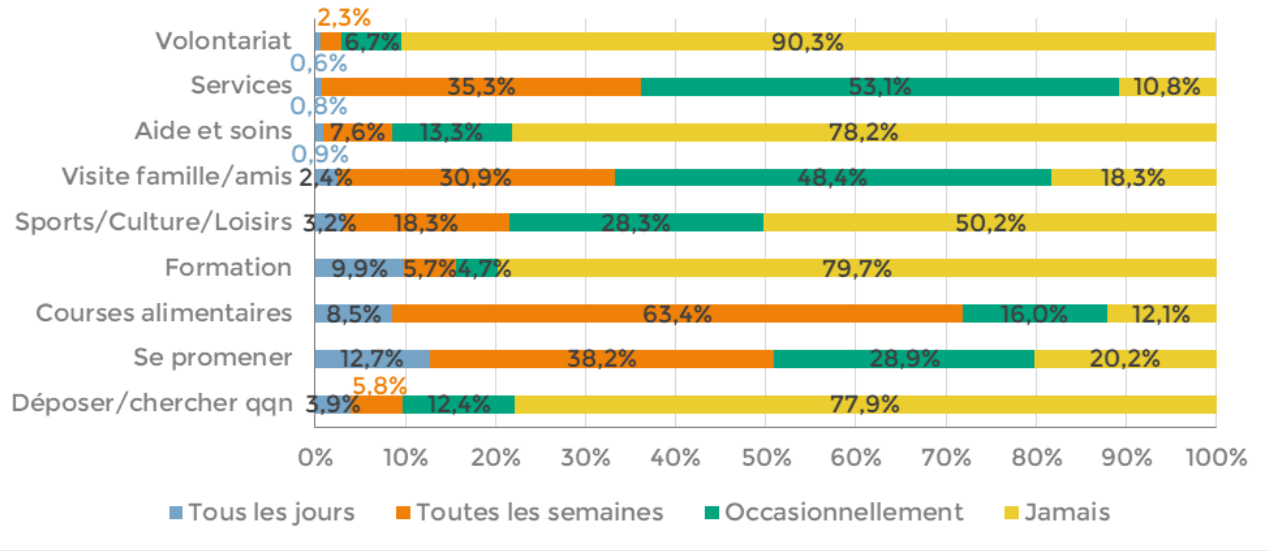
Graphique 26b : Fréquences des déplacements selon le motif parmi les conducteurs potentiels (n=1 024 répondants conducteurs potentiels)



Source : MOBWAL 2017, Calculs IWEPS

Note : Le motif « déplacement professionnel » n'est pas repris dans le graphique global car il ne concerne que les actifs occupés.

Graphique 26c : Fréquences des déplacements selon le motif parmi les non conducteurs potentiels (n=275 répondants non conducteurs potentiels)



Source : MOBWAL 2017, Calculs IWEPS

Note : Le motif « déplacement professionnel » n'est pas repris dans le graphique global car il ne concerne que les actifs occupés.

3.4.2. Les déplacements professionnels

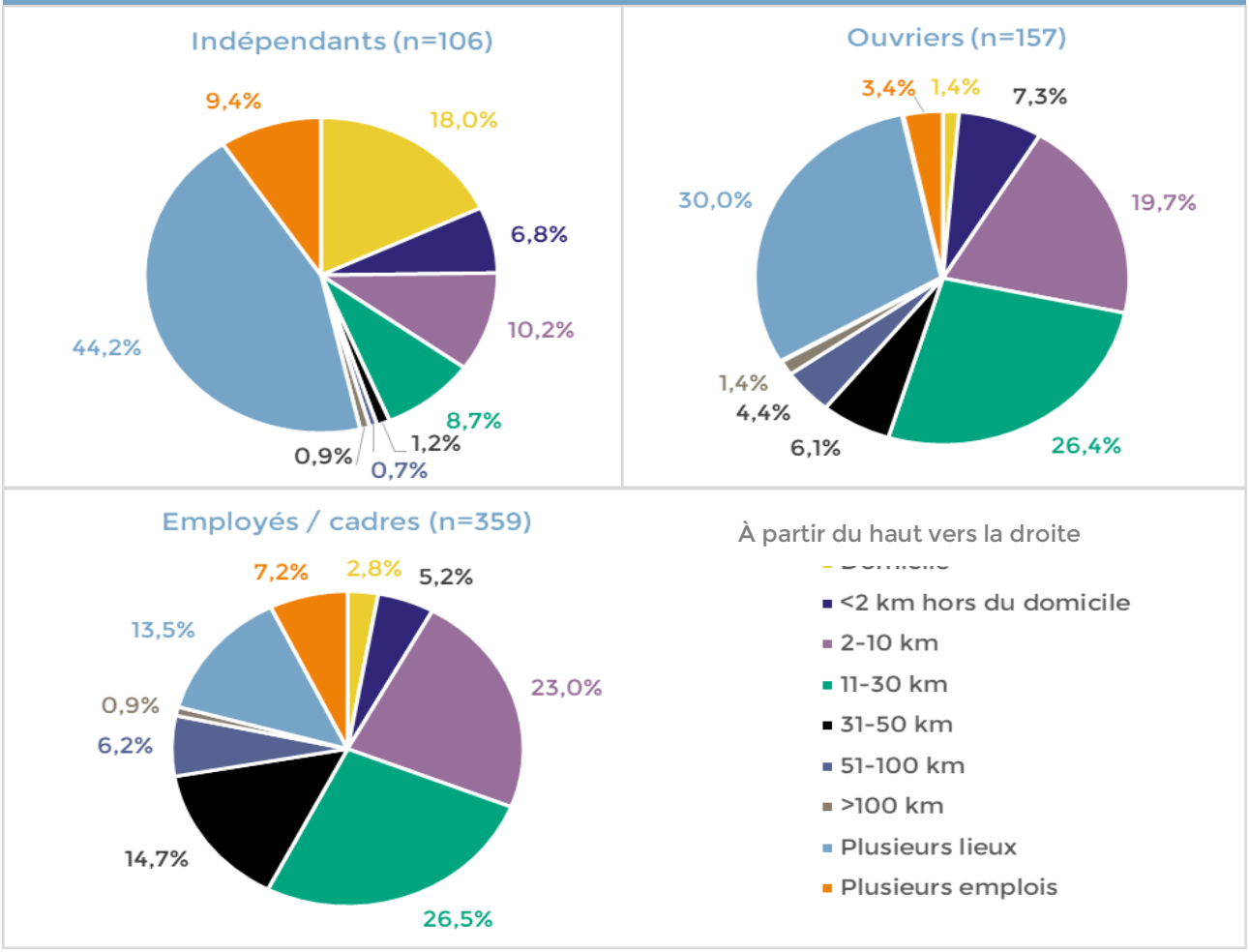
Le premier motif de déplacement investigué dans MOBWAL 2017 vise les déplacements professionnels (visites de clients, sur chantier, réunions à l'extérieur…). Ce motif, uniquement étudié parmi les 636 répondants occupés n'est pas repris dans les graphiques 26a à 26c (supra) car l'analyse de sa fréquence prête à penser que la question a probablement été mal comprise. En effet, plus de la moitié des répondants interrogés (57,4%) ont déclaré faire des déplacements professionnels tous les jours. Cela nous semble trop élevé[51] et nous amène à penser que certains d'entre eux ont considéré leur déplacement domicile-travail comme un déplacement professionnel alors que cela ne devrait pas être le cas. Afin d'illustrer la mobilité des actifs occupés, d'autres variables ont alors été choisies. Il s'agit d'abord de la distance entre le domicile et le lieu de travail. Les travailleurs à domicile, ceux qui ont plusieurs emplois ou un emploi avec plusieurs lieux de travail sont considérés comme des catégories à part. Le graphique 27 donne la répartition des différentes situations séparément pour les indépendants, les ouvriers ainsi que les employés et cadres. On remarque alors que les indépendants se distinguent des deux autres groupes par un travail à domicile plus fréquent (18%). Les indépendants et les ouvriers ont plus souvent plusieurs lieux de travail (respectivement 44,4% et 30,0% d'entre eux) que les salariés et cadres (13,5%). Ces derniers ont le plus souvent un seul lieu de travail extérieur et celui-ci se situe, presque 7 fois sur 10, à moins de 51 km de leur domicile (69,4%).

L'enquête MOBWAL 2017 s'est également intéressée aux chaînes de déplacements des actifs occupés. Il leur a été demandé combien de fois, sur leurs cinq derniers trajets domicile-travail (aller) et sur leurs cinq derniers trajets travail-domicile (retour), ils avaient été directement de l'un à l'autre. Le graphique 28 illustre les résultats selon le sexe et selon le fait d'avoir ou non des enfants mineurs.

Globalement, il est plus fréquent de faire un trajet direct le matin que le soir. Parmi ceux qui n'ont pas d'enfants mineurs, aucune différence entre femmes et hommes n'est observée (ni pour le trajet aller ni pour celui du retour). Le fait d'avoir un ou plusieurs enfants mineurs n'influence pas significativement les chaînes de déplacements des hommes. Par contre, pour les femmes cela diminue significativement le nombre de trajets directs, à l'aller (61,1% contre 85,2%) et au retour (53,5% contre 37,4%).

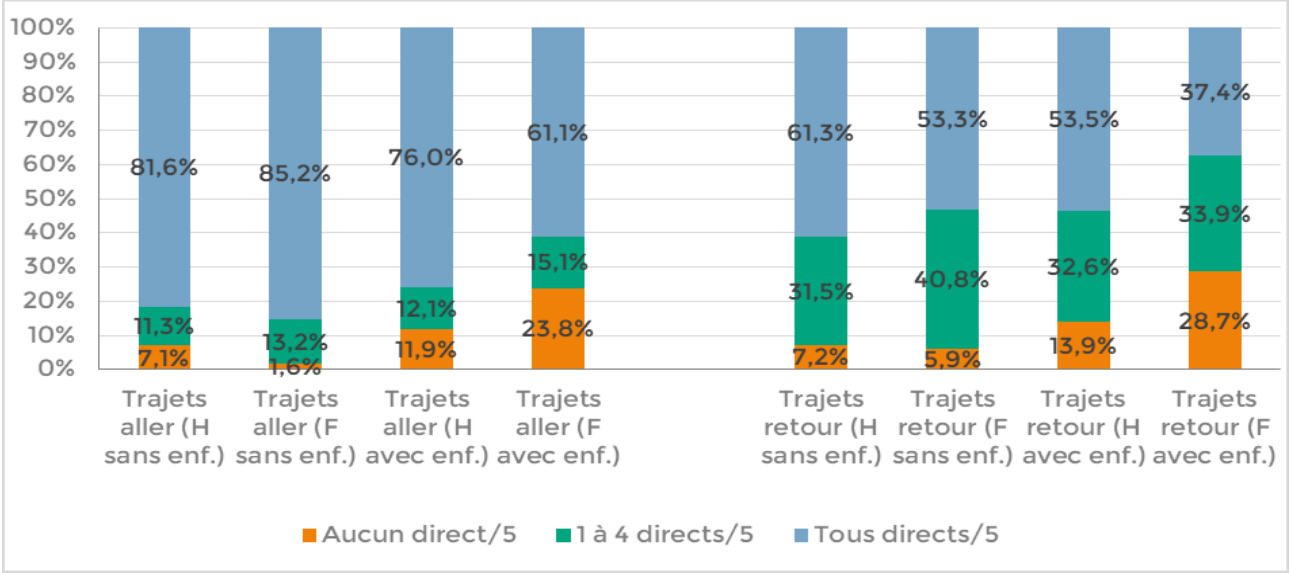
[51] Malheureusement, il n'est pas possible de comparer ces chiffres avec ceux des autres enquêtes de mobilité car les données publiées sont souvent exprimées en nombre de déplacement, de km ou de durée (ventilation qui n'est pas possible avec les données MOBWAL qui ne visent pas un relevé exhaustif des déplacements des répondants).

Graphique 27 : Distance domicile-lieu de travail selon le statut professionnel



Source : MOBWAL 2017, Calculs IWEPS

Graphique 28 : Trajets directs domicile-travail selon le sexe et la présence d'enfant(s) mineur(s) (n=609 répondants actifs occupés ayant au moins un lieu de travail extérieur)



Source : MOBWAL 2017, Calculs IWEPS

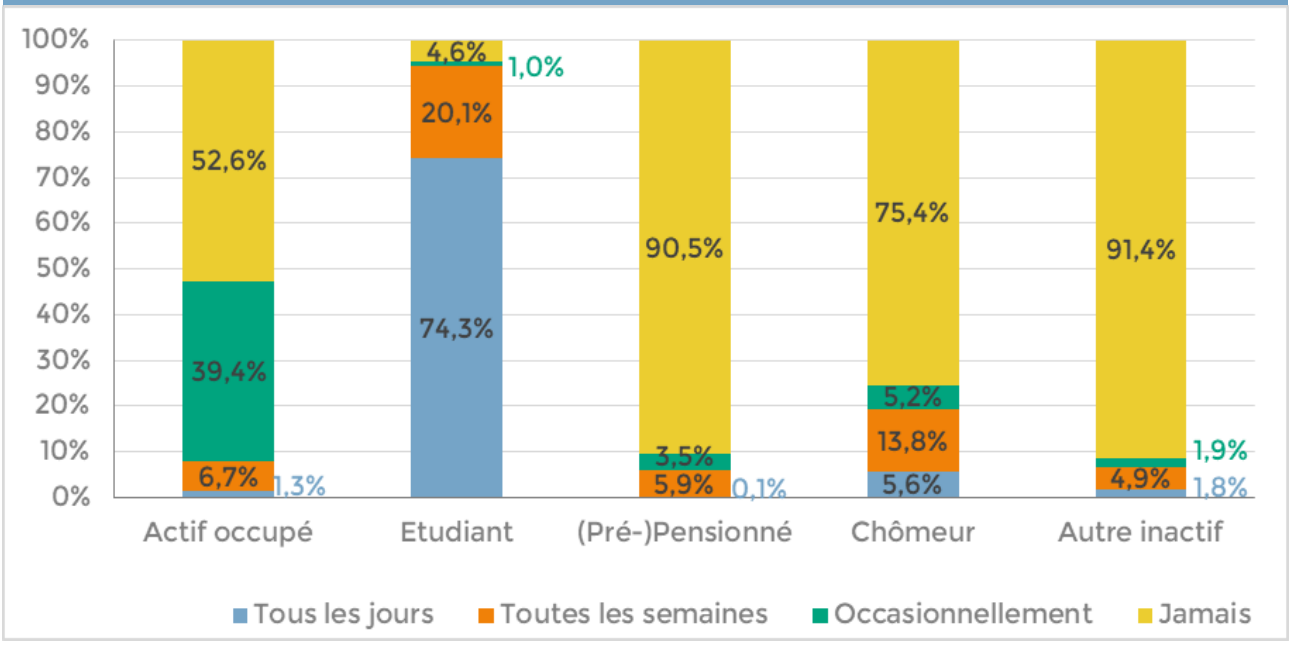
Note : Les répondants travaillant uniquement à domicile n'ont pas répondu à ces questions

3.4.3. La formation

La fréquence des déplacements pour formation[52] varie beaucoup avec la situation socioprofessionnelle (cf. graphique 29). Trois quarts des étudiants se déplacent pour se former tous les jours à l'extérieur (74,3%). Près d'un chômeur sur cinq se déplace pour se former au moins toutes les semaines. Les actifs occupés le font plus occasionnellement (recyclages…) et les (pré-) pensionnés et « autres inactifs » sont ceux qui le font le moins souvent.

Plus le niveau de vie (selon la capacité à faire face aux dépenses du ménage) et/ou d'instruction est élevé, plus importante est la part des personnes se déplaçant pour une formation. Parmi les répondants ayant des enfants, les parents solos (famille monoparentale) se forment moins à l'extérieur (25,3%) que les couples avec enfants (46,7%) probablement parce c'est trop coûteux et parce qu'il n'est pas aisé de trouver une solution de garde pérenne.

Graphique 29 : Fréquences de déplacement pour formation selon la situation socioprofessionnelle (n=1 299 répondants)



Source : MOBWAL 2017, Calculs IWEPS

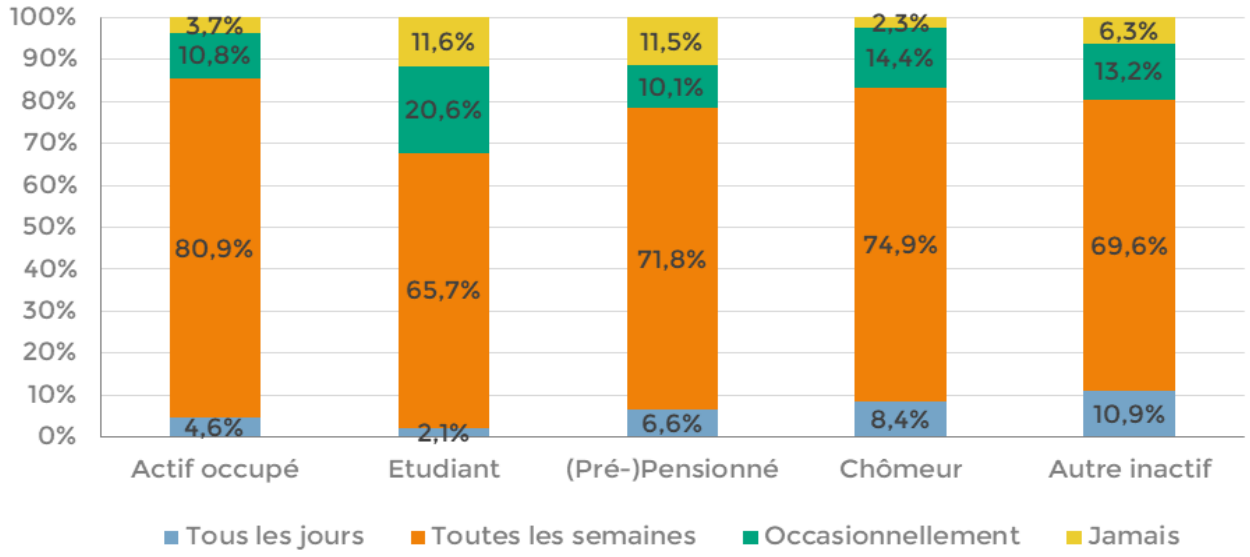
3.4.4. Les courses alimentaires

La fréquence des déplacements pour les courses alimentaires varie également avec la situation socioprofessionnelle (cf. graphique 30). La plupart des Wallons font leurs courses une à quelques fois par semaine mais rarement tous les jours. Les étudiants et les (pré-)pensionnés se distinguent avec une proportion plus importante de répondants ne faisant « jamais » les courses. Dans le premier cas, il s'agit probablement d'étudiants qui vivent encore chez leurs parents ou qui kotent et rentrent chez leurs parents le week-end pour faire leur lessive et se « ravitailler ». Dans le second cas, il s'agit surtout de personnes ayant de fortes limitations (65,3% des (pré-)pensionnés ne faisant jamais leurs courses) ou des limitations légères (15,1% d'entre eux) qui demandent probablement de l'aide autour d'eux pour faire leurs courses ou qui se font livrer à domicile.

Les femmes qui ont accès à une voiture (conductrices potentielles) font un peu plus souvent les courses alimentaires (90,7% au moins une fois par semaine) que leurs homologues masculins (80,1%).

[52] Les formations à distance à partir du domicile ne sont donc pas prises en compte (MOOC…).

Graphique 30 : Fréquences de déplacement pour faire des courses alimentaires selon la situation socioprofessionnelle (n=1 299 répondants)



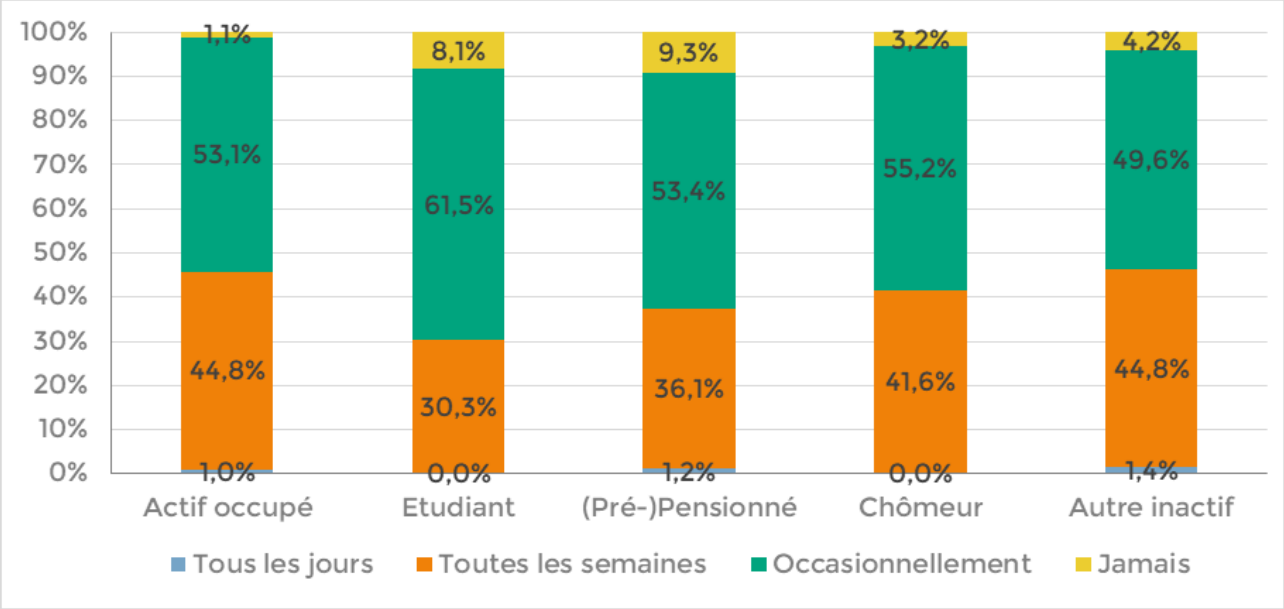
Source : MOBWAL 2017, Calculs IWEPS

3.4.5. Les services

Ce motif de déplacement peut recouvrir des situations très diverses (rendez-vous médical, coiffeur, maison communale, banque, mutuelle, poste…). Il est donc difficile à analyser d'autant plus que certains services peuvent être délégués et donc partagés au sein du ménage et d'autres sont strictement personnels. Certaines différences peuvent cependant être remarquées : les « 75 ans et plus » sont ceux qui déclarent le plus souvent ne jamais se déplacer[53] pour des services (15,5% d'entre eux). Ceux qui ont des enfants mineurs ont tendance à utiliser les services plus souvent que les autres (52,2% au moins une fois par semaine contre 38,4% pour ceux qui n'ont pas d'enfants). Seulement 30,3% des étudiants se déplacent au moins une fois par semaine pour les services (sans doute dépendent-ils encore de leurs parents pour certains d'entre eux (mutuelle…) alors que près de la moitié des actifs occupés et des « autres inactifs » le font (cf. graphique 31).

[53] Certains services comme le coiffeur et les rendez-vous médicaux peuvent être prestés à domicile, surtout si la personne est malade ou fort âgée.

Graphique 31 : Fréquences de déplacement pour utiliser des services selon la situation socioprofessionnelle (n=1 299 répondants)

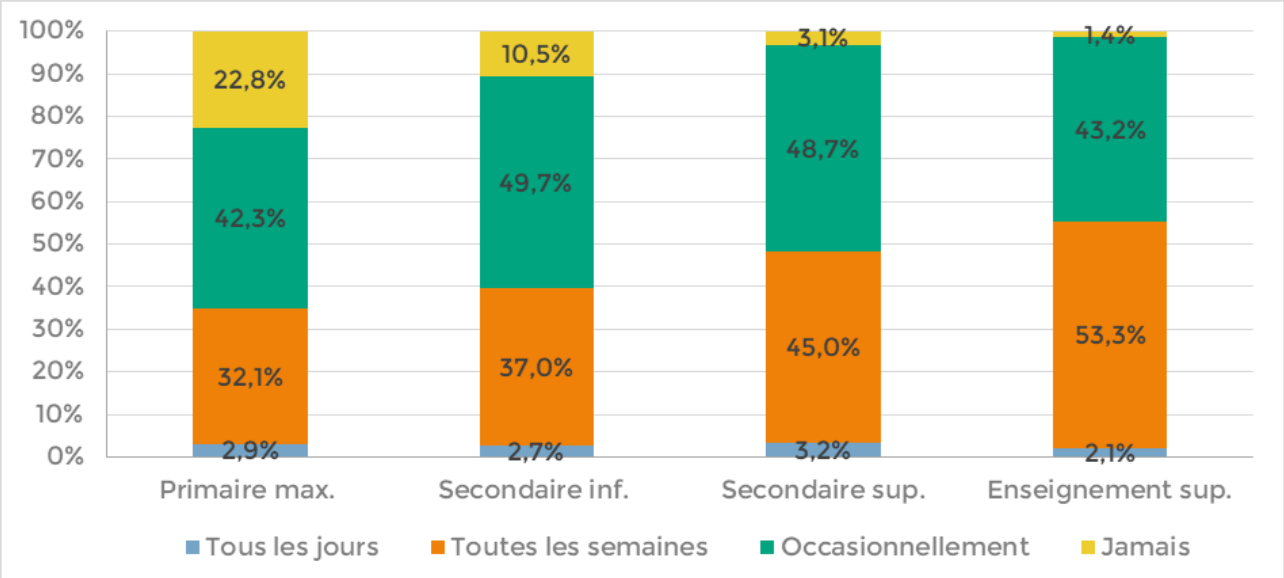


Source : MOBWAL 2017, Calculs IWEPS

3.4.6. Les visites à la famille et aux amis

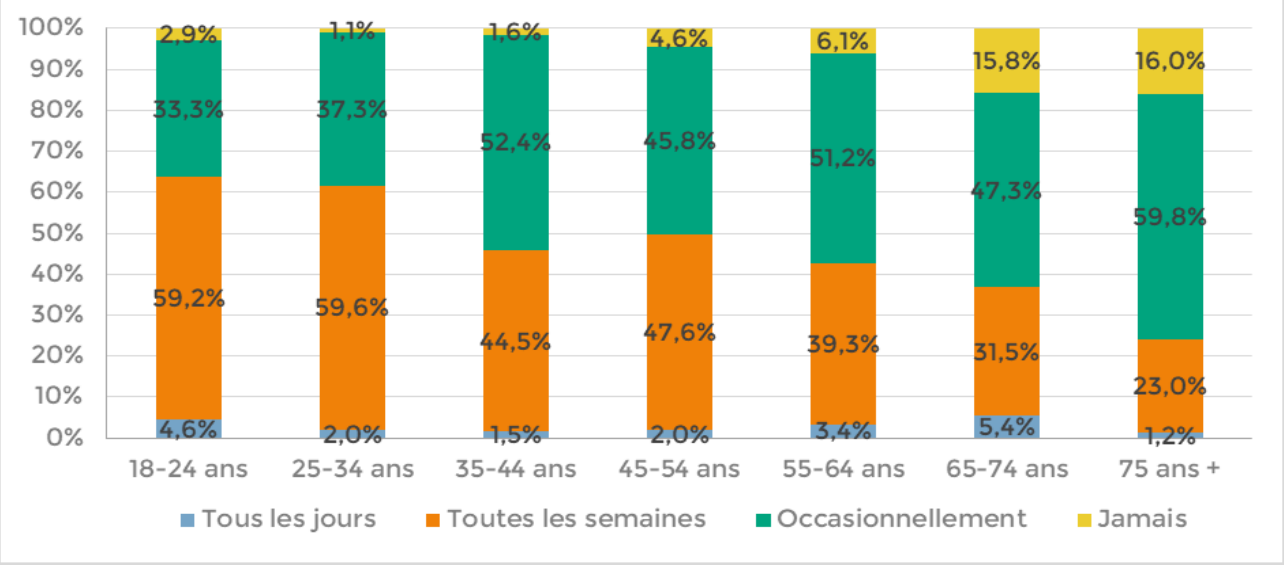
Ce motif est lié à la sociabilité : on note un effet positif du niveau d'instruction sur la fréquence des visites à la famille ou aux amis (cf. graphique 32). Le fait d'avoir des enfants a également un effet positif (51,7% de ceux qui ont des enfants rendent une visite au moins une fois par semaine contre 44,2% de ceux qui n'ont pas d'enfants) alors que l'âge est plutôt associé à une diminution de la fréquence des visites (cf. graphique 33).

Graphique 32 : Fréquences de déplacement pour rendre visite à la famille ou à des amis selon le niveau d'instruction (n=1 299 répondants)



Source : MOBWAL 2017, Calculs IWEPS

Graphique 33 : Fréquences de déplacement pour rendre visite à la famille ou à des amis selon le groupe d'âge (n=1 299 répondants)

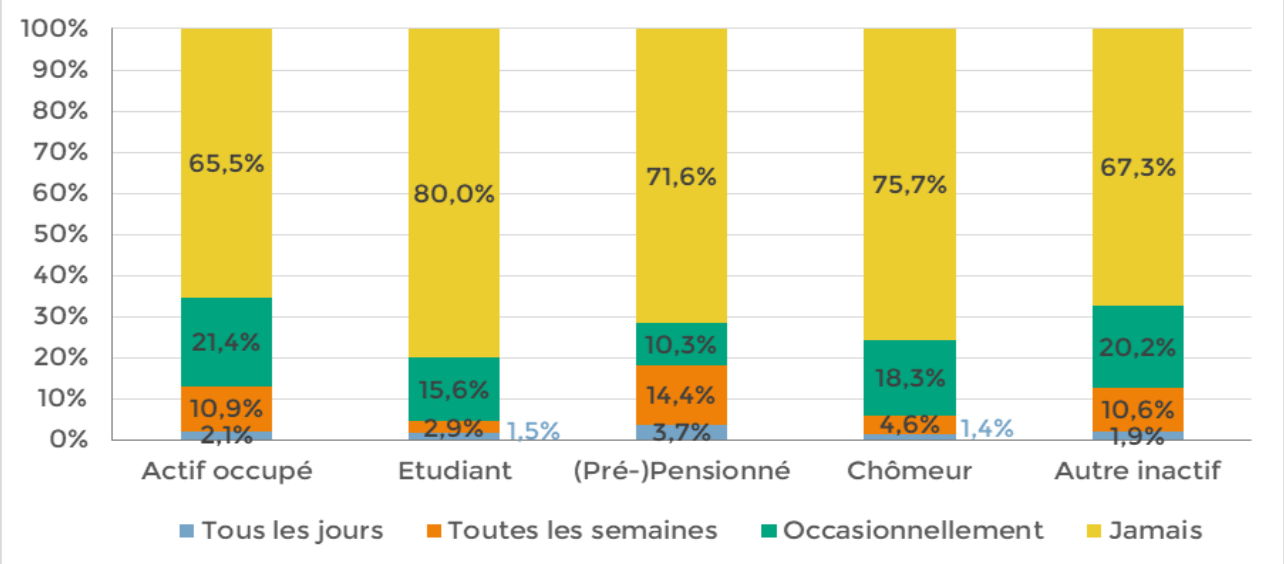


Source : MOBWAL 2017, Calculs IWEPS

3.4.7. L'aide et les soins aux personnes

Les déplacements pour aider ou soigner un proche sont peu fréquents[54]. Les (pré-)pensionnés sont ceux qui aident le plus souvent (18,1% le font au moins une fois par semaine) (cf. graphique 34). Tout logiquement, à partir de 75 ans, la tendance s'inverse (85,4% des « 75 ans et plus » ne se déplacent jamais pour ce motif).

Graphique 34 : Fréquences de déplacement aider au soigner un proche selon la situation socioprofessionnelle (n=1 299 répondants)



Source : MOBWAL 2017, Calculs IWEPS

[54] Lorsque l'aide ou le soin est apporté à domicile à un membre du ménage (le conjoint âgé ou l'enfant handicapé), il n'y a pas déplacement et donc cela n'est pas pris en compte. La question permet donc plutôt de rendre compte des déplacements des enfants adultes qui vont s'occuper de leurs parents âgés. Cette approche restrictive centrée sur le déplacement contribue à expliquer les faibles fréquences dans une société pourtant vieillissante.

3.4.8. Déposer/aller chercher quelqu'un

En comparant les graphiques 26b et 26c, nous avons vu que la fréquence de déplacement pour aller déposer ou chercher quelqu'un était significativement plus élevée parmi les conducteurs potentiels. Ce motif est donc analysé ici à la fois sur l'ensemble des 1 299 répondants et sur le sous-groupe des 1 024 conducteurs potentiels.

Nous avons vu dans le graphique 28 que les femmes actives avec des enfants mineurs faisaient plus souvent des chaînes de déplacements (trajets indirects travail><domicile) que les autres femmes ou que les hommes ayant des enfants mineurs. Une hypothèse est qu'elles s'arrêtent plus souvent en chemin pour déposer ou chercher les enfants. L'analyse du motif « déposer/chercher quelqu'un » nous aide donc à confirmer ou non cette hypothèse[55].

En effet, si on limite l'analyse aux conducteurs potentiels[56], on peut observer (cf. graphique 35) que, le fait d'avoir un ou plusieurs enfants mineurs est associé pour les femmes et les hommes à une plus forte fréquence de déplacement pour « déposer/chercher quelqu'un ». Si aucune différence entre sexes n'est observée pour ce motif parmi ceux qui n'ont pas d'enfants mineurs, un effet très significatif est observé parmi les parents d'enfants mineurs. Même si les pères contribuent (un sur quatre dépose ou va chercher quelqu'un tous les jours), les mères se déplacent beaucoup plus souvent qu'eux pour ce motif (40,5% d'entre elles se déplacent quotidiennement pour déposer ou aller chercher quelqu'un contre 25,7% des pères)[57].

Le croisement avec le type de ménage (avec ou sans enfants mineurs) confirme le lien entre le fait d'avoir des enfants et la fréquence des déplacements pour ce motif. Ce sont en effet les répondants vivant en couple avec enfants ou étant parents solos (famille monoparentale) qui se déplacent le plus souvent pour déposer ou aller chercher quelqu'un (environ 25% le font quotidiennement et 25% toutes les semaines). Ce sont les isolés qui le font le moins souvent (moins de 1%)[58].

On peut enfin remarquer un lien positif entre le niveau d'instruction et la fréquence des déplacements pour déposer ou chercher quelqu'un. On peut penser que les plus instruits ont davantage de loisirs partagés, qu'ils accompagnent plus souvent leur famille et/ou amis pour consulter les médecins ou autres paramédicaux, ou, pour ceux qui ont des enfants, qu'ils vont davantage inscrire leurs enfants à des activités extrascolaires (cf. graphique 36).

---

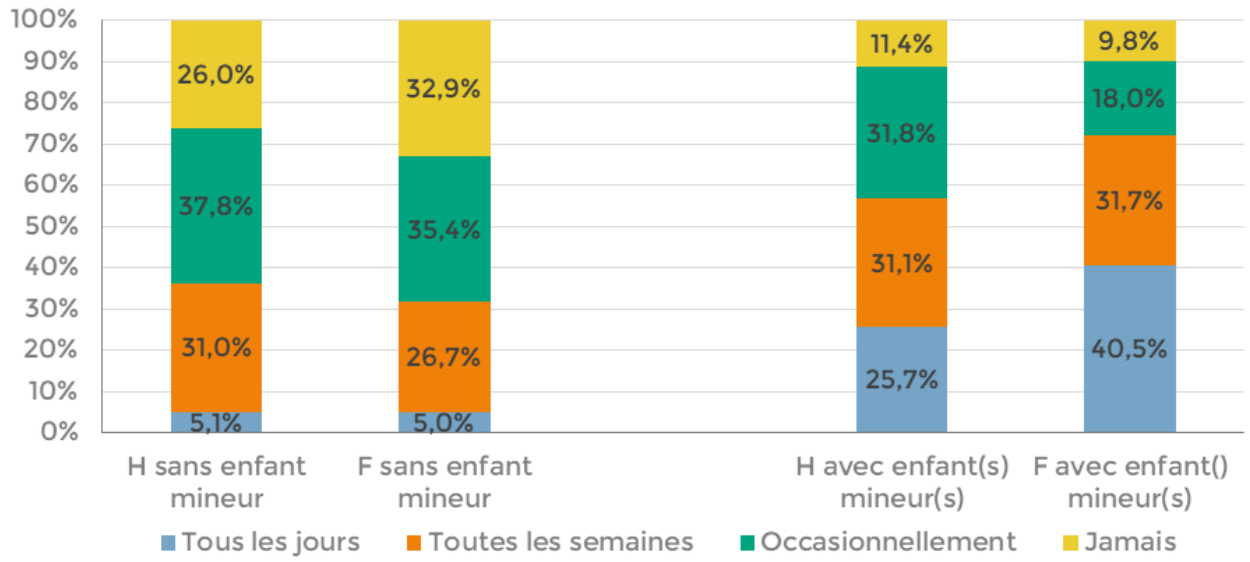
[55] Attention, la question ne se limite pas aux trajets associés aux enfants. On peut déposer ou aller chercher un autre membre du ménage ou même une personne n'en faisant pas partie. On peut cependant faire l'hypothèse logique que, lorsqu'on a des enfants mineurs, c'est principalement eux que l'on dépose ou que l'on va chercher.

[56] Lorsque les analyses sont réalisées sur l'ensemble des 1 299 répondants, il y a bien une différence entre hommes et femmes (mais ce sont les hommes qui déposent/cherchent quelqu'un plus souvent). Cette différence n'est plus significative lorsqu'on contrôle la présence d'enfants mineurs. Cela s'explique probablement par le fait que c'est celui qui dispose de la voiture qui fait ce type de déplacement et que les hommes ont plus souvent leur permis de conduire que les femmes. Lorsqu'on se limite aux conducteurs potentiels, on voit que les femmes, a fortiori les mères, lorsqu'elles en ont la capacité, se déplacent plus souvent pour ce motif que les hommes.

[57] L'analyse a également été réalisée sur le sous-groupe des actifs travaillant hors de leur domicile pour avoir la même population que celle du graphique 28. Les résultats s'avèrent fort proches.

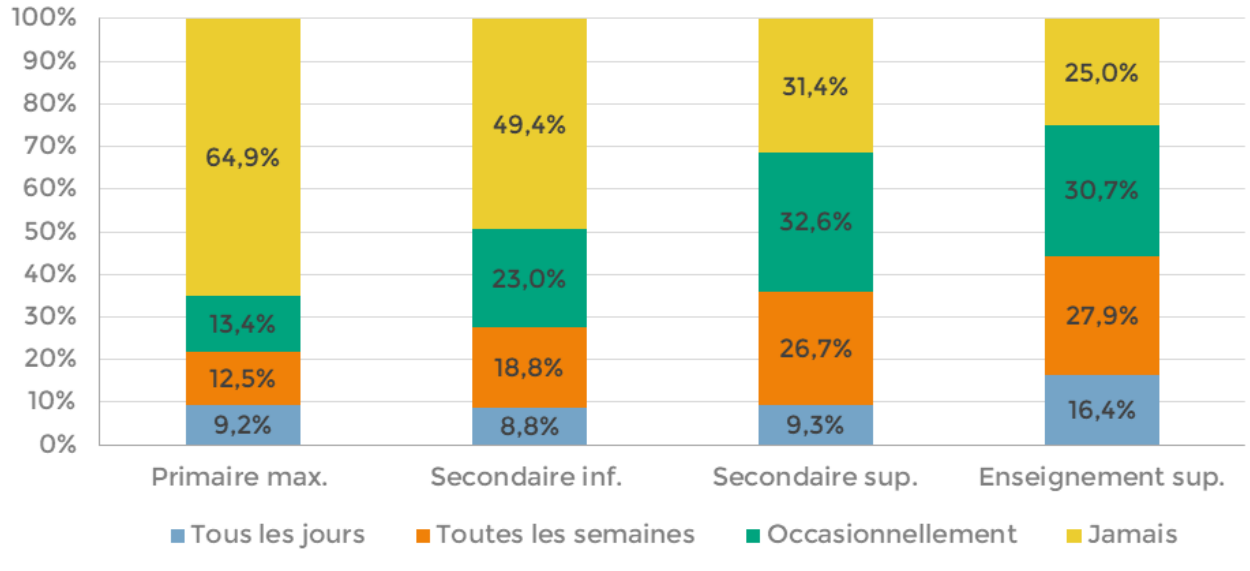
[58] Les proportions estimées sont relativement semblables que l'analyse soit faite sur l'ensemble des répondants ou sur les conducteurs potentiels seulement. On note cependant que la part des parents solo qui déclare ne jamais se déplacer pour déposer ou aller chercher quelqu'un passe de 24,6% (échantillon total) à 8,6% (conducteur potentiel seulement). On peut donc penser que les parents solos ne disposant pas de voiture font plus souvent appel à une aide externe pour les trajets de leurs enfants (bus, proche…) que ceux qui disposent d'une voiture.

Graphique 35 : Fréquences de déplacement pour « déposer ou aller chercher quelqu'un » selon le sexe et la présence d'enfant(s) mineur(s) (n=1 024 répondants conducteurs potentiels)



Source : MOBWAL 2017, Calculs IWEPS

Graphique 36 : Fréquences de déplacement pour « déposer ou aller chercher quelqu'un » selon le niveau d'instruction (n=1 297 répondants)[59]



Source : MOBWAL 2017, Calculs IWEPS

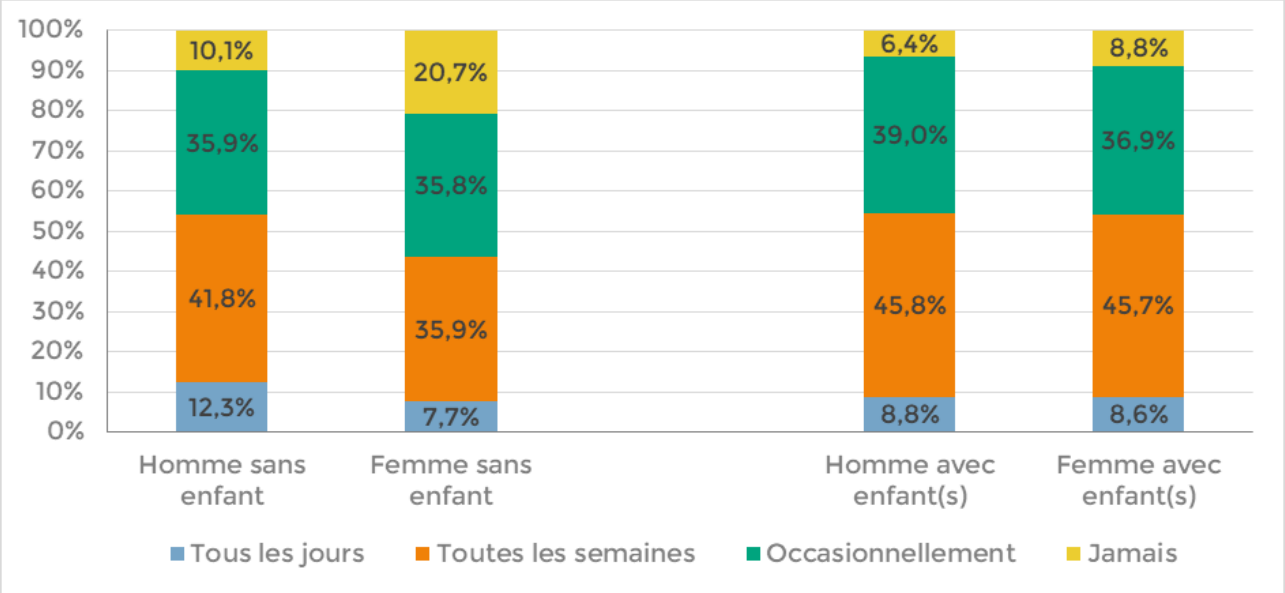
[59] Deux répondants n'ont pas répondu à cette question et ne sont donc pas repris dans les analyses. L'analyse a également été réalisée sur le sous-groupe des conducteurs potentiels. Les résultats sont également significatifs mais les différences un peu moins marquées. Cela s'explique par le lien positif entre le niveau d'instruction et le fait d'être conducteur potentiel.

3.4.9. La promenade

« Se promener ou faire un tour » est souvent une activité assez libre et spontanée. Il est donc parfois difficile de trouver ce temps si on travaille et/ou qu'on a des enfants. On remarque en effet dans MOBWAL 2017 que ce sont les chômeurs qui se promènent le plus souvent (16,1% au quotidien et 53,2% toutes les semaines). Les actifs occupés sont ceux qui se promènent le moins souvent (5% le font tous les jours contre 9,5% en moyenne) mais la plupart d'entre eux font quand même un tour à l'occasion (seulement 7,9% déclarent ne jamais se promener contre 12,1% en moyenne). Le temps de travail (temps plein/mi-temps) n'a pas d'impact significatif sur ce motif de déplacement. Parmi les (pré–) pensionnés et les « autres inactifs » on trouve environ 13% de promeneurs au quotidien mais aussi beaucoup de non-promeneurs (20,1% des (pré-) pensionnés et 16,7% des « autres inactifs » ne sortent jamais faire un tour).

Le fait d'avoir des enfants, quels que soient leurs âges, impacte également la fréquence des promenades. Les hommes qui n'ont pas d'enfants se promènent plus souvent que les femmes sans enfants. Lorsqu'il y a des enfants, peu importe leur âge, la différence entre sexes disparaît et on note que la plupart des parents se promènent au moins « à l'occasion » (la part des non-promeneurs est inférieure chez les parents par rapport à ceux qui n'ont pas d'enfants) (cf. graphique 37).

Graphique 37 : Fréquences de déplacement pour « se promener/faire un tour » selon le sexe et la présence d'enfant(s) (n=1 298 répondants)



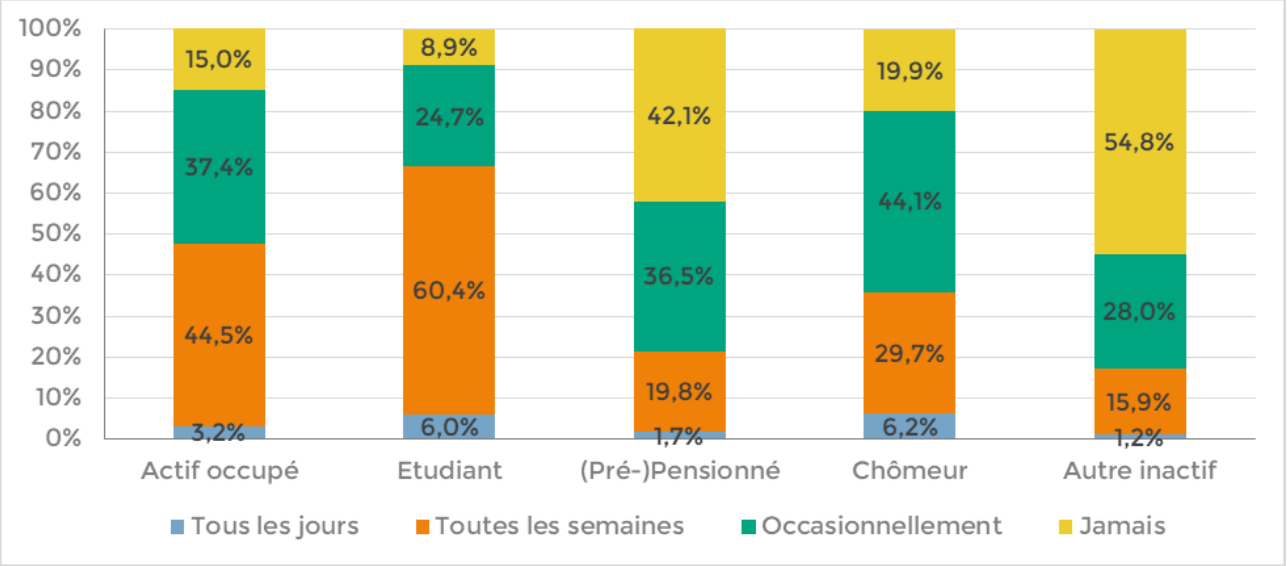
Source : MOBWAL 2017, Calculs IWEPS

3.4.10. Les activités sportives, culturelles ou de loisirs

Comme pour la promenade au point précédent, on observe dans MOBWAL 2017 que les hommes qui n'ont pas d'enfants se déplacent plus souvent, que les femmes sans enfants, pour faire une activité sportive, culturelle ou de loisirs. Lorsqu'il y a des enfants, peu importe leur âge, la différence entre sexes disparaît. Le fait d'avoir des enfants ne semble pas être un frein à ce type de déplacement, en tout cas, pas toujours. En effet, si on compare la fréquence des déplacements de loisirs entre ceux qui ont des enfants et ceux qui n'en ont pas, ce sont les parents qui ont le plus de déplacements liés aux loisirs (41,7% d'entre eux se déplacent pour ce motif au moins une fois par semaine contre 35% de ceux qui n'ont pas d'enfants). Corollairement, si on fait la même analyse selon le type de ménage, on observe une forte différence entre les familles monoparentales et les couples avec enfants : près d'un parent solo sur trois (32,0%) déclare ne jamais

faire de déplacements liés aux loisirs. C'est le cas de moins d'un parent en couple sur cinq (17,6%). Les « parents solos » ont souvent moins de moyens financiers à allouer aux loisirs et plus de difficultés à faire garder les enfants s'il s'agit d'un loisir sans eux. Enfin, la situation socioprofessionnelle, qui influence les moyens financiers et la disponibilité pour les loisirs, a également un fort impact : les étudiants sont ceux qui se déplacent le plus souvent pour des activités sportives, culturelles ou de loisirs, les (pré-)pensionnées et « autres inactifs » sont ceux qui le font le moins (cf. graphique 38).

Graphique 38 : Fréquences de déplacement pour « une activité sportive, culturelle ou de loisirs » selon la situation socioprofessionnelle (n=1 299 répondants)



Source : MOBWAL 2017, Calculs IWEPS

3.4.11. Le volontariat

Le dernier motif de déplacement investigué est le volontariat. Seulement 16,5% (n=227) des répondants déclarent se déplacer, ne fût-ce qu'occasionnellement, pour faire du volontariat. Sept répondants seulement le font tous les jours, 54 toutes les semaines et les 166 restants le font moins fréquemment. Vu les faibles effectifs, il a été décidé de réaliser les analyses sans tenir compte de la fréquence précise mais d'étudier simplement les caractéristiques associées au volontariat (quelle qu'en soit la fréquence). On observe alors que les hommes font plus souvent du volontariat (20%) que les femmes (13,2%) et que les groupes d'âge les plus impliqués sont les 35-44 ans (21,6%) et les 65-74 ans (20,4%). Les moins impliqués sont les « 75 ans et plus » (5,5%).

3.5. SENTIMENT D'INSÉCURITÉ ET COMPORTEMENTS DE MOBILITÉ

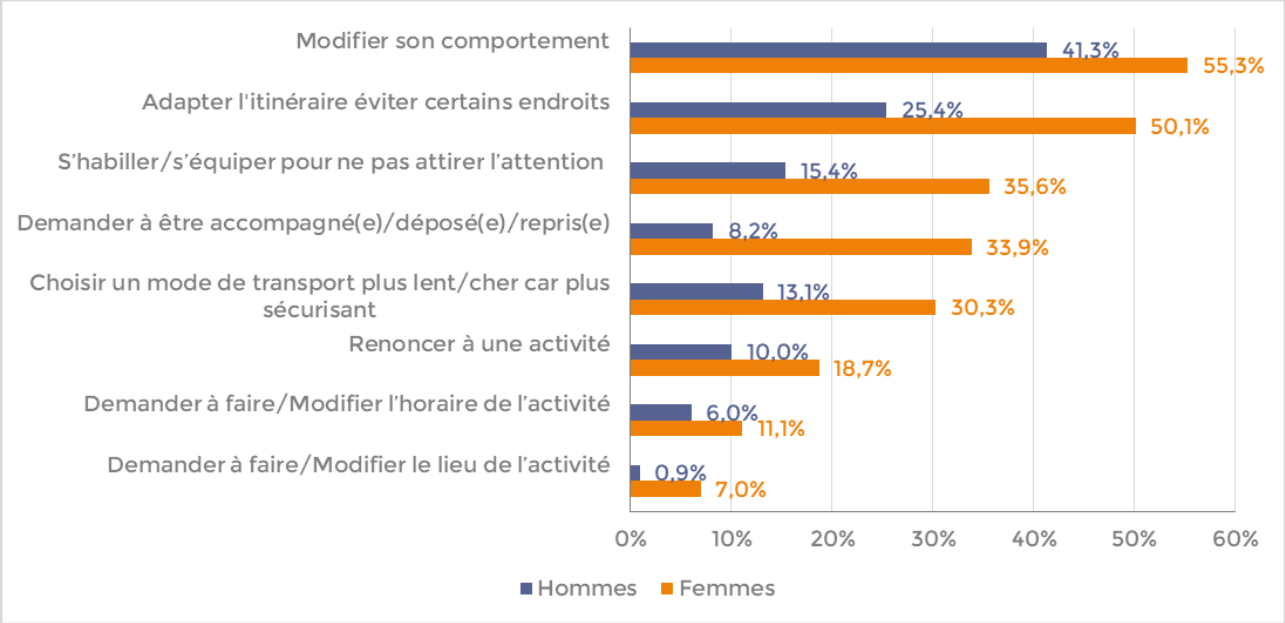
Comme nous l'avons vu (tout au long de la partie 3.3) dans les raisons d'usage ou de non-usage des différents modes de déplacement, le fait de se sentir en (in)sécurité est un des éléments qui joue dans les choix de mobilité. Pas seulement dans le choix du mode mais également dans celui de l'itinéraire ou de la tenue vestimentaire. Le sentiment de (in-)sécurité peut être lié à un ou plusieurs aspects (ne pas se sentir en sécurité à vélo dans le trafic, à pied en soirée dans un endroit peu éclairé, dans un transport collectif…).

Dans la mesure où ce sentiment subjectif va influencer des comportements objectifs (modes, moyens de déplacement), il est utile de l'étudier dans une enquête sociologique de mobilité.

Dans l'enquête MOBWAL 2017, la question est formulée comme suit « Au cours des douze mois précédant l'enquête, vous est-il arrivé personnellement de vous sentir en insécurité lors de déplacements ? ». Dans l'affirmative, on énonce toute une série de comportements d'évitement/adaptation et on demande au répondant à quelle fréquence il a adopté chacun d'eux[60]. Parmi les 1 299 répondants, 27,5% des femmes et 15,3% des hommes ont déclaré s'être sentis en insécurité dans un de leurs déplacements au cours des douze derniers mois. Le graphique 40 reprend les comportements adoptés (toujours ou souvent) par ces femmes et par ces hommes. Ils sont ordonnés du plus fréquent au moins fréquent sur l'ensemble de l'échantillon (femmes et hommes). Outre la modification de l'horaire de l'activité, comportement pour lequel aucune différence significative de fréquence n'est observée entre femmes et hommes, tous les autres comportements d'adaptation ou d'évitement sont plus fréquents chez les femmes. Autrement dit, elles sont plus nombreuses à s'être senties en insécurité au cours des douze mois qui ont précédé l'enquête et adoptent aussi plus souvent des comportements adaptatifs durant les déplacements.

On notera également que les étudiants déclarent plus souvent s'être sentis en insécurité (35,7%) que les autres catégories socioprofessionnelles (21,5% en moyenne). Enfin, les habitants des zones urbaines sont également plus nombreux à avoir eu ce sentiment (26,3%) que ceux des zones semi-rurales (22,8%) ou encore des zones rurales (14,6%).

Graphique 39 : Comportements liés au sentiment d'insécurité durant les déplacements : part des répondants adoptant toujours ou souvent le comportement en question, selon le sexe (n=262 répondants qui se sont sentis en insécurité lors de déplacement au cours des 12 mois précédant l'enquête)



Source : MOBWAL 2017, Calculs IWEPS

[60] L'intitulé exact est le suivant : « Au cours des douze derniers mois, à quelle fréquence vous est-il arrivé d'avoir les comportements suivants parce que vous ne vous sentiez pas en sécurité sur tout le chemin ou sur une partie de celui-ci ? »

3.6. PROXIMITÉ SOUHAITÉE DES SERVICES

L'analyse de la fréquence des modes et motifs est un élément central de toutes les enquêtes mobilité, généralement investiguée via le carnet de déplacement ou via un questionnaire individuel sur les habitudes de déplacement comme dans MOBWAL 2017. Les habitudes de déplacement sont influencées par les préférences individuelles, les moyens disponibles (en temps, en modes, en motilité physique…) mais aussi par l'aménagement du territoire. L'introduction et l'essor de la voiture, en Wallonie comme ailleurs, a créé des réactions en chaîne[61] : étalement urbain, allongement des distances à parcourir, dépendance collective à l'automobile comme mode de transport, et saturation des infrastructures routières… Pour comprendre les comportements de mobilité et aussi identifier les leviers d'actions pour les améliorer, il n'est pas suffisant d'en décrire la fréquence, il faut également les resituer dans leur contexte. C'est ce qui a été fait en croisant les comportements avec les caractéristiques individuelles. Il est également utile de s'interroger sur les représentations, les souhaits des personnes. En effet, on peut habiter en périphérie pour être proche des espaces verts et se dire que, si on est proche d'une autoroute, on est tout à fait mobile. On peut aussi habiter en périphérie parce qu'on n'a pas les moyens de s'offrir un logement assez grand pour la famille en ville mais regretter d'avoir à prendre la voiture tous les jours.

La série de questions que nous avons intitulée « baguette magique » dans l'enquête interroge les répondants sur la proximité souhaitée de toute une série de services[62].

S'ils avaient une baguette magique, il leur est demandé de dire à quelle distance de leur domicile ils placeraient la gare, la pharmacie… Les réponses possibles sont : « moins de 1 km » (accessible à pied en 15-20 minutes), « entre 1 et 5 km » (accessible rapidement à vélo), « entre 6 et 20 km » (accessible rapidement en voiture), « prêt à faire plus de 20 km », « ce service n'a pas d'importance pour moi ».

3.6.1. La proximité souhaitée : une vue globale

La proximité souhaitée varie fortement d'un service à l'autre (cf. graphique 41). Si l'arrêt de bus/tram/métro est souvent souhaité très proche, l'école secondaire, à l'autre extrême, ne doit pas nécessairement être à côté du domicile ou, en tout cas, les gens pour qui ce service est important sont prêts à faire plus de kilomètres pour s'y rendre.

Bien sûr, la proximité souhaitée dépend des caractéristiques individuelles. Globalement, les conducteurs potentiels sont moins « sensibles » à la distance à parcourir que les autres. Les travailleurs et les étudiants semblent également moins attachés à ce que ces services soient à proximité de leur domicile (à l'exception de ceux liés aux transports). Cela s'explique peut-être parce qu'ils ont également facilement accès aux services proches de leur lieu(x) d'études/de travail et se sentent moins « dépendants » de l'offre de services proche de leur domicile. Les parents sont plus sensibles à la proximité des structures d'accueil (de la crèche à l'école secondaire), aux infrastructures de loisirs (centres sportifs, bibliothèques, espaces verts…) mais aussi à la proximité des transports en commun. Cela facilite probablement les trajets et l'autonomie de leurs enfants.

Enfin, même si la question était posée de manière à ne pas devoir tenir compte de la situation réelle du répondant, on remarque que ceux d'entre eux qui vivent dans des villes ou villages déjà équipés

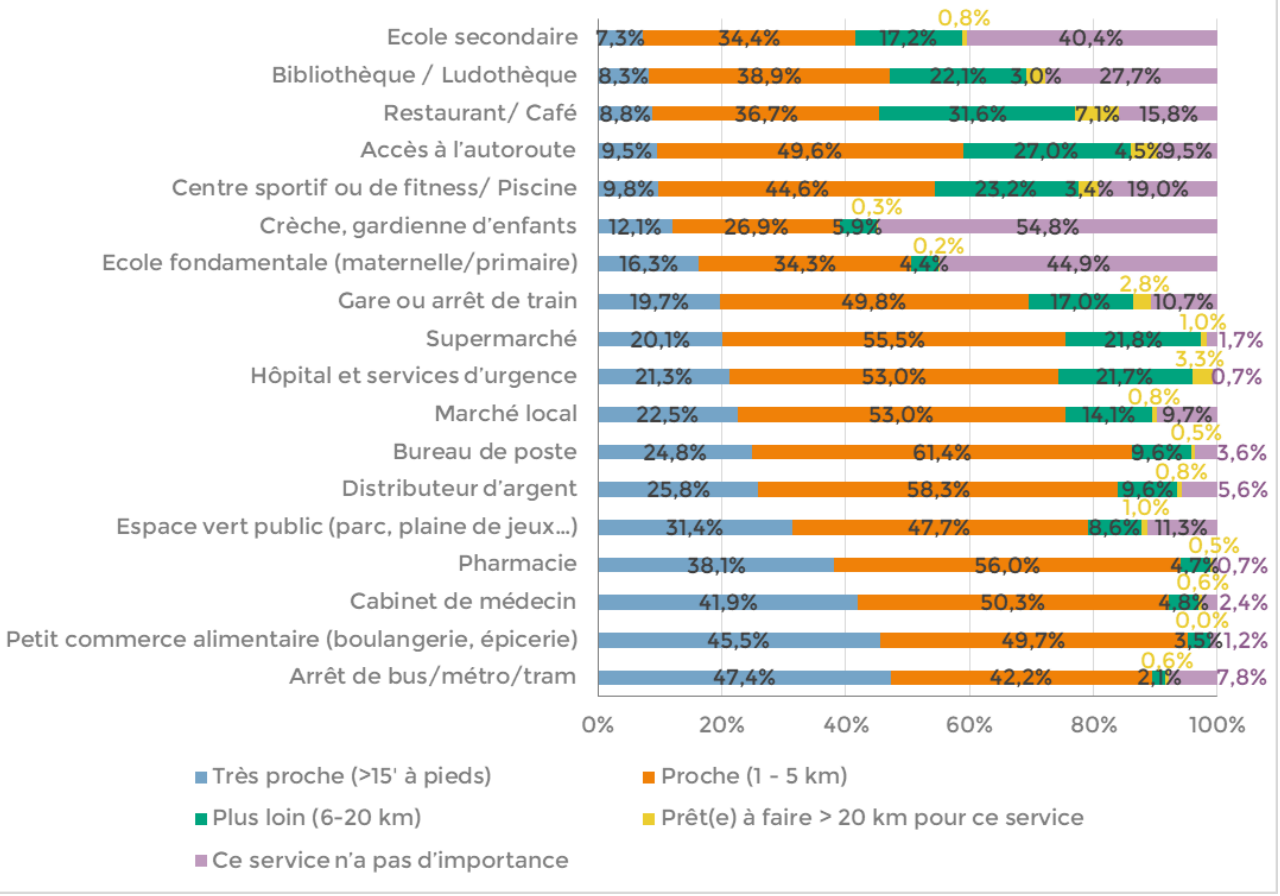
[61] Le cercle vicieux de la dépendance à l'automobile d'après Collectivitésviables.org ou https://www.iweps.be/wp-content/uploads/2020/06/Juprelle-Futurama-250620.pdf

[62] Nous avons beaucoup réfléchi à la formulation de cette question, inédite dans les enquêtes de mobilité. Nous avions d'abord pensé demander pourquoi le répondant avait décidé d'habiter là où il réside. On s'est vite rendu compte de la complexité de cette question car le choix n'est pas toujours individuel ni lié nécessairement aux caractéristiques du territoire. On peut par exemple emménager chez un nouveau partenaire. Dans ce cas-là, c'est lui/elle qui a choisi le lieu et la motivation de notre choix est d'emménager avec notre partenaire. Nous avons donc opté pour une formulation libre de contraintes externes et faisant appel aux désirs individuels du répondant.

en services[63] souhaitent plus souvent de nombreux services à moins de 1 km de leur domicile. Sans doute parce que cela correspond à leur réalité et qu'ils en ont l'habitude et l'avantage.

Nous allons maintenant analyser les différents services spécifiquement. Pour des questions de lisibilité, ils sont regroupés[64]. Les regroupements sont faits en partie en fonction des publics (ex. enfants) et du type de services (ex. santé, transports…).

Graphique 40 : Proximité souhaitée de certains services (n=1 299 répondants)



Source : MOBWAL 2017, Calculs IWEPS

3.6.2. La proximité souhaitée des infrastructures de transport

Le service que l'on souhaite le plus souvent à proximité immédiate est *l'arrêt de bus/tram/métro* : près d'un répondant sur deux (47,4%) souhaite en avoir un à moins de 1 km de son domicile et 42,2% souhaitent en avoir un à une distance de 1 à 5 km.

En croisant les données de MOBWAL 2017 sur la fréquence d'usage des TECS[65] et l'indicateur d'accessibilité piétonne à un arrêt de bus bien desservi calculé par l'IWEPS, nous observons une relation positive entre la proximité d'un arrêt de bus bien desservi et l'usage des TECS : 9,6% des répondants qui disposent d'un arrêt à moins de 1 km utilisent les TECS tous les jours contre 4,3% de ceux qui en

[63] La typologie du territoire DEGURBA d'Eurostat a été utilisée pour identifier les territoires selon leur degré d'urbanisation. Le découpage des polarités de base 2011 de l'IWEPS a été utilisé pour identifier les territoires qui concentrent du logement et des services de proximité : https://www.iweps.be/wp-content/uploads/2020/09/Fiche-4_EtalementUrbain_vSept2020.pdf

[64] Ces groupes n'ont rien d'absolu et n'ont pas d'impact sur les résultats puisque chaque analyse est faite service par service. Ainsi, le « restaurant » est groupé avec le marché, supermarché et commerces alimentaires dans un groupe « lié à l'alimentation » mais ils auraient aussi bien pu être groupés avec les centres sportifs et les bibliothèques dans un groupe « loisirs ».

[65] Pour rappel, la question dans MOBWAL 2017 ne fait pas la différence entre l'usage du bus, tram et métro.

ont un à une distance de 1 à 5km et 3,9% de ceux qui n'ont pas d'arrêt à moins de 6 km de chez eux. Ce sont les parents, les étudiants, les chômeurs et les « autres inactifs » qui souhaitent le plus souvent un arrêt très proche de leur domicile. Pour les premiers, on peut penser que c'est pour favoriser l'autonomie de leurs enfants alors que pour les autres c'est davantage pour leur usage propre[66]. Enfin, on peut noter que pour 43,5% des répondants, la distance de leur domicile à un arrêt de bus bien desservi correspond à la distance à laquelle ils souhaitent un arrêt de bus/tram/métro[67], 21,5% vivent plus près qu'ils ne l'auraient souhaité et 35,0% vivent plus loin que leur désir.

Pour l'accessibilité aux autres moyens de transport (la gare pour le train, et l'autoroute pour la voiture), les souhaits de proximité « si on avait une baguette magique » sont différents.

En effet, seulement 20% des répondants souhaitent avoir une *gare* à moins de 1 km de leur domicile, mais presque la moitié (49,7%) la souhaite à une distance de 1 à 5 km. Le fait de, globalement, ne pas la vouloir aussi proche que l'arrêt de bus/tram/métro peut s'expliquer par les nuisances sonores (notamment la nuit avec les trains de marchandises) et/ou les moyens utilisés pour s'y rendre. S'il est rare d'aller en voiture ou à vélo jusqu'à un arrêt de bus/tram/métro (pas de parking à proximité et pas nécessairement de possibilité pour prendre le vélo à bord), il en est autrement pour la gare. En effet, il y a souvent un parking proche de la gare, des emplacements sécurisés pour stationner son vélo et la possibilité sous certaines conditions de le prendre à bord.

En croisant les données de MOBWAL 2017 sur la fréquence d'usage du train et l'indicateur d'accessibilité piétonne à une gare ou arrêt de train calculé par l'IWEPS, nous observons une relation positive entre la proximité d'un arrêt de train et l'usage de celui-ci : 7,2% des répondants qui disposent d'un arrêt à moins de 1 km prennent le train tous les jours et 44,3% d'entre eux le prennent au moins occasionnellement. Ces pourcentages sont respectivement de 3,2% et 41,1% pour les répondants habitants à une distance de 1 à 5 km d'un arrêt de train et de 2,2% et 34,7% pour ceux qui habitent plus loin. Ce sont les non-conducteurs potentiels qui souhaitent le plus souvent la proximité immédiate (moins de 1 km) d'un arrêt de train (28,1% contre 17,0% des conducteurs potentiels). Enfin, on peut noter que 47,1% des répondants résident à la distance qu'ils souhaitent d'un arrêt de train, 23,2% résident plus près qu'ils ne l'auraient souhaité et 29,7% vivent plus loin que leur désir.

Concernant la proximité de l'autoroute, très peu de gens (9,5%) la souhaitent à moins de 1 km. En effet, cela peut occasionner beaucoup de nuisances sonores et dans la mesure où on y accède en voiture, cela ne pose en principe pas de problème de parcourir quelques kilomètres pour la rejoindre. Près d'un répondant sur deux (49,6%), la souhaite à une distance de 1 à 5 km et un répondant sur 4 (27,0%) la préfère à une distance de 6 à 20 km. Contrairement aux transports en commun, l'usage de la voiture n'est pas influencé par la proximité de l'autoroute. Cela s'explique probablement par le fait qu'on n'a pas besoin d'une autoroute pour rouler en voiture (alors qu'il faut nécessairement aller à un arrêt de bus ou de train pour utiliser ces modes). Pour 46,7% des répondants, la réalité correspond à leur souhait (la proximité réelle de l'autoroute est conforme à leur souhait), pour 25,6% d'entre eux l'autoroute est plus proche que ce qu'ils souhaitent et pour 27,7% elle est plus éloignée que leur désir. Les répondants vivant dans un ménage ayant des difficultés (importantes) à faire face à leurs dépenses vivent un peu plus souvent (31,6%) plus près de l'autoroute que ce qu'ils ne voudraient. Notons que c'est également chez eux que la part de conducteurs potentiels est la plus faible et que ce sont justement les conducteurs potentiels qui souhaitent avoir l'autoroute à proximité.

[66] En effet, les répondants ayant des enfants ne prennent pas plus souvent les TECS que la moyenne alors que les étudiants bien.
[67] Croisement de la proximité réelle selon les données géolocalisées et de la variable sur la proximité souhaitée. Les répondants ayant déclaré que ce service n'avait pas d'importance pour eux ne sont pas repris dans l'analyse croisée.

3.6.3. Les services liés à la santé

Trois des services investigués sont liés à la santé : le généraliste, l'hôpital/service d'urgence et la pharmacie. Pour ces trois services, les (pré-)pensionnés, chômeurs et « autres inactifs » sont relativement plus nombreux à les souhaiter à proximité immédiate (moins de 1 km).

Concernant le généraliste et l'hôpital/service d'urgence, on observe que leur proximité est davantage souhaitée par les personnes isolées et les familles monoparentales. Probablement parce qu'ils sont « seul adulte » dans leur ménage et auraient plus de difficultés à s'y faire conduire s'ils sont incapables de s'y rendre seuls. On observe également une relation négative entre la proximité souhaitée de ces deux services d'une part et le niveau d'instruction ainsi que les capacités financières du ménage d'autre part : 53,9% des répondants ayant un diplôme de l'enseignement primaire au plus souhaiteraient avoir un généraliste à moins de 1 km de leur domicile et 37,7% un hôpital et/ou service d'urgence aussi près. Ces pourcentages diminuent avec le niveau d'instruction pour arriver à respectivement 38,3% et 15,0%. On peut penser que les plus instruits et les plus aisés seraient plus exigeants et que la proximité jouerait moins que d'autres aspects sur le choix du médecin généraliste ou de l'hôpital.

Concernant la pharmacie, les femmes sont relativement plus nombreuses à la souhaiter très proche (42,0% contre 33,9% des hommes et 38,1% de moyenne). Sont également au-dessus de la moyenne pour une proximité immédiate de la pharmacie : les urbains (48,2%), les « 55 ans et plus » (44,4%), les (pré-)pensionnés (46,9%), les chômeurs (45,1%) et les « autres inactifs » (46,0%).

3.6.4. Les services liés à l'alimentation

Dans les services « liés » à l'alimentation, on peut retrouver *les petits commerces alimentaires* (boulangerie, épicerie, dépanneur…), *le marché, le supermarché* et encore, *le restaurant*. Pour ces services il n'y a pas vraiment de tendances claires. Cela peut-être aussi parce que, s'agissant des trois premiers, il y a relative substitution : certains préféreront aller au supermarché une fois par semaine et ne seront pas sensibles à la proximité des autres services alimentaires. Pour d'autres, ce seront le marché et/ou les petits commerces qui primeront.

On peut cependant noter que les parents d'enfants de moins de douze ans souhaitent des *petits commerces alimentaires* à proximité immédiate (55,4% d'entre eux contre 42,9% des autres répondants).

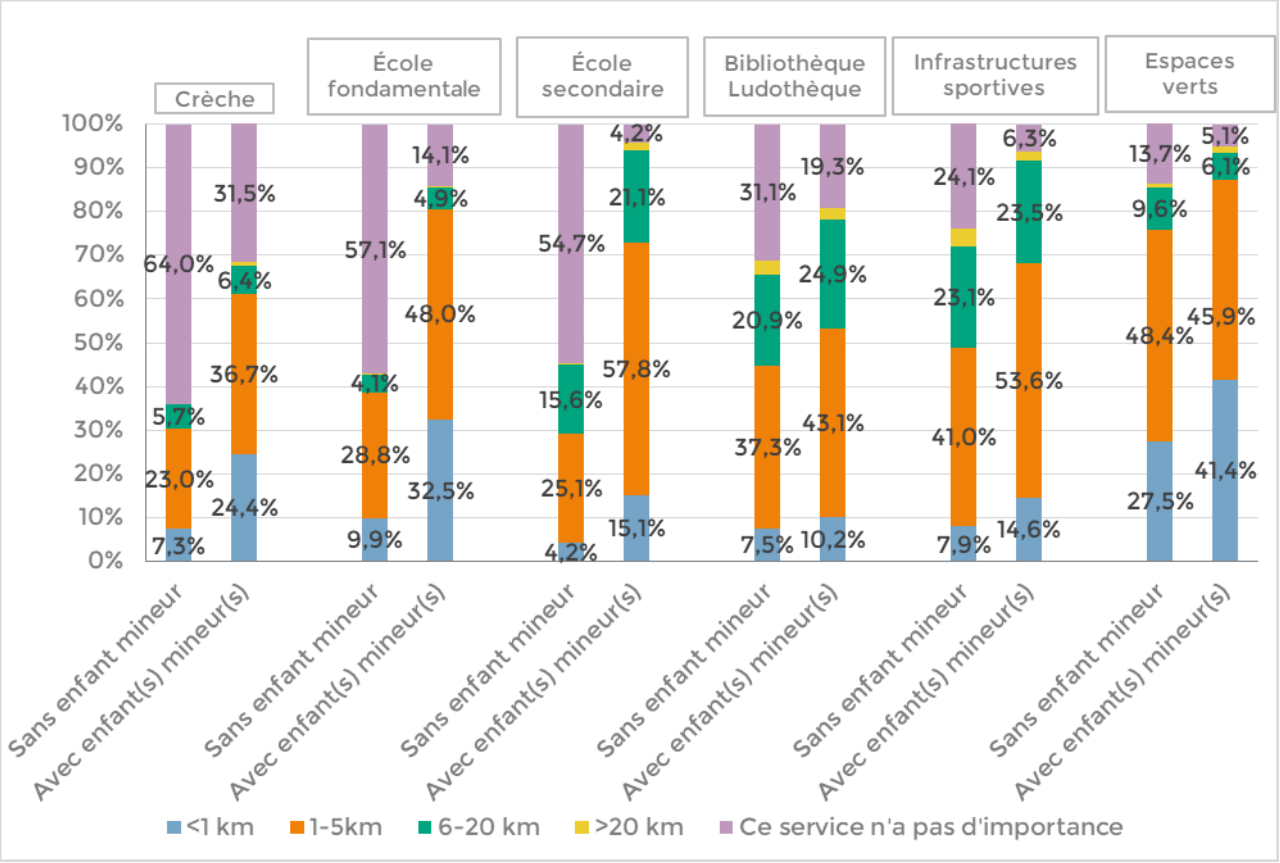
Les inoccupés (24,4%), les personnes isolées (25,8%), les parents solos (24,9%) et ceux qui vivent dans un « autre type de ménage » (principalement cohabitation) (26,6%) souhaitent plus souvent un *supermarché* à proximité immédiate que la moyenne (20,1%).

Enfin, le souhait d'avoir un *restaurant* à proximité immédiate varie selon le sexe et la situation socio-professionnelle. En moyenne, 8,8% des répondants souhaitent avoir un restaurant à moins de 1 km de leur domicile. Ce sont, parmi les hommes, les chômeurs (12,9%) et étudiants (12,6%) qui le souhaitent le plus souvent et chez les femmes, celles qui font partie de la catégorie « autres inactifs » (13,1%).

3.6.5. Les services scolaires et parascolaires

Ce sont clairement les parents d'enfants mineurs qui souhaitent la proximité des services liés à l'accueil des enfants (crèches et écoles) et lieux de loisirs (bibliothèque/ludothèque, espaces verts, centres sportifs) (cf. graphique 42). Notons en sus que les plus instruits souhaitent également plus souvent une bibliothèque/ludothèque à 5 km ou moins et que les étudiants souhaitent souvent avoir un centre sportif à proximité.

Graphique 41 : Proximité souhaitée de certains services liés aux enfants selon le fait d'avoir des enfants mineurs ou pas (n=1 299 répondants)



Source : MOBWAL 2017, Calculs IWEPS

3.6.6. Autres services

La proximité souhaitée a finalement été investiguée pour les distributeurs de billets et pour la poste. Pour le premier, ce sont surtout les répondants qui ont des difficultés financières (importantes) qui souhaitent avoir un *distributeur d'argent à proximité* immédiate (<1 km) de leur domicile (31,4% contre 22,5% pour les autres) et pour la *poste*, ce sont surtout les « 55 ans et plus » qui le souhaitent (33,8% contre 19,1% des plus jeunes).

3.7. LES TRAJETS SCOLAIRES : QUEL MODE PRINCIPAL ET QUEL ACCOMPAGNANT ?

L'enquête MOBWAL 2017 comprend un module dédié aux trajets scolaires des enfants[68] mineurs du répondant. Parmi les 1 299 répondants, 332 ont au moins un enfant mineur scolarisé/accueilli[69] à l'extérieur du domicile. C'est sur ce sous-échantillon que les analyses portent. Parmi eux, 41,9% n'en ont qu'un et 58,1% en ont plusieurs[70]. Cela fait un

[68] Pour rappel, aucune différence n'est faite entre les enfants biologiques du répondant et ses beaux-enfants. Pour des questions de lisibilité, on écrit « enfants » en sous-entendant « (beau-) ».
[69] Le terme « accueilli » est utilisé pour les enfants en bas âge qui ne sont pas à proprement parlé « scolarisés » mais plutôt « accueillis/gardés » en crèche ou chez une maman gardienne ou encore chez les grands-parents.
[70] Il s'agit ici du nombre d'enfants mineurs scolarisés à l'extérieur et non pas du nombre d'enfants total du répondant.

total de 604 enfants mineurs pour lesquels, l'information est collectée à propos du lieu de scolarisation/accueil, de la relation entre l'enfant et son éventuel accompagnant principal[71] et le mode de déplacement principal utilisé[72].

Pour une question d'harmonisation avec le reste du rapport (utilisation des mêmes poids et de la même unité d'analyse), les résultats sont présentés ici au niveau du répondant. Bien que les données soient disponibles pour chaque enfant mineur, les pondérations individuelles n'ont pas été adaptées, pour le présent rapport, à cet échantillon des enfants des répondants, que l'on pourrait qualifier d'échantillon indirect'.

Parmi ces 332 répondants, 141 ont un seul enfant mineur scolarisé (donc avec un lieu de scolarisation/accueil et un type d'accompagnement) (partition 1), 94 ont plusieurs enfants scolarisés/accueillis au même endroit et faisant leurs trajets ensemble[73] (partition 2), onze ont plusieurs enfants scolarisés/accueillis au même endroit mais ne faisant pas tous leurs trajets ensemble (partition 3). 26 ont des enfants scolarisés/accueillis à au moins deux endroits différents mais faisant tous leurs trajets ensemble (partition 4) et 60 ont des enfants scolarisés/accueillis à au moins deux endroits différents et ne faisant pas tous leurs trajets ensemble (partition 5). Selon l'analyse, nous travaillerons sur l'ensemble des 332 répondants ou sur certaines des cinq partitions reprises ci-dessus.

Le graphique 43 montre la répartition entre les huit types d'accompagnements observés parmi les répondants qui n'ont qu'un enfant mineur ou dont enfants mineurs font tous leurs trajets ensemble[74,75]. On remarque que les parents gèrent l'ensemble des trajets sans aide extérieure dans un cas sur quatre (26,3%), que les mères les gèrent seules dans un cas sur cinq (20,3%) alors que les pères ne le font que dans 6,6% des cas. Les (belles-)mères se font plus souvent aider pour les trajets (par un membre de la famille, un voisin, un ami, ou soit l'autonomie de l'enfant lui permet de faire le trajet seul…) que les pères. Lorsque deux parents participent aux trajets, il est rare qu'ils se fassent aider par une autre personne (seulement 8,6% des répondants). Enfin, on notera que dans 15% des cas, les enfants vont toujours seuls à l'école.

Lorsqu'il y a une différence dans le type d'accompagnement des enfants d'un répondant (n=71), c'est dans plus d'un tiers des cas (37,1%) uniquement dû au fait que l'un ou l'autre enfant fait tous ses trajets (ou certains seulement) seul. Les autres enfants de la fratrie sont eux toujours accompagnés. Par exemple, on peut observer que, pour la moitié des trajets, tous les enfants sont accompagnés par leur mère mais pour l'autre moitié, certains enfants font les trajets seuls et leur père va rechercher le reste de la fratrie. Dans les autres cas (62,9%), les enfants du répondant ont un « mixte d'accompagnement » tout à fait différent les uns des autres.

---

[71] La formulation est la suivante : « Sur les cinq derniers trajets aller et les cinq derniers trajets retour domicile-lieu de scolarisation/d'accueil, combien l'enfant en a-t-il fait accompagné principalement de 1) sa (belle-)mère ; 2) son (beau-)père ; 3) Un autre membre de la famille ; 4) Une personne non apparentée ; 5) personne, il se déplace seul ». La somme doit être égale à 10 au plus ou moins si l'enfant n'est pas scolarisé à temps plein. Sur base de ces réponses, une variable « profil d'accompagnement » est créée avec les modalités suivantes : (a) Seulement la (belle-) mère (modalité 1 >0 et modalités 2,3,4,5 = 0) ; (b) Seulement le (beau-)père (modalité 2 > 0 et modalités 1,3,4,5 = 0); (c) Seulement les (beaux-)parents (modalités 1, 2> 0 et modalités 3,4,5 = 0); (d) La (belle-)mère et d'autres (modalité 1> 0, modalité 2 = 0 et modalité 3 et/ou 4 et/ou 5>0) ; (e) Le (beau-) père et d'autres (modalité 1= 0, modalité 2> 0 et modalité 3 et/ou 4 et/ou 5>0) ; (f) Les (beaux-)parents et d'autres (modalité 1> 0, modalité 2> 0 et modalité 3 et/ou 4 et/ou 5>0) ; (g) Autres (modalité 1= 0, modalité 2= 0 et modalité 3 et/ou 4>0) ; (h) toujours seul (modalité 1,2,3,4 = 0 et modalité 5>0).

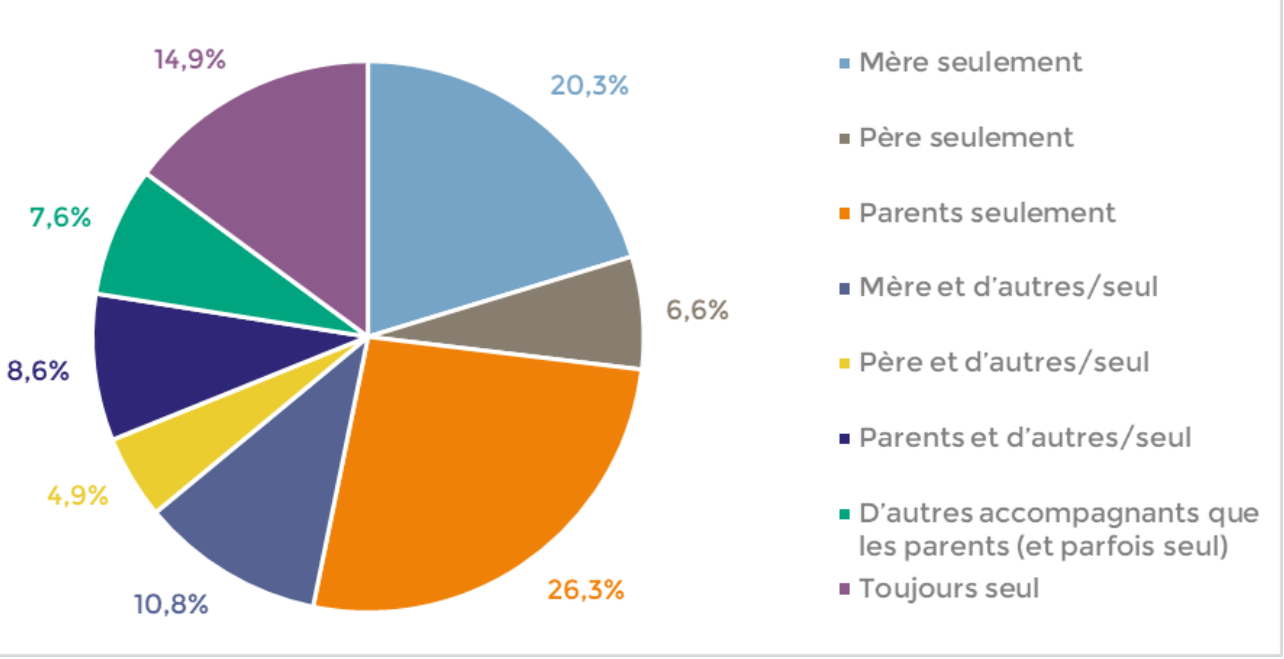
[72] Les modes proposés sont : 1) Marche ; 2) Vélo (inclus vélo électrique) ; 3) Véhicule motorisé à deux roues ; 4) Véhicule motorisé à quatre roues ; 5) Train ; 6) Bus/tram/métro (bus scolaire exclut) ; 7) Autre. La question du mode principal le plus souvent utilisé est posée pour chaque accompagnant mentionné. Par exemple si l'enfant fait six trajets avec sa mère et q seul, on demandera quel est le mode principal utilisé lorsqu'il est accompagné de sa mère et quel est le mode principal utilisé lorsqu'il est seul. Lorsqu'il y a une combinaison de modes, le principal est considéré comme celui utilisé pour faire la plus longue partie du trajet (en km).

[73] Les enfants ont le même nombre de trajets mentionnés pour les différents accompagnements (par ex, ils font tous cinq trajets avec le papa et cinq trajets avec la maman). On peut donc supposer qu'ils font leurs trajets ensemble.

[74] Les analyses ont également été faites séparément pour les trois situations (un seul enfant, plusieurs enfants et un seul lieu et plusieurs enfants et plusieurs lieux). Les différences n'étant pas significatives, seul le résultat global est présenté.

[75] L'information n'est pas rapportable au niveau de répondant pour les 71 (11+60) cas où les enfants ne font pas tous leurs trajets ensemble.

Graphique 42 : Répartition entre les différents types d'accompagnement (n=261 répondants n'ayant qu'un enfant mineur scolarisé/accueilli à l'extérieur ou en ayant plusieurs faisant tous leurs trajets ensemble) (partitions 1, 2 et 4)



Source : MOBWAL 2017, calculs IWEPS

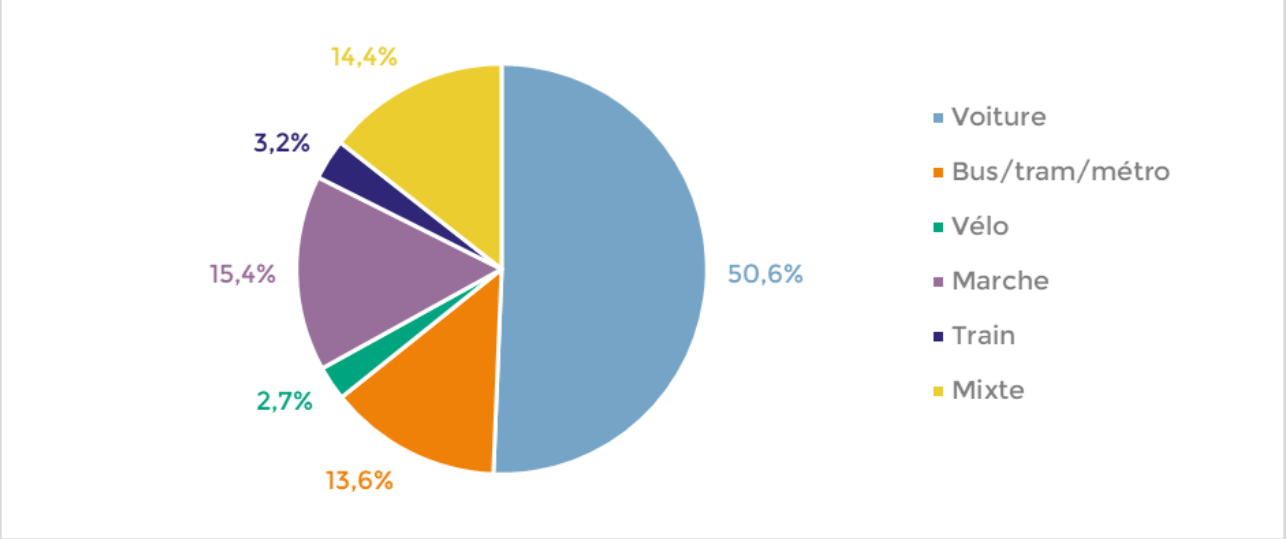
Concernant le mode principal, les résultats sont également limités aux répondants n'ayant qu'un enfant ou à ceux dont tous les enfants bénéficient d'un même type d'accompagnement (n=256[76]). Le graphique 44 illustre la répartition de ces répondants selon le mode principal[77] utilisé. On remarque que la voiture est le mode de déplacement majoritaire utilisé pour les trajets des enfants. Nous verrons cependant que son usage varie selon la distance domicile-école (cf. graphique 45) et selon le type d'accompagnement (cf. graphique 46).

Le graphique 45 montre que dans huit cas sur dix (78,9%), la distance domicile-lieu de scolarisation est de maximum 10 km (lorsque toute la fratrie va au même endroit). Lorsque la distance est inférieure à 2 km, la marche est utilisée dans deux cas sur trois. À partir de 2 km, c'est la voiture qui est privilégiée.

Si on s'intéresse au profil d'accompagnement, le graphique 46 montre que la voiture est le mode principal utilisé dans trois cas sur quatre par la mère, et le père. Il est un peu moins fréquent mais toujours majoritaire lorsque les enfants sont accompagnés par un autre membre de la famille ou une personne non apparentée. Lorsque les enfants vont seuls à l'école, c'est le plus souvent en bus (55,3%) sinon en train (15,6%) ou à pied (19,1%). Il faut cependant garder en tête que l'analyse n'a pu être réalisée que pour certains cas de figure. Pour tirer des conclusions fines sur les trajets scolaires des enfants, il faudrait pouvoir être en mesure de réaliser l'analyse au niveau de chacun d'eux.

[76] Le nombre 256 résulte des 261 répondants concernés desquels ont été écartés les 5 répondants n'ayant pas répondu aux questions sur les modes de déplacement.
[77] Les analyses ont également été faites séparément pour les trois situations (un seul enfant, plusieurs enfants et un seul lieu et plusieurs enfants et plusieurs lieux). Les différences n'étant pas significatives, seul le résultat global est présenté.

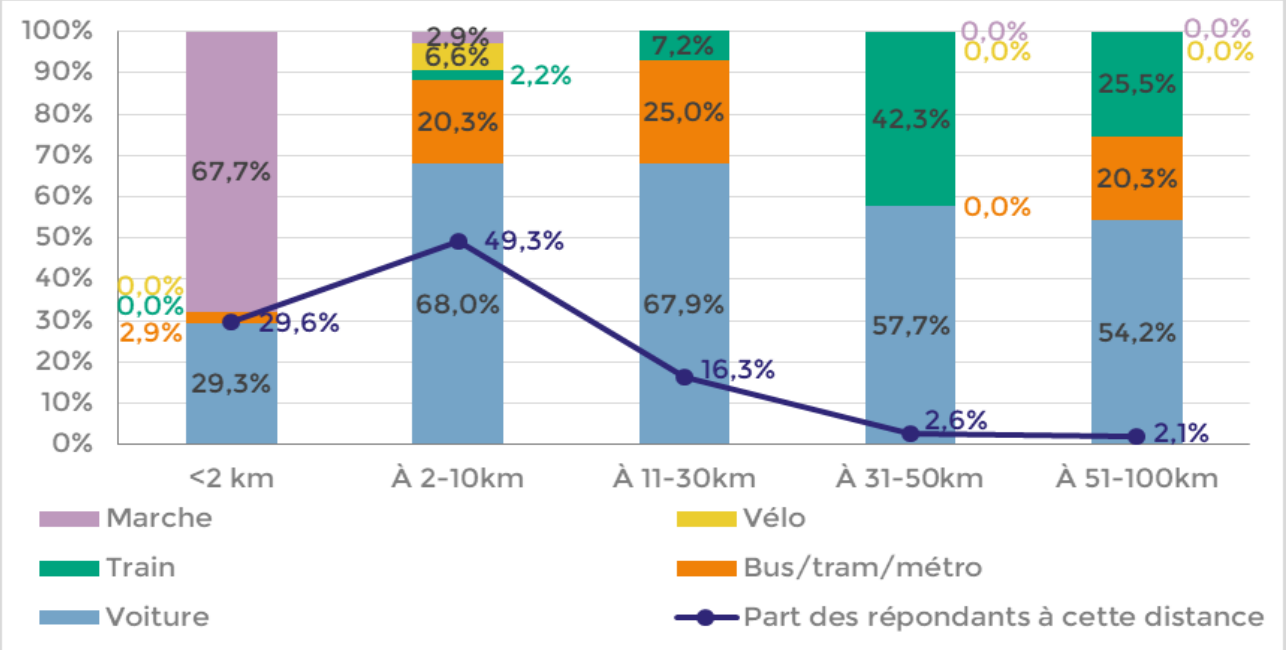
Graphique 43 : Répartition selon le mode principal de transport pour les trajets domicile><école/lieu d'accueil (n=256 répondants n'ayant qu'un enfant ou plusieurs faisant leurs trajets ensemble) (partitions 1, 2 et 4)



Source : MOBWAL 2017, Calculs IWEPS

Note : La catégorie « mixte » rassemble les cas où les enfants ont plusieurs accompagnants (ex. la mère et le père) et que le mode principal différent entre accompagnants (à pied avec la mère et à vélo avec le père).

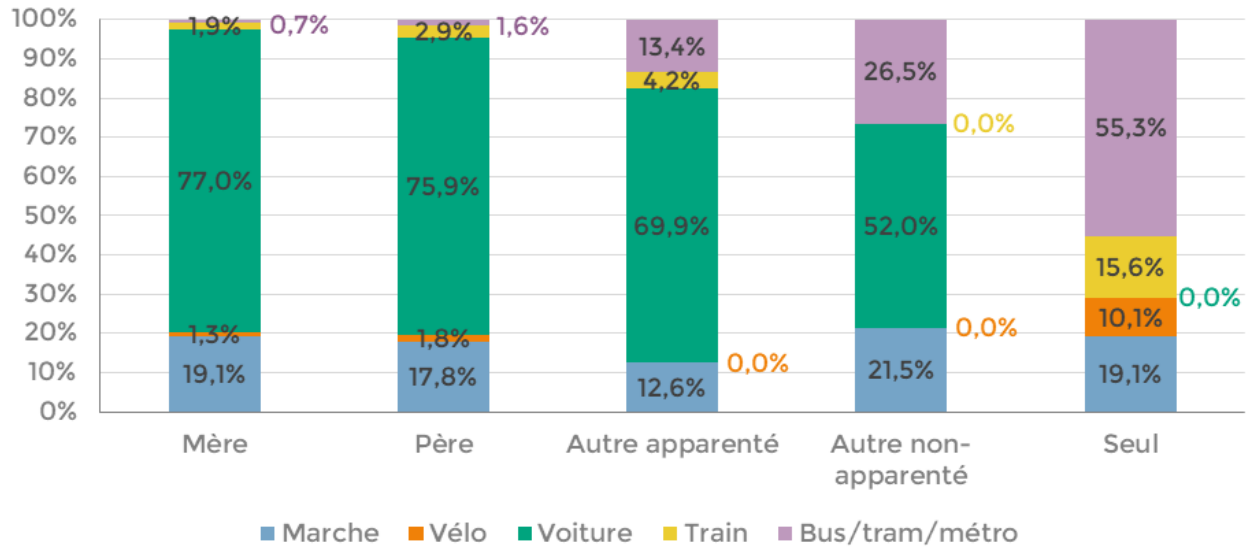
Graphique 44 : Répartition selon le mode principal de transport pour les trajets domicile><école/lieu d'accueil et selon la distance géographique déclarée par rapport au domicile (n=211 répondants dont tous les enfants vont au même lieu de scolarisation/d'accueil et pour lesquels le mode principal est connu et unique[78]) (partitions 1, 2 et 3)



Source : MOBWAL 2017, Calculs IWEPS

[78] Les 31 cas où le mode varie avec l'accompagnant ne sont pas repris ici car il faudrait traiter chaque combinaison séparément pour en tirer des enseignements et cela impliquerait de travailler sur de tout petits nombres.

Graphique 45 : Répartition selon le mode de transport principal pour les trajets domicile><école/lieu d'accueil et selon le type d'accompagnement (n=235 répondants dont tous les enfants vont au même endroit avec le même type d'accompagnement) (partitions 1 et 2[79])



Source : MOBWAL 2017, calculs IWEPS

[79] La partition 4 (- lieux différents – trajets tous les enfants ensemble et donc même type d'accompagnement) n'est pas prise en compte car une analyse fine des données montre que le mode peut changer entre les différents lieux. Par exemple, on peut observer au sein de la partition 4 un déplacement pour amener le plus jeune enfant à pied à la crèche au coin de la rue et ensuite un autre déplacement pour conduire les autres enfants en voiture à l'école. Il est difficile dans ce cas de définir un mode principal par répondant, il faudrait pouvoir faire une analyse au niveau de l'enfant.

CHAPITRE 4

CONCLUSION

Les analyses de MOBWAL, présentées dans ce rapport, confirment la prédominance de la voiture individuelle comme mode de transport privilégié des Wallons en 2017. Plus d'un Wallon sur deux (57,0%) monte dans une voiture tous les jours.

La diversité des analyses de l'enquête permet aussi de mettre en évidence certaines pistes potentielles en vue de diminuer l'intensité de l'usage de la voiture et ainsi de faciliter le transfert modal attendu par la vision FAST du Gouvernement wallon.

MOBWAL montre par exemple une augmentation de la proportion des ménages multimotorisés (par rapport aux enquêtes précédentes de mobilité). Il semble aujourd'hui difficile de demander aux gens de se passer complètement de voiture. D'après les données de l'enquête, la non-possession de voiture semble principalement être une question de contrainte économique et non une question de choix de vie. Se satisfaire d'une seule voiture par ménage pourrait être un objectif plus accessible (42,9% des répondants de MOBWAL sont déjà dans cette situation). La plupart de ces ménages ne comptent qu'une personne active occupée. En effet, le nombre d'actifs occupés semble déterminant pour le nombre de voitures dans le ménage. 85,3% d'entre eux déclarent conduire la voiture tous les jours et 88,0% déclarent utiliser la voiture en heure de pointe. Le covoiturage est une alternative connue mais peu utilisée. La principale raison de son non-usage est la non-nécessité (parce qu'on dispose déjà de sa propre voiture). Notons que cette raison est également la plus souvent mentionnée pour le non ou le sous-usage du vélo, des transports en commun et des autres modes alternatifs. Autrement dit, si l'on souhaite diminuer la part modale de la voiture, il faut commencer par inciter les gens à diminuer le nombre de voitures dont ils s'équipent. Une fois que la voiture est là, qu'elle est payée ou reçue comme avantage en nature et qu'il faut de toute façon l'entretenir, l'assurer, la garer…autant l'utiliser !

Cependant, diminuer le taux de motorisation des ménages ne peut se faire qu'en proposant de réelles alternatives. Selon MOBWAL, les principales raisons de privilégier la voiture sont sa rapidité, son confort, le fait que les lieux de destination ou de domicile ne sont pas ou peu accessibles en transports en commun et la complexité des chaînes de déplacements.

Il apparaît qu'il faut rendre les transports en commun accessibles[80] à tous, confortables avec des horaires réguliers et fiables. Il faudrait développer et généraliser des systèmes de navettes ou de ramassages scolaires et extrascolaires pour garantir un transport sécurisé des enfants vers et de l'école voire idéalement vers et depuis les activités extrascolaires et ainsi décomplexifier les trajets des parents. MOBWAL montre en effet que la voiture est fortement utilisée pour réaliser ces trajets, et ce probablement pour des questions de rapidité, de sentiment de sécurité et aussi parce que c'est le mode qui apparaît comme le plus facile pour réaliser les chaînes complexes de déplacements (plusieurs écoles, le travail puis les activités extrascolaires et de loisirs). Revoir l'aménagement du territoire afin de garantir l'accessibilité piétonne à une série de services de base et aux transports en commun est également nécessaire pour permettre un report modal de la voiture vers les autres modes. MOBWAL montre dans ce sens que la plupart des Wallons souhaiteraient un arrêt de bus très proche de chez eux. Le petit commerce alimentaire, un médecin et la pharmacie sont les services les plus souvent souhaités à moins de 1 km du domicile. Enfin, l'existence d'infrastructures adaptées et sécurisantes (pistes cyclables, lieux de stationnement pour vélo) apparaît nécessaire pour augmenter la part modale du vélo. Concernant les déplacements en soirée et de nuit, la voiture semble être préférée pour des raisons de sécurité. Ce sont surtout les femmes qui vont éviter la marche en soirée. Ce sont également elles qui rapportent le plus sou-

[80] La notion d'accessibilité est ici à comprendre dans un sens large. Il ne s'agit pas seulement de l'accessibilité géographique ou financière mais également de l'accessibilité aux personnes dont la mobilité est réduite pour toutes sortes de raisons (physiques, psychiques, cognitives, matérielles parce qu'elles se déplacent avec des charges lourdes ou imposantes, des jeunes enfants, un animal de compagnie).

vent un sentiment d'insécurité lors de leurs déplacements et encore elles qui vont le plus souvent adapter leur comportement de mobilité en fonction de ce ressenti. Ainsi, promouvoir les modes actifs et les modes communs pour tous doit nécessairement tenir compte de cet aspect : comment rendre les villes moins insécurisantes aussi en soirée et durant la nuit pour les déplacements à pied et à vélo ? Pourrait-on envisager des bus de nuit qui s'arrêteraient à la demande pour déposer les femmes au plus proche de leur domicile comme cela a déjà été expérimenté dans certaines villes à l'étranger, notamment en Ile-de-France depuis 2018 ?

La crise sanitaire de 2020 a fortement modifié nos comportements de mobilité. La limitation de nos déplacements de manière plus ou moins contrainte nous a amenés à revoir nos habitudes. L'enquête fédérale BEMOB et d'autres enquêtes[81] sur le sujet nous confirment le recours massif au télétravail lorsqu'il est possible, l'augmentation des achats à distance pour le non alimentaire et de la fréquentation des commerces de proximité pour le reste. En termes de modes de déplacements, les modes actifs tels que la marche à pied et le vélo ont été davantage utilisés pendant le confinement alors que les transports en commun sont évités car souvent considérés comme plus à risque de contamination. Nous ne disposons pas encore d'assez de recul pour savoir quelles sont les tendances qui vont se stabiliser ou se renforcer dans le temps et quelles sont celles qui ne sont que passagères. Nous pouvons en tout cas déjà en tirer un enseignement : il est possible de modifier fortement et rapidement nos habitudes de déplacements s'il y a une volonté ou un impératif collectif à le faire.

Pour tendre vers une mobilité plus durable, il ne suffit pas d'intensifier l'offre de transports publics, il est nécessaire d'avoir une réflexion plus globale qui amène à revoir notre manière de concevoir et de vivre sur un territoire, notre rapport au temps et au collectif. Alors peut-être que demain, la mobilité pourra réellement être considérée davantage comme un service et la voiture individuelle cessera d'être le réflexe de facilité.

[81] En Belgique, nous pouvons notamment renvoyer vers l'enquête d'Espace Mobilités «Flatten de mobility curve » (http://www.espaces-mobilites.com/), le baromètre « édition COVID-19 »de l'Institut Vias (https://barometredelamobilite.be/). Outre les enquêtes, d'autres mesures sont collectées par exemple par les opérateurs de téléphonie mobile, par les systèmes de navigation pour rendre compte de l'impact de la crise sur le trafic.

CHAPITRE 5

BIBLIOGRAPHIE

Bourdages J. et Champagne E. (2012). Penser la mobilité durable au-delà de la planification traditionnelle du transport. *Vertigo – la revue* électronique *en sciences de l'environnement,* Hors-série 11 « La mobilité urbaine durable : du concept à la réalité ». Disponible en ligne : https://journals.openedition.org/vertigo/11713 (consulté le 27/10/2020).

Charlier J., Debuisson M., HERMIA J.-P., PELFRENE E. (2019). Les migrations interrégionales en Belgique, Rapport de recherche [IWEPS]- Hors série. Disponible en ligne : https://www.iweps.be/publication/migrations-interregionales-belgique/ (consulté le 27/10/2020)

Cornelis É., Hubert M., Huynen Ph., Lebrun K., Patriarche G., De Witte A., Creemers L., Declercq K., Janssens D., Castaigne M., Hollaert et L., Walle F. (2012). *La mobilité en Belgique en 2010 : Résultats de l'enquête BELDAM.* Disponible en ligne : https://mobilit.belgium.be/sites/default/files/downloads/Rapport_final_beldamfr.pdf (consulté le 03/09/2020)

EAA-FOEN- European Environment Agency and Federal Office for the Environment (2016), « Urban sprawl in Europe », *Joint EEA-FOEN report*, 135p. Disponible en ligne : https://www.eea.europa.eu/publications/urban-sprawl-in-europe (consulté le 03/09/2020).

Fol S. (2010) Encouragement ou injonction à la mobilité ? *Revue Projet* n° 314, p. 52-58.

Halleux J.-M., Brück L. et Mairy N. (2002). La périurbanisation résidentielle en Belgique à la lumière des contextes suisse et danois : enracinement, dynamiques centrifuges et régulations collectives. *Belgeo, Revue belge de géographie*, 4 | 2002 "Cities and sustainable development". Disponible en ligne : https://journals.openedition.org/belgeo/16067 (consulté le 27/10/2020).

Hubert J.-P. et Toint Ph. (2002). *La mobilité quotidienne des Belges.* Namur : Presses universitaires de Namur.

Juprelle J., La Rocca S. et Masuy A. (2018). MOBWAL et GPSWAL, deux enquêtes complémentaires pour mieux appréhender les comportements de mobilité de la population wallonne. *Working Paper de l'IWEPS*, n°24. Disponible en ligne : https://www.iweps.be/wp-content/uploads/2018/02/WP24.pdf (consulté le 03/09/2020).

Juprelle J. (2020 à paraître) Proximité souhaitée, proximité réelle aux services et aux transports publics et usage des modes de transport sur le territoire wallon, *Working Paper de l'IWEPS*.

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

La Rocca S. et Masuy A. (2019a). Rapport méthodologique de l'enquête MOBWAL 2017. *Rapport de recherche*, n°36. Disponible en ligne : https://www.iweps.be/publication/rapport-methodologique-de-lenquete-mobwal-2017/ (consulté le 03/09/2020).

La Rocca S. et Masuy A. (2019b). Rapport qualité de l'enquête MOBWAL 2017. *Rapport de recherche*, n°37. Disponible en ligne : https://www.iweps.be/wp-content/uploads/2019/12/RR37-2.pdf (consulté le 03/09/2020).

Mincke C. et Montulet B. (2019) *La société sans répit : la mobilité comme injonction*. Paris : Éditions de la Sorbonne.

Service public fédéral Mobilité et Transports (2020). *Enquête BEMOB : Impact du covid-19 sur les habitudes de mobilité des Belges.* Disponible en ligne : https://mobilit.belgium.be/sites/default/files/bemob_impactcovid19_fr.pdf (consulté le 16/11/20).

Thomsin L. (2001). Périurbanisation et rurbanisation en Wallonie et à Bruxelles : contenus démographiques, économiques et sociaux. *Bulletin de l'Association de Géographes Français*, vol. 78 n°1,pp. 51-65. Disponible en ligne : https://www.persee.fr/doc/bagf_0004-5322_2001_num_78_1_2201 (consulté le 27/10/2020).

Vignal C. (2005) Injonctions à la mobilité, arbitrages résidentiels et délocalisation de l'emploi. *Cahiers internationaux de sociologie* n°118, p101-117.

Wallonie

Iweps

L'Institut wallon de l'évaluation, de la prospective et de la statistique (IWEPS) est un institut scientifique public d'aide à la prise de décision à destination des pouvoirs publics. Autorité statistique de la Région wallonne, il fait partie, à ce titre, de l'Institut Interfédéral de Statistique (IIS) et de l'Institut des Comptes Nationaux (ICN). Par sa mission scientifique transversale, il met à la disposition des décideurs wallons, des partenaires de la Wallonie et des citoyens, des informations diverses qui vont des indicateurs statistiques aux études en sciences économiques, sociales, politiques et de l'environnement. Par sa mission de conseil stratégique, il participe activement à la promotion et la mise en œuvre d'une culture de l'évaluation et de la prospective en Wallonie.
Plus d'infos : https://www.iweps.be

2020

Institut wallon de l'évaluation, de la prospective et de la statistique
Vous pouvez consulter ou télécharger cette publication sur notre site : www.iweps.be