

Enquête sur les Comportements de Déplacement 6 Région Bruxelles-Capitale (2023)

Résumé



BRUXELLES MOBILITÉ

SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES



1 INTRODUCTION

Entre octobre 2021 et octobre 2022, l'Enquête sur les Comportements de Déplacement ou ECD a été réalisée. Il s'agit d'une étude sur le comportement des Bruxellois en matière de déplacements. Cette enquête étudie un certain nombre de caractéristiques de la mobilité des familles et des individus. L'objectif est d'observer le plus précisément possible le comportement des Bruxellois en matière de déplacements. Par conséquent, les répondants sont interrogés sur divers

aspects liés à leur mobilité, tels que : les caractéristiques de la personne qui se déplace, quand, pourquoi, d'où, vers où, avec quoi, combien de temps et à quelle distance une personne se déplace. L'enquête se compose d'un carnet de déplacements, d'un questionnaire individuel et d'un questionnaire à destination du ménage. La taille de l'échantillon de l'ECD est de 2685 répondants.

L'ECD, comme d'autres enquêtes sur les comportements de déplacement, a été développée comme un outil permettant d'examiner la mobilité de tous les Bruxellois à travers une « perspective d'hélicoptère », plutôt que de zoomer sur un motif (par exemple « l'école ») et un mode (par exemple « le vélo »).

2 DÉPLACEMENTS

2.1 Nombre de déplacements en moyenne

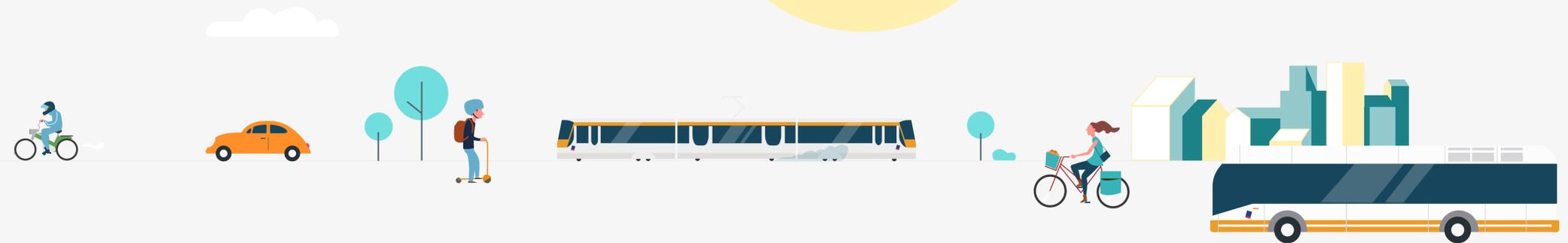
Les Bruxellois (âgés de 6 ans et plus) se déplacent en moyenne 2,92 fois par jour. Ce chiffre est une moyenne globale et inclut tous les répondants, y compris ceux qui ne se sont pas déplacés le jour indiqué pour les réponses (à l'enquête). Si l'on considère uniquement le groupe de répondants qui se déplacent le jour de réponse indiqué, la moyenne est de 3,55 déplacements par jour.

Au cours d'une journée moyenne, 20,1 % des Bruxellois ne font aucun déplacement, 2,4 % font un déplacement, 29,9 % font deux déplacements, 10,2 % font trois déplacements, 17,4 % font quatre déplacements, 7,1 % font cinq déplacements et 13,0 % font six déplacements ou plus.

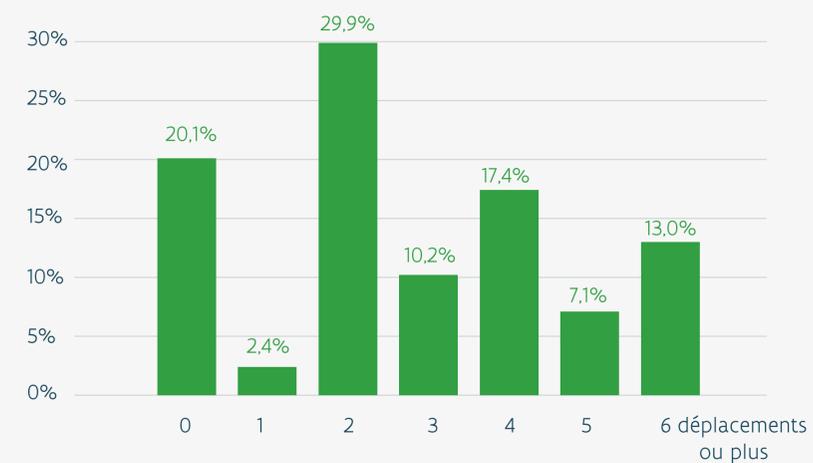
Les Bruxellois
(âgés de 6 ans et plus)
se déplacent en moyenne

2,92

fois par jour.



Le groupe de répondants qui se déplacent par jour

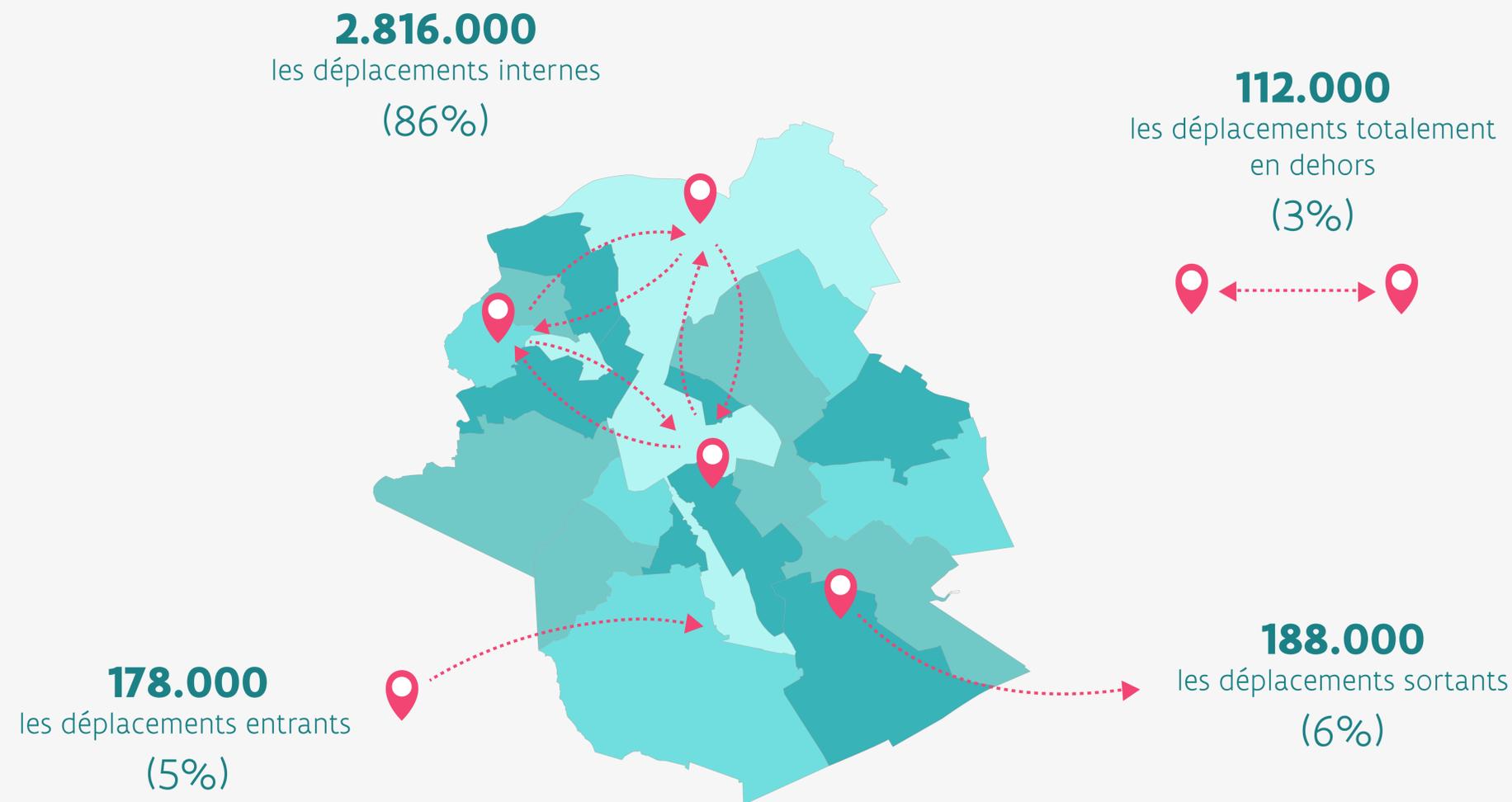


2 DÉPLACEMENTS

2.2 Nombre total de déplacements

Le nombre de déplacements par jour réalisés par la population bruxelloise est estimé à 3,3 millions. La grande majorité (85,5%) de ces déplacements se font à l'intérieur de la Région. Les déplacements entrants représentent 5,4 % de l'ensemble des déplacements et les déplacements sortants 5,7 %. Les Bruxellois effectuent 3,4 % de leurs déplacements totalement en dehors de la Région de Bruxelles-Capitale.

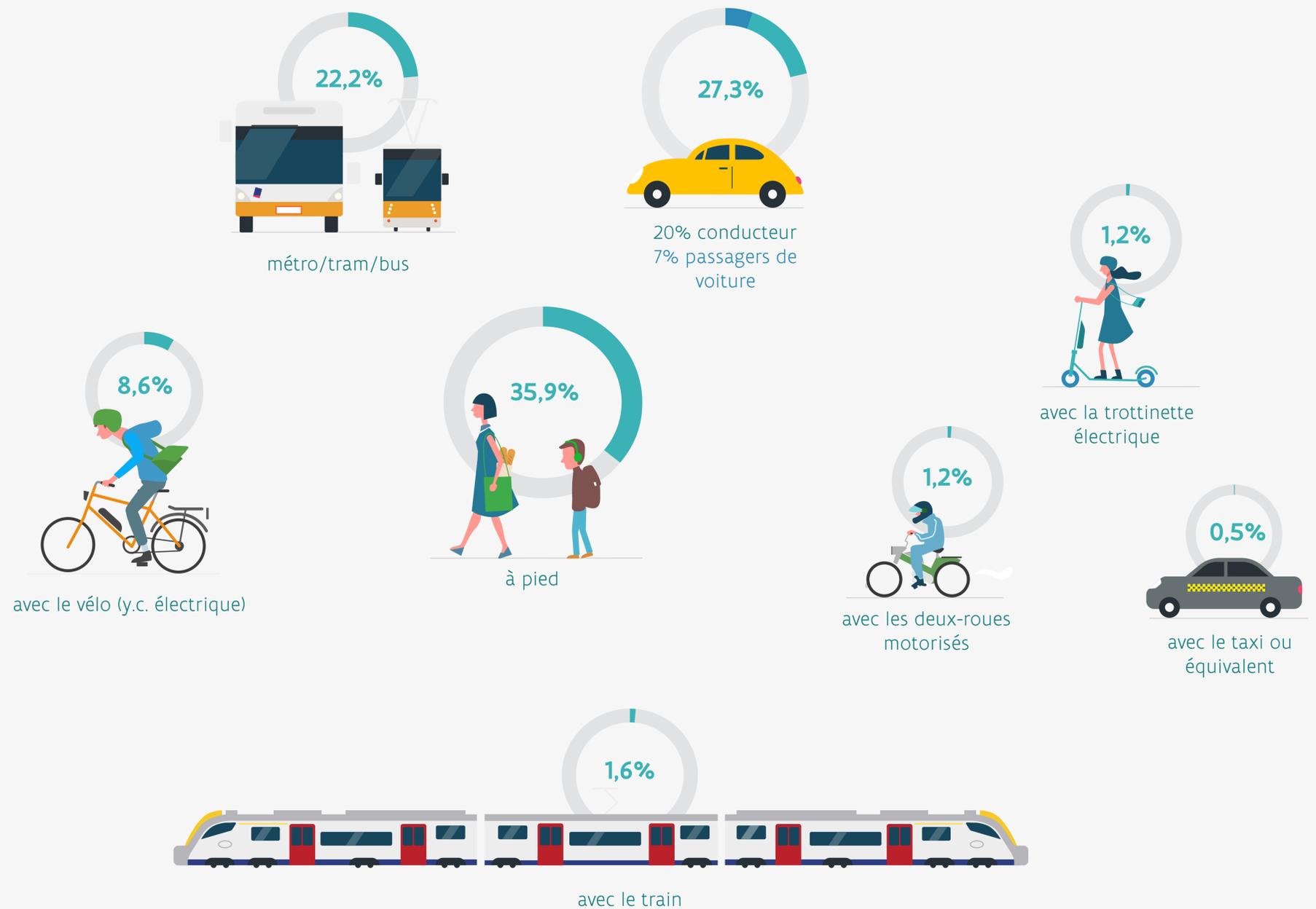
Les chiffres repris dans la présente synthèse ne concernent que les déplacements des Bruxellois.



2 DÉPLACEMENTS

2.3 Mode de transport principal

Un jour moyen, les modes « à pied » (35,9 %), « transport public » (23,8 %) et « vélo » (8,6 %) représentent 2/3 des déplacements des Bruxellois, tandis que la voiture est utilisée pour 27,3 % des déplacements (dont près de 20% en tant que conducteur, et 7% en tant que passager).



2 DÉPLACEMENTS

2.4 Combimobilité

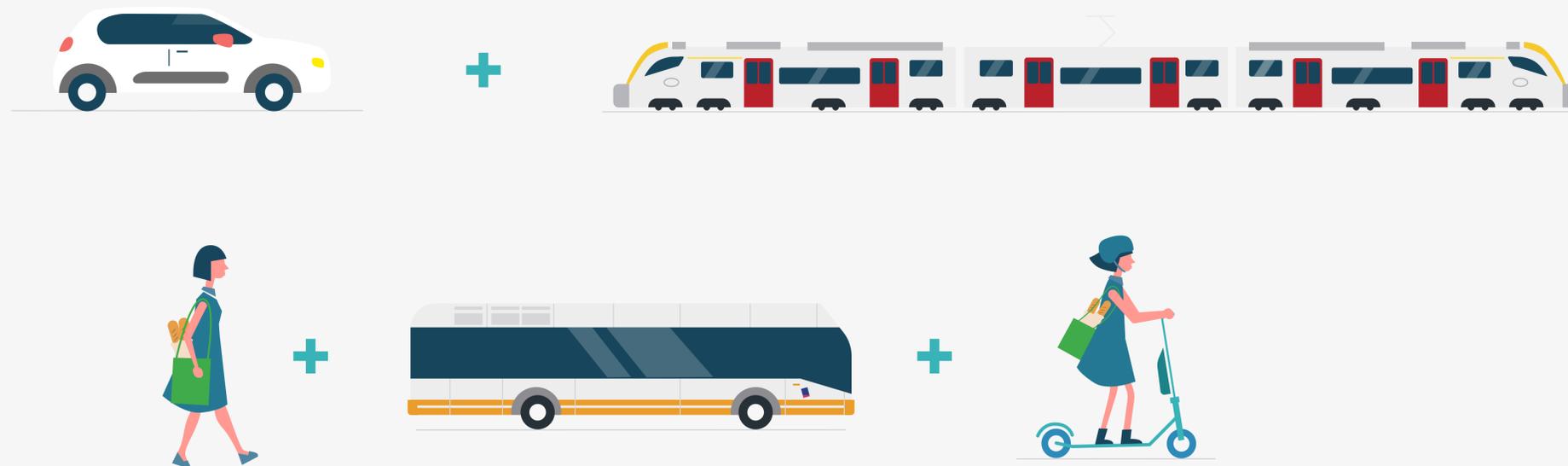
Les données rapportées jusqu'à présent ont été calculées au niveau du mode de transport principal (c'est-à-dire le moyen de transport utilisé pour parcourir la plus grande distance d'un déplacement). Cependant, dans la pratique, un seul déplacement peut également être effectué avec différents modes. Par exemple, nous voyons souvent (mais pas exclusivement) que cela se traduit par un pré- et un post-transport dans le cas des transports publics.

La combinaison de différents moyens de transport au cours d'**un seul** déplacement est notée dans l'ECD comme une combinaison de « trajets » individuels (le concept global est également appelé « combimobilité »). L'enquête montre que dans 71,9 % des cas, un déplacement consiste en un seul trajet, c'est-à-dire qu'en 2021-2022, la combimobilité s'élève à 28,1 %.



Combimobilité

La combinaison de différents moyens de transport au cours d'**un seul** déplacement



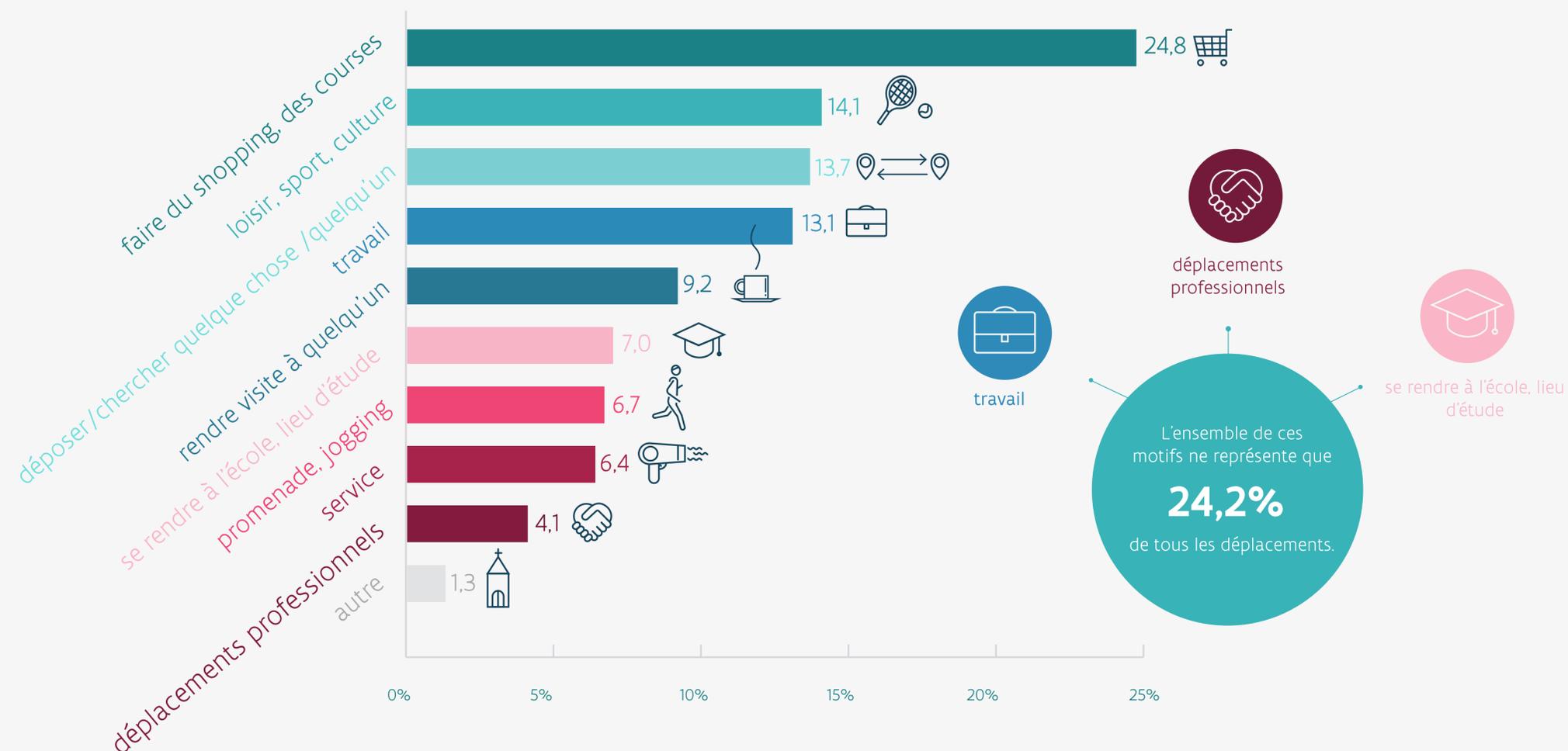


2 DÉPLACEMENTS

2.5 Motif du déplacement

Pourquoi les gens se déplacent-ils ? Quelle en est la raison ? Il ressort clairement de ce graphique que la question de la mobilité ne se réduit certainement pas uniquement aux déplacements effectués dans le cadre du "travail", des "déplacements professionnels" et "suivre des cours". L'ensemble de ces motifs ne représente que 24,2 % de tous les déplacements. Le motif "faire du shopping, des courses" représente à lui seul plus de déplacements (24,8 %). L'idée que la mobilité se résume essentiellement aux trajets domicile-travail et aux trajets domicile-école est principalement (à tort) motivée par notre perception générale des heures de pointe du matin et du soir. Or, il s'avère que la mobilité est fortement liée au lieu et au temps.

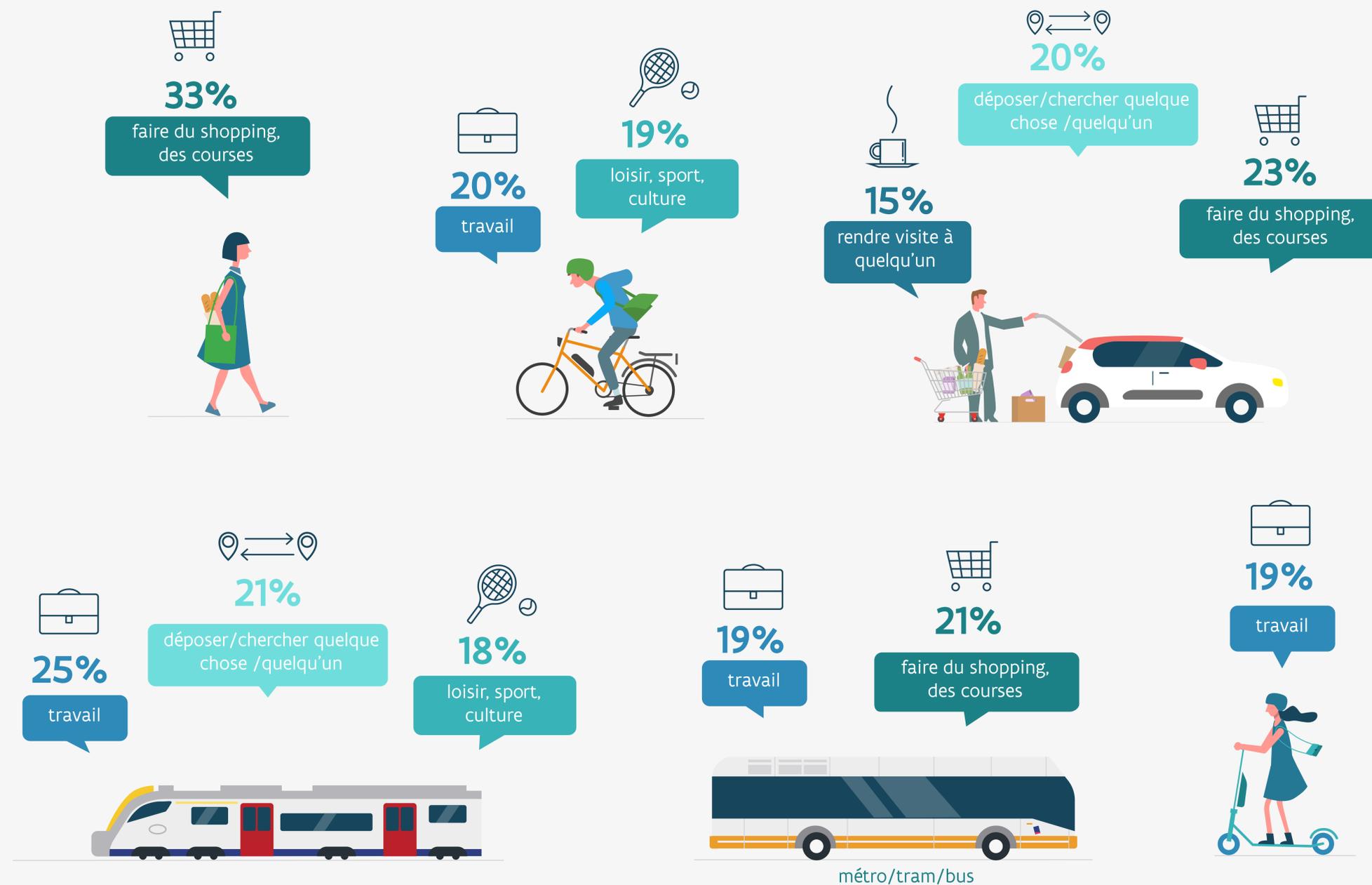
Il convient de noter qu'une part importante des déplacements a pour objectif de "rentrer à la maison" à partir de la dernière destination. Nous avons réalisé le graphique ci-contre sans prendre en compte ces déplacements, afin de mieux visualiser la répartition des autres motifs.



2 DÉPLACEMENTS

2.6 Motif du déplacement par mode de transport

La plupart des modes sont utilisés pour (presque) tous les motifs, mais ceux-ci ne le sont pas avec la même fréquence pour chacun des motifs. À pied, nous nous déplaçons le plus souvent pour “faire du shopping/des courses” (33 %), tandis qu’à vélo, nous nous déplaçons plus souvent pour “aller travailler” (20 %) ou pour les “loisir/sport/culture” (19 %). La voiture, en tant que conducteur ou passager, est principalement utilisée pour “faire du shopping/des courses” (23%), “déposer/chercher quelque chose/quelqu’un” (20%) et “rendre visite à quelqu’un” (15%). Tram/bus/métro sont utilisés pour “faire du shopping/des courses” (21 %) et “aller travailler” (19 %), tandis que le train est principalement utilisé pour “aller travailler” (25 %), “rendre visite à quelqu’un” (21 %) et “loisir/sport/culture” (18 %). Enfin, la trottinette (électrique) est principalement utilisée pour “aller travailler” (19 %).



2 DÉPLACEMENTS

2.7 Mode de transport principal pour se rendre au travail ou à l'école

Concernant le mode de transport principal pour se rendre au travail ou à l'école, nous choisissons d'utiliser les chiffres basés sur le **questionnaire individuel**. Dans ce questionnaire, seuls les répondants actifs professionnellement ou les élèves/étudiants se rendant à une adresse fixe de travail ou de cours ont été interrogés sur le moyen par lequel ils se rendent le plus souvent au travail ou en cours.

En ce qui concerne les trajets domicile-travail, plus d'un tiers des personnes interrogées utilisent le métro/tram/bus, suivis de la voiture et du vélo. En ce qui concerne les trajets domicile-école, le métro/tram/bus représente plus de la moitié des trajets, suivis de la marche et de la voiture dans les trois premiers rangs. La distance entre le domicile et le lieu de travail est également une donnée intéressante. La distance moyenne est de 10,1 km. Plus nuancé, le tableau est le suivant : 17,5 % des personnes interrogées vivent à 2 km ou moins de leur lieu de travail. 53 % se trouvent

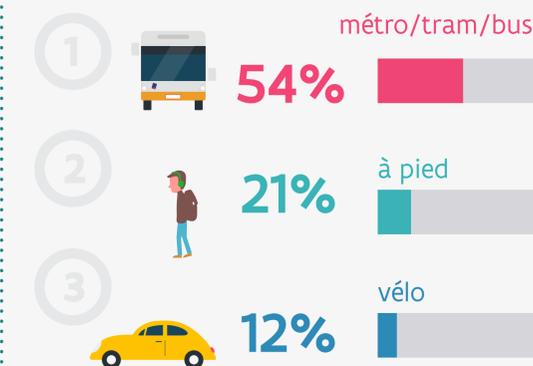
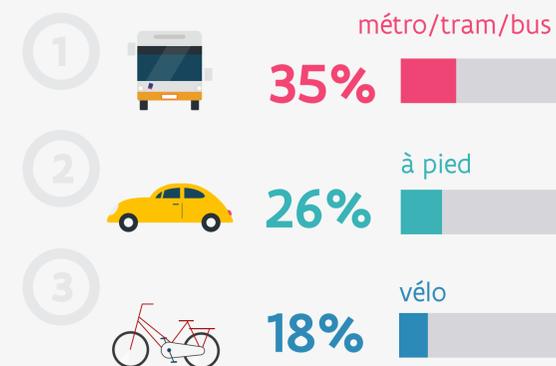


dans la catégorie des 5 km ou moins, et même 82 % dans les 10 km. Bien entendu, il est clair que la mobilité durable et en particulier la part du vélo, a un potentiel énorme.

La distance moyenne entre le domicile et le lieu d'école est de 5,8 km. 39,5 % des personnes interrogées vivent à 2 km ou moins de leur lieu d'école. 72 % se trouvent dans la catégorie des 5 km ou moins et même 90 % dans les 10 km.

2.8 Télétravail

51,5 % des personnes professionnellement actives déclarent pouvoir travailler régulièrement à domicile. Seuls 5,8 % des répondants professionnellement actifs qui peuvent télétravailler ont indiqué qu'ils ne pouvaient pas travailler à domicile (ou moins d'un jour par semaine) ; 14,5 % le font en moyenne 1 jour par semaine (ou moins de deux jours), 23 % travaillent au moins deux jours (et moins de trois jours) à domicile et près de 57 % déclarent même télétravailler 3 jours ou plus.



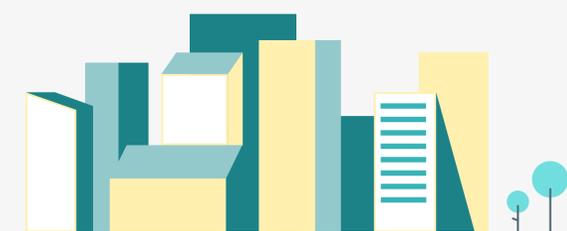
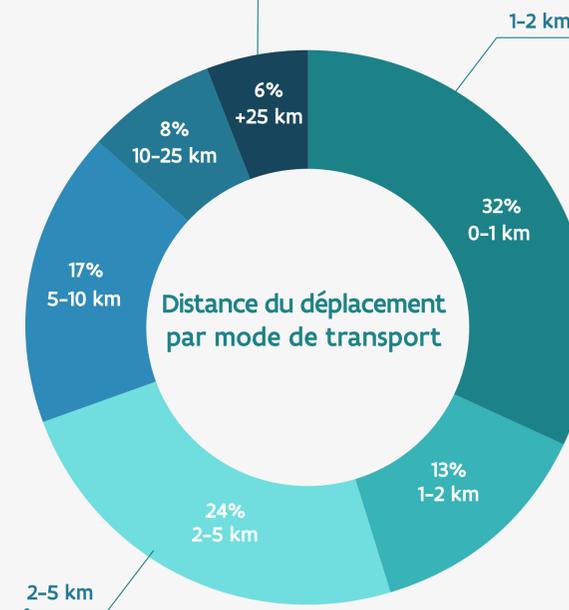
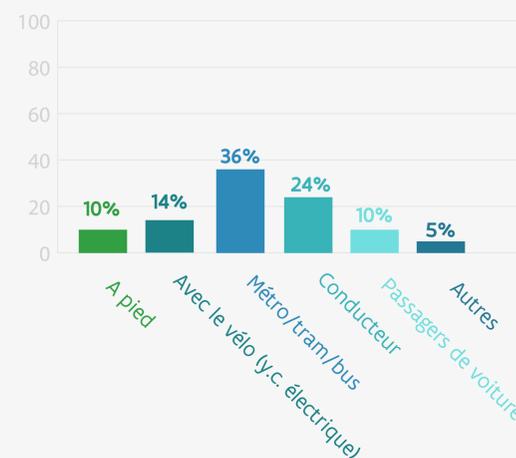
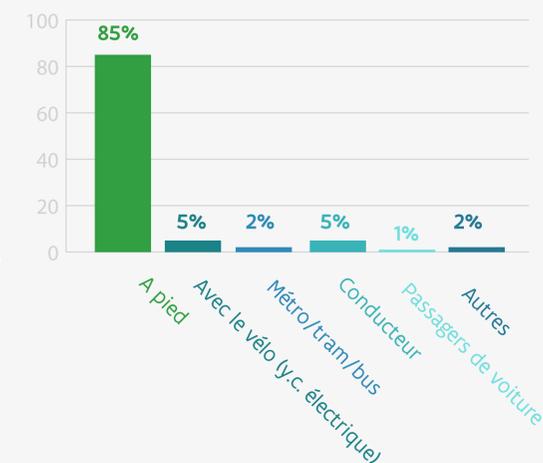
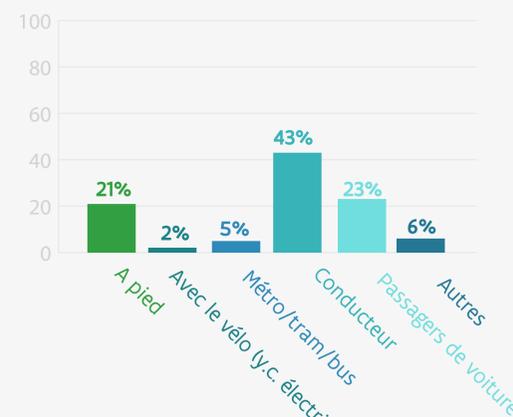
2 DÉPLACEMENTS

2.9 Distances de déplacement

Les chiffres montrent que les déplacements des Bruxellois ont une distance inférieure ou égale à 5 km dans plus de 2/3 des cas, et inférieure ou égale à 25 km dans près de 95% des cas. Seuls 5,6 % des déplacements quotidiens ont une distance supérieure à 25 km. **La distance moyenne par déplacement est de 7,7 km.**

En quelque sorte, les parts modales par classe de distance mettent en évidence les longueurs de déplacement les plus adaptées à chaque mode de transport. Par exemple, plus de 85 % des trajets courts jusqu'à 1 km sont effectués principalement **à pied**, et la marche est également la plus importante jusqu'à 2 km. Le **vélo** gagne en importance pour les distances de 1 à 10 km et est le plus souvent utilisé pour les trajets de 2 à 5 km. Il est également intéressant

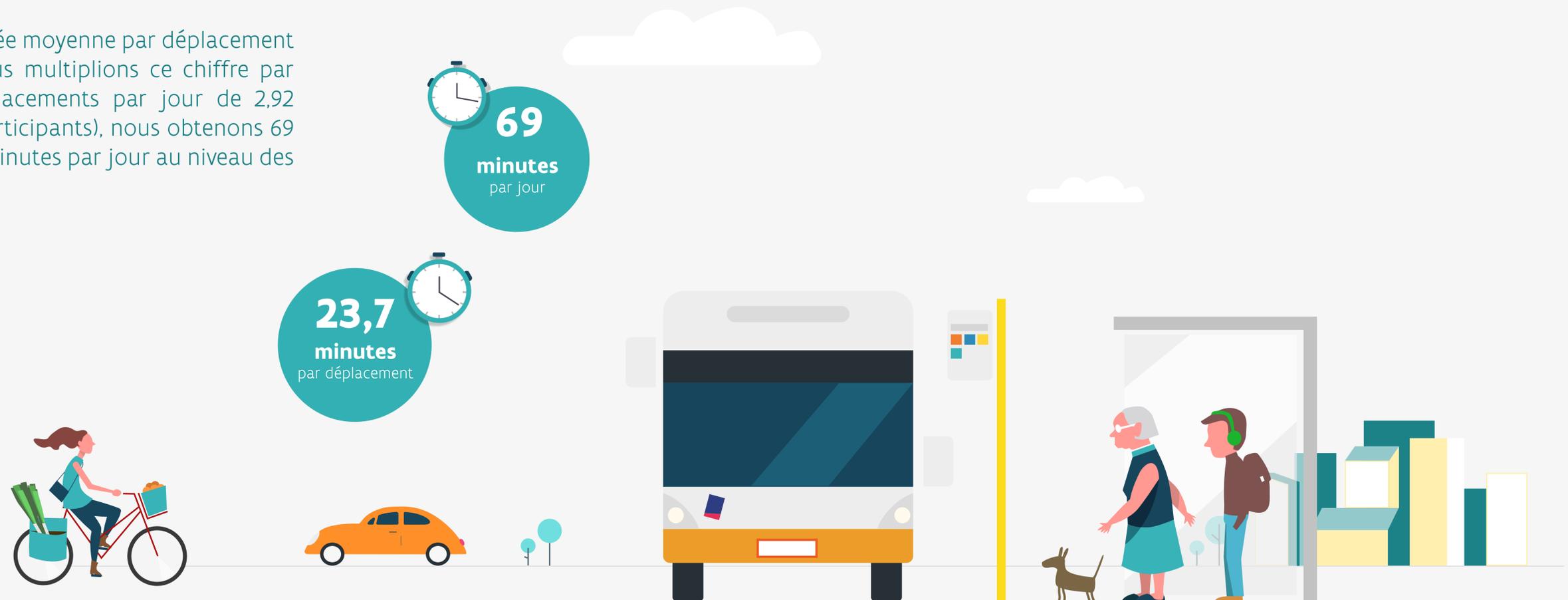
de voir l'éventail des distances du **M/T/B** : pour toutes les classes de distance entre 2 et 25 km, ce mode est très souvent utilisé. Pour les classes de distance plus longues, on constate que la voiture devient dominante avec plus de 50 % des déplacements à partir de 10 km, tandis que la part modale **du train** devient également importante pour les distances les plus longues.



2 DÉPLACEMENTS

2.10 Durée de déplacement

L'analyse montre que la durée moyenne par déplacement est de 23,7 minutes. Si nous multiplions ce chiffre par le nombre moyen de déplacements par jour de 2,92 (resp. 3,55 au niveau des participants), nous obtenons 69 minutes par jour (resp. 84 minutes par jour au niveau des participants).



3 DISTANCE PARCOURUE

3.1 Nombre moyen de km

La distance moyenne par déplacement est de 7,7 km. Si l'on multiplie la distance moyenne par déplacement par le nombre moyen de déplacements (2,92 au niveau des répondants), on obtient une distance moyenne de 22,6 km parcourue par jour par les Bruxellois.

Les déplacements des Bruxellois sont inférieur ou égal à 5 km dans plus de 2 cas sur 3 et seuls 6 % des déplacements quotidiens sont supérieurs à 25 km. La distance moyenne par déplacement est augmentée par un nombre relativement faible de déplacements plus longs. Ceci est dû à la distinction entre les déplacements internes, dont le début et la fin se situent dans la Région de Bruxelles-

Capitale (avec une distance moyenne de 3,3 km) et les déplacements sortants ou entrants entre Bruxelles et la Flandre, la Wallonie ou même l'étranger qui sont plus longs, et les déplacements des Bruxellois en dehors de la Région. Les déplacements internes sont majoritaires (85%), mais en raison des courtes distances, ils ne pèsent pas lourd en termes de kilomètres parcourus par les Bruxellois. Les déplacements vers l'intérieur ou vers l'extérieur de la Région sont en moyenne beaucoup plus longs avec une moyenne de 7,7 km par déplacement.

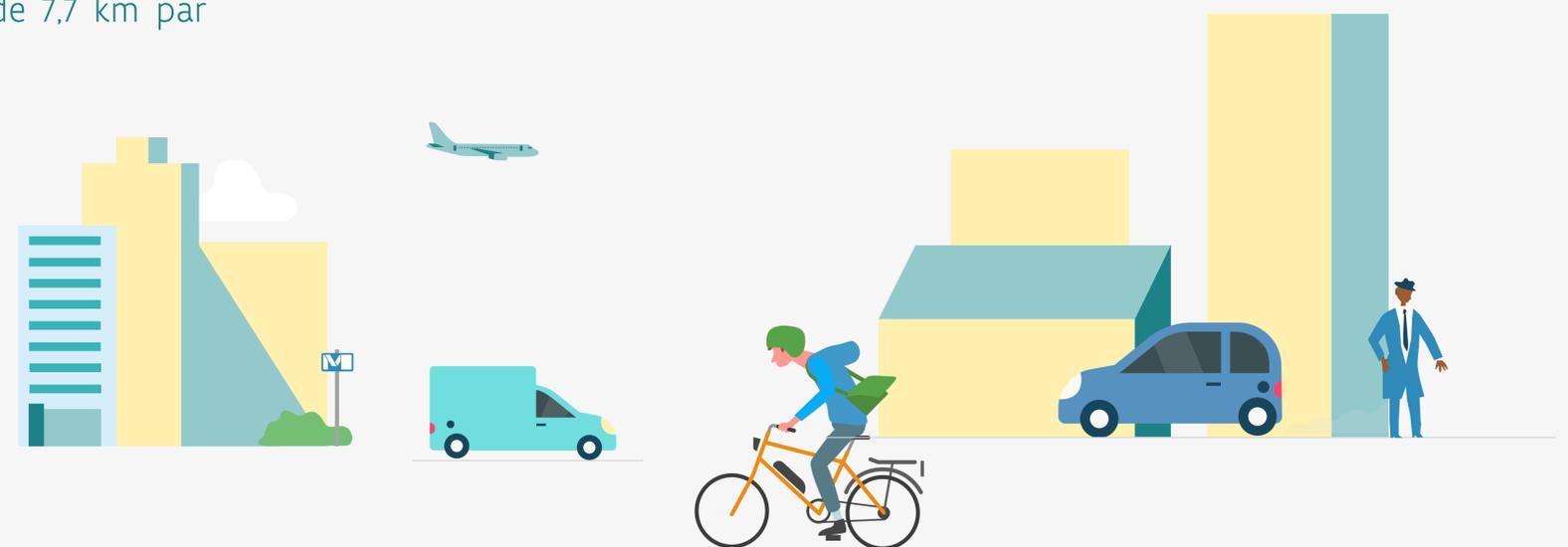
La distance moyenne par déplacement est de

7,7 km

une distance moyenne de

22,6 km

parcourue par jour par les Bruxellois.

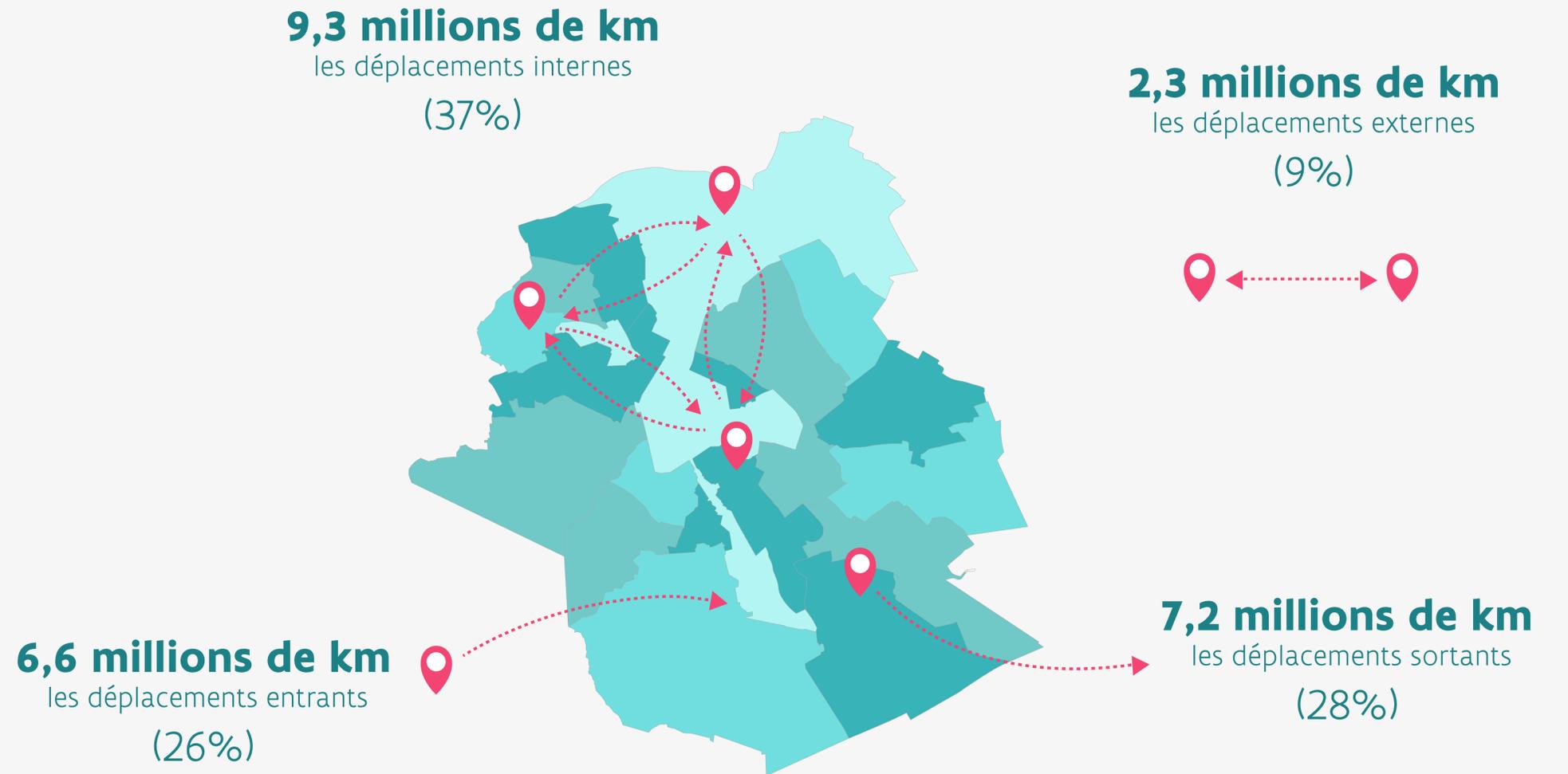


3 DISTANCE PARCOURUE

3.2 Nombre total de km

Au total, les Bruxellois parcourent chaque jour plus de 25 millions de kilomètres. En fonction des lieux de départ et d'arrivée, on observe la répartition suivante : 37% des kilomètres (soit 9,3 millions de kilomètres) sont parcourus à l'intérieur de la RBC ; les déplacements sortants et entrants représentent respectivement 28 % (soit 7,2 millions) et 26 % (soit 6,6 millions) des kilomètres, et les déplacements externes des Bruxellois hors de la RBC représentent 9 % (soit 2,3 millions de kilomètres) de la distance totale parcourue.

Si l'on considère les comportements de déplacement des Bruxellois en fonction du nombre de kilomètres parcourus, il faut savoir que ces chiffres sont fortement influencés par les déplacements sortants et entrants plutôt que par les déplacements internes. En effet, ces derniers, qui représentent pourtant 85% des déplacements, ne représentent que 37% des kilomètres parcourus.



3 DISTANCE PARCOURUE

3.3 Mode de transport

Le nombre moyen quotidien de km par personne indiqué ci-dessus est couvert par différents modes de transport. Les modes permettant d'atteindre des vitesses plus élevées occupent naturellement une part plus importante dans cette répartition modale (parce que les modes plus rapides peuvent couvrir de plus grandes distances dans le même laps de temps). Le rayon d'action des piétons et des cyclistes étant limité, les voitures (et les trains) sont davantage mis en avant dans le calcul du nombre de kilomètres parcourus, si l'on considère l'ensemble des trajets.

C'est logique car dans cette optique, ce sont surtout les déplacements de longue distance, principalement en dehors de la Région bruxelloise, qui pèsent dans la balance.

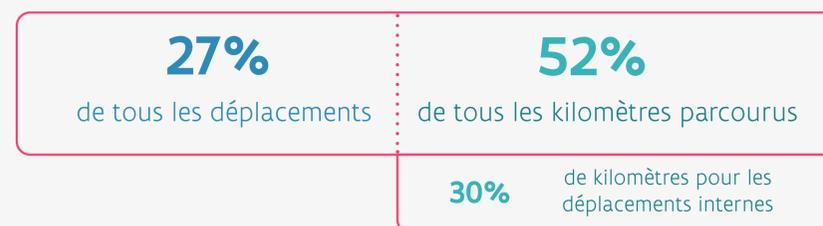
Si l'on considère uniquement les déplacements à l'intérieur de la Région bruxelloise, on constate que B/T/M est le mode dominant avec 38% des kilomètres parcourus. La marche et le vélo représentent 26% des kilomètres parcourus dans la région, et 30% le sont en voiture (22% en tant que conducteur et 8% en tant que passager).



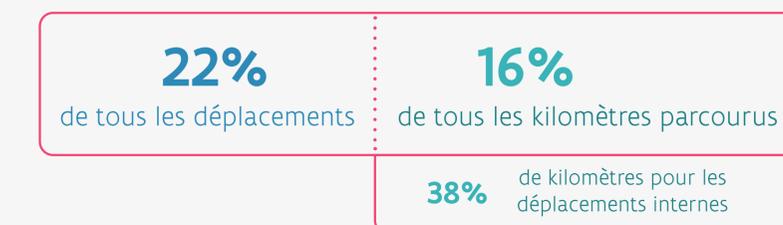
à pied ou avec le vélo



comme conducteur ou passager



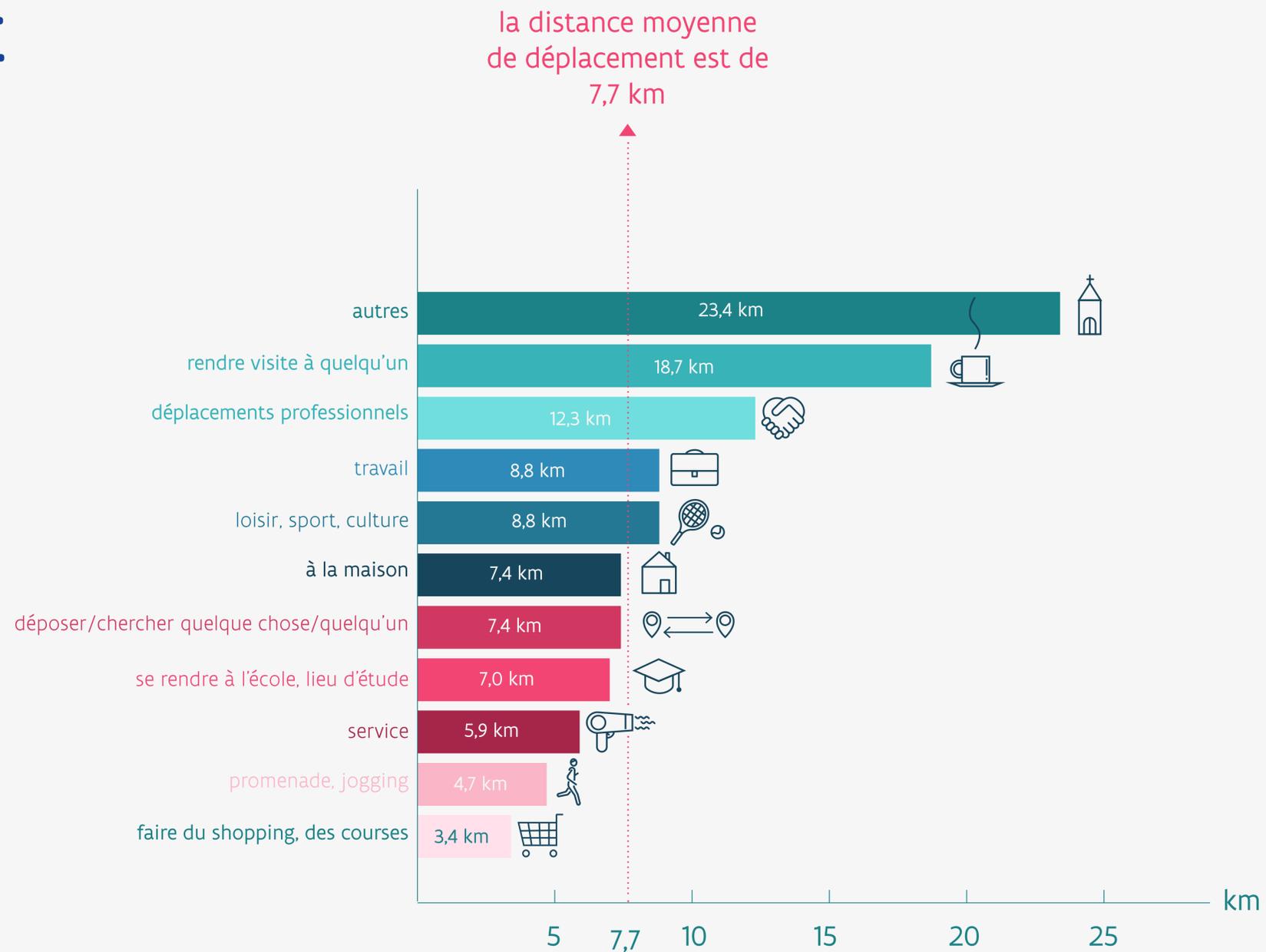
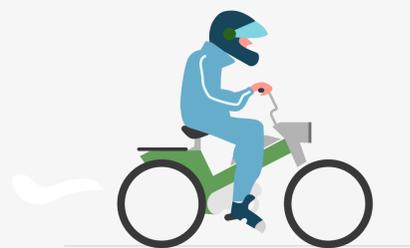
métro / tram / bus



3 DISTANCE PARCOURUE

3.4 Motif de déplacement

Nous avons vu précédemment que la distance moyenne de déplacement est de 7,7 km. On constate donc qu'il existe des motifs pour lesquels les Bruxellois se déplacent nettement moins/plus loin que cette moyenne. D'une part, nous constatons que des motifs tels que « faire du shopping/des courses » (3,4 km), « se promener, faire un tour, faire du jogging » (4,7 km) et « services » (5,9 km) sont inférieurs à cette moyenne, tandis que des motifs tels que « autre chose » (23,4 km), « rendre visite à quelqu'un » (18,7 km) et « déplacement professionnel » (12,3 km) sont bien supérieurs à la distance moyenne de déplacement.



4 VARIABLES DANS LES DÉPLACEMENTS ET LES DISTANCES

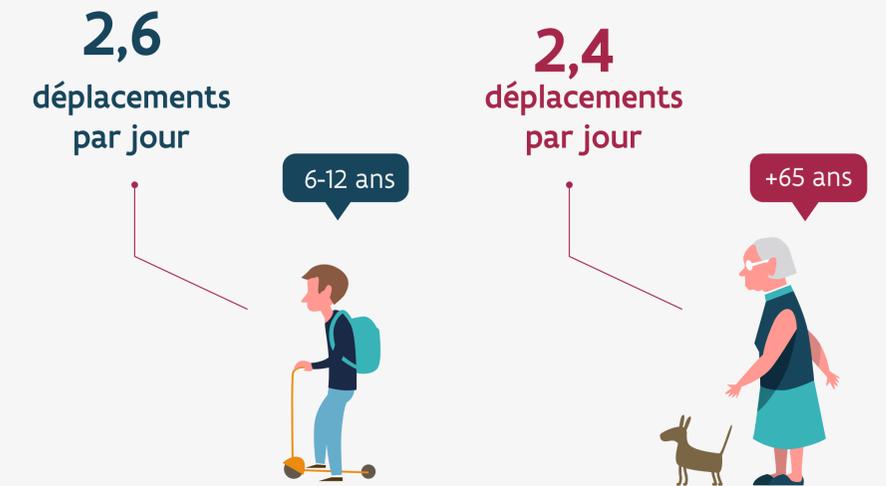
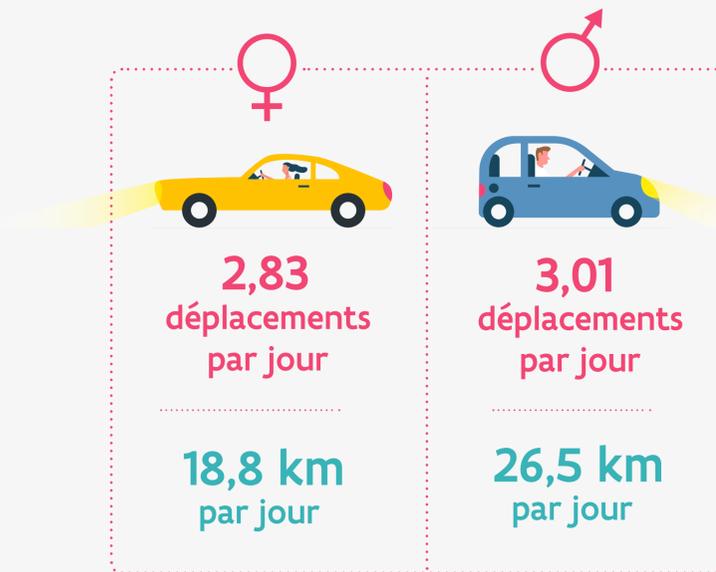
4.1 Genre & âge

Genre

En moyenne, les hommes (3,01) se déplacent un peu plus souvent que les femmes (2,83) au cours d'une journée. En moyenne, les hommes parcourent 26,54 km par jour, tandis que les femmes parcourent en moyenne 18,73 km par jour .

Âge

Les groupes d'âge les plus jeunes et les plus âgés se déplacent nettement moins souvent et moins loin que les autres groupes d'âge. Parmi ce dernier groupe, il y a déjà des personnes qui ont des difficultés à se déplacer (loin). En outre, il y a plus de déplacements dans la « tranche d'âge active » des 25-54 ans. Il est également très important de garder cela à l'esprit lorsque nous citons le nombre moyen de déplacements et de kilomètres parcourus par personne et par jour (2,92 et 22,6 km au niveau des répondants) : il ne s'agit que d'une image globale et il y a clairement des groupes d'âge qui effectuent beaucoup moins de déplacements et d'autres qui en effectuent beaucoup plus et plus loin.



âge	Nombre moyen de déplacements par personne par jour	Nombre moyen de kilomètres parcourus par personne et par jour (nmkpppj)
6-12	2,6	14,0
13-17	2,5	14,3
18-24	2,7	24,5
25-34	3,0	27,0
35-44	3,8	27,6
45-54	3,0	26,2
55-64	2,9	23,1
+65	2,4	15,0
total	2,9	22,6

4 VARIABLES DANS LES DÉPLACEMENTS ET LES DISTANCES

4.2 Niveau d'éducation

Les personnes interrogées qui ont un diplôme (post-)universitaire effectuent en moyenne plus de déplacements que celles qui ont un niveau d'éducation moins élevé (sans diplôme ou enseignement primaire). Il convient d'être prudent avant de tenter d'établir des liens de causalité : le comportement en matière de mobilité dépend de nombreux paramètres et le

niveau d'éducation est lié à un grand nombre d'autres variables. Par exemple, le revenu du ménage a évidemment un impact sur la mobilité tout comme le statut professionnel, le type de profession, l'âge, le sexe, le lieu de résidence, etc.



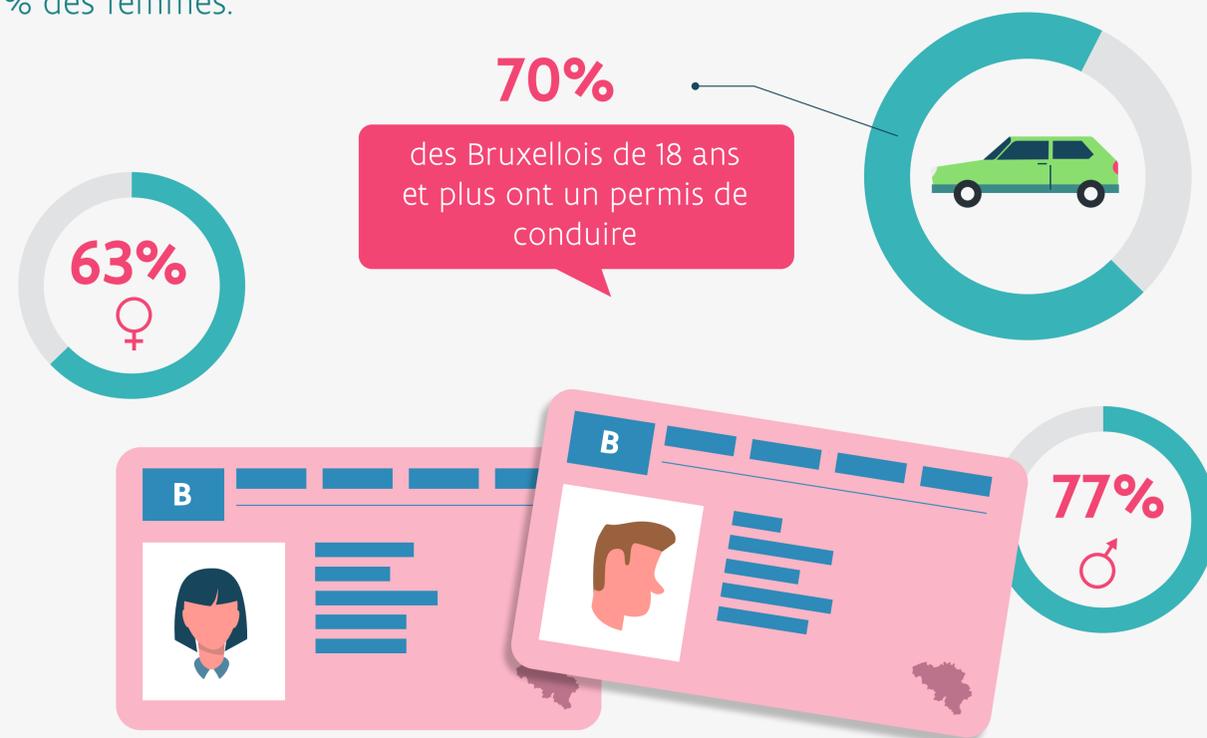
2x plus de déplacements

 diplôme	Nombre moyen de déplacements par personne par jour	Nombre moyen de kilomètres parcourus par personne et par jour
aucun	1,5	9,3
enseignement primaire	2,1	6,9
1er ou 2e degré ESG	2,9	24,6
1er ou 2e degré EST/ESP/ESA	2,6	22,4
3e degré ESG	2,8	20,4
3e degré EST/ESP/ESA	2,7	26,0
Enseignement supérieur non universitaire	3,1	23,5
Enseignement universitaire ou post-universitaire	3,6	29,4
Total	2,9	22,6

5 MOYENS DE TRANSPORT

5.1 Possession du permis de conduire

L'enquête montre que près de 70 % des Bruxellois de plus de 18 ans sont titulaires d'un permis de conduire. 76,6 % des hommes ont un permis de conduire, contre 63 % des femmes.



nombre moyen de voitures par ménage est de **0,55**



53,6%

des ménages bruxellois ne possèdent pas de voiture

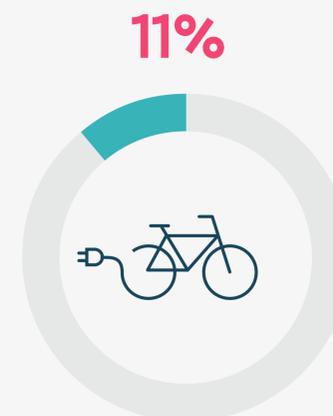
5.2 Nombre de voitures

Le nombre moyen de voitures par ménage est de 0,55. 53,6 % des ménages bruxellois ne possèdent pas de voiture, 38,4% possèdent une voiture, tandis que 8 % des ménages possèdent plus d'une voiture. Parmi eux, un peu plus de 0,7 % possèdent trois voitures ou plus.

5 MOYENS DE TRANSPORT

5.3 Nombre de vélos et trottinettes

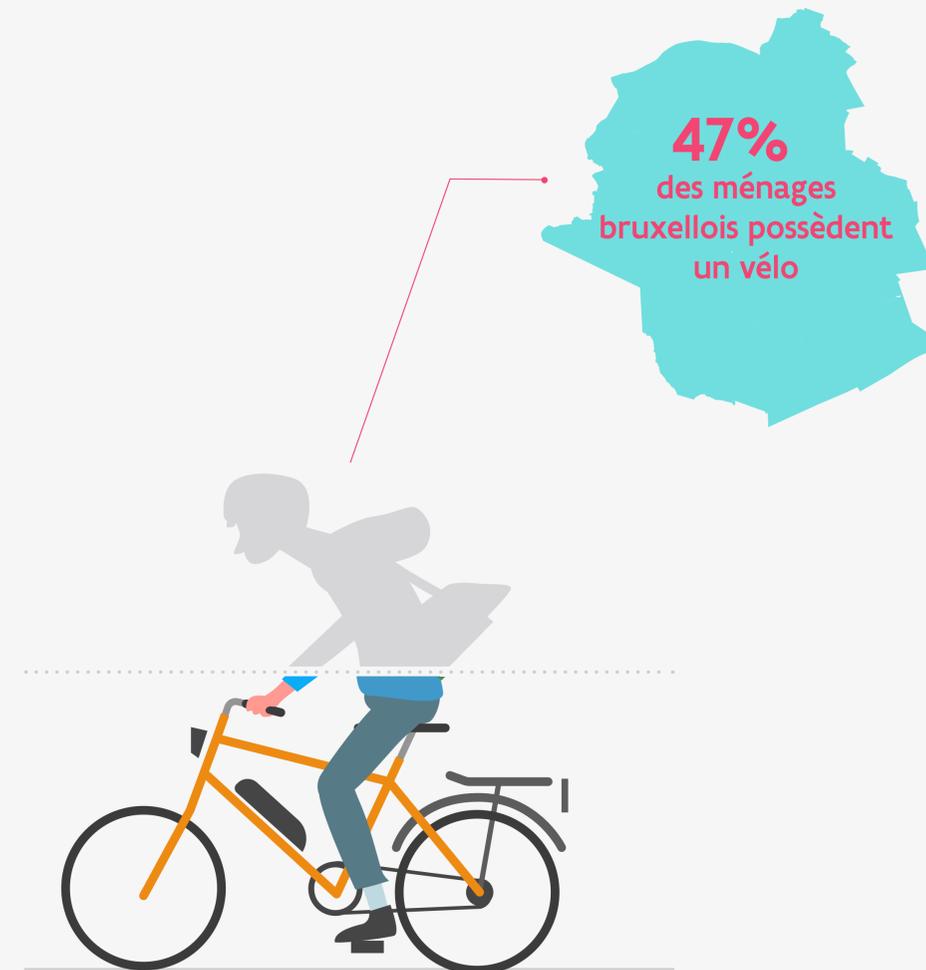
Un peu moins de la moitié des ménages bruxellois possèdent un vélo (47%). Jusqu'à présent, la majorité des vélos sont des vélos non électriques : seules 11% des familles possèdent un vélo électrique. En ce qui concerne les trottinettes, la proportion de familles possédant un ou plusieurs trottinettes est relativement élevée (11%), avec 4,6 % de familles possédant une trottinette électrique et 6,4 % de familles possédant une trottinette non électrique. Il est possible qu'il y ait encore une grande marge de croissance dans ce domaine à l'avenir.



possession de vélos électriques



trottinette électrique



5 MOYENS DE TRANSPORT

5.4 Abonnements aux transports publics et enregistrements à des systèmes de partage

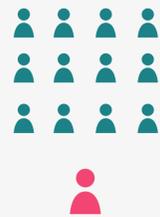
Parmi les Bruxellois, près de 70 % indiquent qu'ils possèdent un abonnement STIB. Un autre point intéressant à noter est le chiffre des enregistrements (une personne est enregistrée pour un système de partage dès que l'application de l'organisation de partage est installée et que la méthode de paiement est sauvegardée) pour les trottinettes partagées : 8,2 % des Bruxellois ont déjà un tel enregistrement. C'est vraiment beaucoup pour une forme de mobilité aussi innovante. Les trottinettes partagées sont suivies par les voitures partagées (5,1%) et les vélos partagés (4,2 %). Déjà 1,6 % des personnes interrogées ont déclaré qu'elles étaient déjà enregistrées auprès d'un fournisseur de scooters partagés.



indiquent qu'ils possèdent un **ABONNEMENT STIB.**



APPENDIX : DESCRIPTION DE L'ENQUÊTE



ÉCHANTILLON

habitants âgés de 6 ans et plus, tirés au sort dans le registre national



L'ENQUÊTE

comprend 2 questionnaires et un carnet de déplacement



TAILLE DE L'ÉCHANTILLON

2685 citoyens de la RBC



ENQUÊTE

Enquête sur papier ou en ligne, toujours avec validation en personne ou par téléphone par un enquêteur



COLLECTE DES DONNÉES

d'octobre 2021 à octobre 2022



DONNÉES

pondérées pour obtenir un ensemble de données représentatif