



SPF **MOBILITÉ ET TRANSPORTS**  
DG **POLITIQUE DE MOBILITÉ DURABLE ET FERROVIAIRE**



# Enquête fédérale sur les déplacements domicile-travail 2021-2022

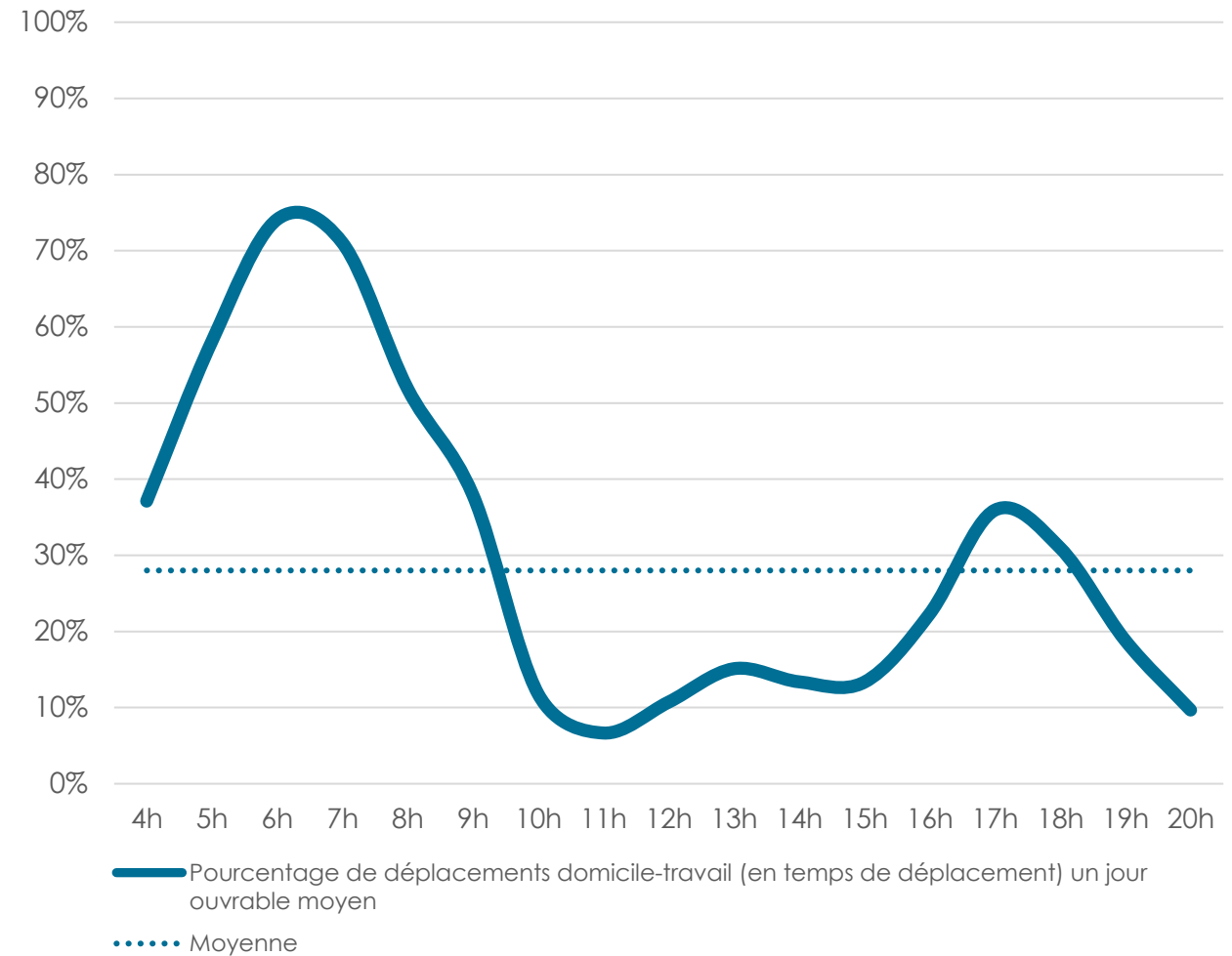
Christophe PAUWELS



# Importance des déplacements domicile-travail

Les déplacements domicile-travail représentent plus de 20% du temps passé à se déplacer, et **28%** les jours ouvrables

Mais plus de la moitié des déplacements à l'heure de pointe du matin





# L'enquête fédérale sur les déplacements domicile-travail

**Obligation** pour toutes les employeurs belges (secteur public et privé) qui occupent au moins 100 travailleurs

Loi du 8 avril 2003





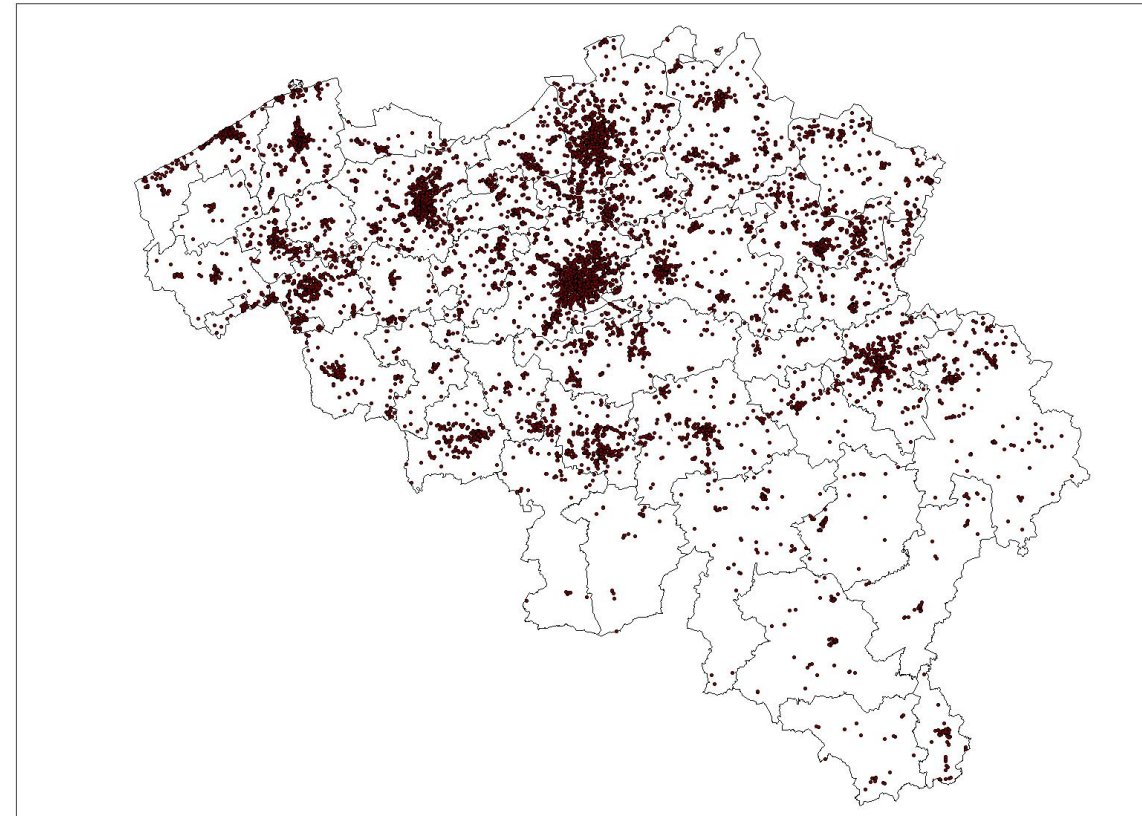
# Généralités sur l'enquête

Tous les 3 ans depuis  
2005

Un formulaire à remplir  
pour toutes les unités  
vers lesquelles se  
déplacent au moins  
30 travailleurs

Diagnostic sur la  
mobilité domicile-  
travail des travailleurs

À remplir via une  
application en ligne





# Deux objectifs

**Recueillir des statistiques pour  
les politiques de mobilité à tous  
les niveaux**



**Encourager la discussion sur  
la mobilité durable au sein  
des entreprises**





# Récolte des données



## Données internes (RH)

- Souvent complètes
- Données « théoriques » pour les modes de déplacement
- Problèmes de mobilité : avis de l'employeur



## Consultation des travailleurs via une enquête interne

- Avec l'outil du SPF, celui de la région bruxelloise, ou un outil interne
- Outil SPF : 24% des unités, 121000 travailleurs interrogés (49% de taux de réponse parmi ces unités)
- Problèmes de mobilité : aussi avis du travailleur



# Nombre d'unités et de travailleurs

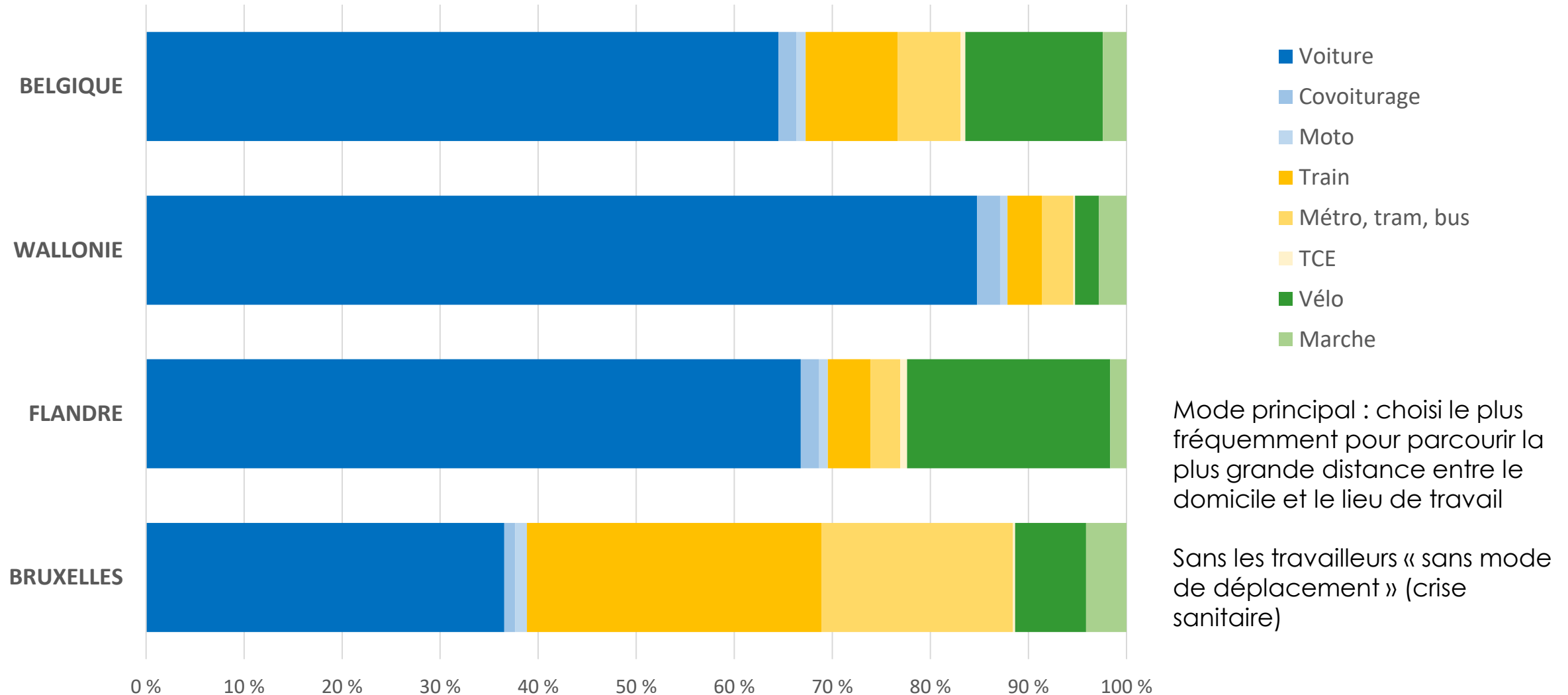
	2005	2008	2011	2014	2017	2021
Nombre d'unités	8.745	9.712	10.071	10.734	11.536	<b>9.731</b>
Nombre d'unités (>30 travailleurs)	7.455	7.871	8.719	8.774	8.833	<b>8.891</b>
Nombre de travailleurs	1.359.908	1.438.227	1.491.968	1.530.271	1.533.428	<b>1.623.689</b>

# Répartition modale des déplacements domicile-travail



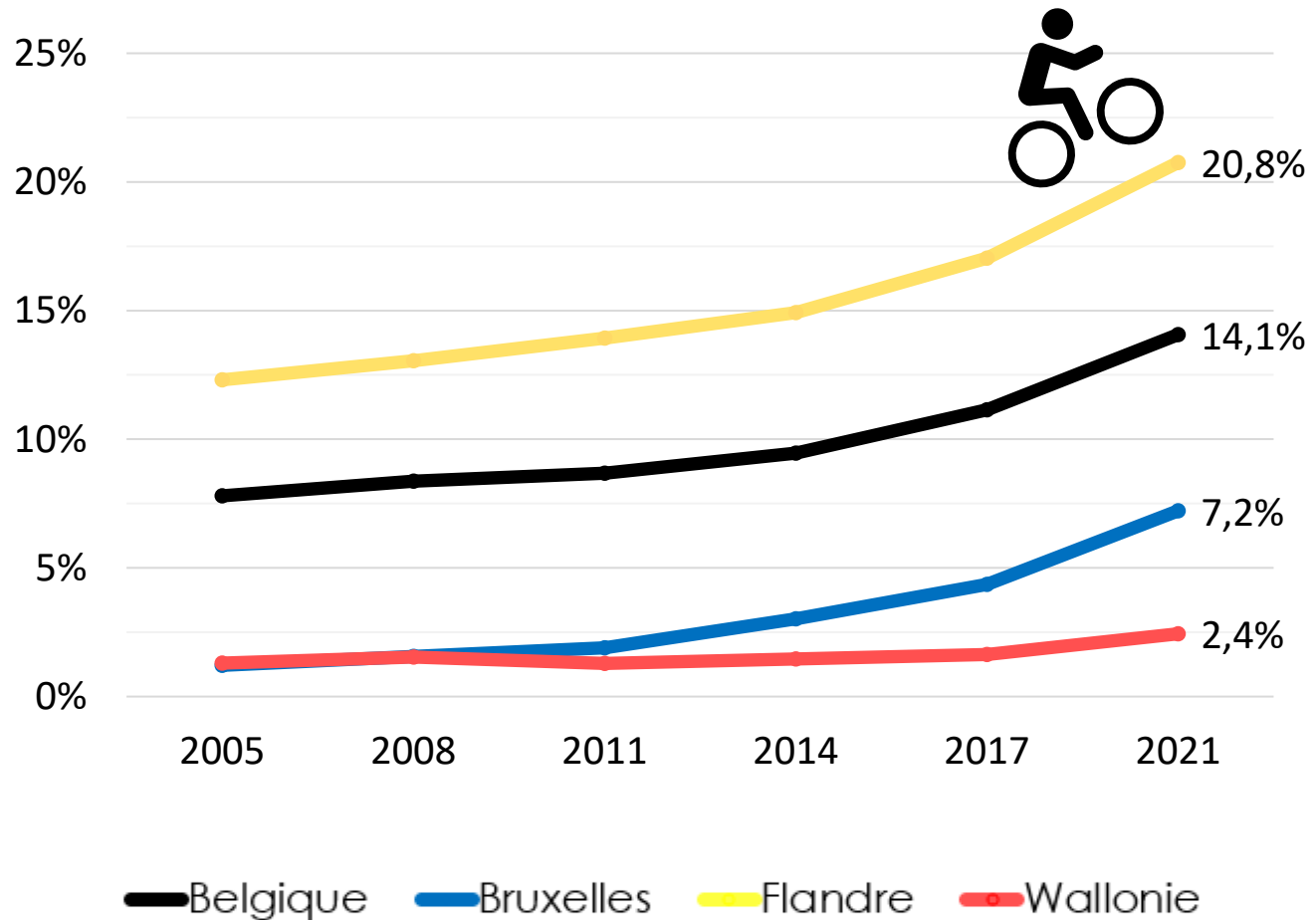


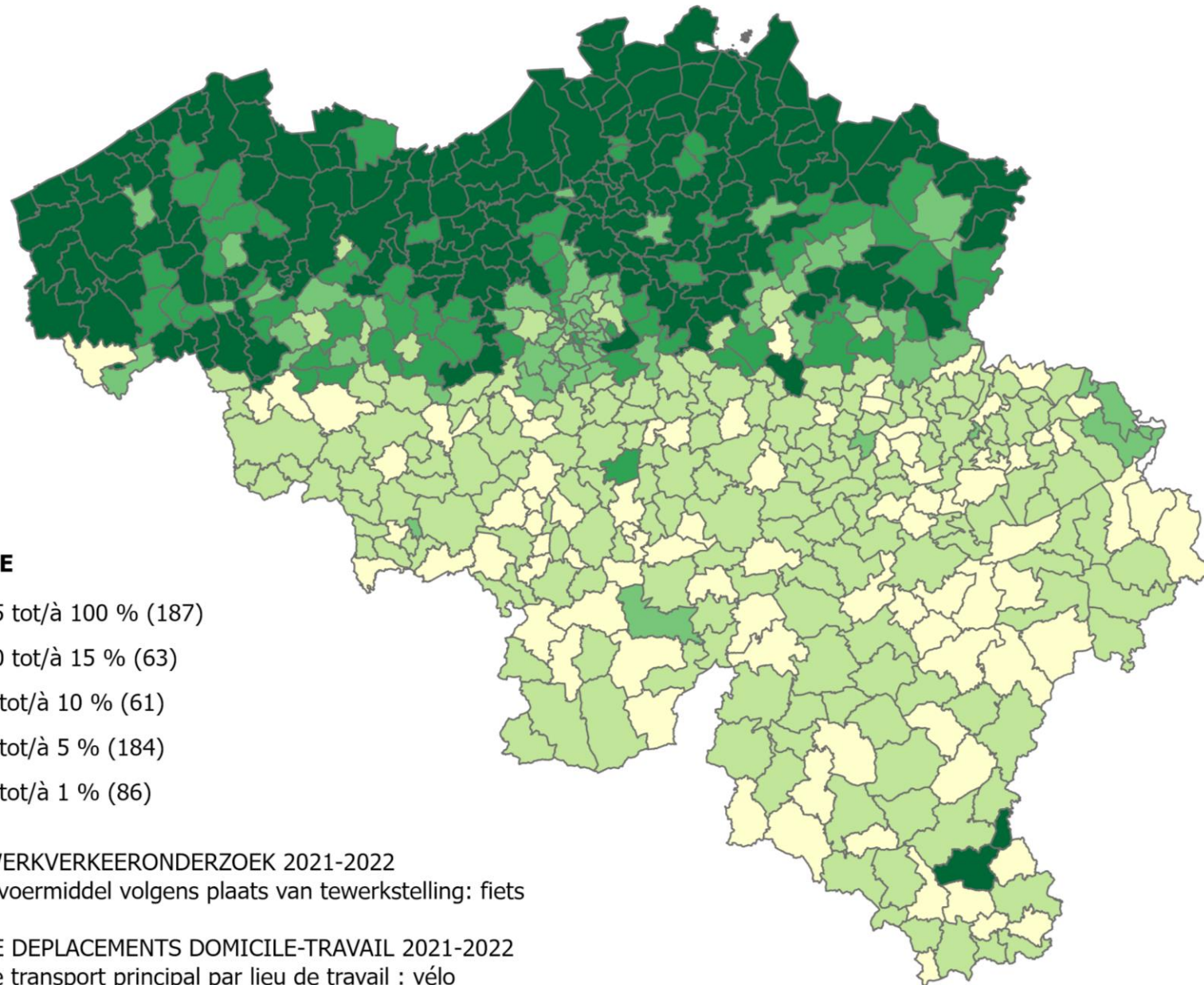
# Répartition modale 2021-2022





# Répartition modale : vélo





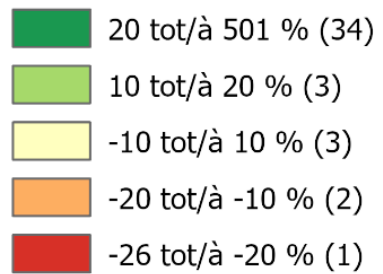
**LEGENDE**

- 15 tot/à 100 % (187)
- 10 tot/à 15 % (63)
- 5 tot/à 10 % (61)
- 1 tot/à 5 % (184)
- 0 tot/à 1 % (86)

WOON-WERKVERKEERONDERZOEK 2021-2022  
Hoofdvervoermiddel volgens plaats van tewerkstelling: fiets

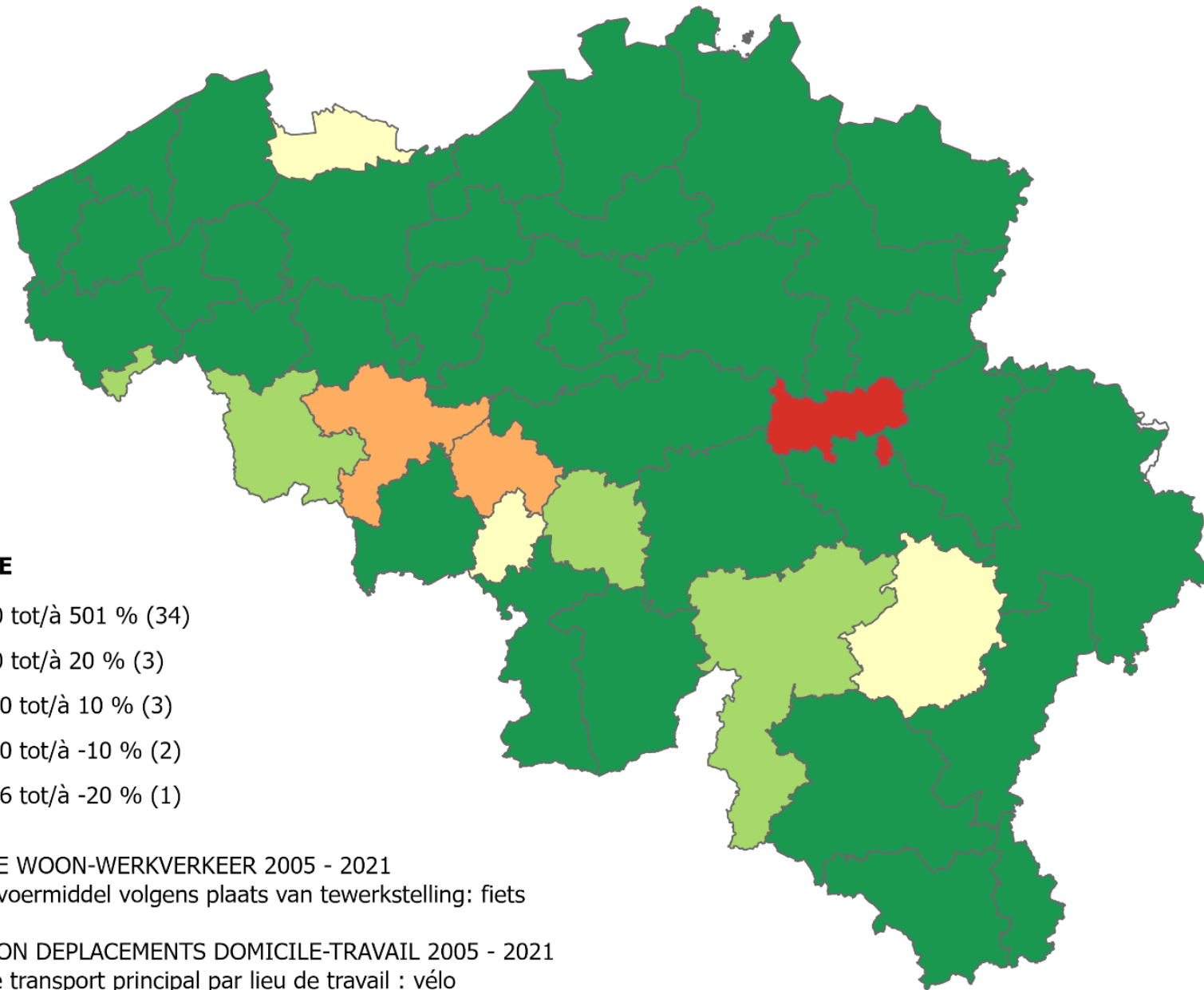
ENQUETE DEPLACEMENTS DOMICILE-TRAVAIL 2021-2022  
Moyen de transport principal par lieu de travail : vélo

**LEGENDE**



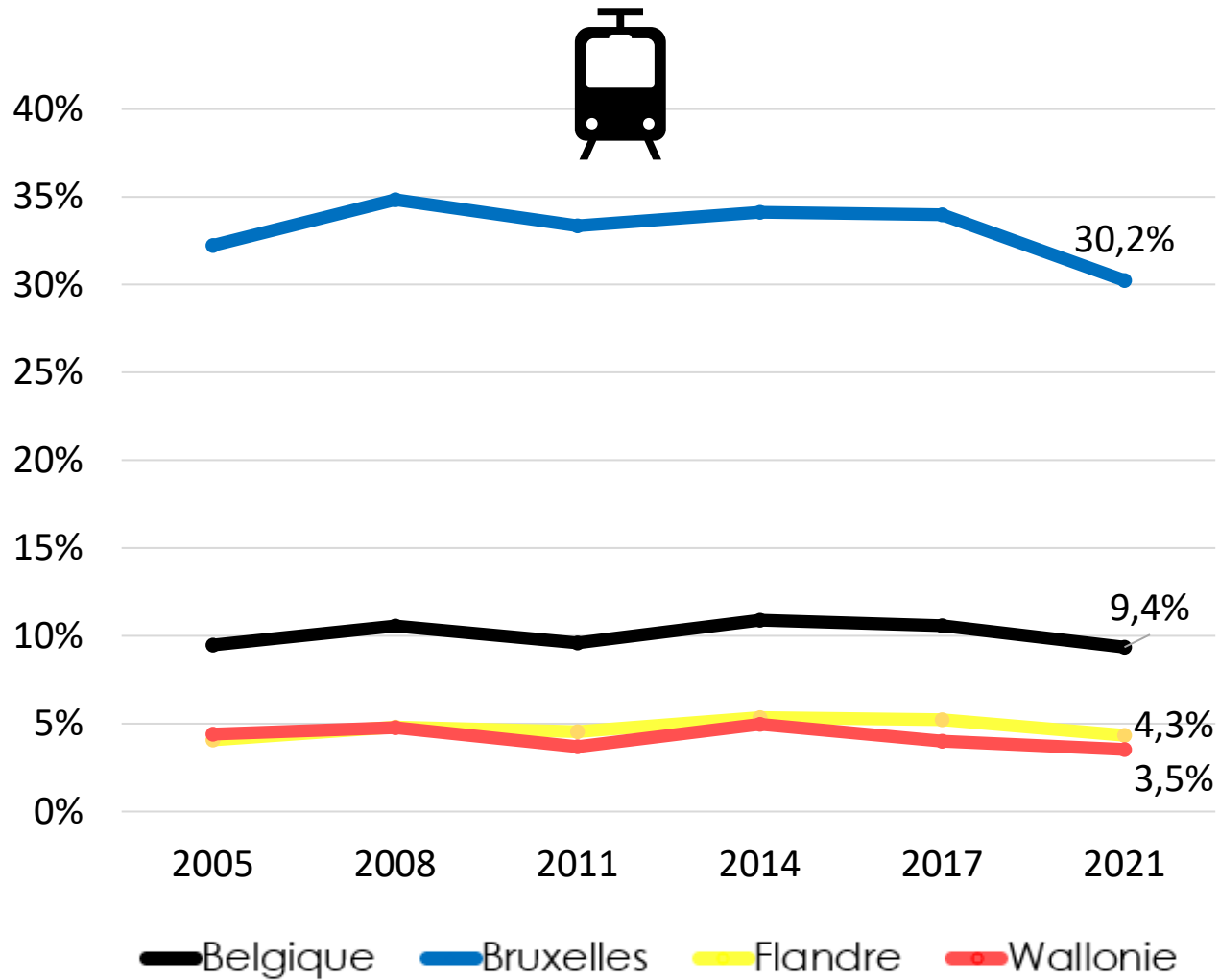
EVOLUTIE WOON-WERKVERKEER 2005 - 2021  
Hoofdvervoermiddel volgens plaats van tewerkstelling: fiets

EVOLUTION DEPLACEMENTS DOMICILE-TRAVAIL 2005 - 2021  
Moyen de transport principal par lieu de travail : vélo





# Répartition modale : train

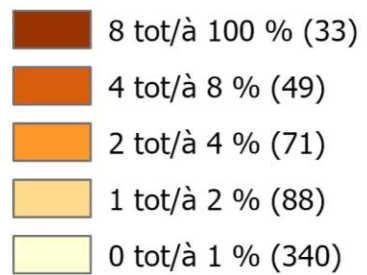


Effets de la crise sanitaire :

-11% depuis 2017

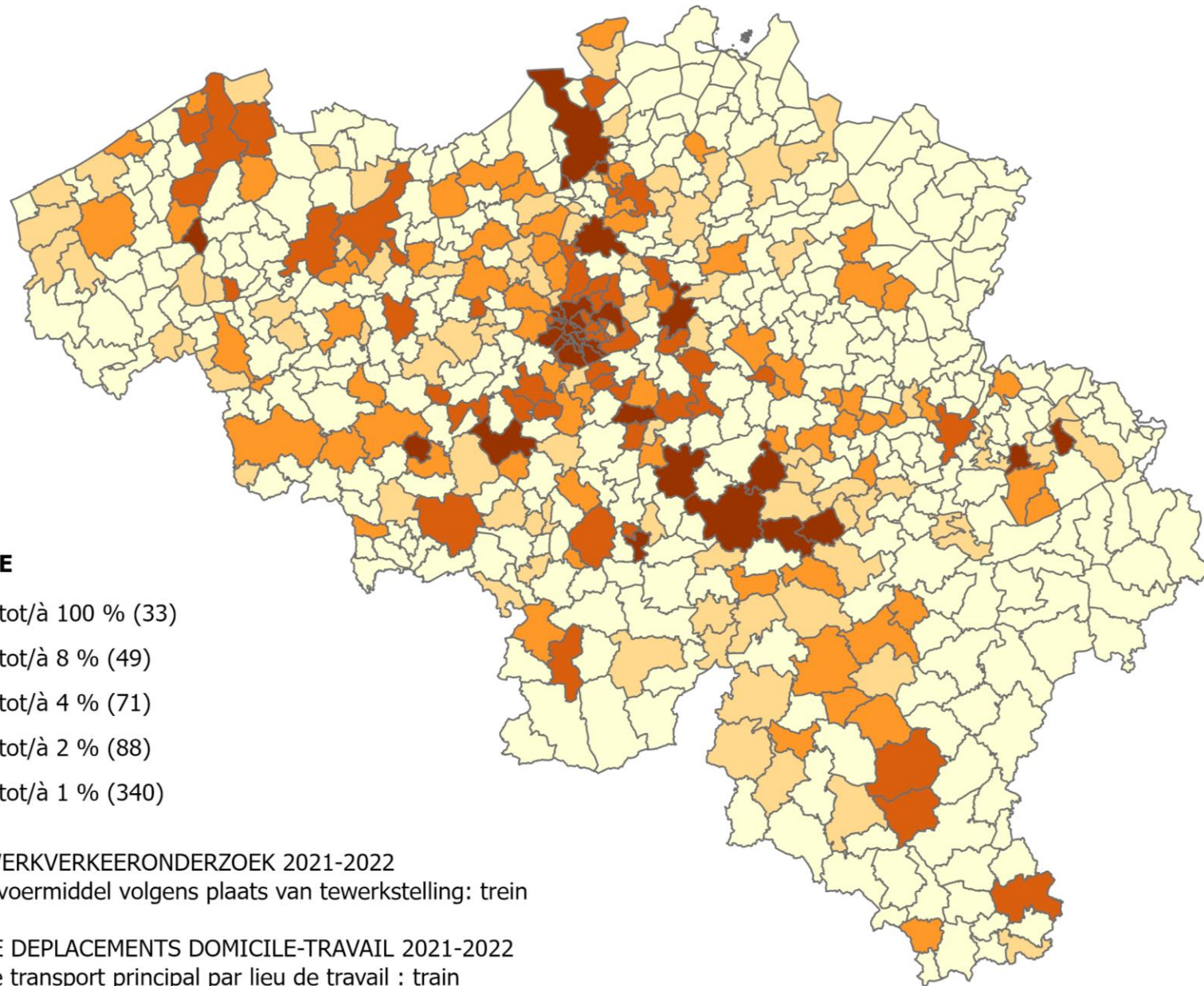
Retour au niveau de 2005

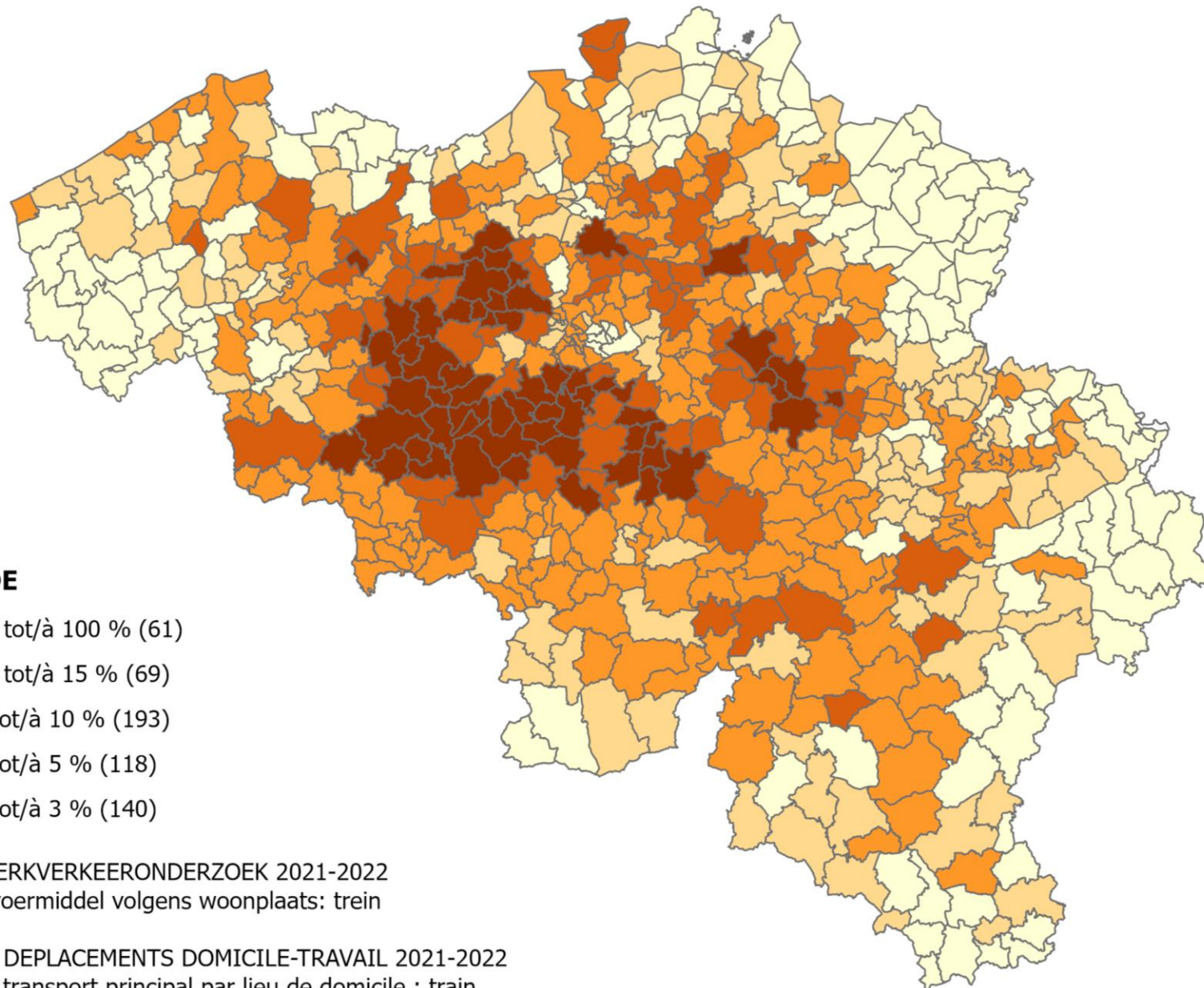
**LEGENDE**



WOON-WERKVERKEERONDERZOEK 2021-2022  
Hoofdvervoermiddel volgens plaats van tewerkstelling: trein

ENQUETE DEPLACEMENTS DOMICILE-TRAVAIL 2021-2022  
Moyen de transport principal par lieu de travail : train





**LEGENDE**

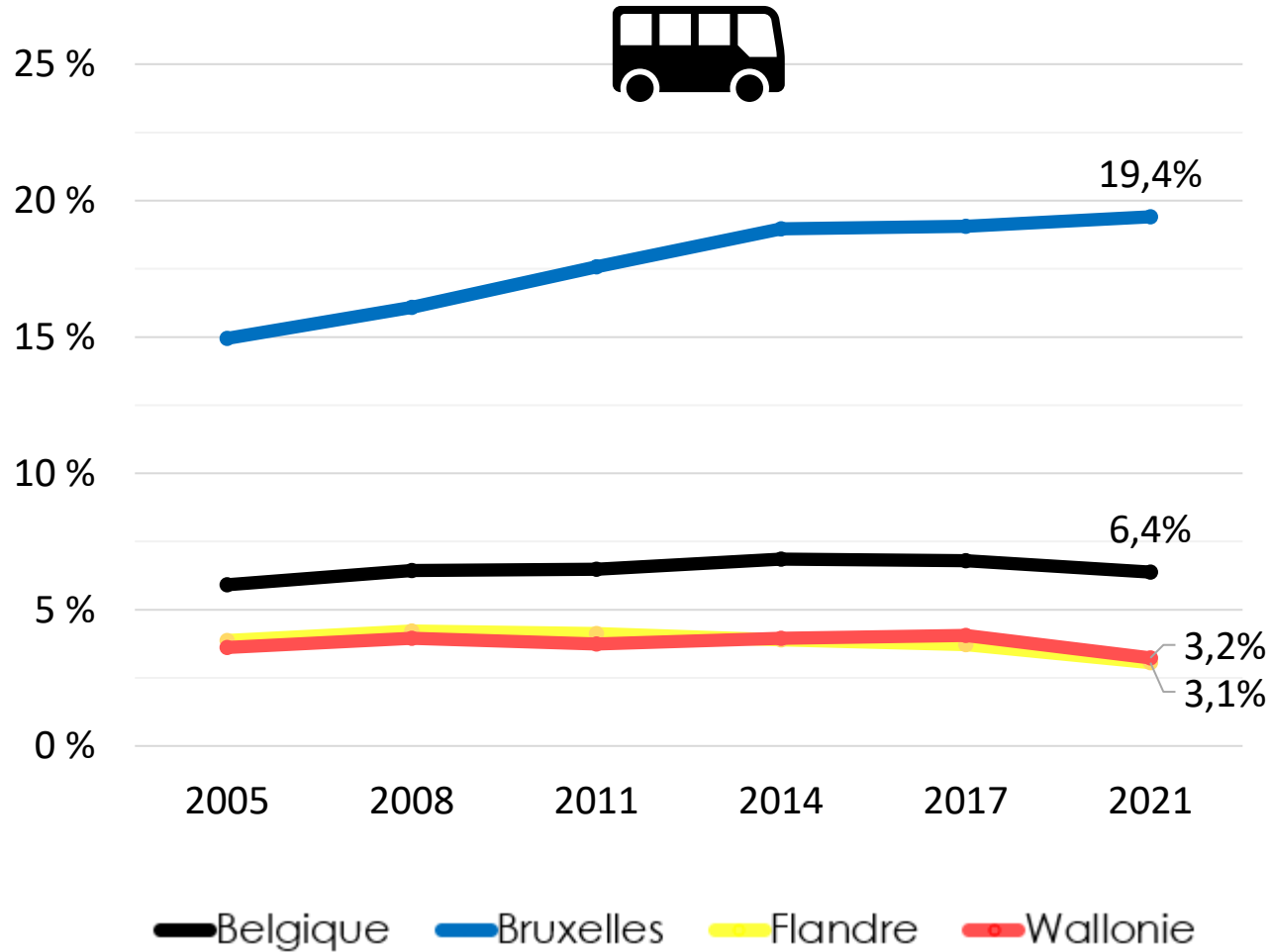
- 15 tot/à 100 % (61)
- 10 tot/à 15 % (69)
- 5 tot/à 10 % (193)
- 3 tot/à 5 % (118)
- 0 tot/à 3 % (140)

WOON-WERKVERKEERONDERZOEK 2021-2022  
 Hoofdvervoermiddel volgens woonplaats: trein

ENQUETE DEPLACEMENTS DOMICILE-TRAVAIL 2021-2022  
 Moyen de transport principal par lieu de domicile : train



# Répartition modale : métro, tram, bus



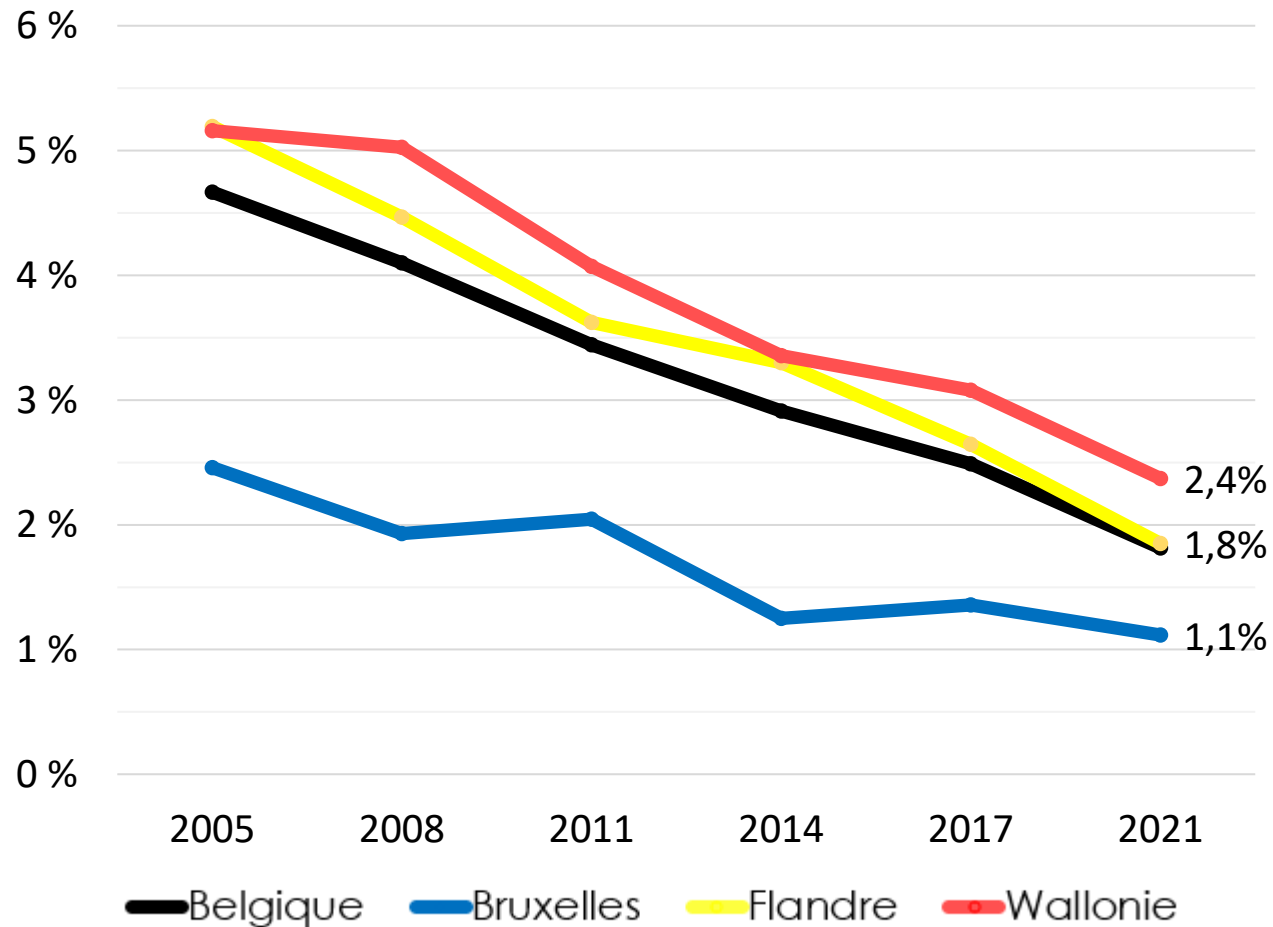
Effets de la crise sanitaires moins marqués que pour le train

Augmentation à Bruxelles !  
Baisse en Flandre et Wallonie





# Répartition modale : carpool

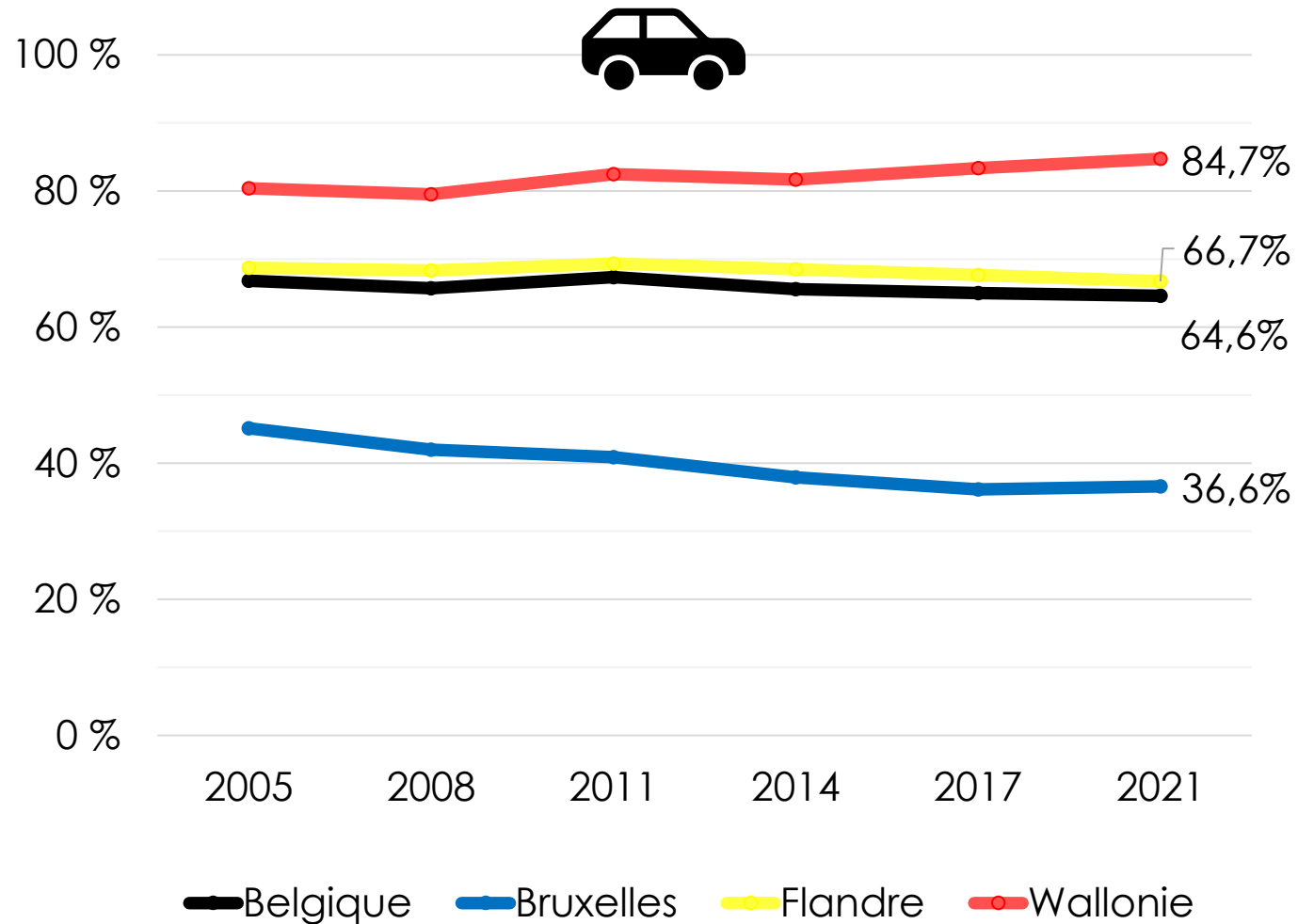


Diminution régulière depuis 2005

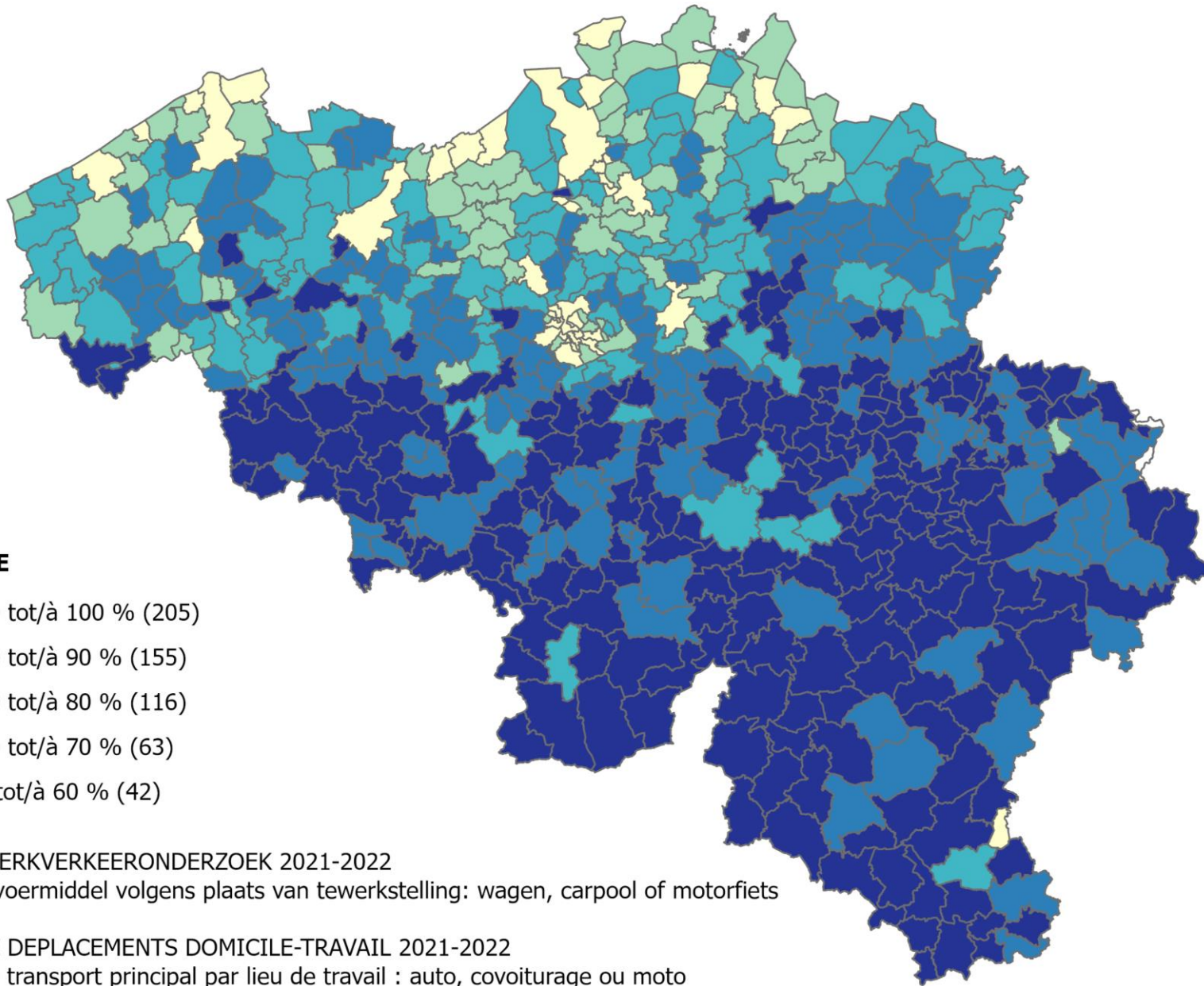
En cause notamment l'évolution de l'organisation du travail : types d'horaire et télétravail



# Répartition modale : Voiture (solo)



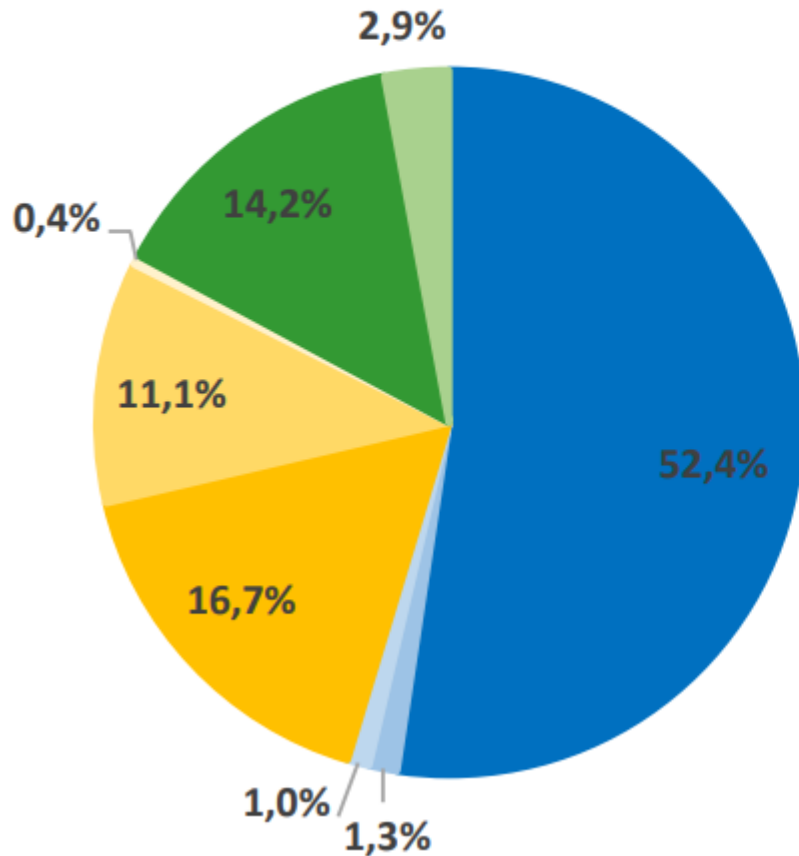
Légère diminution au niveau belge, mais différences entre les régions :  
-19 % à Bruxelles  
-3 % en Flandre  
+5 % en Wallonie



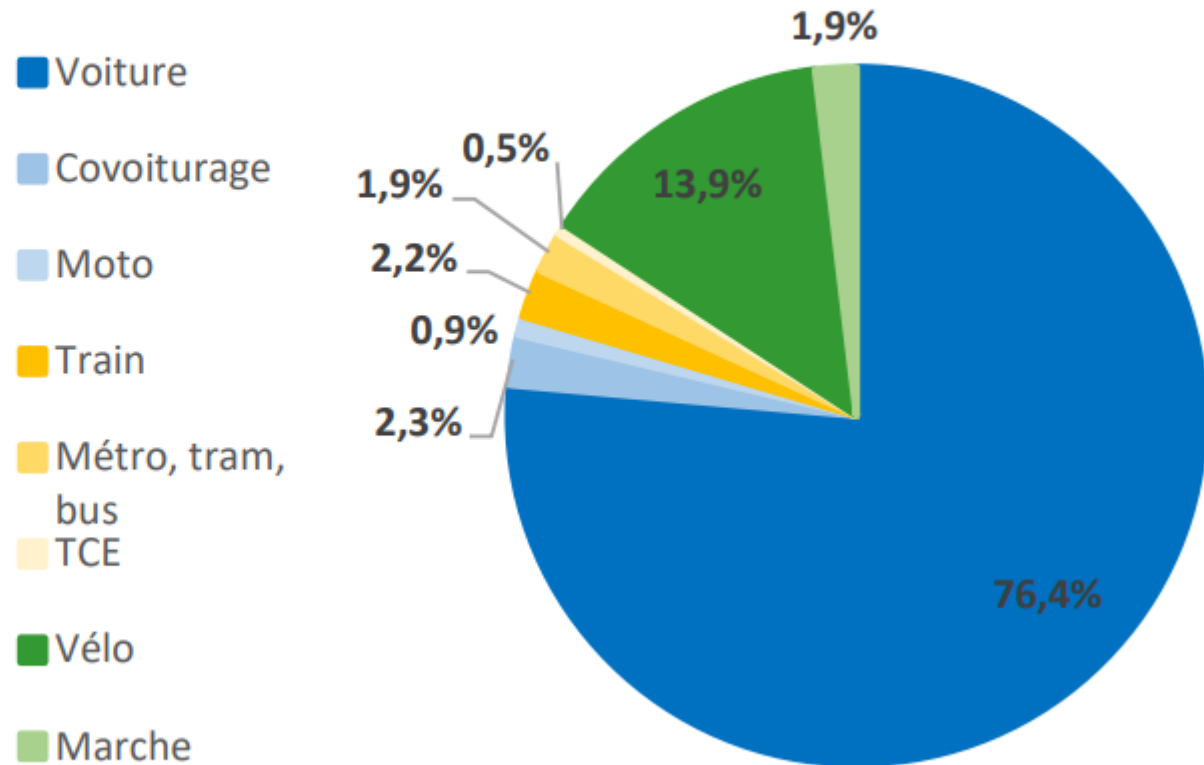


# Selon le degré d'urbanisation

Unités dans les zones urbaines



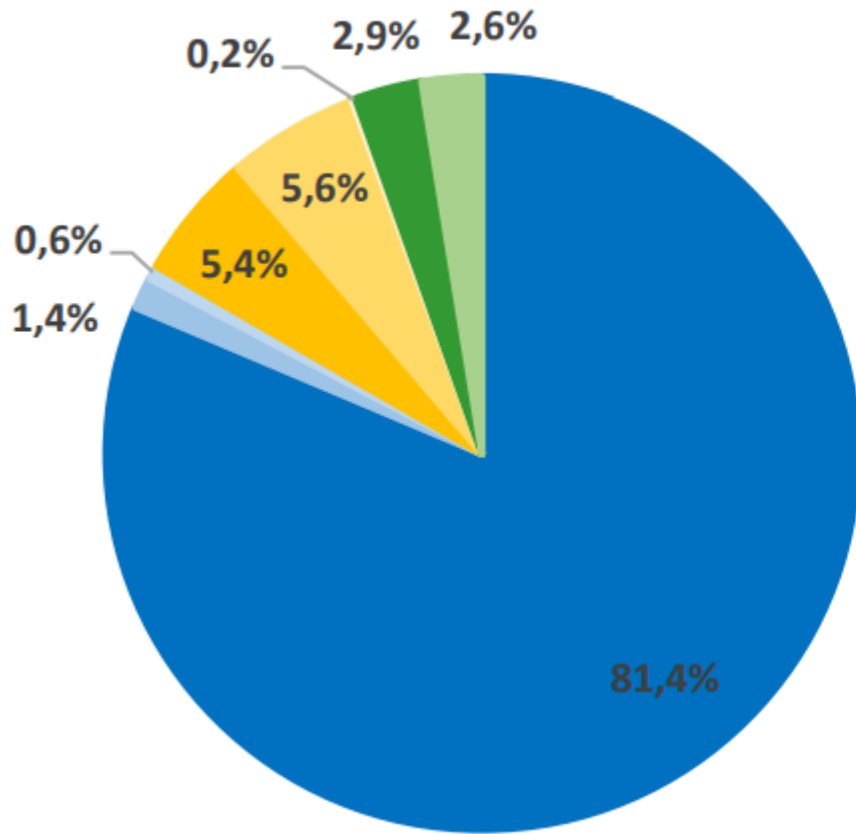
Unités dans les zones non-urbaines



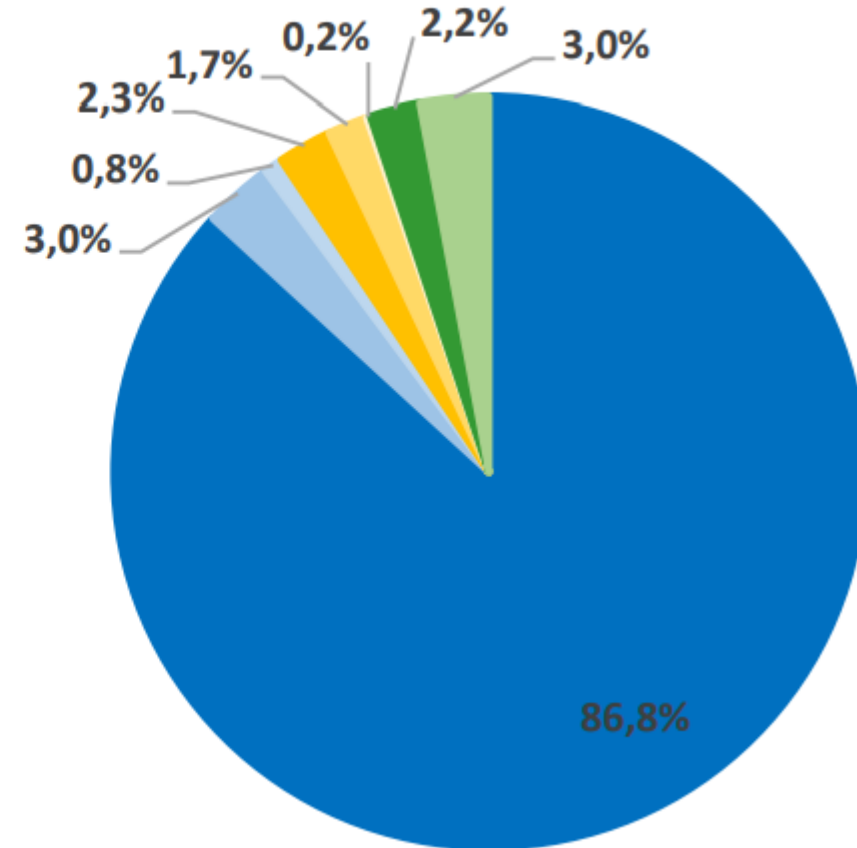


# Selon le degré d'urbanisation : Wallonie

Wallonie : zones urbaines

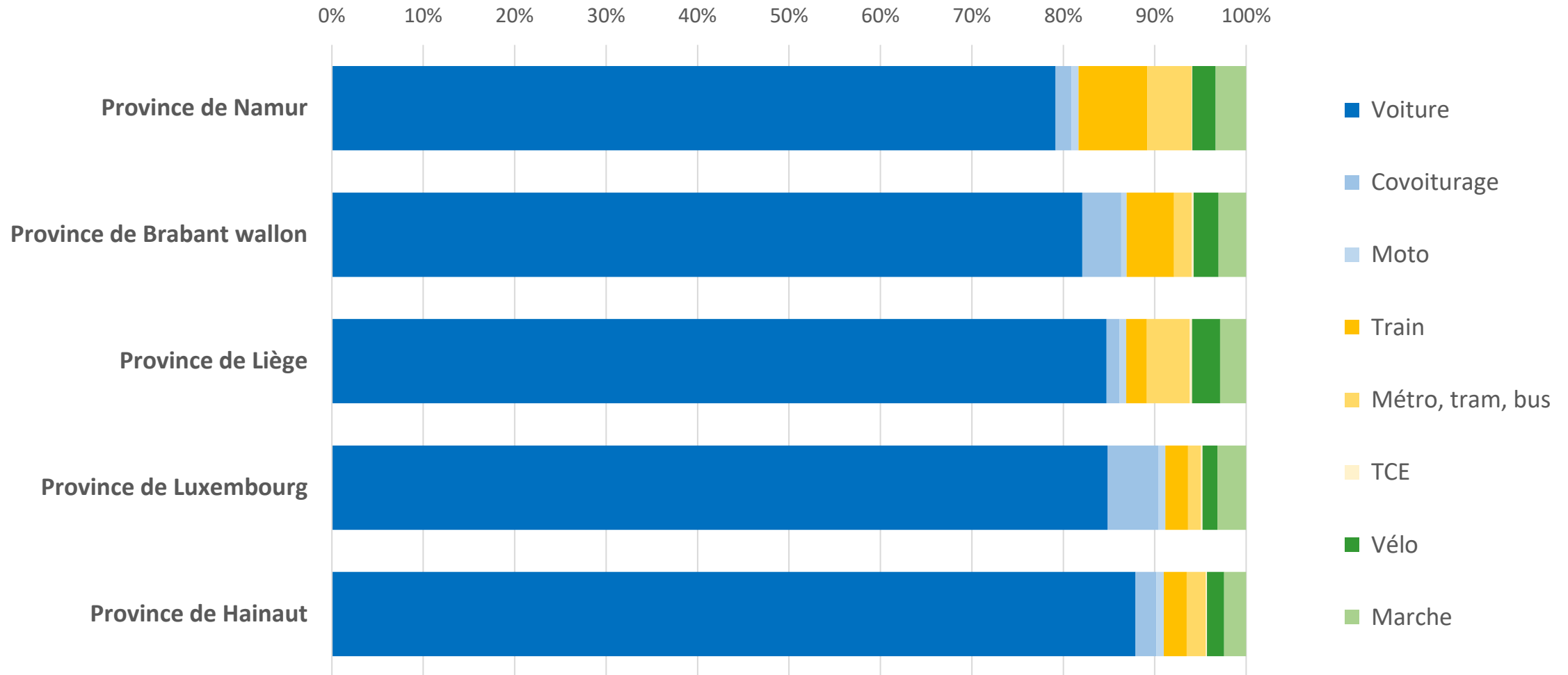


Wallonie : zones non urbaines



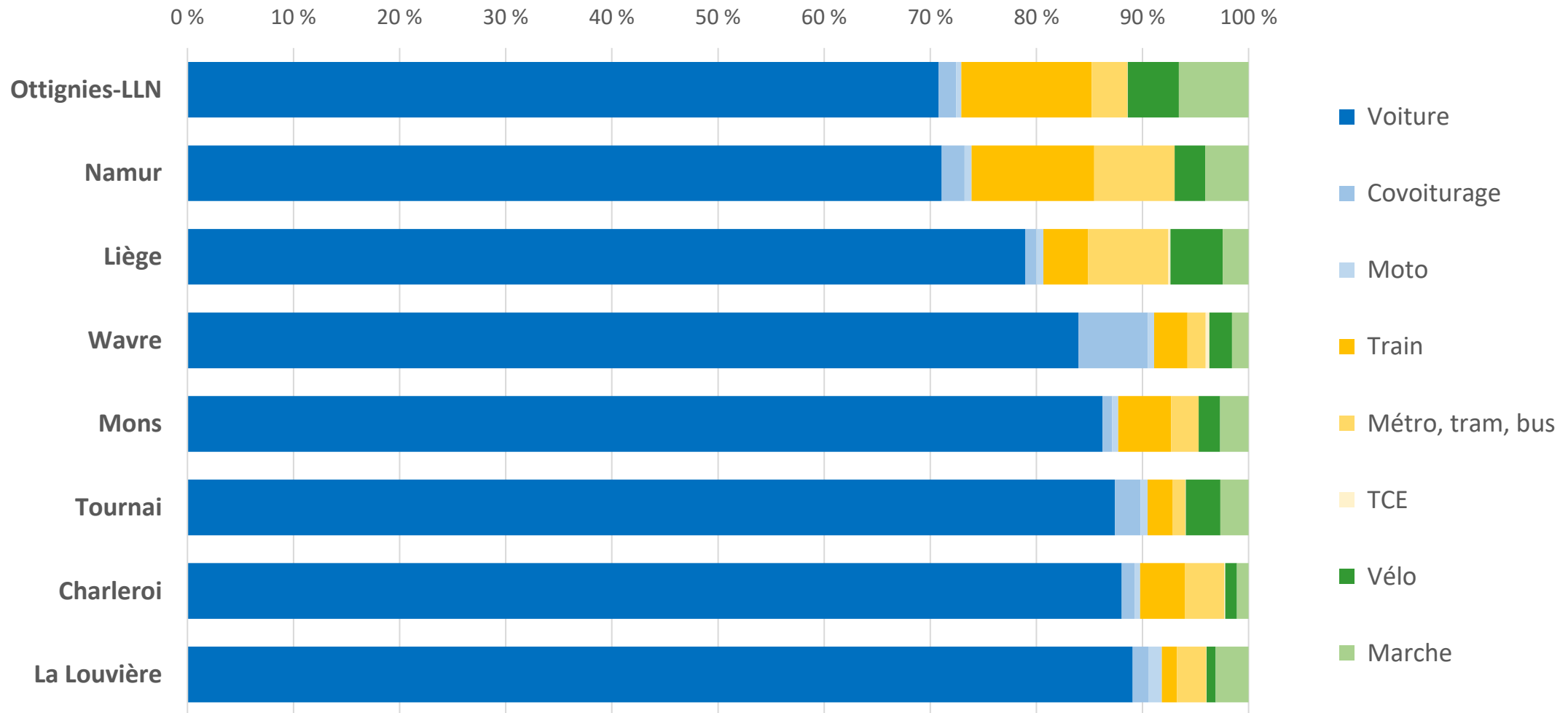


# Répartition modale dans les provinces wallonnes





# Répartition modale dans les villes wallonnes





# Evolution plus importante dans les zones urbaines

## UNITÉS DANS LES ZONES URBAINES

	BELGIQUE			FLANDRE			WALLONIE			BRUXELLES		
	2005	2021	'05-'21	2005	2021	'05-'21	2005	2021	'05-'21	2005	2021	'05-'21
<b>Voiture</b>	57,8 %	<b>52,5 %</b>	-9,1 %	60,6 %	<b>56,2 %</b>	-7,3 %	78,1 %	<b>81,4 %</b>	+4,2 %	45,1 %	<b>36,6 %</b>	-18,9 %
<b>Train</b>	17,0 %	<b>16,6 %</b>	-2,5 %	7,1 %	<b>8,1 %</b>	+14,2 %	6,6 %	<b>5,4 %</b>	-18,5 %	32,2 %	<b>30,2 %</b>	-6,2 %
<b>MTB</b>	10,2 %	<b>11,0 %</b>	+7,8 %	7,5 %	<b>5,1 %</b>	-32,2 %	6,0 %	<b>5,6 %</b>	-6,7 %	15,0 %	<b>19,4 %</b>	+29,8 %
<b>TCE</b>	1,2 %	<b>0,4 %</b>	-64,5 %	2,3 %	<b>0,8 %</b>	-65,6 %	0,1 %	<b>0,2 %</b>	+21,0 %	0,7 %	<b>0,2 %</b>	-72,6 %
<b>Vélo</b>	5,9 %	<b>14,3 %</b>	+142,1 %	12,8 %	<b>25,5 %</b>	+99,0 %	0,9 %	<b>2,9 %</b>	+217,1 %	1,2 %	<b>7,2 %</b>	+494,3 %

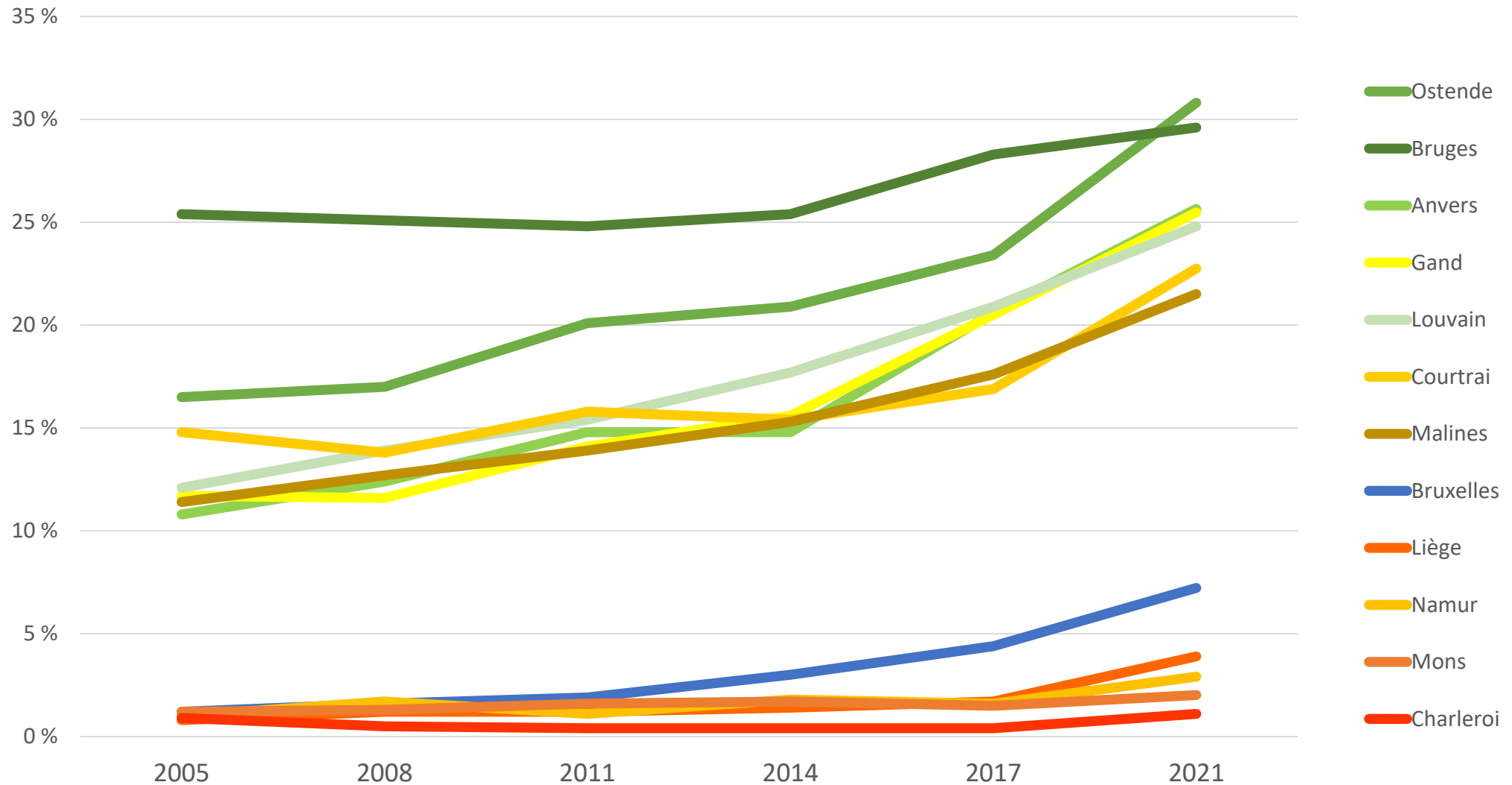
## UNITÉS DANS LES ZONES NON URBAINES

	BELGIQUE			FLANDRE			WALLONIE		
	2005	2021	'05-'21	2005	2021	'05-'21	2005	2021	'05-'21
<b>Voiture</b>	74,9 %	<b>76,4 %</b>	+2,0 %	72,6 %	<b>72,7 %</b>	+0,1 %	82,1 %	<b>86,8 %</b>	+5,8 %
<b>Train</b>	2,7 %	<b>2,2 %</b>	-15,6 %	2,6 %	<b>2,2 %</b>	-15,3 %	2,8 %	<b>2,3 %</b>	-16,6 %
<b>MTB</b>	2,1 %	<b>1,9 %</b>	-9,7 %	2,1 %	<b>1,9 %</b>	-9,6 %	1,9 %	<b>1,7 %</b>	-9,1 %
<b>TCE</b>	1,2 %	<b>0,5 %</b>	-55,5 %	1,3 %	<b>0,6 %</b>	-51,3 %	0,7 %	<b>0,2 %</b>	-74,5 %
<b>Vélo</b>	9,5 %	<b>13,9 %</b>	+45,9 %	12,1 %	<b>18,1 %</b>	+49,8 %	1,6 %	<b>2,2 %</b>	+37,6 %

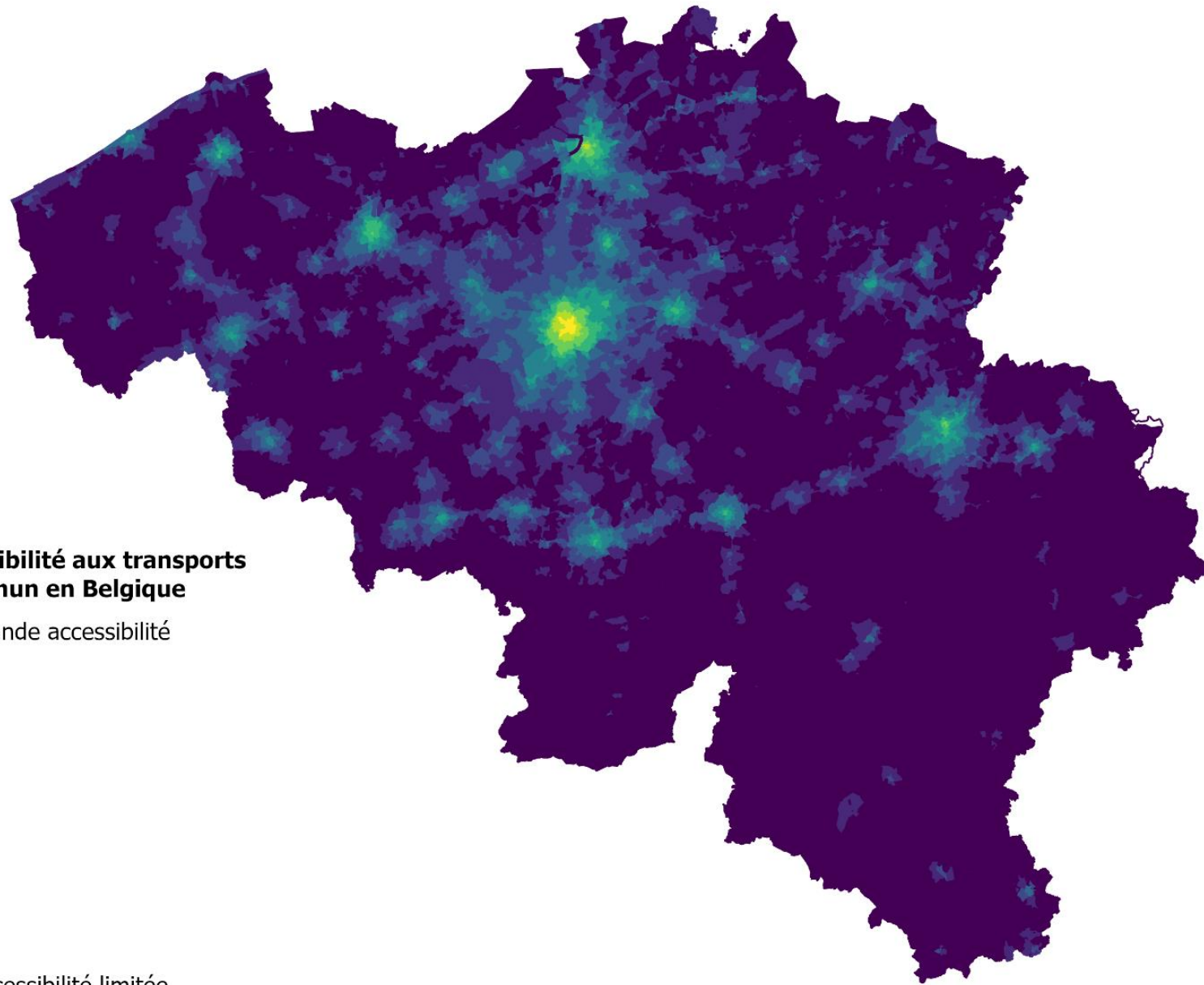




# Augmentation du nombre de cyclistes dans les villes



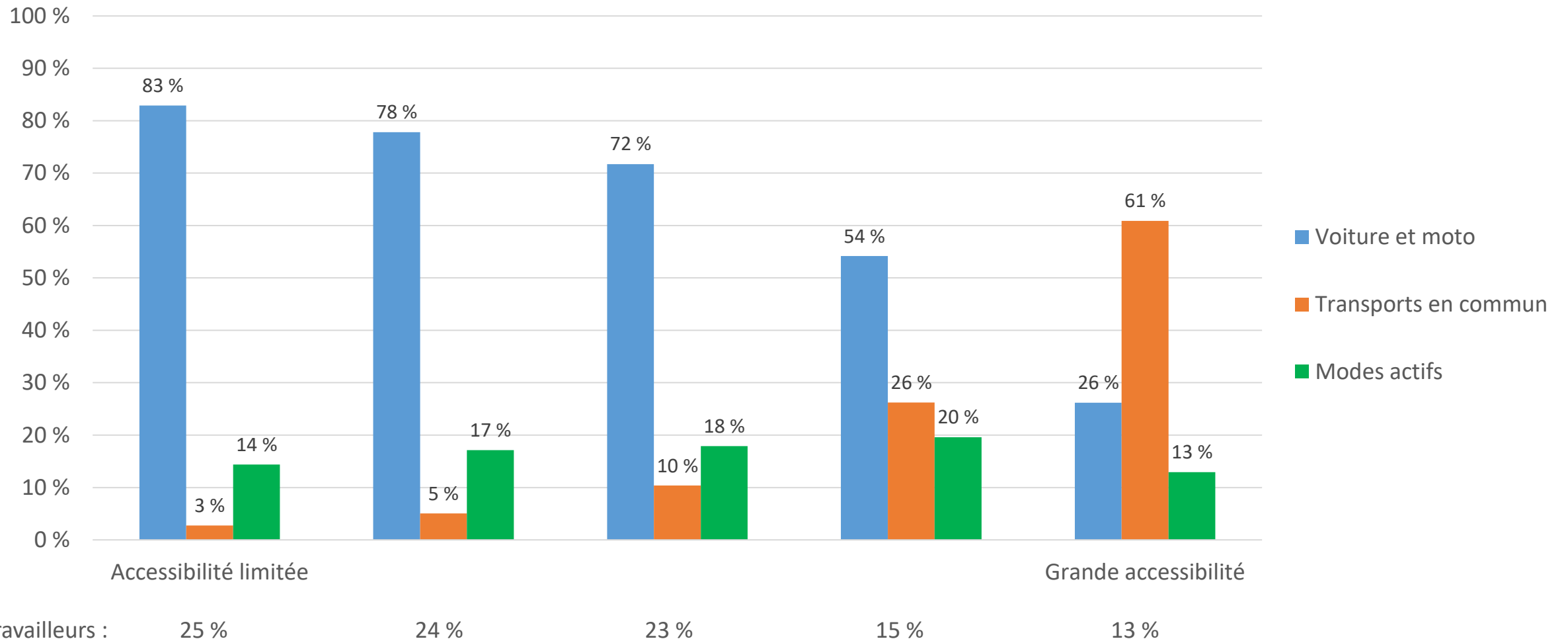
**L'accessibilité aux transports en commun en Belgique**



Indicateur d'accessibilité des transports en commun (train et MTB) : plus la zone est claire, plus elle est accessible (nombre de lignes et de passages de véhicules à proximité)

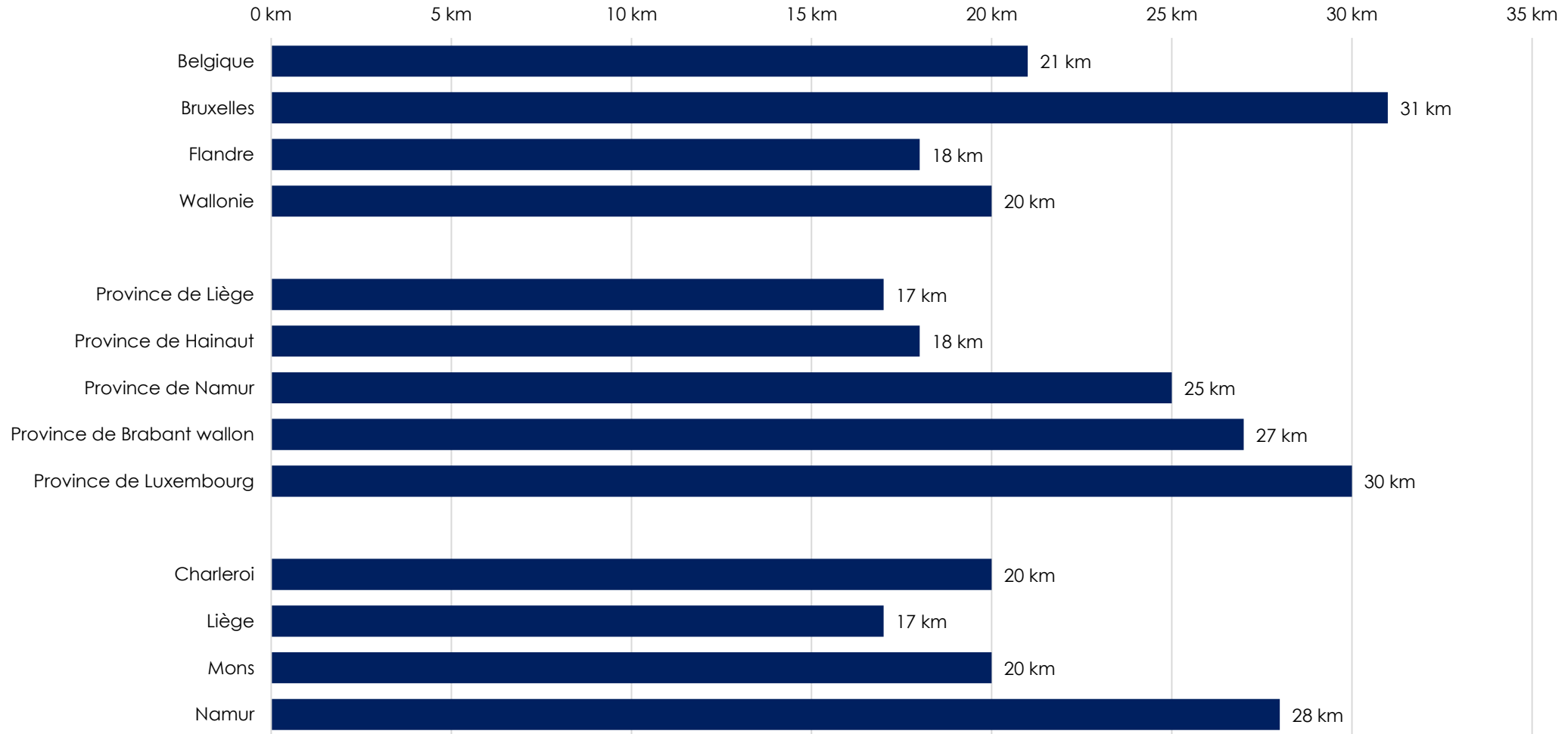


# L'accessibilité est primordiale



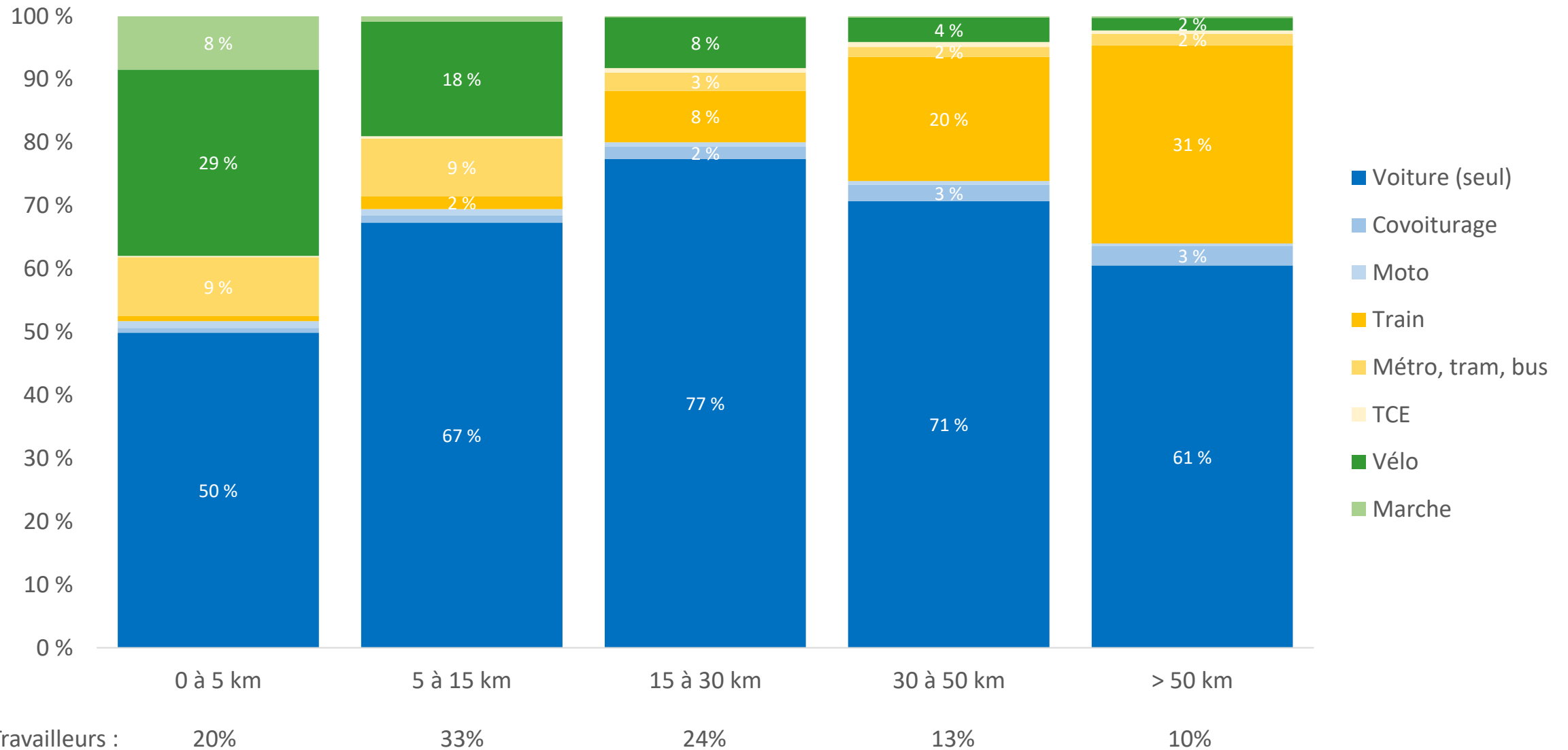


# Distances moyennes au lieu de travail



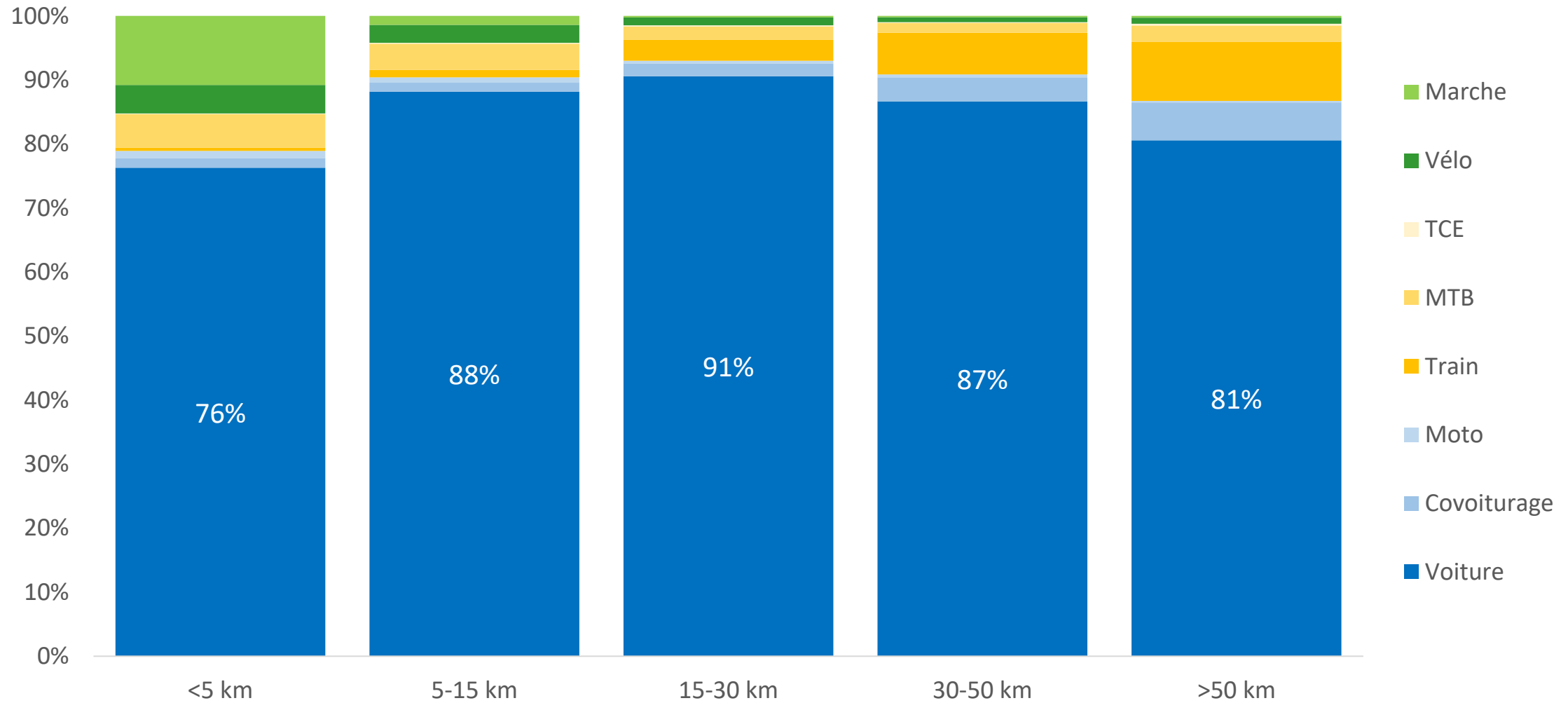


# Répartition modale par catégorie de distance (Belgique)





# Répartition modale par catégorie de distance (Wallonie)





# Les déplacements des wallons selon le lieu de travail et de domicile

Lieu de domicile	Wallonie	Wallonie	Wallonie (non urbain)	Wallonie (non urbain)	Wallonie (ville)	Wallonie (ville)
Lieu de travail	Wallonie	Bruxelles	Wallonie (urbain)	Wallonie (non urbain)	Wallonie (même ville)	Wallonie (autre ville)
<b>% travailleurs wallons</b>	79%	16%	18%	43%	13%	<1%
<b>Distance moyenne</b>	19 km	56 km	27 km	18 km	6 km	58 km
<b>Voiture</b>	85,8%	42,8%	88,2%	86,6%	78,8%	76,7%
<b>Covoiturage</b>	2,2%	2,5%	1,1%	2,8%	1,0%	2,3%
<b>Moto</b>	0,7%	0,6%	0,4%	0,9%	0,7%	0,3%
<b>Train</b>	2,6%	49,4%	5,5%	1,4%	1,2%	17,3%
<b>Métro, tram, bus</b>	3,4%	3,1%	3,0%	1,8%	9,7%	2,5%
<b>TCE</b>	0,1%	0,2%	0,0%	0,2%	0,1%	0,0%
<b>Vélo</b>	2,3%	1,1%	1,4%	2,5%	3,9%	0,8%

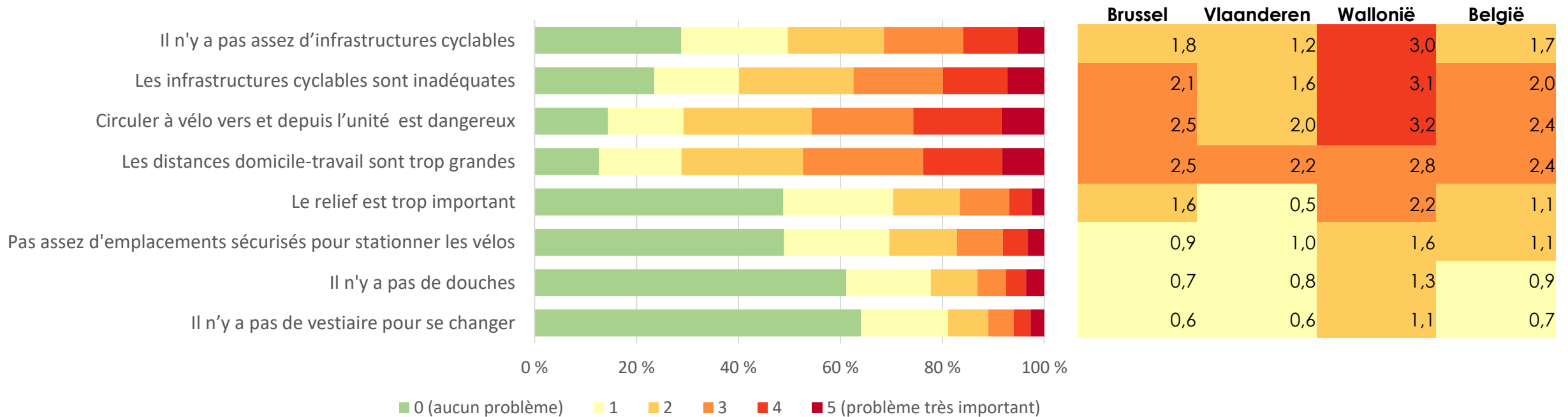
# Problèmes de mobilité

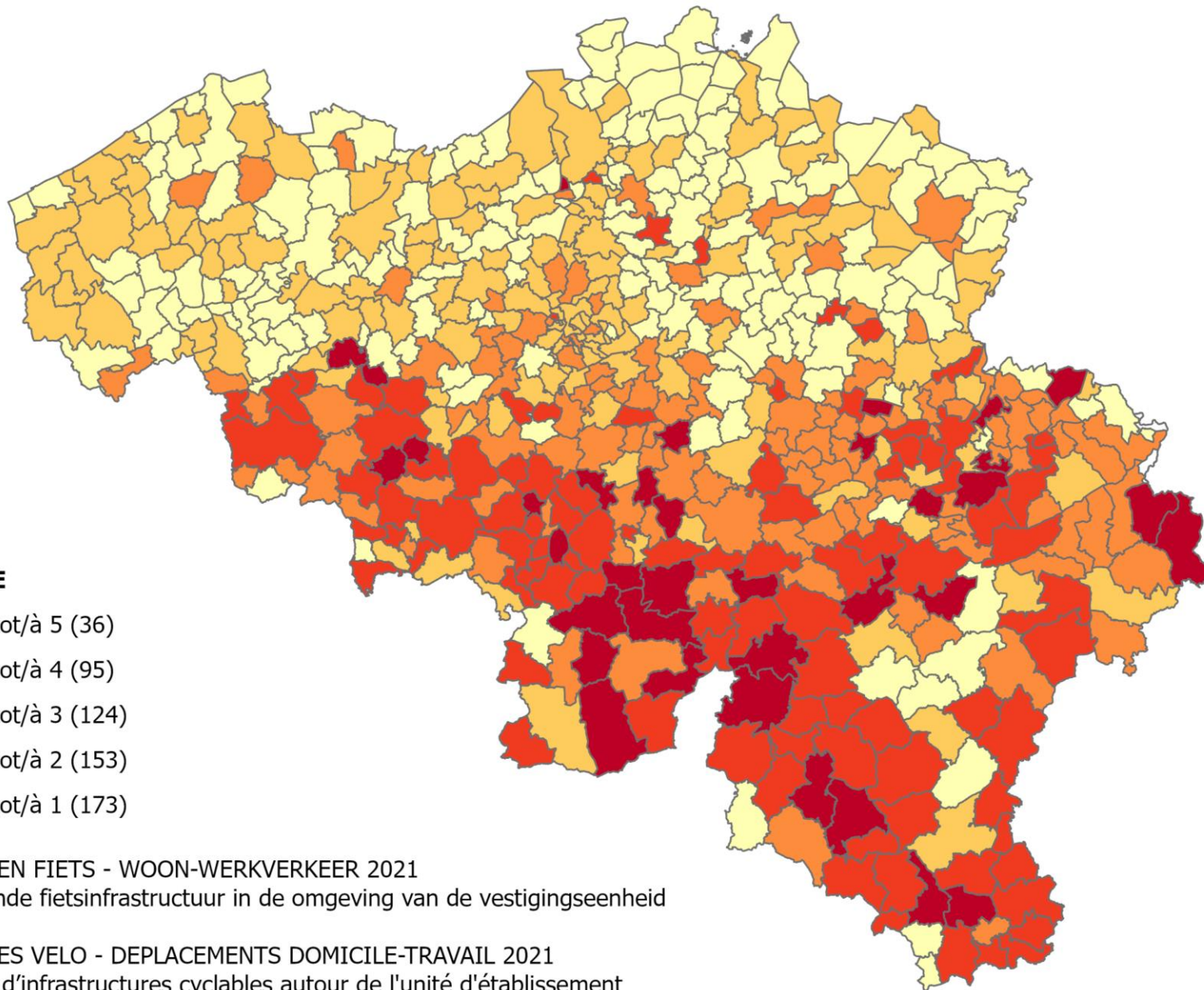




# Problemen op de vestigingseenheden

## Vélo





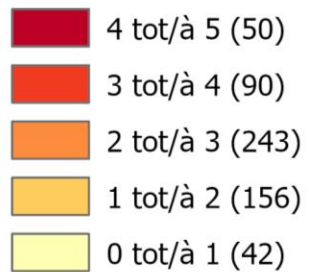
**LEGENDE**

- 4 tot/à 5 (36)
- 3 tot/à 4 (95)
- 2 tot/à 3 (124)
- 1 tot/à 2 (153)
- 0 tot/à 1 (173)

PROBLEMEN FIETS - WOON-WERKVERKEER 2021  
Onvoldoende fietsinfrastructuur in de omgeving van de vestigingseenheid

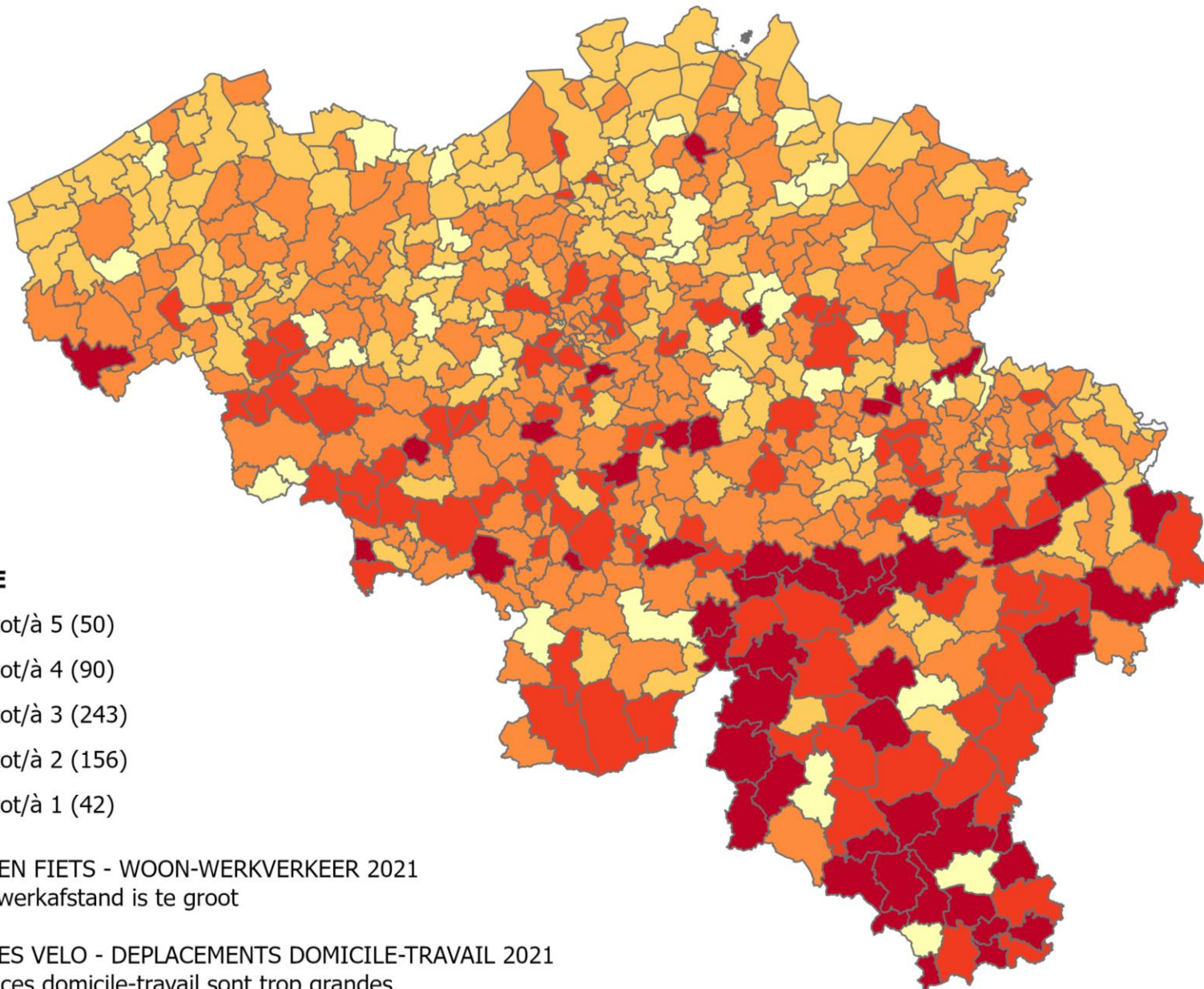
PROBLEMES VELO - DEPLACEMENTS DOMICILE-TRAVAIL 2021  
Pas assez d'infrastructures cyclables autour de l'unité d'établissement

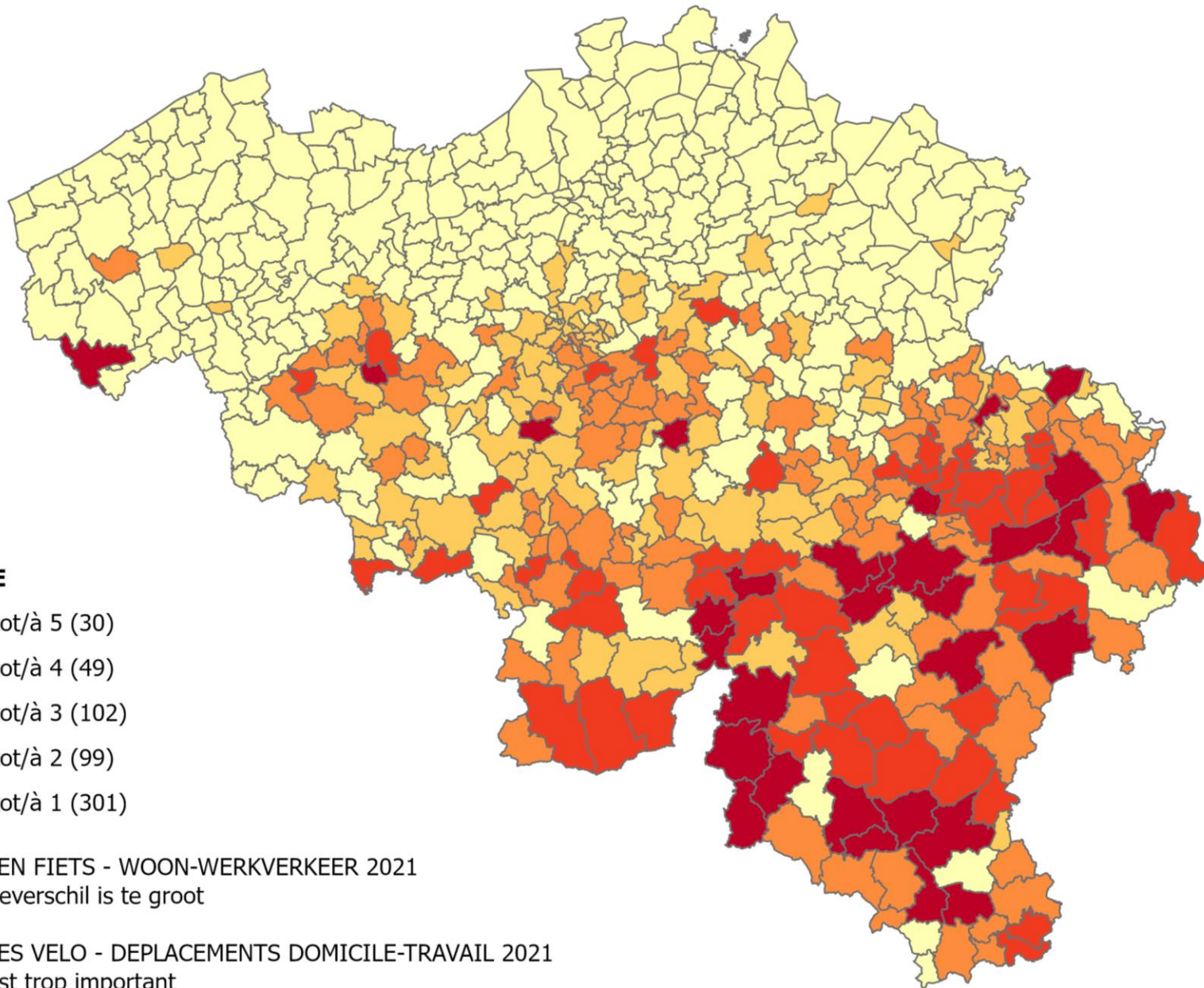
**LEGENDE**



PROBLEMEN FIETS - WOON-WERKVERKEER 2021  
De woon-werkafstand is te groot

PROBLEMES VELO - DEPLACEMENTS DOMICILE-TRAVAIL 2021  
Les distances domicile-travail sont trop grandes

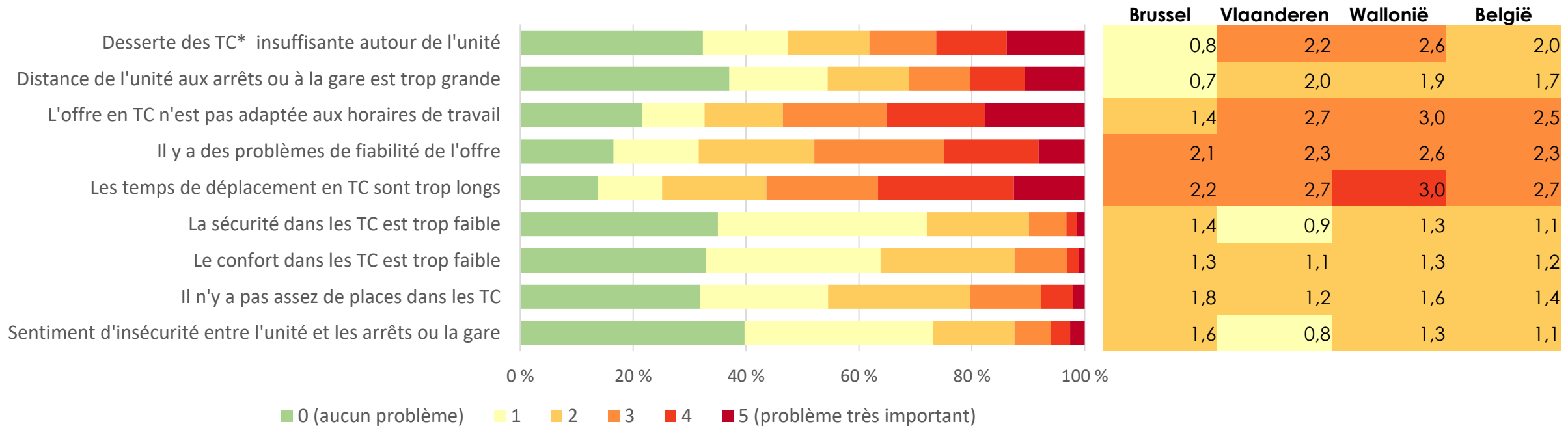






# Problemen op de vestigingseenheden

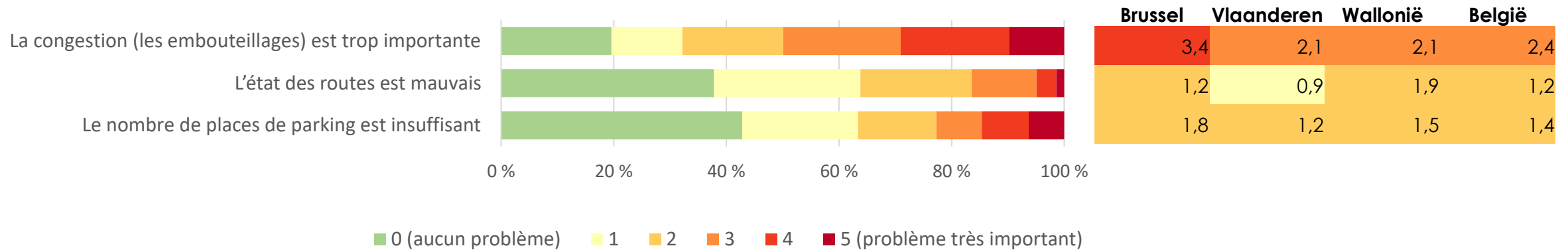
## Transports en commun



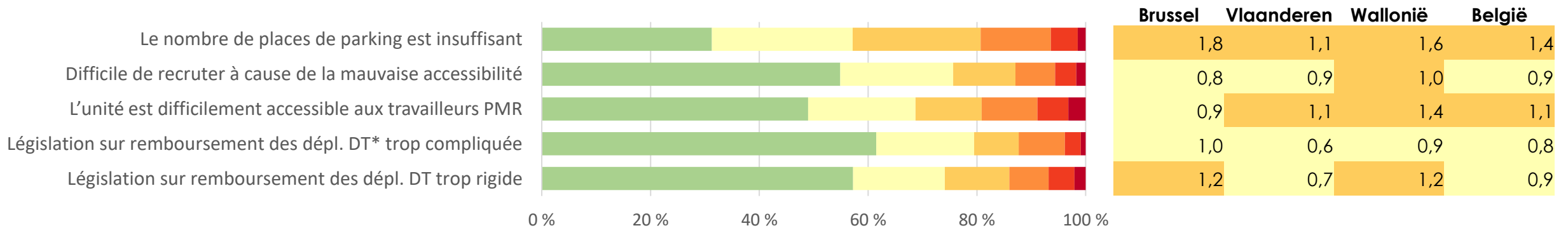


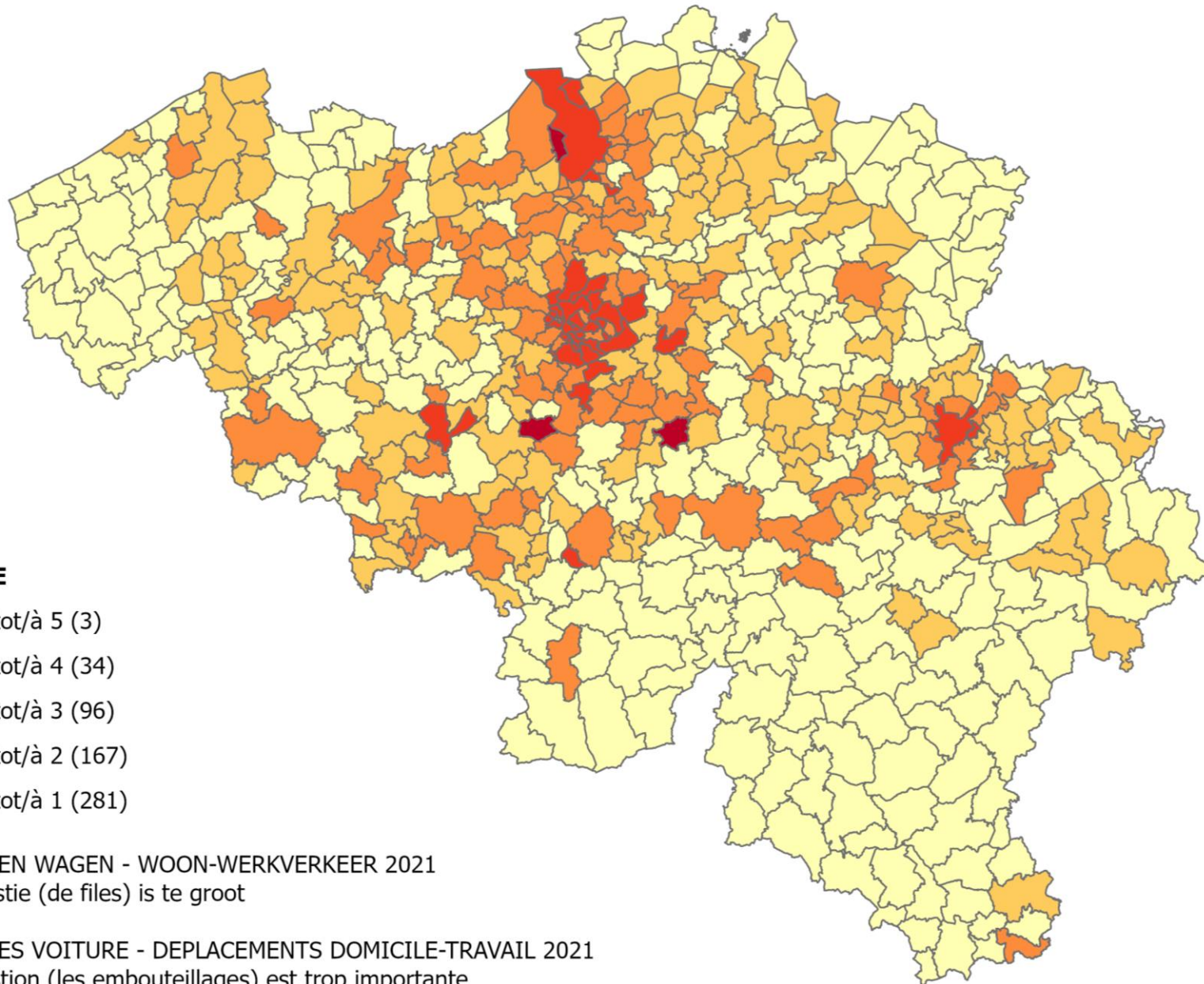
# Problemen op de vestigingseenheden

## Voiture



## Autres



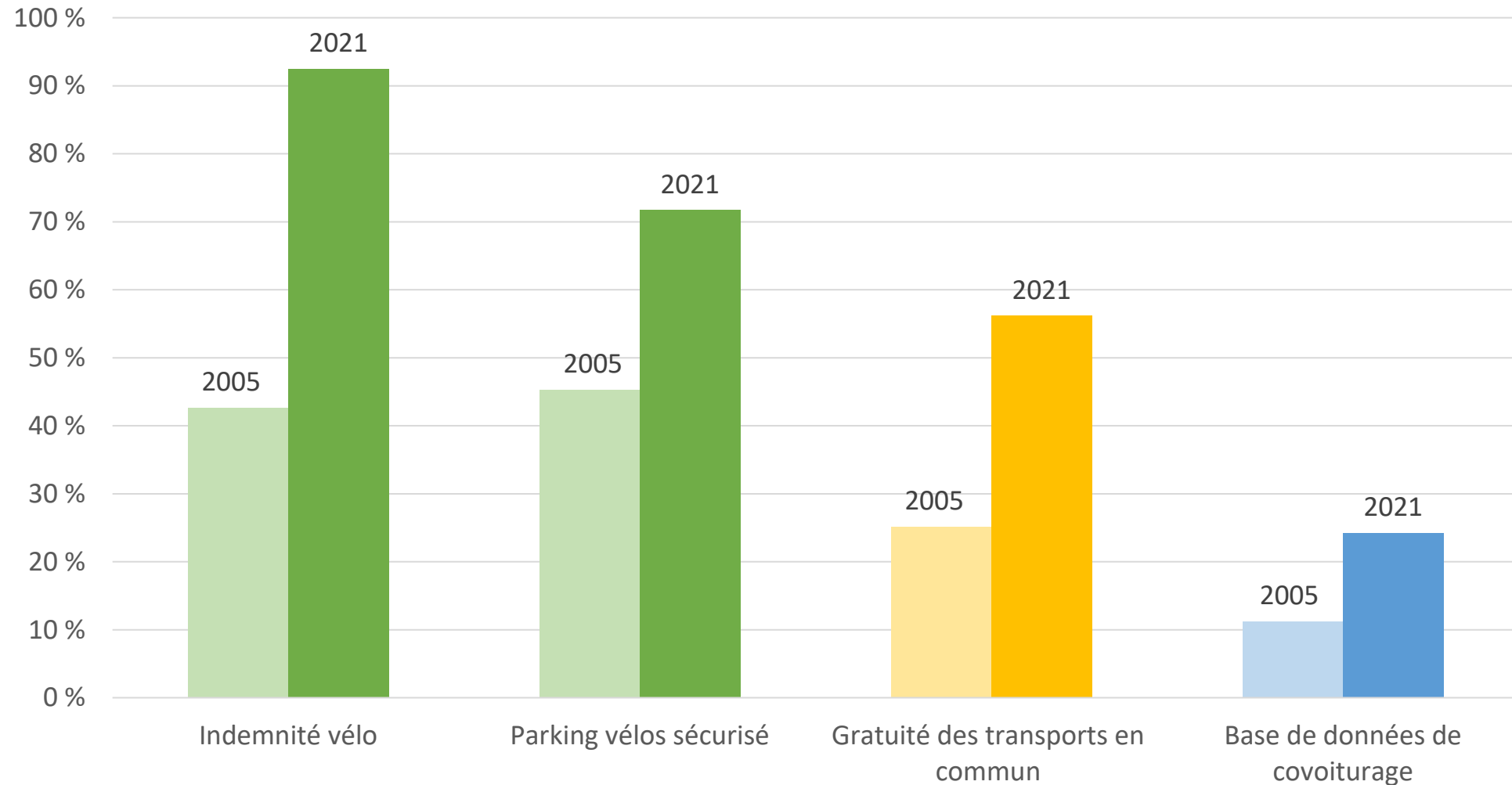


# Politique de mobilité des employeurs





# Évolution des mesures prises entre 2005 et 2021





# Mesures en faveur du vélo

Mesure	Bruxelles	Flandre	Wallonie	Belgique	Evolution 2017 - 2021
Indemnité vélo	83 %	98 %	88 %	92 %	+10 %
Mise à disposition de vélos d'entreprise	50 %	41 %	21 %	39 %	
Parkings vélos sécurisés	88 %	71 %	59 %	72 %	+17 %
Campagne de sensibilisation	55 %	54 %	37 %	50 %	+26 %
Abris couverts pour vélos	93 %	91 %	68 %	87 %	+3 %
Vestiaires pour se changer	90 %	84 %	77 %	84 %	+5 %
Disponibilité de douches	91 %	83 %	75 %	83 %	+4 %
Service d'entretien des vélos dans l'unité d'établissement	21 %	14 %	9 %	15 %	+5 %
Service d'assistance vélo	23 %	22 %	15 %	21 %	+62 %



# Mesures en faveur des transports en commun

Mesure	Bruxelles	Flandre	Wallonie	Belgique
Gratuité des transports en commun (train, métro, tram et bus)	62 %	54 %	57 %	56 %
Transport collectif des travailleurs organisé par l'employeur	11 %	10 %	9 %	10 %
Mise à disposition d'informations relatives aux transports en commun	58 %	40 %	37 %	43 %

Mesure		% unités				% travailleurs			
		100% gratuit*	> min. CCT n° 19/9*	= min. CCT n° 19/09*	Autres*	100% gratuit*	> min. CCT n° 19/9	= min. CCT n° 19/09	Autres
<b>Train</b>	Bruxelles	78%	5%	13%	4%	76%	4%	9%	12%
	Flandre	70%	5%	22%	4%	67%	6%	21%	5%
	Wallonie	65%	5%	21%	9%	65%	5%	23%	7%
	Belgique	69%	5%	21%	5%	68%	6%	19%	7%
<b>Métro, tram, bus</b>	Bruxelles	72 %	9%	16%	3%	70%	6%	11%	14%
	Flandre	60%	7%	28%	5%	55%	9%	30%	7%
	Wallonie	60%	6%	26%	8%	58%	7%	28%	7%
	Belgique	61%	7%	26%	5%	59%	8%	25%	8%

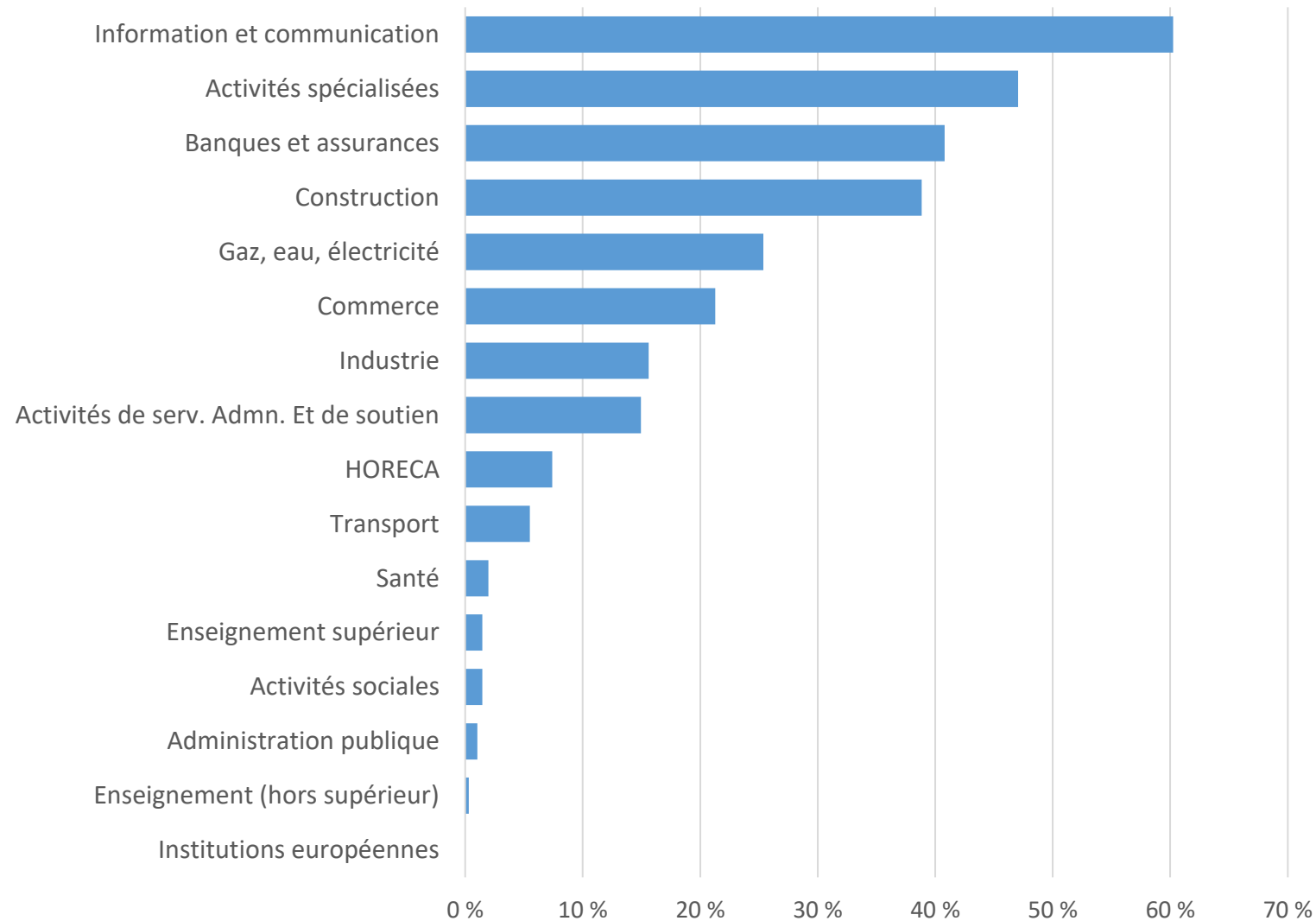


# Mesures liées à l'utilisation de la voiture

Mesure	Bruxelles	Flandre	Wallonie	Belgique
Indemnité kilométrique pour utilisation du véhicule privé dans le cadre des déplacements domicile-travail	38 %	22 %	20 %	25 %
L'employeur offre des voitures de société	62 %	68 %	58 %	65 %
L'employeur offre des voitures de société électriques	37 %	20 %	11 %	22 %
Stratégie de diminution du nombre de kilomètres parcourus et/ou des émissions de CO <sub>2</sub>	79 %	33 %	30 %	42 %



# Voitures de société par secteur





# Autres mesures

Mesure	Bruxelles	Flandre	Wallonie	Belgique	Evolution 2017-2021
Réalisation d'un plan de déplacements d'entreprise	88 %	17 %	20 %	32 %	+1 %
Coordinateur de mobilité	64 %	31 %	31 %	38 %	+4 %
Parking payant pour les travailleurs	18 %	6 %	7 %	9 %	+2 %
Présence de bornes permettant de recharger les voitures électriques	60 %	42 %	23 %	42 %	+17 %
Indemnités de déménagement pour les travailleurs qui se rapprochent de leur lieu de travail	3 %	1 %	1 %	2 %	+0 %
Organisation d'une action de sensibilisation sur la mobilité	82 %	42 %	35 %	48 %	+3 %
Plan d'accès multimodal	79 %	26 %	26 %	37 %	+5 %
Possibilité de cumuler plusieurs interventions patronales pour des modes de transport différents	53 %	42 %	42 %	44 %	+9 %



# Impact des mesures

Mesure	Impact
Gratuité des transports en commun	+8 % T.C.
Abri couvert pour vélos	+34 % vélo
Parking sécurisé pour vélos	+16 % vélo
Campagne de sensibilisation au vélo	+23 % vélo
Emplacements de parking réservés aux covoitureurs	+120 % covoiturage
Base de données interne sur le covoiturage	+56 % covoiturage
Indemnité kilométrique pour véhicule privé	+6 % voiture
Voitures de société	+13 % voiture
Carte carburant	+15 % voiture
Plan de déplacements d'entreprise	-11 % voiture
Parking payant pour les travailleurs	-4 % voiture
Organisation d'une action de sensibilisation sur la mobilité	-5 % voiture
Coordinateur de mobilité	-5 % voiture



# Télétravail

	Bruxelles	Flandre	Wallonie	Belgique
<b>Pas de télétravail</b>	28 %	66 %	72 %	60 %
<b>Télétravail occasionnel</b>	7 %	8 %	8 %	8 %
<b>1 jour/semaine</b>	8 %	6 %	5 %	6 %
<b>2 jours/semaine</b>	19 %	10 %	8 %	12 %
<b>3 jours et plus/semaine</b>	29 %	9 %	7 %	13 %

	Bruxelles	Flandre	Wallonie	Belgique	'17-'21
<b>% d'unités où le télétravail est possible</b>	78 %	66 %	61 %	66 %	x 3,3
<b>% de travailleurs des unités où le télétravail est possible</b>	93 %	81 %	72 %	82 %	x 2,2
<b>% de travailleurs qui télétravaillent (pour toutes les unités)</b>	72 %	34 %	28 %	40 %	x 3,7
<b>% de travailleurs qui télétravaillent (unités où le télétravail est possible)</b>	77 %	42 %	38 %	49 %	
<b>% de déplacements évités</b>	28 %	12 %	10 %	15 %	x 6,2





# Impact du télétravail sur le nombre de déplacements (Wallonie)

	Voiture	Train	MTB	Vélo	Nombre de voitures
Évolution de la répartition modale entre 2005 et 2021	+ 5,3 %	- 19,9 %	- 10,7 %	+ 88,1 %	
Augmentation du nombre de travailleurs	+ 16 %	+ 16 %	+ 16 %	+ 16 %	+ 16 %
Evolution du nombre de déplacements sans compter le télétravail	+ 22,5 %	- 7,5 %	+ 3,4 %	+ 114,7 %	+ 20,4 %
Estimation du % de déplacements évités grâce au télétravail Diagnostic fédéral + Enquête Bemob	-10 %	- 20 %	- 21 %	- 16 %	-10 %
<b>Évolution du nombre de déplacements en tenant compte du télétravail</b>	<b>+ 11 %</b>	<b>- 26 %</b>	<b>- 18 %</b>	<b>+ 81 %</b>	<b>+ 9%</b>



# Impact du télétravail sur le nombre de déplacements (Belgique)

	Voiture	Train	MTB	Vélo	Nombre de voitures
Évolution de la répartition modale entre 2005 et 2021	- 3,3 %	- 1,2 %	+ 7,8 %	+ 80,3 %	
Augmentation du nombre de travailleurs	+ 15,4 %	+ 15,4 %	+ 15,4 %	+ 15,4 %	+ 15,4 %
Evolution du nombre de déplacements sans compter le télétravail	+ 11,5 %	+ 14,1 %	+ 24,2 %	+ 108,0 %	+ 9,3 %
Estimation du % de déplacements évités grâce au télétravail Diagnostic fédéral + Enquête Bemob	-10,0 %	-42,5 %	-19,5 %	-13,0 %	-10,2 %
<b>Évolution du nombre de déplacements en tenant compte du télétravail</b>	<b>+ 0,4 %</b>	<b>- 34,4 %</b>	<b>- 0,0 %</b>	<b>+ 81,0 %</b>	<b>- 1,8 %</b>



# Conclusions

- **L'utilisation du vélo explose** dans l'ensemble du pays :
  - Part modale de 14,1 % des déplacements domicile-travail (+26,3 % par rapport à 2017)
  - Le nombre de cyclistes est bien plus faible en Wallonie mais il augmente partout, surtout dans les villes
- **L'impact de la crise sanitaire de la COVID-19** est perceptible à différents niveaux :
  - Les transports en commun, en particulier le train, pâtissent des mesures sanitaires (-11,5 % train par rapport à 2017 et -6,1 % pour le MTB) ;
  - L'utilisation de la voiture reste stable pour les déplacements domicile-travail (-0,6 %). Elle augmente même légèrement en Wallonie ;
  - L'introduction du télétravail est importante pour diminuer le nombre de déplacements domicile-travail mais n'offre pas de réponse définitive aux défis actuels de la mobilité.
- **Les employeurs** continuent de prendre **de plus en plus de mesures**



SPF **MOBILITÉ ET TRANSPORTS**  
DG **POLITIQUE DE MOBILITÉ DURABLE ET FERROVIAIRE**



# Merci de votre attention !



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

Christophe PAUWELS  
[christophe.pauwels@mobilit.fgov.be](mailto:christophe.pauwels@mobilit.fgov.be)

