



Quelles évolutions en matière de répartition modale, notamment en regard de la vision FAST et de la progression du télétravail ?

Focus sur la mobilité quotidienne terrestre des personnes

Rapport du 30 juin 2021

Cadre de l'expertise et méthodologie

Dans le cadre de sa subvention 2021 la Conférence Permanente du Développement Territorial (CPDT) s'est vue confier comme mission par le cabinet du Ministre W Borsus la conduite d'une expertise sur les perspectives des territoires wallons dans l'ère post covid.

Les travaux portent à la fois sur le diagnostic et l'analyse des situations nouvelles liés à cette pandémie et trois thèmes prioritaires sont explorés :

- Les perspectives pour l'attractivité des centres villes et leurs activités commerciales
- Les tendances observées et attendues sur les marchés foncier et immobilier (principalement à vocation résidentielle)
- Les évolutions en matière de répartition modale, notamment en regard de la vision FAST et de la progression du télétravail.

La présente note synthétise l'état des connaissances, en date du 30 juin 2021, au niveau des tendances observées et attendues pour la mobilité quotidienne des personnes. Elle a été construite en trois temps :

- Les parties 1 2 et 3 ont été rédigées par les chercheurs sur base de la collecte des informations disponibles ;
- Ces trois parties ont servis de base pour animer un séminaire qui s'est tenu le 20 mai 2021 et qui a réuni quinze experts ;
- Les parties 4 et 5 ont été rédigées après le séminaire. Elles font état des échanges qui ont eu lieu entre les experts et l'équipe de recherche et dressent les principaux enseignements des travaux.

L'équipe en charge de cette thématique était constituée de :

- Xavier COURTOIS (IGEAT-ULB)
- France GOFFIN (IGEAT-ULB)
- Hubert MALDAGUE (Lepur-ULiège)

sous la coordination de Valérie CAWOY (IGEAT-ULB), la responsabilité scientifique de Marie-Françoise GODART (IGEAT-ULB) et de Mathieu STRALE (IGEAT-ULB).

La crise sanitaire s'est accompagnée de plusieurs restrictions qui affectent chacune et chacun d'entre nous. Parmi ces mesures temporaires, la liberté de mouvement a été circonscrite soit de façon directe (limitation en temps et/ou distances selon les régions d'Europe) soit de façon indirecte par l'obligation de réaliser son travail à distance (si possible), par la fermeture de l'Horeca, de parcs de loisirs, de centres culturels, par l'interdiction de se rendre dans sa seconde résidence... entraînant *de facto* une réduction des déplacements et/ou une modification de nos habitudes de déplacements quotidiens. Ces mesures contraignantes ont également concerné nos déplacements à l'étranger.

Le présent document a pour ambition d'apporter un éclairage sur la mobilité avant et pendant la crise, en ce compris les évolutions souhaitées et attendues dans un proche avenir, de façon à pouvoir esquisser la mobilité « après-Covid » compte tenu des modifications que celle-ci aura entraîné dans le fonctionnement de notre société. L'objectif n'est pas pour autant d'être exhaustif en la matière : seule la mobilité des personnes sera abordée et, au sein de celle-ci, plus spécifiquement ce qui a trait au transport terrestre : automobile, transports en commun et modes doux. Le présent état des lieux mettra l'accent sur quelques caractéristiques de ces modes de transports et de leurs relations au territoire, à partir des données disponibles à ce jour (les statistiques dans ce domaine étant lacunaires et pour la plupart décalées dans le temps).

Bien qu'également fortement impacté, le transport aérien des personnes répond à d'autres logiques territoriales et d'autres habitudes de déplacement qui nécessiteraient d'élargir notre champ d'analyse. En outre, les mesures de restriction concernant les voyages à l'étranger ne suivent pas le même calendrier que celui qui impacte nos trajets intra-nationaux. Aussi, il a été décidé de ne pas aborder ce mode de déplacement.

Le transport des marchandises est pour sa part abordé dans l'état des lieux qui concerne l'attractivité des villes.

Bonne lecture !

Dans la suite du document, un astérisque signale l'année de réalisation d'une enquête (et non l'année de publication des résultats de l'enquête). Par exemple, les résultats de l'enquête MONITOR que l'on utilise ont été publiés en 2019, mais l'enquête a été réalisée en 2017. Cela apparaîtra donc comme suit : Enquête MONITOR (2017*)

PARTIE 1

Les tendances avant la crise sanitaire

1. La demande et les raisons de se déplacer
2. La manière de se déplacer
3. Transport et territoire
4. Pistes d'infléchissement

PARTIE 2

Les effets observés pendant la crise

1. Evolution de la politique sanitaire
2. Effets sur la demande en déplacements
3. Effets sur la manière de se déplacer

PARTIE 3

À quoi pourrait ressembler le monde d'après ?

1. Les logiques comportementales
2. Les souhaits en matière de déplacements
3. Les évolutions pressenties

PARTIE 4

L'avis des experts consultés

1. Avis et points d'attention exprimés
2. A retenir

PARTIE 5

Principaux enseignements

Sources

Les tendances avant la crise sanitaire

PARTIE 1

1. La demande et les raisons de se déplacer
2. La manière de se déplacer
3. Transport et territoire
4. Pistes d'infléchissement

L'objectif de cette Partie 1 est de cerner les différents paramètres qui permettent de comprendre comment s'organise la mobilité, en tenant compte des aspects liés aux transports mais également ceux liés aux comportements et aux logiques territoriales.

L'état des lieux présenté ci-après a été réalisé en vue de dégager les tendances préexistantes à la crise sanitaire en matière de déplacements.

1. La demande et les raisons de se déplacer

- 1.1. Le nombre de déplacements
- 1.2. La distance moyenne parcourue
- 1.3. Les motifs de déplacements
- 1.4. Les alternatives aux déplacements

1.1. Le nombre moyen de déplacements

Selon l'enquête MONITOR (2017*), réalisée à l'échelle nationale, « *le Belge effectue en moyenne 2,2 déplacements* » par jour. A titre de comparaison, l'étude BELDAM (2010*) indiquait le chiffre de 2,4 tout en précisant qu'il était vraisemblablement sous-évalué. Il est donc probable qu'un léger tassement soit observé en ce qui concerne le nombre moyen de déplacements par jour.

La stabilisation du nombre moyen de déplacements par personne est également une tendance annoncée par le Bureau Fédéral du Plan – BFP (2019) malgré l'augmentation du PIB attendue.

Le BFP estime que 17,6 déplacements seront effectués par semaine en 2040, contre 17,7 en 2015. La « *saturation de la demande de transport de personnes* » est évoquée. Une hausse du nombre de déplacements total est cependant attendue en raison du phénomène d'augmentation de la population : 11,3 milliards de déplacements de personnes par an en 2040 à l'échelle nationale, contre 10,3 en 2015 (soit une augmentation de 9,5 %) (Estimations du Bureau Fédéral du Plan en 2019, avant la crise sanitaire).

La tendance est à la stabilisation du nombre moyen de déplacements par personne. Une hausse du nombre de déplacements total est cependant attendue et liée à l'augmentation de population.

« *Il ne faut pas se leurrer : le XXI^e siècle ne connaîtra plus une augmentation exponentielle de la mobilité, comme ce fut le cas par le passé. La capacité limitée de nos infrastructures ne permettra pas d'augmenter à l'infini le nombre de camions, de voitures et de trains qui circulent sur nos voies routières et ferrées. Si la croissance des déplacements est un signe de bonne santé économique, il y a pourtant d'autres raisons d'être optimiste : la mobilité et la logistique connaissent des mutations sans précédent sous l'effet de diverses innovations technologiques et d'évolutions du marché. Ces (r)évolutions placent l'utilisateur au centre des préoccupations et visent à améliorer l'expérience de mobilité de ce dernier. On passe d'un progrès quantitatif (plus de voitures toujours plus rapides) à un progrès qualitatif (plus de confort, de qualité et de facilité)* » (FEB, 2017).

1.2. La distance moyenne parcourue

Ces dernières années, les distances et les temps de déplacements moyens ont augmenté.

L'enquête MONITOR (2017*) rapporte que « la durée moyenne d'un trajet en Belgique est de 27 minutes et sa distance moyenne est de 16 kilomètres ». La longueur en temps et en distance du trajet moyen a augmenté ces dernières années. En effet, le rapport de l'enquête BELDAM indique un déplacement moyen de 22 minutes pour 12,3 km en 2010*. En faisant un simple ratio, on se rend compte que la vitesse moyenne de déplacement n'a pas vraiment évolué et reste de l'ordre de de 33,5 (en 2010*) à 35,5 km/h (en 2017*).

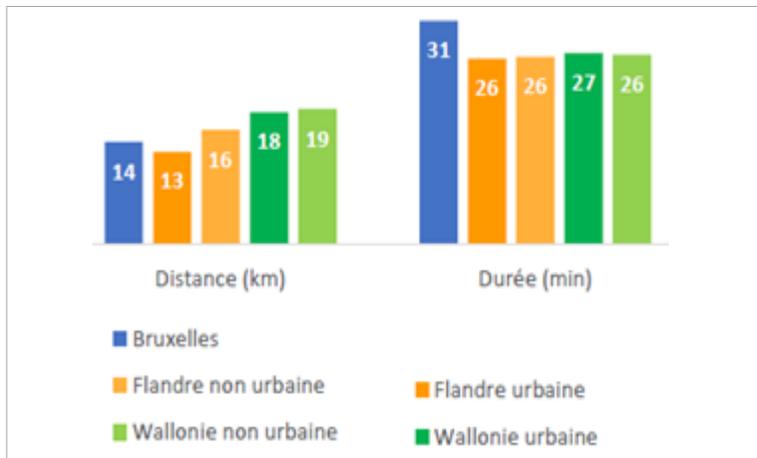


Fig. 1 : Distances et durées moyennes, en fonction du degré d'urbanisation de la Région de domicile (Base : 25.346 déplacements).
Source : Enquête MONITOR, 2017*.

Selon l'enquête MONITOR (2017*), le trajet moyen est plus long pour les Wallons (18 ou 19 km selon le caractère plus ou moins urbain), par rapport aux Bruxellois ou aux Flamands. Ce phénomène était déjà marqué lors de l'enquête BELDAM (2010*). En 2012, le rapport de l'enquête indiquait que « *la proximité (ou non) des aménités est un facteur qui peut expliquer ces différences* ».

Il est intéressant de remarquer que d'après l'enquête MONITOR (2017*) la durée moyenne d'un trajet est d'environ 26 minutes, pour les Wallons et les Flamands, contre 31 minutes pour les Bruxellois. « *[...] les déplacements urbains s'effectuent à une vitesse plus lente que dans les zones non-urbaines* » (MONITOR, 2017*).

... Cependant une stabilisation est annoncée.

Le Bureau Fédéral du Plan (2019) aborde la question des distances parcourues mais, à la différence de l'allongement des distances constaté ci-avant, il annonce une stabilisation avec une distance moyenne de déplacement belge de 14,6 km en 2040 tout comme en 2015 (rappelons que ces chiffres sont difficilement comparables avec ceux de MONITOR ou BELDAM, les méthodologies étant différentes). De manière plus nuancée, le Bureau Fédéral du Plan prévoit un allongement de certains déplacements, notamment les trajets domicile-travail, et une diminution des distances pour les trajets domicile-école/lieu d'études.

1.3. Les motifs de déplacements

Perspectives 2040 « avant-Covid » (Bureau Fédéral du Plan, 2019) :

Les trajets liés au shopping et aux loisirs sont en forte augmentation.

Un impact toujours marqué des déplacements domicile-travail et professionnels en termes de distances parcourues, même si une légère réduction est attendue.

Peu de déplacements professionnels mais de longues distances parcourues.



Fig. 2 : Distances (gauche) et durées (droite) moyennes, par déplacement des Belges, en fonction du motif (Base : 24.660 déplacements). Source : Enquête MONITOR, 2017*.

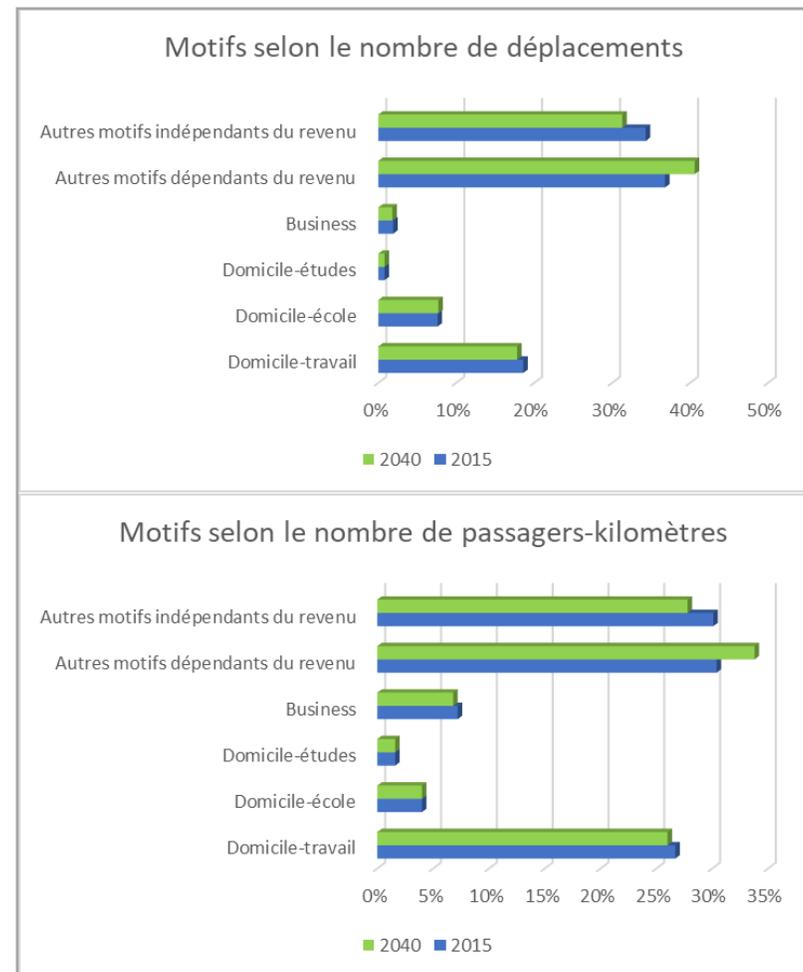


Fig. 3 : Perspectives de mobilité selon les motifs de déplacements.

Source des données : Bureau Fédéral du Plan, 2019, Graphiques : CPDT 2021.

Notes :

- « Autres motifs indépendants du revenu » correspond à des motifs autres que ceux énumérés sur le graphique et non sensibles au revenu du ménage (déposer/aller chercher quelqu'un, rendre visite à la famille ou les amis, se promener, ...)
- « Autres motifs dépendants du revenu » correspond à des motifs autres que ceux énumérés sur le graphique et sensibles au revenu du ménage (shopping, activités culturelles et sportives, ...).
- « Un passager-kilomètre (pkm) correspond à un kilomètre parcouru par une personne [...]. Concrètement, le déplacement d'un autobus transportant 25 personnes sur 10 km représente donc 250 pkm [...]. Il s'agit de mesures agrégées de l'ensemble des déplacements de personnes [...] » (BFP, 2019).

Les motifs des déplacements sont nettement influencés selon les tranches d'âges.

- Ecole et loisirs pour les jeunes
- Shopping et loisirs pour les personnes âgées
- Travail, shopping et loisirs pour les autres

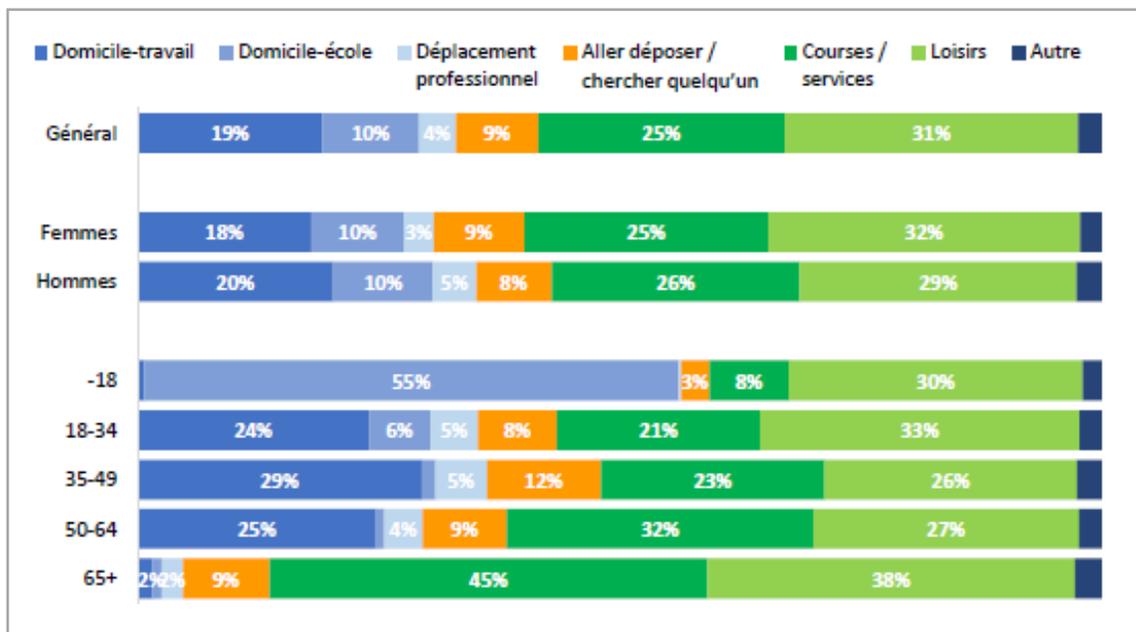


Fig. 4 : Motifs de déplacement des Belges, en fonction de l'âge et du genre (en nombre de déplacements) (Base : 24.660 déplacements). Source : Enquête MONITOR, 2017*.

Les motifs de déplacements diffèrent selon le type de jour... les modes de transports utilisés aussi.

- Shopping et loisirs le week-end (voiture, covoiturage, modes doux, très peu de transports en commun)
- Ecole, travail, shopping et loisirs en jour ouvrable scolaire (voiture, modes doux, peu de covoiturage et de transports en commun)
- Travail, shopping et loisirs en jour ouvrable de vacances (voiture, modes doux, peu de covoiturage et de transports en commun)

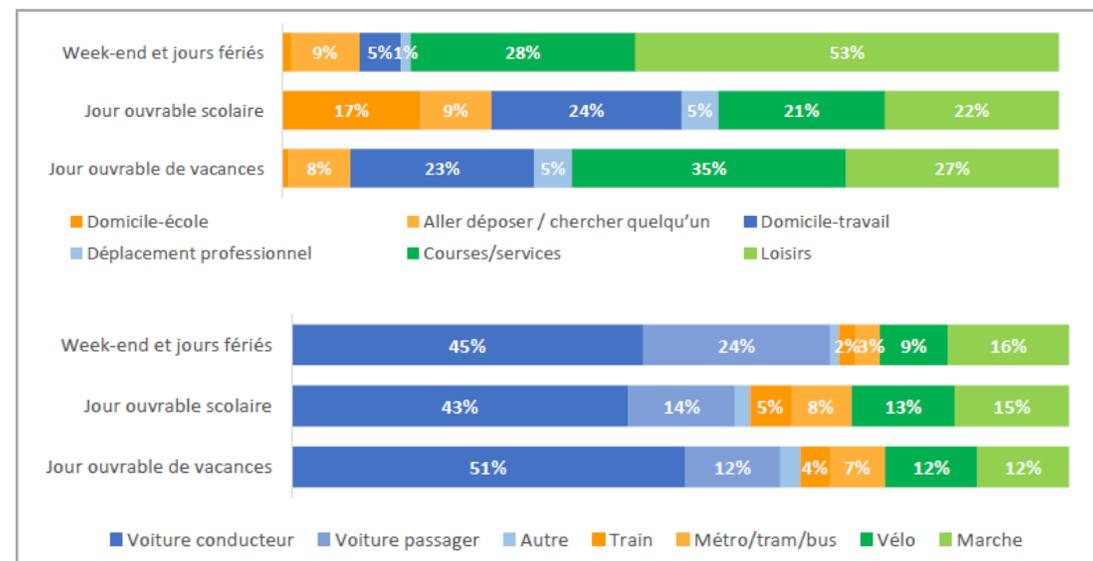


Fig. 5 : Distribution des motifs (Base : 24.660 déplacements) et répartition modale (Base : 25.168 déplacements), en fonction du type de jour. Source : Enquête MONITOR, 2017*.

Les déplacements en jours ouvrables

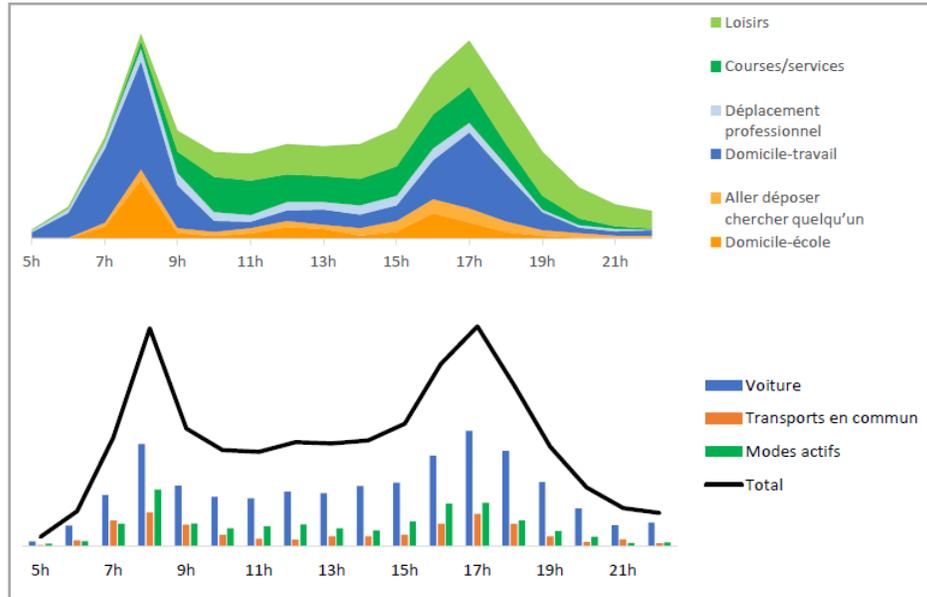


Fig. 6 :
Déplacements au cours de la journée en minutes totales de déplacement (jours ouvrables), en fonction du motif et en fonction des modes (Base : 24.785 déplacements).
Source : Enquête MONITOR, 2017*.

« La tendance des employeurs à offrir de plus en plus de flexibilité a des effets positifs en termes de congestion, car tous les travailleurs n'ont plus à se déplacer en même temps. Cela permet d'étaler les heures de pointe. C'est également positif pour les transports en commun qui, dans de nombreux cas, sont déjà saturés à certains moments » (SPF Mobilité et Transports 2019).

- Il est plus fréquent de faire un trajet domicile-travail direct le matin que le soir (MOBWAL, 2017*). L'heure de pointe du matin est donc marquée par les déplacements domicile-travail et domicile-école.
- Le reste de la journée est affecté par les déplacements loisirs / shopping.
- Les déplacements sont de plus en plus combinés en chaînes de déplacements (VLEUGELS et al., 2005), en particulier en heure de pointe du soir, qui est dès lors plus étalée.
- « Plus la chaîne de déplacements est complexe, moins les transports publics sont utilisés » (DE WITTE et al., 2013).
- L'utilisation de la voiture se remarque à toute heure.
- La flexibilité et le travail à distance sont des réponses à la congestion en heures de pointe.

1.7. Les alternatives aux déplacements

Le travail à distance

Le travail à distance constitue une piste de solution régulièrement évoquée pour répondre à la problématique de la congestion liée aux déplacements domicile-travail en heures de pointe (CPDT 2005, Vias Institute 2017, FEB 2017, SPF Mobilité et Transports 2019, Bureau Fédéral du Plan 2020, ...).



Le travail à distance peut prendre la forme de télétravail à domicile, de travail dans un bureau satellite de l'entreprise ou dans un espace de coworking.

Dans de nombreuses études, c'est la notion de télétravail qui est généralement mise en avant. Le Bureau Fédéral du Plan (2020) propose la définition suivante : « *Télétravailler : effectuer depuis son domicile, en accord avec son employeur et de manière régulière, des tâches professionnelles habituellement effectuées sur son lieu de travail, sans se rendre les journées en question sur son lieu de travail habituel (en évitant donc un trajet).* »

Télétravail en progression et réorganisation des déplacements

- En 2017, le télétravail concernait 17% des travailleurs ; en septembre 2019, ce chiffre s'élevait à 22% et en janvier 2020, il atteignait 33%. « *Non seulement le nombre de télétravailleurs a augmenté mais le nombre de jours de télétravail aussi* » (télétravailler.be).

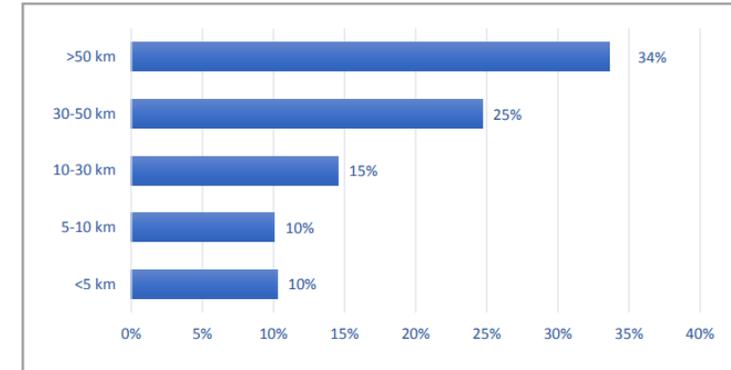


Fig. 7 : Pourcentage de télétravail, réparti en fonction de la distance domicile – travail (n=1637).
Source : SPF Mobilité et Transports 2018.

- Les estimations indiquent que les 17% de télétravailleurs en 2017 ont permis d'éviter 5% des déplacements domicile – travail, en particulier des déplacements longs. En effet, **plus la distance domicile-travail est longue, plus les travailleurs optent pour le télétravail** (SPF Mobilité et Transports, 2018). La pratique du télétravail joue en **défaveur du covoiturage** (SPF Mobilité et Transports, 2019).
- Le télétravail permet **d'éviter les déplacements domicile-travail**, mais une majorité des télétravailleurs (55% en 2017) fait des **trajets supplémentaires à échelle locale** pour d'autres motifs au cours de la journée, et souvent en voiture (SPF Mobilité et Transports, 2018).

Les bureaux satellites et le coworking nécessitent tout de même des déplacements ... pas toujours de proximité et souvent en voiture.

« Aujourd'hui, le coworking se présente comme la meilleure alternative au télétravail à domicile et une solution structurelle aux soucis de mobilité.

Adopter le coworking, c'est permettre à ses collaborateurs de profiter d'un espace de travail adapté, équipé et bien connecté. C'est leur faire bénéficier, près de chez eux, d'un cadre qui assure la nécessaire séparation entre vie professionnelle et vie privée dans une ambiance de travail productive et conviviale.

La proximité et la répartition sur l'ensemble du territoire wallon des espaces de coworking du réseau Coworking Digital Wallonia offrent aux télétravailleurs, qu'ils soient salariés ou entrepreneurs, de réduire leurs déplacements, voire de supprimer des déplacements professionnels inutiles » (Digital Wallonia, 2020).

« En matière de mobilité, la dépendance à la voiture est toujours fortement marquée parmi les coworkers wallons mais il est encourageant de constater que les temps de trajet pour rejoindre les espaces du réseau diminuent : les utilisateurs étaient 41 % à mettre moins d'un quart d'heure pour rejoindre leur espace [de coworking] en 2018 et ils sont désormais près de 53 % dans ce cas. C'est un effet positif du passage de 8 à 21 espaces et cela permet de rappeler que le coworking est un levier de démobilité, qui contribue à la diminution des déplacements domicile – lieu de travail » (Digital Wallonia, 2019).

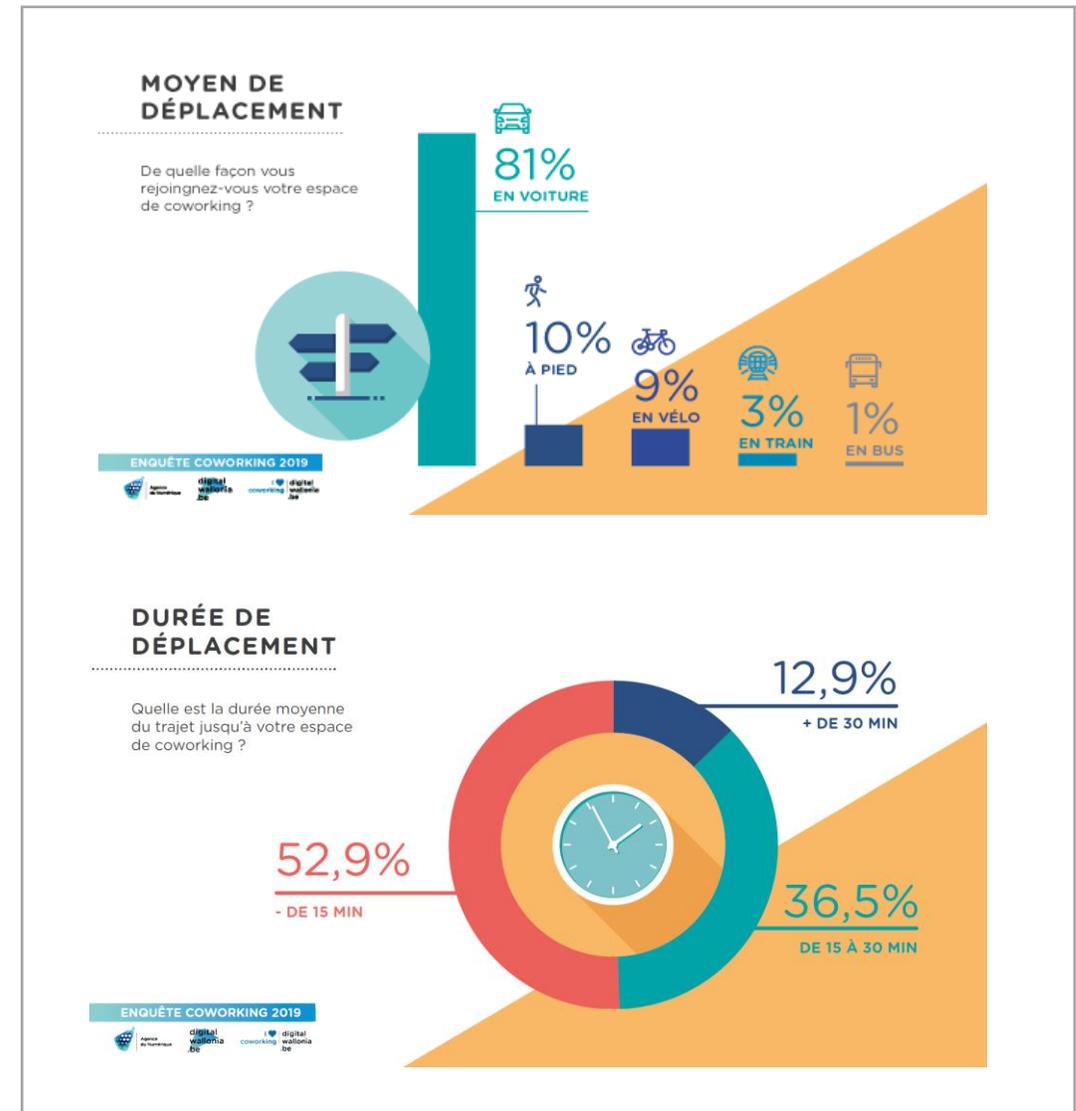


Fig. 8 : Les déplacements vers les espaces de coworking.

Source : Enquête Coworking, Digital Wallonia 2019.

L'e-commerce

L'e-commerce est en plein essor ces dernières années en particulier pour l'achat d'objets (statistiques Retis). L'impact de l'e-commerce sur la congestion routière est lié au remplacement des déplacements individuels par le transport groupé de colis. En conséquence, nos routes sont de plus en plus occupées par les camionnettes (CPDT, 2017).

L'e-commerce jette les camionnettes dans les rues

Malgré une stagnation du nombre de véhicules entrant dans la capitale, la congestion ne diminue pas à Bruxelles, montrent les derniers chiffres officiels. La part des camionnettes ne cesse de croître.



Fig. 9 : Article de presse.
Source : Le Soir, 02/01/2019.

L'enquête MOBWAL (2017*) rapporte qu'avant la crise sanitaire, l'e-commerce était limité à la commande d'objets. La commande des courses alimentaires était rare.

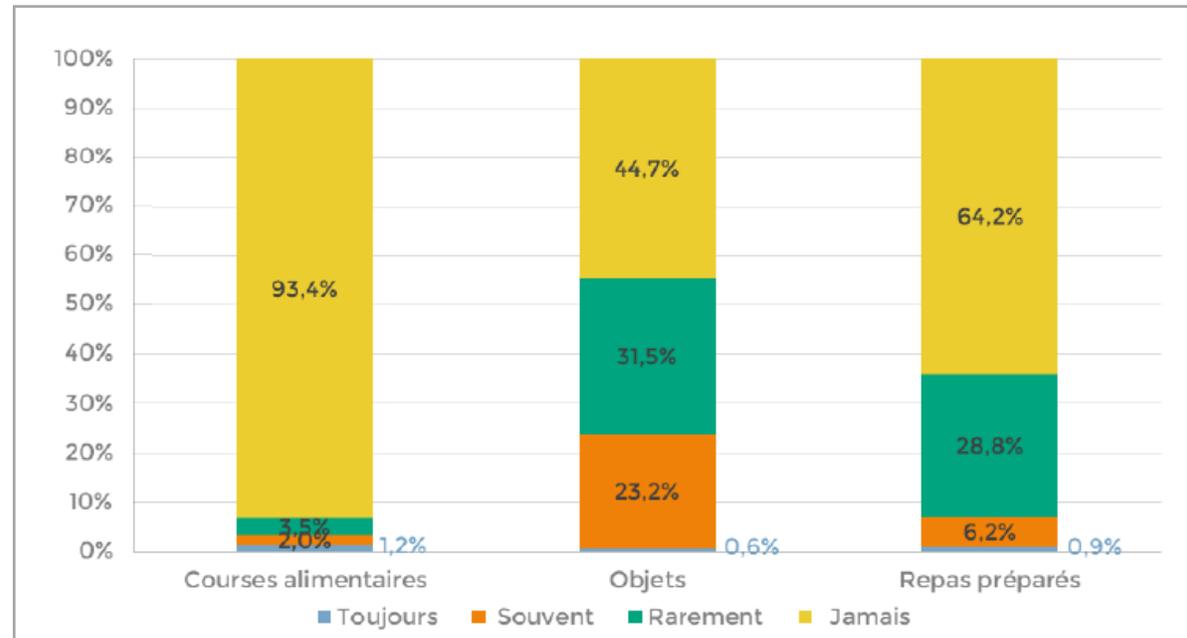


Fig. 10 : Fréquences de commandes à distance (n=1298 répondants pour les courses alimentaires et 1297 répondants pour les deux autres variables).

Source : Enquête MOBWAL 2017*, Calculs IWEPS.

2. La manière de se déplacer

2.1. Persistance des parts modales depuis 20 ans

2.2. Lieux, distances et jours

2.3. Motifs de déplacement et parts modales

2.4. L'influence de l'âge

2.5. Multimodalité

2.6. Micro-mobilité et mobilité partagée

2.7. Evolution attendue à l'horizon 2040

La **part modale** des transports, souvent exprimée en nombre de déplacements ou en distances parcourues, permet de s'intéresser à la manière dont se déplacent les individus sur un territoire donné.

Des divergences au niveau des résultats existent selon les études et statistiques en la matière, mais l'ordre de grandeur est globalement similaire. Il sera donc principalement fait usage de l'enquête nationale sur la mobilité la plus récente, MONITOR, réalisée en 2017 auprès de plus de 10.000 belges.

En nombre de déplacements, le wallon utilise bien plus souvent la voiture (73%) que le flamand (59%) et le bruxellois (46%)
(Enquête Monitor, 2017*)

2.1. Persistance des parts modales depuis 20 ans

La voiture est le moyen de transport qui prédomine parmi les modes de locomotion utilisés, aussi bien à l'échelle régionale que nationale et européenne.

En Belgique, les enquêtes nationales MOBEL, BELDAM et MONITOR montrent que cette situation perdure depuis au moins 20 ans (Fig. 11). Il est à noter qu'entre 1999 et 2017, la part modale de la voiture (calculée en nombre de déplacements) diminue légèrement au profit des transports en commun (+2 à 3%) et du vélo (+ 4%) (ENQUÊTE MONITOR, 2017*).

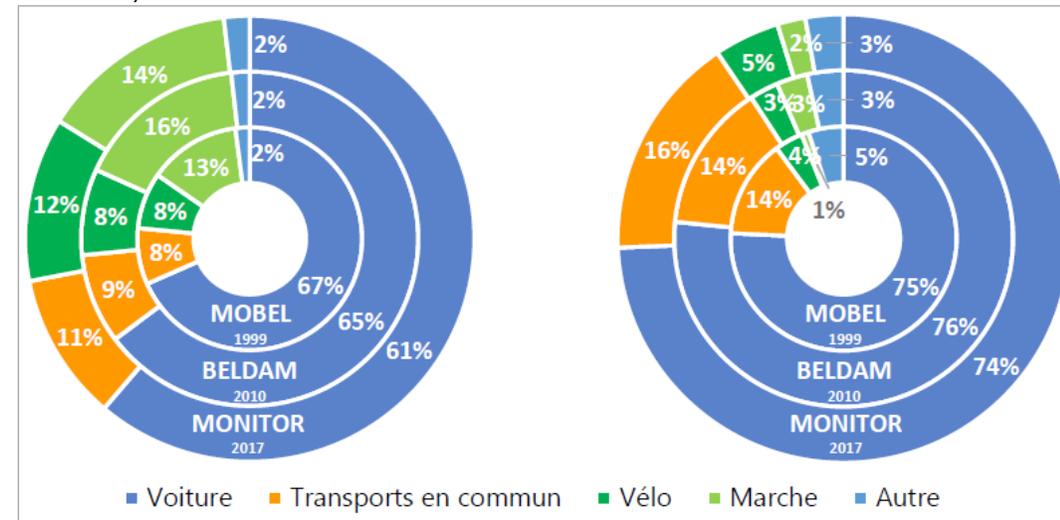


Fig. 11 : Parts modales des modes de transport en Belgique (nombre de déplacements à gauche ; distance à droite). Source : SPF Mobilité et Transports – Monitor (2019)

2.2. Lieux, distances et jours

L'influence du lieu de départ et d'arrivée

Que ce soit pour se rendre à Bruxelles, en Flandre ou ailleurs en Wallonie, le Wallon utilise majoritairement la voiture (53 à 57% selon la région de destination ; ENQUÊTE MONITOR, 2017*). Il se distingue ainsi des habitants des autres régions belges lors de leurs déplacements intra-régionaux.

La figure 12 ci-dessous montre qu'en Belgique la majorité des déplacements s'effectuent en dehors de la ville (56%), à l'aide de la voiture (70%), du vélo et de la marche (25%), et, dans une moindre mesure, en transports collectifs. Le train est le transport par excellence pour des trajets entre deux villes (56%), ces derniers ne représentant cependant que 2% de l'ensemble des déplacements effectués, quel que soit le type de flux considéré (ENQUÊTE MONITOR, 2017*).

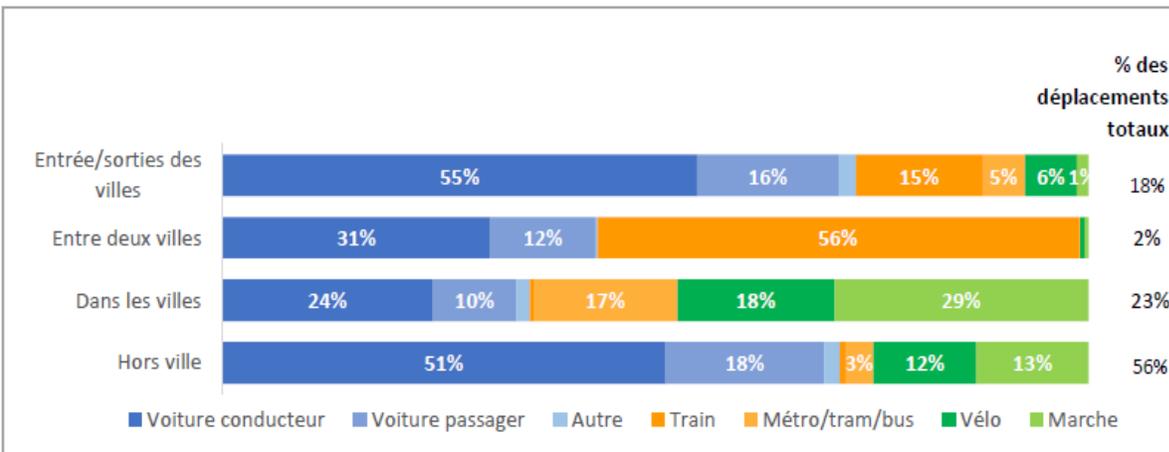


Fig. 12 : Répartition modale (en nombre de déplacements), en fonction du type de flux.

Source : SPF Mobilité et Transports - Monitor, 2019 ; graphique n°13

Le mode de transport dépend de la distance à parcourir

L'enquête MONITOR met en évidence la relation entre la distance parcourue et le moyen de transport utilisé, avec un usage maximal des modes actifs en-dessous de 5 km, des transports en commun (métro, tram, bus) entre 2 et 10 km, de la voiture entre 10 et 50 km et du train au-delà de 50 km (ENQUÊTE MONITOR, 2017*). La figure 13 ci-dessous illustre cela.

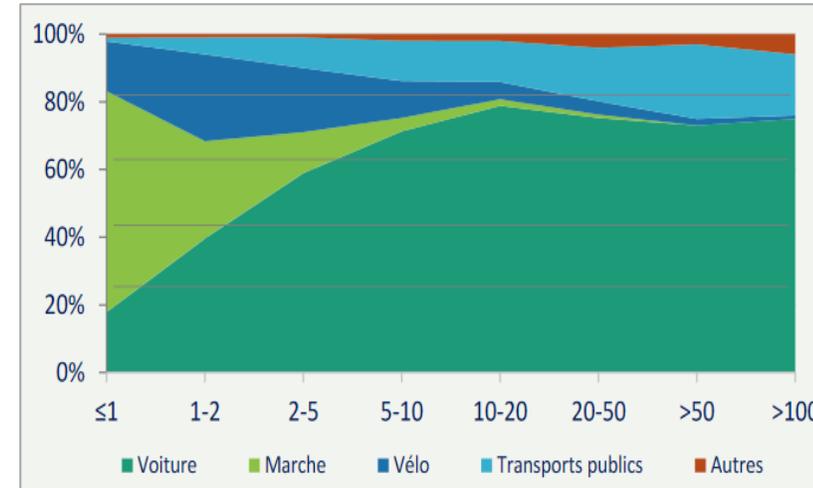


Fig. 13 : Répartition modale par distance (km, 2016).

Source : SPF Mobilité et Transports (Chiffres-clés ; 2020)

La distance que l'on parcourt à l'aide d'un vélo est fonction du niveau d'assistance électrique : 2 à 10 km pour un vélo "standard" ; 5 à 20 km pour le vélo électrique (maximum 25 km/h) ; plus de 20 km pour le speed pedelec (jusqu'à 45 km/h).

(ENQUÊTE MICROMOBILITÉ, 2019)

Un jour n'est pas l'autre

La mobilité étant dépendante des motifs et de leur contrainte-horaire, on constate des variations dans les modes de transport sélectionnés selon le type de jour (scolaire, vacances scolaires, week-end). L'usage proportionnellement plus important de la voiture durant les jours de vacances scolaires est probablement expliqué par une offre réduite des transports en commun, la fluidité du trafic routier et plus d'activités d'achats, de services et de loisirs (ENQUÊTE MONITOR, 2017*).

2.3. Motifs de déplacement et parts modales

Le moyen de transport emprunté est variable selon les raisons qui nous poussent à effectuer un déplacement. C'est ce que montre la figure 14 ci-contre, dont les chiffres proviennent des analyses triennales à l'échelle belge du Bureau fédéral du plan et du SPF Mobilité et Transports.

L'impact du travail sur la part modale de la voiture

Un quart des pkm en Belgique concerne le déplacement domicile-travail, réalisé en voiture dans 80% des cas. Ce type de trajet explique près de la moitié des flux enregistrés en heures de pointe. Cela a donc des conséquences sur le dimensionnement des infrastructures routières nécessaires pour absorber les flux des navetteurs durant ces périodes particulières de la journée (BUREAU FÉDÉRAL DU PLAN, 2019).

Se rendre au travail depuis son domicile représente également la plus grande part des pkm parcourus en train parmi les différents motifs de déplacement (BUREAU FÉDÉRAL DU PLAN, 2019).

Les déplacements professionnels (hors domicile-travail), sont pour leur part réalisés à 95% en voiture "solo" principalement durant les heures creuses (70% ; BUREAU FÉDÉRAL DU PLAN, 2019).

Moins de distances et moins de contraintes horaires pour les « autres » motifs de déplacement

Achats, loisirs, conduire quelqu'un, rendre visite..., ces « autres » catégories sont caractérisées par un déplacement plus local, effectué majoritairement en heure creuse (80%), en voiture (co-voiturage principalement), mais également en transports en commun ou mode actif. Ces motifs sont les principaux contributeurs des parts modales de ces moyens de transport (BUREAU FÉDÉRAL DU PLAN, 2019).

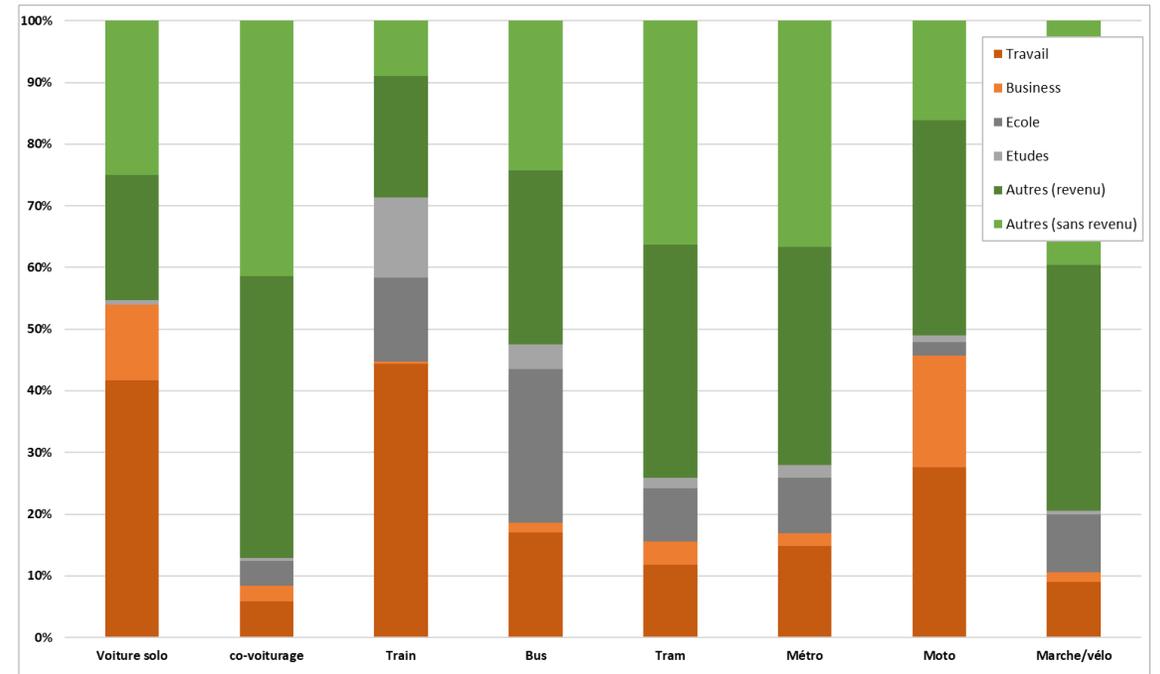


Fig. 14 : Répartition des motifs de déplacement par mode de transport (Belgique, 2015)

Source : Bureau fédéral du plan, 2019 (Tableaux 8 à 13) ; Graphique : CPDT 2021

Élèves et étudiants, deux catégories d'utilisateurs de transports en commun (mais pas que...)

Les trajets scolaires, généralement de courtes distances, sont réalisés durant les heures de pointe en grande partie en transports en commun (ce motif représente près d'un quart de la part modale des bus et un septième de celle des trains) (BUREAU FÉDÉRAL DU PLAN, 2019).

Les étudiants du supérieur doivent se déplacer, essentiellement durant les heures de pointe, sur de plus longues distances en raison de la géographie des lieux d'enseignement. Plus de la moitié des pkm sont réalisés en train et un tiers en voiture (BUREAU FÉDÉRAL DU PLAN, 2019).

2.4. L'influence de l'âge

La répartition modale évolue peu : modes actifs et transports en commun chez les jeunes, voiture pour tous

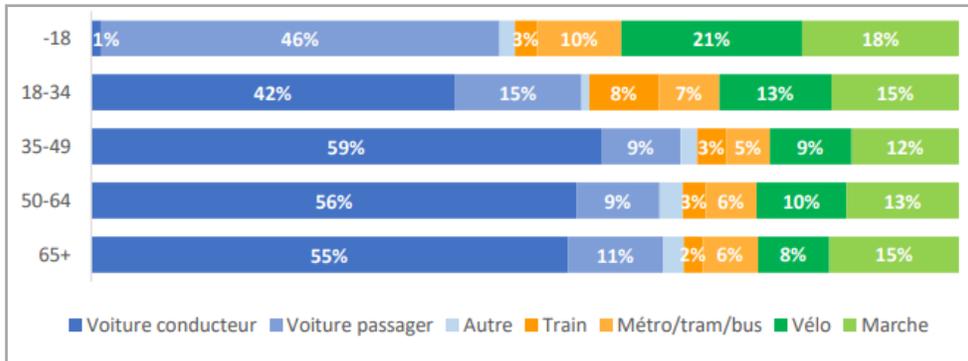


Fig. 15 :
Répartition modale, selon l'âge (Base : 25.168 déplacements).
Source : Enquête MONITOR 2017*.

« L'utilisation des modes actifs (marche et vélo) est la plus importante chez les répondants les plus jeunes, en dessous de 18 ans. Même si, le mode le plus utilisé, pour cette catégorie d'âge, est la voiture en tant que passager.

Les 18-34 ans recourent encore de manière non négligeable aux modes actifs, ainsi qu'aux transports en commun.

La voiture en tant que conducteur devient le mode de transport majoritaire à partir de 35 ans, âge à partir duquel la répartition modale se stabilise.

Ce profil de répartition modale selon l'âge s'observait déjà lors des enquêtes Mobel et Beldam, on ne peut donc conclure qu'il s'agit ici d'une modification des habitudes de mobilité dans le chef des plus jeunes générations » (Enquête MONITOR, 2017*).

Mais les jeunes semblent moins intéressés par la voiture que par le passé

Selon l'enquête MONITOR, le taux de possession d'un permis de conduire dans la tranche d'âge 18-34 ans reste important en 2017* (80% des femmes et 87 % des hommes interrogés dans cette tranche d'âges). Néanmoins, « les générations Y (fin de la vingtaine et trentaine) et Z (les jeunes de 15 à 25 ans) s'intéressent beaucoup moins à la voiture » (KONINGS, 2020). Le nombre de permis de conduire B (Statistiques du SPF Mobilité et Transports) délivrés en Belgique est en diminution, et cela se marque particulièrement ces dernières années.

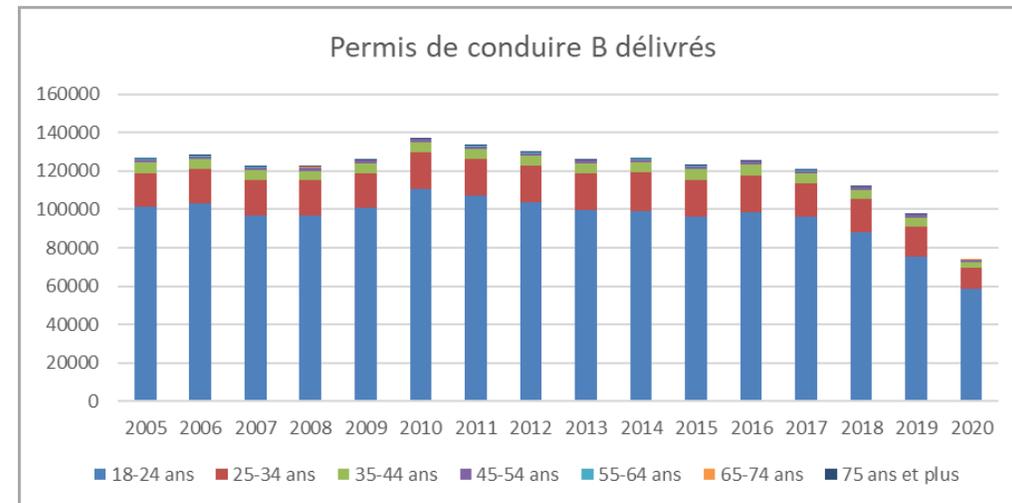


Fig. 16 :
Evolution du nombre de permis de conduire B délivrés.
Source des données : SPF Mobilité et Transports, 2021.
Graphique : CPDT, 2021

2.5. Multimodalité

La multimodalité concerne surtout le train

L'enquête MONITOR révèle que l'usage de plusieurs modes de transport au cours d'un même trajet implique le train dans 78% des cas. La multimodalité se pratique donc majoritairement sur des déplacements entrants/sortants des villes. La figure 17 ci-dessous indique les combinaisons de mode de transport généralement observées pour un déplacement.

La place du vélo dans la multimodalité

De 14 à 28% des trajets effectués à vélo concernent un usage combiné vélo / transport collectif selon les régions (ENQUETE MICROMOBILITE, 2019). Il s'agit d'un pourcentage qui pourrait être amené à évoluer dans les prochaines années, étant donné l'attrait croissant pour ce mode de transport et la proximité entre le domicile et la gare : en Wallonie, plus de 60% de la population pouvait rejoindre une gare en 15 minutes à vélo en 2017 (IWEPS, 2020).

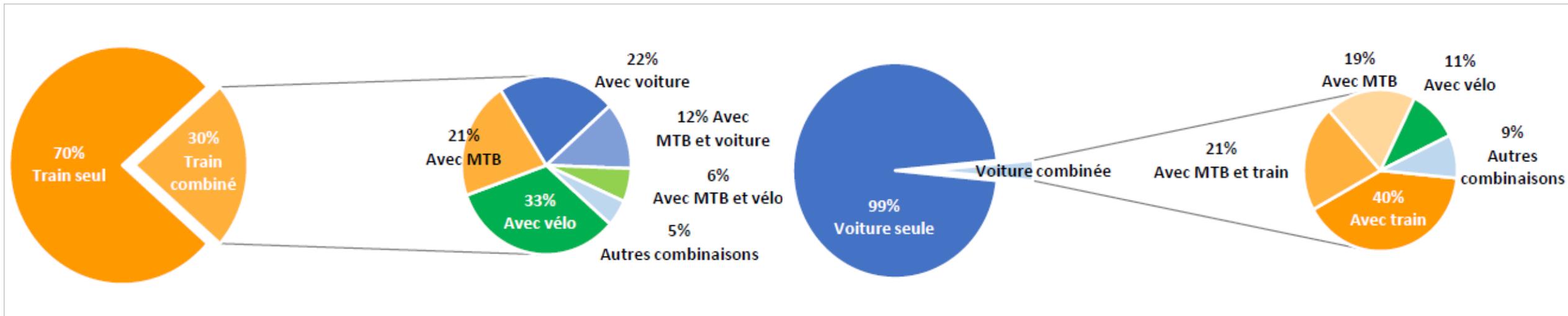


Fig. 17 : Combinaison de modes de transports (hors marche)
Source : SPF Mobilité et Transports – Monitor (2019) ; graphique n°31

2.6. Micro-mobilité et mobilité partagée

	Belgique	Flandre	Wallonie	Bruxelles
Vélo	41,2%	55,5%	20,3%	25,2%
Vélo électrique 25 km/h	15,6%	22,4%	6,8%	4,8%
Vélo partagé (Villo, Uber, ...)	2,3%	2,2%	1,1%	6,1%
Trottinette électrique	1,6%	1,0%	2,0%	3,7%
Trottinette	1,4%	0,7%	2,6%	1,4%
Trottinette électrique partagée	1,0%	0,4%	1,1%	4,0%
Vélo électrique 25 km/h partagé	0,8%	0,5%	1,2%	1,5%
Vélo électrique 45 km/h	0,8%	1,3%	0,0%	0,8%
Vélo cargo	0,5%	0,5%	0,6%	0,0%
Mono-roue	0,1%	0,1%	0,2%	0,0%
Aucun de ces modes	46,3%	28,9%	72,1%	64,3%

Fig. 18 : Taux d'utilisation des modes micromobilité

Source : enquête Micromobilité du SPF Mobilité et Transports, 2019 ; p.6

La mobilité partagée, une alternative prometteuse

Deux systèmes principaux de mobilité partagée co-existent : le partage de vélos, scooters, voitures, trottinettes par réservation ou en libre-service mais dont les emplacements de stationnement sont fixes, et, plus récemment, le *free floating*, fortement lié au développement des applications numériques et aux MaaS, permettant de prendre / laisser un véhicule ou un engin de déplacement dans un espace restreint (limites d'une ville par exemple).

Comme pour la micro-mobilité, la mobilité partagée a entre autres l'avantage de pouvoir se combiner à d'autres modes de transport pour réaliser une partie d'un parcours. Elle permettrait même un report modal d'une partie des usagers de la voiture sous certaines conditions (CERRE, 2019).

La micro-mobilité gagne du terrain

Peu présente dans les statistiques, peu utilisée par la population (Fig. 18) peu importante dans les parts modales, la micro-mobilité, principalement présente en milieu urbain, gagne cependant du terrain d'année en année. Trottinettes, vélos pliables, mono-roues et autres *engins de déplacements* sont ainsi mobilisés pour réaliser les premiers/derniers kilomètres d'un déplacement en combinaison avec d'autres moyens de transport ou pour effectuer l'entièreté d'un trajet de quelques kilomètres (IBSR, 2017). Les usagers leur reconnaissent une facilité de parking et d'évitement des files mais également des désavantages, comme "*le sentiment d'insécurité lié au trafic automobile, l'absence d'infrastructure adéquate [...]*" (enquête Micromobilité du SPF Mobilité et Transports, p.5).

La moitié des personnes se déplaçant entre leur domicile et leur lieu de travail / école de cette façon utilisaient auparavant une voiture : ce transfert modal au profit de la micro-mobilité s'observe aussi au détriment des transports en communs (à Bruxelles), de la marche (en Wallonie), du vélo sans assistance électrique (en Flandre) (ENQUÊTE MICROMOBILITÉ, 2019).

2.7. Evolution attendue à l'horizon 2040

Les projections de parts modales du transport à l'horizon 2040 en Belgique effectuées par le Bureau fédéral du plan (2019) sont légèrement plus favorables aux transports collectifs urbains et aux modes actifs au détriment des bus et du co-voiturage dont les pkm progresseront moins vite dans les 20 prochaines années. Cette évolution est le reflet de trois éléments :

- le contexte démographique attendu : bien que le rythme de croissance sera moindre que par le passé, la croissance sera proportionnellement plus importante dans les centres urbains et zones fortement urbanisées, donnant ainsi lieu à un usage plus important des modes de déplacement inhérents à ces espaces ;
- une congestion routière impactant les voitures, motos et bus, que ne connaissent en revanche pas les transports en site propre ni les modes actifs, augmentant l'attrait de ces derniers ;
- 20% de déplacements supplémentaires pour des motifs "autres" qui représentent 60% des pkm parcourus en 2015, et pour lesquels les transports actifs, urbains et le co-voiturage sont plus souvent sollicités (Bureau fédéral du plan, 2019).

Si l'évolution attendue à l'horizon 2040 en termes de parts modales est légèrement favorable aux alternatives à la voiture, en revanche le nombre absolu de passagers-kilomètres continuera à augmenter, avec des valeurs toujours bien supérieures pour la voiture (Figure 19 ci-contre).

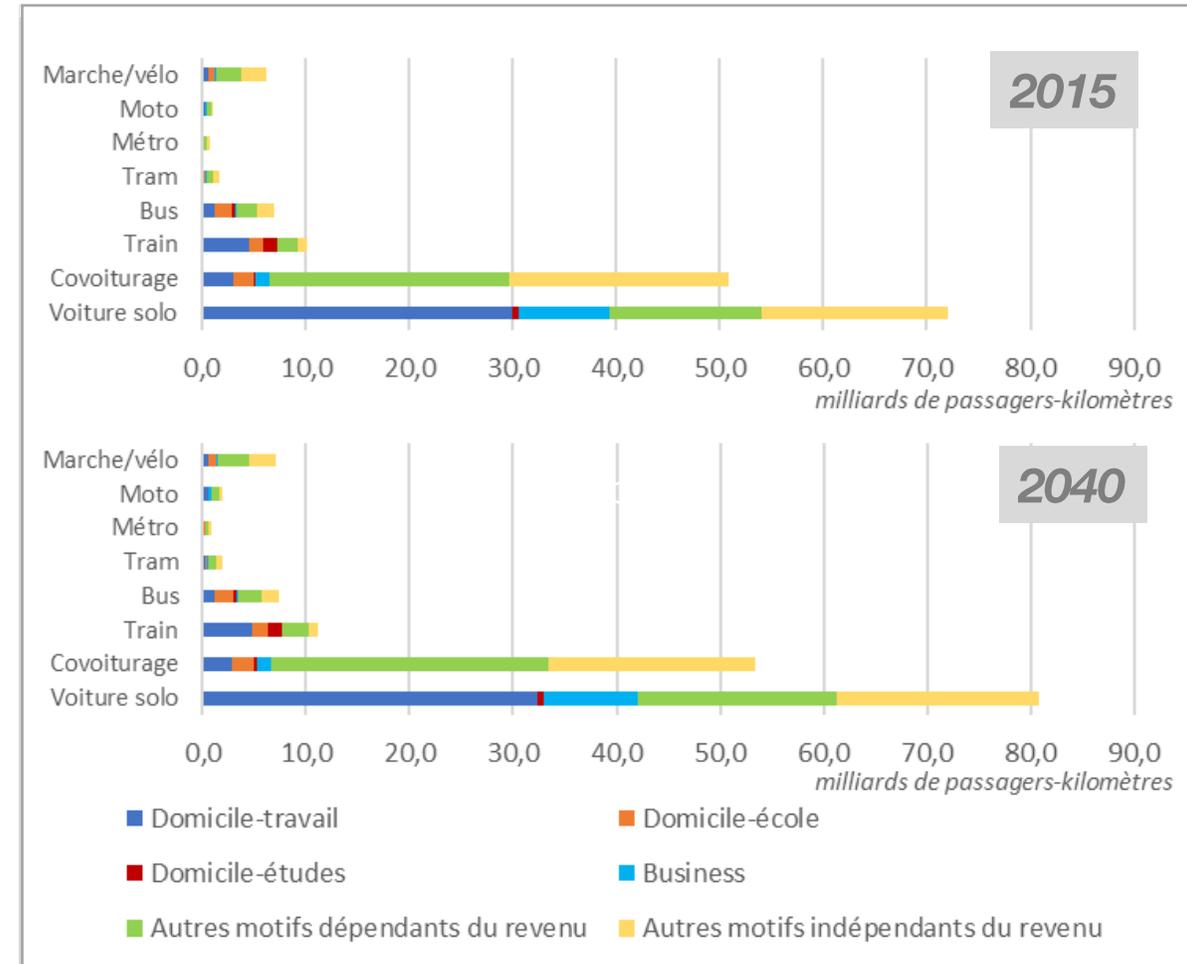


Fig. 19 : Motifs et modes de transports (milliards de pkm)

Source des données : Bureau Fédéral du Plan (2019)

Graphique : CPDT 2021

3. Transport et territoire

3.1. Mise en contexte

3.2. Degré d'urbanisation et mode de transport

3.3. Territoire et réseaux de transport

3.4. Proximité souhaitée aux transports

3.1. Mise en contexte

« [...] La mobilité et la vie quotidienne des individus sont prédéterminés par un **large éventail de contraintes** : la localisation du domicile, du lieu de travail et des différents services ; la disponibilité de moyens de transport ; la limitation du pouvoir d'achat, voire la difficulté d'assurer un revenu ; l'insertion dans différents contextes ; etc. sont autant de facteurs dont l'individu doit tenir compte – parfois contre son gré – dans l'accomplissement de son programme d'activités » (FLAMM, 2004).

La localisation du lieu de résidence et des principales activités des individus influencent les besoins en déplacements. Cependant, FLAMM (2004) met en évidence que les **questions de mobilité n'apparaissent pas comme les principaux critères de décision des individus dans le choix de leurs lieux de résidence et d'activités**. Les aspects socio-économiques et socio-culturels jouent un rôle important.

3.2. Degré d'urbanisation et mode de transport

Les **densités de population, d'emplois et de services** sont des variables aussi importantes que la qualité de desserte en transports en commun pour expliquer la fréquentation de ces derniers. Assez classiquement, la part d'usage du véhicule privé évolue à l'inverse du degré d'urbanisation.

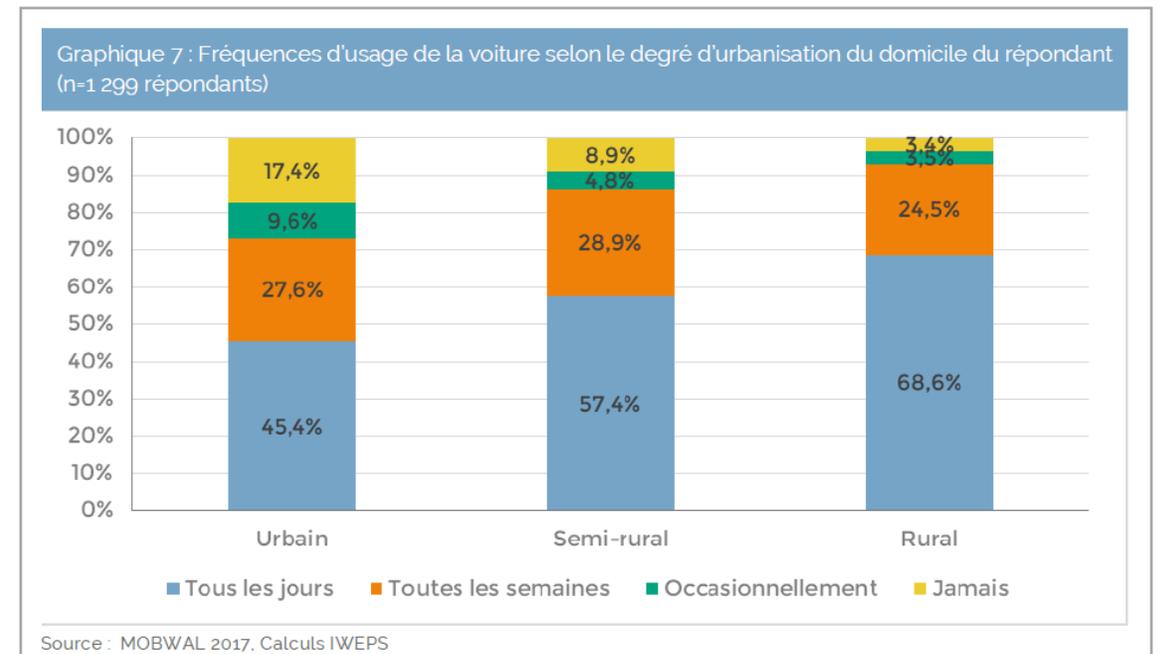


Fig. 20 : Fréquence d'usage de la voiture selon le degré d'urbanisation.
Source: MOBWAL (2017)

3.3. Territoire et réseaux de transports en commun

- Le moindre usage des transports en commun, en général en-dehors des agglomérations, semble s'expliquer par la **complexité, la longueur des trajets et la moindre desserte** (MOBWAL, 2017).
- L'intérêt des transports en commun **chute très rapidement avec le nombre de correspondances** à prendre, notamment en raison d'une fiabilité imparfaite (retards, suppressions...).
- Le train est utilisé de manière relativement invariable selon que le point de départ soit un milieu urbain, semi-rural ou rural (pour autant que ces espaces soient desservis) (MOBWAL, 2017).
- Le train est surtout intéressant lorsque **la distance à parcourir dépasse 30 km**. Pour les distances inférieures, seule une grande fréquence de desserte de type L/S peut rendre le train intéressant.
- L'accessibilité aux communes rayonnant largement autour d'elles-mêmes est inégale et imparfaitement fonction de la distance à ces dernières. La Hesbaye, le sud de l'Entre-Sambre-et-Meuse, le centre nord de l'Ardenne et l'Ardenne namuroise présentent des temps de parcours rédhibitoires vers ces polarités.
- Même dans les zones mieux desservies et sauf rares exceptions ferroviaires (principalement vers Bruxelles), **les temps de parcours en transport en commun sont peu concurrentiels par rapport à la route** (CPDT, 2018b).

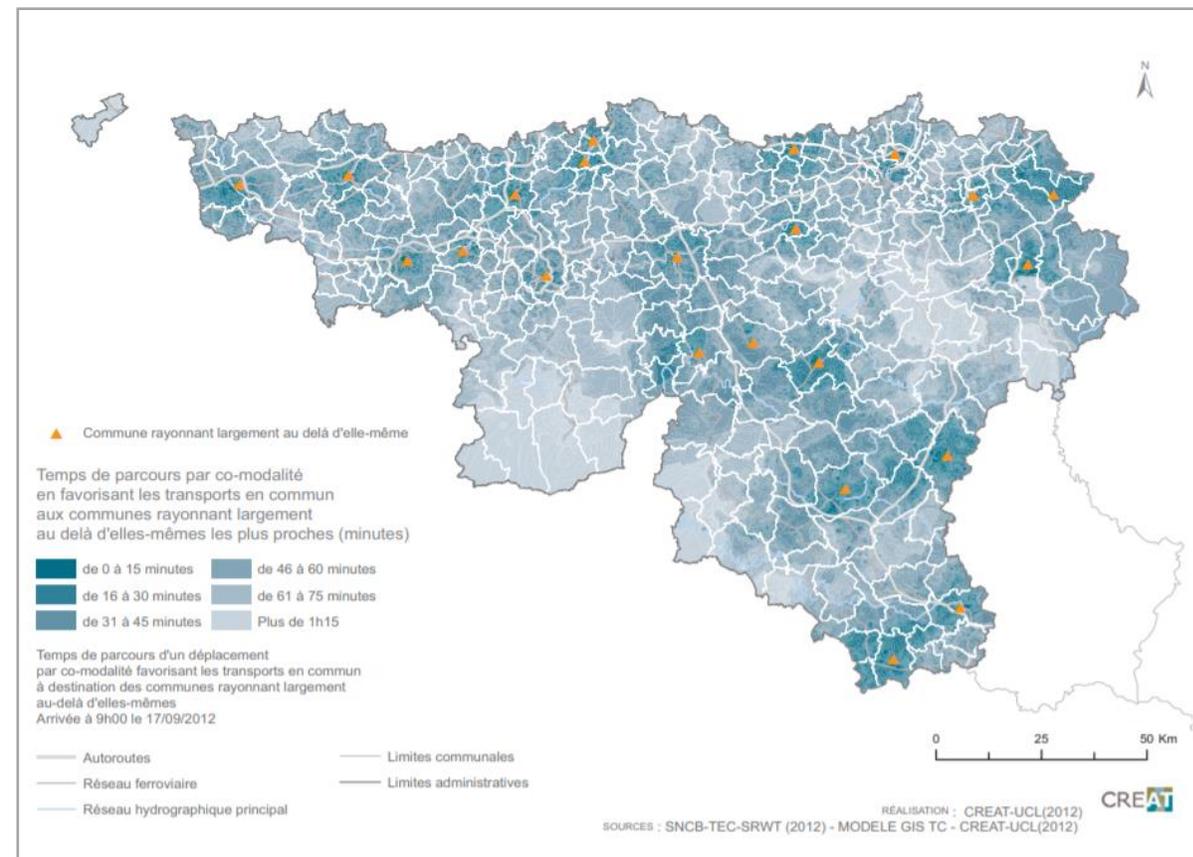


Fig. 21 : Accessibilité en transport en commun aux communes rayonnant largement au-delà d'elles-mêmes. Source : CPDT, 2014.

- Le train est ainsi surtout utilisé pour des **mouvements entre la ville et sa (grande) périphérie ou entre villes**.
- Il est par contre peu utilisé pour des déplacements internes à une agglomération, où il est concurrencé par d'autres modes de transport dont le maillage est plus efficient.
- Le bus est ainsi, en termes de parts modales, surtout utilisé en milieu urbain.
- Certaines **progressions démographiques soutenues se font dans les « déserts ferroviaires »** (Hesbaye, est de l'Ardenne) où la desserte TEC permet rarement des déplacements rapides vers les pôles d'emplois.
- Le développement du réseau de lignes express a apporté un début de réponse en proposant des axes rapides complémentaires au train (sous réserve d'absence de saturation routière, notamment aux heures de pointe).
- Toutefois, il répond encore imparfaitement aux demandes de transport vers les grands pôles d'emplois hors Wallonie (Bruxelles et Grand-Duché de Luxembourg), or une bonne part (par ailleurs en augmentation) de la croissance démographique est composée de salariés (et indépendants) travaillant dans ces polarités.

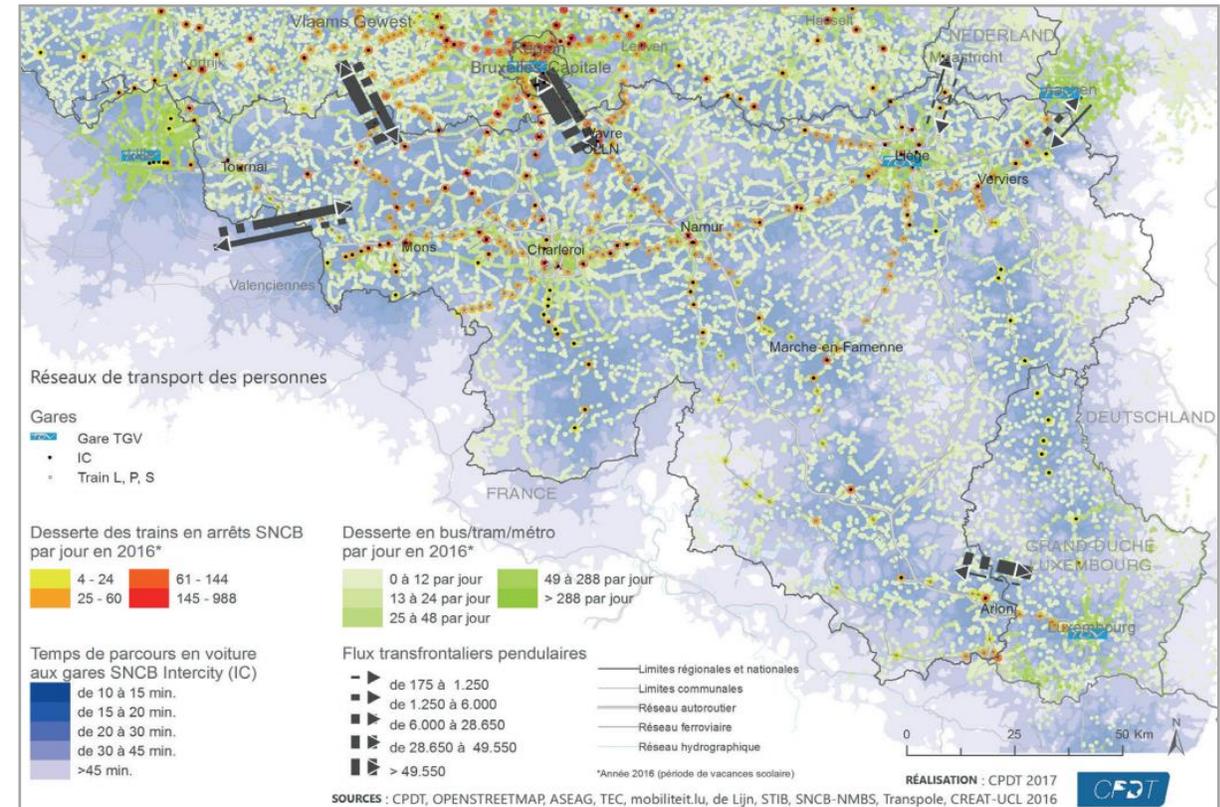


Fig. 22 : Accessibilité en transport en commun en Wallonie.

Source : CPDT, 2018b.

La part de logements produits à plus de trois kilomètres des gares n'a cessé de croître ces dernières décennies

- Il reste pour autant un certain potentiel foncier dans les zones d'habitat du Plan de Secteur à proximité des gares.
- Les quartiers de gare ont cependant souffert pendant longtemps d'un manque d'attrait et d'intérêt, bien que ce constat soit à nuancer depuis quelques années (CPDT, 2018).
- La fréquentation des gares L suburbaines (en périphérie des grandes villes wallonnes) est en déclin ou stagne depuis des années, sauf exceptions dans quelques arrêts où la desserte a été renforcée (mise en place du REL et du REC).
- **22 gares wallonnes concentrent 80 % des montées d'abonnés** (CPDT, 2018).
- Si les déplacements vers la métropole bruxelloise se font pour grande partie en train, les déplacements domicile-travail en train vers les grandes villes wallonnes sont en stagnation, voire en diminution, à la suite du **départ (souvent vers la périphérie) ou de la cessation d'activités pourvoyeuses d'emplois dans les quartiers de gare.**
- **7,2 %** des répondants à l'enquête MOBWAL habitant à moins d'un kilomètre d'un arrêt de train prennent le train tous les jours. La proportion monte à **44,3 %** pour un usage occasionnel.
- **9,6 %** des personnes habitant à moins d'un kilomètre d'un arrêt TEC utilisent le bus tous les jours. Si l'arrêt se trouve entre 1 et 5 km, cette proportion tombe à **4,3 %**. Au-delà de cinq kilomètres, elle n'évolue plus et reste faible (**3,9 %**).

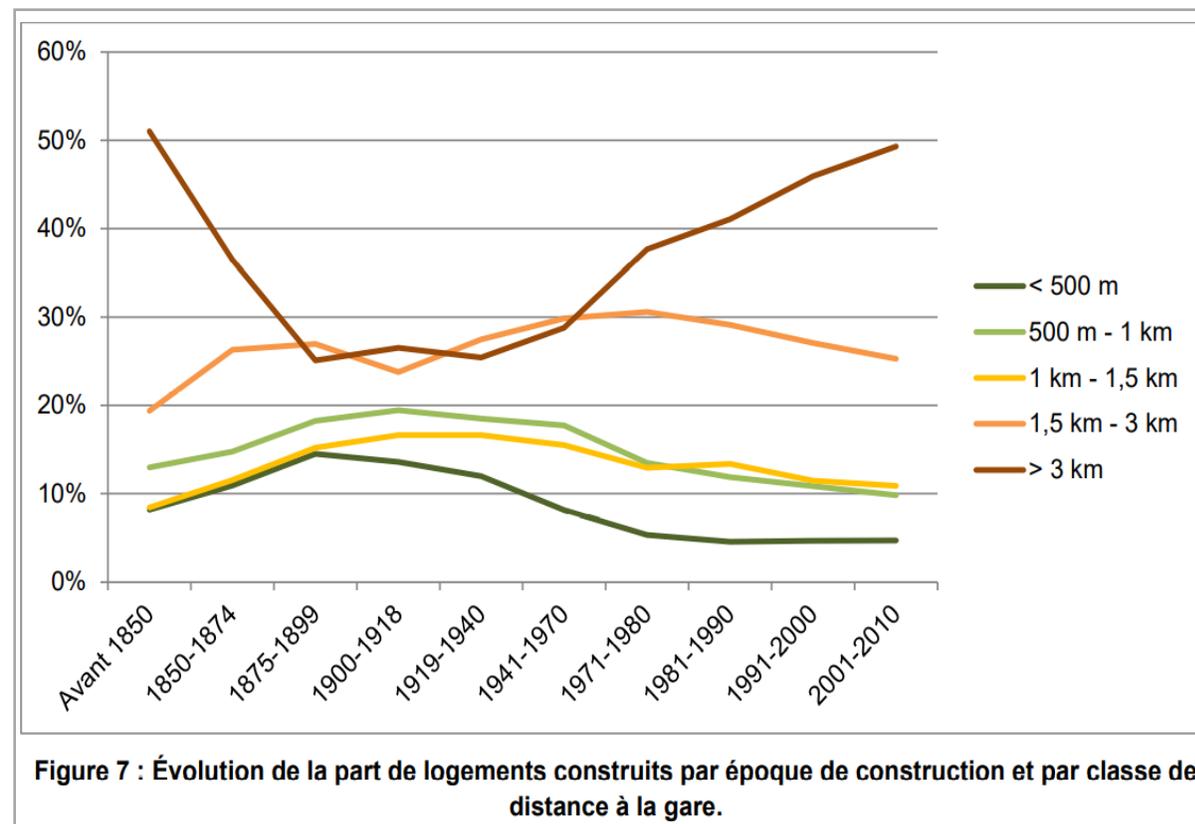


Fig. 23 : Urbanisation en fonction de la distance aux gares.

Source : CPDT, 2018.

Plusieurs contraintes liées à l'infrastructure routière peuvent être observées :

- La saturation ponctuelle des axes routiers wallons et des pôles voisins (ex : vers Bruxelles, Anvers et GD Luxembourg) ;
- Le réseau à grand gabarit autoroutier présente plusieurs goulots d'étranglement qui réduisent le niveau de service : sur l'E19 au niveau de Nivelles, sur l'E42 au niveau de Mons et sur le contournement de Liège ;
- Les **infrastructures wallonnes de transport sont vieillissantes** et nécessitent un coût d'entretien important (CPDT, 2018b).

3.4. Proximité souhaitée aux transports (MOBWAL, 2017)

- Près d'un répondant sur deux souhaiterait avoir un arrêt TEC à moins d'un kilomètre de chez lui.
- **Seulement 20 % des répondants souhaitent avoir une gare à moins d'un kilomètre de chez eux. Cette proportion monte à 50 % si la gare est localisée entre un et cinq kilomètres.** Ce constat pourrait refléter l'image plutôt négative dégagée par les quartiers de gare (peu mis en valeur, nuisances sonores, problèmes de stationnement...).
- Les gares L captent une grande partie de leurs utilisateurs dans un rayon d'un kilomètre autour d'elles, là où les gares IC ont une aire de chalandise plus large (compte tenu des plus grandes distances parcourues avec ce type de train).
- **9,5 % des répondants souhaitent avoir une autoroute à moins d'un kilomètre de chez eux contre 49,6 % si elle est située entre un et cinq kilomètres.**

4. Pistes d'infléchissement

4.1. Enjeux liés à la mobilité

4.2. Politiques menées en Wallonie

4.3. Concepts

4.1. Enjeux liés à la mobilité

L'analyse contextuelle du SDT signale que « *la croissance de la demande en mobilité, la complexification des chaînes de déplacement, les pressions environnementales ainsi que les coûts induits liés aux systèmes actuels de transport nécessitent :*

- *La définition et la spécification de stratégies de mobilité et d'organisation spatiale adaptées aux types, aux rythmes et à l'intensité de flux en lien avec les spécificités territoriales (métropolitain – ville moyenne et territoires ruraux), en se basant sur une connaissance précise de la mobilité des Wallons ;*
- *L'articulation des politiques et la concertation des acteurs de la mobilité et de l'aménagement du territoire et ce, aux différents niveaux de gouvernance et à chaque échelle territoriale ;*
- *D'optimiser l'utilisation des infrastructures de transport (limiter l'autosolisme, etc.) et de favoriser la mutualisation des déplacements en favorisant des systèmes de mobilité basés sur l'usage et non plus sur la propriété individuelle ».*

Elle signale également que « *la croissance de la demande en mobilité, la multiplication des motifs de déplacement, en lien avec la complexification des chaînes de mobilité, aura pour conséquence un besoin accru de flexibilité et d'adaptabilité des systèmes de transport au regard de l'organisation territoriale et des nouveaux modes et rythmes de vie* » et que « *pour accroître l'efficacité des transports (flexibilité, adaptabilité) et limiter les pressions environnementales ainsi que les coûts induits, il faudra :*

- *Favoriser l'alternance (pluri-modalité) et l'enchaînement des modes (co-modalité) pour les déplacements quotidiens tout en réduisant les pénalités dues aux ruptures de charges ;*
- *Entretien et compléter l'infrastructure existante au regard des stratégies définies par le Gouvernement (DPR, plan air-climat, plan Wallonie-cyclable, SDT, etc.) ;*
- *Raisonner en termes de gestion des réseaux et de niveau de services de manière à répondre aux principes d'interopérabilité, d'accessibilité, d'attraction, de sécurité et de confort ;*
- *Simplifier la lisibilité des services de mobilité à destination des usagers à l'aide d'un marketing adapté »*

L'irruption de la crise sanitaire et la méfiance qu'elle suscite vis-à-vis des transports en commun ne fait que renforcer les constats évoqués ci-dessus.

Organiser le territoire pour moins se déplacer (Pineau, 2019)

- En repensant le territoire en termes de mixité fonctionnelle
- Repenser les centralités urbaines et villageoises
- Recréer des fonctions de proximité
- Développer les infrastructures pour les modes doux
- Se servir des opportunités offertes par le numérique
- Développer le télétravail...

4.2. Politiques menées en Wallonie

Schéma de Développement Territorial (entrée en vigueur à définir)

- Vise notamment à **limiter la construction de nouvelles infrastructures routières** et à **réduire les besoins de mobilité par la route**.
- Souhaite connecter les pôles majeurs et les portes d'entrée de la Wallonie aux **réseaux de communication de niveau européen**.
- Vise à soutenir et à organiser la **complémentarité des modes de transport plus durables adaptés aux spécificités territoriales** et au potentiel de demande via notamment
 - le développement d'infrastructures
 - le renforcement des dessertes
 - le déploiement de solutions de mobilité collectives ou partagées
 - le développement de points de connexion intermodaux
 - l'optimisation de la continuité des chaînes de déplacement...

Vision FAST

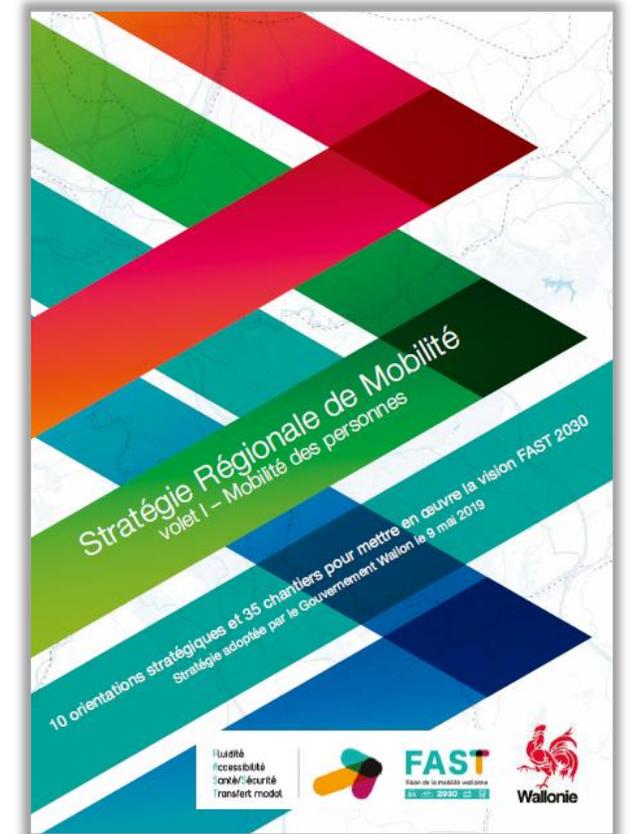
- En 2017, le gouvernement wallon publie sa vision de la mobilité pour 2030 par l'intermédiaire du document **FAST**.
- La volonté est de parvenir à modifier les parts modales constatées, en privilégiant le mode de transport le plus adéquat des points de vue économiques et environnementaux pour se déplacer, tout en prêtant attention à la satisfaction et au confort des utilisateurs (notamment en termes de temps de parcours).
- Pour y parvenir, l'accent est mis sur le développement de la multimodalité, une augmentation du taux d'occupation par voiture, un renforcement et une adaptation de l'offre des transports publics, une amélioration et un accroissement des infrastructures à destination des cyclistes et des piétons.
- En parallèle, la progression du télétravail et d'autres mesures devraient permettre une diminution de la demande de déplacements.

*Fig. 24 : Parts modales actuelles et entrevues pour 2030 selon la vision FAST.
Source : Gouvernement wallon, 2017.*

2017	2030
Marche 3%	Marche 5%
Vélo 1%	Vélo 5%
Bus 4%	Bus 10 %
Train 9 %	Train 15 %
Voiture 83 %	Voiture 60 %
Partage voiture : charge moyenne 1.3	Partage voiture : charge moyenne 1.8

Stratégie Régionale de Mobilité

- La SRM s'inscrit notamment dans la continuité de la vision FAST ;
- Elle s'accompagne de considérations de gouvernance ;
- La stratégie est déclinée au travers de bassins de mobilité ;
- Elle considère le numérique comme un levier de la mobilité ;
- Elle vise à organiser l'accessibilité territoriale par une hiérarchisation des réseaux, aux niveaux régional, national et international ;
- Elle vise l'optimisation des chaînes de déplacement au travers du développement de mobipôles et de mobipoints où divers services peuvent être trouvés (commerces, bornes de recharge pour véhicules électriques, location de services de mobilité...) ;
- Elle vise à encourager, par les aménagements adéquats, le développement des modes doux, la micromobilité et le recours au covoiturage ;
- Elle vise à anticiper l'apparition de nouveaux modes de transport, en ce compris les véhicules autonomes ;
- Elle vise à agir sur la société pour moduler la demande (fin de l'étalement urbain, gestion du temps, tarification intégrée...).



4.3. Concepts

Les pôles d'échanges (ou mobipôle, plateforme d'échanges, nœuds multimodaux...)

- Pour attirer de potentiels utilisateurs habitant à moyenne distance des gares et arrêts, il convient de voir ces derniers(ères) comme **des relais dans une chaîne de déplacement**.
- La **présence de services (mobilité, commerces...)** permet de **simplifier cette chaîne de déplacement** qui nécessiterait autrement un détour sur le parcours domicile – travail/école, bien souvent effectué en voiture...
- Ils permettent aussi une **minimisation du temps perdu**, entre deux correspondances par exemple.

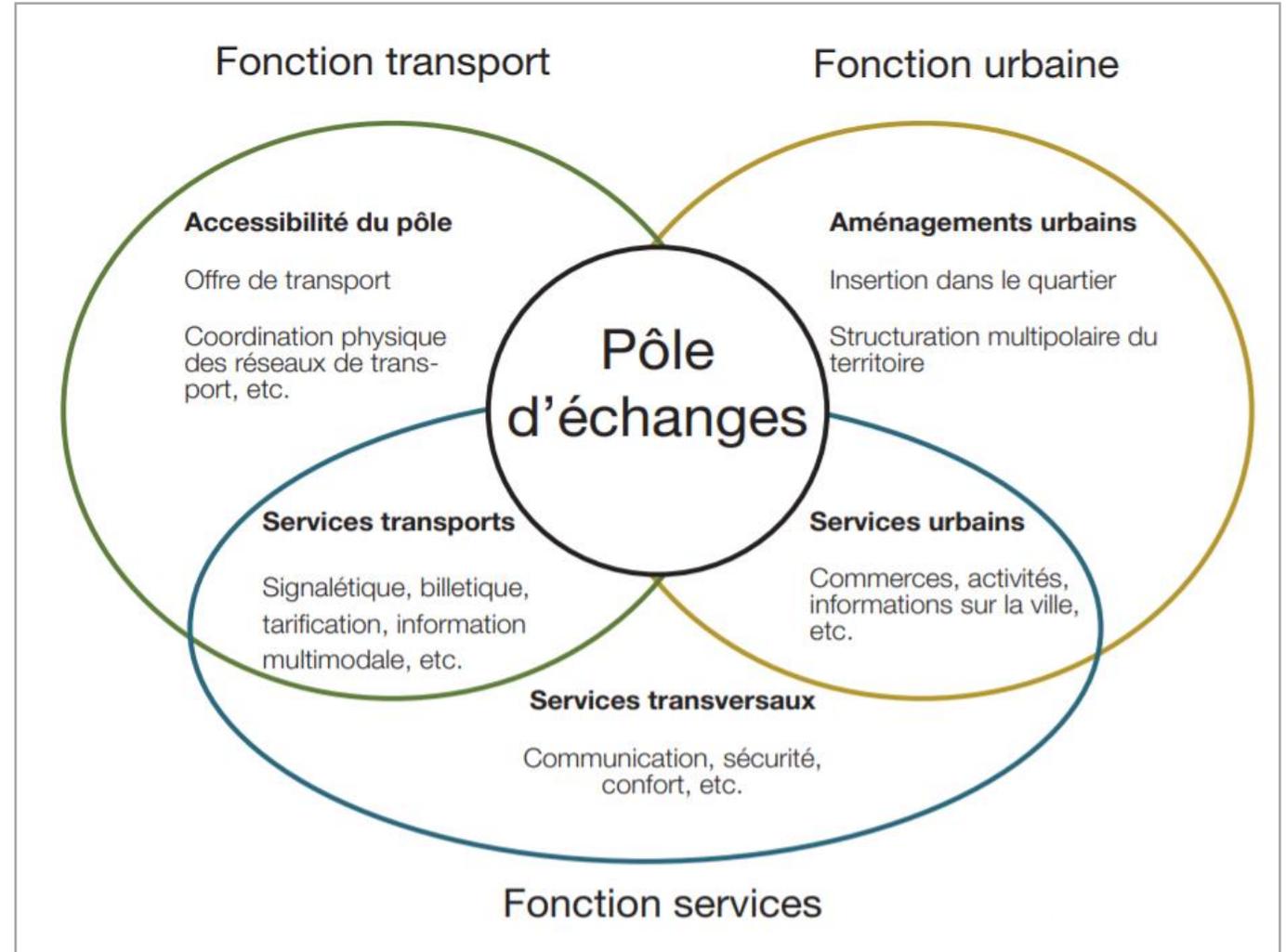


Fig. 25 : Modèle conceptuel d'un pôle d'échange (Richer, 2008 ; repris dans le vade-mecum « Promouvoir l'intermodalité au quotidien (CPDT, 2019b)).

Le Transit Oriented Development (TOD)

- Principe d'aménagement de noyaux urbains (densité, mixité...) autour des pôles de transports collectifs.
- Principe à forte dimension immobilière, visant à rentabiliser les infrastructures de transports collectifs.
- Associé à des mécanismes de récupération des plus-values foncières permettant le financement d'autres opérations similaires (CPDT, 2019).

Le Contrat d'Axe

- Initiative née en France visant à associer les autorités compétentes en matière d'aménagement du territoire et les sociétés de transports.
- Aménagement des quartiers de gare/bus... en échange d'un renforcement de la desserte en transports en commun, voire d'une (ré)ouverture de ligne.
- Le transport collectif se fait en site propre : train, tram, bus à haut niveau de service... (CPDT, 2019).
- Adaptabilité aux contextes, aussi bien urbains, périurbains que ruraux.

Mobility As A Service

- Déclinaison des différentes offres de transport en un *package* de solutions de déplacement, toutes utilisables par un même abonnement transversal.
- Forte dimension numérique : centralisation, applications, informations en temps réel, paiement...

Avoid-Shift-Improve (GIZ, n.d.)

- Réduction de la demande en transport par l'aménagement du territoire et l'augmentation de l'efficacité des systèmes de transport.
- Transfert modal vers les transports les plus durables.
- Optimisation des infrastructures de transport ainsi que des modes de propulsion.

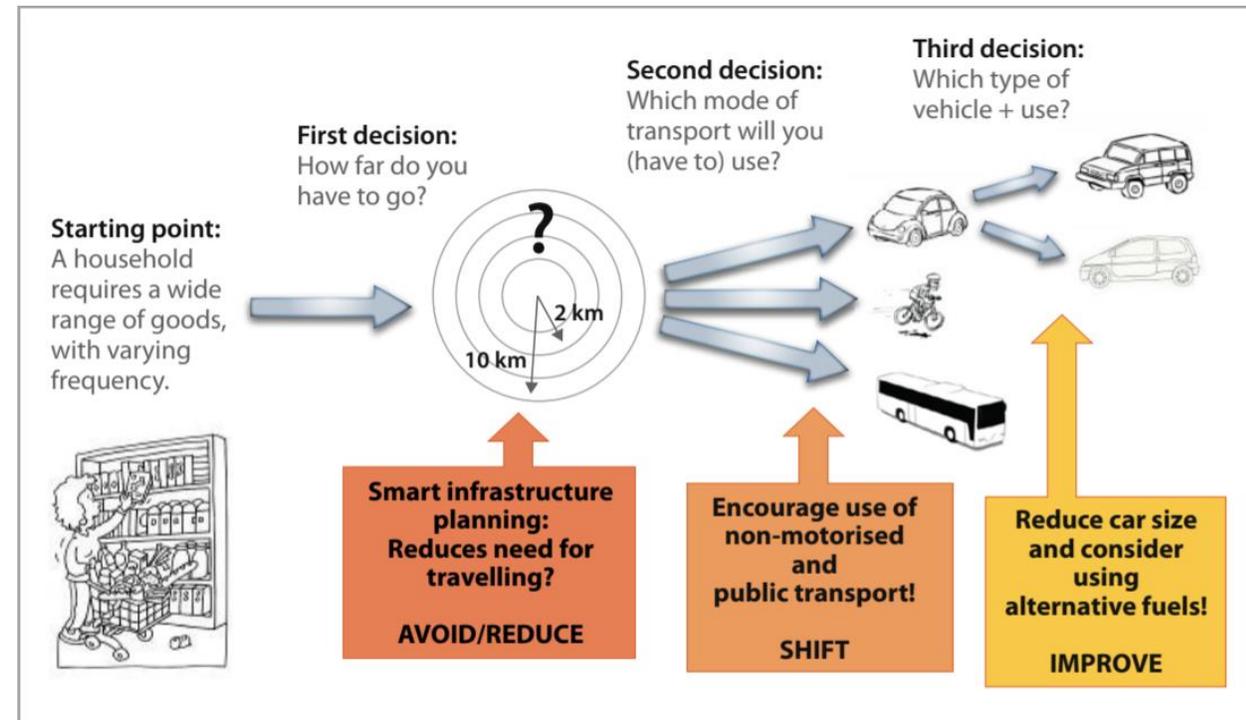


Fig. 26 : Le concept ASI appliqué à l'exemple du déplacement domicile – commerces.

Source: GIZ.



Les effets observés pendant la crise

PARTIE 2

1. Evolution de la politique sanitaire
2. Effets sur la demande en déplacements
3. Effets sur la manière de se déplacer

L'objectif de la Partie 2 est d'identifier les effets de l'épidémie de Covid-19 sur la mobilité pendant la crise sanitaire depuis le premier confinement en mars 2020 jusqu'au printemps 2021.

1. Evolution de la politique sanitaire

Trois enquêtes menées pendant la crise sanitaire ont été utilisées pour identifier les effets sur la mobilité :

- L'enquête Espaces-Mobilités menée du 23 avril au 03 mai 2020 lors du confinement strict en début de pandémie.
- L'enquête BEMOB menée du 05 au 14 juin 2020 lors du premier déconfinement.
- L'enquête BEMOB (2^e édition) menée du 27 novembre au 09 décembre 2020 lors du reconfinement.

Plusieurs articles de presse, interviews d'experts ou pages internet ont également été consultés.

18/03/2020
03/05/2020

Confinement strict
(mobilité et activités restreintes)

Mai 2020
Octobre 2020

Déconfinement progressif
(reprise de certaines activités et de la mobilité)

Novembre 2020
Décembre 2020

Reconfinement
(couvre-feu, fermeture de certaines activités)

23/04/20
03/05/20

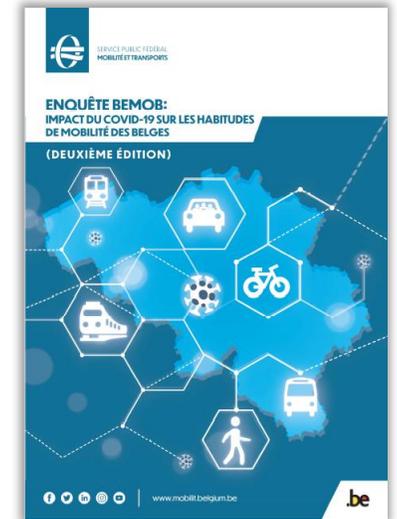
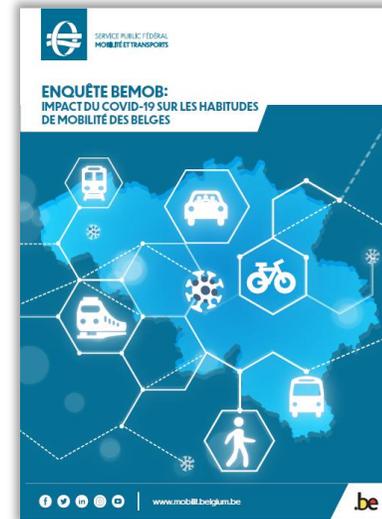
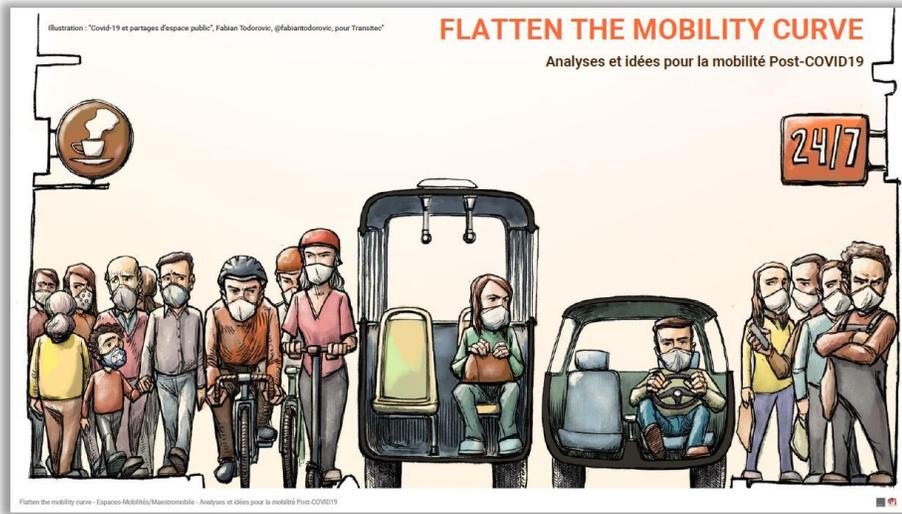
Enquête Maestromobile
Espaces-Mobilités

05/06/20
14/06/20

Enquête BEMOB
SPF Tr. & Mob.

27/11/20
09/12/20

Enquête BEMOB
SPF Tr. & Mob.



2. Effets sur la demande en déplacements

2.1. Le nombre de déplacements

2.2. Les motifs de déplacements

2.3. Les déplacements en jours ouvrables

2.4. Les alternatives aux déplacements

2.1. Le nombre de déplacements

Le nombre de déplacements a nettement diminué pendant la crise sanitaire au printemps 2020.

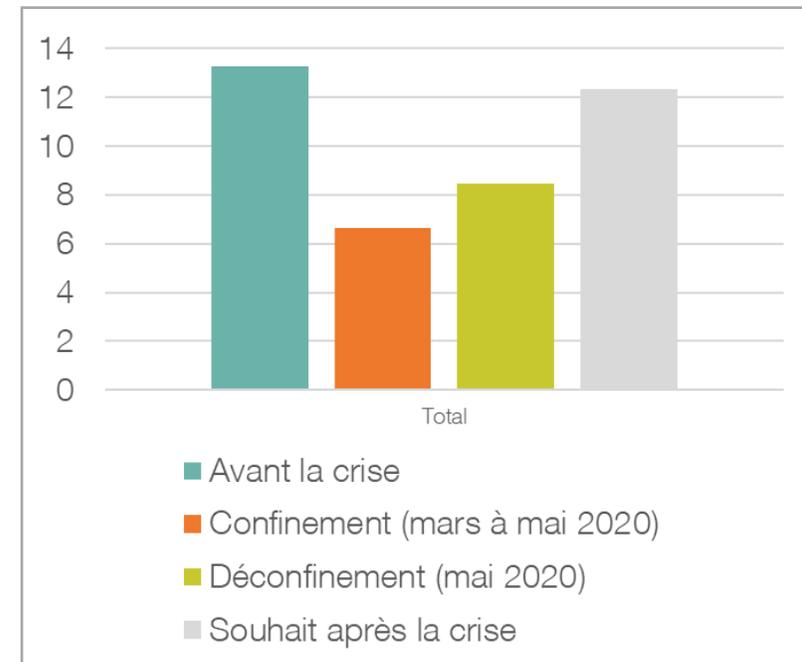


Fig. 27 : Nombre moyen de déplacements par semaine (2000 répondants). Source des données : Enquête BEMOB mai-juin 2020*, Graphique : CPDT 2021.

2.2. Les motifs de déplacements

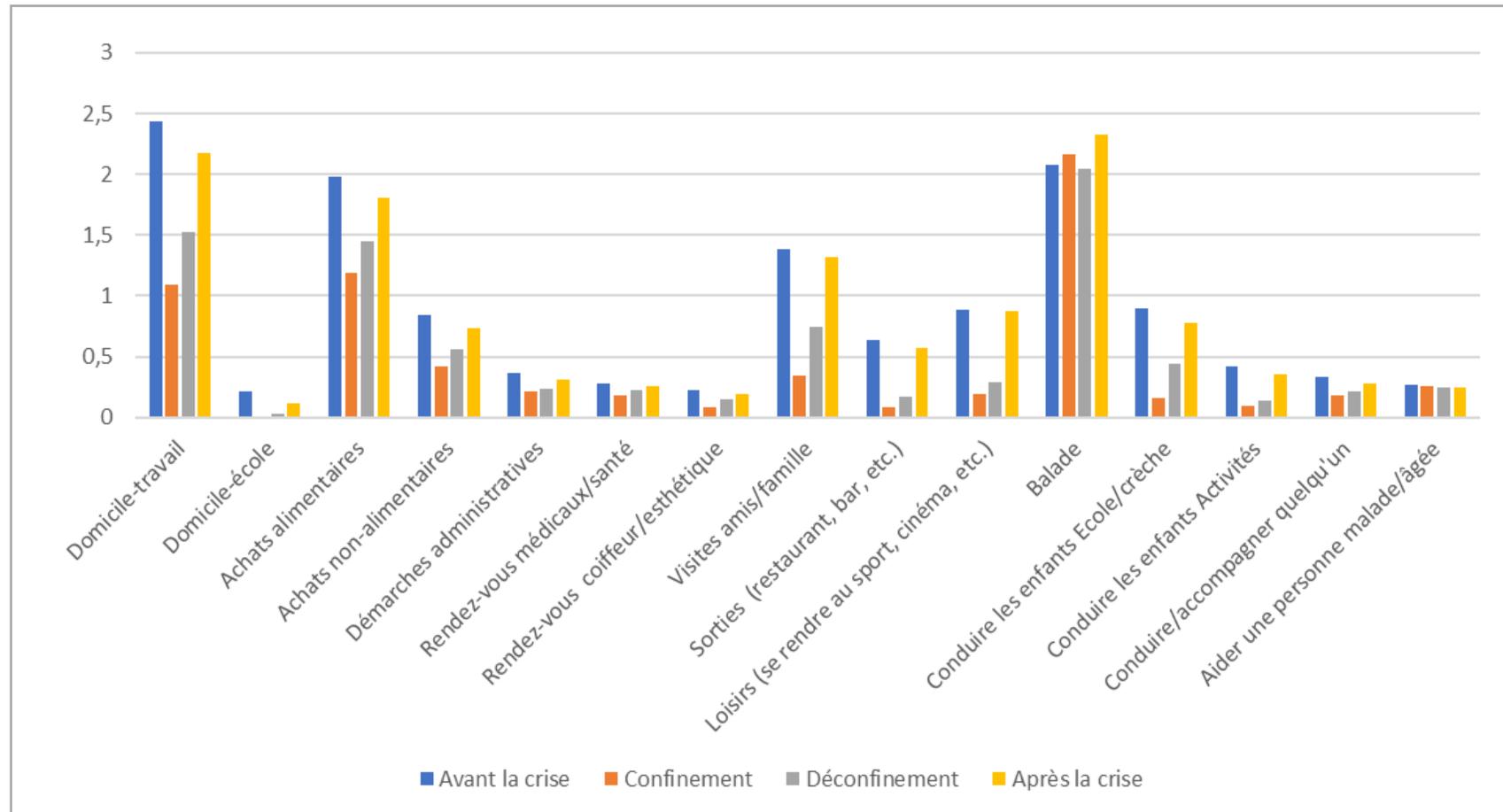


Fig. 28 : Nombre moyen de déplacements par semaine selon les motifs (2000 répondants).
 Source des données : Enquête BEMOB mai-juin 2020*, Graphique : CPDT 2021.

L'impact de la Covid est fort marqué pour les déplacements domicile-travail, les sorties, visites et loisirs, et les achats.

Seuls les déplacements de type balade ont très légèrement augmenté pendant la période de confinement strict.

2.3. Les déplacements en jours ouvrables

Les données de volume du trafic fournies par Tomtom sont interpellantes :

La comparaison du trafic en jour ouvrable entre 2019 et 2020 montre un aplatissement radical de la courbe des déplacements au printemps 2020 pendant le confinement strict.

A l'automne 2020, en période de déconfinement, la courbe des déplacements rejoint clairement celle d'avant-Covid, malgré la forte proportion de télétravail et la fermeture de certaines activités.

La crise sanitaire a eu un impact limité dans le temps sur la congestion du trafic.



Fig. 29 : Article de presse.
Source : La DH, 24/03/2021

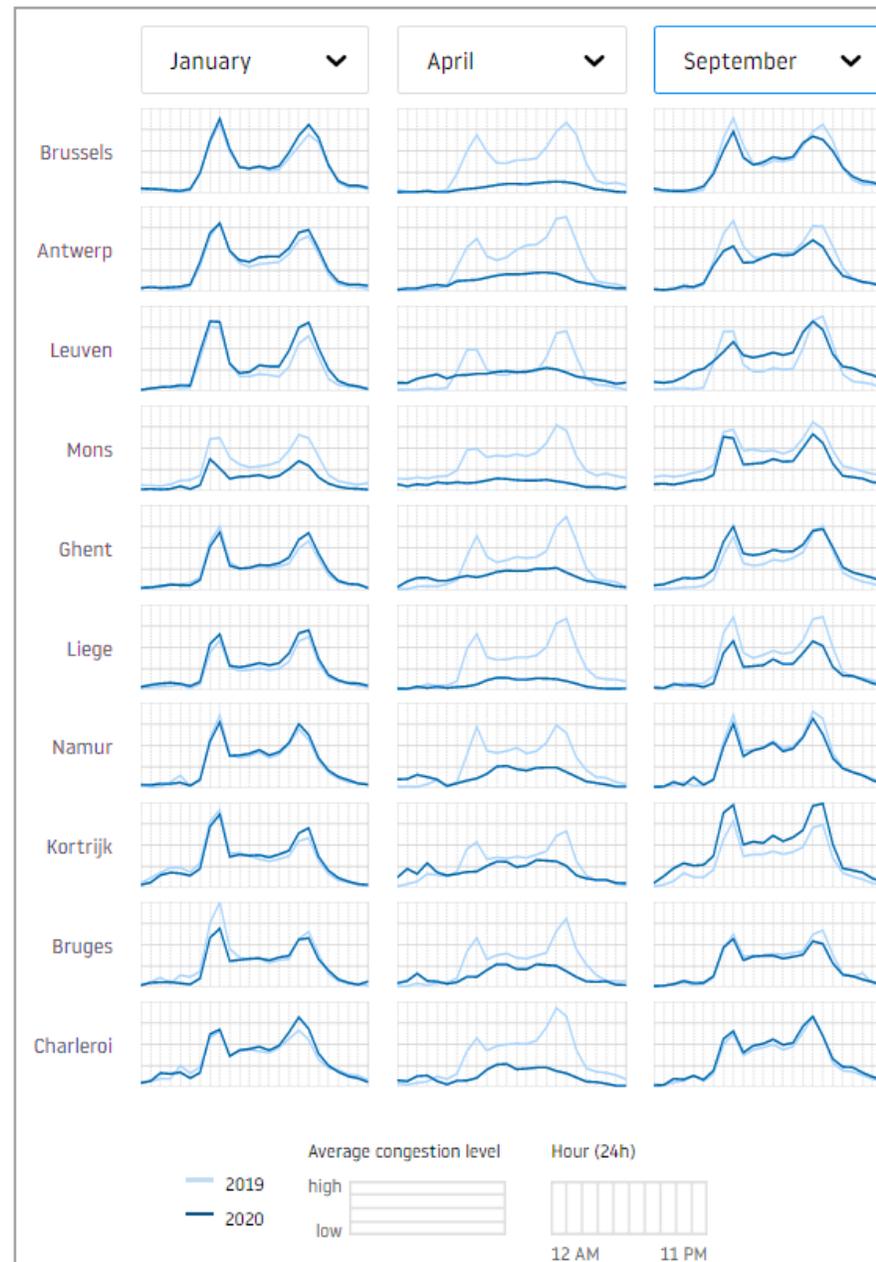


Fig. 30 : Comparaison des données de volume du trafic entre 2019 et 2020 (moyenne mensuelle en jour ouvrable).

Source : https://www.tomtom.com/en_gb/traffic-index/belgium-country-traffic/

2.4. Les alternatives aux déplacements

Travail à distance

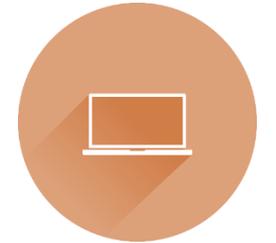
- Le télétravail :

Selon le Bureau Fédéral du Plan (2020), « *la baisse très importante de la demande de transport de personnes au mois d'avril (-60 %) n'est due qu'en faible partie au télétravail. La pratique exceptionnelle du télétravail ne serait ainsi responsable que de 12 % de la baisse de la demande de transport (Laine, 2020)* ».

En septembre 2020, « *38,2% des travailleurs belges télétravaillent au moins un jour par semaine et 6,6% en font de manière sporadique. En raison de la crise du coronavirus le nombre de télétravailleurs a grimpé en flèche* » (télétravailler.be).

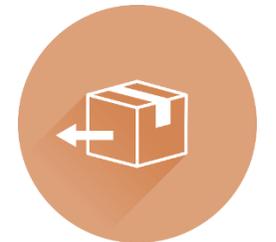
- Les bureaux satellites et le coworking :

Bon nombre d'espaces de travail décentralisés sont restés fermés en raison de l'obligation relative au télétravail quand cela est possible et de la recommandation du gouvernement de limiter ses déplacements.



E-commerce

Selon l'Enquête BEMOB (mai-juin 2020), 36 % des répondants ont indiqué acheter davantage en ligne pendant la crise sanitaire, en raison de la limitation des sorties et la fermeture des magasins.



3. Effets sur la manière de se déplacer

3.1. Les parts modales

Suite aux mesures sanitaires, la demande de transport a évolué durant la période de crise impactant les modes de transport utilisés (BUREAU FÉDÉRAL DU PLAN, 2020b).

Deux enquêtes BEMOB menées auprès de 2000 personnes en juin et en novembre/décembre 2020 permettent de chiffrer les observations mentionnées dans la presse concernant les parts modales des principaux moyens de déplacement (Figure 31).

L'utilisation de la voiture a ré-augmentée pour certains motifs, pendant le confinement et le déconfinement, alors que la tendance pré-crise semblait tendre vers une légère décroissance (voir partie 1).

Les transports collectifs ont pour leur part fortement perdu du terrain, avec une baisse d'environ 50% pendant le premier confinement. Par la suite, leur fréquentation n'a proportionnellement pas retrouvé leur niveau pré-crise.

Les modes actifs (vélos, marche) ont rencontré un grand succès durant les premiers mois de la crise. Ensuite leurs parts modales ont globalement retrouvé un niveau similaire à la situation pré-Covid, notamment parce que les conditions météorologiques étaient moins favorables (BEMOB, 2020)

Parts modales (%) par motif de déplacement à différentes périodes
(1) avant Covid – (2) premier confinement/déconfinement mars-juin 2020 – (3) décembre 2020

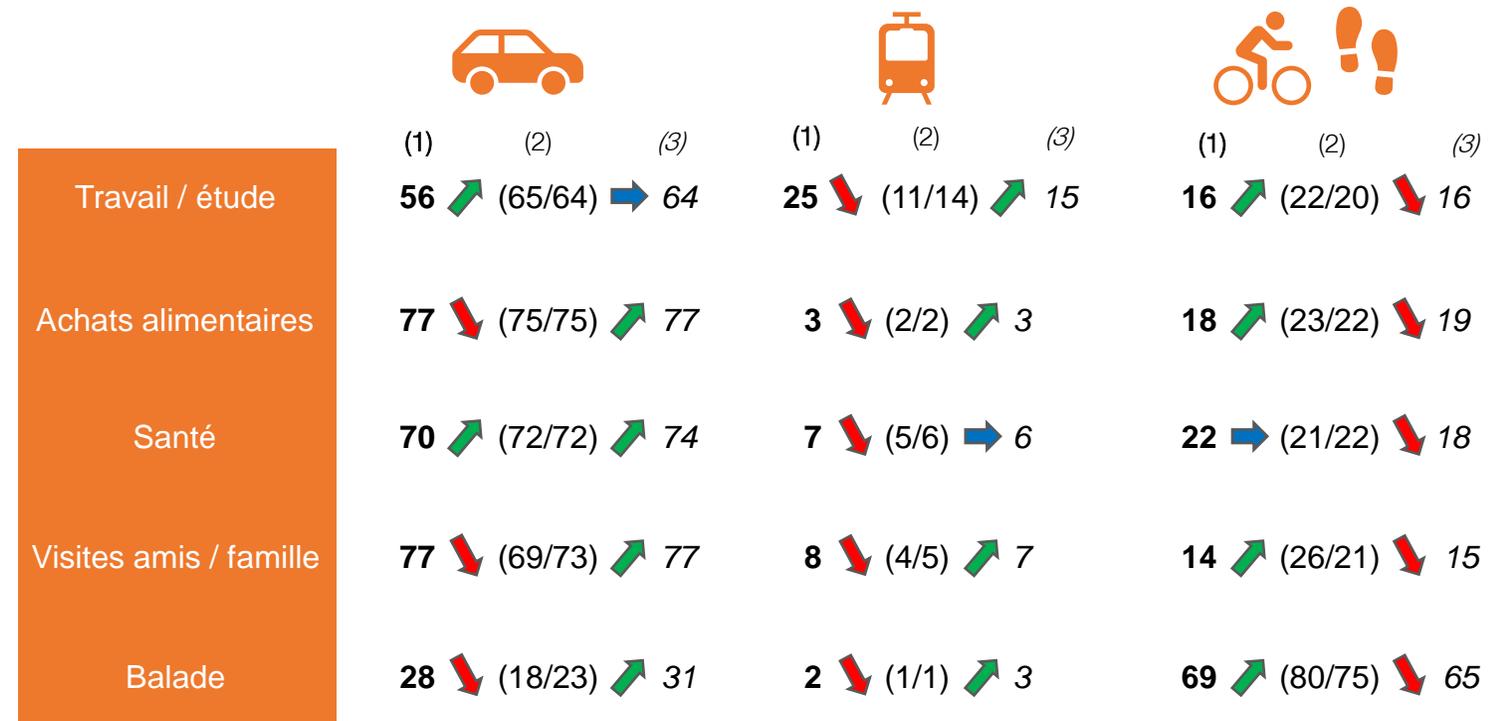


Fig. 31 : Parts modales de la voiture, des transports en commun et des modes actifs par motif de déplacement avant et pendant la crise Covid-19.

Les flèches indiquent l'évolution (positive, négative, stable) de la part modale entre deux périodes successives.

Source des données : Synthèse des résultats d'enquêtes BEMOB réalisées en 2020 | Graphique : CPDT 2021

3.2. Focus sur les transports en commun

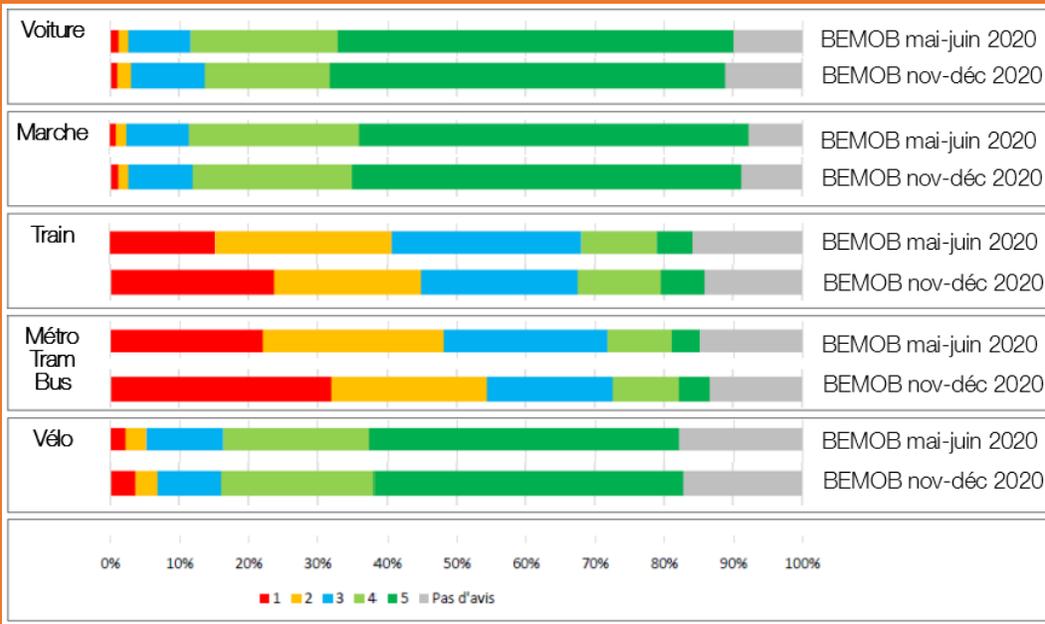


Fig. 32 : Sécurité des modes de transports d'un point de vue sanitaire (1= pas du tout sécurisant à 5= tout à fait sécurisant).
Sources : Enquêtes Bemob mai-juin et nov-déc 2020



Fig. 33 : Campagne pour l'utilisation des transports collectifs. Source : <https://pub.be/fr/la-sncb-la-stib-le-tec-et-de-lijn-sunissent-dans-une-campagne-commune/>

Fig. 34 : Hausse de l'usage de la voiture
Source : La DH, 14/10/2020

L'angoisse du coronavirus pousse les Belges à reprendre leur voiture

Société

BELGA

Publié le 14-10-20 à 07h40 - Mis à jour le 14-10-20 à 11h21

Après des décennies d'amélioration, la pollution de l'air due au trafic routier pourrait augmenter jusqu'à 27% à Bruxelles en raison de l'utilisation accrue de la voiture après le confinement au détriment des transports publics ou d'autres solutions plus propres, alertent mercredi Greenpeace et l'ONG Les Chercheurs d'Air. Dans la capitale, mais aussi à Gand et à Charleroi, il y a davantage de circulation automobile qu'avant l'arrivée du coronavirus.



En mars 2020, l'offre des transports en commun est réduite et adaptée aux déplacements indispensables : télétravail impossible, accès aux hôpitaux... (RTBF, 17/10/2020). Ce service de circonstance et la restriction des déplacements explique en partie la diminution de la part modale de ces modes de transports durant les premiers mois. Par la suite, l'offre des transports en commun est ré-augmentée, voire renforcée dans certains cas, de façon à garantir la sécurité des voyageurs (RTBF, 17/10/2020). Certains parcours réalisés par les autobus du TEC ou de De Lijn pouvaient être ainsi dédoublés (voire plus) temporairement par des autocars privés si la fréquentation le nécessitait (LETEC.BE, 15/11/2020 ; CANAL Z, 23/10/2020).

La crainte sanitaire est la deuxième explication pour comprendre la forte réduction modale enregistrée pendant le premier confinement mais également par la suite quand l'offre a été revue à la hausse. La figure 32 ci-dessus montre que les personnes craignent davantage d'utiliser les trains, bus, trams et métros que les autres modes de transport. Il s'agit de la raison principale des personnes n'utilisant plus, ou moins qu'auparavant, ces transports (Enquêtes BEMOB réalisées en 2020).

Cette crainte a poussé les gestionnaires de transports collectifs à faire des campagnes de promotions pour rassurer et encourager l'usage de ces modes de transports (Figure 33).

Cette désertion au profit de la voiture n'est en outre pas sans conséquence sur la qualité de l'air (Figure 34)



A quoi pourrait ressembler le monde d'après ?

PARTIE 3

1. Les logiques comportementales
2. Les souhaits en matière de déplacements
3. Les évolutions pressenties

L'objectif de la Partie 3 est d'esquisser les enjeux et tendances auxquels pourrait être confrontée la mobilité de demain.

Pour ce faire, les logiques comportementales et les intentions de déplacements pour l'après-Covid sont passées en revue.

Les évolutions pressenties sont analysées au regard des tendances observées avant-Covid et de points de vue d'experts.

Cette partie sera complétée par un séminaire réunissant des femmes et hommes d'expérience sur leur vision de la mobilité de demain.

1. Les logiques comportementales

L'importance du poids des habitudes face aux enjeux environnementaux

Les logiques comportementales sont plus complexes qu'un simple choix rationnel en termes de temps de déplacement et de coûts. Plusieurs publications (FLAMM 2004, CPDT 2005, DE WITTE et al. 2013) attirent l'attention sur les questions socio-culturelles et le poids des habitudes qui pèsent fortement sur les enjeux en matière de mobilité.

Les étapes de vie, qu'elles soient familiales (mariage, cohabitation, naissance, déménagement, ...) ou professionnelles (études, changement de travail, retraite, ...), constituent des moteurs de changement (CPDT, 2005).

A noter qu'il y a une quinzaine d'années, les arguments environnementaux semblaient peu influencer les comportements et les choix en matière de mobilité (FLAMM 2004, CPDT 2005).

- La crise sanitaire aura-t-elle un impact sur les habitudes de vie ?
- En 2021, les enjeux environnementaux constituent-ils des moteurs de changement ?

2. Les souhaits en matière de déplacements

- 2.1. Intentions concernant les motifs de déplacements
- 2.2. Intentions concernant les modes de déplacements
- 2.3. Intentions concernant les alternatives aux déplacements
- 2.4. Nécessité concernant les déplacements en jours ouvrables
- 2.5. Convergences entre les souhaits et les tendances ?

2.1. Intentions concernant les motifs de déplacements

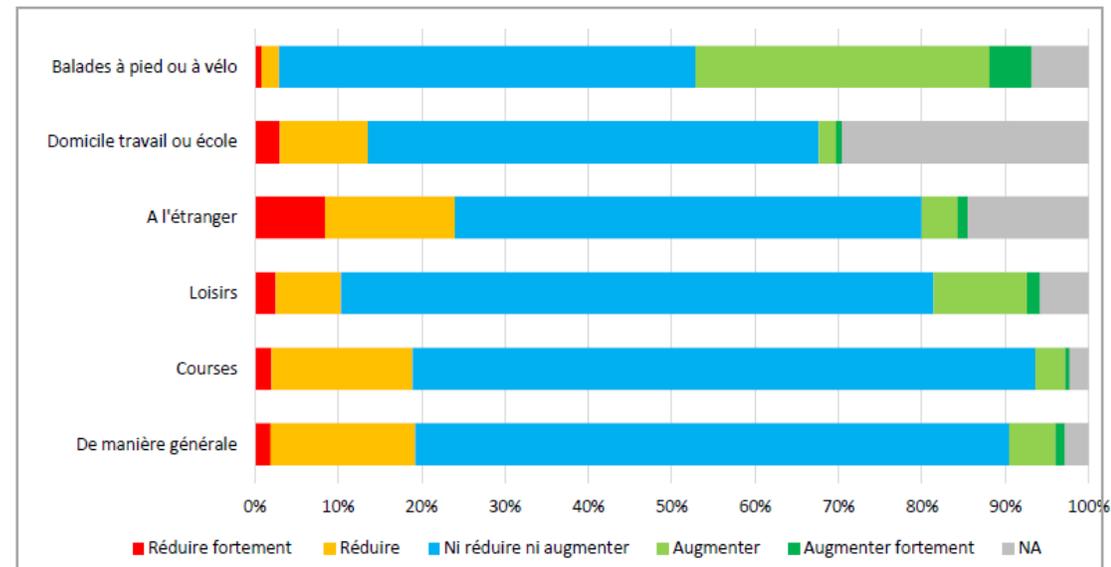


Fig. 35 : Intentions concernant les motifs de déplacements.

Source : Enquête BEMOB mai-juin 2020.*

Selon l'enquête BEMOB (mai-juin 2020*, en début de pandémie), en ce qui concerne la mobilité du futur, il apparaît un souhait général de (légèrement) moins se déplacer, réduire les trajets domicile-travail/école, les déplacements pour les courses mais de se balader plus à pied ou à vélo.

2.2. Intentions concernant les modes de déplacements



Source La DH, 01/08/2020

Les répondants aux enquêtes BEMOB (mai-juin et nov-déc 2020*) n'envisagent pas de changer massivement leurs habitudes. Néanmoins, les intentions de plus pratiquer la marche et le vélo à l'avenir sont assez marquées. L'intention de diminuer l'usage de la voiture apparaissait légèrement au printemps 2020, mais cette intention semble s'être estompée voire inversée en fin d'année.

Les intentions d'achats de véhicules suite à la pandémie au printemps 2020 concernent 9,6 % des répondants : 2,6 % des répondants envisagent l'achat d'un vélo, 2,7 % d'un vélo électrique, 4,3 % d'une voiture (BEMOB mai-juin 2020*).

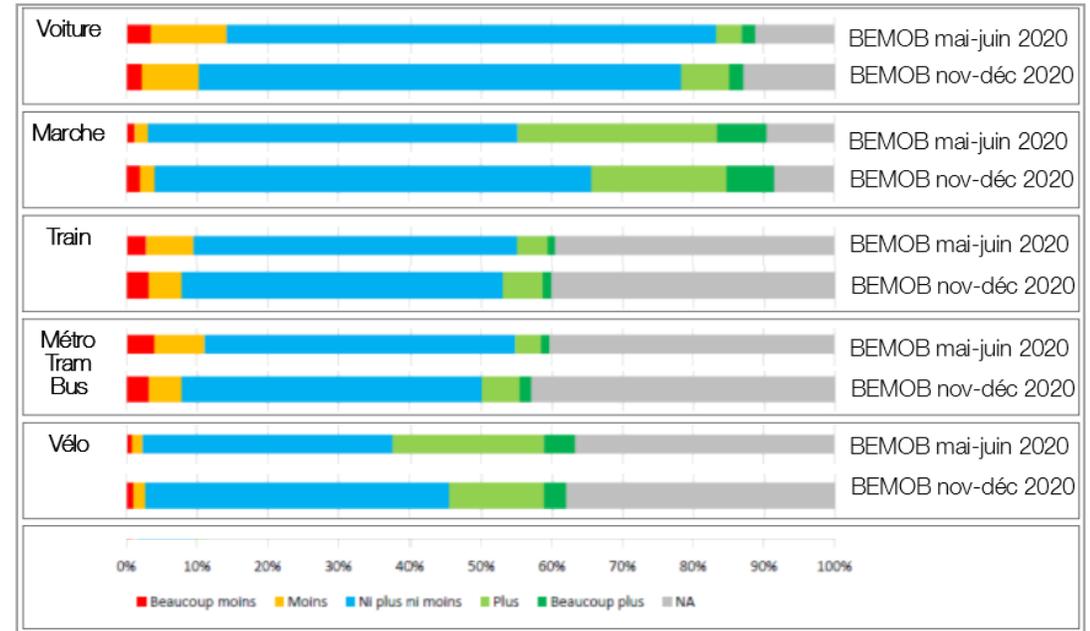


Fig. 36 : Intentions d'utilisation des principaux modes de transport, après résolution de la crise sanitaire de la Covid-19.
Sources : Enquêtes BEMOB mai-juin et nov-déc 2020*.

L'Enquête Espaces-Mobilités (fin avril – début mai 2020*, pendant le confinement strict) partage le constat de l'enquête BEMOB de mai-juin 2020* et met en avant :

- « la forte augmentation des intentions de se déplacer à vélo (ou trottinette),
- la forte chute des intentions de se déplacer en transport public,
- la relative stabilité des intentions de recourir à la voiture [...],
- la diminution des déplacements⁴⁶ par un recours massif au télétravail ».

2.3. Intentions concernant les alternatives aux déplacements

Travail à distance

- Le télétravail : L'enquête BEMOB (juin 2020*) révèle l'expérience positive du télétravail pendant la crise sanitaire. 62 % des répondants à l'Enquête BEMOB et 39 % des répondants wallons à l'Enquête Espaces-Mobilités (avril-mai 2020*) annoncent souhaiter télétravailler d'avantage après la crise.

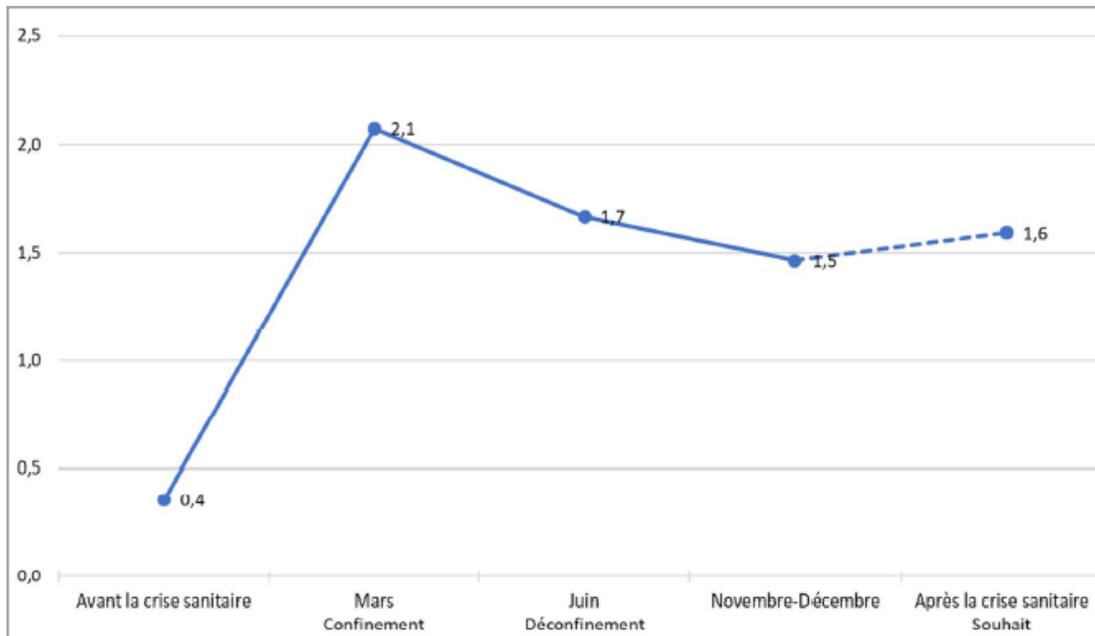


Fig. 37 : Evolution du nombre de jours de télétravail par semaine, en moyenne. Source : Enquête BEMOB nov-déc 2020.

- Les bureaux satellites et le coworking : Selon Dirk Paelinck, CEO de Workero (La Libre Belgique 22/05/2020) « *Les gens savent maintenant comment éviter les embouteillages mais, en même temps, ils ont aussi besoin de contacts sociaux. C'est pourquoi le travail à distance devient la nouvelle norme : travailler dans un genre de bureau satellite régional qui est loué par l'employeur, par exemple* ». Cela conduirait donc a priori à une réorganisation plus locale des déplacements. Même son de cloche concernant le coworking : pour Edouard Cambier, président de la Belgian Workspace Association (Le Soir Immo 10/09/2020), « *l'avenir n'est pas sombre, même si le coworking ne représente toujours qu'une part infinitésimale dans l'univers des espaces de bureaux (à peine 2 à 3 %)* ». Le coworking est un « *produit purement post-Covid* ». « *Aujourd'hui, le travail est toujours plus nomade, les horaires changent, la mobilité aussi [...]* »

E-commerce

Selon l'Enquête Espaces-Mobilités (avril-mai 2020*), a priori la crise sanitaire n'engendrerait pas une augmentation marquée de l'e-commerce. Au contraire, les enquêtes BEMOB (mai-juin et nov-déc 2020*) signalent que les achats dans les commerces de proximité pourraient être privilégiés à l'avenir et avoir un impact sur les distances parcourues.

2.4. Nécessité concernant les déplacements en jours ouvrables

En conclusion de son enquête, Espaces-Mobilités (avril-mai 2020) met en avant la **nécessité d'aplatir la courbe des déplacements et l'étaler dans le temps pour éviter la saturation du système**. Trois leviers d'actions sont préconisés :

- **report modal** (tirer parti des souhaits des citoyens de se tourner plus vers les modes doux et repenser l'espace public),
- **report géographique** (réduire les déplacements et les distances, notamment grâce au télétravail et au souhait de le développer),
- **report temporel** (lisser les heures de pointe).

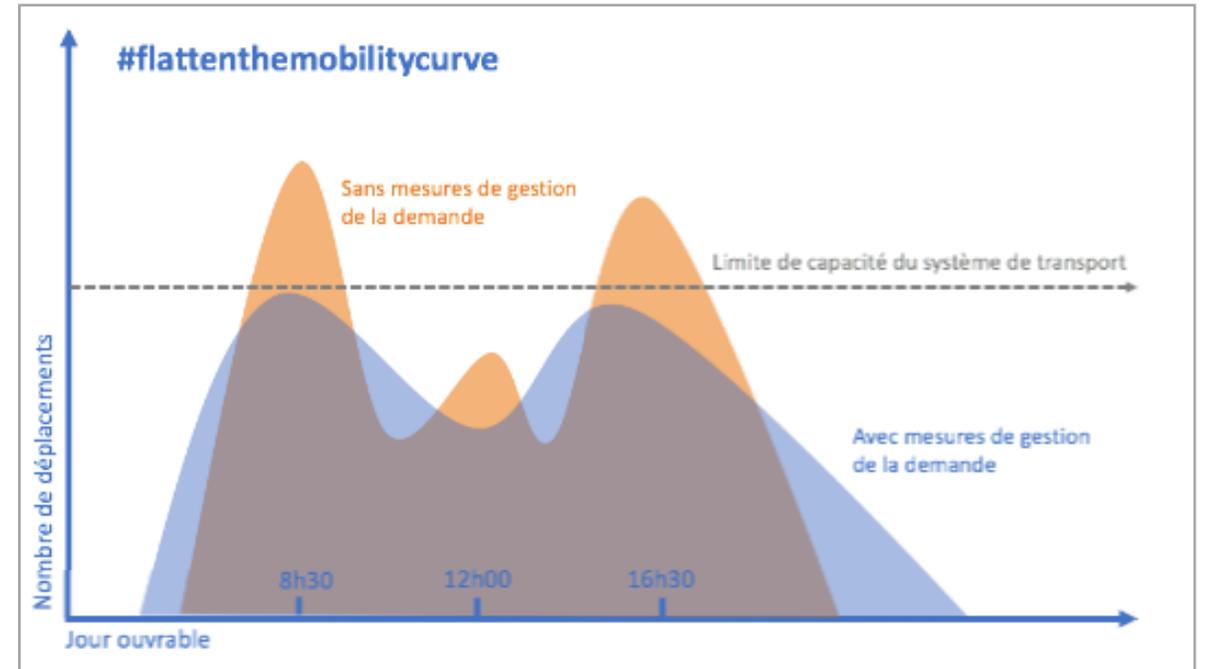


Fig. 38 : Abaisser la courbe des déplacements. Source : Espaces-Mobilités, 2020.

2.5. Convergences entre les souhaits et les tendances ?

Les souhaits et les intentions suivent-ils une tendance de comportements déjà observée avant Covid ?

Il est délicat de comparer les données des différentes études car les méthodologies sont différentes, mais il existe clairement un rapprochement entre le souhait de réduire les trajets domicile-travail et d'augmenter le télétravail, et les tendances annoncées avant Covid.

- Le télétravail va-t-il influencer les choix modaux pour les trajets domicile-école ?
- Le télétravail va-t-il avoir une incidence sur les déplacements pour les autres motifs ?
- Comment le télétravail va-t-il impacter les territoires ?
- Les choix des citoyens en matière de lieu de vie vont-ils évoluer ?
- Les bureaux satellites et les espaces de co-working auront-t-ils un impact ?

Les souhaits globaux de réduire les déplacements liés aux shopping et aux loisirs (à l'exception des balades à pied ou à vélo) ne suivent par contre pas tout à fait la tendance observée avant Covid.

- Comment vont se comporter les consommateurs à l'avenir, vont-ils réorienter leurs activités ?
- Quels seront leurs critères de décision en matière de lieux d'achats et de lieux de loisirs ?

Concernant les modes de transports, les modes doux comme le vélo (en particulier le vélo électrique) et la micro-mobilité (trottinettes, ...) séduisaient déjà avant la Covid-19 et la crise sanitaire a amplifié cette pratique.

- Comment éviter l'effet de mode et inscrire ces comportements dans le long terme ?

Le souhait de réduire l'usage de la voiture va à l'encontre des perspectives et des comportements d'achats de véhicules.

- Les intentions des citoyens et des entreprises aboutiront-elles sur des changements de comportement qui ont du mal à être amorcés jusqu'à présent ? Quels leviers activer ?

Les transports en commun ont souffert de la Covid car ils sont considérés comme peu sécurisants d'un point de vue sanitaire. Les intentions des citoyens vont vers une réduction de l'usage des transports en commun à l'avenir (en particulier métro, tram et bus) alors que cette tendance ne se manifestait pas avant la crise.

- S'agit-il d'une réaction passagère ou cela impactera-t-il la politique de gestion des transports en commun ?

La crise sanitaire modifie-t-elle les enjeux de mobilité ?

3. Les évolutions pressenties

3.1. Enjeux préexistants

3.2. Poursuite des tendances observées

3.3. Changements apportés par la pandémie

3.1. Enjeux préexistants

Réduction de la voiture



La diminution des effets négatifs liés à la voiture observée durant la crise sanitaire confirme qu'il s'agit d'un enjeu pré-existant auquel une attention particulière doit plus que jamais être portée : une enquête relayée par IEW (2020) montre par exemple le souhait d'améliorer la qualité de l'air dans les zones urbaines par rapport à avant la crise.

Par ailleurs, l'impact du transport routier sur le climat a augmenté depuis 1990 au travers des gaz à effet de serre, (Etat de l'environnement wallon, 2020) ce qui nécessite de prendre en compte le « caractère durable des déplacements » (CORNELIS, 2019).

Enfin, il est à craindre que la saturation des infrastructures aux heures de pointe se poursuive étant donné la stabilisation, voire légère ré-augmentation des parts modales de la voiture durant la période de crise.



Les outils pour répondre aux enjeux

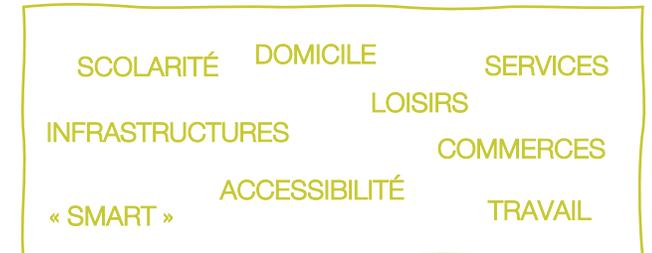
FAST 2030, le SDT ... sont mobilisables pour répondre aux défis actuels et s'orienter vers une transition écologique et sociétale

Une offre orientée utilisateur



Accroître l'usage des modes alternatifs passe par une amélioration de l'offre ferroviaire (Projet *Integrato* par exemple) ; faciliter le co-voiturage (infrastructures) ; poursuivre les aides publiques (achats de vélos...) ; adapter les horaires (Bureau du temps) ; rentabiliser le temps passé dans les transports collectifs ; améliorer les infrastructures dédiées aux modes doux...

Repenser le territoire



Une réduction (d'une partie) des déplacements effectués nécessite de rapprocher lieux de vie, services, emplois, ... entre eux. Il s'agira parfois de repenser certains aménagements du territoire prévus ou d'aménager ceux déjà existants, de façon à réduire les parcours et/ou faciliter l'accessibilité aux transports collectifs tout en améliorant la desserte de ceux-ci.

3.2. Poursuite des tendances observées

Les nouveaux modes, les nouveaux acteurs

« Nous assistons aujourd'hui à l'émergence de nouvelles pratiques de mobilité, qui changent fondamentalement le rapport que le transport entretient avec le citoyen et le territoire.

Évoquons, à titre d'exemple, le transport à la demande, le covoiturage, l'autopartage, le vélo en libre-service, les applications de guidage, ... qui se développent grâce aux technologies numériques, notamment avec Internet et les smartphones.

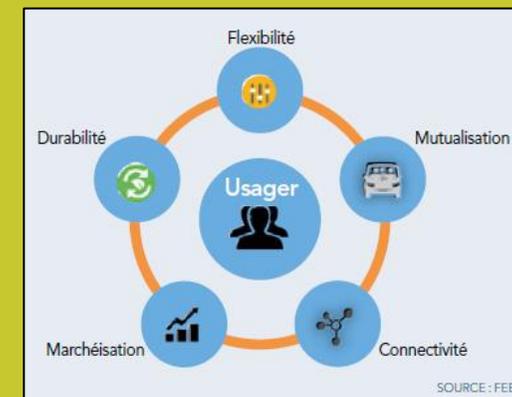
De plus, la libéralisation imminente du marché de transport passager et l'arrivée possible de nouveaux acteurs sur le terrain (Flixbus, Keolis, etc.) pourraient bouleverser l'organisation et l'offre du transport public en Wallonie » (CPDT, 2018).

La mobilité du futur : numérique, flexible et partagée

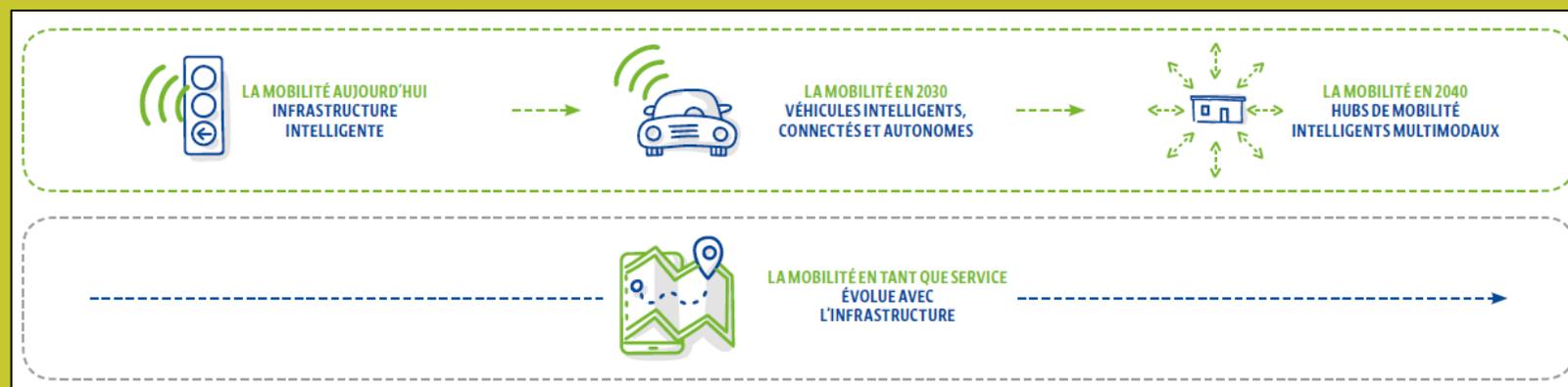
Quelques visions concernant la mobilité du futur :

La FEB (2017) cite : la flexibilité (mobilité sur demande), la mutualisation (partage des modes de transport), la connectivité et l'automatisation (numérique), la marchandisation (ouverture de la mobilité aux marchés), la durabilité (prise en compte de l'impact environnemental). La FEB place l'utilisateur au centre des réflexions.

AGORIA (2018) évoque : la numérisation (échange de données et informations en temps réel), l'intelligence artificielle (contrôle intelligent des véhicules et des infrastructures), l'électrification des véhicules (décarbonisation), l'économie du partage et le changement de mentalité (éviter les déplacements inutiles, choisir les moyens de transport adaptés). AGORA envisage la mobilité en tant que service.



Source : FEB, 2017.



Source : AGORIA, 2018.

→ Evolution rapide du nombre d'utilisateurs de vélo électrique

« Si l'utilisation du vélo « classique » reste stable, celle du vélo électrique ne cesse de progresser: 18% des Belges l'ont utilisé ; cinq ans plus tôt, ils n'étaient que 9%. A cela s'ajoutent ceux qui ont utilisé un vélo électrique rapide (« speed pedelec ») dont l'utilisation a quasiment doublé en 2 ans (de 0,6% à 1,1%) » (Vias, 2021, p.1) : même si cela reste encore des valeurs faibles, la tendance à la hausse est belle et bien réelle, en attestent les intentions d'achat à court terme (ENQUÊTE MICROMOBILITÉ SPF MOBILITÉ & TRANSPORTS, 2019) et la pénurie actuelle chez les marchands de vélo. L'assistance électrique facilite les longues distances, tandis que des modèles pliables s'emportent facilement dans des déplacements multi-modaux. Ces types de vélo ont donc des atouts dans la mobilité quotidienne.



www.cyclable.com/1326-velo-cargo-electrique

L'heure est au partage ←



www.libiavelo.be

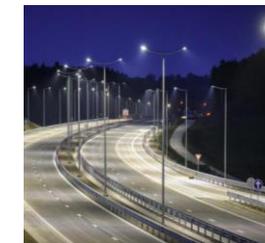
Co-voiturage, auto-partage, vélo en libre-service... la tendance vers le partage de son véhicule et d'un véhicule/vélo/... entre plusieurs utilisateurs n'est pas récente mais semble croître d'année en année. Posséder une voiture n'est plus une finalité en soi, c'est son utilité pour un déplacement qui est avant tout recherchée (KONINGS, 2019 & 2020). La période Covid-19 sera-t-elle juste une parenthèse dans cette évolution ?

→ Le numérique, l'allié des (nouvelles) mobilités

De l'affichage sur les autoroutes à l'application pour déverrouiller une trottinette en passant par le suivi des retards de train en temps réel, l'outil numérique qu'il soit ancien ou récent, accompagne un nombre croissant de personnes dans leur mobilité quotidienne. Les développements du MaaS (Mobility as a Service), de l'éclairage intelligent, des véhicules autonomes... participent à l'optimisation des transports, que ce soit pour fluidifier le trafic, combiner les modes de transport sur un trajet, ou encore améliorer la sécurité (voir notamment FEB, 2017 ; AGORIA, 2018 ; KONINGS, 2019).



timotheeserck.be/projets/libia/



www.wallonie.be/fr/actualites/plan-lumieres-40-les-travaux-ont-demarre



www.wallonie.be/fr/actualites/le-c-service-la-demande-et-navette-autonome-louvain-la-neuve

→ Profiter du temps de déplacement

Les tranches d'âge de 18 à 55 ans passent en moyenne environ 1h30 dans les trajets les jours de la semaine (statistiques de 2013, SPF Mobilité et Transports, 2020). Il s'agit d'une durée non négligeable que beaucoup mettent à profit pour d'autres activités simultanées au déplacement (BELDAM, 2012), selon le mode de transport utilisé : téléphoner, discuter, écouter la radio/de la musique, lire, se reposer, surfer sur internet, s'informer, travailler, Les nouvelles technologies multiplient les opportunités pour se réappropriier les temps de déplacements, dès lors la minimisation du temps de déplacement n'est pas le principal critère de choix modal (FLAMM, 2004). Ces propos sont nuancés lorsque l'on considère les déplacements domicile-travail en voiture et les « heures perdues » dans la congestion du trafic.



<https://www.colruytgroup.com/wps/portal/cg/fr/accueil/histoires/officebus-traveltime-worktime/bus-bureau-temps-de-trajet-temps-de-travail>

L'implication des entreprises et employeurs ←

La Fédération des Entreprises de Belgique (2017) rapporte que les embouteillages « *accroissent le stress au travail et le sentiment de fatigue en fin de journée* ». « [...] *Plus d'un tiers des travailleurs belges trouve que le trajet entre le domicile et le lieu de travail est contraignant. [...] La situation pose également problème aux employeurs, confrontés aux retards à répétition de leurs employés* ». « *Chaque heure perdue dans le trafic coûte de l'argent à la société* » (FEB, 2017).

Certains employeurs apportent des solutions à ces problématiques (UWE) : télétravail, flexibilité des horaires de travail, bureaux satellites, co-voiturage, vélo de société, navette d'entreprise, « pool-cars » (voitures de service pour les déplacements professionnels),

La problématique des déplacements liés au travail a fait émerger de nouvelles initiatives : le projet COMMUTE, réalisé à Toulouse, a ainsi permis à plusieurs entreprises et autorités publiques de se regrouper et réfléchir ensemble à la mobilité urbaine, l'attractivité du territoire, de nouveaux modes de travail... Ce projet de modèle de gouvernance public-privé vient de s'achever de manière concluante et le plan de mobilité inter-entreprises qui a été élaboré est appelé à se poursuivre (www.projetcommute.fr).



PROJET COFINANCÉ PAR LE FONDS EUROPÉEN DE DÉVELOPPEMENT RÉGIONAL

<https://www.projetcommute.fr/>

3.2. Changements apportés par la pandémie

La crise sanitaire de la Covid-19 devrait avoir une influence à long terme sur la façon de se déplacer ?

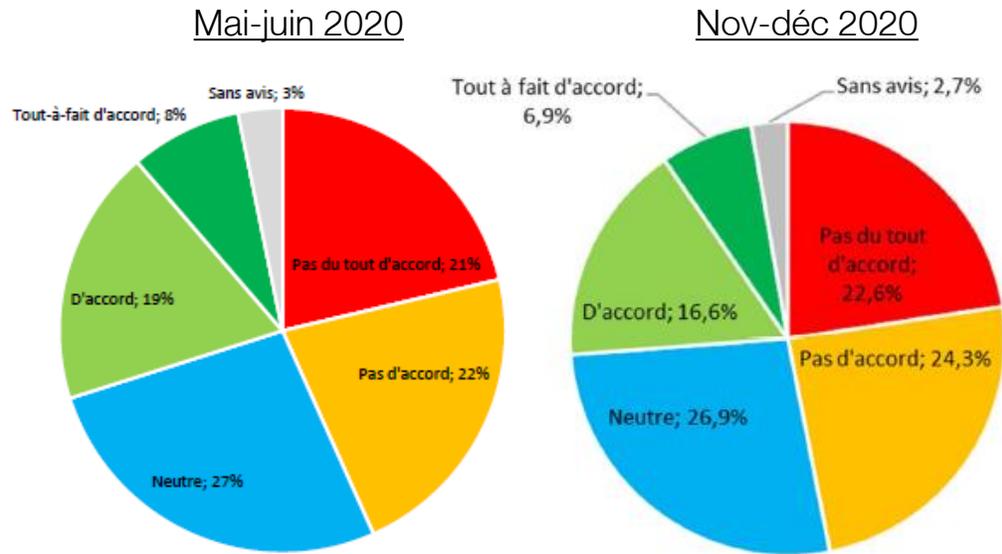


Fig. 39 : Impact de la crise sur les déplacements
Source : Enquêtes BEMOB mai-juin et nov-déc 2020*

1 personne sur 4 pense que la façon de se déplacer à l'avenir sera influencée par la situation vécue actuellement (Enquêtes BEMOB réalisées en 2020).

Les éléments marquants durant cette période en termes de mobilité sont le télétravail, l'usage moindre des transports en commun, la (re)découverte des modes actifs et le « retour » de la voiture.

→ Le télétravail

Le télétravail, pré-existant à la pandémie, a séduit employeurs et employés durant le confinement et devrait se poursuivre, engendrant une réduction des déplacements en heure de pointe. D'autres trajets pourraient être effectués à la place et plus localement pour divers motifs, ne réduisant *in fine* que partiellement les pkm (SCCE, 2020 ; BUREAU FÉDÉRAL DU PLAN, 2020c).

→ Transports en commun

A ce stade, les experts sont partagés sur le retour à une fréquentation « normale » des transports en commun : la peur sanitaire et les nouvelles habitudes pourraient prendre le dessus (notamment *Futurama*, IWEPS, juin 2020).

→ La voiture

L'usage de la voiture est remonté au détriment des transports en commun alors que l'inverse s'observait avant la crise. S'orienté-t-on vers une stabilisation des parts modales ?

→ Les modes actifs

Au-delà de la modification temporaire des voies de circulation (ajout de bandes cyclables ou encore zone piétonne par ex.), la poursuite de l'utilisation des modes actifs nécessiterait d'adapter les infrastructures pour sécuriser cette pratique, améliorer la qualité de l'air en ville (YouGov-IEW), permettre la pratique du vélo dans les centres urbains et ruraux (SCCE),...



<https://le1hebdo.fr/journal/actualite/journal-covid-19-67.html>



L'avis des experts consultés

PARTIE 4

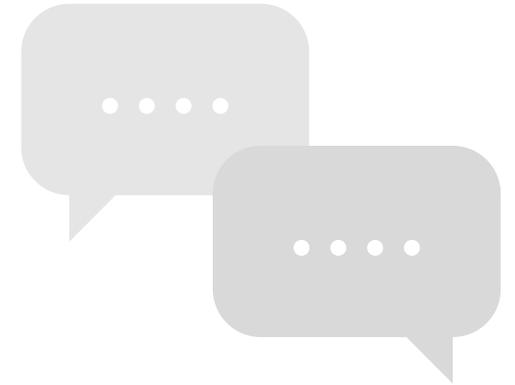
1. Avis et points d'attention exprimés
2. A retenir

La Partie 4 correspond à une synthèse du séminaire organisé le 20 mai 2021 avec des experts de la mobilité de divers horizons (administration, monde académique, centres de recherches, bureaux d'études, opérateurs de transport, représentants d'usagers...)

Parmi les experts contactés, 15 ont participé au séminaire afin de discuter des tendances esquissées dans la Partie 3. Les avis des participants et les points d'attention soulevés sont synthétisés ci-après.

1. AVIS ET POINTS D'ATTENTIONS EXPRIMÉS

- 1.1. Travail à distance
- 1.2. Transports en commun
- 1.3. Voitures individuelles
- 1.4. Modes actifs
- 1.5. Offre orientée utilisateur



Ci-après, chaque thème est abordé en 2 temps :

- *Présentation succincte des objectifs de gouvernance avant la crise sanitaire*
- *Synthèse des avis et points d'attention exprimés par les participants*

1.1. Travail à distance

Objectifs de gouvernance avant la crise sanitaire

- Le **Schéma de Développement du Territoire (SDT)** a notamment l'objectif d'assurer la couverture numérique du territoire, ce qui est favorable au développement du télétravail. Le SDT vise également l'équipement des pôles et les centralités urbaines et rurales pour les nouvelles formes d'organisation du travail (espaces de coworking, etc.) afin de réduire les déplacements domicile-travail.
- La vision **FAST 2030**, pour réduire la demande en déplacements et participer à l'effort global de réduction des gaz à effet de serre, encourage les mesures favorisant le télétravail et le coworking.
- La **Stratégie Régionale de Mobilité (SRM)** au travers de la « politique du temps » vise à favoriser le télétravail et le coworking. Elle indique que 42 % des travailleurs occupent une fonction qui leur permettrait de télétravailler. Par ailleurs l'installation de services de coworking est suggérée dans les mobipôles (lieu de convergence des offres de mobilité).
- La **Déclaration de Politique Régionale (DPR)** prévoit d'encourager le télétravail et le coworking au sein du SPW.

Synthèse des avis et points d'attention exprimés par les participants

Concernant le télétravail

- Les experts estiment que le télétravail va s'organiser structurellement et se pérenniser de manière variable (1 à 3 jours par semaine) mais il ne concerne pas la majorité des travailleurs. La croissance du télétravail (par rapport à la situation avant la crise sanitaire) pourrait donc être limitée sur le long terme.
- De surcroît, la possibilité de télétravailler est inégalement répartie dans la population. Il sera important de prendre en compte ces inégalités et de lutter contre le risque de fracture sociale/numérique.
- Généralement, les personnes les plus intéressées par le télétravail sont celles qui ont un emploi de bureau (à horaires fixes) et de longs trajets domicile-travail. Il s'agit aussi du public cible pour les déplacements en train. Il pourrait dès lors y avoir une diminution de l'usage du train en heures de pointe, impliquant une gestion plus aisée du trafic ferroviaire.
- Un télétravail à temps partiel concentré sur certains jours (à priori lundi, mercredi, vendredi) générerait des hyperpointes de trafic les autres jours (à priori mardi et jeudi). Ces jours-là, à infrastructures égales, il y aurait donc une forte augmentation de la congestion du trafic et de la saturation des transports en commun. Les employeurs pourraient jouer un rôle afin d'éviter ce risque (en adaptant les horaires).

- Dimensionner les infrastructures routières en fonction des deux à trois jours d'hyperpointes occasionnerait différents coûts (financiers, emprise au sol...), ainsi qu'une augmentation de capacité routière et probablement une augmentation de l'usage de la voiture.
- Si le télétravail est organisé de manière régulière sur la semaine, il devrait permettre une diminution quotidienne des déplacements domicile-travail en heures de pointe au bénéfice de la fluidité du trafic et de la sécurité routière. Les espaces libérés de la congestion routière pourraient alors être mis à profit pour les modes actifs et les transports en commun.
- Les disparités territoriales sont à considérer : les effets du télétravail s'appliqueront surtout à proximité des pôles administratifs et de bureaux.
- Le télétravail permettra d'éviter des déplacements domicile-travail. En revanche, il engendrera plus de mobilité locale pour d'autres motifs (courses, services, loisirs). Cela pourrait accroître le besoin en flexibilité dans l'offre des transports en commun au cours de la journée. Par ailleurs, la redistribution des déplacements à l'échelle locale constitue une opportunité pour développer les modes actifs, notamment utilitaires.

- Si le télétravail constitue une opportunité pour redynamiser le commerce local, il pourrait avoir un impact négatif sur les commerces des centres-villes dont la clientèle vient de l'extérieur.
- Le télétravail pourrait permettre de réduire les besoins en surfaces de bureaux à l'échelle des entreprises, mais aura un impact sur la qualité des logements recherchés (plus grands, avec un bureau et un espace extérieur).
- La possibilité de télétravailler plusieurs jours par semaine pourrait inciter les télétravailleurs à rechercher un cadre de vie plus "vert" à un prix accessible (typiquement en milieu rural).
- Les personnes qui, grâce au télétravail, font le choix d'éloigner leur domicile de leur lieu de travail risquent d'être plus dépendantes de la voiture.
- Mais, paradoxalement, le déménagement des télétravailleurs en zone rurale pourrait peut-être renforcer les liaisons en transports en commun avec les villes.
- L'éloignement de certains télétravailleurs par rapport aux polarités pose la question de la localisation des établissements scolaires et de leur desserte en transports en commun.
- Il n'est pas certain que le bilan énergétique global du télétravail soit positif (serveurs, chauffage du domicile...).

Concernant les réunions professionnelles en visioconférence

- Les réunions étant organisées plus régulièrement en visioconférence, cela permet d'éviter de longs déplacements professionnels, généralement effectués en train ou en voiture.

Concernant les espaces de travail décentralisés

- Le coworking et les bureaux satellites vont probablement se développer. Le choix de leur localisation devrait prendre en compte l'accessibilité en transports en commun.

Qu'en conclure ?

- Le développement du travail à distance est souhaitable mais n'est pas sans conséquences pour l'aménagement du territoire, l'énergie, les logements, la mobilité...
- De nombreuses personnes sont dans l'impossibilité de télétravailler. Il ne faut donc pas surestimer la capacité du télétravail à résoudre les problèmes de mobilité.
- Les avis sur les perspectives d'avenir sont nuancés et relèvent parfois de l'intuition. Afin d'objectiver et de mesurer les effets du travail à distance sur le territoire, il serait intéressant de disposer d'un observatoire.

1.2. Transports en commun

Objectifs de gouvernance avant la crise sanitaire

- Le **SDT** vise à réduire les besoins de mobilité routière et vise à organiser la complémentarité des modes de transport plus durables adaptés aux spécificités territoriales.
- La vision **FAST 2030** vise une augmentation de la part modale des transports en commun grâce à un renforcement et une adaptation de l'offre.
- La **SRM** vise à organiser l'accessibilité territoriale par une hiérarchisation des réseaux, optimiser les chaînes de déplacement via des mobipôles.
- La **DPR** donne la priorité au transport public sur le transport individuel sur l'ensemble du territoire (tant urbain que rural), en améliorant son offre, sa qualité, sa capacité et en innovant.

Synthèse des avis et points d'attention exprimés par les participants

- Plusieurs éléments ont dissuadé l'usage des transports en commun pendant la crise sanitaire : la relative proximité entre usagers ; la capacité limitée par les distances de sécurité sanitaire ; l'impossibilité d'acheter un ticket dans le bus ; des trajets devenus moins confortables pour certains en raison du port obligatoire du masque.
- La crainte sanitaire s'estompe et le public captif revient. Cependant, pendant la crise, une partie du public s'est orientée vers d'autres moyens de déplacement (la voiture mais également le vélo). Bien qu'il existe des disparités selon les territoires, il sera de manière générale nécessaire de reséduire le public non captif.
- Avant la crise, les personnes utilisant le train étaient celles qui devaient faire de longues distances domicile-travail et qui prestaient à horaire fixe. Depuis la crise Covid-19, ces personnes sont aussi celles qui présentent un fort potentiel de télétravail régulier.
- La pérennisation du télétravail risque donc d'engendrer une perte de clientèle SNCB et une diminution persistante dans le temps de la fréquentation des trains en heures de pointe.
- Le train offre une qualité de service et un confort de travail qui permet de valoriser le temps de déplacement. Il est important de préserver cela dans la stratégie de mobilité.
- Les bus sont essentiellement fréquentés par des écoliers et étudiants qui continueront à se rendre sur leur lieu d'étude.
- La saturation des transports en commun en raison de leur usage pour des petits trajets peut être évitée en favorisant les modes actifs pour les trajets de courte distance.

- Le développement du télétravail devrait avoir plus d'impact que la Covid-19 sur la future structuration du réseau des transports en commun.
- De manière générale, le système devrait être repensé afin d'offrir un service décentralisé en termes d'espace (maillage du réseau) et de temps (offre plus abondante, offre plus flexible...).
- L'extension de l'offre tiendrait ainsi compte à la fois des déplacements domicile-travail (y compris pour les travailleurs en pauses) mais aussi des autres motifs en journée et en soirée.
- L'offre en transports en commun doit être réorganisée sur tout le territoire, sans délaisser les espaces ruraux afin d'éviter le report modal vers la voiture.
- Il est également nécessaire d'améliorer l'attractivité des transports en commun : efficaces et désirables, grâce notamment à des abonnements adaptés, une diversité des véhicules collectifs, le service à la demande, l'adaptation des horaires, les interconnexions, le vélo-train, l'accessibilité des bus pour la micromobilité (trottinettes, vélos pliants)...
- En matière d'aménagement du territoire, la maîtrise de l'étalement urbain et le recentrage des activités dans les centralités seront favorables aux transports en commun.

Qu'en conclure ?

- Les problématiques des bus et des trains sont différentes.
- Les stratégies devraient être orientées vers la décentralisation et un meilleur maillage du réseau de transports en commun ainsi qu'une adaptation de l'offre vers plus de flexibilité.
- La maîtrise de l'étalement urbain est un facteur déterminant pour encourager l'usage des transports en commun.
- La rencontre des aspirations des usagers est primordiale pour le succès de ce mode de déplacement.
- Les pouvoirs publics devront probablement pallier le manque de rentrées financières due à la diminution de fréquentation. Une réflexion sur les rentabilités économique et environnementale (ex. taux de remplissage) devrait être menée.

1.3. Voitures individuelles

Objectifs de gouvernance avant la crise sanitaire

- Le **SDT**, afin de diminuer l’empreinte environnementale du transport par la route et de soutenir une mobilité plus durable, envisage la transition vers d’autres formes de motorisation que le moteur thermique.
- La vision **FAST 2030** et la **SRM** visent à réduire la part modale de la voiture individuelle via une augmentation du taux de remplissage et le partage, afin de lutter contre la congestion et participer à l’effort climatique sans pour autant bannir l’usage de la voiture.
- La **DPR** cite notamment les enjeux de santé, de climat et vise la diminution des besoins en mobilité et indique que le Gouvernement mettra tout en œuvre pour développer les alternatives à la voiture individuelle.

Synthèse des avis et points d'attention exprimés par les participants

VOITURES INDIVIDUELLES

- Un regain d'intérêt pour le véhicule privé s'observe avec la crise, mais la question de la poursuite dans le temps de cet intérêt n'est pas certaine. Il est possible que l'on revienne assez rapidement aux tendances lourdes observées avant la crise (stabilité véhicule km/an, parc automobile relativement stable, légère croissance démographique compensée par un taux de motorisation en légère baisse...).
- Cependant certains experts avancent une possible utilisation accrue du véhicule personnel en 2025, évoquant une augmentation du nombre de kilomètres parcourus, aussi bien en lien avec le risque sanitaire qu'avec le nombre de plus en plus important de véhicules de société. Une modification durable de la part modale semble par contre incertaine. La voiture a une forte inertie en Wallonie.
- Un consensus existe sur le fait qu'un usage individuel accru de la voiture est à éviter.
- Toutefois, depuis 5 à 10 ans le covoiturage est en diminution en raison de la flexibilisation des horaires de travail et la complexification des chaînes de déplacement.
- Par contre, le car-sharing ne semble pas avoir souffert de la crise, mieux, il semble en avoir profité, avec une demande accrue. Il est cependant dépendant du niveau socio-économique, de l'offre existante en transports en commun sur le territoire concerné...
- Les choix en matière de localisation résidentielle sont rarement liés à la proximité du lieu de travail en raison de multiples autres facteurs (droits d'acquisition, composition familiale...). Cela peut probablement favoriser l'usage de la voiture pour une part des ménages.
- Ce constat est toutefois mis en balance par une perspective de diminution des longues navettes régulières des jeunes générations qui semblent moins enclines à travailler loin de chez elles.
- Par ailleurs, de nombreux pôles d'activité et/ou générateurs de déplacements sont aujourd'hui peu accessibles autrement qu'en voiture, et l'éloignement des centres de ces mêmes activités se poursuit.
- Il convient de prendre en compte les évolutions observées avec une augmentation annoncée du télétravail. Est-ce encore pertinent de proposer une voiture de société ? Comment concilier télétravail et covoiturage ? Quelle rentabilité des transports en commun dans un monde au télétravail accru où l'usage de la voiture sera peut-être préféré ?
- La pression sur le stationnement et les mesures fiscales liées aux voitures de société, aux déplacements domicile-travail et aux types de véhicules peuvent être des leviers favorables aux modes alternatifs à la voiture individuelle.

- Le développement de l'e-commerce devrait permettre un usage moindre du véhicule personnel... mais génère d'autres problèmes de mobilité (livraisons, menace sur les commerces « physiques »...).
- La voiture électrique ne semble pas être un véritable levier de mobilité dans le sens où elle ne devrait pas modifier la demande en déplacement. Elle pose aussi des questions vis-à-vis des enjeux climatiques et environnementaux qu'elle ne résoudra pas. Par ailleurs, la "*verdurisation*" du parc des voitures de société ne fera que pérenniser un système favorable à la voiture individuelle.
- Les pistes à explorer sont différentes selon les territoires. En ville, on observe un nombre moins important de véhicules par ménage en raison de la proximité, de l'offre développée en transports en commun et du développement de la pratique des modes actifs (vélo notamment). En ruralité, la voiture restera sans doute indispensable pour certains déplacements.
- Au-delà du rôle du territoire, d'autres aspects doivent être pris en compte, comme une plus grande sobriété à contrepied de l'évolution observée actuellement vers des véhicules plus lourds, l'évolution des mentalités (ex : voiture comme signe social), la finitude des progrès technologiques (qui ne peuvent pas tout résoudre), l'impact d'une augmentation annoncée du prix des matières premières et des carburants, la moindre propension des jeunes générations (urbaines) à passer le permis...

- Au-delà de la crise, un moindre usage du véhicule personnel ne se fera pas sans une politique de rupture, volontariste en matière de transports alternatifs, et de réduction de la demande de mobilité par des actions territoriales (installer les fonctions génératrices de déplacements près des nœuds de transport, renforcer le commerce local...), repensant la place de la voiture dans l'espace public.

Qu'en conclure ?

- L'intérêt retrouvé pour la voiture durant la crise n'est peut-être pas durable dans le temps, les avis divergent à ce niveau.
- Les tendances lourdes préexistantes à la crise ne seront pas modifiées sans une politique volontariste.
- Il n'existe pas de recette miracle. La solution ne viendra pas d'une dimension en particulier, mais d'un éventail de possibilités territoriales et non-territoriales. Parmi elles, une meilleure adéquation entre fonctions et réseaux de transport en commun doit être recherchée.
- Les politiques visant à réduire l'usage individuel de la voiture doivent être adaptées selon les territoires. Tous n'ont pas les mêmes atouts et opportunités...

1.4. Modes actifs

Objectifs de gouvernance avant la crise sanitaire

- Le **SDT** vise le maillage du territoire à destination des modes actifs (RAVeL, autoroutes cyclables, qualité des espaces publics, stationnements vélos, adaptation de la composition des logements aux nouvelles formes de mobilité individuelle...).
- La vision **FAST 2030**, vise une utilisation plus massive du vélo, notamment électrique, pour les déplacements quotidiens et en complément d'autres modes de transports (déploiement du réseau, développement du stationnement). L'accent est également mis sur l'amélioration des cheminements piétons et promotion des bienfaits de la marche pour la santé.
- La **SRM** vise le développement de la marche (en lien avec la santé publique), de la micromobilité (en lien avec la multimodalité), et surtout du vélo en sécurisant les infrastructures et en créant du stationnement.
- La **DPR** envisage de favoriser en priorité la marche à pied, les vélos et la micromobilité douce par rapport aux autres modes de transport, via une infrastructure adaptée et une stratégie de promotion de l'usage du vélo, en particulier pour les déplacements quotidiens.

Synthèse des avis et points d'attention exprimés par les participants

- La Wallonie présente un retard concernant le développement des modes actifs, or la période de crise Covid-19 a montré un engouement pour ces pratiques.
- Cet engouement a été particulièrement fort en ce qui concerne l'usage du vélo (classique et électrique), notamment pour les loisirs.
- Il serait intéressant de développer un outil pour monitorer l'usage des modes actifs.
- Si le développement des modes actifs est bénéfique pour la santé des Wallons et le budget des ménages, l'impact sur le climat devrait rester marginal.
- La crise sanitaire a prouvé qu'il était possible de prendre des initiatives locales rapidement. La grande majorité du réseau viaire est géré par les communes. Un cadre pour orienter les actions futures devrait être établi et des moyens (humains, financiers, matériels) donnés au niveau local.
- Pour favoriser les modes actifs et sécuriser leur pratique, il faudra libérer de la place dans l'espace public et repenser les aménagements au détriment de la voiture. Il s'agit d'un choix de société à oser.
- Dans ces adaptations, les PMR et piétons ne doivent pas être « sacrifiés » au profit des cyclistes.
- Sécuriser les déplacements doux favorisera l'intermodalité.
- Outre la sécurisation des infrastructures, il s'avère primordial d'également investir dans la sensibilisation et la communication.
- De manière générale, des stationnements sécurisés (et abrités) pour les vélos manquent. Contrairement à Bruxelles, la Wallonie n'impose pas le stationnement vélo dans les permis d'urbanisme pour la création de logements ou de bureaux. Certaines communes le font, mais la Région wallonne a un rôle à jouer. Le stationnement vélo doit également être créé dans les entreprises, commerces et écoles. À noter que la présence de douches et vestiaires est considérée comme un critère secondaire.
- Le RAVeL est le théâtre de nombreux conflits d'usage (déplacements utilitaires, déplacements de loisirs, vélos classiques, vélos électriques, promeneurs, joggeurs, trottinettes, monoroues...). Il devrait donc être complété sur certains tronçons par une autoroute cyclable.

- Encourager les modes actifs pour les petits trajets dans les zones urbaines où les transports en commun sont saturés devrait être prioritaire.
- En zones rurales, repenser l'urbanisation en y intégrant plus de commerces (et services) de proximité serait utile pour favoriser leur accès en modes actifs.
- L'urbanisme des courtes distances (recentrage des activités) favorise les modes actifs.
- Travailler sur la perception du temps de déplacement permettrait de faire pendre conscience à la population que les parcours à pied ne sont pas forcément aussi longs que ce que l'on imagine.

Qu'en conclure ?

- Le développement des infrastructures et de la sécurité permettrait d'encourager les modes actifs, mais l'accompagnement au changement et la mise en place de mesures dissuasives par rapport à l'automobile sont également nécessaires.
- Les acteurs locaux ont un rôle important à jouer dans le développement des modes actifs.
- Il serait intéressant de disposer d'un observatoire des tendances.
- L'idéal est d'appliquer le principe « STOP » donnant la priorité d'abord aux piétons (Stappers), ensuite aux cyclistes (Trappers), aux transports en commun (Openbaar vervoer) et en dernier lieu aux voitures (Privé vervoer).

1.5. Offre orientée utilisateur

Objectifs de gouvernance avant la crise sanitaire

- Le **SDT** vise le développement de connexions intermodales et l'optimisation de la continuité des chaînes de déplacements via la création de mobipôles, ceux-ci permettant une offre diversifiée de solutions de mobilité et d'information (parkings, parkings vélos, Wi-fi, etc.) et accueillant quelques services.
- La vision **FAST 2030** vise une commercialisation de la multimodalité par le développement MaaS (Mobility as a Service) ainsi que la poursuite d'une politique open-data, et le développement d'une offre intégrée des transports en commun.
- La **SRM** envisage le développement de la mobilité en tant que service à l'utilisateur. Elle vise à optimiser les chaînes de déplacement via des mobipôles, encourager les modes doux, la micromobilité et le covoiturage, agir sur la société pour moduler la demande. Elle précise que l'échange et le partage des données numériques est nécessaire pour développer la mobilité de demain : à la demande, partagée et multimodale.
- La **DPR** vise la mise en place de routes intelligentes et l'information en temps réel promotionnant les itinéraires multimodaux notamment. Elle vise également les technologies de l'information permettant d'encourager le commerce en centre-ville.

Synthèse des avis et points d'attention exprimés par les participants

Concernant le numérique et les MaaS

- L'enjeu du report modal consiste davantage à développer l'offre alternative à la voiture (offre plus abondante et plus flexible), qu'à développer les MaaS (services proposant la planification et la réservation des déplacements).
- Les MaaS, pour lesquelles la Wallonie est à la traîne, vont faciliter les trajets d'un public utilisant déjà les modes de déplacement alternatifs à la voiture individuelle. L'impact sur le transfert modal sera limité.
- Néanmoins, disposer d'une carte qui donne accès à tous les modes de transport et qui permette une souplesse d'utilisation pour toute la chaîne est intéressant pour l'utilisateur combinant plusieurs modes de transport.
- La tarification intégrée entre opérateurs, le partage des données, la maintenance, les mises à jour, les compatibilités entre les différents systèmes, la sécurité des données à long terme, la récupération des données par les géants du web... sont des contraintes non négligeables, pour les MaaS et les autres développements numériques.
- L'offre (potentielle) en transports est variable selon les territoires. Les MaaS seront probablement surtout utiles dans les grandes agglomérations.
- Par ailleurs, il existe un risque de fracture sociale / numérique, notamment auprès des publics précarisés et des personnes âgées.
- Communiquer sur les opportunités de changements sociétaux est important, le message étant : ne plus posséder mais partager. En ce sens, le numérique permet de développer la mobilité partagée (voitures, modes actifs...).
- L'utilisation d'un véhicule partagé nécessitant une démarche de réservation entraîne des réflexions sur la réelle nécessité d'utiliser une voiture. De façon générale, le changement de mentalité est une étape indispensable au changement de mobilité.
- Le numérique permettra aux usagers d'avoir une vue d'ensemble sur les différentes possibilités de déplacements, notamment les modes actifs (information, choix modal, suivi des horaires, ticketing...).
- A plus long terme, le développement de l'autonomisation des véhicules pourrait accompagner le changement dans la demande et l'offre en mobilité.

Concernant les mobipôles et la multimodalité

- Les mobipôles (lieux d'échanges et de services favorisant les mobilités alternatives à la voiture) peuvent permettre d'amplifier la dynamique de diversification des offres en matière de multimodalité déjà en cours (trottinettes, vélos pliables...).
- Les mobipôles sont intéressants en complément des modes actifs. L'enjeu de l'intermodalité est d'améliorer les connexions entre les modes actifs et les transports en commun.
- Le principe « STOP » qui hiérarchise l'accessibilité (et le stationnement) devrait être appliqué pour les mobipôles (ordre de priorité : PMR, piétons, cyclistes, transports en commun et ensuite seulement voiture).
- Les mobipôles seront vraisemblablement implantés dans des territoires qui disposent déjà d'alternatives à la voiture. Dans les autres territoires, la masse critique ne sera pas suffisante pour développer une vie sans voiture. Les réalités territoriales sont différentes, il ne faut pas chercher une égalité en termes d'équipements mais plutôt proposer une diversité de solutions de mobilité adaptée aux situations.
- En matière d'aménagement du territoire, recentrer les activités (économiques, culturelles, de loisirs) sur les pôles et les centralités favorisera les alternatives à la voiture.
- Dès lors, les mobipôles pourraient également représenter une opportunité pour densifier les logements et les services à proximité de ces nœuds de transport (ne pas dédier l'espace autour des mobipôles uniquement au parking). Cependant, il pourrait y avoir un risque de spéculation immobilière à proximité de ces nœuds.
- Pratiquer un urbanisme stratégique en incluant les aménités aux abords des mobipôles s'avère nécessaire afin d'éviter l'image négative de « quartier de gare ».
- En tout état de cause, la réflexion sur la localisation des mobipôles est importante afin d'éviter la désertion / concurrence des centres.
- La valorisation des mobipôles et de la multimodalité se fera notamment au moyen d'une communication plus développée.
- Les entreprises ont un rôle à jouer dans le développement de la multimodalité pour les trajets domicile-travail.

Qu'en conclure ?

- Développer une nouvelle approche afin d'induire des changements par l'offre (dessertes, horaires) est nécessaire.
- Les MaaS et les mobipôles correspondent à des mesures d'accompagnement et non à un remède face aux problèmes de mobilité. Ils concernent essentiellement les personnes utilisant déjà des moyens de transport alternatifs à la voiture individuelle. Ces services vont créer de nouvelles opportunités mais pas changer le monde.
- Malgré tout il s'agit de services intéressants qui méritent d'être développés là où il existe un potentiel. Pour qu'ils soient efficaces l'offre doit être pertinente. « Il faut pouvoir aller où on le désire ».
- Les objectifs doivent être en adéquation avec les réalités territoriales, qui ne sont pas les mêmes partout.
- Les opérateurs doivent se réinventer dans une logique de multimodalité.
- La communication entre les différents acteurs est primordiale, de même que la communication auprès du public (existence de réseaux de proximité, temps de parcours, nécessité de partager...).

2. A RETENIR

- Sur le long terme, les politiques de transport et d'aménagement du territoire ont plus d'impact sur les comportements de mobilité que la Covid-19. Par ailleurs, les choix modaux ne sont pas toujours uniquement des choix individuels mais surtout politiques.
- Néanmoins, la généralisation du télétravail, mise en avant par la pandémie, pourrait impacter les pratiques de mobilité et du territoire. L'anticipation des effets du télétravail et la gestion des inégalités territoriales et sociales qui en découlent sont des paramètres importants à prendre en compte pour l'avenir.
- L'urbanisme des courtes distances (concentrant les logements, services, activités, loisirs...) favorise les alternatives à la voiture individuelle.
- Les paramètres généralement pris en compte pour l'amélioration de la mobilité sont l'offre (étendue et flexible) et les infrastructures (adaptées et sécurisées), mais la communication et la sensibilisation sont également essentielles.
- Différentes réalités territoriales existent. Les politiques ne doivent pas chercher à uniformiser les mesures mais adapter les objectifs selon les contextes.
- Les acteurs présents à l'échelle locale ont un rôle important à jouer dans la mise en œuvre des politiques de mobilité. La gestion au niveau local est primordiale.
- Les mesures de changement (offre en transports, infrastructures, sensibilisation) doivent être distinguées des mesures d'accompagnement (MaaS, mobipôles).
- En matière d'aménagements, l'idéal est d'appliquer le principe « STOP » donnant la priorité d'abord aux piétons (Stappers), ensuite aux cyclistes (Trappers), aux transports en commun (Openbaar vervoer) et en dernier lieu aux voitures (Privé vervoer).
- Des données objectives manquent. La mise sur pied d'un observatoire de la mobilité permettrait de mieux cerner les tendances et les actions à prévoir.



Principaux enseignements

PARTIE 5

La synthèse des constats, points d'attentions et opportunités soulevés lors du séminaire du 20 mai 2021 est présentée ci-après en regard avec les outils de gouvernance wallons.

Quinze experts ont activement participé au séminaire « mobilité » organisé le 20 mai 2021 afin d'esquisser des perspectives d'avenir autour de cinq sujets : le travail à distance, les transports en commun, les voitures individuelles, les modes actifs et l'offre orientée utilisateur. La synthèse des constats, points d'attentions et opportunités est présentée ci-dessous en regard avec les outils de gouvernance wallons.

Travail à distance

Le travail à distance constitue une piste de solution régulièrement évoquée pour répondre à la problématique de la congestion liée aux déplacements domicile-travail en heures de pointe. Les différents outils de gouvernance (SDT, FAST 2030, SRM, DPR) présentent dès lors des mesures favorables au développement du travail à distance (télétravail, coworking...).

Avant la crise Covid-19, la tendance au télétravail était déjà en augmentation. Les experts invités au séminaire estiment qu'à l'avenir le télétravail va s'organiser structurellement et se pérenniser de manière variable mais qu'il ne concernera qu'au mieux la moitié de la population active. Il ne faut donc pas surestimer la capacité du télétravail à résoudre les problèmes de mobilité. Par ailleurs, si le développement du travail à distance est souhaitable, il n'est cependant pas sans conséquences.

Plusieurs points d'attention et opportunités sont mentionnés par les experts, notamment : la nécessaire répartition des jours de télétravail sur la semaine pour éviter des hyperpointes ; l'augmentation de la mobilité locale les jours télétravaillés ; l'opportunité de développer les modes actifs pour les courts trajets ; le besoin accru en flexibilité dans l'offre des transports en commun au cours de la journée ; l'opportunité de redynamiser le commerce local ; le risque de perte de clientèle dans les centres-villes ; l'inévitable gestion de la fracture sociale / numérique ; le besoin en logements adaptés au travail à domicile ; la recherche d'un cadre de vie plus vert et l'attrait des zones rurales rendues plus accessibles par le télétravail, une prise en compte des disparités territoriales (qualité de la connexion Internet, accessibilité, disponibilité des services...), etc.

Transports en commun

Malgré une faible part modale vis-à-vis de la voiture individuelle, l'utilisation des transports en commun avant la pandémie augmentait d'année en année. Durant la crise Covid-19, les périodes de restrictions de mobilité, la réduction de l'offre et la crainte sanitaire ont fortement impacté leur fréquentation. Les experts sont partagés quant à un retour à un taux d'occupation aussi important qu'auparavant : changements d'habitudes (transfert vers les transports individuels) et télétravail pourraient bien jouer durablement en défaveur de l'utilisation des transports en commun. La situation est et sera cependant différente entre le transport ferroviaire (mode de transport par excellence pour les trajets domicile-travail longue distance et concerné par la pratique de la multimodalité) et le bus (mode qui dessert tant les zones urbaines que rurales, très sollicité pour les déplacements domicile-école), ce dernier ayant déjà retrouvé un niveau d'usage pré-Covid sur un grand nombre de lignes.

Comme il est notamment nécessaire de (re)séduire les usagers, les experts voient dans cette crise une opportunité pour effectuer des adaptations de l'organisation territoriale des transports collectifs : décentralisation et meilleur maillage des réseaux existants, flexibilisation de l'offre (type de véhicules et dessertes), extension des heures de service pour correspondre aux horaires de certains travailleurs ou aux activités organisées en soirée... Ces propositions sont en phase avec les objectifs que se sont fixés les autorités régionales en la matière au travers des différents plans et schémas (SDT, vision FAST 2030, SRM, DPR), qui prônent une réduction des besoins de mobilité routière, une adaptation et une augmentation de l'offre suivant les spécificités territoriales, une hiérarchisation des réseaux, une optimisation des chaînes de déplacement via les mobipôles.

Voitures individuelles

La voiture reste le principal mode de déplacement pour les trajets domicile-travail. Ce constat ne semble susceptible d'être modifié à court terme, bien que les plus jeunes populations éprouvent un moindre intérêt relatif au permis de conduire et à la possession d'un véhicule, mais aussi à travailler loin de chez elles. L'irruption de la crise sanitaire a entraîné une plus grande utilisation de la voiture et une utilisation réduite des transports en commun, alors que les stratégies et politiques comme la vision FAST 2030 faisaient de la réduction de la part modale de la voiture un enjeu majeur.

Le retour à la part modale d'avant-Covid fait l'objet de débats. La part augmentée par rapport à la situation pré-Covid, de la voiture individuelle serait plus ou moins durable dans le temps. Les modifications portées au besoin de se déplacer, notamment l'instauration d'un télétravail accru, ont également un impact incertain sur la part modale de la voiture. Le covoiturage, considéré comme un levier d'action important, est ainsi en recul ces dernières années, sans doute en raison du moindre nombre de jours travaillés au bureau et de la recherche d'une flexibilité accrue. A l'inverse, le car sharing n'a pas été affecté par la crise.

L'usage de la voiture est concerné par des tendances lourdes qui ne seront vraisemblablement pas modifiées sans une politique volontariste à ce niveau. Il convient toutefois de considérer l'inégalité des territoires face à ce type de politique. En-dehors des régions urbaines, la voiture resterait un élément clé de la mobilité, et il convient de la considérer dans un éventail d'actions territoriales et non-territoriales.

Modes actifs

Se déplacer en marchant, à l'aide d'une trottinette ou encore à vélo se fait plus souvent que ne le laissent entendre les statistiques qui ont du mal à recenser ces pratiques. Ces modes de déplacement, dits actifs, sont mobilisés pour des courts trajets (généralement en zones urbaines) et/ou en complément à d'autres modes de transport collectif tel que le train ou le bus.

Ces manières de se déplacer ont permis aux personnes de (re)découvrir leur territoire de proximité durant les périodes de restrictions de déplacement de la crise Covid-19. Commencé avant la crise, cette (ré)appropriation des réseaux locaux laisse présager un transfert modal à long terme pour certains motifs de déplacement, au détriment de la voiture mais également des transports en commun.

Les experts soulignent les bénéfiques que procurent ces modes de déplacement : santé des personnes, faibles coûts des infrastructures nécessaires, diminution de la saturation des bus en zone urbaine, réduction de l'usage de la voiture pour de petits trajets... La réactivité des pouvoirs locaux durant la crise pour laisser plus de place à ce type de déplacement montre le rôle que ceux-ci doivent continuer à avoir dans le développement des infrastructures et l'accompagnement au changement des pratiques, qui passe également par la réalisation d'infrastructures de stationnement et de déplacement (autoroutes cyclables notamment). Enfin, il ressort également du séminaire l'importance d'appliquer le principe "STOP" (donnant la priorité d'abord aux piétons, ensuite aux cyclistes, aux transports en commun et en dernier lieu aux voitures), ainsi que la mise en place d'un observatoire des tendances ce qui aiderait les pouvoirs publics dans leur politique en la matière.

Ces avis rejoignent le SDT, la vision FAST 2030, la SRM et la DPR, qui prônent un usage plus massif du vélo et de la marche à pied, notamment en complément des modes de transport collectifs. Pour ce faire, les autorités régionales veulent améliorer et promouvoir les cheminements piétons, créer des infrastructures de stationnement, réaliser un maillage du territoire à destination des modes actifs et inciter l'adaptation des logements aux nouvelles formes de mobilité individuelles.

Offre orientée utilisateur

Afin de répondre aux enjeux de la croissance de la mobilité et de la complexification des chaînes de déplacements, la mobilité du futur devra être flexible, à la demande, partagée et multimodale.

Pour répondre à ces défis, le numérique (notamment les MaaS – Mobility as a Service – services proposant la planification et la réservation des chaînes de déplacements dans leur ensemble) et les « mobipôles » (lieux d'échanges et de services favorisant les mobilités alternatives à la voiture) sont deux solutions régulièrement mises en avant dans les outils de gouvernance (SDT, FAST 2030, SRM, DPR).

Les experts estiment que les MaaS et les mobipôles méritent d'être développés là où il existe un potentiel et en adéquation avec les réalités territoriales. Toutefois, ces services concernent essentiellement les personnes utilisant déjà des moyens de transport alternatifs à la voiture individuelle et il existe un risque de fracture numérique non négligeable. La nécessité de davantage induire des changements par l'offre (dessertes, horaires) est mise en avant. Par ailleurs, les enjeux primordiaux de l'intermodalité sont l'amélioration des connexions entre les modes actifs et les transports en commun, les aménagements liés aux mobipôles et la communication entre les différents acteurs.

Conclusions

La mobilité est diversifiée et plurielle, et il est peu opportun de la considérer comme un bloc homogène avec des enjeux généraux qui appelleraient des solutions générales. Certains comportements et utilisations sortent modifiés de la crise sanitaire, tandis que d'autres non. Ils sont pour la plupart concernés par des tendances lourdes que la Covid-19 a accentuées, réduites ou peu affectées. Agir sur la flexibilité de l'offre constitue également un enjeu pour l'avenir.

Comme point saillant un usage accru de la voiture et des modes actifs a été observé. Pour la première tendance, le maintien dans le temps est incertain. Les modes actifs continueront vraisemblablement à prendre de la place, tandis que l'incertitude règne concernant un retour ou non de la clientèle des transports en commun au niveau d'avant crise. Il semblerait que, pour ces derniers, la baisse de fréquentation ne sera pas résorbée avant quelques années.

Différentes stratégies et politiques mises en place avant la crise sanitaire restent toutefois pleinement pertinentes pour la situation post-Covid. Les mobipôles et le concept MaaS, tirant profit des progrès numériques, faciliteront l'usage des transports en commun et sont autant de leviers pouvant accélérer le retour à la situation d'avant crise dans un premier temps, la poursuite vers des objectifs plus ambitieux dans un second temps.

Il est toutefois nécessaire de s'interroger sur les objectifs fixés par la vision FAST 2030 par exemple et qui, sans une politique extrêmement ambitieuse, ne seront vraisemblablement pas atteints dans leur intégralité. Les experts soulignent que sur le long terme, les politiques de transport et d'aménagement du territoire ont plus d'impact sur les comportements que la Covid-19.

La diversité du territoire wallon fera vraisemblablement en sorte que les modifications des parts modales seront facilitées dans certaines portions de ce territoire, ou seront affectées par une forte inertie dans d'autres. Les objectifs doivent donc être fixés en adéquation avec les réalités territoriales, qui ne sont pas les mêmes partout.

La crise sanitaire a prouvé qu'il était possible de prendre des initiatives locales rapidement. La gestion au niveau local est primordiale et mérite d'être soutenue (moyens humains, financiers, matériels).

La crise et ses conséquences montrent ainsi l'importance de la régulation publique : pour inciter à organiser le télétravail, pour adapter l'offre de transport public et l'aménagement des infrastructures de mobilité, pour réfléchir à l'organisation du territoire (lieux de télétravail, offre de services...), pour réduire la fracture numérique...

Sources

AGORIA (2018), « Solutions de mobilité multimodales et connectées pour les villes d'aujourd'hui et de demain »

BUREAU FÉDÉRAL DU PLAN (2019), « Perspectives de la demande de transport en Belgique à l'horizon 2040 », Bureau fédéral du Plan - Service public fédéral Mobilité et Transports.

BUREAU FÉDÉRAL DU PLAN (2020), « Télétravail et demande de transport : une évaluation dans le modèle PLANET », Working paper 6-20, Bureau fédéral du Plan.

BUREAU FÉDÉRAL DU PLAN(2020b), « Baisse de 60% des kilomètres parcourus par les personnes en Belgique au mois d'avril 2020 », Article n°5, Bureau fédéral du Plan.

BUREAU FÉDÉRAL DU PLAN(2020c), « Télétravailler plus pour circuler moins ? Utile, mais insuffisant », Communiqué de presse

CANAL Z (23/10/2020), « Transports en commun et Covid-19 : Le problème des heures de pointe », article de presse.

CERRE (2019), « La régulation de la mobilité urbaine à l'épreuve de la mobilité partagée et du « MaaS » », 82p.

COLRUYT GROUP (2020), « En route avec le bus-bureau », <https://www.colruytgroup.com/wps/portal/cg/fr/accueil/histoires/officebus-traveltime-worktime/bus-bureau-temps-de-trajet-temps-de-travail>, dernière consultation 02/04/2021

CORNELIS E. (2019), « Les grands enjeux de la politique de mobilité en Wallonie », POLITIQUE

CPDT (2005), « Protocole de Kyoto : aménagement du territoire, mobilité et urbanisme – Mesures pour faciliter l'adhésion de la région wallonne au Protocole de Kyoto et pour limiter les émissions de gaz à effet de serre », Etudes et documents 6, CPDT-MRW, 230 p.

CPDT (2012), « Structure territoriale et mobilité – Articuler mixité, densité et accessibilité – Méthodologie et résultats de l'analyse descriptive », Notes de recherche 45, CPDT.

CPDT (2017), « Transport des personnes et transport des marchandises », Notes de recherche 70, CPDT.

CPDT (2018), « Urbanisation des nœuds et mixité des fonctions », Rapport scientifique.

CPDT (2018b), « Schéma de Développement du Territoire: Contribution de la CPDT à l'analyse contextuelle », Notes de recherche 74, CPDT.

CPDT (2019), « Mise en œuvre de plateforme d'échanges multimodale – Enseignements et recommandations », Notes de recherche 76, CPDT

CDPT (2019b), « Promouvoir l'intermodalité au quotidien. Les poles d'échanges en Wallonie»

DE WITTE A., HOLLEVOET J., DOBRUSZKES F., HUBERT M., MACHARIS C. (2013), "Linking modal choice to motility: A comprehensive review", Transportation Research Part A: Policy and Practice, 49, pp. 329-341.

DIGITAL WALLONIA (2019), « Enquête Coworking Digital Wallonia 2019 », <https://www.digitalwallonia.be/fr/publications/enquete-coworking-2019>, dernière consultation 02/04/2021

DIGITAL WALLONIA (2020), « Le coworking, une solution de démobilité et une alternative au télétravail à domicile », <https://www.digitalwallonia.be/fr/publications/semainecoworking2020>, dernière consultation 02/04/2021

FEB (2017), « Mobilité - Prêts pour la révolution ? », Reflect n°12,

FLAMM M. (2004), « La mobilité quotidienne dans la perspective de la conduite de vie », dans Montulet B., Kaufmann V. (éds), *Mobilités, fluidités... libertés ?*, Bruxelles, Publications des Facultés Universitaires Saint-Louis, pp. 71-94.

FLAMM M. (2005), « Le vécu des temps de déplacement : cadres d'expérience et réappropriations du temps », dans Montulet B. et al. (éds), *Mobilités et temporalités*, Bruxelles, Publications des Facultés Universitaires Saint-Louis, pp. 183-196.

GIZ (n.d.). « Sustainable Urban Transport: Avoid-Shift-Improve (A-S-I) », <https://www.sutp.org/publications/sustainable-urban-transport-avoid-shift-improve-a-s-i/>, dernière consultation 14/04/2021

Gouvernement wallon (2017), « Vision FAST 2030 », <http://mobilite.wallonie.be/files/eDocsMobilite/politiques%20de%20mobilit%C3%A9/FAST%20Mobilite%20Wallonie%202030.pdf>, dernière consultation 14/04/2021

IBSR (2017), « New Urban Mobility :Risques et perception des risques liés aux nouveaux engins de déplacement électriques », 63p.

IEW (2020), « Les Wallons souhaitent une mobilité Post-Covid plus saine ! », <https://www.iew.be/les-wallons-souhaitent-une-mobilite-post-covid-plus-saine/>, dernière consultation 02/04/2021

IWEPS (2020), « Mesure de l'accessibilité géographique du territoire wallon selon différents moyens de transport : première application aux gares ferroviaires », working paper n°30, 54p.

IWEPS – Futurama (2020), « Demain, tou.te.s (im)mobiles ? Transition énergétique, dualisation sociale et accès à la mobilité », webinaire du 25 juin 2020

IWEPS (2021), « *Demande de transport terrestre et répartition modale* », Fiche M007-TRANSP.TERR, 2p.

KIEFFER L., AUDARD F. (2014), « *Modéliser les chaînes de déplacements : reconstruire la mobilité quotidienne à travers le prisme des déplacements secondaires* ». CIST2014 - Fronts et frontières des sciences du territoire, Collège international des sciences du territoire (CIST), Paris, France. pp.251-255.

Konings H. (2019), « Le trendwatcher Herman Konings : « La voiture n'est plus LE moyen de transport » », Interview par Alphabet.com <https://www.alphabet.com/fr-be/blog/le-trendwatcher-herman-konings-la-voiture-nest-plus-le-moyen-de-transport>

Konings H. (2020), « Les tendances en termes de mobilité pour 2020 », interview par Sodexo.be <https://www.sodexo.be/fr/entreprises/blog/les-tendances-en-termes-de-mobilite-pour-2020/>

Le TEC (15/11/2020), « Covid-19: Protocole d'accord concernant le renfort temporaire de l'offre TEC », communiqué de presse

LIGUE DES FAMILLES (2019), « *Mobilité des parents : tais-toi et rame* ».

Pineau, J.-Y. (2019), « Organiser le territoire pour moins se déplacer », DARD/DARD, 2019/1, 38-49

RETIS (s.d.), « L'e-commerce en Belgique : statistiques », <https://www.retis.be/ecommerce-belgique-statistiques/#>, dernière consultation 02/04/2021

RTBF (17/10/2020), « Coronavirus en Belgique : l'offre maximale maintenue à la SNCB, la Stib et le TEC après le tour de vis du gouvernement », article de presse.

SECRETARIAT DU CONSEIL CENTRAL DE L'ECONOMIE (2020), « La crise du Coronavirus et notre comportement en matière de mobilité : présent et avenir », 10p.

SPF MOBILITÉ ET TRANSPORTS (2018), « *Chiffres clés du télétravail en Belgique* ».

SPF MOBILITÉ ET TRANSPORTS (2019), *Diagnostic fédéral sur les déplacements domicile-travail 2017* ».

SPF MOBILITÉ ET TRANSPORTS (2020), *Chiffres clés de la mobilité en Belgique* ».

SPW ENVIRONNEMENT (2020), « *Etat de l'Environnement Wallon* » (Indicateurs « Répartition modale du transport des personnes » et « Emissions de gaz à effet de serre »)

SPW MOBILITE (2020), *Stratégie Régionale de Mobilité*, <http://mobilite.wallonie.be/home/politiques-de-mobilite/politique-de-mobilite-regionale-wallonne/strategie-regionale-de-mobilite.html>, dernière consultation 14/04/2021

TÉLÉTRAVAILLER.BE (s.d.), Comment se répartit le télétravail en Belgique et ailleurs ? <https://www.teletravailler.be/en-chiffres#belgique> ; dernière consultation 02/04/2021

UWE (Union Walonne des Entreprises) – Cellule Mobilité : <https://www.mobilite-entreprise.be/index.php/mobilite-des-personnes>, dernière consultation 02/04/2021

VIAS INSTITUTE (2017), « *Pourquoi et comment encourager le télétravail en Belgique ?* », institut Vias et SPF Mobilité et Transports.

VIAS INSTITUTE(2021), « En 5 ans, le nombre d'utilisateurs d'un vélo électrique a doublé », communiqué de presse

VLEUGELS I. et al. (2005), « *Déterminants des choix modaux dans les chaînes de déplacements* », plan d'appui scientifique à une politique de développement durable (PADD II).

Enquêtes de mobilité (par ordre chronologique)

L'enquête **BELDAM** sur la mobilité quotidienne des Belges, menée par BELSPO et le SPF Mobilité et Transports en **2010** (échantillon : 15.822 personnes).

L'enquête **MONITOR** sur la mobilité des Belges, menée par le Service Public Fédéral Mobilité et Transports en **2017** (échantillon : 10.632 Belges âgés de 6 ans et plus).

L'enquête **sur les déplacements domicile-travail**, menée par le Service Public Fédéral Mobilité et Transports en **2017** (échantillon : 3.951 employeurs).

L'enquête **MOBWAL** sur la mobilité des Wallons menée, par l'Institut Wallon de l'Evaluation de la Prospective et de la Statistique en **2017** également (échantillon : 1.299 Wallons).

L'enquête **sur la micromobilité en Belgique**, menée par le Service Public Fédéral Mobilité et Transports en **2019** (échantillon : 2.000 Belges).

L'enquête **Espaces-Mobilités** sur les comportements de mobilité des Belges après la crise sanitaire, menée par Espaces-Mobilités **du 23 avril au 03 mai 2020** (échantillon : 3.130 réponses).

L'enquête **BEMOB** « *Impact du covid 19 sur les habitudes de mobilité des Belges* », menée par le Service Public Fédéral Mobilité et Transports **du 05 au 14 juin 2020** (échantillon : 2.000 personnes).

L'enquête **BEMOB (2^e édition)** « *Impact du covid 19 sur les habitudes de mobilité des Belges* », menée par le Service Public Fédéral Mobilité et Transports **du 27 novembre au 09 décembre 2020** (échantillon : 2.000 personnes).

Dans le document, un astérisque signale l'année de réalisation d'une enquête (et non l'année de publication des résultats de l'enquête). Par exemple, les résultats de l'enquête MONITOR que l'on utilise ont été publiés en 2019, mais l'enquête a été réalisée en 2017. Cela apparaît donc comme suit : Enquête MONITOR (2017*)