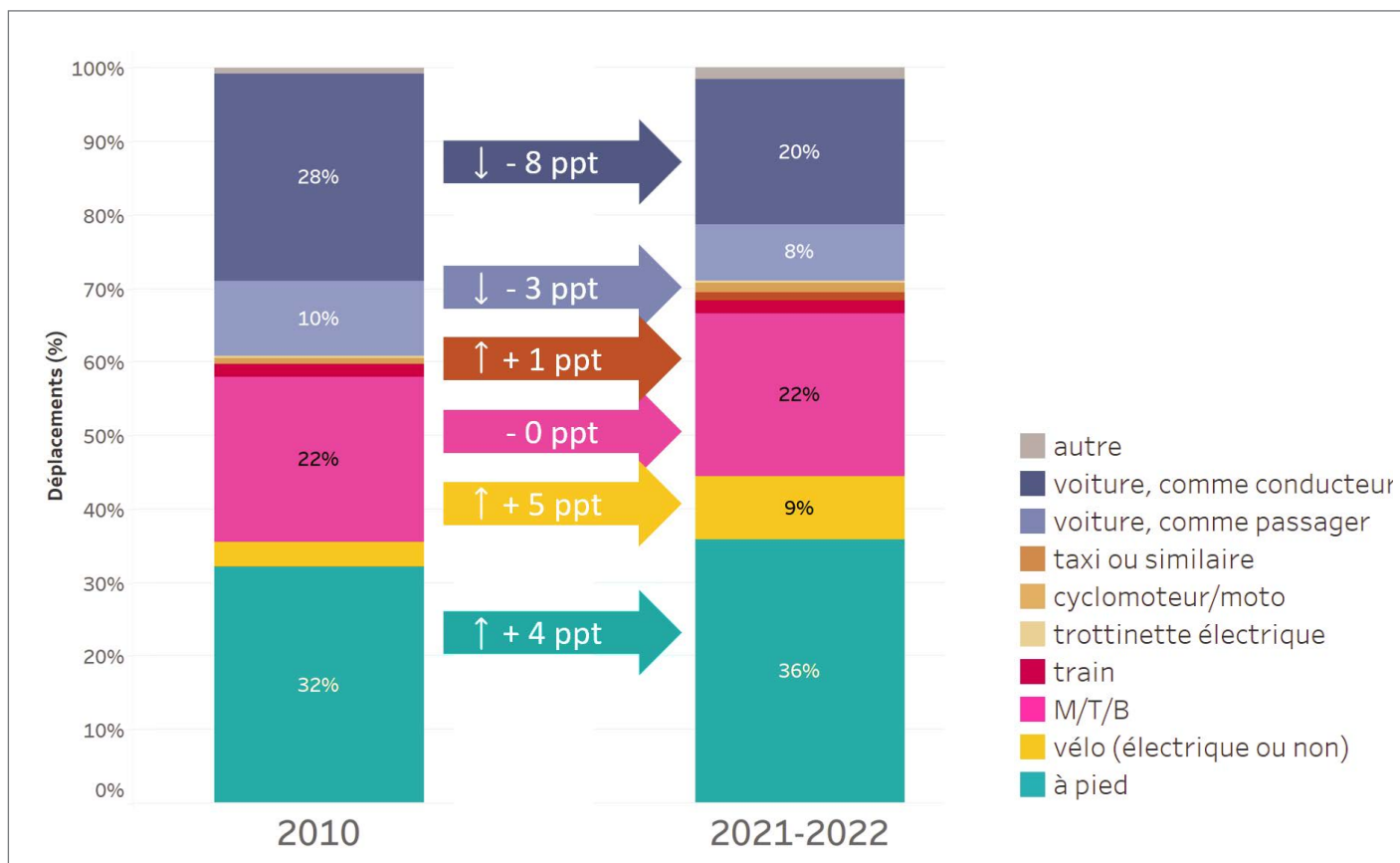


> **Korneel Debaene, attaché - Direction Autorité Organisatrice de la Mobilité – Bruxelles Mobilité**

# LES HABITUDES DE DÉPLACEMENT DES BRUXELLOIS EN ÉVOLUTION : LES RÉSULTATS DE L'ENQUÊTE SUR LES COMPORTEMENTS EN MATIÈRE DE DÉPLACEMENTS (L'ECD)

Récemment, une enquête à grande échelle menée par Bruxelles Mobilité a révélé des changements significatifs dans les préférences et les habitudes de mobilité des citoyens Bruxellois. Le constat le plus frappant est celui d'un transfert modal de la voiture vers la marche et le vélo, tandis que les transports publics restent importants et que se confirme l'essor de la micromobilité (partagée).

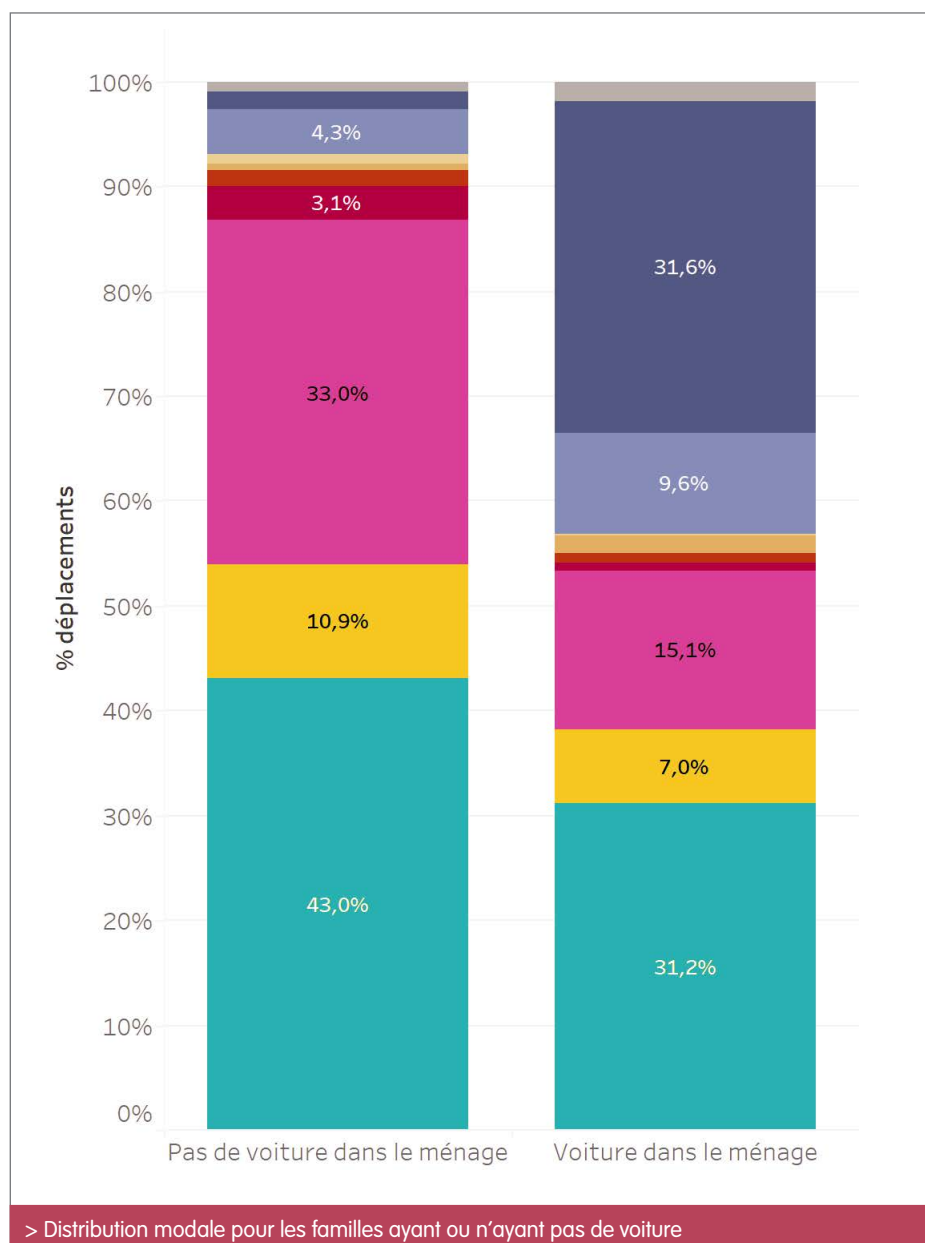
Cette enquête sur les comportements de déplacement (ECD) a été menée pendant un an d'octobre 2021 à octobre 2022 et a permis de mieux comprendre les comportements de déplacement du quotidien de la population bruxelloise ainsi que l'évolution constante de la mobilité dans la ville. En effet, on a pu rassembler de nombreuses données sur les modes de déplacement du quotidien auprès d'un échantillon de 2.685 personnes de plus de 6 ans sélectionnées au hasard : pour chaque trajet, les participants ont été invités à enregistrer dans un carnet de déplacements des informations telles que le but du déplacement, le mode de transport utilisé, la distance couverte et plus encore, et ce pendant 24 heures. Ce carnet de déplacements permet de calculer la « distribution modale », à savoir le pourcentage global de la « part de marché » des différents modes de transport. Ce carnet de déplacements constitue donc l'épine dorsale de l'enquête qui a été complété par deux questionnaires relatifs aux caractéristiques de chaque répondant et de sa famille, à la propriété d'un véhicule, aux abonnements, etc.



> Distribution modale en 2021-2022 par rapport à 2010

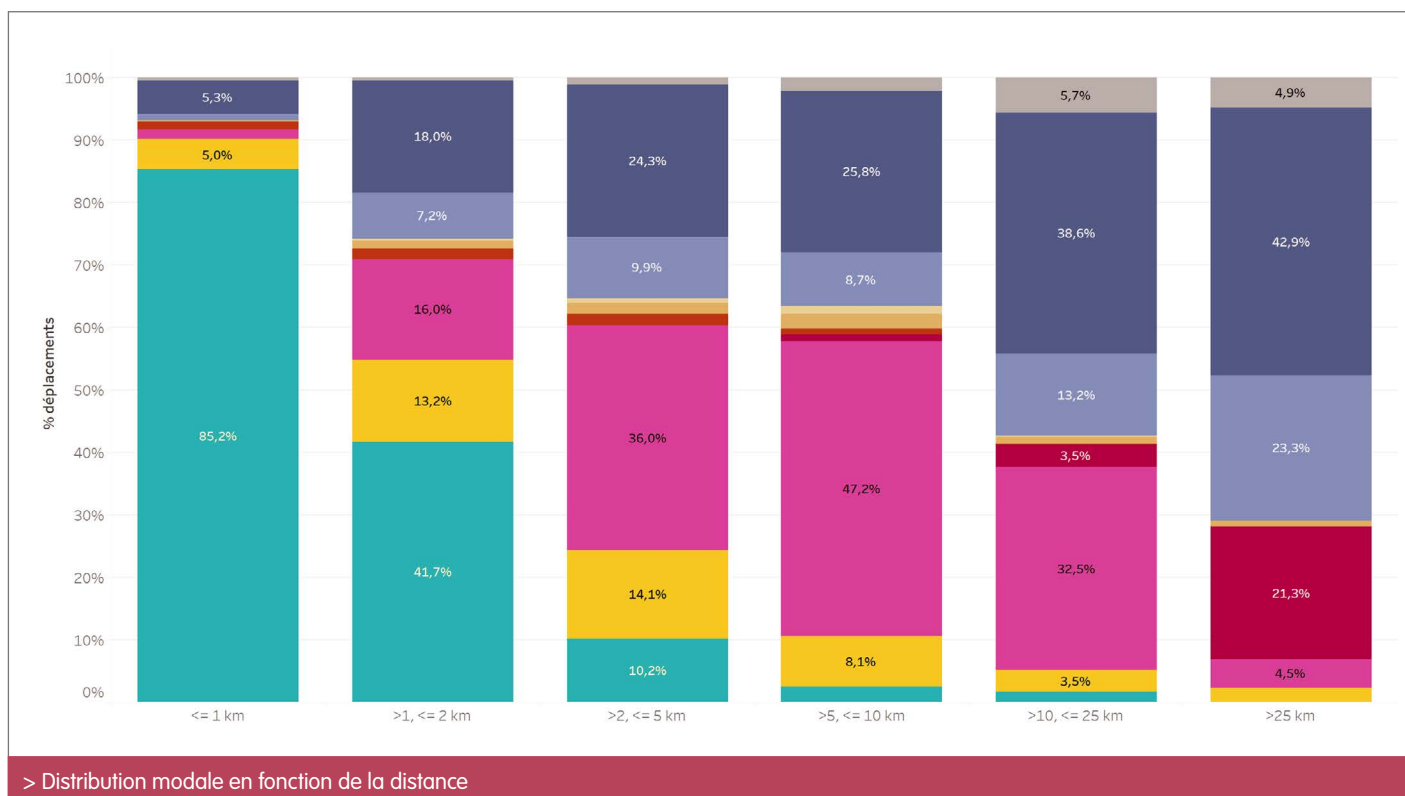
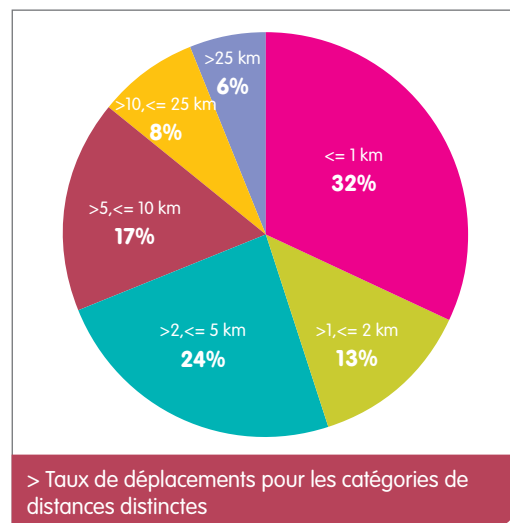
Fait remarquable, la grande majorité de nos déplacements quotidiens se font à pied, et ce chiffre ne cesse d'augmenter. En outre, on note une augmentation significative de l'utilisation du vélo comme mode de transport : 9 % de tous les déplacements sont désormais effectués à bicyclette. Par rapport à une enquête similaire, intitulée Beldam et réalisée en 2010, cette part modale du vélo n'était alors que de 3,5 %. Toutefois, les propriétaires de vélos n'ont pas augmenté de manière significative depuis 2010 - 47 % des familles possèdent actuellement au moins un vélo. On observe certes un revirement partiel, puisque 11 % des familles possèdent désormais un vélo électrique, mais dans l'ensemble, l'augmentation de l'utilisation de la bicyclette semble davantage imputable à l'amélioration des infrastructures cyclables, à des campagnes de sensibilisation fructueuses et à un renforcement de la sécurité.

En revanche, la voiture est beaucoup moins utilisée qu'auparavant. Cette diminution s'explique pour différentes raisons. Tout d'abord, nous observons depuis des années une tendance à la baisse du taux de motorisation, puisqu'à l'heure actuelle, seuls 46 % des familles bruxelloises disposent de leur propre voiture. D'autre part, même les familles possédant une voiture l'utilisent moins qu'auparavant - la part modale de la voiture chez les familles possédant leur propre voiture est actuellement de 41 %, alors qu'elle était de 52 % auparavant.




Les familles bruxelloises privilégient donc de plus en plus les modes de transport alternatifs, avec pour conséquence une diminution de la part modale de la voiture. Cette évolution témoigne d'un mouvement vers une conception de la mobilité plus durable et plus multimodale. Par ailleurs, le recours aux dispositifs de mobilité partagée semble s'imposer, puisque 5 % des familles bruxelloises sont abonnées ou enregistrées pour le covoiturage et que 8 % des Bruxellois.es sont enregistrés sur une application de partage de trottinettes (alors que 5 % d'entre eux sont propriétaires d'une trottinette électrique). L'utilisation des trottinettes électriques s'est stabilisée à une part modale de 1,2 %, ce qui équivaut déjà aux mobylettes et cyclomoteurs d'aujourd'hui, et à peu près au niveau des vélos il y a 20 ans.

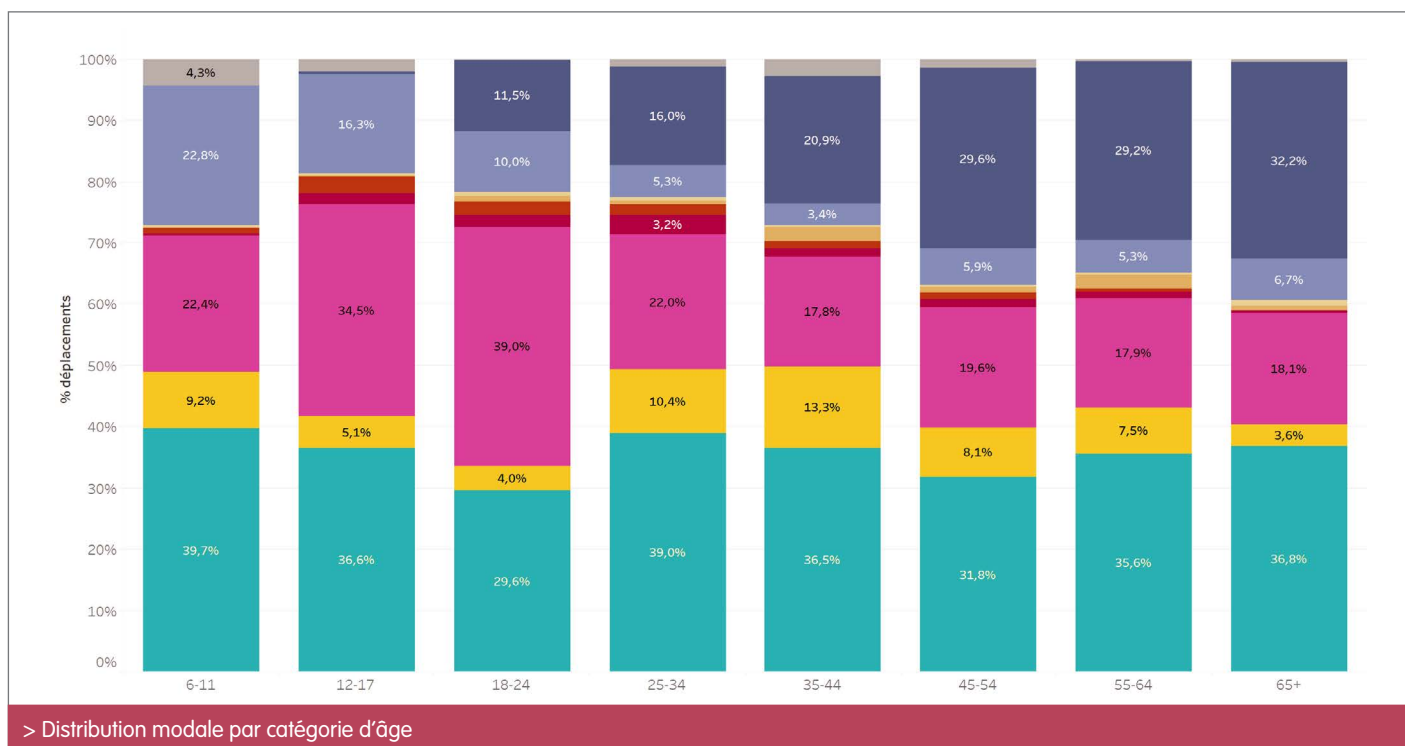
Autre fait remarquable relevé dans le cadre des résultats de l'ECD : la moyenne de la distance parcourue par trajet. En effet, l'ECD met en évidence les petites distances qui caractérisent un très grand nombre de nos déplacements quotidiens. Près d'un tiers des déplacements restent inférieurs à un kilomètre, et jusqu'à 86 % des déplacements effectués se déroulent à l'intérieur des frontières de la Région de Bruxelles-Capitale. Pour ces déplacements internes, la distance moyenne est de 3,3 km, ce qui met en évidence la nature très locale des déplacements du quotidien à l'intérieur de la ville.



Bien évidemment, la distance du trajet impacte largement le mode de transport utilisé. Ainsi, 85 % des trajets inférieurs à 1 km se font à pied, les trajets de 1 à 5 km se font à vélo (15 %) et pour les trajets de 2 à 10 km, les transports en commun sont privilégiés (41 %). Pour les trajets de plus de 2 km, le recours à la voiture gagne en importance, et pour les trajets de plus de 10 km, la voiture reste très dominante, atteignant un taux de 58 %. En revanche, pour les petits trajets, la part du train est très faible et représente un énorme potentiel sous-exploité pour les trajets intra-bruxellois par rapport à la part modale du bus/tram/méto et par rapport aux trajets à partir de 25 km où le train atteint une part modale de plus de 20 %.

Bien entendu, les modes de transport utilisés varient en fonction d'un grand nombre d'autres facteurs. Pour n'en évoquer qu'un seul, il suffit de se pencher sur la distribution modale par groupe d'âge. Il est frappant de constater que tous les groupes d'âge, y compris les seniors, se déplacent beaucoup à pied. En outre, jusqu'à l'avant-dernière catégorie d'âge, une grande partie des déplacements se fait à vélo. Ce mode de transport a encore un énorme potentiel parmi les jeunes générations, lesquelles sont actuellement tentées de privilégier les transports en commun. Enfin, le recours à la voiture reste limité chez les jeunes et les jeunes adultes, puisque la part de la voiture ne dépasse 25 % qu'à partir de l'âge de 45 ans.

Que nous réserve l'avenir ? Une prochaine version de l'ECD est déjà en cours d'élaboration et se poursuivra en continu à partir de septembre 2023, ce qui nous permettra de faire le point sur l'évolution de la dynamique de la mobilité bruxelloise annuellement. L'ECD est ainsi appelé à devenir un outil essentiel pour comprendre et anticiper le monde dynamique de la mobilité urbaine bruxelloise. 



> Pour en savoir plus

consultez l'observatoire good move [<https://data.mobility.brussels/home/fr/observatoire/les-comportements-deplacements/>] où sont disponibles les rapports ainsi que le résumé de l'ECD.