

LES DÉPLACEMENTS DOMICILE-TRAVAIL EN BELGIQUE

Un accès aisé aux pôles d'activité économique et d'emploi est indispensable pour le bon fonctionnement de notre économie et le bien-être des travailleurs. Il n'est pas surprenant, dès lors, que les déplacements domicile-travail jouent un rôle de premier plan dans la concertation sociale à tous les niveaux.

Dans les accords conclus le 23 avril 2019 au Conseil national du travail pour la période 2019-2020, les partenaires sociaux interprofessionnels se sont engagés à mettre en place un nouveau système de remboursement des frais de déplacement domicile-travail misant sur l'utilisation des modes durables et la simplification des régimes existants.

Mais quel est le vrai visage des déplacements domicile-travail dans notre pays ? Quelle proportion du trafic total est générée par les travailleurs qui se rendent au travail et en reviennent ? Quel est le profil de déplacement des différents navetteurs et dans quelle mesure combinent-ils plusieurs modes de transport ? Et sous quelles formes se présenteront les déplacements domicile-travail à l'avenir ?

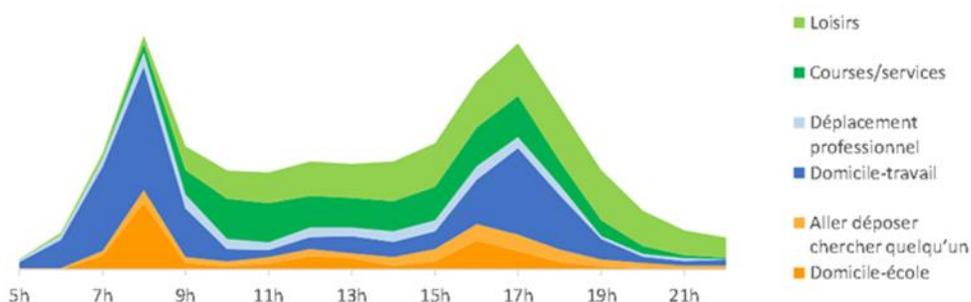
Le présent article rassemble des informations provenant de diverses études sur les trajets entre le domicile et le lieu de travail afin d'apporter une réponse à ces questions et de brosser ainsi le tableau des déplacements domicile-travail en Belgique. Cet article a été composé en collaboration avec le SPF « Mobilité et Transports ».

Quelle est la part des déplacements domicile-travail dans le trafic total ?

Chaque année, quelque 10,3 milliards de déplacements sont effectués sur le territoire belge. Les déplacements domicile-travail représentent environ 18% de ces déplacements et 27% des passagers-kilomètres parcourus (Bureau fédéral du plan, 2019, p. 18). Cette proportion semble à première vue particulièrement faible, mais il s'agit d'une moyenne par jour.

Aux heures de pointe, la part des déplacements domicile-travail est en effet bien plus importante, d'autant plus si on y ajoute les déplacements domicile-école (voir Figure 1). Ces moments de la journée sont marqués par des embouteillages routiers. Ceux-ci font perdre un temps précieux aux navetteurs et engendrent une augmentation des rejets de gaz à effet de serre et d'autres polluants dans l'atmosphère.

Déplacements au cours d'un jour ouvrable, en fonction du motif (en minutes de trajet)



Source : SPF « Mobilité et Transports » (2019a)

Profils des navetteurs

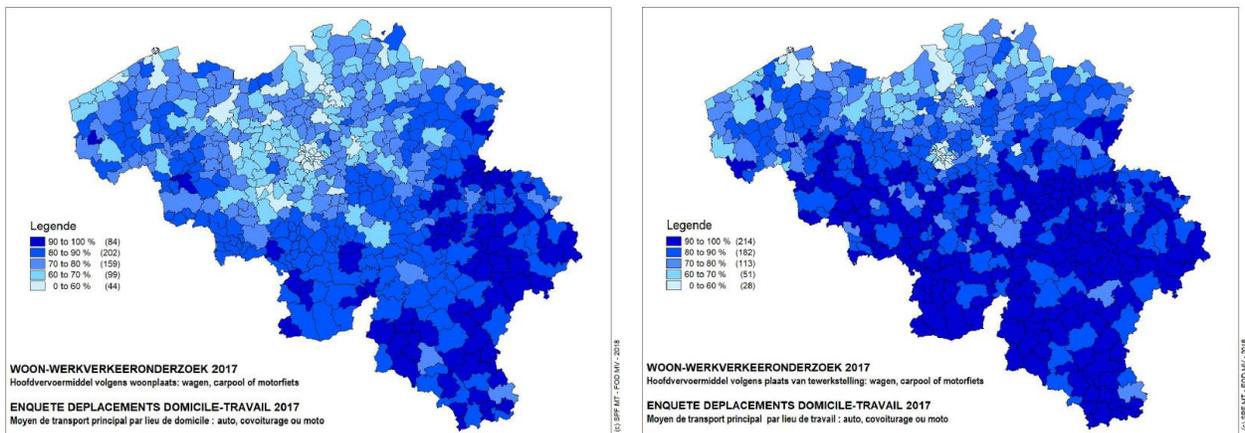
Le nouveau système de remboursement que les partenaires sociaux interprofessionnels envisagent d'élaborer vise à encourager l'utilisation des modes durables. Il est donc utile de se faire une idée des profils des différents navetteurs. Les données du diagnostic fédéral sur les déplacements domicile-travail du SPF « Mobilité et Transports » (2019b) permettent de dresser un tableau détaillé des différents types d'usagers de la mobilité. Nous nous limiterons ici aux quatre modes les plus utilisés pour les déplacements domicile-travail, à savoir la voiture, le vélo, le train, et les transports publics autres que le train (métro, tram, bus).

La voiture reste populaire, mais le potentiel de transfert modal est réel

La reine voiture reste solidement installée sur son trône, également pour les déplacements domicile-travail. 67,5% des travailleurs font la navette en voiture, 65% des navetteurs sont par ailleurs seuls dans leur véhicule, tandis que les 2,5% restants effectuent du covoiturage (SPF « Mobilité et Transports », 2019b).

L'analyse des lieux de résidence et de travail des automobilistes navetteurs fait apparaître une grande dispersion sur le territoire belge. Une exception est constituée par les lieux de travail dans les grandes villes, pour lesquels la voiture est moins utilisée. On observe par ailleurs que les bonnes liaisons ferroviaires à l'ouest de la capitale se traduisent par une utilisation relativement plus faible de la voiture par les navetteurs qui habitent cette partie du pays.

Lieu de résidence (gauche) et de travail (droite) des navetteurs en voiture



Source : SPF « Mobilité et Transports » (2019b)

L'un des objectifs du futur nouveau système de remboursement consistera à encourager les déplacements durables. La question se pose dès lors de savoir si le vélo ou les transports publics peuvent constituer une véritable alternative pour les travailleurs qui utilisent actuellement la voiture pour leurs déplacements domicile-travail. Pour savoir si les utilisateurs de la voiture sont des navetteurs à vélo potentiels, nous pouvons examiner la distance moyenne qui sépare leur domicile de leur lieu de travail. Le diagnostic fédéral sur les déplacements domicile-travail nous apprend qu'un quart des travailleurs habitent à moins de 5 kilomètres de leur lieu de travail. Un autre quart d'entre eux habitent à une distance de 5 à 10 kilomètres de leur travail (SPF « Mobilité et Transports », 2019b). En d'autres termes, la moitié des automobilistes navetteurs parcourent des distances qu'ils pourraient à première vue effectuer à vélo, en particulier au vu de l'essor actuel du vélo électrique.

Pour les transports publics, ce n'est pas la distance, mais l'accessibilité qui joue le rôle le plus important. Selon les calculs du SPF « Mobilité et Transports » (2019b), la grande majorité (87%) des automobilistes navetteurs travaillent dans un établissement très peu à moyennement accessible en transports publics. Les autres utilisateurs de la voiture, à savoir un peu plus de 10%, pourraient donc être considérés comme des utilisateurs potentiels des transports en commun.

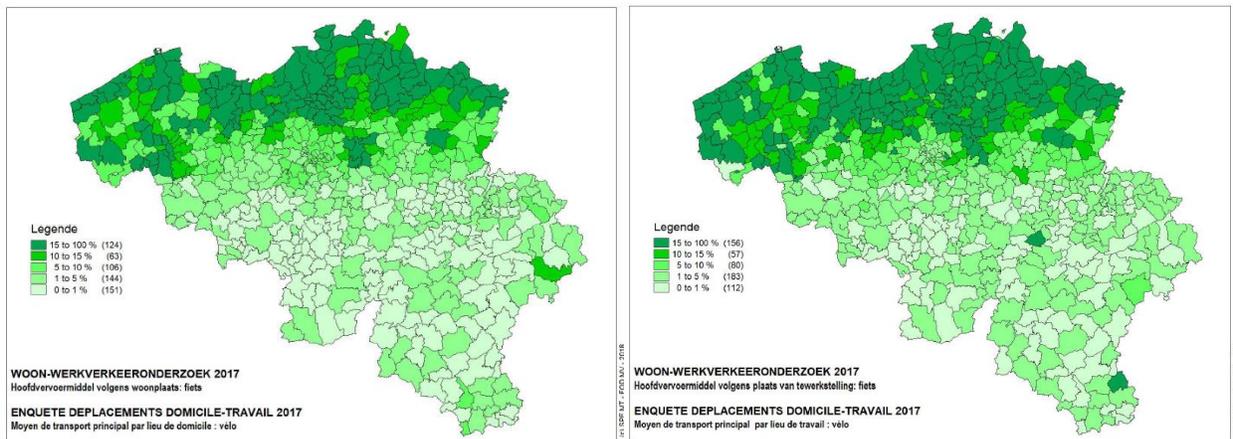
Naturellement, la distance et l'accessibilité ne sont pas les seuls facteurs qui influencent le choix de mobilité du navetteur. Les automobilistes navetteurs indiquent par exemple que l'usage de la voiture présente des avantages, comme la flexibilité et le confort (SPF « Mobilité et Transports », 2019c). Il y a certains obstacles - comme des infrastructures peu sûres ou une qualité de service perfectible - qui empêchent les automobilistes navetteurs de passer de la voiture au vélo ou aux transports publics pour leurs déplacements domicile-travail. Il convient donc d'éliminer ces obstacles pour inciter davantage de navetteurs à renoncer à utiliser leur voiture.

Les navetteurs à vélo ont le vent en poupe

Les cyclistes représentent entre-temps le deuxième plus grand groupe de navetteurs : selon le diagnostic fédéral, un peu plus de 11% des travailleurs enfourchent leur vélo pour se rendre au travail. Le vélo est aussi le mode dont l'utilisation enregistre la plus forte hausse depuis 2005 (+43%).

Si l'on observe la répartition géographique des cyclistes, il ressort que c'est surtout dans le nord du pays que le vélo est utilisé par les navetteurs. Ceci pourrait s'expliquer par la qualité et la sécurité de l'infrastructure cyclable (voir plus loin) ou par une différence en termes de culture du vélo, mais sans aucun doute également par la topologie : dans les régions plus vallonnées de Flandre, comme les Ardennes flamandes ou la Hesbaye, le vélo est moins souvent utilisé pour se rendre au travail que dans les régions plus plates comme la Côte ou la Campine.

Lieu de résidence (gauche) et de travail (droite) des navetteurs à vélo



Source : SPF « Mobilité et Transports » (2019b)

Les cyclistes navetteurs habitent en moyenne - sans surprise - à proximité de leur lieu de travail. Plus de 60% d'entre eux habitent à moins de 5 km du travail, et 23% encore à une distance de 5 à 10 km. 16% seulement des navetteurs à vélo parcourent plus de 10 km (trajet aller).

Afin de comprendre les facteurs qui entravent l'utilisation de certains modes, l'enquête fédérale sur les déplacements domicile-travail interroge les répondants sur les problèmes rencontrés lors de l'utilisation de certains moyens de transport. Pour le vélo, la dangerosité du trajet (surtout à Bruxelles et en Wallonie) ainsi que la trop grande distance entre le domicile et le lieu de travail sont les obstacles les plus cités : ils sont mentionnés pour respectivement 57% et 56% des travailleurs. L'enquête Bemob pose quant à elle la question des incitants potentiels à l'utilisation du vélo. À cet sujet, 44% des travailleurs déclarent qu'un trajet rendu plus sûr grâce à l'amélioration de la qualité des infrastructures cyclables les inciterait à prendre plus souvent leur vélo. L'octroi d'un avantage financier par l'employeur ou l'augmentation de l'avantage déjà reçu inciterait quelque 25% des travailleurs à utiliser davantage leur vélo.

Les problèmes rencontrés par les navetteurs à vélo

Problèmes rencontrés	Belgique	Bruxelles	Flandre	Wallonie
Il est dangereux de se rendre à vélo sur le site	57%	82%	43%	70%
Les distances domicile-travail sont trop grandes	56%	54%	54%	63%
L'infrastructure existante est inadéquate	43%	68%	29%	60%
Insuffisance d'infrastructures cyclables	40%	67%	23%	60%
Il n'y a pas assez d'aires de stationnement sécurisées pour les vélos	20%	18%	19%	26%
Le relief est trop important	19%	36%	6%	38%
Il n'y a pas de douche	15%	12%	14%	20%
Il n'y a pas de vestiaires	13%	12%	12%	18%

Note : cette rubrique du diagnostic fédéral sur les déplacements domicile-travail est généralement complétée par le coordinateur de mobilité de l'entreprise. Les résultats figurant dans le tableau reflètent donc la perception du coordinateur de mobilité, pondérée selon le nombre de travailleurs dans l'unité d'établissement.

Source : SPF « Mobilité et Transports » (2019b)

Les navetteurs prennent surtout le train pour se rendre en ville

Environ 10,6% des travailleurs se rendent au travail en train. Comme le vélo, le train gagne également en popularité : entre 2005 et 2017, l'utilisation du train a augmenté d'un petit 12% (SPF « Mobilité et Transports », 2019b).

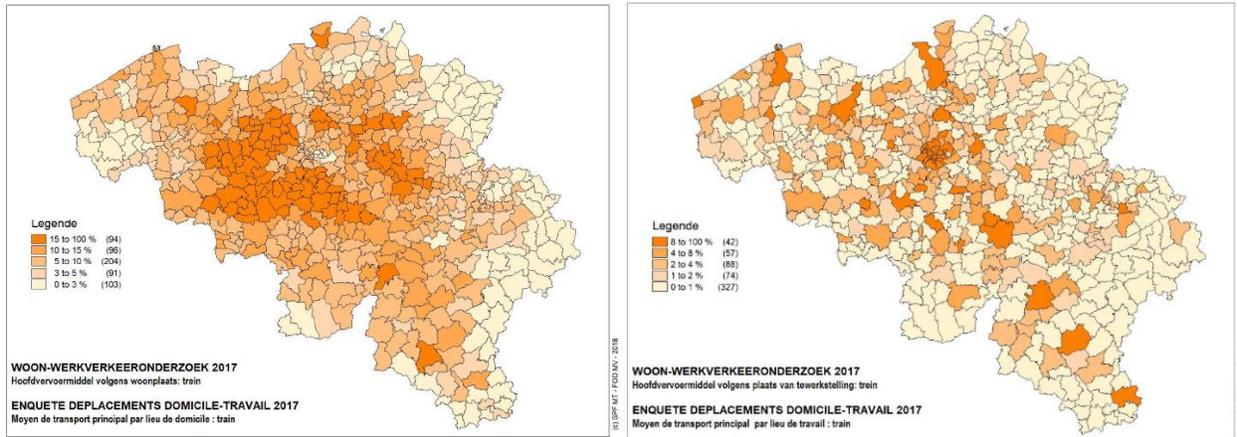
En ce qui concerne la répartition géographique des travailleurs qui font la navette en train, la différence entre le lieu de résidence et le lieu de travail est frappante. Ce n'est pas surprenant : le train est principalement utilisé pour se rendre de la périphérie vers les villes. C'est particulièrement vrai pour notre capitale.

Le train est populaire pour les distances plus longues. Trois quarts des travailleurs qui font la navette en train parcourent plus de 20 km entre leur domicile et leur lieu de travail (SPF « Mobilité et Transports », 2019b).

L'offre et la durée du trajet semblent donc jouer un rôle important dans le choix des transports publics, et ceci est confirmé par les problèmes perçus par les utilisateurs des transports en commun. Dans le top 3 des problèmes, on retrouve les temps de déplacement trop longs, les problèmes de retard, et l'incompatibilité entre les horaires des transports publics et les horaires de travail. La sécurité et le confort sont des obstacles moins importants (SPF « Mobilité et Transports », 2019b). On notera en particulier qu'il y a des différences entre Bruxelles et les deux autres Régions du pays. En Région de Bruxelles-Capitale, les problèmes de retard et le manque de places disponibles sont plus souvent cités que dans les autres Régions. La capacité limitée sur la Jonction Nord-Midi bruxelloise et la hausse considérable du nombre de voyageurs de la STIB n'y sont probablement pas étrangères.

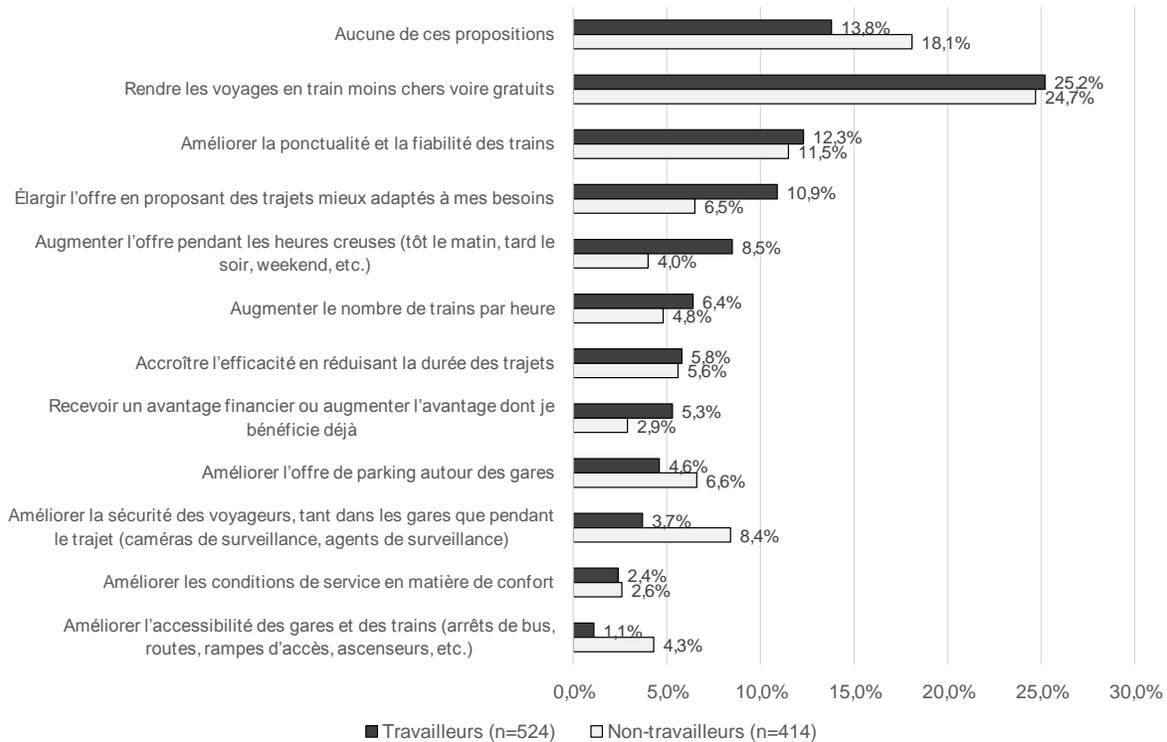
En ce qui concerne les incitants, un quart des travailleurs mentionne l'option « Rendre les voyages en train moins chers voire gratuits » (voir Figure 5). Améliorer la ponctualité (12% des travailleurs répondants) et élargir l'offre (8,5%) complètent le top 3 (SPF « Mobilité et Transports », 2019c). Le coût pour le travailleur et la fiabilité du service semblent donc être les principaux leviers à actionner pour encourager l'utilisation du train.

Lieu de résidence (gauche) et de travail (droite) des navetteurs en train



Source : SPF « Mobilité et Transports » (2019b)

Incitants potentiels à l'utilisation du train



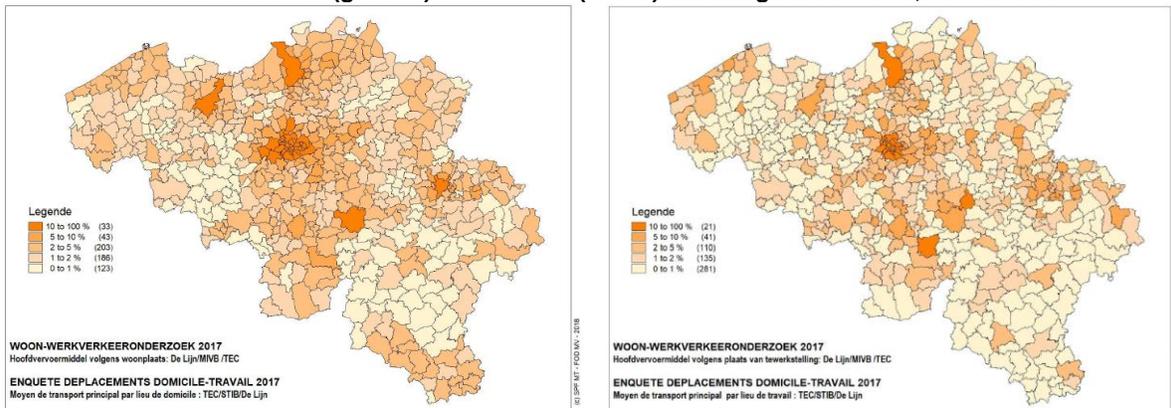
Source : SPF « Mobilité et Transports » (2019c)

Méto, tram et bus n'attirent qu'un nombre limité de travailleurs

L'utilisation du méto, du tram et du bus a augmenté de près de 15% depuis 2005, mais elle reste plutôt modeste avec une part modale dans les déplacements domicile-travail d'un peu moins de 7% (SPF « Mobilité et Transports », 2019b). La répartition géographique des usagers de la STIB est très semblable à celle des navetteurs qui prennent le train. Les lieux de résidence sont dispersés et les lieux de travail se

situent surtout à proximité des grands noyaux, bien que la différence entre les zones urbaines et rurales soit ici un peu moins prononcée que dans le cas du train.

Lieu de résidence (gauche) et de travail (droite) des usagers du métro, tram et bus



Source : SPF « Mobilité et Transports » (2019b)

Si les travailleurs prennent souvent le train pour parcourir de longues distances entre leur domicile et leur lieu de travail, la moitié des usagers de la STIB habitent à moins de 5 km de leur travail. Si l'on élargit le rayon à 10 km, ce chiffre monte jusqu'à 80% des navetteurs utilisant le métro, le tram et le bus (SPF « Mobilité et Transports », 2019b).

Les problèmes liés aux transports publics

Problèmes rencontrés	Belgique	Bruxelles	Flandre	Wallonie
Les temps de déplacement sont trop longs	57%	56%	56%	63%
Problèmes de retard	55%	78%	45%	60%
L'organisation des transports en commun n'est pas adaptée aux horaires de travail	54%	36%	58%	58%
La desserte des transports en commun est insuffisante	39%	21%	39%	53%
La distance de l'établissement aux arrêts ou la gare est trop grande	30%	9%	35%	35%
Il n'y a pas assez de places dans les transports en commun	23%	46%	15%	23%
Les transports en commun ne sont pas assez confortables	16%	27%	14%	13%
Il y a un sentiment d'insécurité entre l'unité d'établissement et les arrêts ou la gare.	15%	34%	8%	17%
Les transports en commun ne sont pas assez sûrs	10%	27%	3%	13%

Note : cette rubrique du diagnostic fédéral sur les déplacements domicile-travail est généralement complétée par le coordinateur de mobilité. Les résultats figurant dans le tableau reflètent donc la perception du coordinateur de mobilité, pondérée selon le nombre de travailleurs dans l'unité d'établissement.

Source : SPF « Mobilité et Transports » (2019b)

Les problèmes rencontrés sont les mêmes que pour l'utilisation du train, à savoir les temps de déplacement trop longs, les retards et les horaires non compatibles avec les horaires de travail (SPF « Mobilité et Transports », 2019b, voir Figure 7). Les incitants les plus cités ne surprendront donc pas : un élargissement de l'offre et une diminution des temps de déplacement sont en haut de la liste (SPF « Mobilité et Transports », 2019c).

Multimodalité dans les déplacements domicile-travail

Les résultats ci-dessus se rapportent toujours au mode de déplacement principal utilisé entre le domicile et le lieu de travail. Il s'agit du mode utilisé par les travailleurs pour effectuer la partie la plus importante de leur trajet. Nous pouvons toutefois partir du principe que de nombreux navetteurs combinent plusieurs modes de transport. Le diagnostic fédéral sur les déplacements domicile-travail nous apprend par exemple que 35% des travailleurs peuvent prétendre à un cumul des interventions de l'employeur pour plusieurs modes de transport (SPF « Mobilité et Transports », 2019c).

Dans la littérature, différents concepts sont utilisés pour décrire ce phénomène : multimodalité, intermodalité, comobilité, combimobilité... Tous ces termes désignent la combinaison de différents modes de transport pour se déplacer. Il peut s'agir de combiner différents moyens de déplacement pour un seul trajet, mais d'aucuns élargissent cette notion et parlent également de multimodalité en cas d'alternance entre modes de transport pour un seul et même trajet en fonction des circonstances (moment de la journée, météo, seul ou en groupe...)¹.

En ce qui concerne les déplacements domicile-travail, on ne sait pas encore clairement dans quelle mesure les travailleurs combinent les différents moyens de transport. Les sources de données existantes donnent des résultats très divergents. En outre, la catégorie « à pied » n'est généralement² pas prise en considération en raison de limitations méthodologiques.

L'enquête Monitor du SPF « Mobilité et Transports » (2019a) interroge notamment les répondants sur les déplacements multimodaux, sans faire de distinction entre les déplacements domicile-travail et les autres déplacements. Il ressort de cette enquête que les déplacements entre deux villes (15%) et la liaison entre la ville et la périphérie (6%) sont plus souvent multimodaux que les déplacements dans les villes (<1%) ou hors ville (1%). 30% des navetteurs en train combinent ce mode de déplacement avec d'autres moyens de transport public et/ou la voiture en début et/ou en fin de parcours. 1% seulement des automobilistes navetteurs se déplacent de manière multimodale. La majeure partie des navetteurs en voiture qui combinent plusieurs moyens de transport utilisent les transports publics en complément de la voiture (SPF « Mobilité et Transports », 2019a).

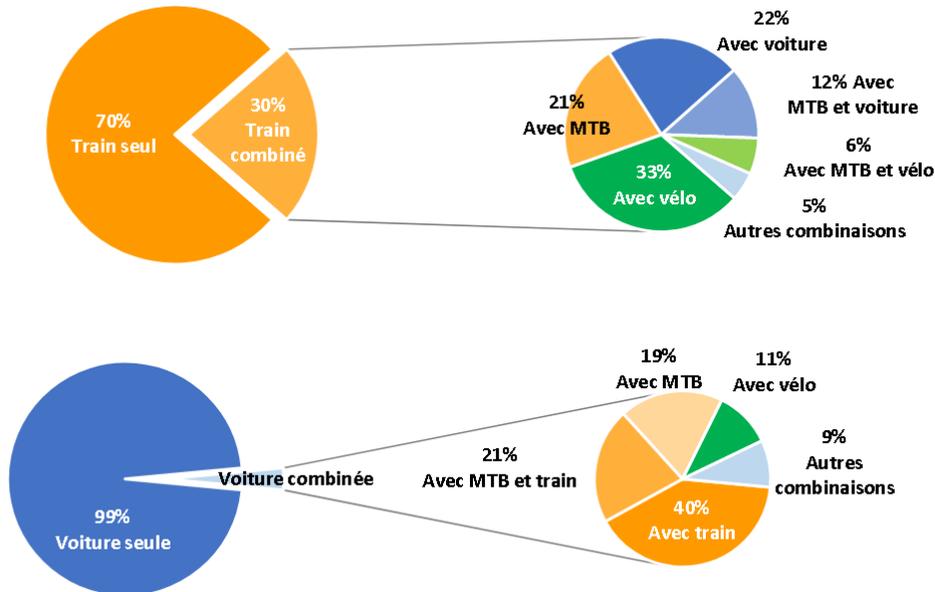
L'enquête Bemob du SPF « Mobilité et Transports » utilise une autre méthodologie. Cette enquête se concentre sur les déplacements domicile-travail. 8,5% des déplacements domicile-travail sont effectués en combinant le train avec un autre moyen de transport. Pour 1,7% des déplacements, le métro, le tram et/ou le bus sont combinés avec la voiture ou le vélo (SPF « Mobilité et Transports », 2019b).

Si l'on aborde le phénomène de la multimodalité dans une perspective plus large (alternance des moyens de transport), 59,2% utiliseraient le même moyen de transport (presque) à chaque fois pour les trajets domicile-travail. Une proportion importante des travailleurs font régulièrement un détour : 24% lorsqu'ils se rendent au travail - dont la moitié pour les enfants - et 26% lors du trajet retour pour faire des courses. L'heure de la journée à laquelle s'effectue la navette est également variable pour la plupart des travailleurs (SPF « Mobilité et Transports », 2019c).

¹ C'est le cas également des partenaires sociaux dans leur focus « Développer davantage la multimodalité » du Rapport Emploi-Compétitivité 2018 – 2019 (CCE 2019-2102).

² P.ex. dans l'enquête Monitor du SPF « Mobilité et Transports ».

Quelles sont les combinaisons de modes de transport les plus fréquentes ?



Source : SPF « Mobilité et Transports » (2019a)

Un regard sur l'avenir

À quoi ressembleront les déplacements domicile-travail dans dix, vingt ou même trente ans ? C'est particulièrement difficile à prévoir. Le Bureau fédéral du plan (2019) s'attend toutefois à ce que le nombre de passagers-kilomètres parcourus augmente de presque 10% en Belgique d'ici 2040, de 150 milliards à 165 milliards. Pour le cas spécifique des déplacements domicile-travail, il prévoit une hausse annuelle de 0,3% en moyenne du nombre de passagers-kilomètres, soit une croissance totale de plus de 7% sur la période 2015-2040.

S'agissant de la répartition modale des déplacements domicile-travail, les passagers-kilomètres parcourus avec la voiture progresseront encore de 8%, à politique inchangée, d'ici 2040. L'utilisation du train augmenterait de 5,2% selon le Bureau fédéral du plan, le transport en tram de 21,8% et les déplacements en métro de 27,5%. Le nombre de kilomètres parcourus à pied/à vélo enregistrerait une hausse de 9,8%. On observerait une stagnation de l'usage du bus. Le taux de croissance des déplacements en heures creuses sera relativement supérieur à celui en heures de pointe.

Les prédictions telles que celles réalisées par le Bureau du plan ne tiennent cependant pas compte des nouvelles tendances en matière de mobilité. Ainsi, depuis quelques années, on voit de plus en plus de trottinettes partagées dans les rues et un mouvement semble se dessiner vers le concept de la MaaS (« Mobility as a Service »). Pour l'instant, il est toutefois particulièrement difficile de prédire quel sera l'impact de ces phénomènes récents sur les déplacements domicile-travail. Il existe peu de données chiffrées sur leur popularité et des études complémentaires seront nécessaires pour en savoir plus sur ces tendances naissantes. La question se pose par ailleurs de savoir si et comment ces formes de mobilité pourraient être intégrées dans le nouveau système de remboursement que les partenaires sociaux interprofessionnels envisagent de mettre en place.

Une approche coordonnée pour des déplacements plus fluides et durables

Un accès aisé aux pôles d'activité économique et d'emploi est indispensable pour le bon fonctionnement de notre économie et le bien-être des travailleurs. La navette entre le domicile et le lieu de travail s'effectue principalement durant les heures de pointe. C'est à cette période de la journée que la congestion routière est la plus élevée et que nous sommes confrontés aux retards les plus importants dans nos trajets. Il en résulte des pertes économiques considérables, un déséquilibre vie privée-vie professionnelle, du stress et des dégâts pour l'environnement. Les déplacements domicile-travail nous posent donc un défi majeur.

Pour l'heure, la voiture est encore de loin le mode de déplacement le plus populaire entre le domicile et le lieu de travail et, selon les dernières prévisions du Bureau fédéral du plan, ce sera toujours le cas, à politique inchangée, en 2040. L'utilisation du vélo et des transports publics connaît depuis quelques années un essor considérable dans le cadre des trajets domicile-travail. Il reste encore un grand potentiel inexploité d'augmentation de la part du vélo et des transports publics dans les déplacements domicile-travail.

Les partenaires sociaux interprofessionnels envisagent de développer un nouveau système de remboursement des déplacements domicile-travail qui encouragera le recours à des modes durables et simplifiera les systèmes existants. Ils souhaitent ainsi inciter les navetteurs à évoluer vers un comportement de mobilité plus durable. Le présent article nous a montré que les partenaires sociaux n'y arriveront pas seuls. Un rôle important doit être joué à cet égard par les pouvoirs publics, les opérateurs de transport et les usagers de la mobilité. Il n'y a qu'ensemble qu'ils pourront réaliser les changements nécessaires et améliorer la situation de la mobilité dans notre pays.

Sources

BUREAU FÉDÉRAL DU PLAN (2019), Perspectives de la demande de transport à l'horizon 2040.

Pour ses prévisions à long terme en matière de transport, le Bureau fédéral du plan utilise le modèle PLANET. Ce modèle génère des flux de transport sur la base de développements macroéconomiques et sociodémographiques. Ces flux de transport permettent ensuite d'estimer la demande de transport et de répartir celle-ci sur les différents modes de transport.

SERVICE PUBLIC FÉDÉRAL MOBILITÉ ET TRANSPORTS (2019a), Enquête monitor sur la mobilité des Belges.

Enquête en ligne sur les comportements en matière de déplacement réalisée auprès de 10 632 Belges âgés de 6 ans et plus.

SERVICE PUBLIC FÉDÉRAL MOBILITÉ ET TRANSPORTS (2019b), Diagnostic fédéral sur les déplacements domicile-travail 2017.

Enquête utilisant comme échantillon tous les travailleurs qui se rendent la plus grande partie du temps au même endroit pour travailler, auprès des employeurs occupant plus de 100 personnes et dans des unités d'établissement de plus de 30 personnes. L'enquête a été menée dans 11 536 unités d'établissement.

SERVICE PUBLIC FÉDÉRAL MOBILITÉ ET TRANSPORTS (2019c), Enquête Bemob.

Bemob (1). Questionnaire en ligne sur les déplacements domicile-travail et leur complexité. Réalisée en décembre 2019 auprès de 2 000 actifs occupés (représentatifs en termes d'âge, de sexe et de région de lieu de résidence) Cette enquête permet d'obtenir des informations détaillées sur la multimodalité et la fréquence à laquelle les actifs occupés changent de moyen de transport. Les données ne sont pas rendues publiques.

Bemob (2). Enquête en ligne sur les avantages et inconvénients perçus de différents modes de transport. Échantillon d'environ 1 000 personnes pour chaque question. Les données ne sont pas rendues publiques.