

La Mobilité des Ménages en Brabant Wallon

Groupe de Recherche sur les Transports

Facultés Universitaires N-D de la Paix Namur

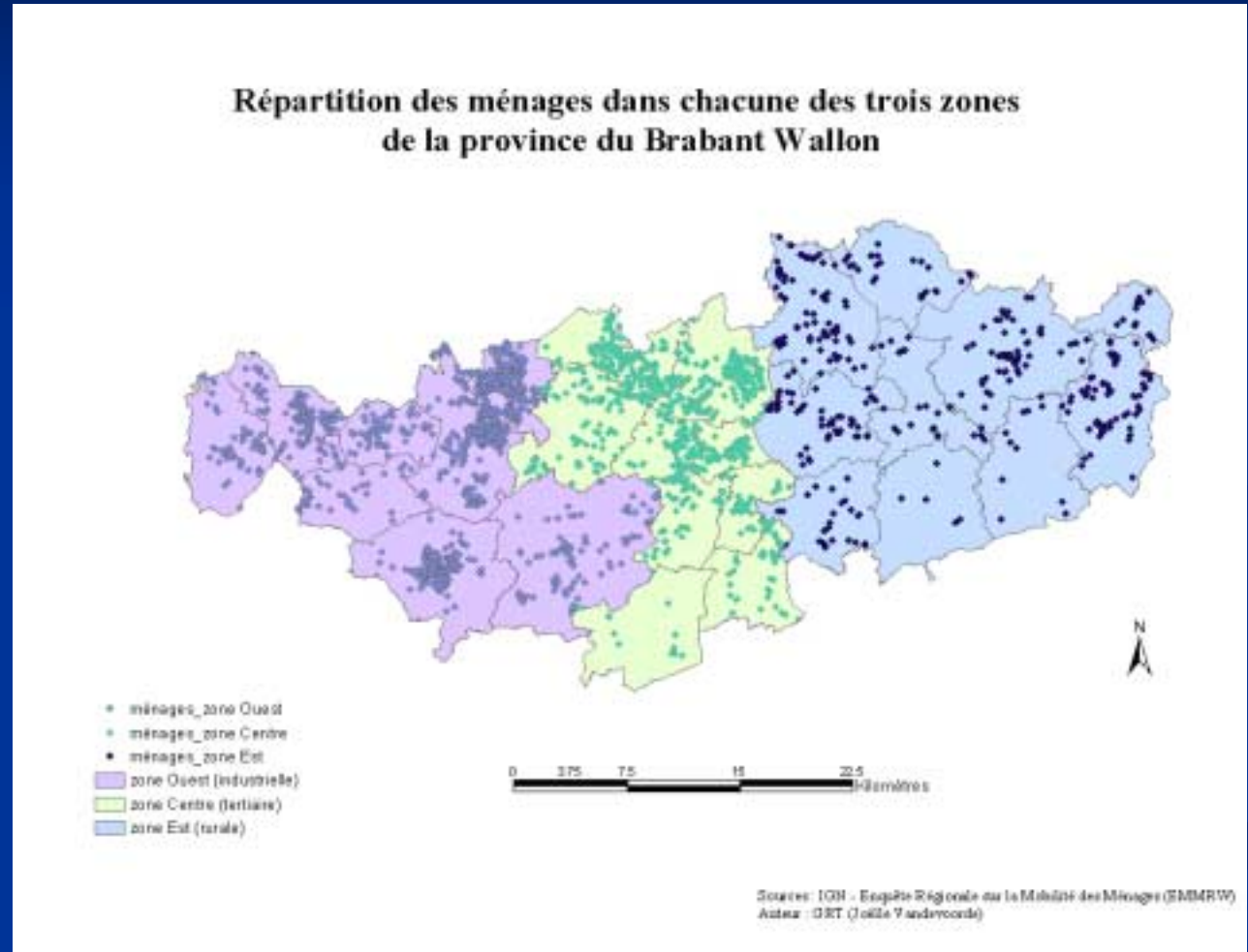
janvier 2006

Cadre général

- Enquête organisée durant une année complète :
du 1/3/2002 au 28/2/2003
- Déroulement :
12 mois sur 12, 7 jours sur 7
- Echantillon réparti dans 27 communes agrégées
en 3 zones : Zone Ouest, zone Centre et zone
Est.

Cadre général

- L'échantillon représentatif de la population du Brabant Wallon est composé de 2647 ménages répartis comme suit :
 - Zone Ouest : 1236
 - Zone Centre : 1021
 - Zone Est : 390



La population du Brabant Wallon et sa motorisation

janvier 2006

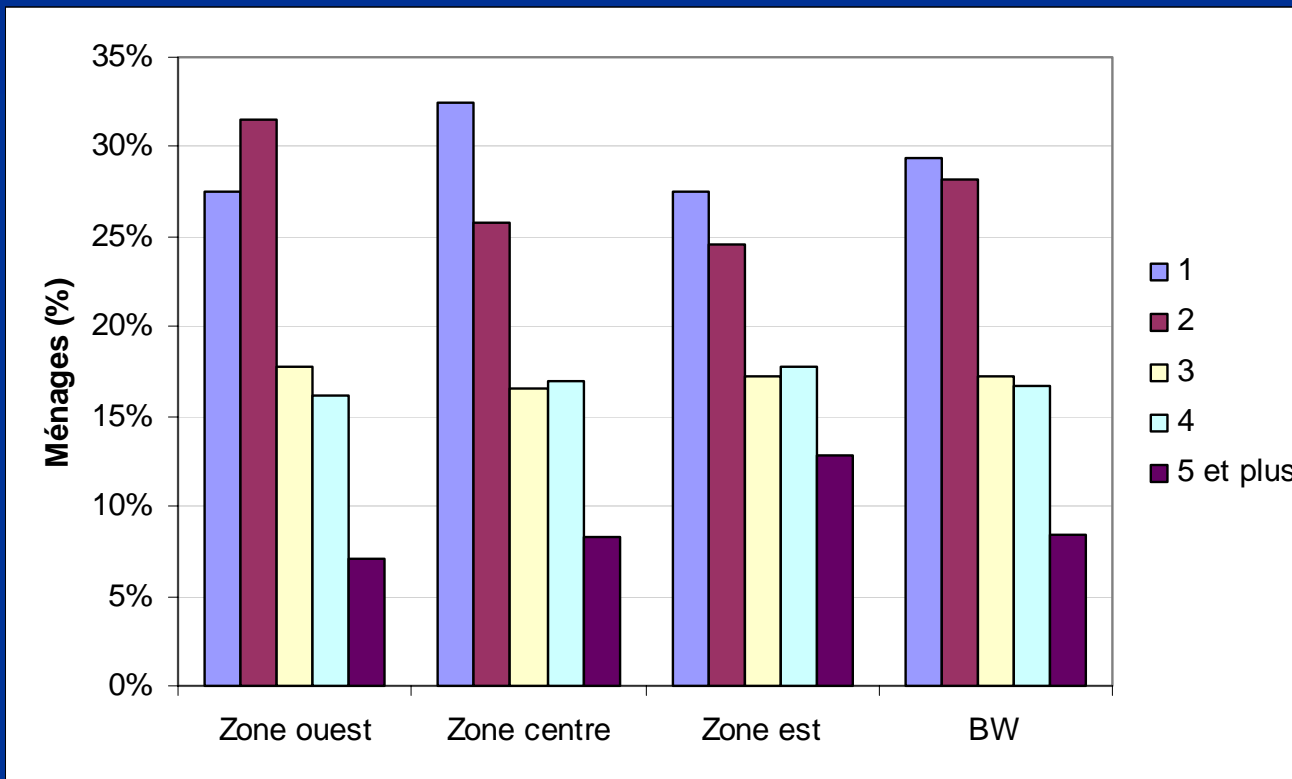
La Mobilité des Ménages en Brabant
Wallon

GRT

4

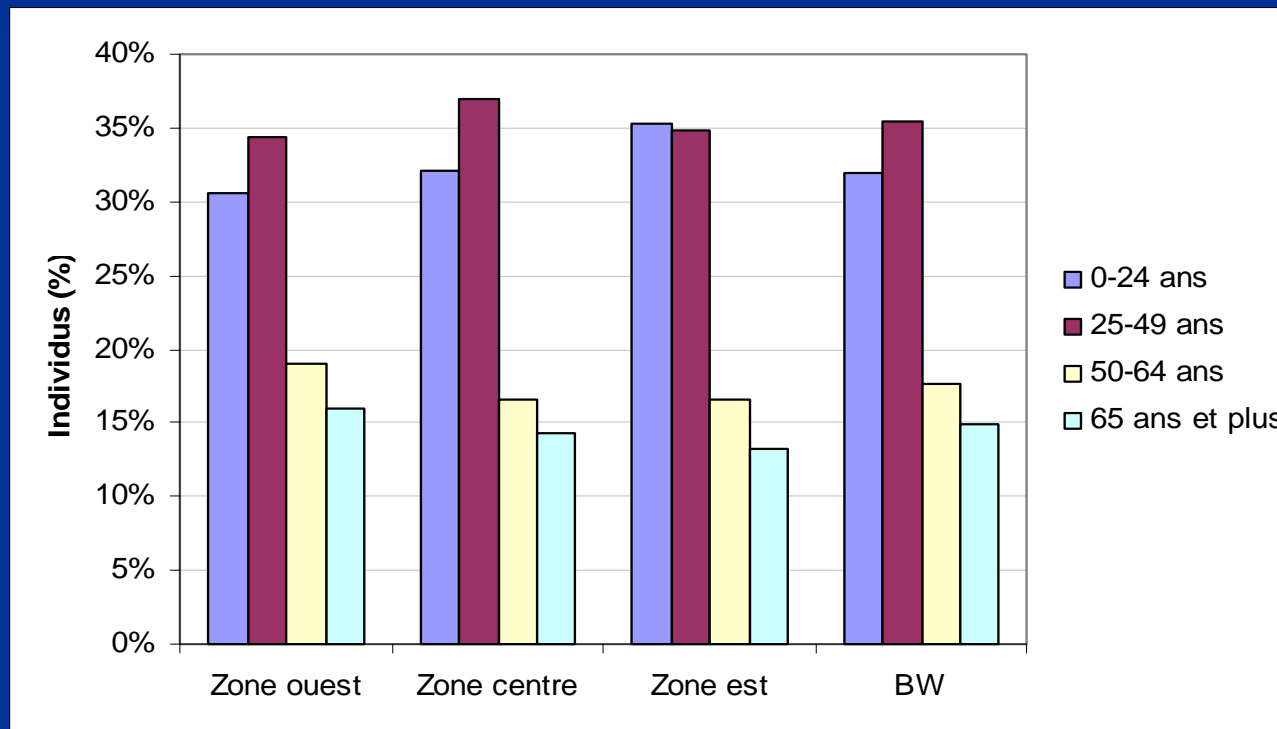
La population

- Plus de familles nombreuses dans la zone Est
- Plus de personnes seules dans la zone centrale
- Plus de couples dans la zone Ouest



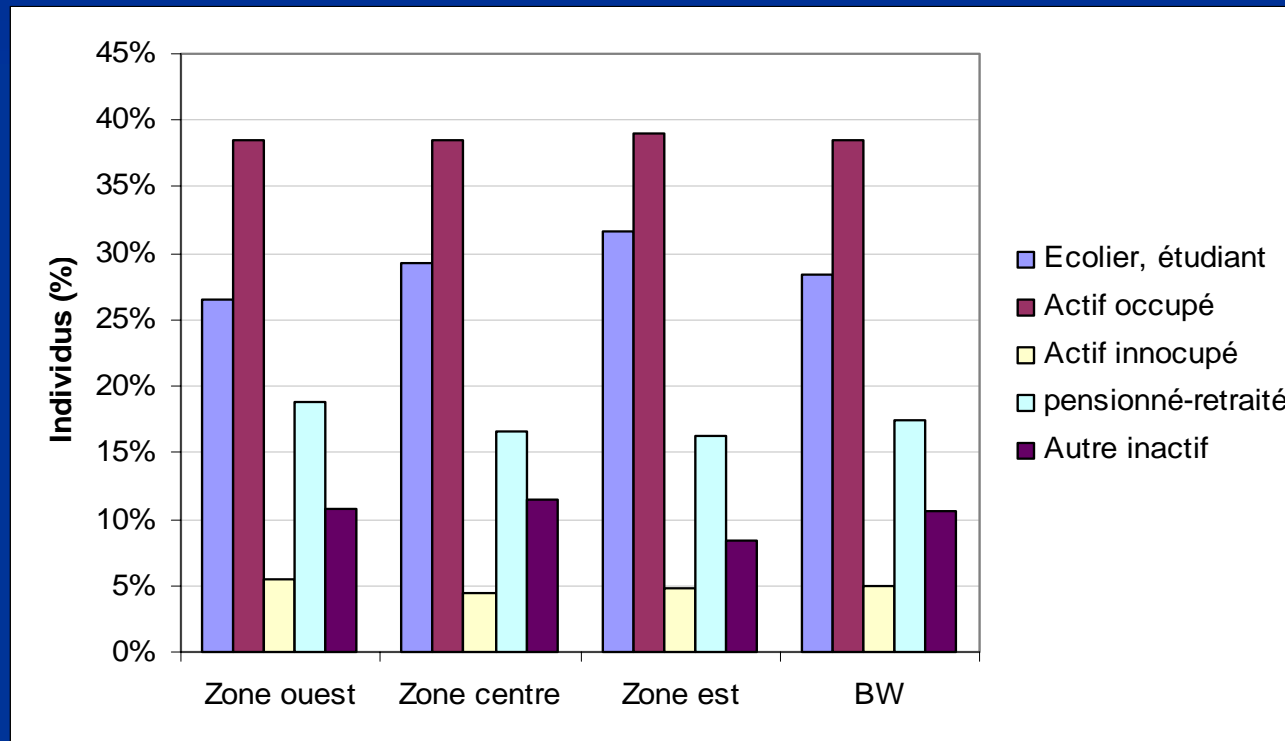
La population

- Plus de 0-24 ans dans la zone Est
- Plus de 25-49 ans dans la zone centrale
- Plus de personnes âgées dans la zone Ouest



La population

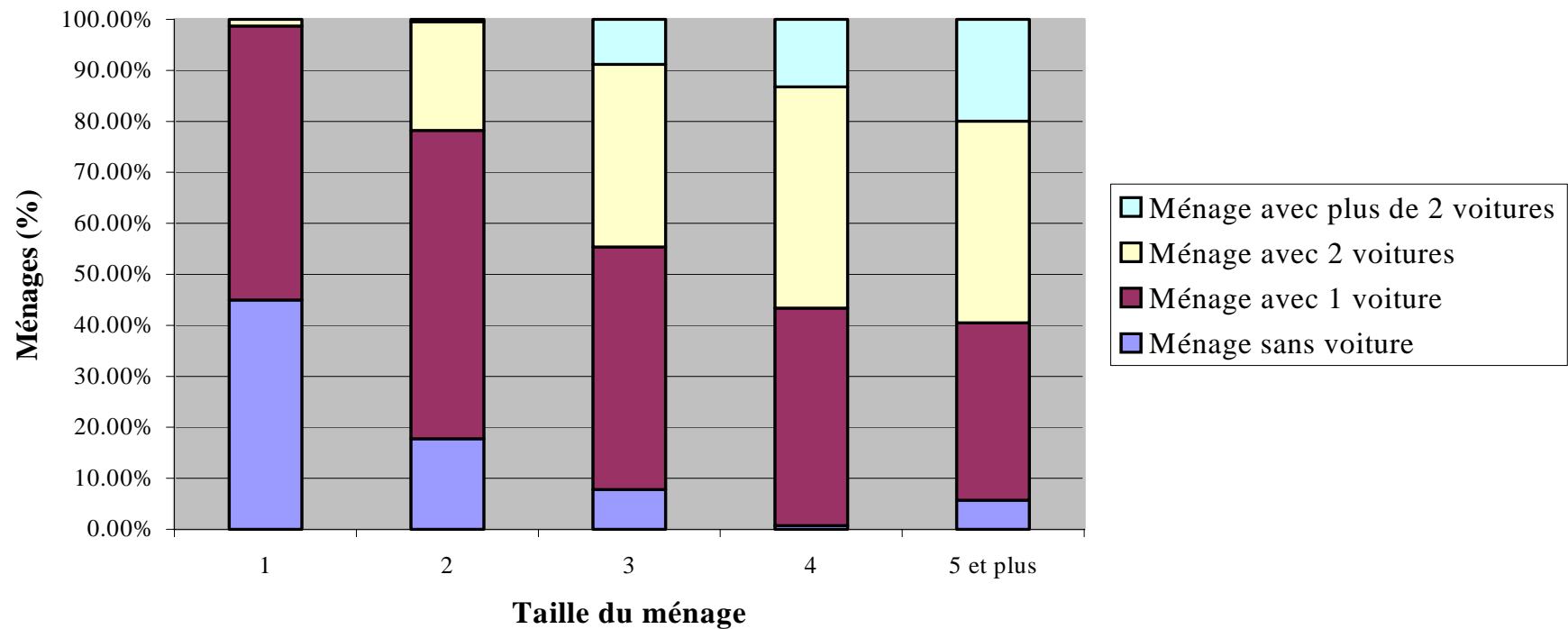
- Plus d'étudiants et écoliers dans la zone Est
- Plus pensionnés - retraités dans la zone Ouest



La motorisation

- Le nombre de personnes dans un ménage = facteur déterminant de sa motorisation

Nombre de voitures détenues par les ménages en fonction de la taille du ménage



La motorisation des ménages

- 13% de ménages sans voiture à l'Est contre 20% à l'Ouest
- Plus de voitures et de vélos (adultes) dans la zone Est (nombre absolu) en parallèle avec plus de familles nombreuses

Nombre de voiture	Zone Ouest	Zone Centre	Zone Est	BW
Aucune	20%	17%	13%	18%
1 voiture	52%	48%	48%	50%
2 voitures	23%	30%	30%	27%
Plus de 2 voitures	5%	4%	10%	5%

	Zone Ouest	Zone Centre	Zone Est	BW
Nombre de vélos adultes	1.05	1.01	1.25	1.06
Nombre de voitures	1.15	1.22	1.42	1.22
Nombre de cyclo/motos	0.14	0.19	0.11	0.16

Les déplacements et leurs modes

janvier 2006

La Mobilité des Ménages en Brabant
Wallon

GRT

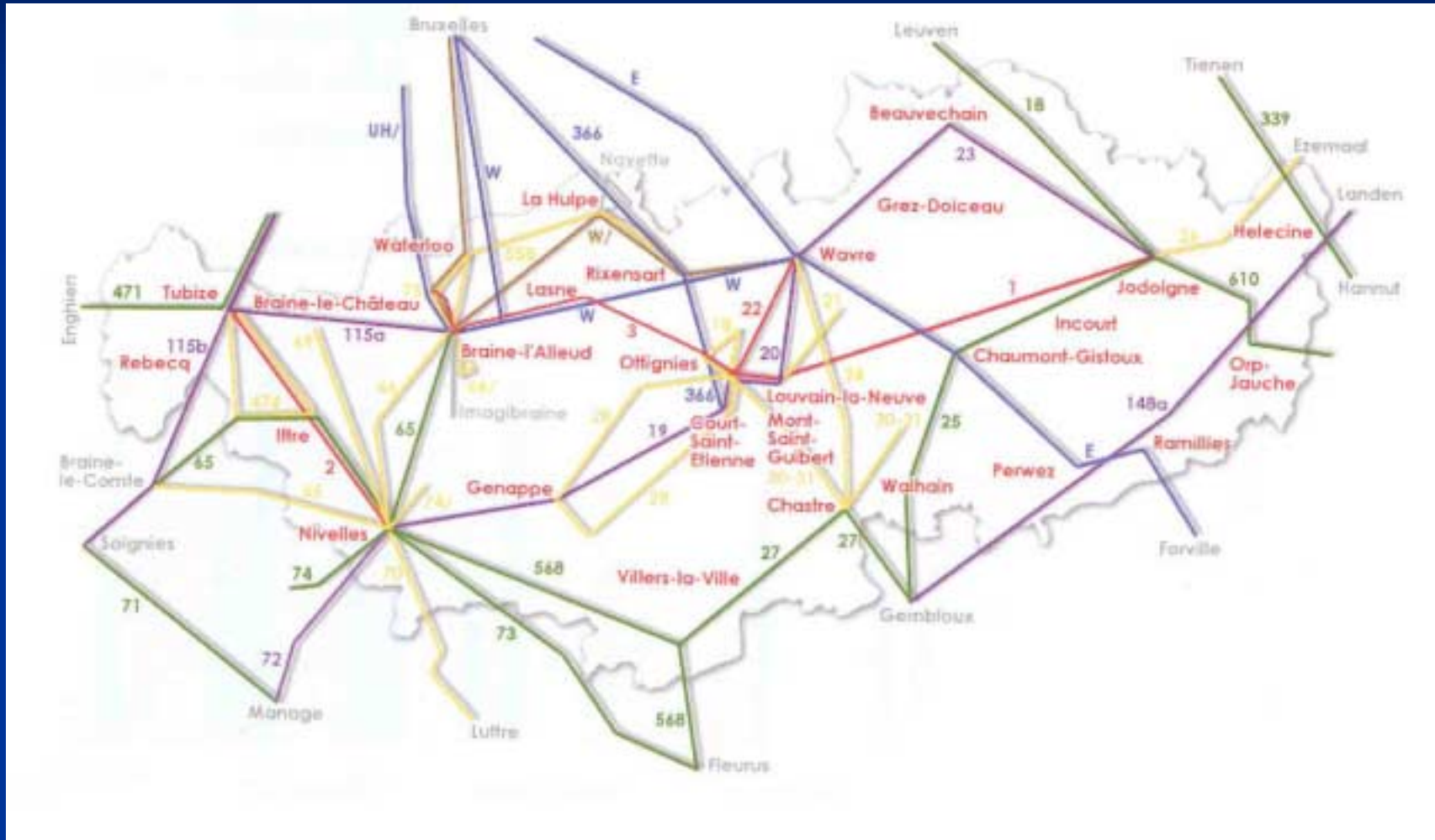
10

Le réseau ferroviaire

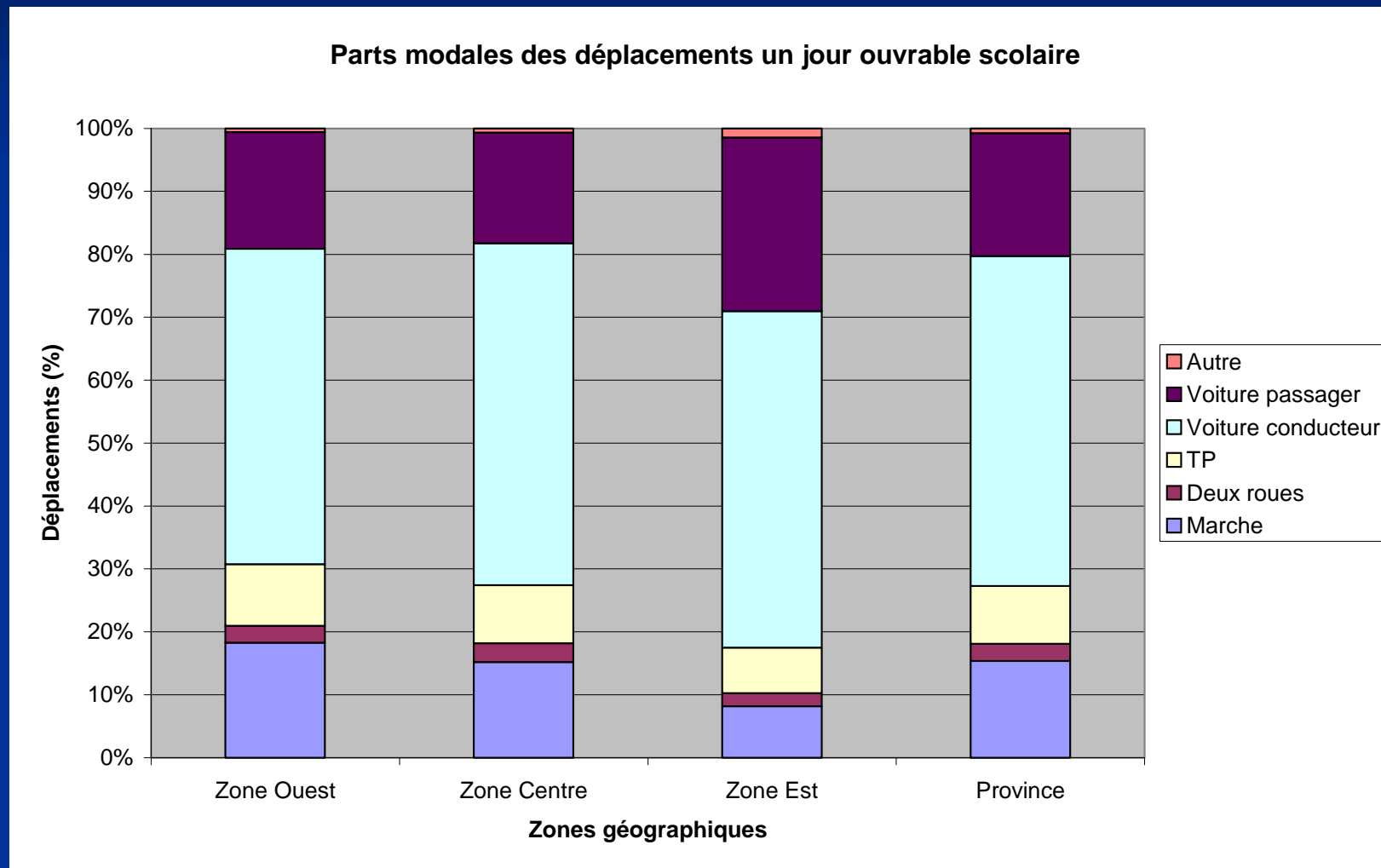
La province du Brabant Wallon et son réseau ferroviaire (lignes et gares)



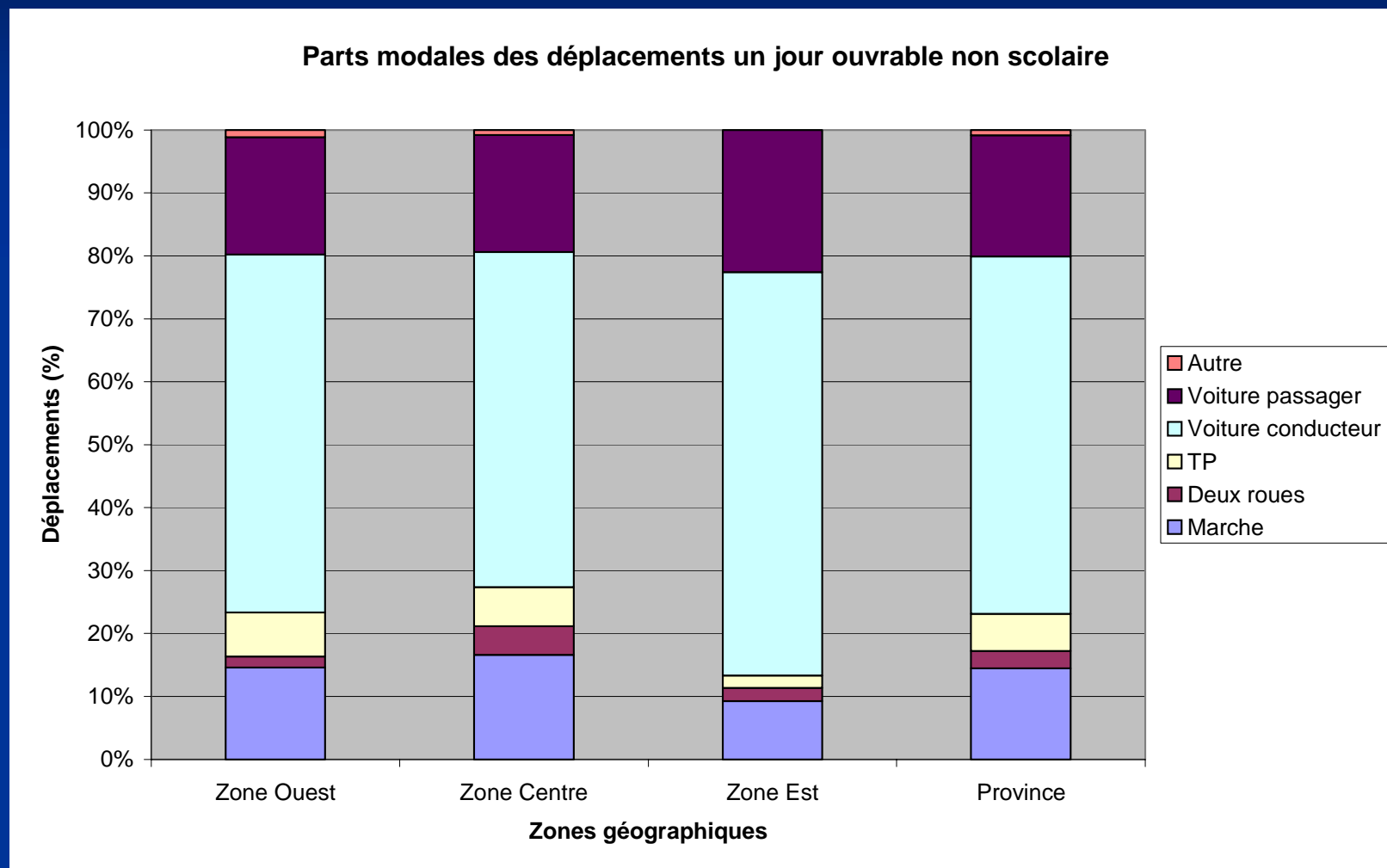
Le réseau TEC



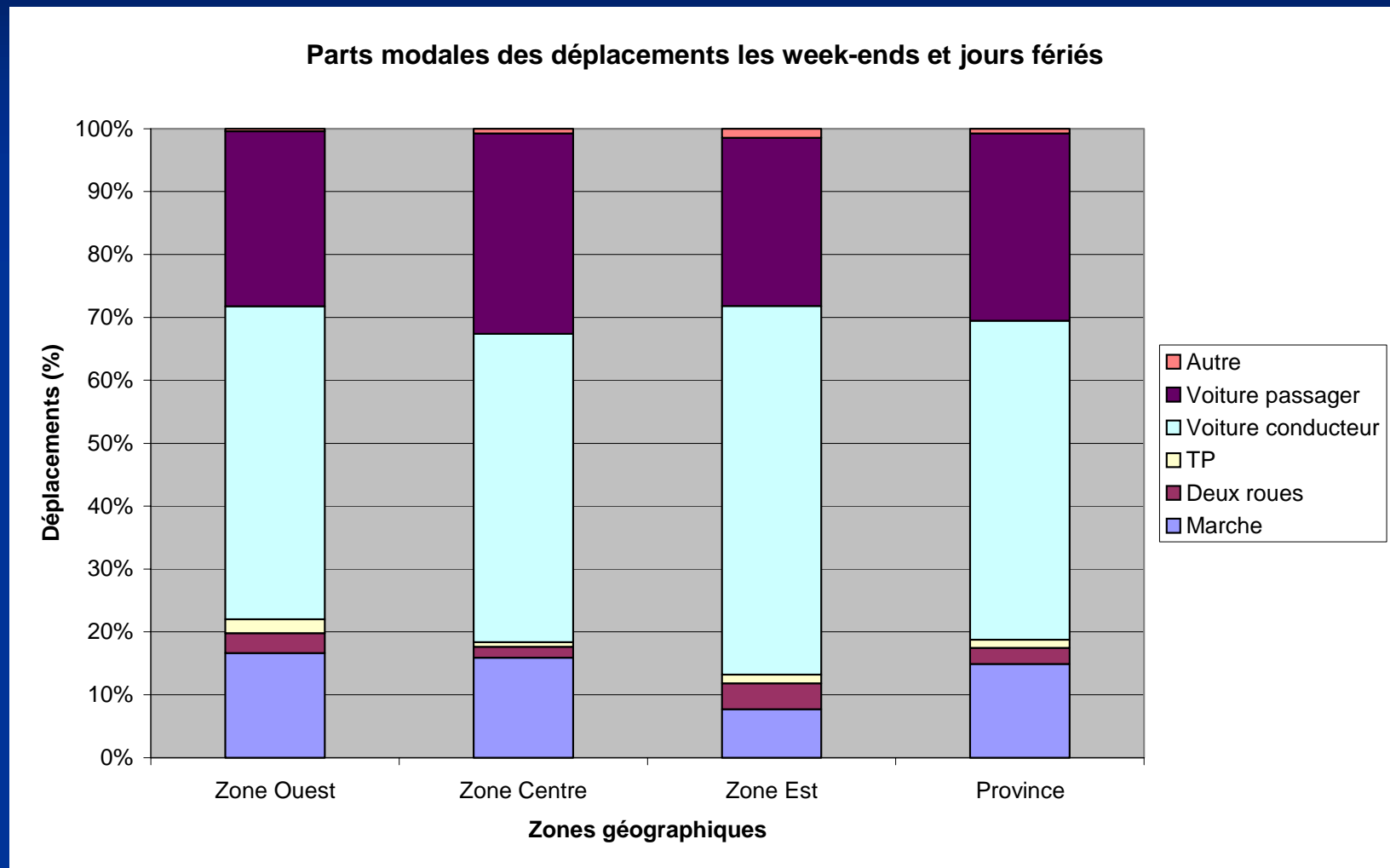
Modes de déplacement – Un jour ouvrable en période scolaire



Modes de déplacement – Un jour ouvrable en période non scolaire

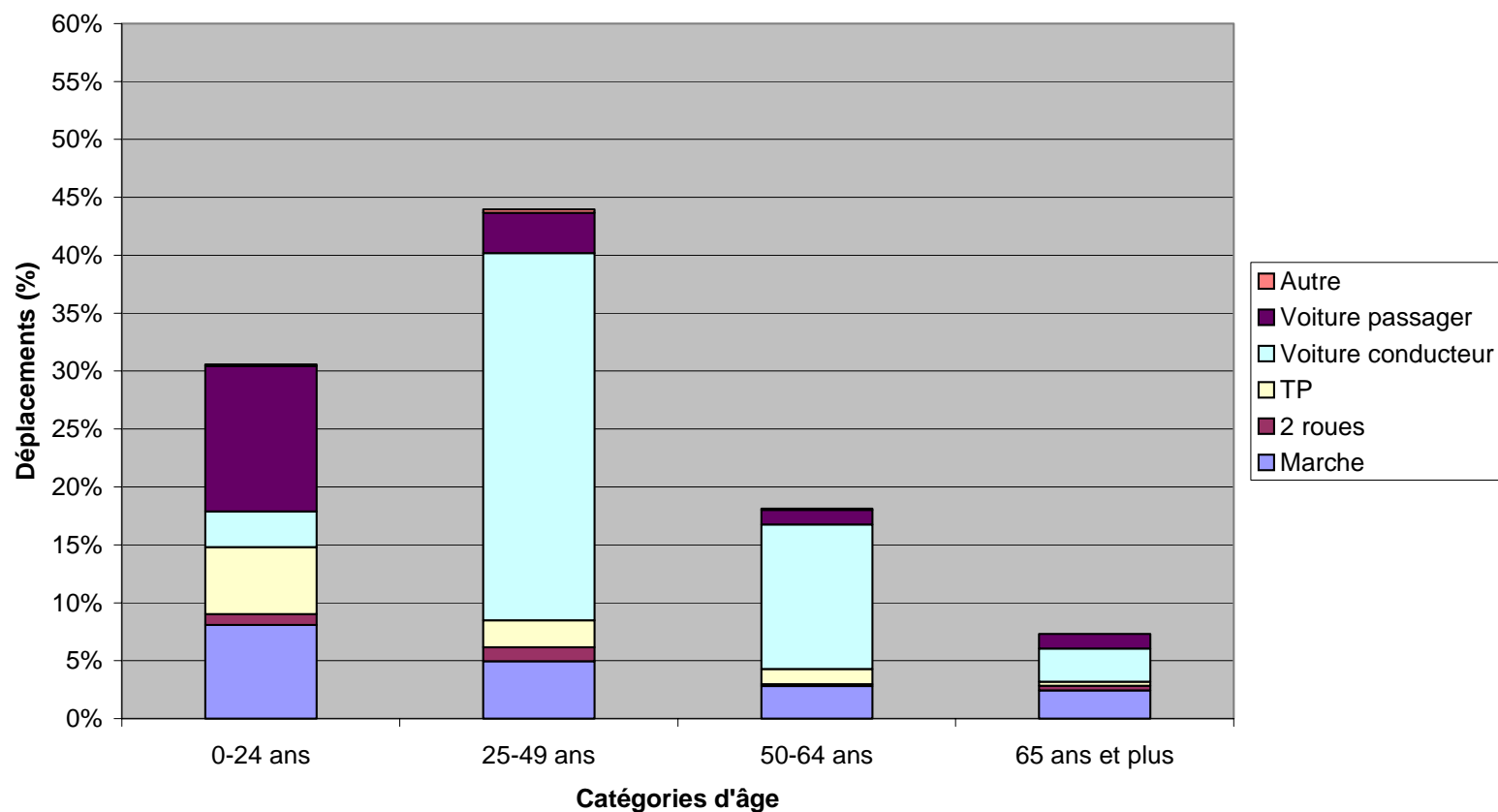


Modes de déplacement – Week-end et jours fériés



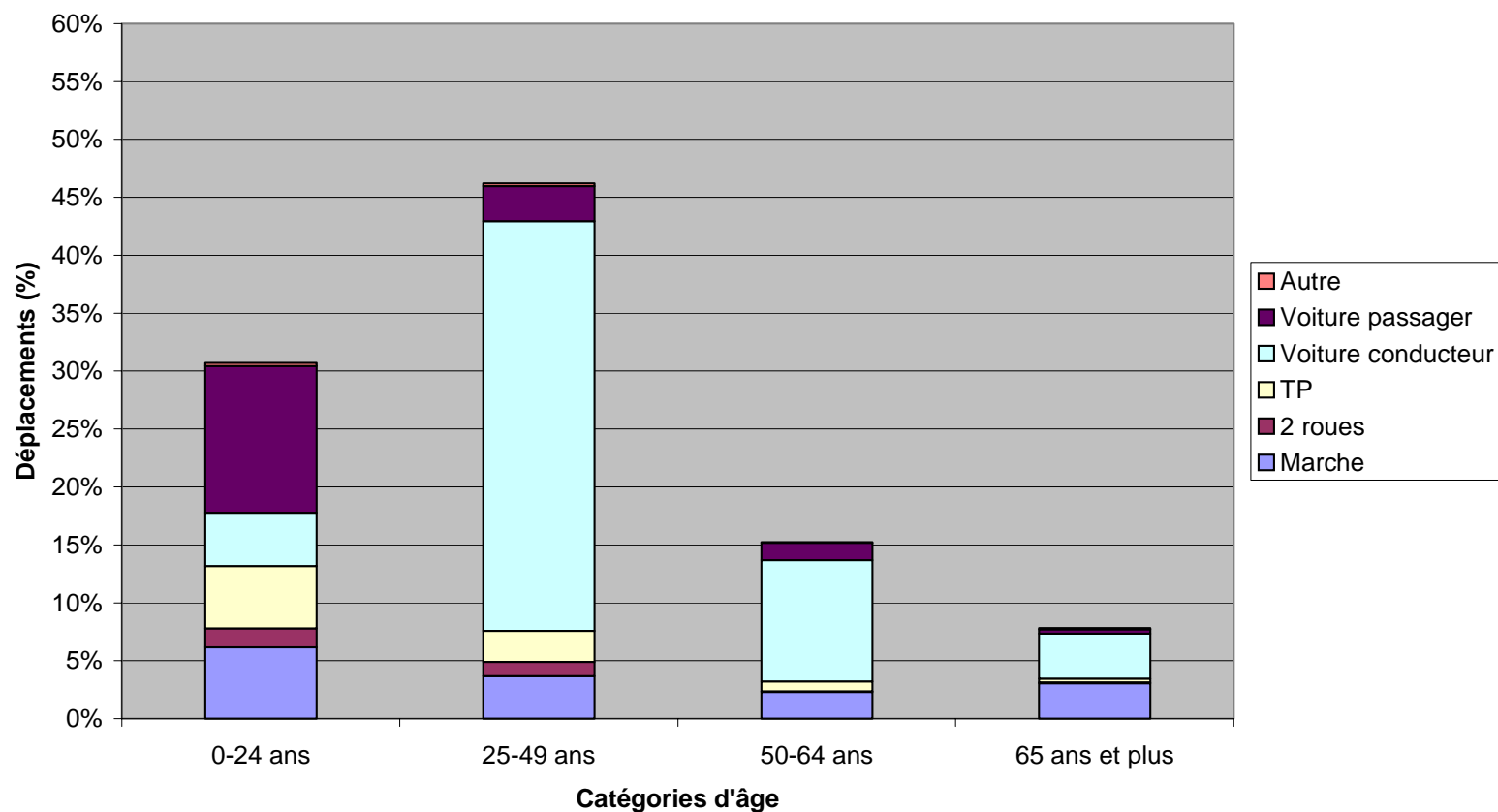
Modes selon l'âge – Un jour ouvrable en période scolaire – zone Ouest

Parts modales des déplacements par catégories d'âge pour la zone Ouest

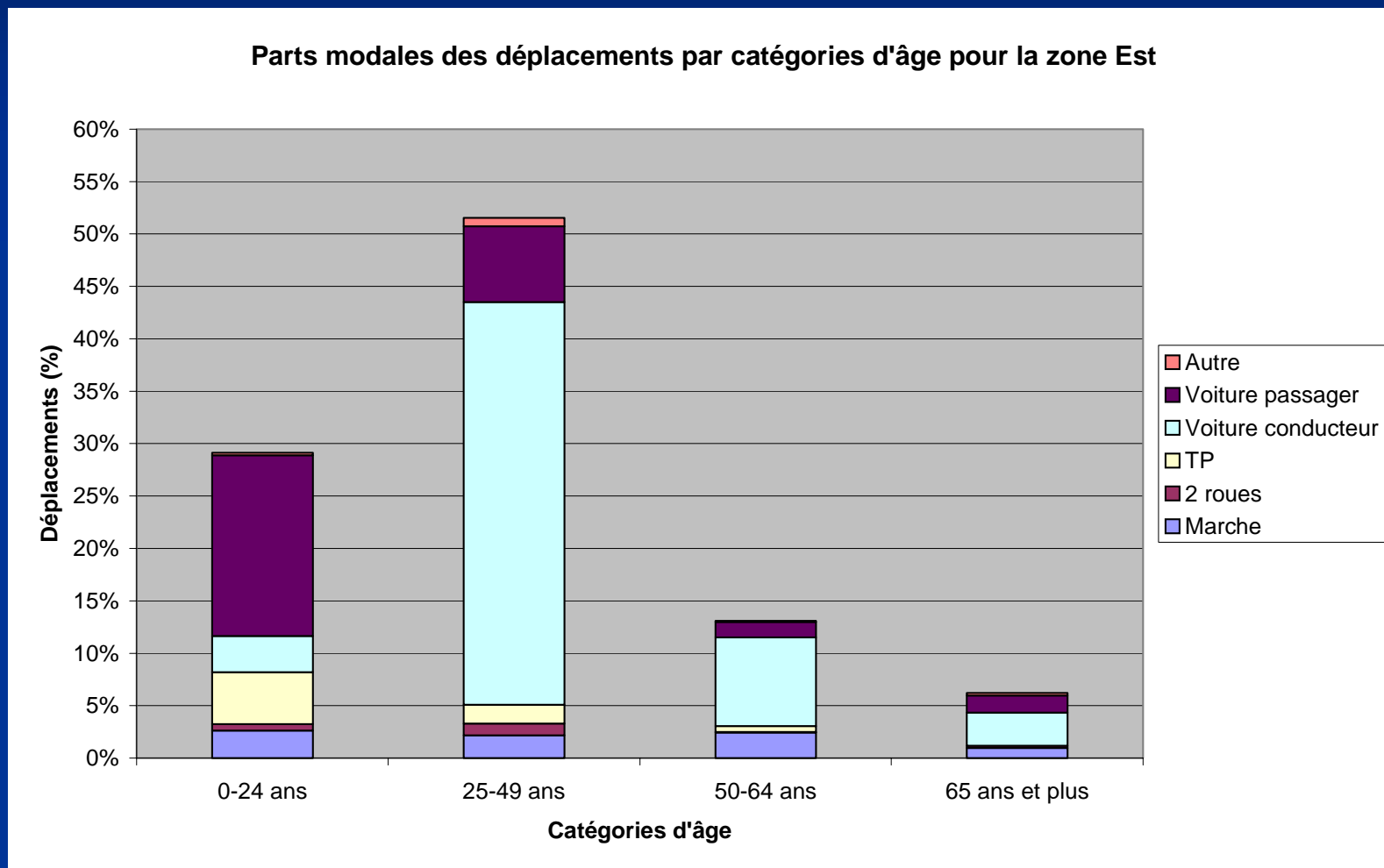


Modes selon l'âge – Un jour ouvrable en période scolaire – zone Centre

Parts modales des déplacements par catégories d'âge pour la zone Centre

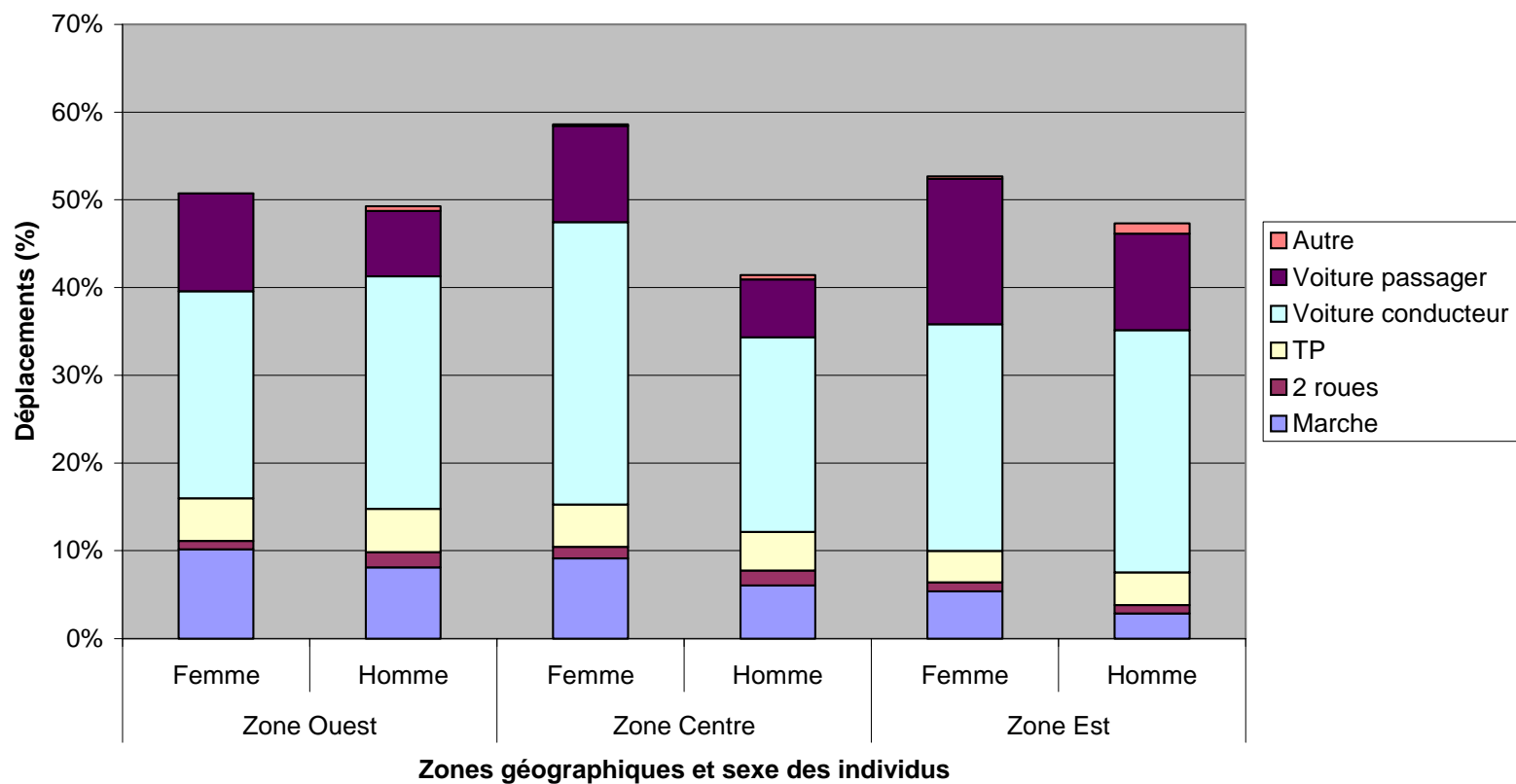


Modes selon l'âge – Un jour ouvrable en période scolaire – zone Est



Modes selon le sexe – Un jour ouvrable en période scolaire

Parts modales des déplacements suivant la zone géographique et le sexe des individus



Modes selon le statut socioprofessionnel (1) – Un jour ouvrable en période scolaire

- Déplacements réalisés pour moitié par des **actifs occupés** alors qu'ils ne représentent que 38% de la population. Mode = voiture conducteur (73%) + passager (10%)
- 40% des déplacements réalisés en voiture = par des **actifs occupés**
- Part significative des TP par les **actifs occupés** (6%) – 7% à l'Ouest, 6% au Centre et 4% à l'Est

Modes selon le statut socioprofessionnel (2) – Un jour ouvrable en période scolaire

- 28% des déplacements réalisés par des **écoliers - étudiants** (second groupe en terme de déplacements).
Mode = voiture (49% à l'Ouest, 53% au centre et 70% à l'Est !)
- 2ème mode = marche : 29% à l'Ouest, 20% au Centre, mais seulement 9% à l'Est.
- 3ème mode = TP : 20% à l'Ouest, 20% au Centre et 18% à l'Est
- Les **écoliers- étudiants** effectuent la plus grande part de déplacements réalisés à pied et en TP

Les déplacements et leurs motifs

Motifs de déplacement – Un jour ouvrable en période scolaire

Motif	Ouest	Centre	Est	Total
Accompagnement	17%	21%	27%	21%
Travail	23%	20%	26%	22%
Ecole	17%	16%	16%	16%
Repas extérieur	3%	3%	3%	3%
Courses première nécessité	12%	13%	9%	12%
Shopping	5%	6%	4%	5%
Raison personnelle	4%	4%	2%	4%
Visite	7%	7%	6%	7%
Balade	4%	4%	3%	4%
Loisirs	2%	3%	3%	3%
Sports/culture	5%	4%	3%	4%
Total	100%	100%	100%	100%

- La zone Est compte plus de jeunes ce qui justifie en partie les 27% pour le motif « accompagnement »
- De même, la zone Est compte plus d'actifs occupés, d'où le motif « travail » plus fréquent dans cette zone

Motifs de déplacement – Un jour ouvrable en période non scolaire

Motif	Ouest	Centre	Est	Total
Accompagnement	9%	10%	15%	11%
Travail	23%	21%	21%	22%
Ecole	1%	3%	3%	2%
Repas extérieur	3%	5%	4%	4%
Courses première nécessité	20%	17%	20%	19%
Shopping	11%	6%	6%	8%
Raison personnelle	5%	5%	3%	5%
Visite	11%	10%	12%	11%
Balade	5%	14%	5%	8%
Loisirs	8%	7%	9%	8%
Sports/culture	2%	4%	2%	3%
Total	100%	100%	100%	100%

Motifs de déplacement – Week-end et jours fériés

Motif	Ouest	Centre	Est	Total
Accompagnement	12%	26%	13%	20%
Travail	7%	3%	3%	4%
Ecole	1%	0%	0%	0%
Repas extérieur	4%	3%	1%	3%
Courses première nécessité	14%	16%	13%	15%
Shopping	15%	19%	9%	16%
Raison personnelle	3%	1%	5%	2%
Visite	19%	11%	20%	15%
Balade	13%	10%	20%	12%
Loisirs	10%	8%	13%	9%
Sports/culture	3%	3%	4%	3%
Total	100%	100%	100%	100%

- La zone Est se distingue des deux autres zones par une plus grande part de balade et de loisirs, tandis que le motif « shopping » y est moins souvent évoqué.
- Le motif « accompagnement » est nettement plus évoqué pour les déplacements dans la zone centrale.

Motifs selon l'âge – Un jour ouvrable en période scolaire – zone Ouest

Zone Ouest	0-24 ans	25-49 ans	50-64 ans	65 ans et plus	Total
Accompagnement	2%	12%	3%	1%	17%
Travail	2%	16%	5%	0%	23%
Ecole	17%	1%	0%	0%	17%
Repas extérieur	1%	2%	0%	0%	3%
Courses première nécessité	1%	6%	3%	2%	12%
Shopping	1%	2%	2%	1%	5%
Raison personnelle	1%	1%	1%	1%	4%
Visite	3%	2%	1%	1%	7%
Balade	0%	1%	2%	1%	4%
Loisirs	1%	1%	0%	1%	2%
Sports/culture	3%	1%	1%	0%	5%
Total	31%	44%	18%	7%	100%

Motifs selon l'âge – Un jour ouvrable en période scolaire – zone Centre

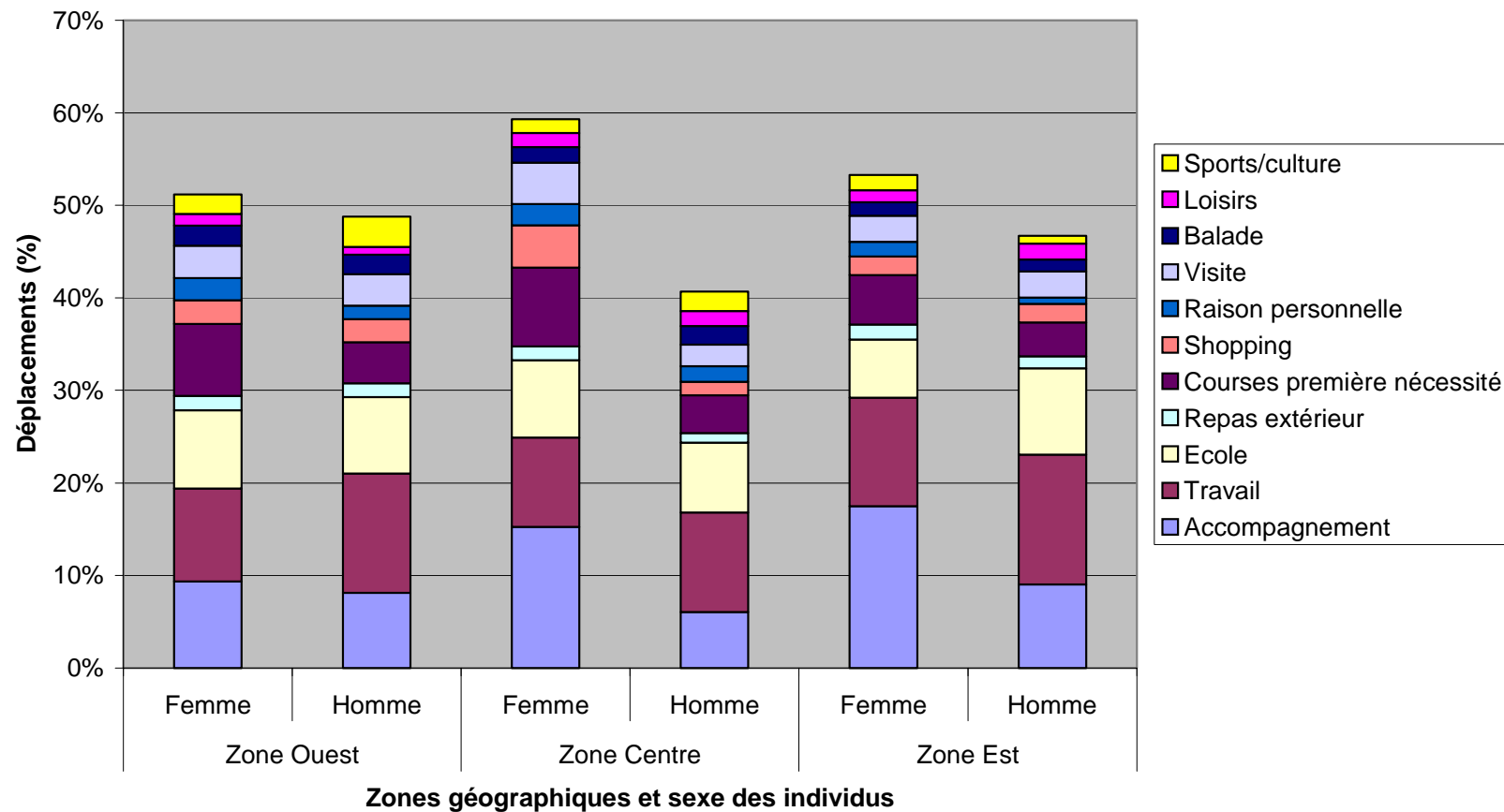
Zone Centre	0-24 ans	25-49 ans	50-64 ans	65 ans et plus	Total
Accompagnement	3%	13%	4%	1%	21%
Travail	1%	15%	4%	0%	20%
Ecole	15%	1%	0%	0%	16%
Repas extérieur	1%	1%	0%	0%	3%
Courses première nécessité	2%	6%	2%	2%	13%
Shopping	1%	2%	1%	1%	6%
Raison personnelle	1%	2%	1%	1%	4%
Visite	3%	2%	1%	1%	7%
Balade	1%	1%	1%	1%	4%
Loisirs	1%	1%	0%	0%	3%
Sports/culture	2%	1%	0%	0%	4%
Total	31%	46%	15%	8%	100%

Motifs selon l'âge – Un jour ouvrable en période scolaire – zone Est

Zone Est	0-24 ans	25-49 ans	50-64 ans	65 ans et plus	Total
Accompagnement	2%	22%	1%	1%	25%
Travail	3%	19%	4%	0%	25%
Ecole	16%	1%	0%	0%	17%
Repas extérieur	1%	2%	0%	0%	3%
Courses première nécessité	1%	3%	3%	2%	9%
Shopping	1%	2%	1%	1%	4%
Raison personnelle	1%	1%	0%	0%	2%
Visite	2%	1%	2%	1%	6%
Balade	1%	1%	1%	0%	3%
Loisirs	1%	1%	1%	0%	3%
Sports/culture	1%	1%	0%	0%	3%
Total	29%	52%	13%	6%	100%

Motifs selon le sexe – Un jour ouvrable en période scolaire

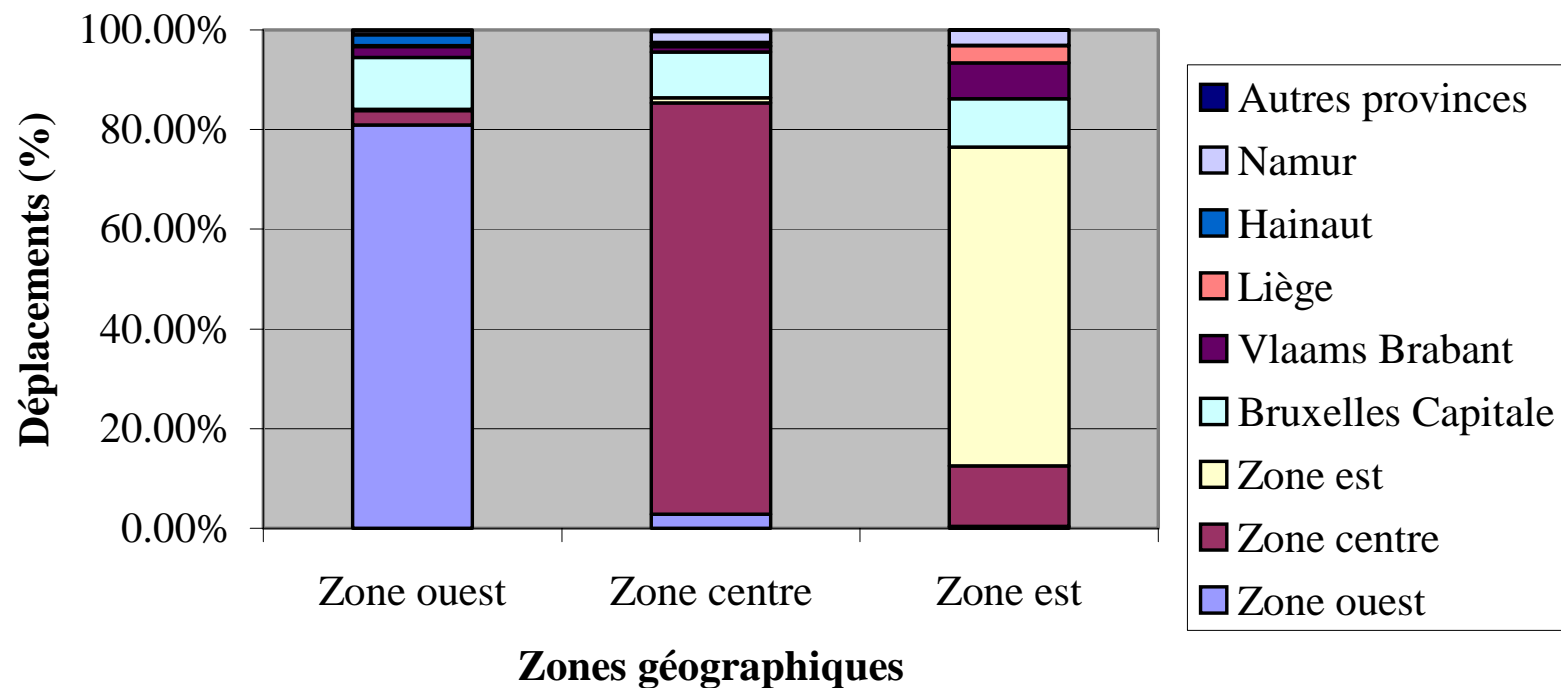
Motifs des déplacements suivant la zone géographique et le sexe des individus



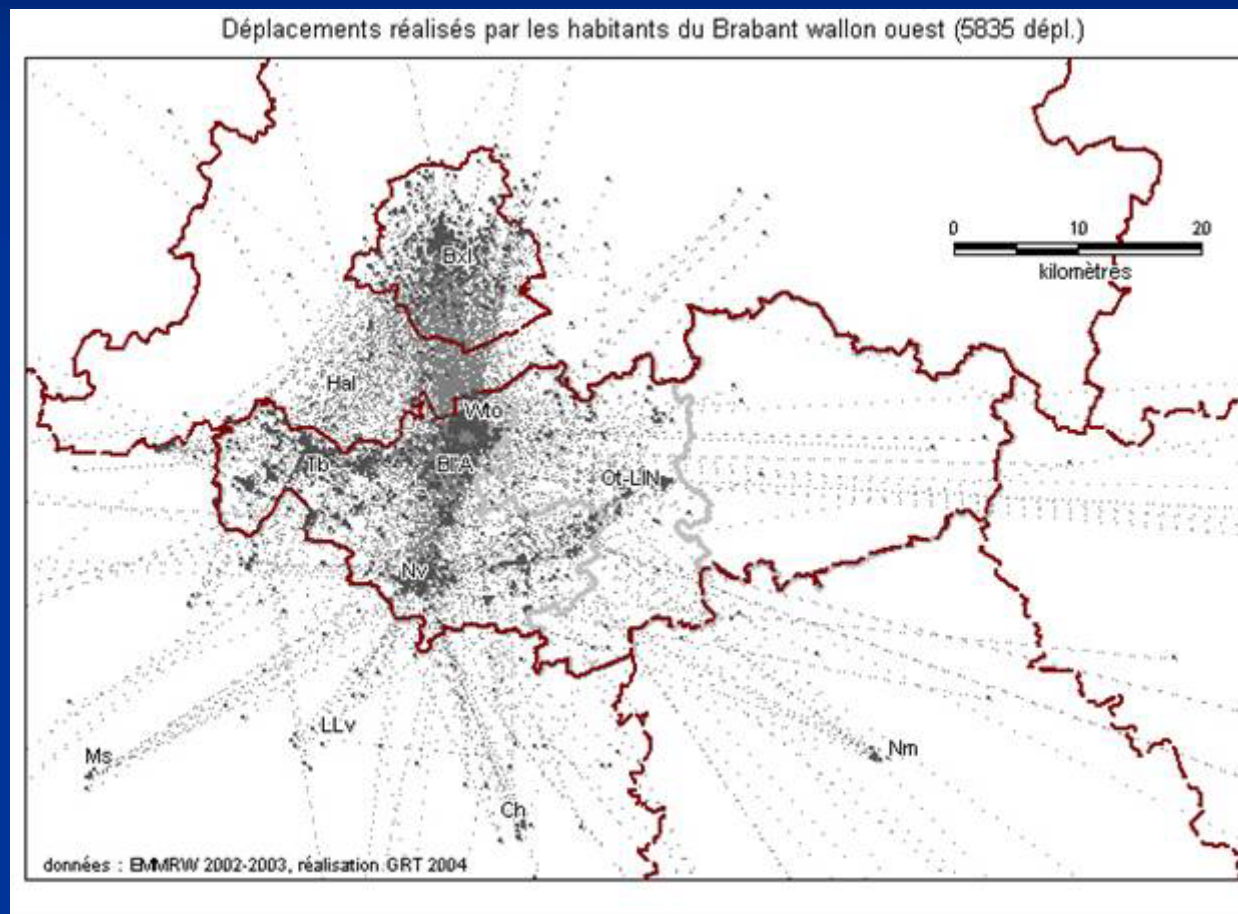
Localisation des déplacements

Destination des déplacements selon le domicile du ménage (Un jour ouvrable en période scolaire)

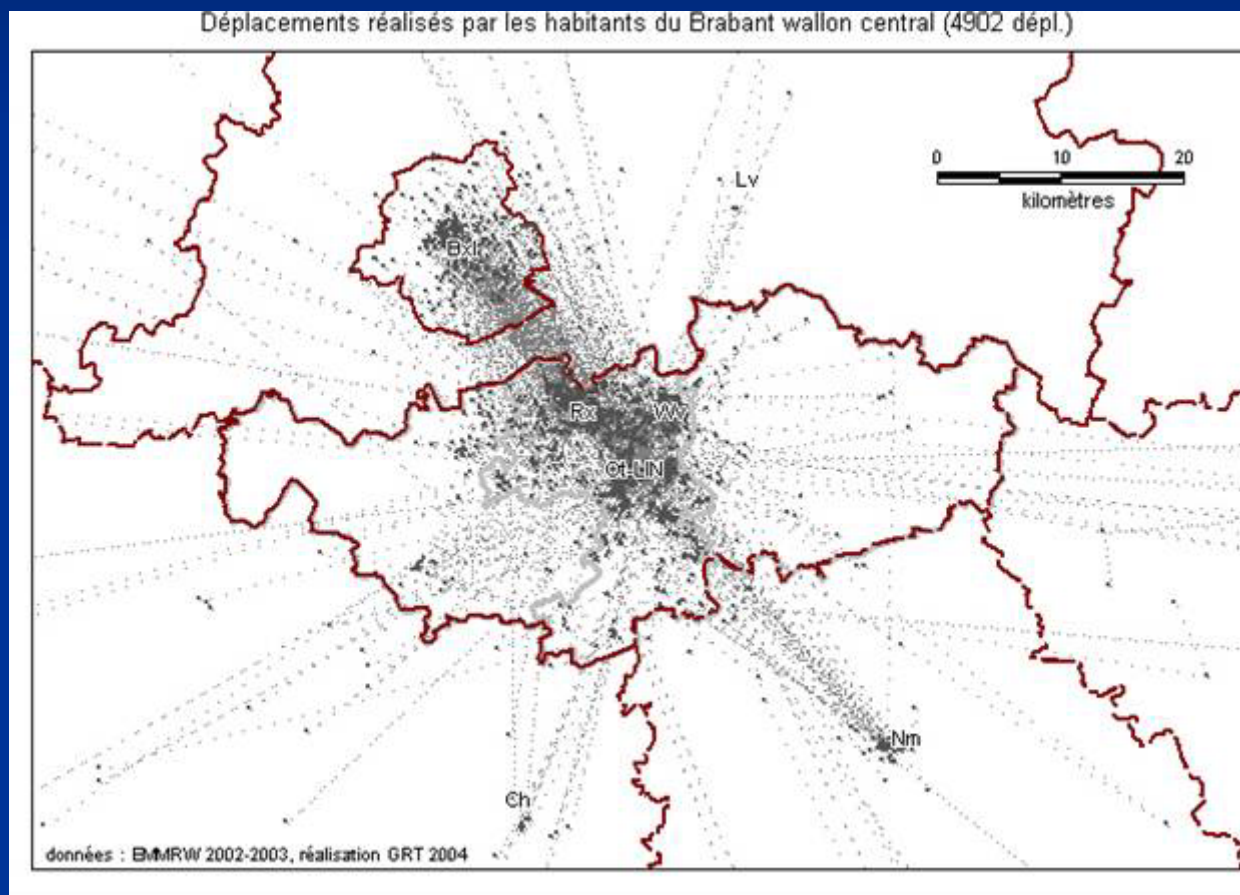
Répartition des déplacements suivant le domicile de l'individu un jour ouvrable



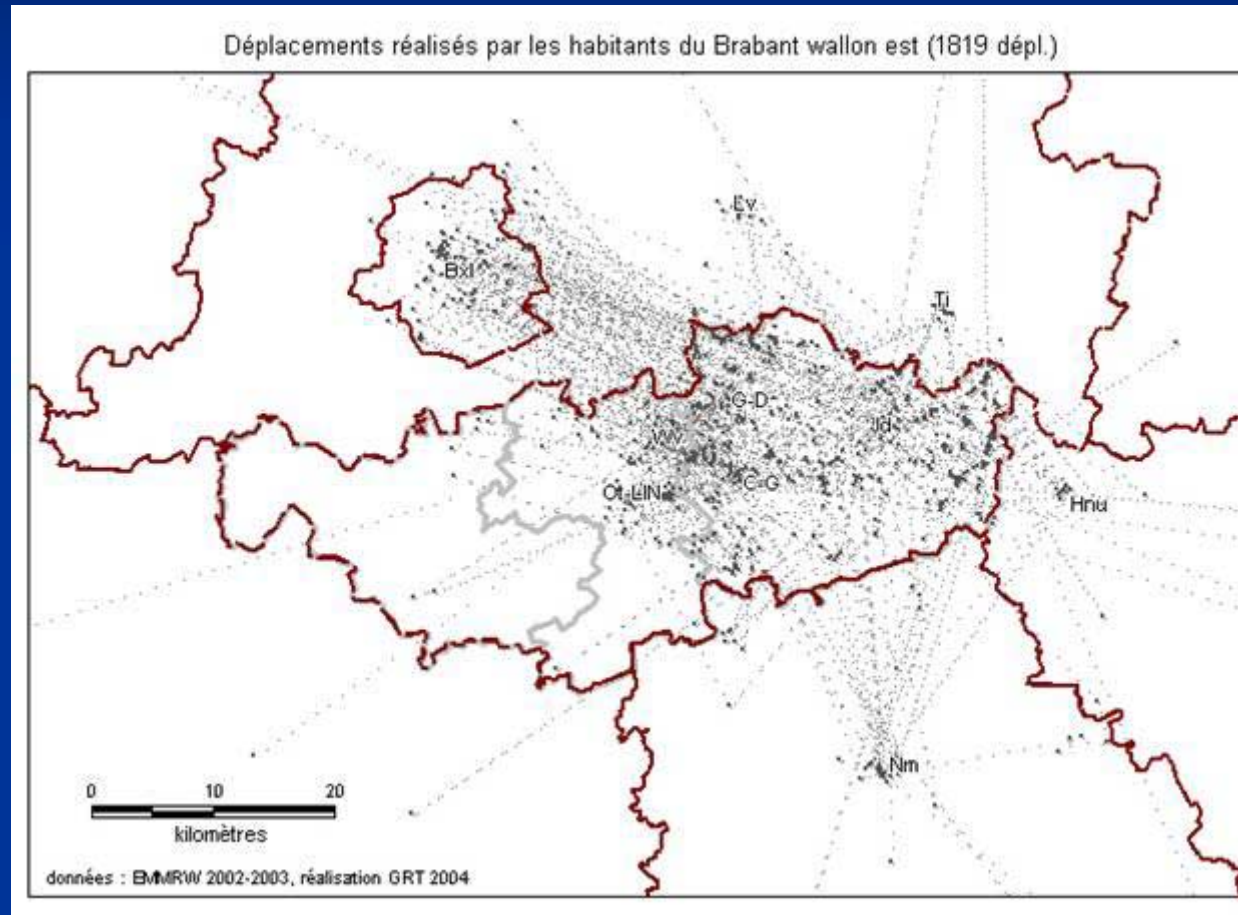
Destination des déplacements des ménages domiciliés dans la zone Ouest



Destination des déplacements des ménages domiciliés dans la zone Centre



Destination des déplacements des ménages domiciliés dans la zone Est



Déplacements vers Bruxelles

- Mode de déplacement principal (plus longue distance parcourue) le plus fréquent pour les déplacements vers Bruxelles = **voiture**
- **MAIS** part de déplacements (vers Bruxelles) en **train** comme mode principal est non négligeable: 28% à partir de la zone Ouest, 29% à partir de la zone Centre et 13% à partir de la zone Est (moins de desserte ferroviaire)

Les déplacements courts

Modes de déplacement (court) – Un jour ouvrable en période scolaire – zone Ouest

Zone Ouest	0-1 km	1-2 km	2-3 km	3-4 km	4-5 km	5-6 km	6-7,5 km
Marche	72%	29%	12%	8%	7%	1%	1%
Deux roues	3%	4%	1%	14%	2%	7%	7%
TP	0%	2%	1%	2%	5%	3%	8%
Voiture conducteur	17%	46%	59%	51%	61%	64%	55%
Voiture passager	8%	18%	27%	24%	25%	24%	27%
Autre	0%	1%	0%	1%	0%	0%	2%
Total	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

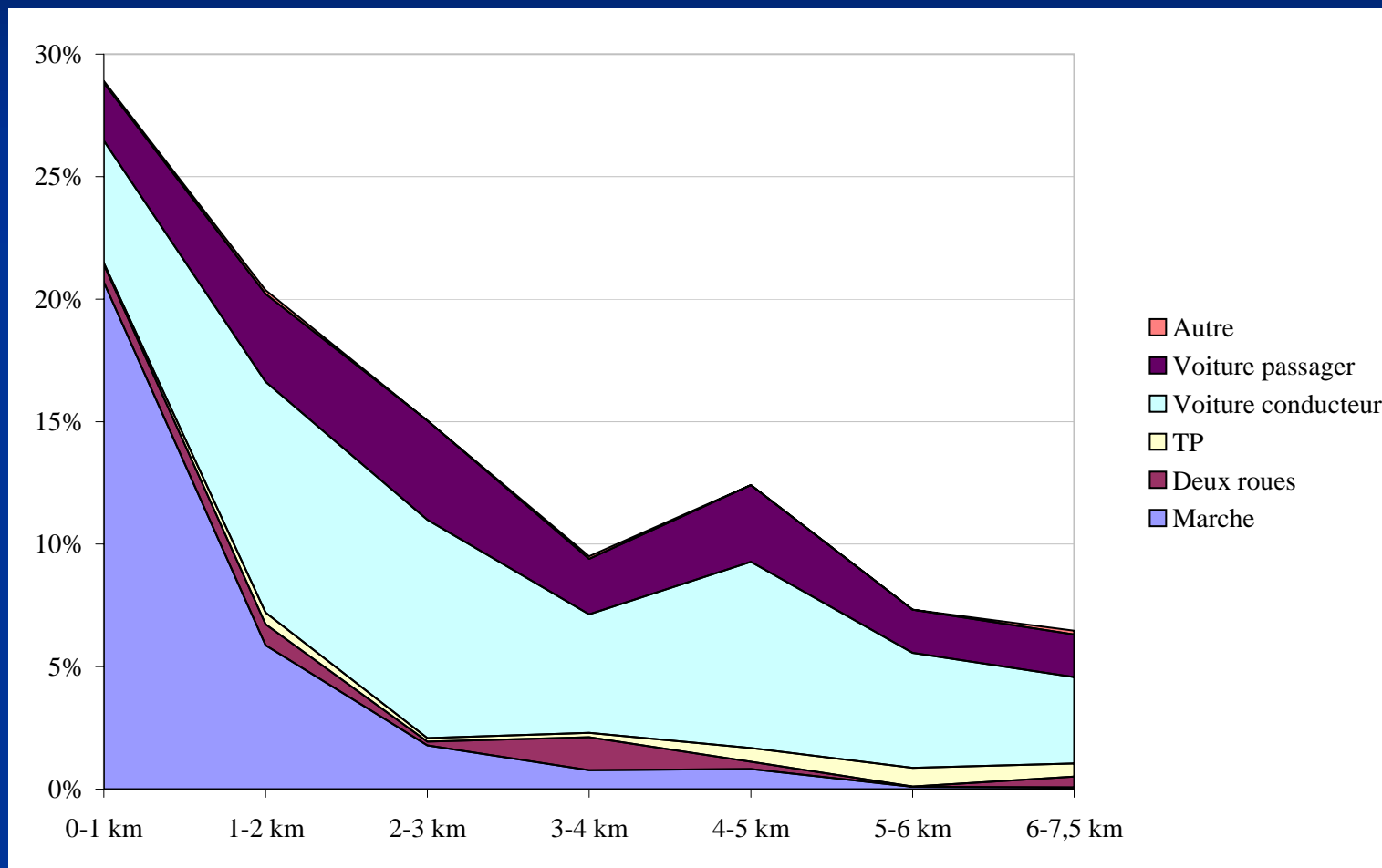
Modes de déplacement (court) – Un jour ouvrable en période scolaire – zone Centre

Zone Centre	0-1 km	1-2 km	2-3 km	3-4 km	4-5 km	5-6 km	6-7,5 km
Marche	68%	26%	14%	4%	2%	0%	0%
Deux roues	3%	13%	3%	0%	4%	7%	1%
TP	0%	1%	0%	3%	1%	1%	2%
Voiture conducteur	22%	45%	57%	69%	66%	74%	69%
Voiture passager	6%	15%	24%	24%	27%	17%	28%
Autre	1%	0%	0%	0%	0%	0%	1%
Total	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

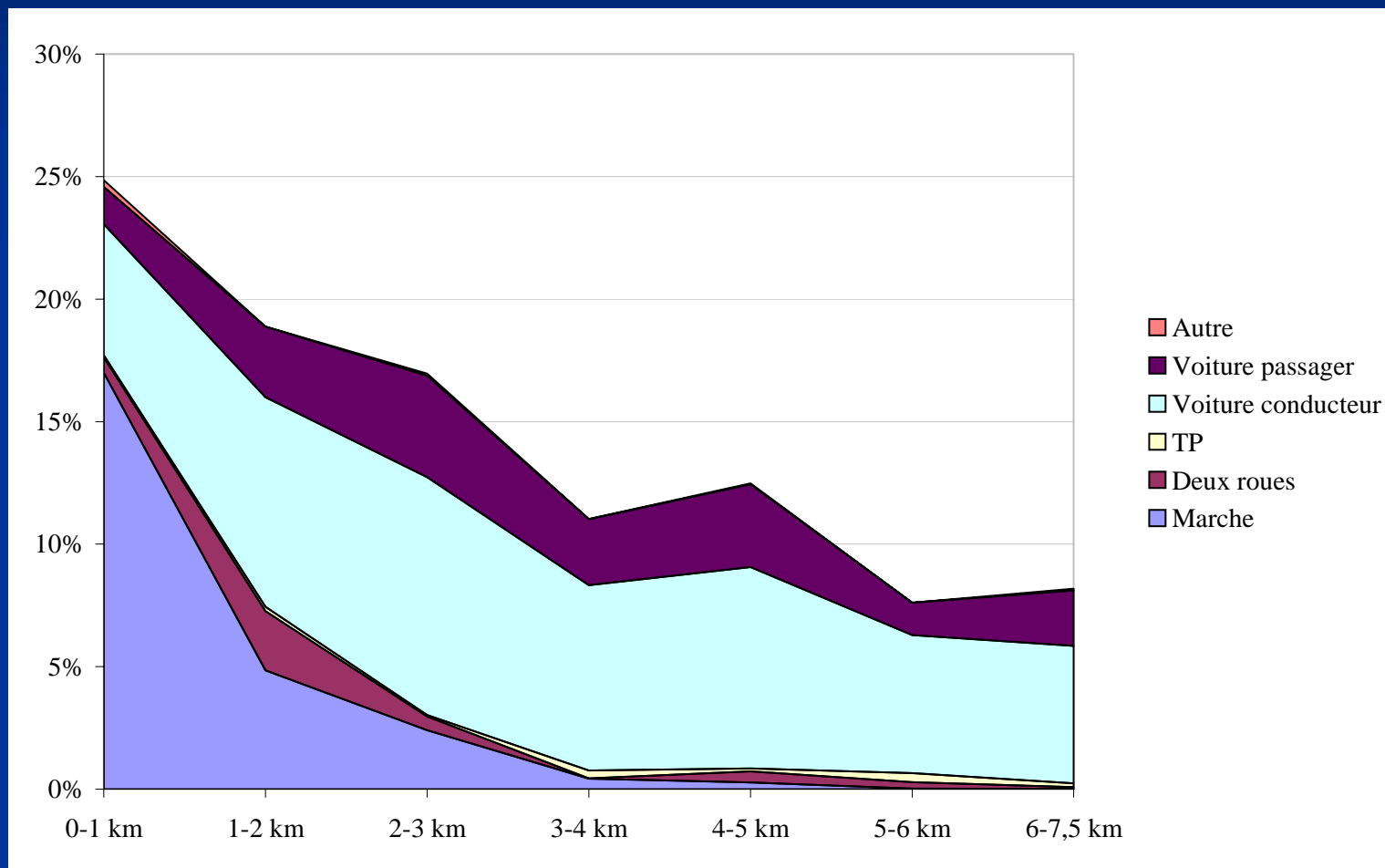
Modes de déplacement (court) – Un jour ouvrable en période scolaire – zone Est

Zone Est	0-1 km	1-2 km	2-3 km	3-4 km	4-5 km	5-6 km	6-7,5 km
Marche	54%	12%	4%	3%	1%	0%	0%
Deux roues	4%	12%	2%	0%	0%	0%	0%
TP	1%	0%	0%	2%	1%	8%	18%
Voiture conducteur	23%	40%	60%	57%	66%	63%	61%
Voiture passager	17%	36%	34%	32%	32%	29%	20%
Autre	1%	1%	0%	5%	0%	0%	1%
Total	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

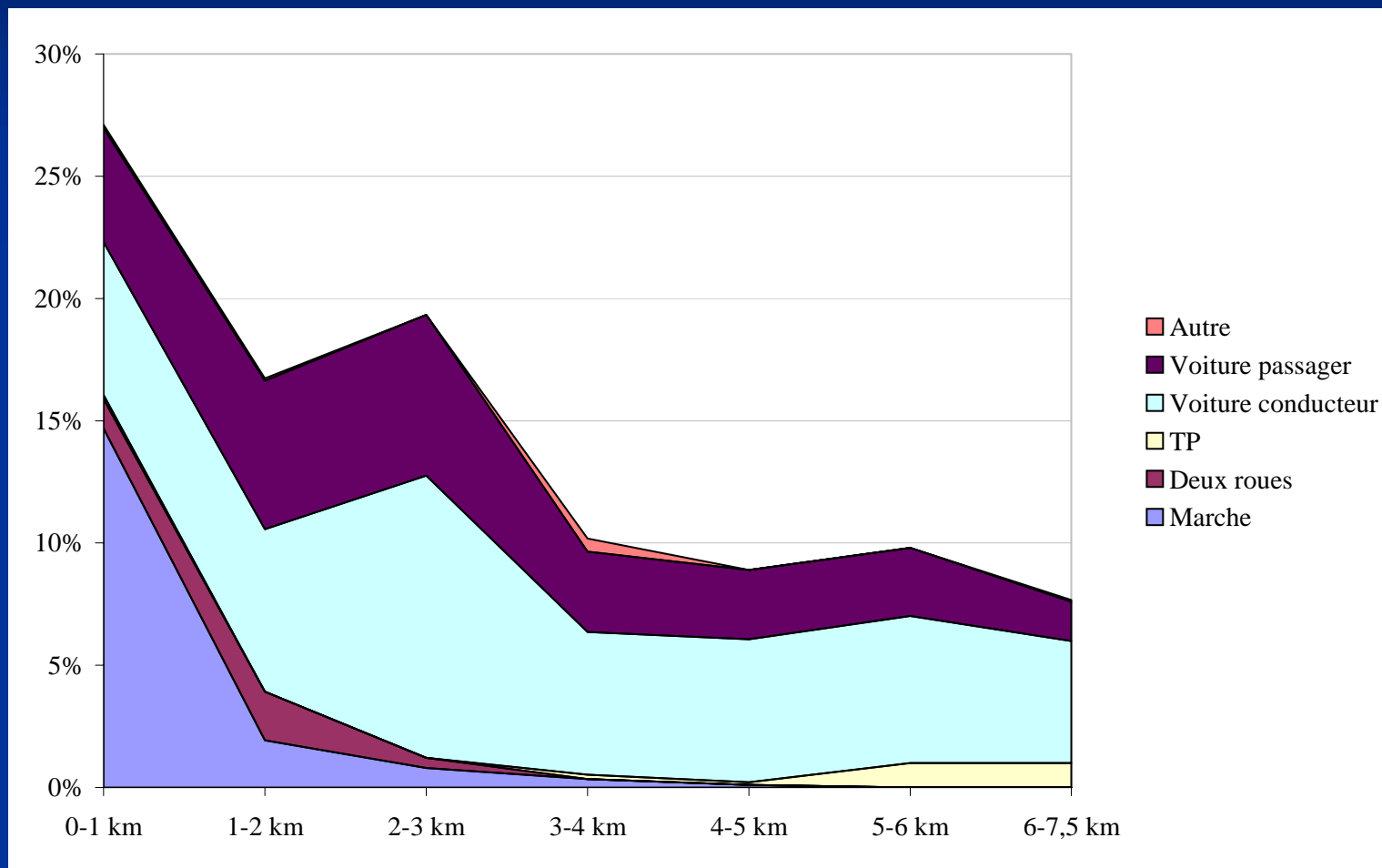
Modes de déplacement (court) – Un jour ouvrable en période scolaire – zone Ouest



Modes de déplacement (court) – Un jour ouvrable en période scolaire – zone Centre



Modes de déplacement (court) – Un jour ouvrable en période scolaire – zone Est



Conclusions

- Relative **singularité** de la **zone Est** de la province:
 - population plus jeune,
 - familles plus nombreuses,
 - plus d'actifs occupés,
 - dépendance accrue de la voiture,
 - utilisation plus abondante de celle-ci...

(petite précaution : échantillon de répondants moindre dans cette zone)

Conclusions (2)

- Globalement, la **mobilité du BW** présente la plupart des **caractéristiques actuelles** :
 - domination de la voiture (comme conducteur ou passager), même pour des déplacements courts,
 - Différenciation des sexes au niveau des motifs de déplacements (plus que dans leur nombre),
 - Utilisation des TP fortement dépendante de l'offre locale et centrée sur le public « captif » des jeunes,
 - Etc.
- Forte utilisation du **train** (comme mode principal) pour des déplacements vers Bruxelles.

Conclusions (3)

- Les **défis de la mobilité** en Brabant Wallon reflètent ces observations :
 - comment éviter une explosion des déplacements en voiture dans les zones Ouest et Centre où la population vieillit et dépend donc toujours plus de ce mode ?
 - et dans la zone Est où la part active de la population va croître dans un contexte d'offre de transports publics plus limitée ?