



Une vue de la demande de mobilité

Philippe Toint

`philippe.toint@fundp.ac.be`

Groupe de Recherche sur les Transports, FUNDP, Namur



Le demande de transport

Dans la mobilité quotidienne :

- déplacements des **personnes**
désir (?) des individus de participer
à des **activités situées en différents lieux**
(chaînes d'activités/déplacements)
- déplacement des **marchandises**
logi(sti)que de production/consommation
(interne + transit)

Plan

→ *Evolutions*

- Multimodalit
- Et demain ?



Facteurs importants

En **croissance** :

- activité économique
- niveau de vie
- degré d'instruction
- degré de motorisation (vieillesse)
- part des déplacements **hors travail/école** (shopping, loisirs, visites, ...)

UE : **découplage** entre croissance économique et transports

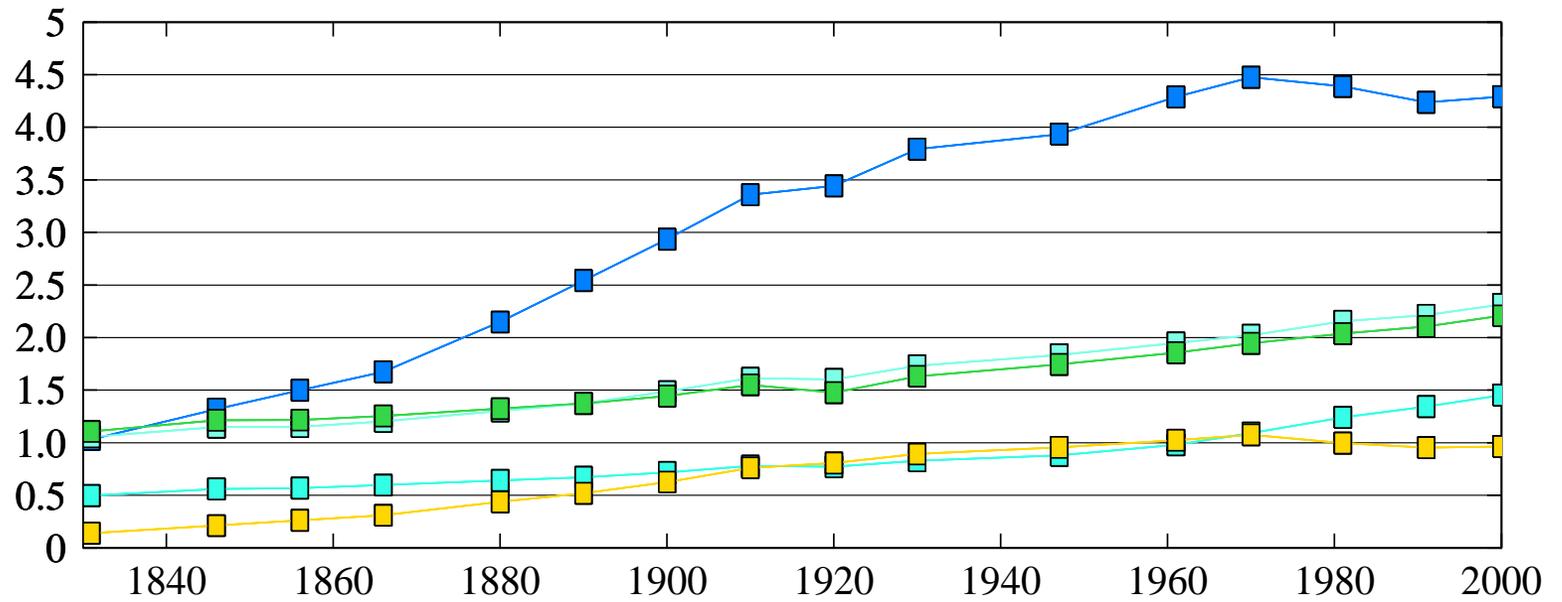
Et les autres facteurs ?

Un peu d'histoire ... (1)

Plan

→ *Evolutions*

- Multimodalit
- Et demain ?



Evolution de la population belge depuis 1831
selon le type de résidence en 1991 (source INS)

■ Rural

■ Migratoire

■ Banlieue

■ Agglo

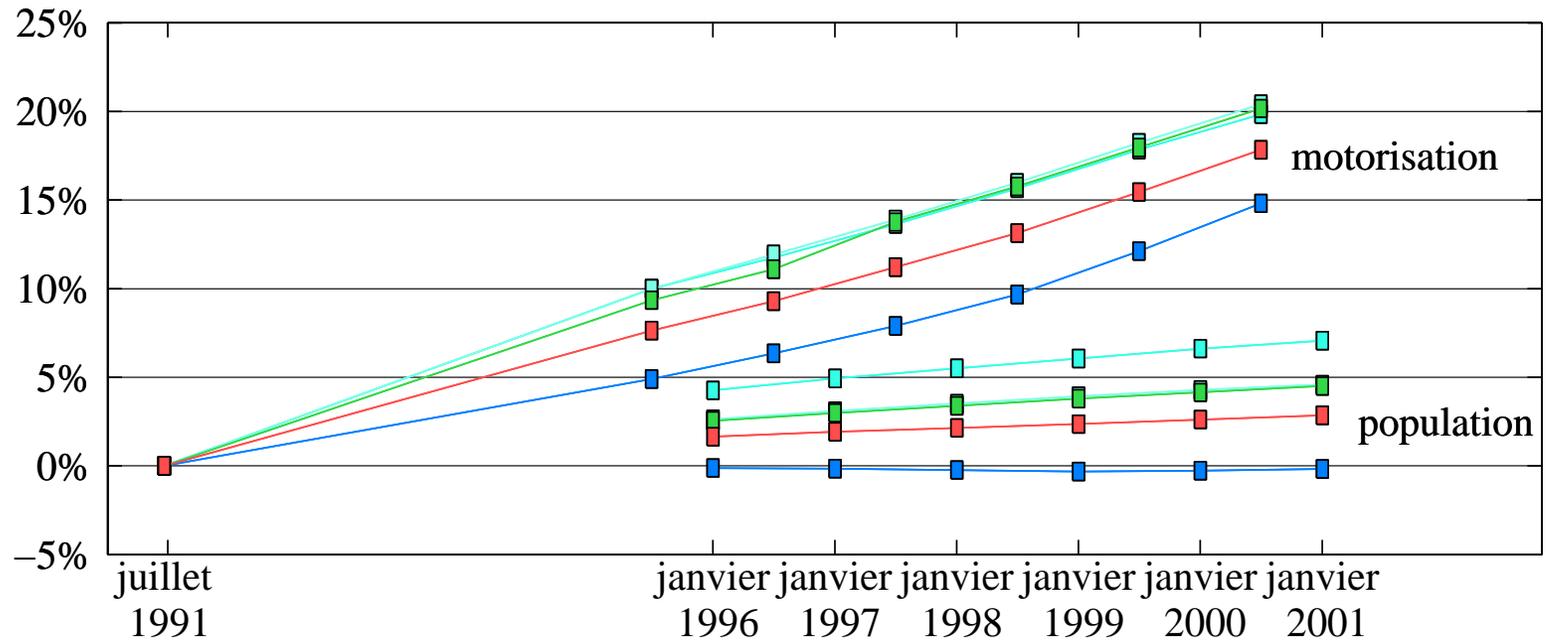
■ Bruxelles

Un peu d'histoire ... (2)

Plan

→ *Evolutions*

- Multimodalit
- Et demain ?



Evolution de la population et de la motorisation selon le type de résidence (source DIV, INS)

■ Rural

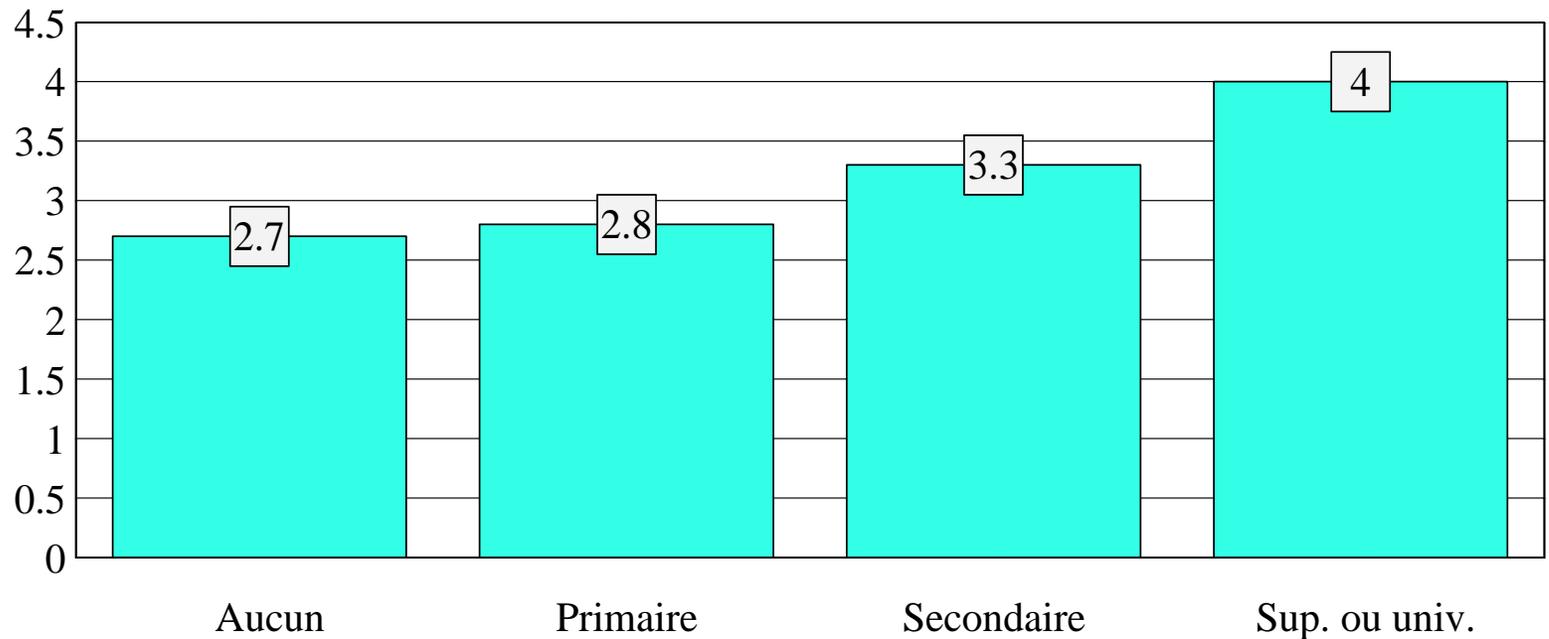
■ Migratoire

■ Banlieue

■ Agglo



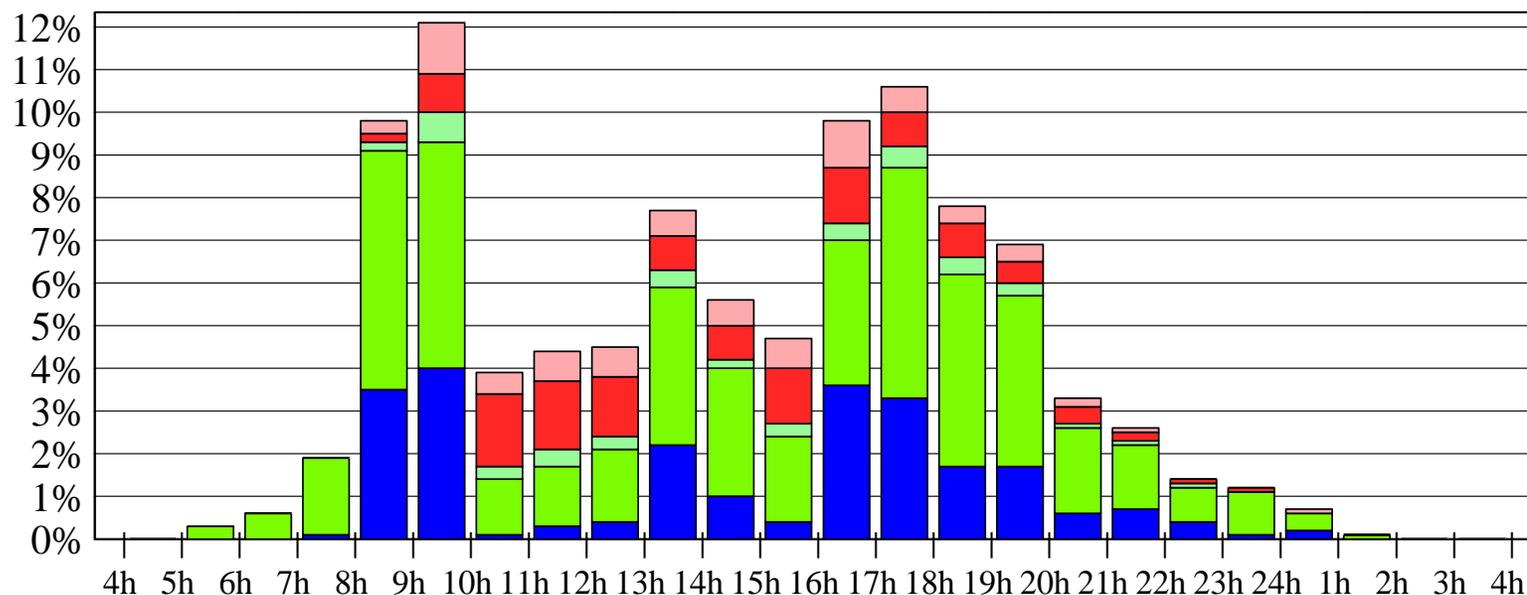
Nombre de déplacements et scolarisation



Nombre moyen de déplacements par jour
selon de degré de scolarité

ex: ERMM (MET-RW) 2001.

Qui se déplace dans la journée ?

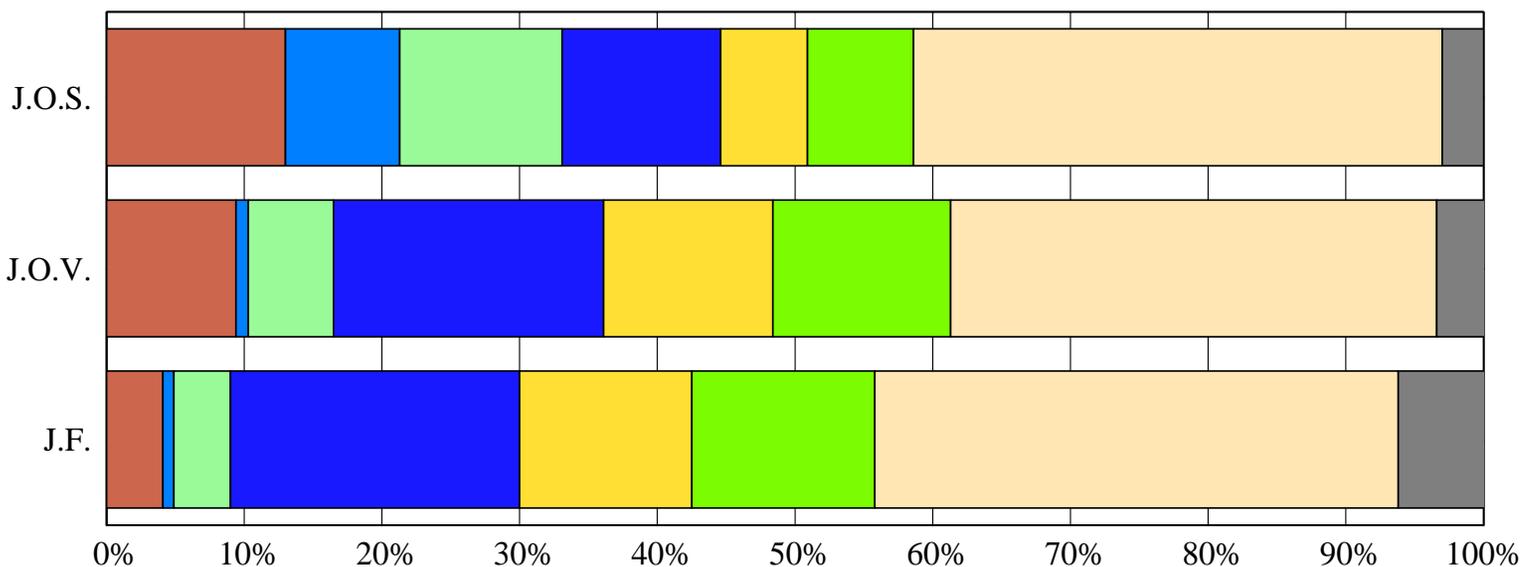


Statut professionnel des personnes qui se déplacent par heure un jour ouvrable scolaire

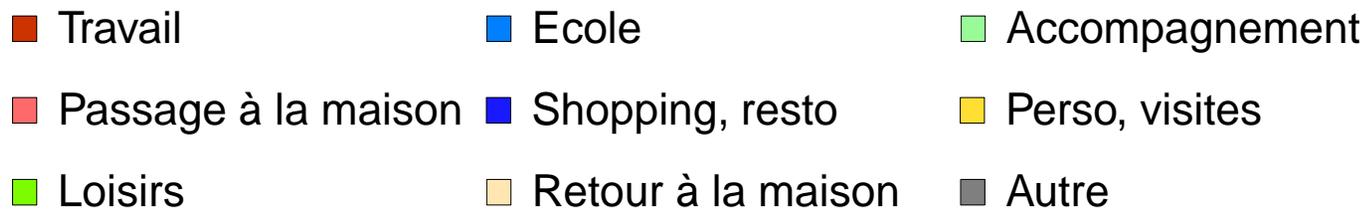
- Ecolier, étudiant
- Actif occupé
- Actif inoccupé
- (Pre-)Pensionné
- Autre inactif

ex: ERMM (MET-RW) 2001.

Les motifs de déplacement

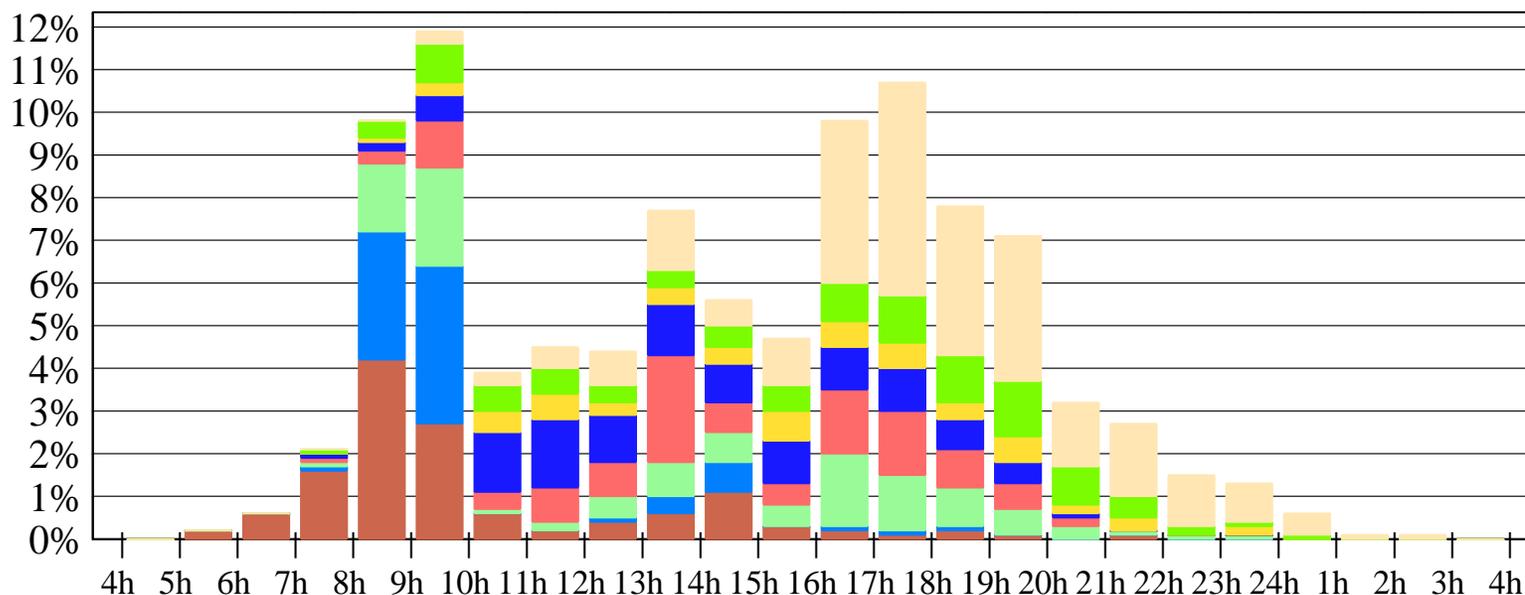


Distribution des déplacements selon le motif



ex: ERMM (MET-RW) 2001.

Les motifs de déplacement dans la journée



Distribution des motifs de déplacement par heure
un jour ouvrable scolaire

- Travail
- Ecole
- Accompagnement
- Passage à la maison
- Shopping, resto
- Perso, visites
- Loisirs
- Retour à la maison
- Autre

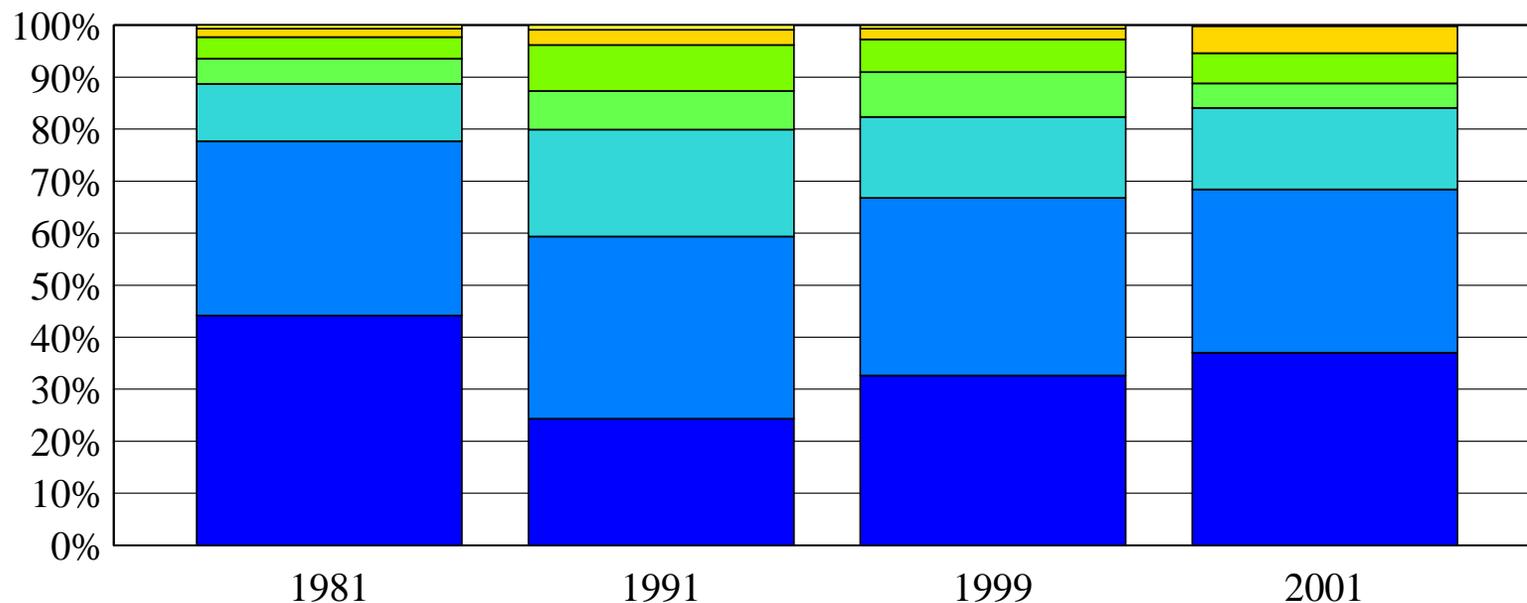
ex: ERMM (MET-RW) 2001.

Quelle distance au travail ?

Plan

→ *Evolutions*

- Multimodalit
- Et demain ?



Evolution de la distance au travail entre 1991 et 2001

- < 3 km
- 3-4 km
- 5-9 km
- 20-29 km
- 30-39 km
- 50-69 km

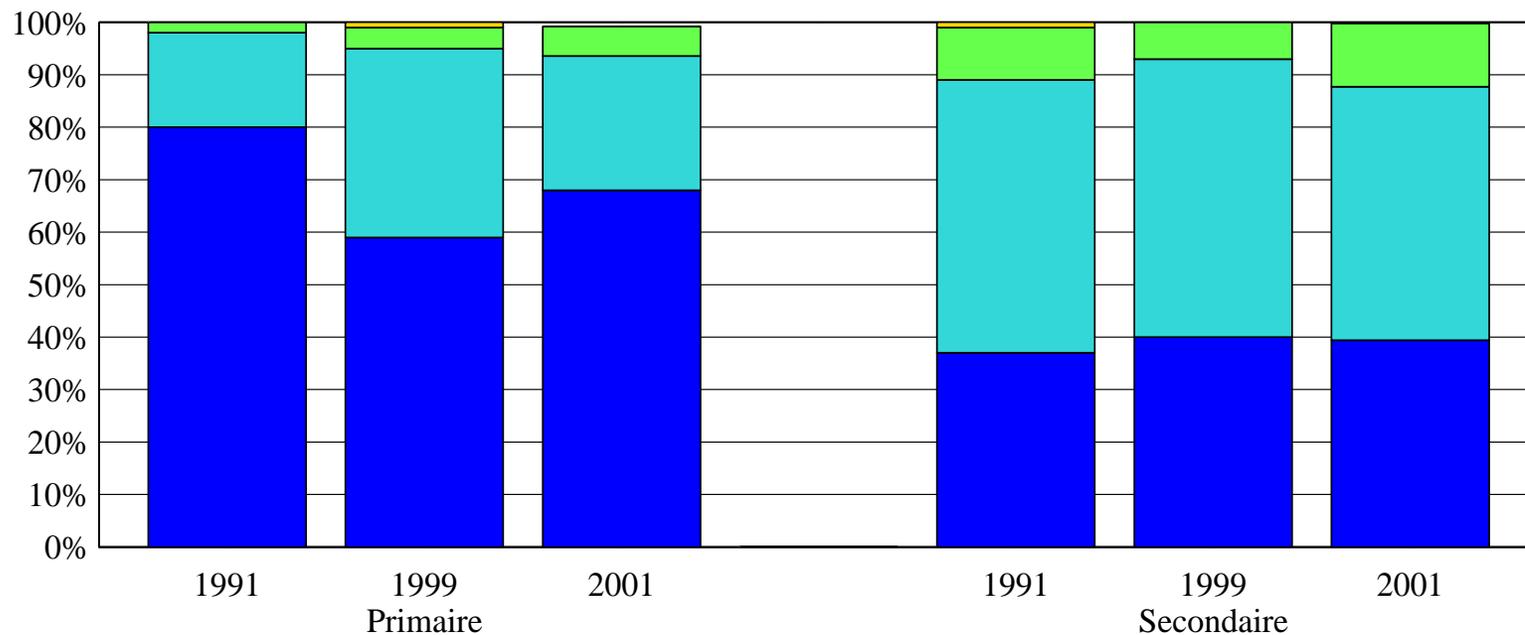
ex: ERMM (MET-RW) 2001.

Quelle distance à l'école ?

Plan

→ *Evolutions*

- Multimodalité
- Et demain ?



Evolution de la distance à l'école entre 1991 et 2001

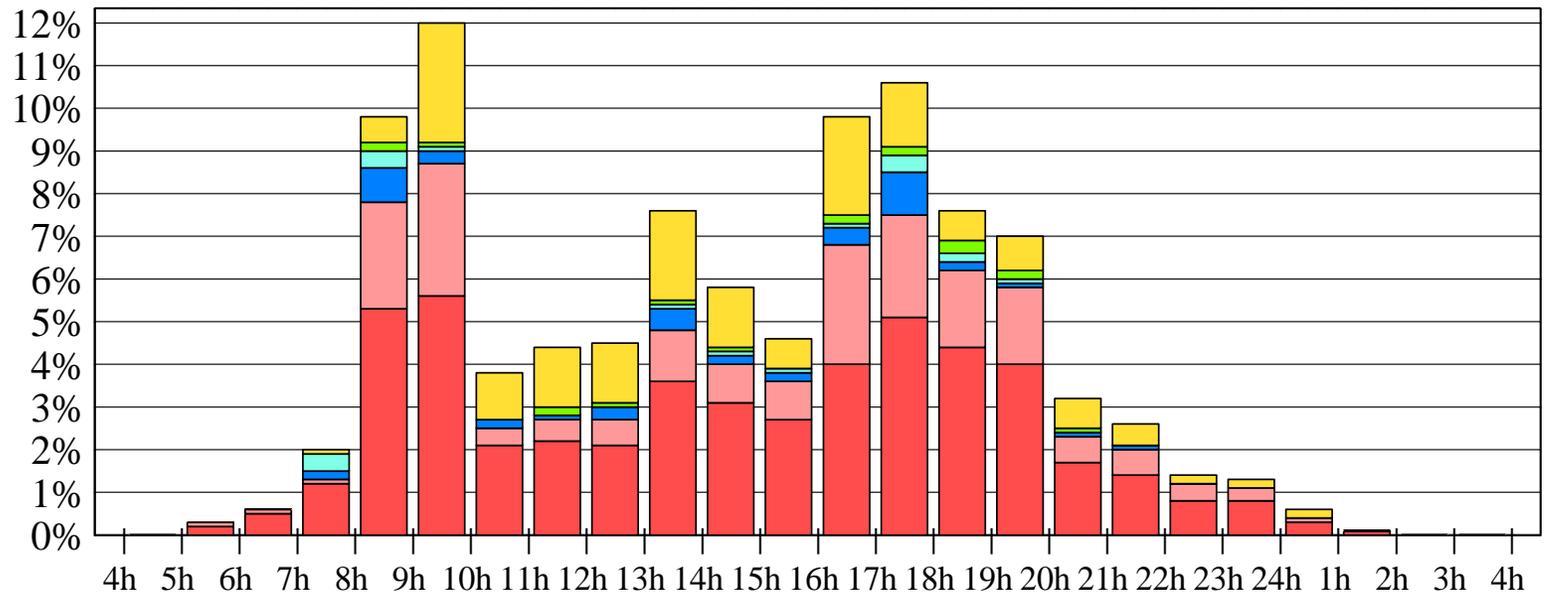
■ < 5 km

■ 5-20 km

■ 20-50 km

ex: ERMM (MET-RW) 2001.

Les modes de déplacement dans la journée



Distribution des modes de déplacement par heure
un jour ouvrable scolaire

- Voiture C.
- Voiture P.
- Transp. Publics
- Train
- Deux roues
- Marche

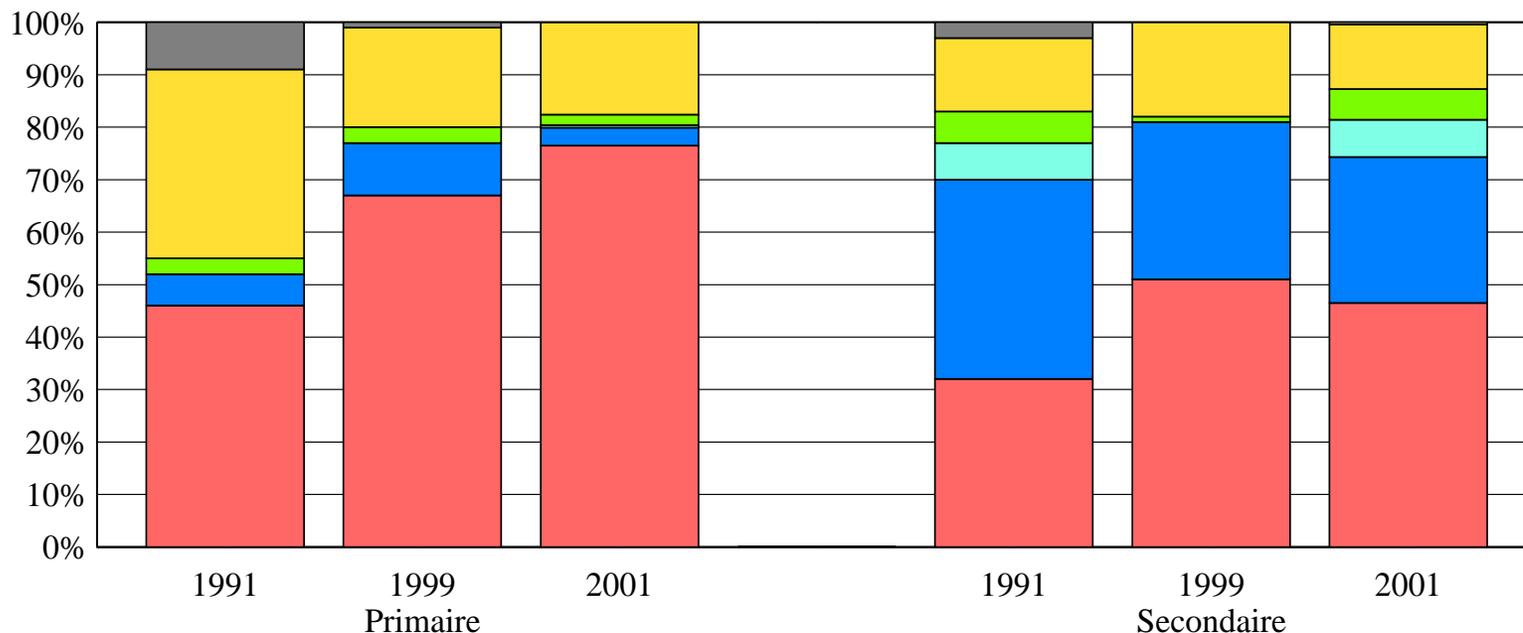
ex: ERMM (MET-RW) 2001.

Quel moyen de transport pour aller à l'école ?

Plan

→ Evolutions

- Multimodalité
- Et demain ?



Evolution des modes pour les déplacements domicile-école

- Voiture
- Deux roues
- Transports publics
- Marche
- Train
- Organisé

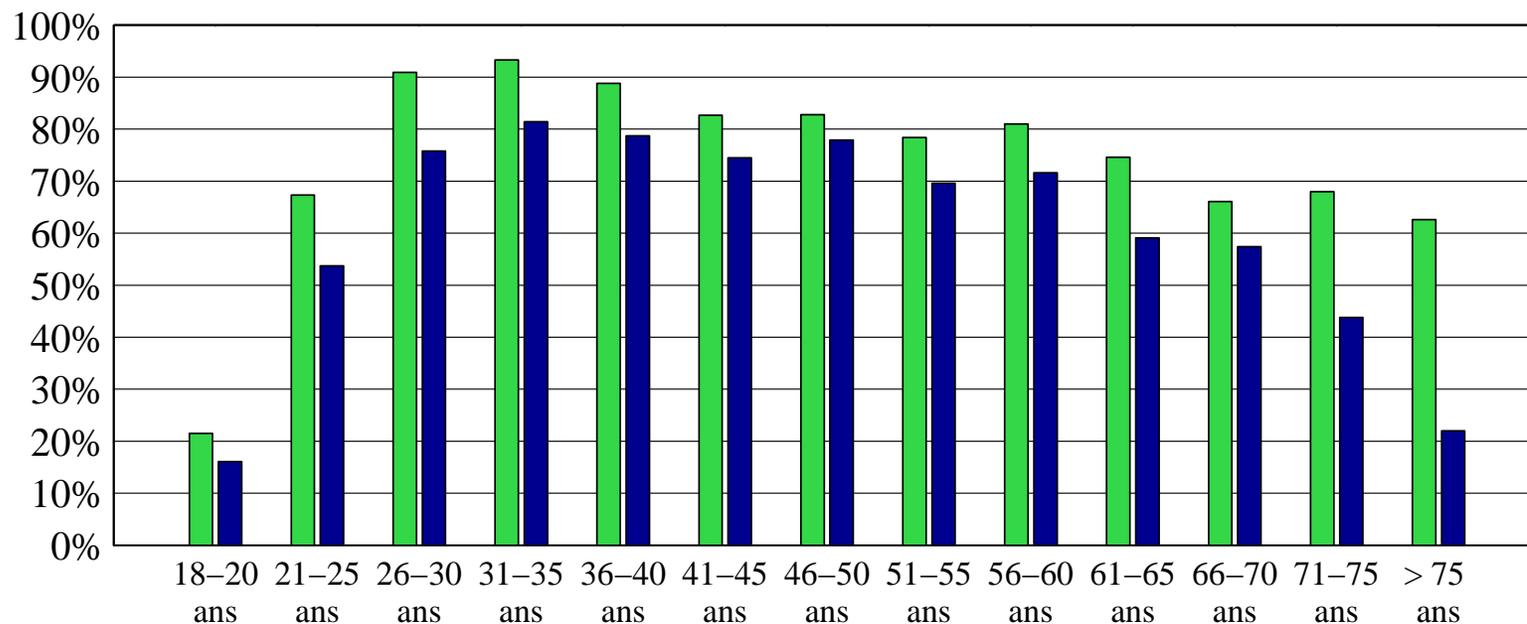
ex: ERMM (MET-RW) 2001.

Les effets de la démographie

Plan

→ *Evolutions*

- Multimodalit
- Et demain ?



Proportion des détenteurs d'un permis de conduire
par âge et sexe

■ Homme

■ Femme

ex: ERMM (MET-RW) 2001.



Quelques conclusions

- demande en **évolution**
 - démographie
 - modes de vie (individualisme)
- importance des déplacements moyens et courts
- importance des **motifs autres** que le travail ou l'école
- importance des déplacements en **voiture**

Merci de votre attention