

# **La Mobilité des Ménages en Brabant Wallon**

**Groupe de Recherche sur les Transports**

**Facultés Universitaires N-D de la Paix Namur**

janvier 2006

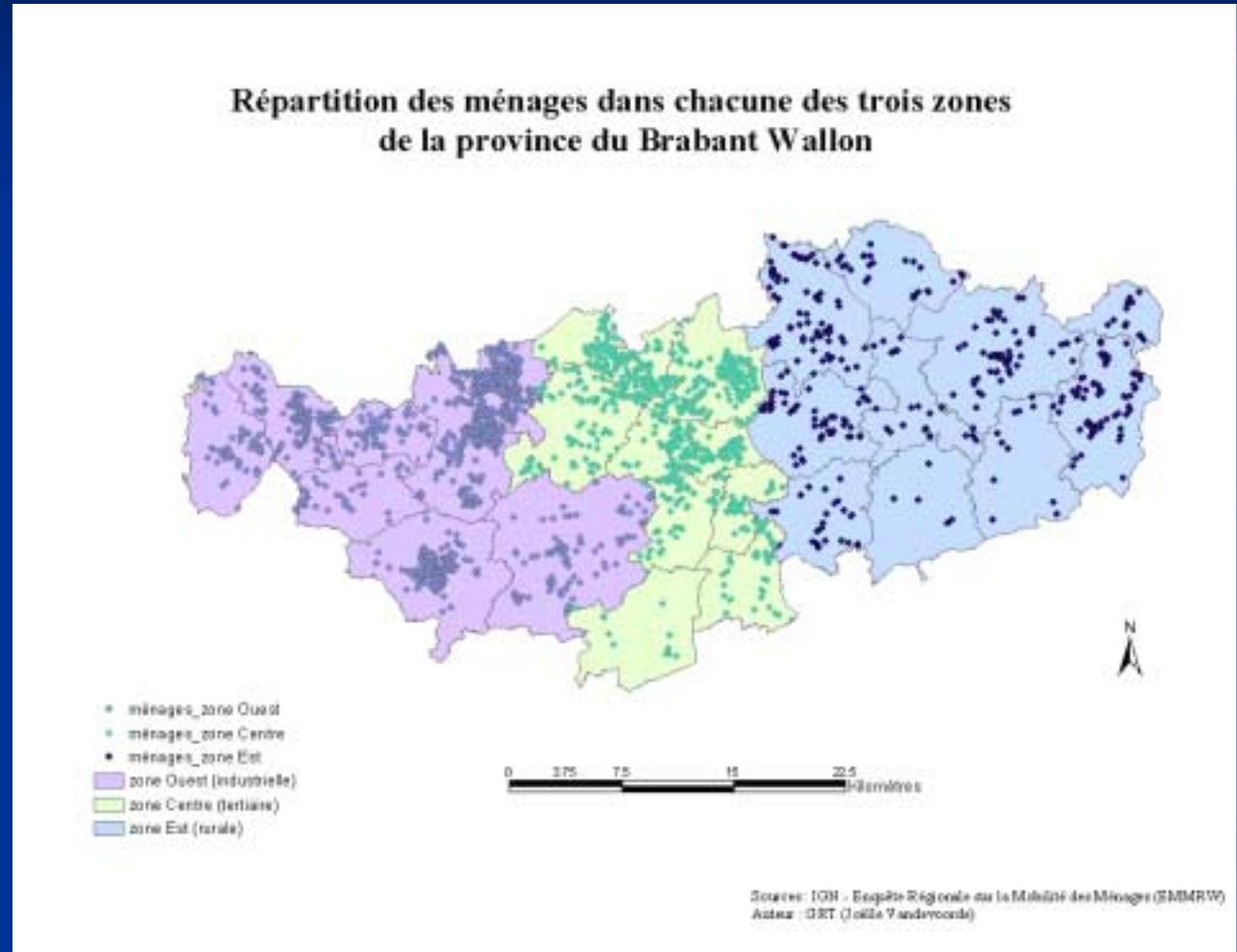
# Cadre général

- 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

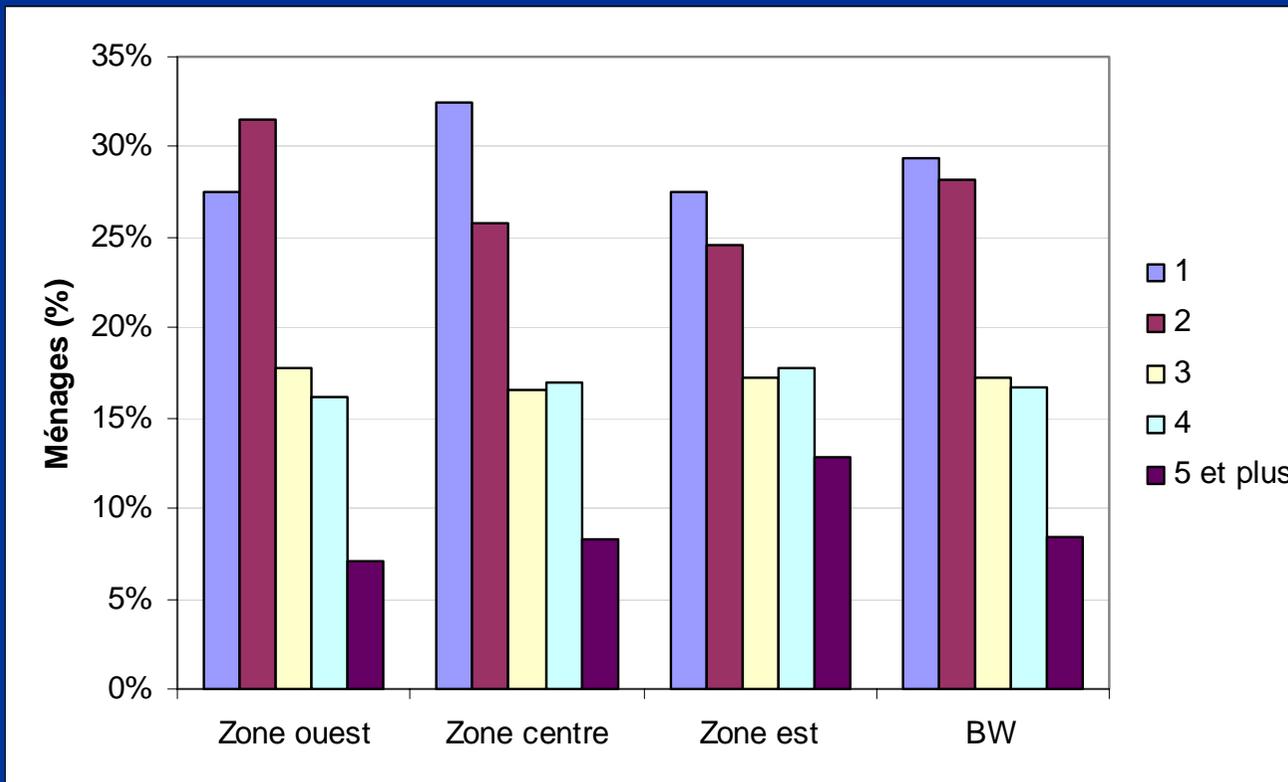
La Mobilité des Ménages en Brabant  
Wallon

*GRT*

4

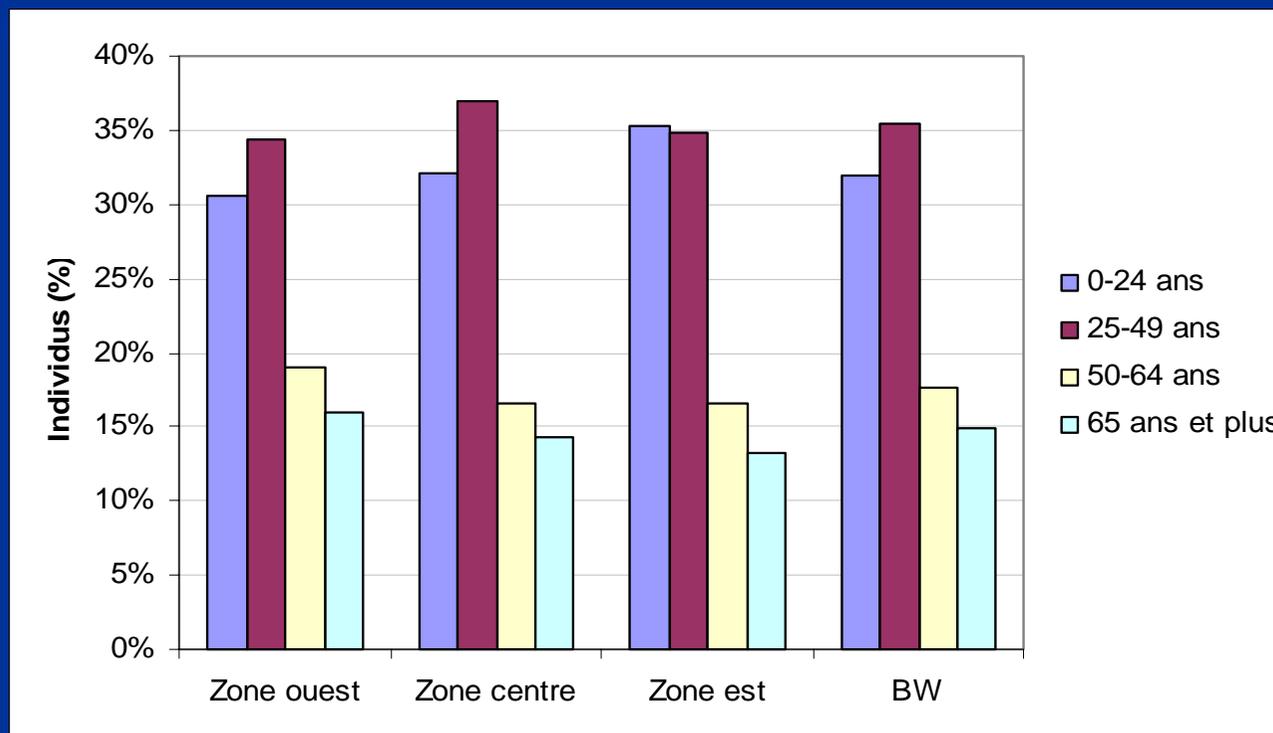
# La population

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



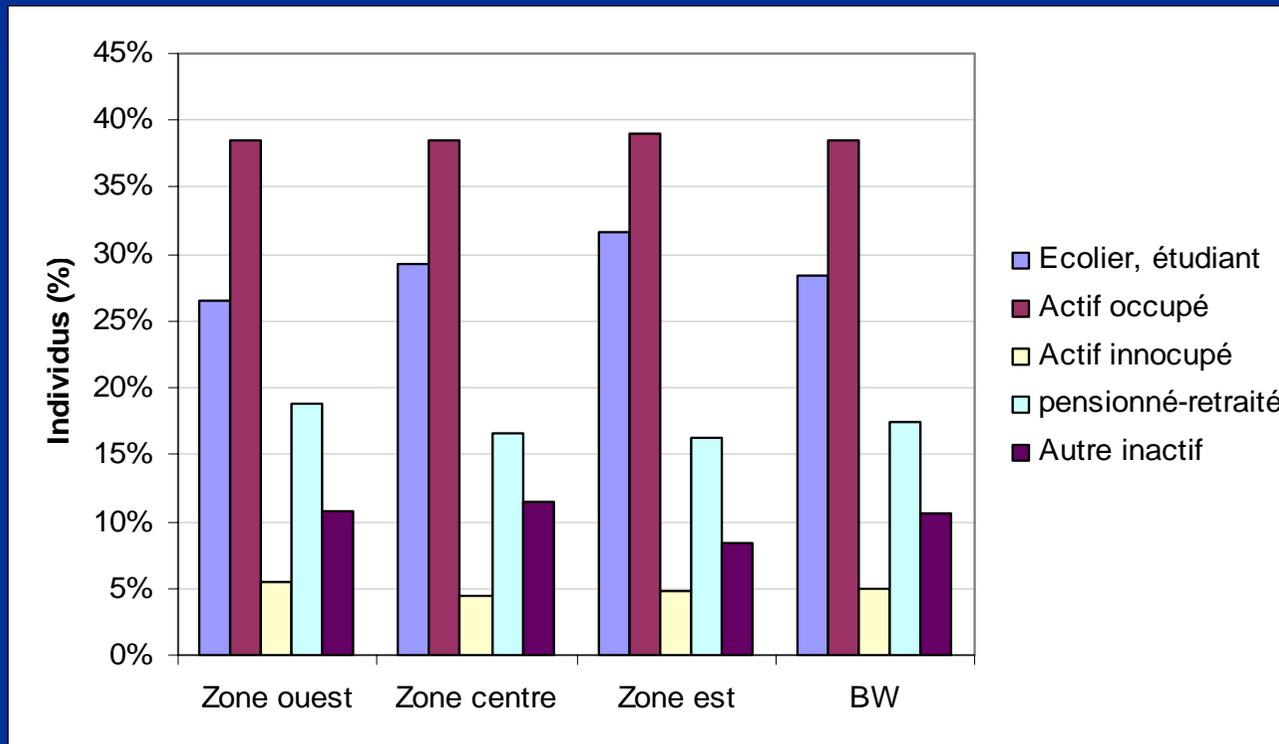
# La population

- 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

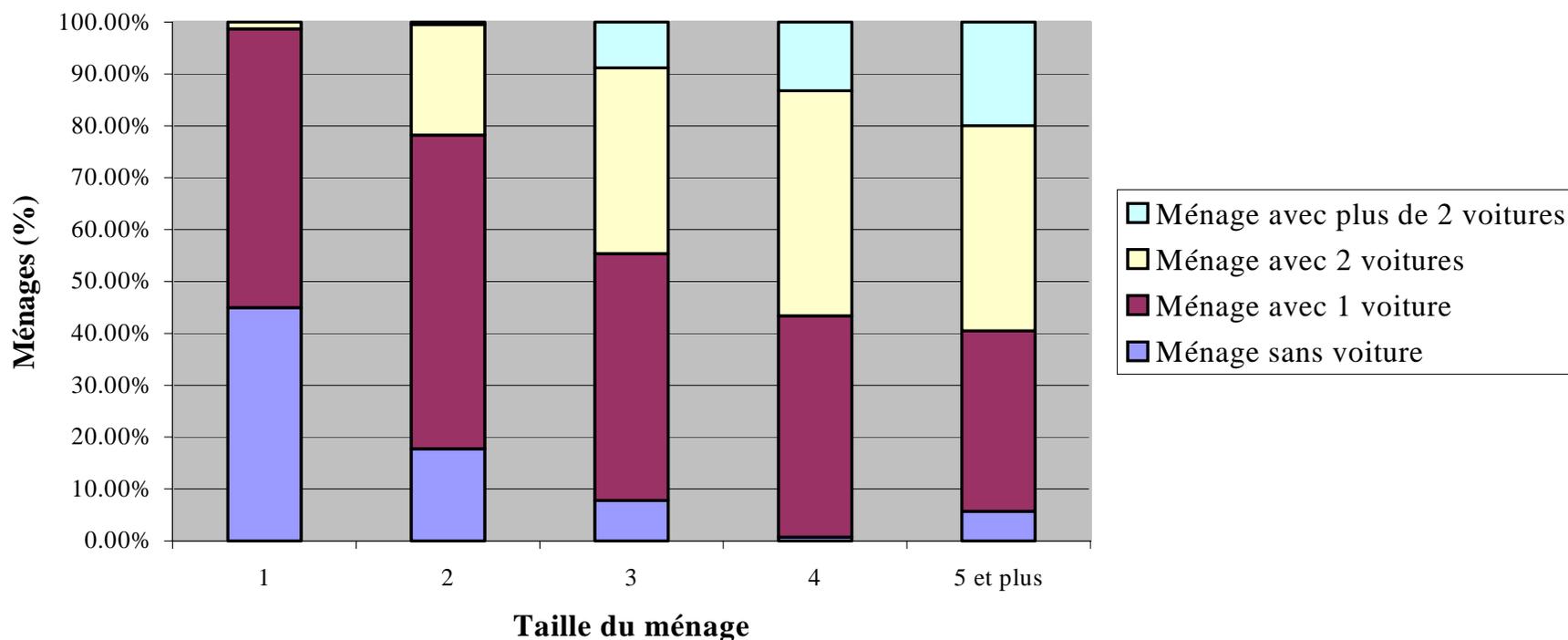
- Plus d'étudiants et écoliers dans la zone Est
- Plus pensionnés - retraités dans la zone Ouest



# 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	<b>20%</b>	17%	<b>13%</b>	18%
1 voiture	52%	48%	48%	50%
2 voitures	23%	30%	30%	27%
Plus de 2 voitures	5%	4%	<b>10%</b>	5%

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

# Les déplacements et leurs modes

janvier 2006

La Mobilité des Ménages en Brabant  
Wallon

*GRT*

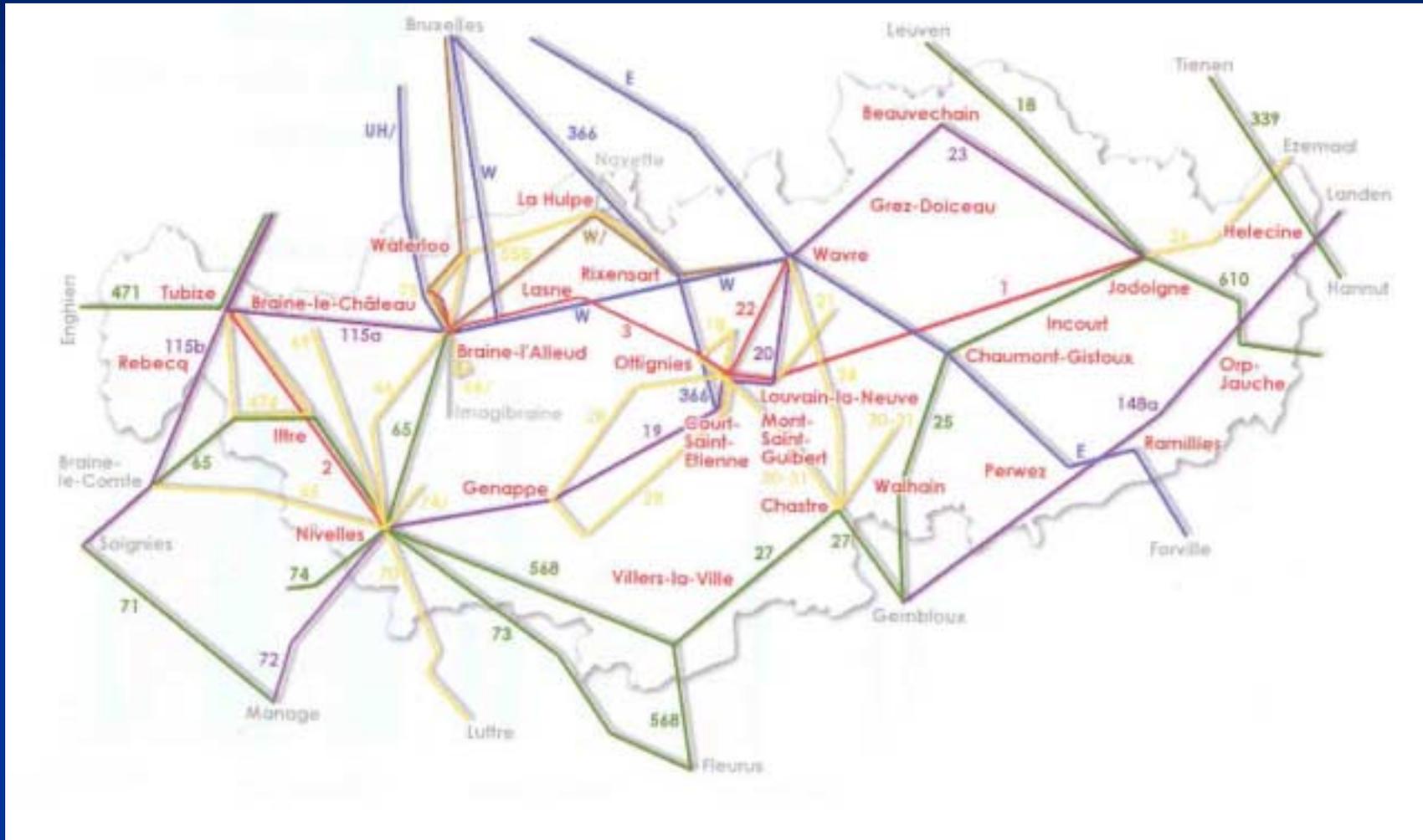
10

# Le réseau ferroviaire

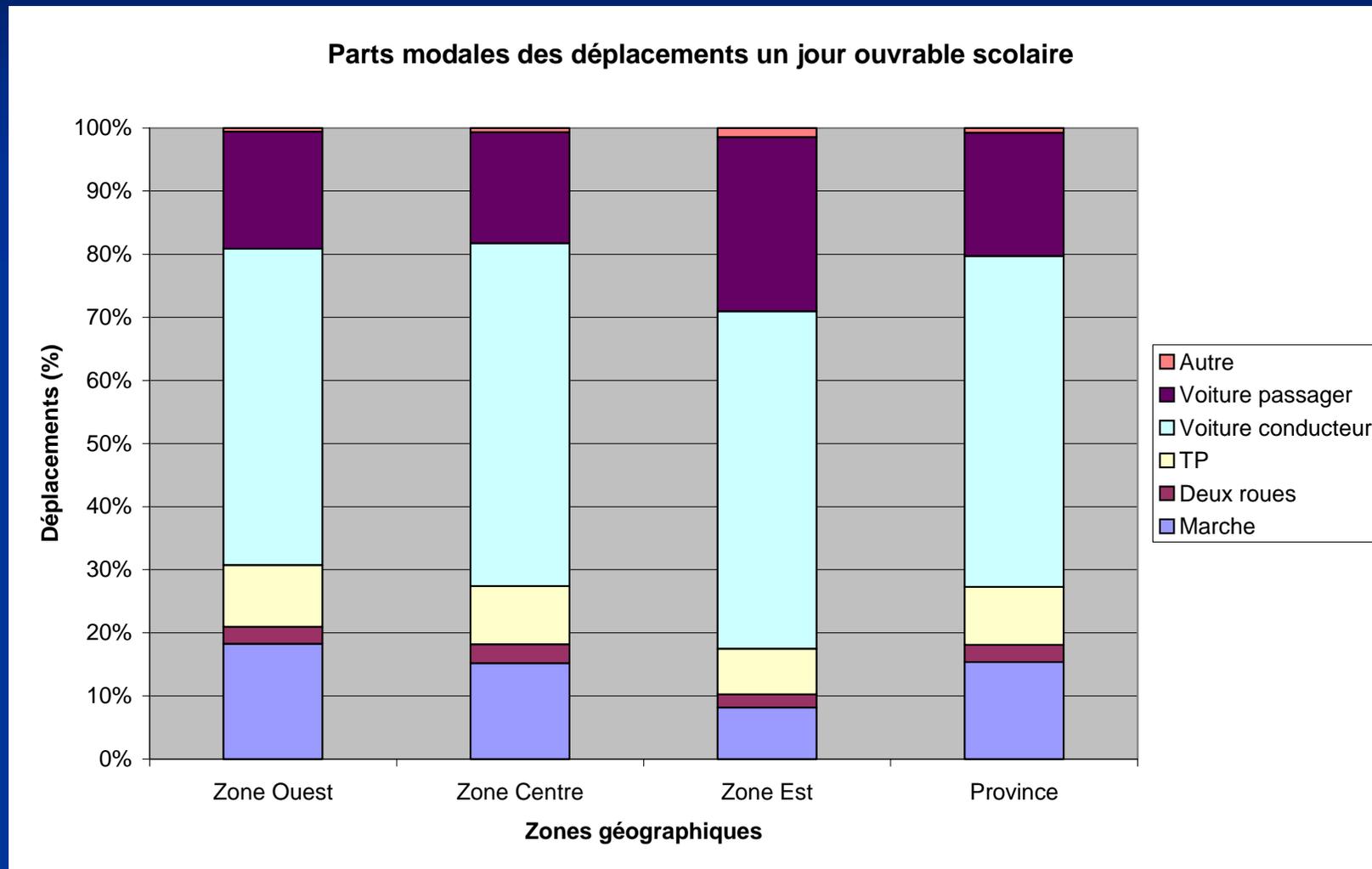
La province du Brabant Wallon et son réseau ferroviaire (lignes et gares)



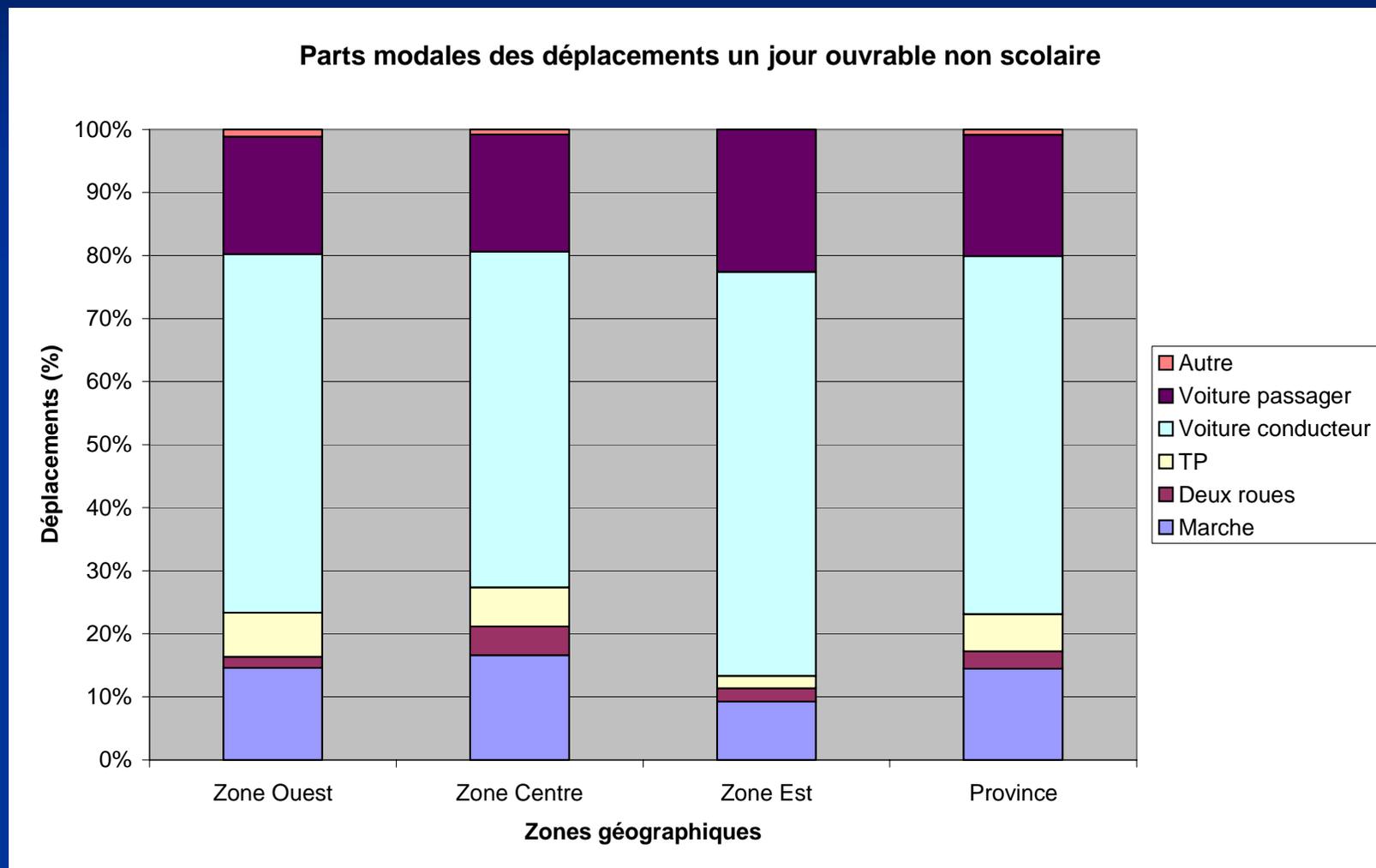
# Le réseau TEC



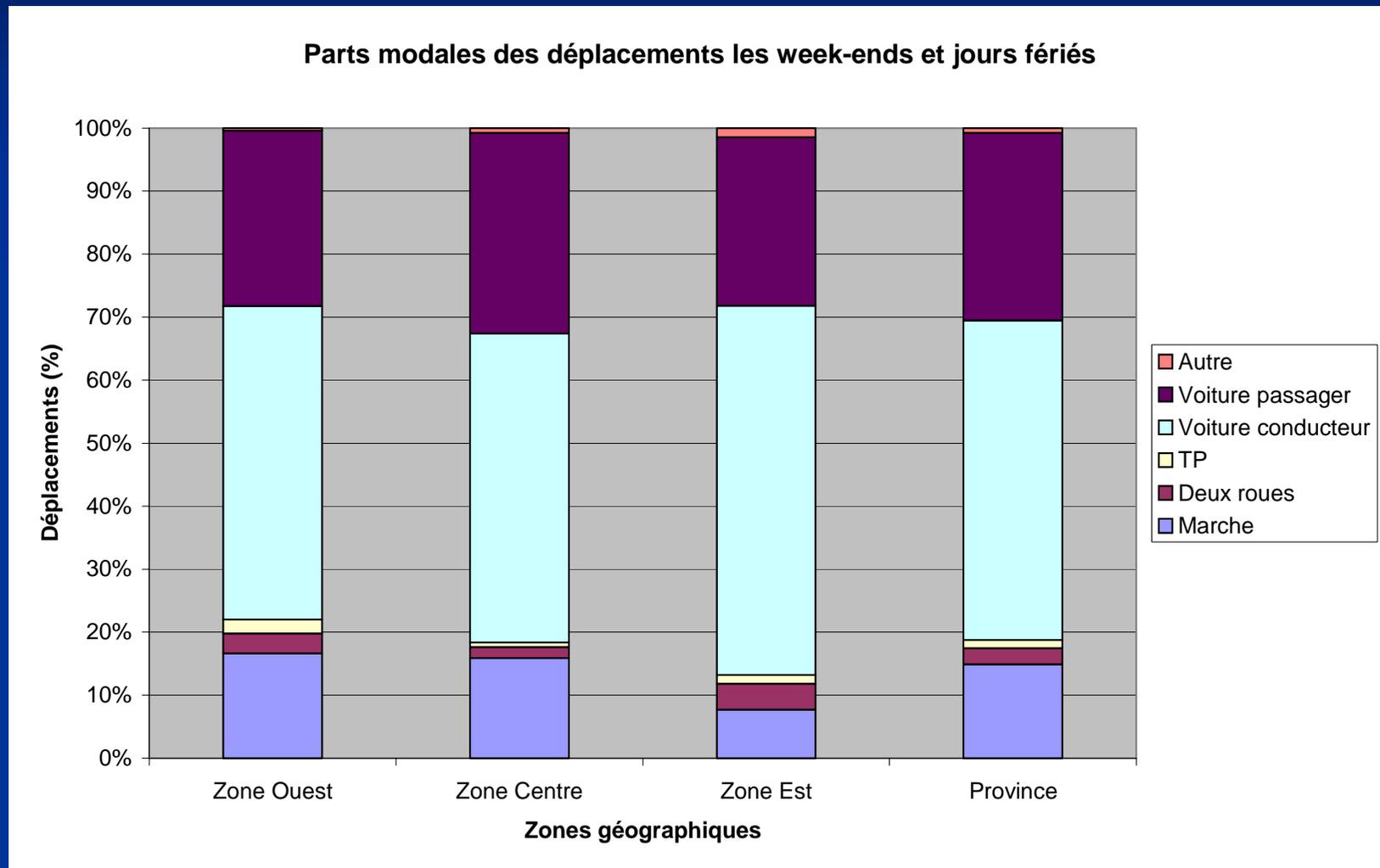
# Modes de déplacement – Un jour ouvrable en période scolaire



# Modes de déplacement – Un jour ouvrable en période non scolaire

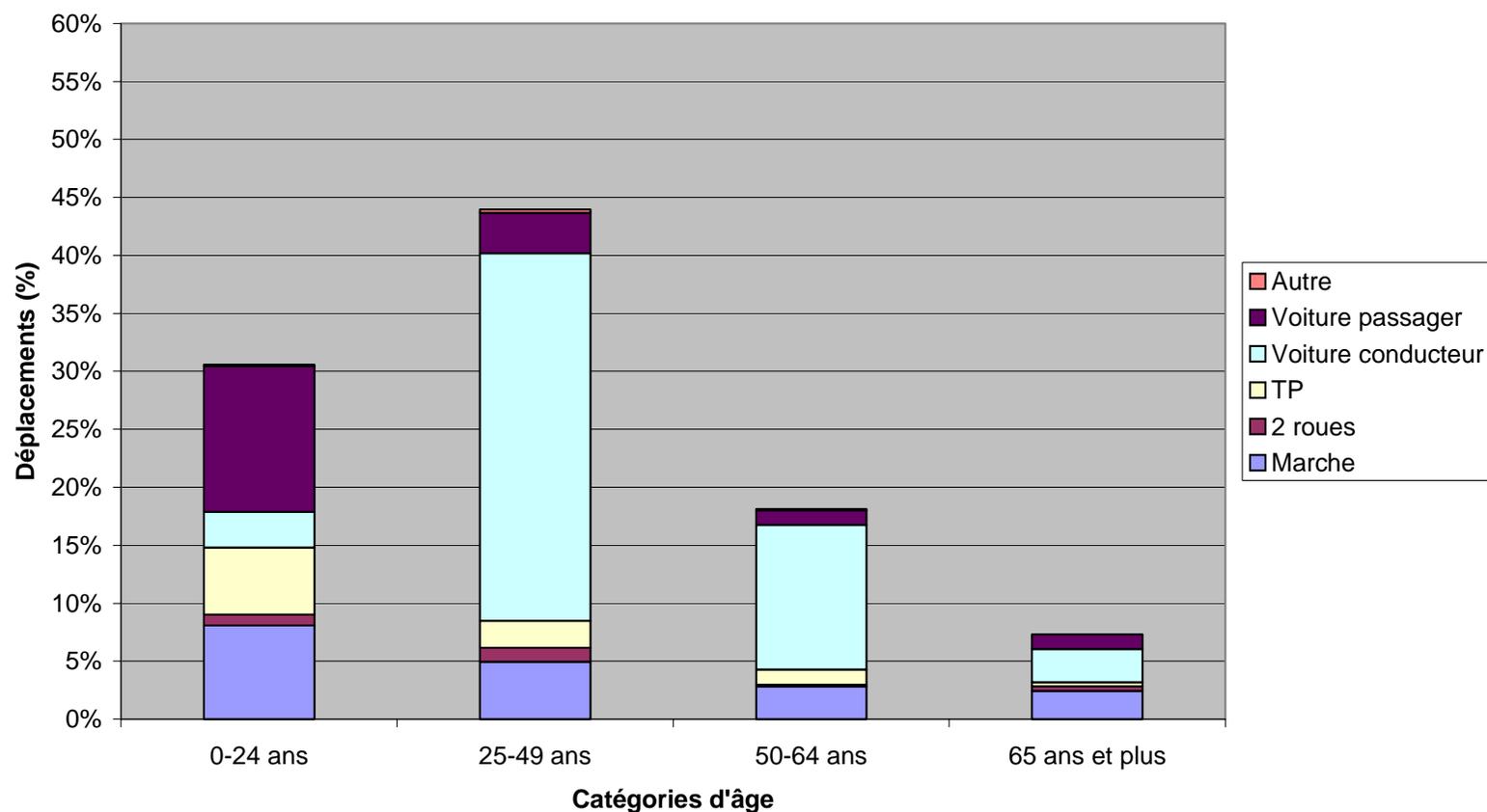


# Modes de déplacement – Week-end et jours fériés



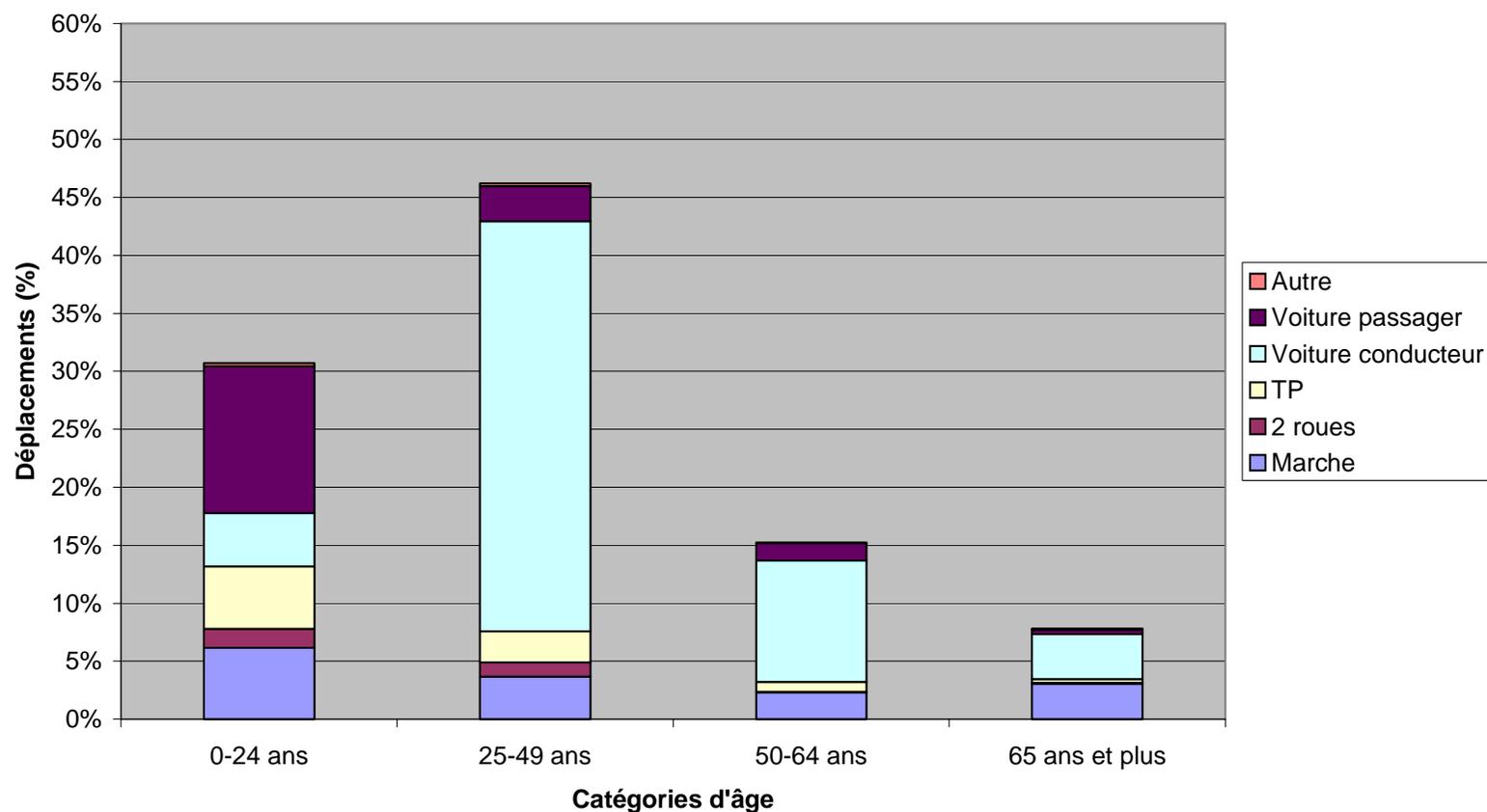
# Modes selon l'âge – Un jour ouvrable en période scolaire – zone Ouest

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

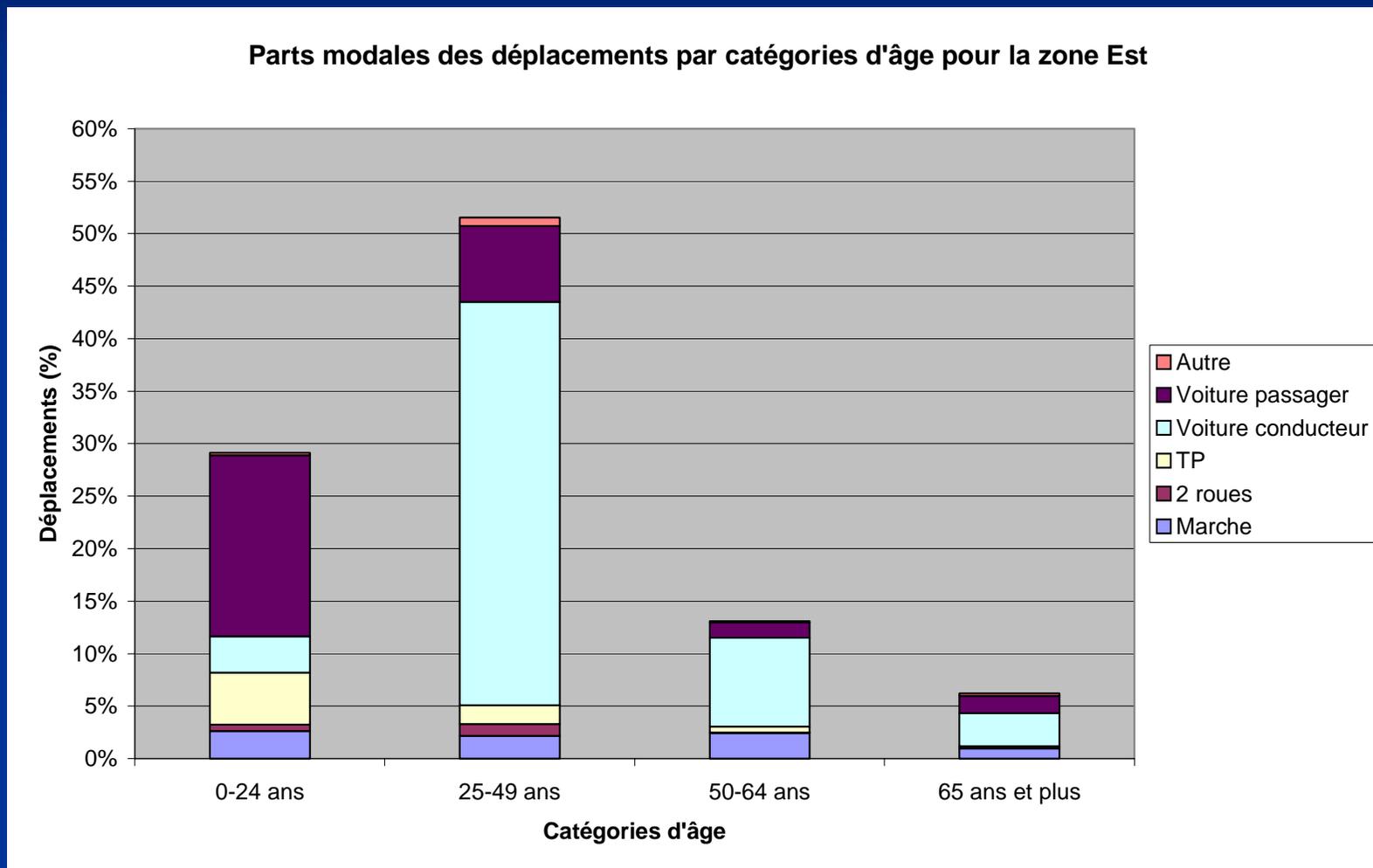


# Modes selon l'âge – Un jour ouvrable en période scolaire – zone Centre

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

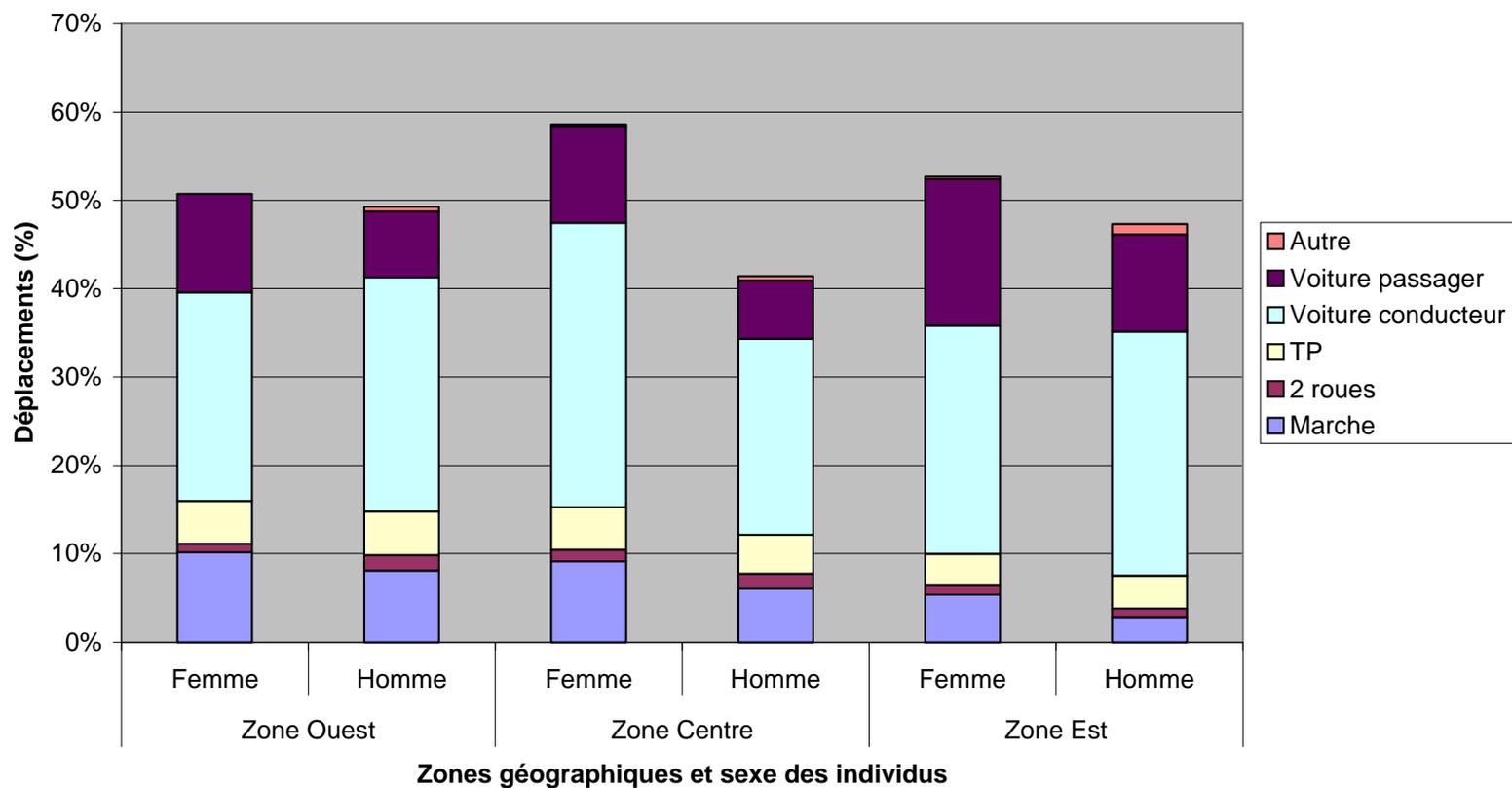


# Modes selon l'âge – Un jour ouvrable en période scolaire – zone Est



# 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

janvier 2006

La Mobilité des Ménages en Brabant  
Wallon

*GRT*

22

## Motifs de déplacement – Un jour ouvrable en période scolaire

Motif	Ouest	Centre	Est	Total
Accompagnement	17%	21%	27%	<b>21%</b>
Travail	23%	20%	26%	<b>22%</b>
Ecole	17%	16%	16%	<b>16%</b>
Repas extérieur	3%	3%	3%	3%
Courses première nécessité	12%	13%	9%	<b>12%</b>
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%
<b>Total</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>

- 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%	<b>11%</b>
Travail	23%	21%	21%	<b>22%</b>
Ecole	1%	3%	3%	2%
Repas extérieur	3%	5%	4%	4%
Courses première nécessité	20%	17%	20%	<b>19%</b>
Shopping	11%	6%	6%	8%
Raison personnelle	5%	5%	3%	5%
Visite	11%	10%	12%	<b>11%</b>
Balade	5%	14%	5%	8%
Loisirs	8%	7%	9%	8%
Sports/culture	2%	4%	2%	3%
<b>Total</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>

## Motifs de déplacement – Week-end et jours fériés

Motif	Ouest	Centre	Est	Total
Accompagnement	12%	26%	13%	<b>20%</b>
Travail	7%	3%	3%	4%
Ecole	1%	0%	0%	0%
Repas extérieur	4%	3%	1%	3%
Courses première nécessité	14%	16%	13%	<b>15%</b>
Shopping	15%	19%	9%	<b>16%</b>
Raison personnelle	3%	1%	5%	2%
Visite	19%	11%	20%	<b>15%</b>
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%	<b>12%</b>	3%	1%	17%
Travail	2%	<b>16%</b>	5%	0%	23%
Ecole	<b>17%</b>	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%
<b>Total</b>	<b>31%</b>	<b>44%</b>	<b>18%</b>	<b>7%</b>	<b>100%</b>

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

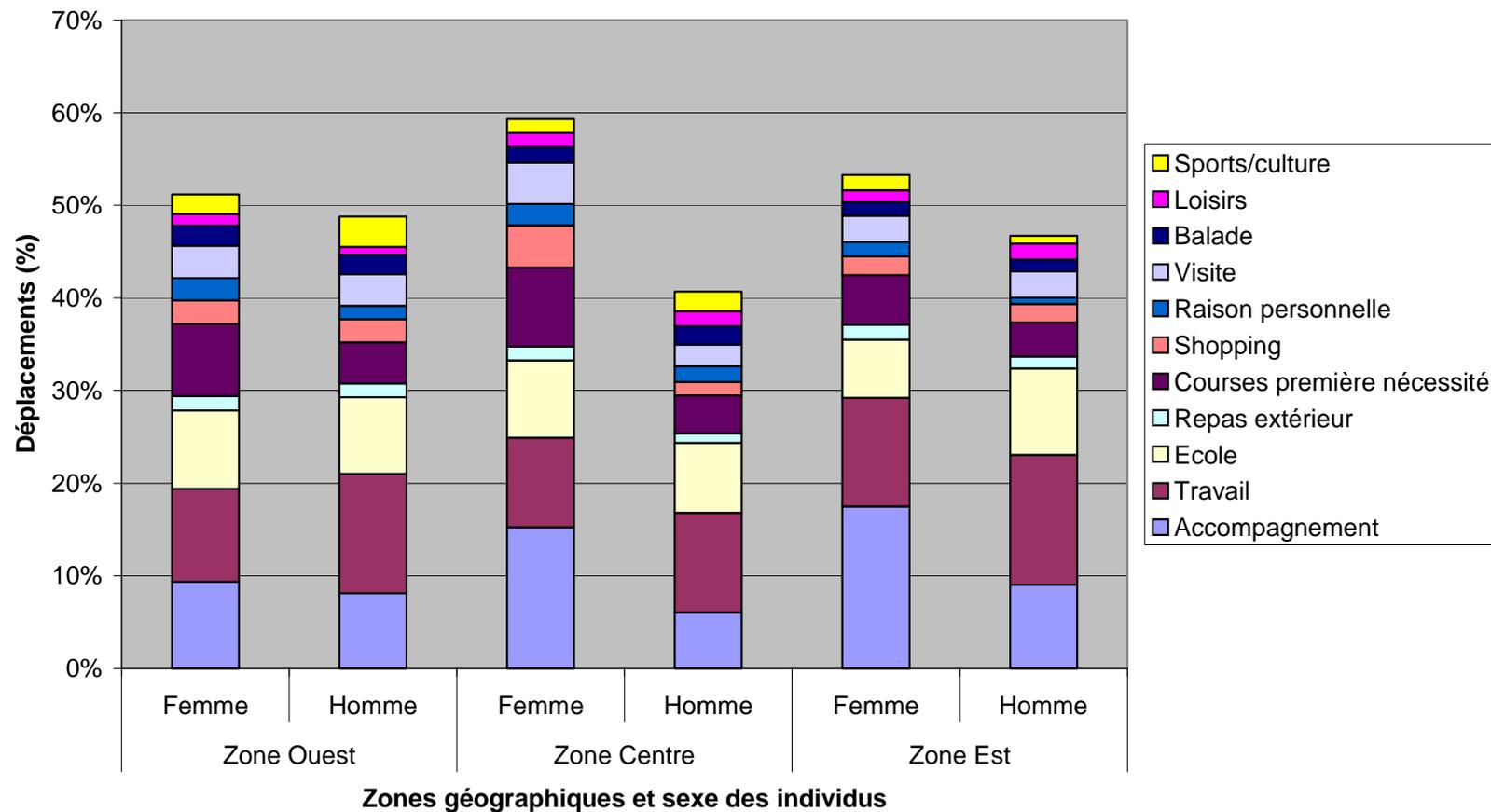
Zone Centre	0-24 ans	25-49 ans	50-64 ans	65 ans et plus	Total
Accompagnement	3%	<b>13%</b>	4%	1%	21%
Travail	1%	<b>15%</b>	4%	0%	20%
Ecole	<b>15%</b>	1%	0%	0%	16%
Repas extérieur	1%	1%	0%	0%	3%
Courses première nécessité	2%	6%	2%	2%	13%
Shopping	1%	2%	1%	1%	6%
Raison personnelle	1%	2%	1%	1%	4%
Visite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

# 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%	<b>22%</b>	1%	1%	25%
Travail	3%	<b>19%</b>	4%	0%	25%
Ecole	<b>16%</b>	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%
<b>Total</b>	<b>29%</b>	<b>52%</b>	<b>13%</b>	<b>6%</b>	<b>100%</b>

# Motifs selon le sexe – Un jour ouvrable en période scolaire

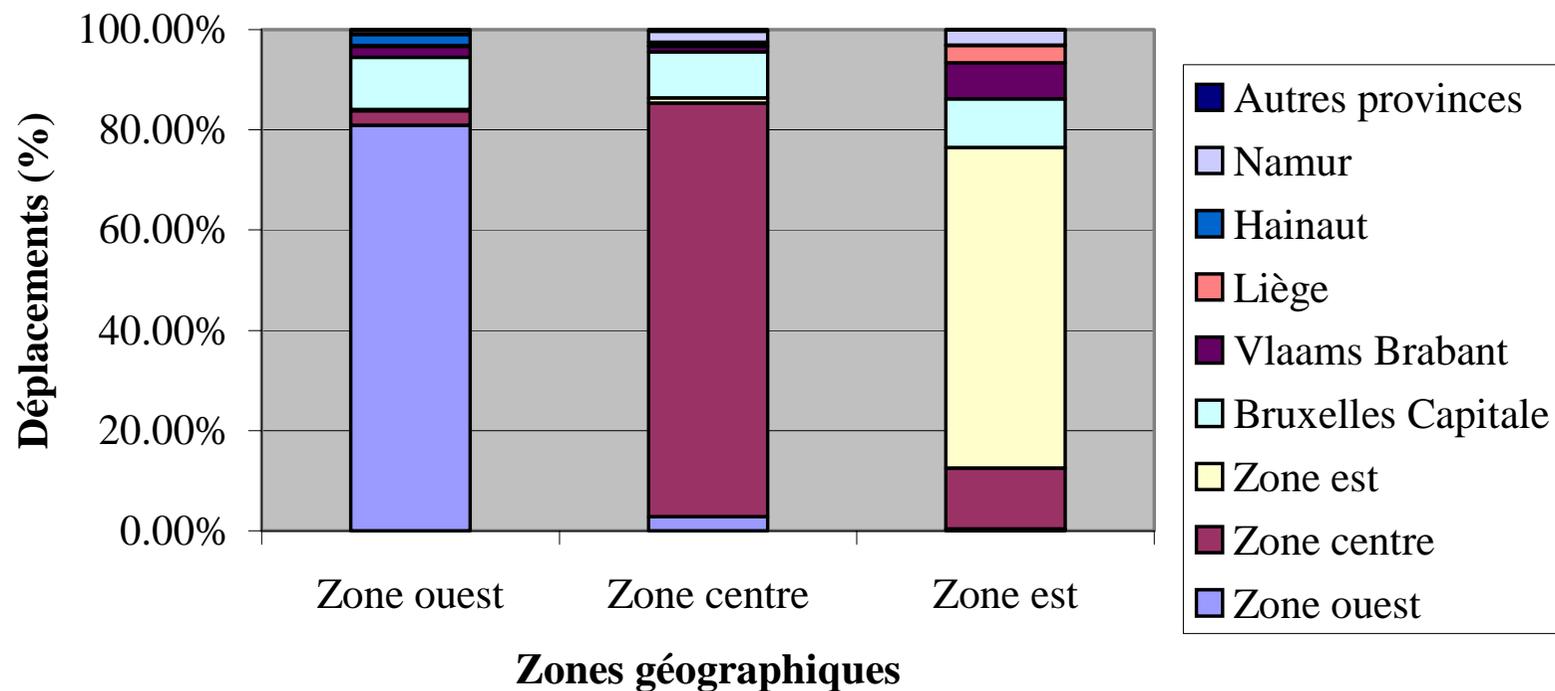
Motifs des déplacements suivant la zone géographique et le sexe des individus



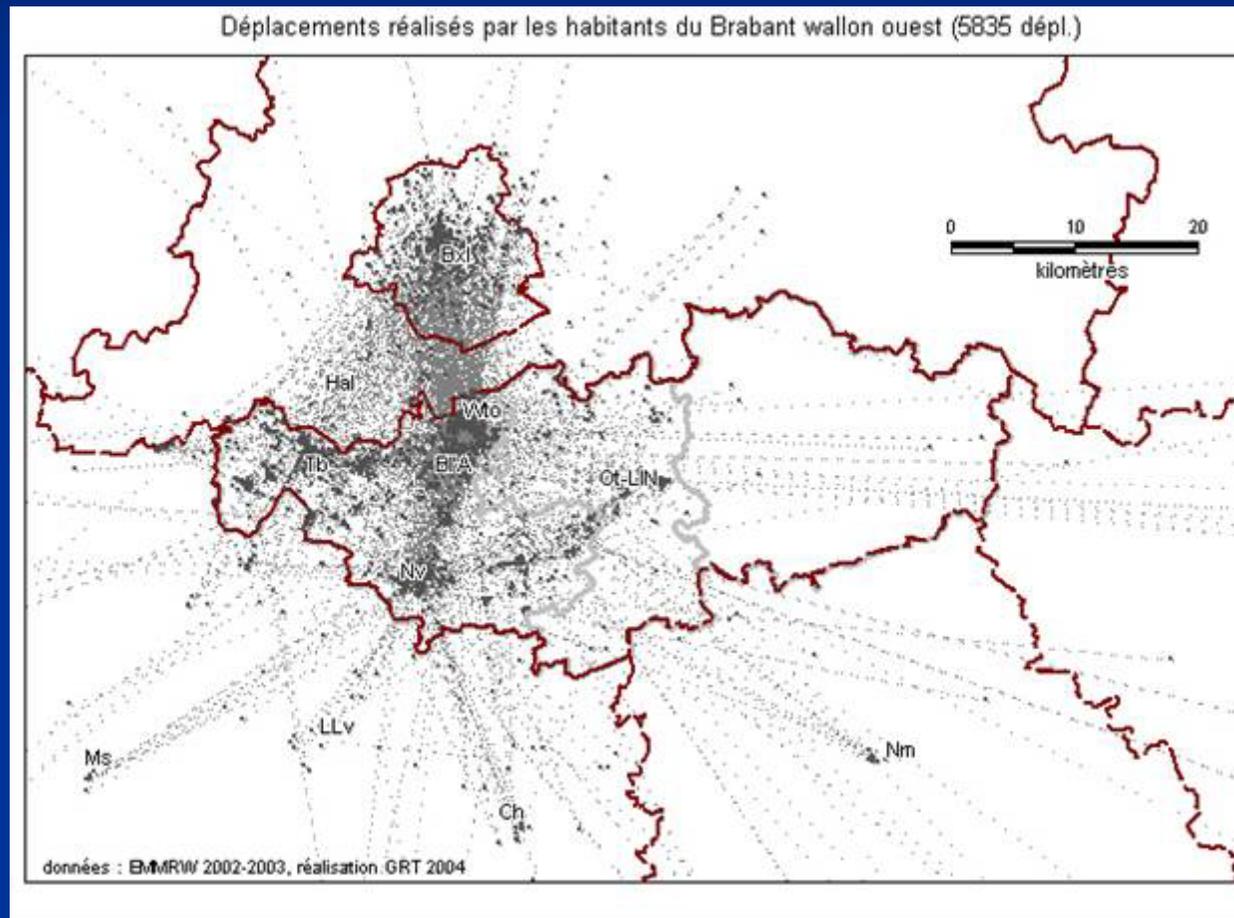
# Localisation des déplacements

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

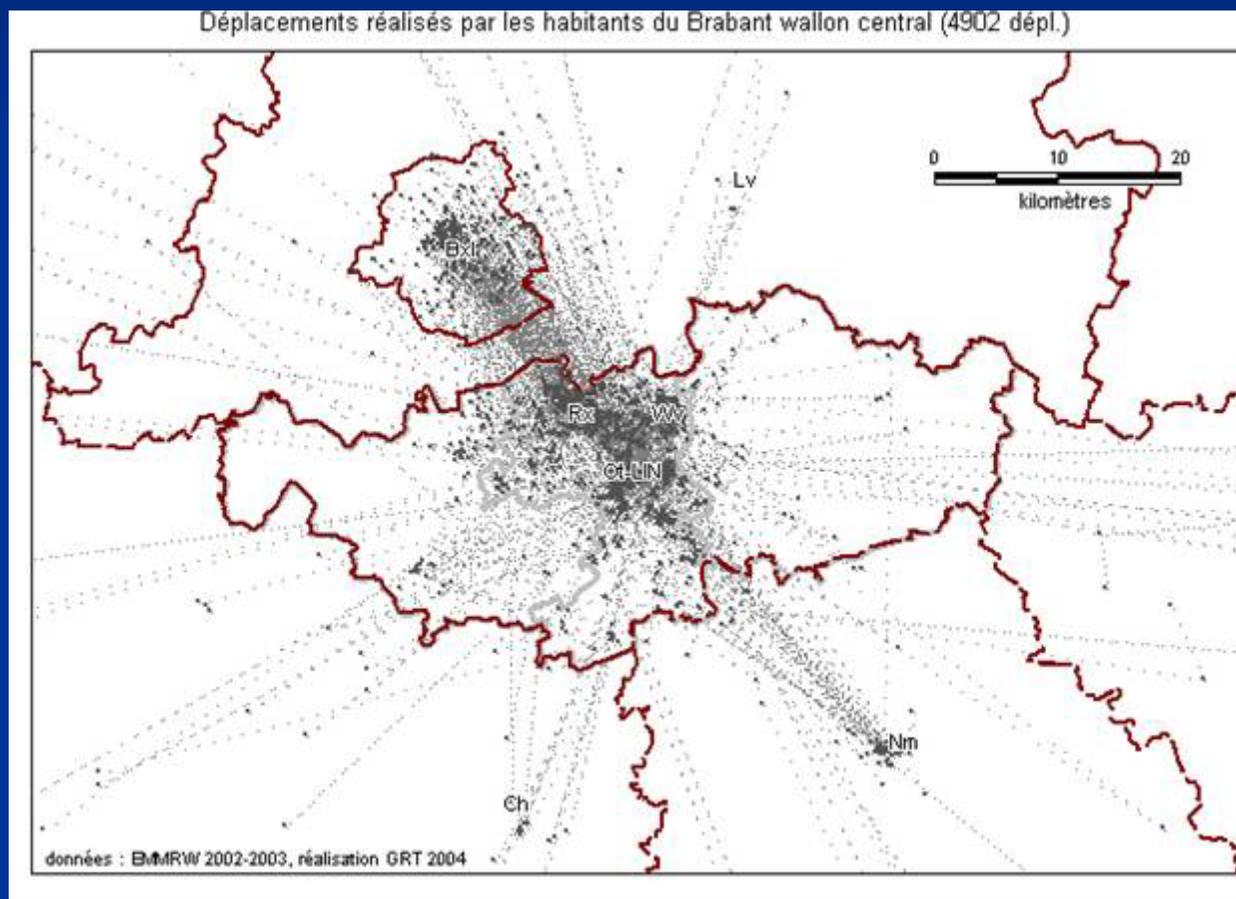
## Répartition des déplacements suivant le domicile de l'individu un jour ouvrable



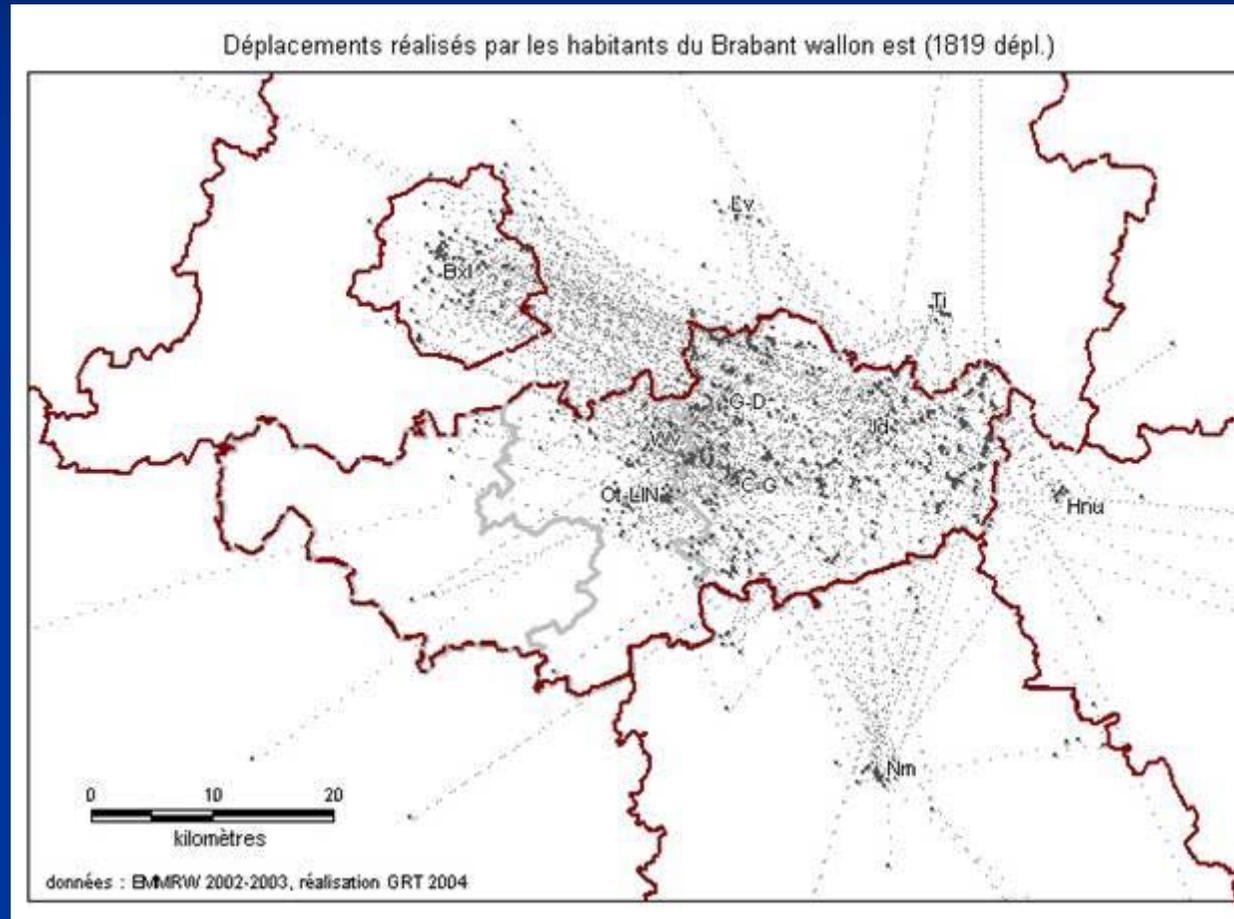
# Destination des déplacements des ménages domiciliés dans la zone Ouest



# 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 (moindre 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%

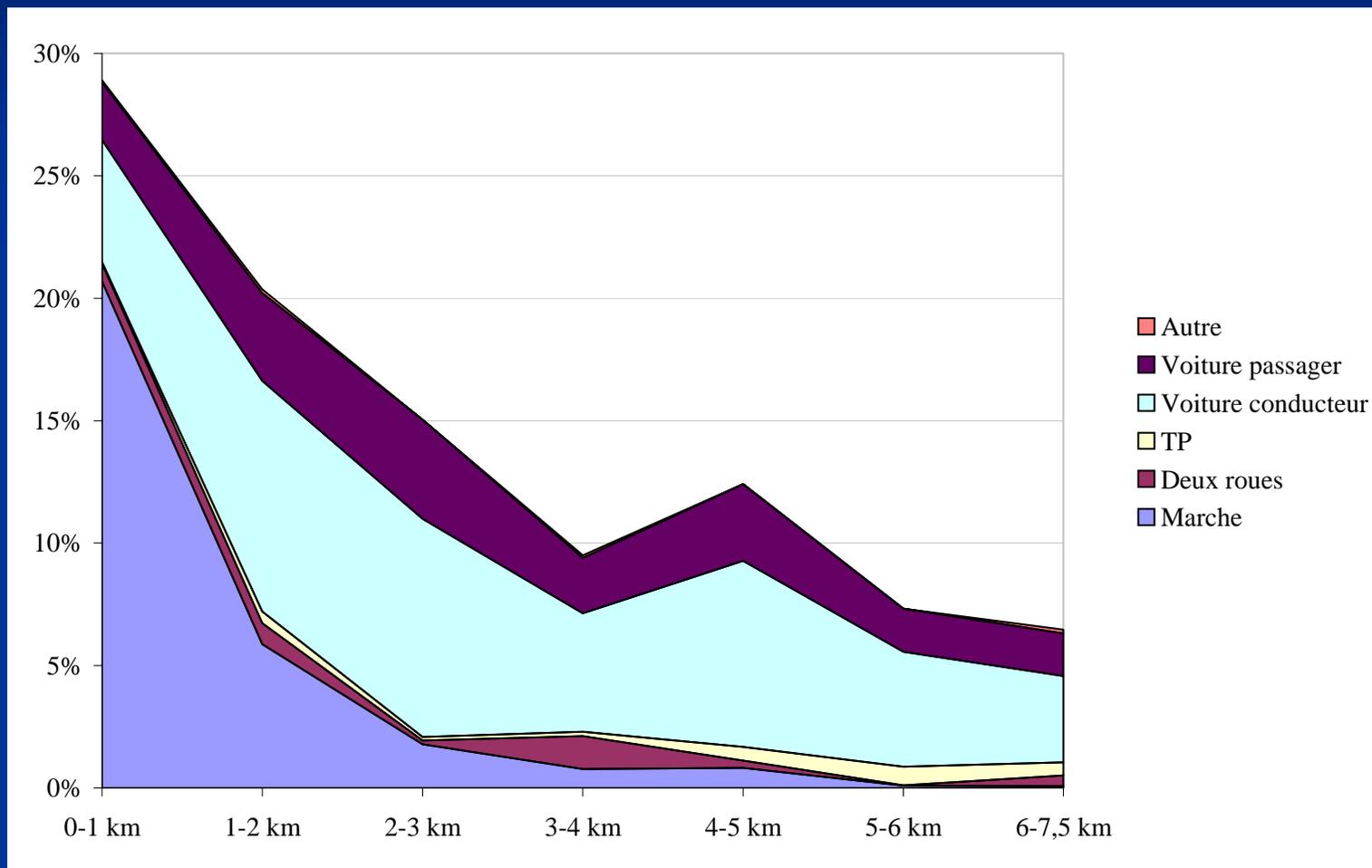
# Modes de déplacement (court) – Un jour ouvrable en période scolaire – zone Centre

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%

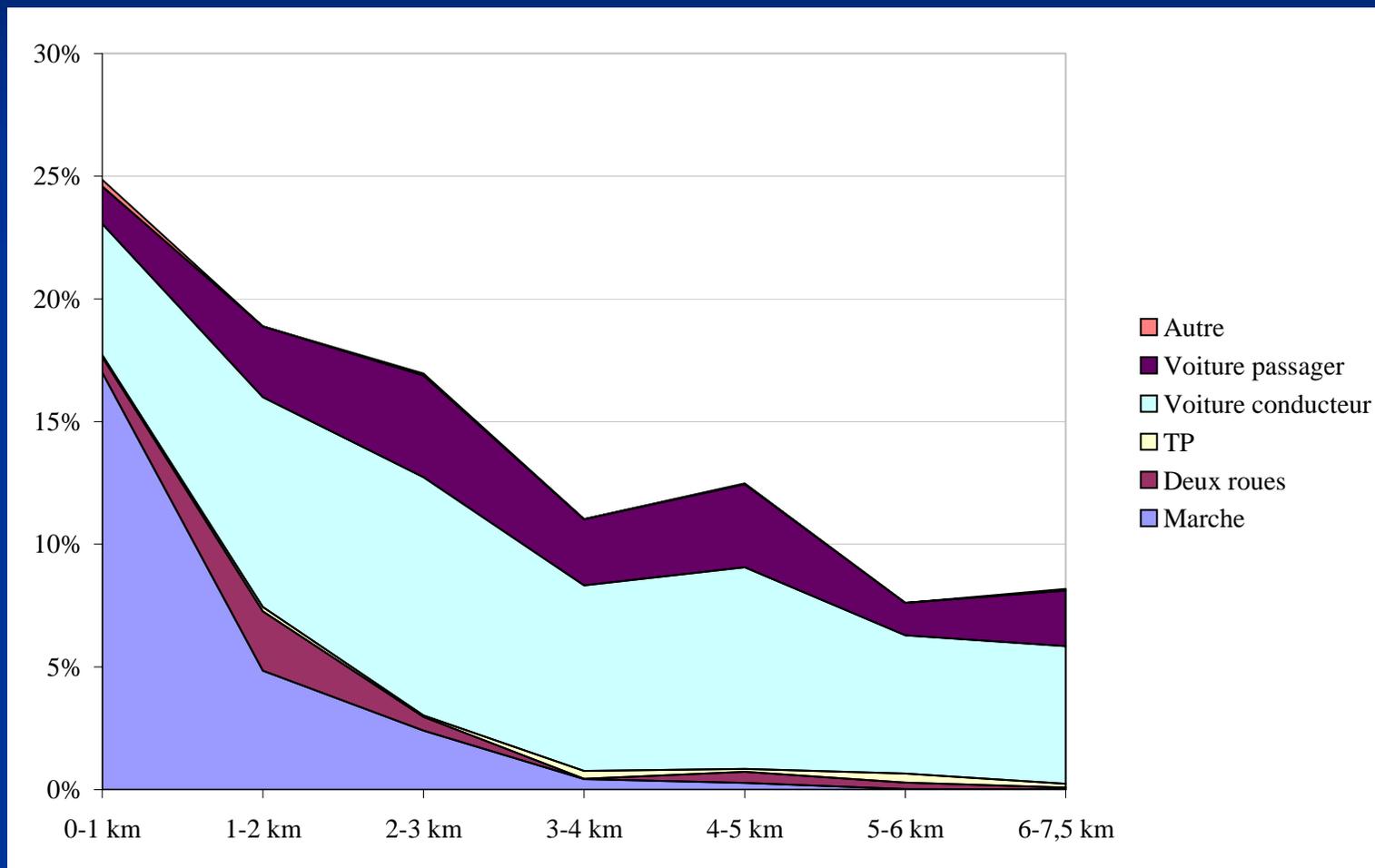
# Modes de déplacement (court) – Un jour ouvrable en période scolaire – zone Est

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%

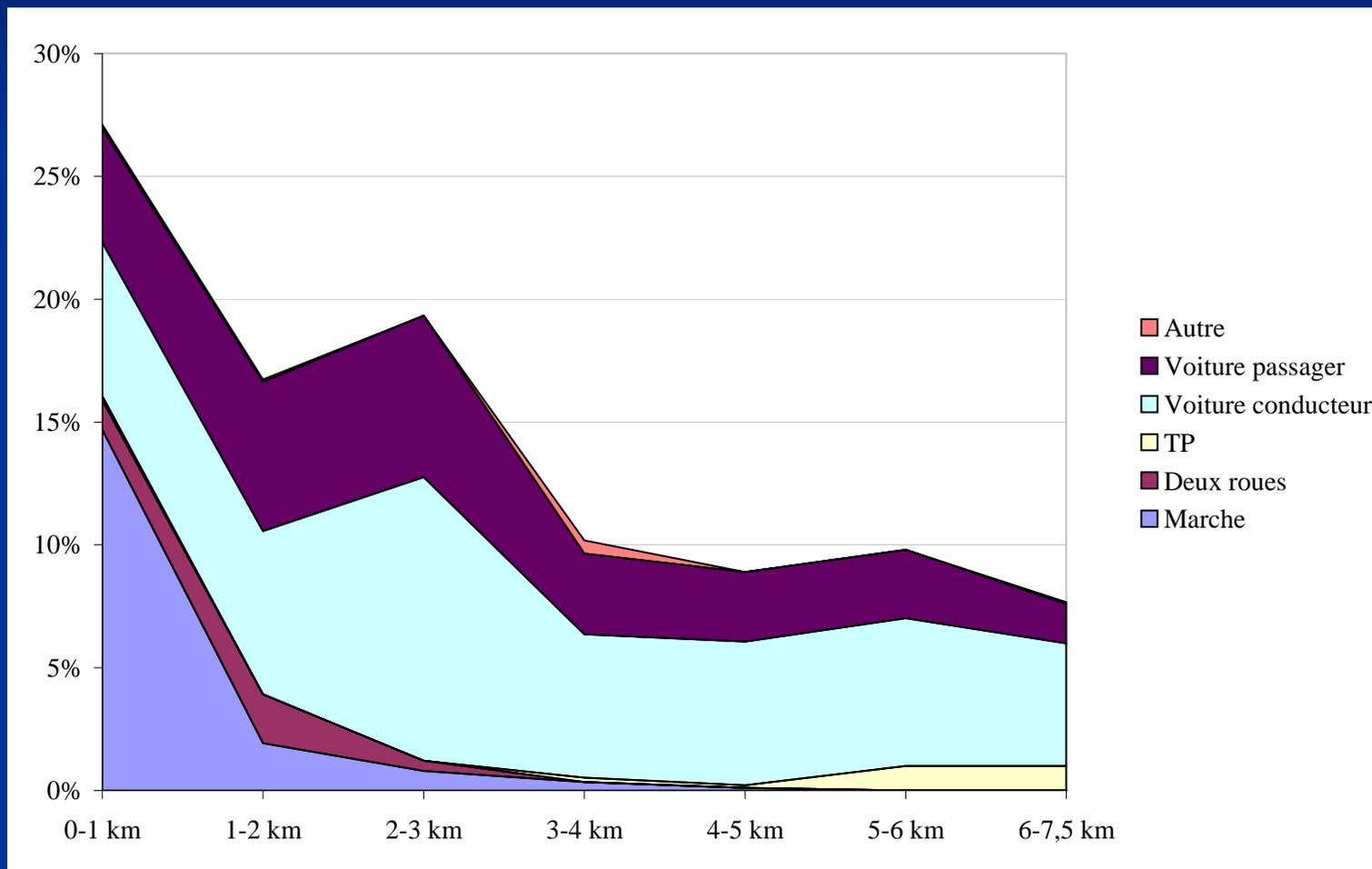
# Modes de déplacement (court) – Un jour ouvrable en période scolaire – zone Ouest



# 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 ?