

## COLLOQUE MOBILITE - CSEF

Région du Centre 20 septembre 2011

### *Etat des lieux de la mobilité* *“L’enquête triennale sur la mobilité géographique”*

Lees Jeanine

SPF Mobilité et Transports

CSEF Région du Centre 20 sept 2011

Colloque Mobilité



## Plan exposé

- La mobilité: constats
- Objectifs
- Le cadre légal des mesures « déplacement domicile travail »
  - Au niveau régional
  - Au niveau fédéral
- Le diagnostic fédéral
- L’essentiel des résultats du diagnostic 2008
- Comparaison des résultats de 2005-2008

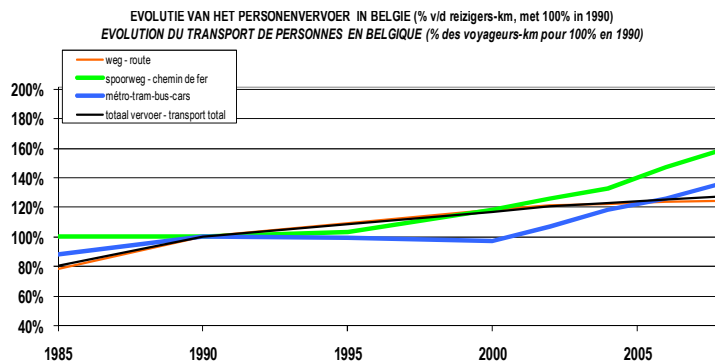
CSEF Région du Centre 20 sept 2011

Colloque Mobilité



## Constats 1/3

### Evolution de la mobilité depuis 1990 : + 29% des voyageurs-km (136 mrd en 2009)



## Constats 2/3

- **Trafic routier** sans cesse en **croissance** et un avenir inquiétant (une augmentation du trafic de 10% se traduit par une augmentation de 40% des embouteillages).
- Le **développement de l'offre de transport et les progrès technologiques** ne suffiront pas pour résoudre les problèmes de congestion et d'environnement
- **Manque d'information** en matière de mobilité.
- **Complexité** des déplacements individuels, des chaînes d'activité journalière, de la spécificité de chaque générateur de trafic (MOBEL)
- Les déplacements s'articulent notamment autour de pôles: **le domicile et le lieu de travail**.



## Constats 3/3

déplacements des travailleurs entre le domicile et le lieu de travail:

- sont les plus répétitifs, donc faciles et efficaces à influencer;
- se font pendant les heures de pointe, donc souffrent des effets négatifs de la congestion
- nombreux désavantages (heures perdues, stress,...)

nécessité de mieux utiliser les alternatives à l'autosolisme



## Objectifs

- **Lancer un débat dans les entreprises / organes publics** lors de l'établissement de ce diagnostic pour susciter la prise de conscience par rapport aux problèmes de mobilité
- Susciter sur base volontaire l'élaboration de **plans de déplacements par les entreprises / organes publics**
- Parfaire les **connaissances** en mobilité. La collecte, le traitement et l'analyse des données permet **d'améliorer l'information** et fournit aux **décideurs** des outils indispensables aux décisions politiques.
- Mettre en oeuvre des **stratégies globales** de déplacement. Celles-ci doivent **coordonnées** à tous niveaux et élaborées en **concertation** avec les entreprises, les pouvoirs publics et les opérateurs de transport en commun
- Aboutir à une **utilisation plus rationnelle de la voiture** et à un **transfert modal** vers des modes de transports plus favorables à l'environnement

## Questionnaire d'enquête

Les champs marqués par \* doivent être remplis afin de continuer. Les champs gris sont complétés automatiquement.

Envoyé après avis \*

(cocher uniquement l'organe adéquat)

- du conseil d'entreprise
- du comité de concertation
- de la représentation syndicale
- des travailleurs

Donné le\*

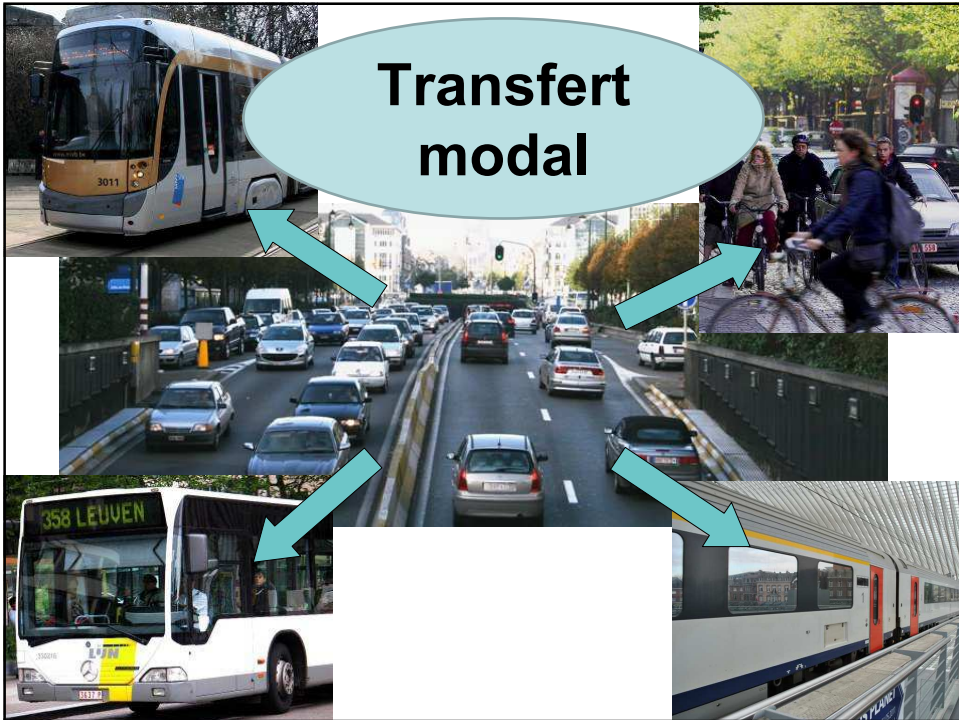
01 07 2008

Repris dans le document de référence \*

test



## Transfert modal





## Au niveau régional


- ➔
**Wallonie: soutien public,**  
 via e. a. formation de conseillers en mobilité
- ➔
**Flandres: soutien public, via e. a. le Pendelfonds**
- ➔
**Bxls-Capitale: Ordonnance du 5/2/2004**  
**(modifiée en 2011)**
  - Plan de Déplacements d'Entreprise (PDE)
  - > 200 travailleurs par «site»
  - plan initial, à actualiser tous les ans

Questionnaire - Microsoft Internet Explorer

Bestand    Beveken    Beeld    Favorieten    Extra    Help

Voorge    Zoeken    Favorieten    Uitvoeren

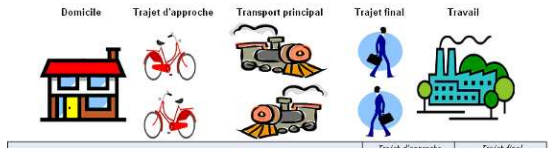
Adres: <https://www.mobilit.fgov.be/foren/enquete/indfPage2bis.do?page=next>



Waar u bent: [Looen](#) > [Choi. employeur/établissement](#) > [Page 1](#) > [Page 2](#) > [Page 3](#)

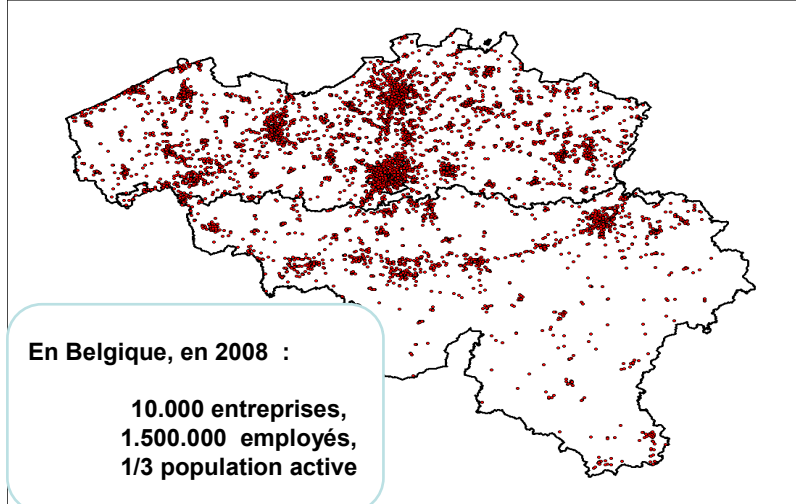
### 3. Mode de déplacement des travailleurs<sup>a</sup> 3/7

3.1 Mode de déplacement principal des travailleurs pour les déplacements domicile-travail	Nombre de travailleurs
voiture, camionnette ou camion: seul ou avec des membres de la famille	#40
voiture, camionnette ou camion: avec d'autres travailleurs (employés au même endroit ou autre part)	#10
train	#
bus, tram ou métro STIB	#
bus, tram ou métro De Lijn	#
bus, tram ou métro TEC	#
transport collectif (minibus, autobus, autocar) organisé par l'employeur	#
vélo	#10
cyclomoteur ou moto	#
à pied	#10
autres	#
<b>Total = (4)</b>	<b>9/70</b>



Domicile    Trajet d'approche    Transport principal    Trajet final    Travail

# Résultats enquête 2008

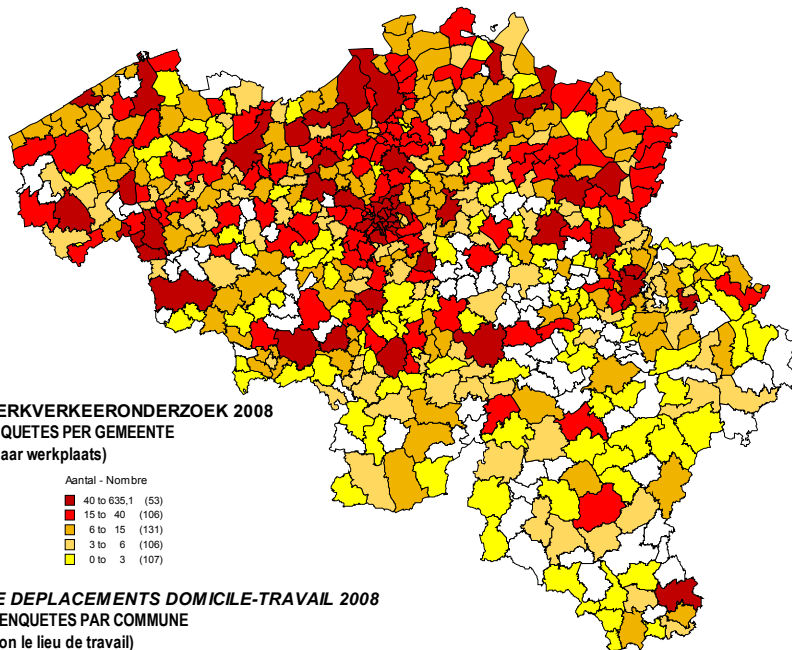


CSEF Région du Centre 20 sept 2011

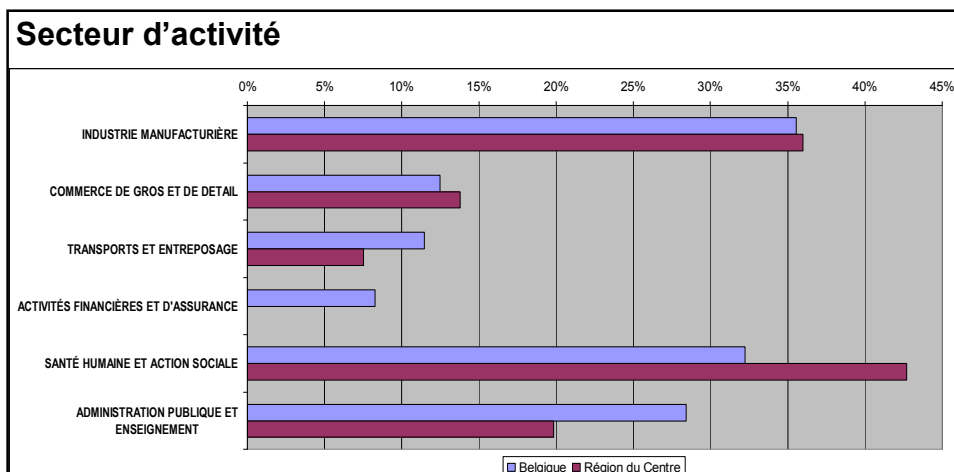
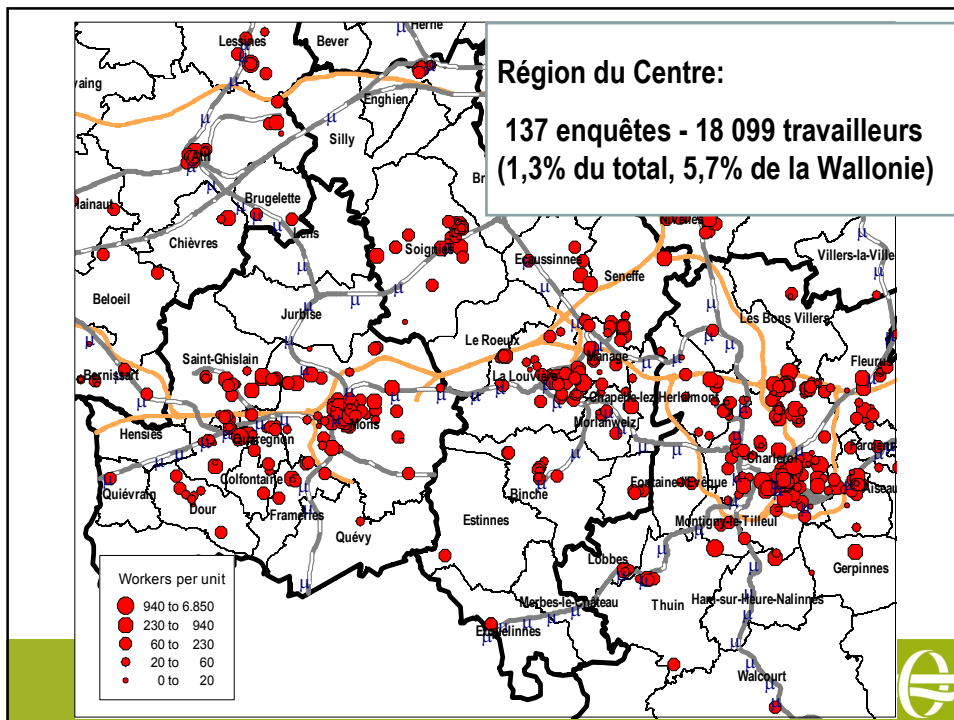
Colloque Mobilité



9.783 enquêtes (unités d'établissement) avec 1.432.549 travailleurs (= presque 1/3)



(c) SPF.MT - FOD.MV - 2009

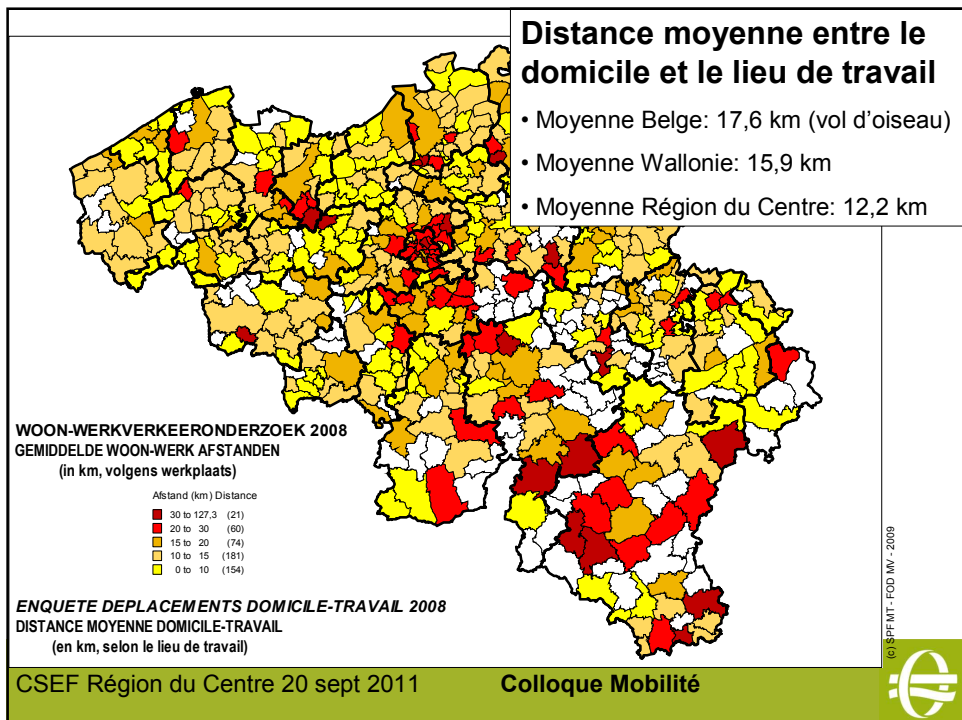
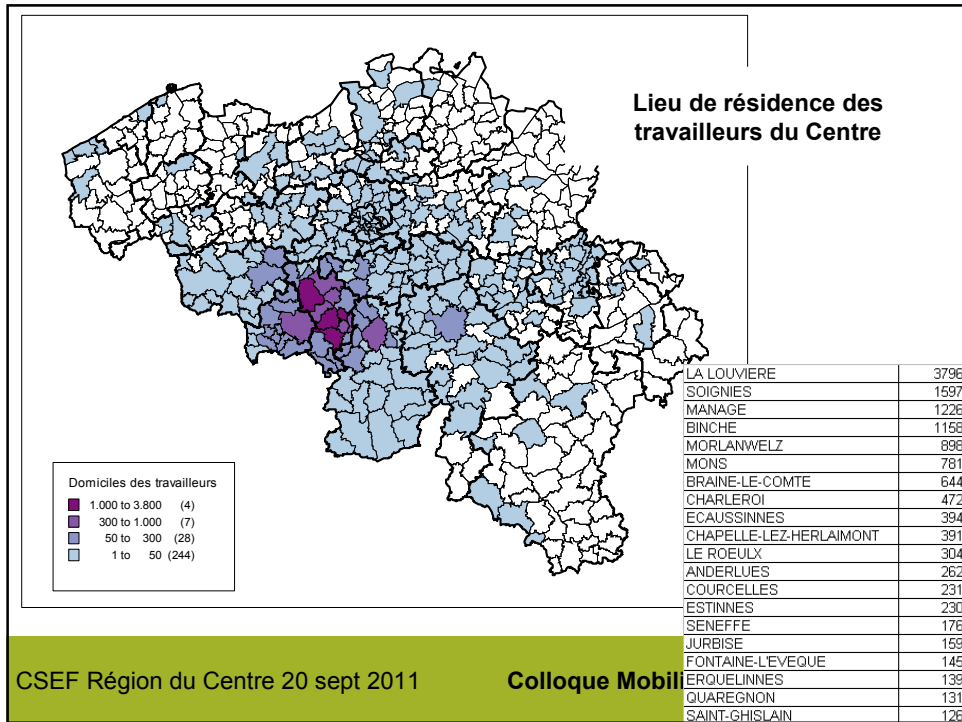


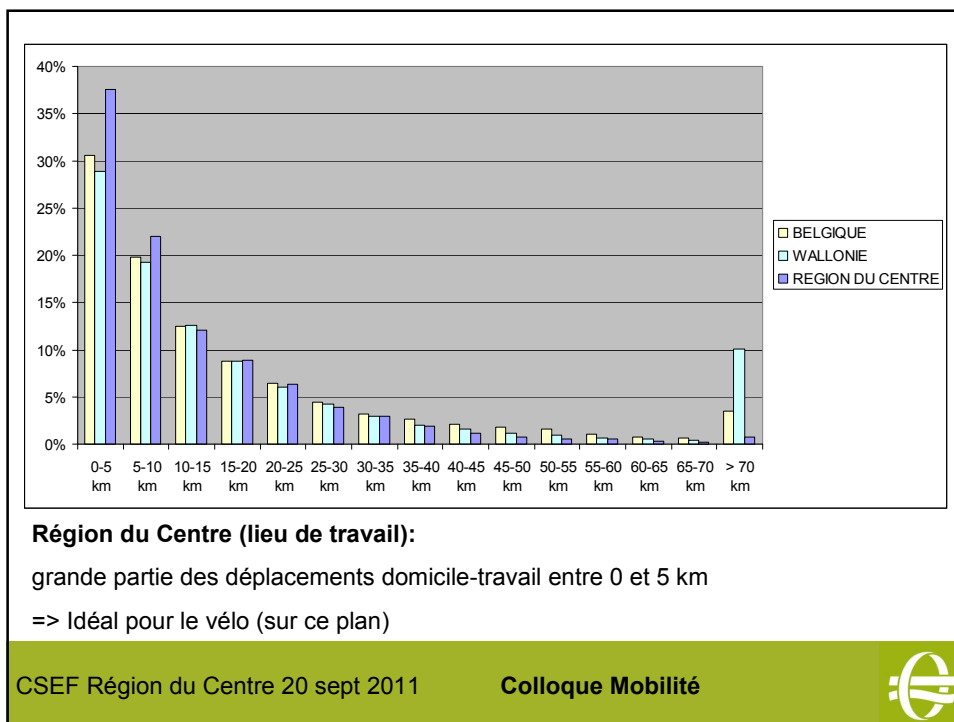
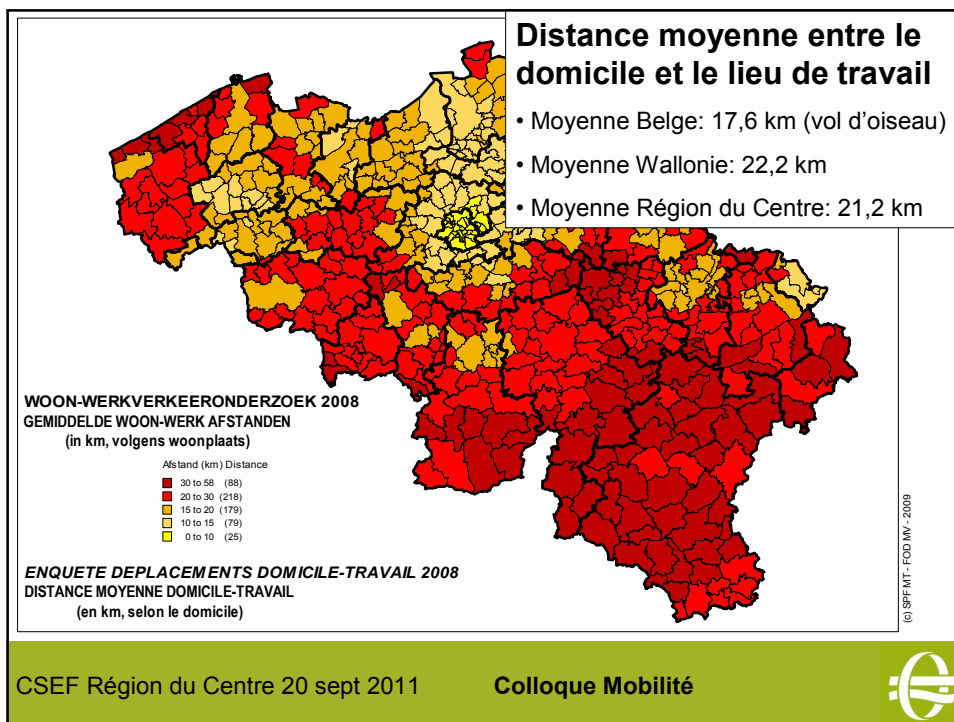
**Au niveau national on constate que ...**

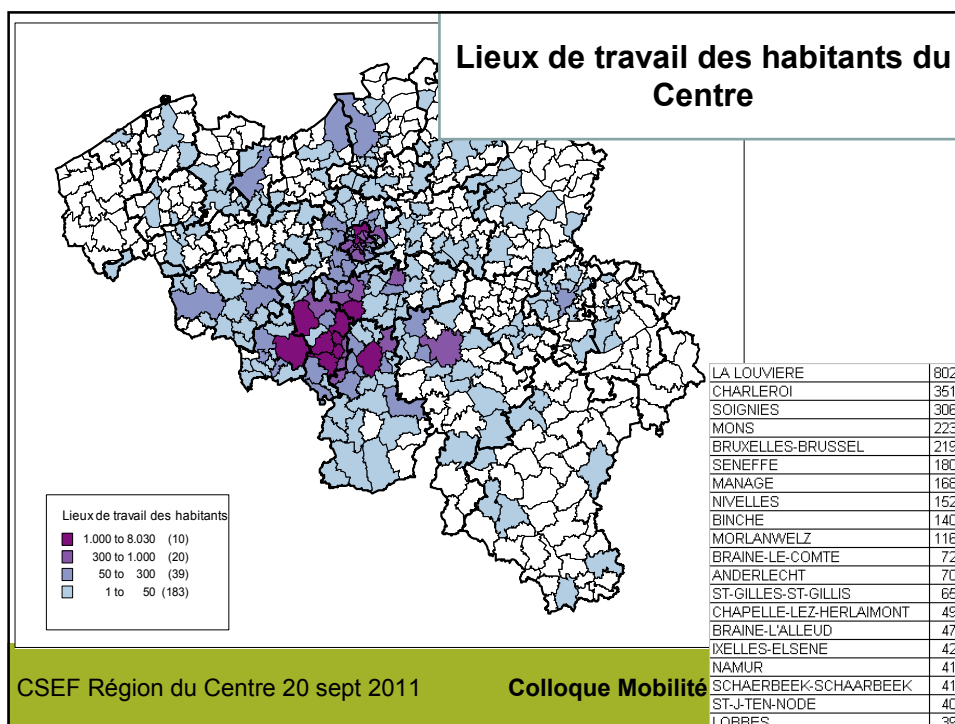
- Administration publique, secteur bancaire et assurances: utilisation élevée du train (pour une grande partie à cause de leur localisation, mais aussi à cause des indemnités et leurs grandes distances domicile-travail)

-Secteur social: utilisation élevée du vélo (mais principalement en Flandre) et bus-tram- métro









### Modes de déplacement (trajet principal, selon lieu de travail)

2008	voiture seul ou en famille	train	velo	bus, tram et metro	co-voiturage	marche	moto ou velomoteur	transport en commun par employeur	autre
Belgique	64,1	10,3	8,2	6,3	4,0	2,2	1,6	1,0	2,4
Wallonie	76,2	4,6	1,5	3,8	4,8	3,2	1,4	0,4	4,2
Région du Centre	82,3	1,5	1,4	2,0	3,7	3,5	1,8	0,3	3,7

- Utilisation élevée de la voiture
- Faible utilisation des transports en commun et du covoiturage

### Modes de déplacement (trajet principal, selon domicile)

(pas demandé dans les enquêtes de 2005 et 2008, résultats d'un modèle)

	voiture seul ou en famille	train	velo	bus, tram, metro	co-voiturage	marche	moto ou velomoteur	transport en commun par employeur
Région du Centre	76,0%	12,1%	1,2%	2,2%	3,4%	3,0%	1,5%	0,5%

- Utilisation élevée du train (surtout quand le lieu de travail est Bruxelles, ...)

CSEF Région du Centre 20 sept 2011 Colloque Mobilité

## Modes de déplacement (trajet principal, selon lieu de travail)

### Comparaison entre 2005 et 2008

	voiture seul ou en famille	train	velo	bus, tram et metro	co-voiturage	marche	moto ou velomoteur	transport en commun par employeur	autre
Région du Centre 2008	82,3	1,5	1,4	2,0	3,7	3,5	1,8	0,3	3,7
Région du Centre 2005	83,2	1,5	1,3	2,0	4,0	3,4	1,9	0,2	2,4
Evolution	-1%	0%	8%	0%	-8%	3%	-5%	50%	54%

Après redistribution de "autre" : presque pas d'évolution entre 2005 et 2008

	voiture seul ou en famille	train	velo	bus, tram et metro	co-voiturage	marche	moto ou velomoteur	transport en commun par employeur
Région du Centre 2008	85,3	1,6	1,5	2,1	3,8	3,6	1,9	0,3
Région du Centre 2005	85,2	1,5	1,3	2,0	4,1	3,5	1,9	0,2
Evolution	0%	1%	9%	1%	-6%	4%	-4%	52%



### Top 5 problèmes cités dans la Région du Centre

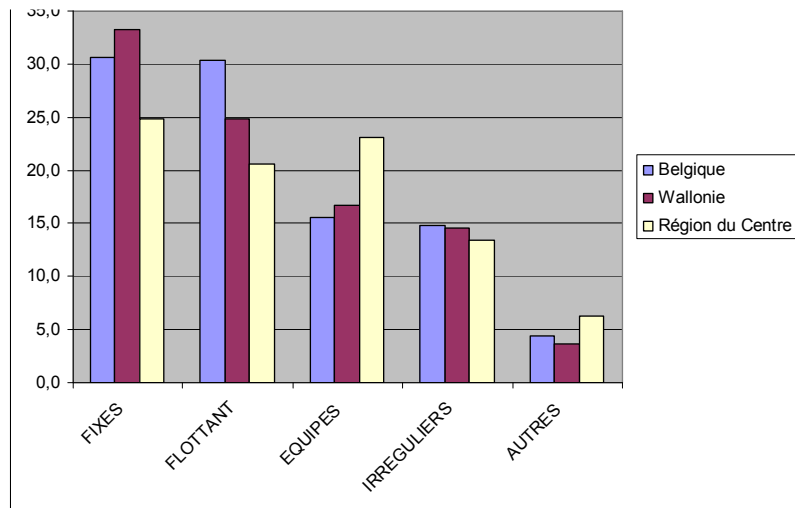
	Région du Centre 2008	Wallonie 2008	Belgique 2008
Traffic dangereux (vélo)	51,8	38,1	38,5
Absence de desserte ou desserte insuffisante (transport public)	35,8	34,1	23,4
Organisation du t.e.c. pas adaptée aux horaires de travail	32,8	31,2	23,7
Temps de déplacement en transport en commun	30,7	27,2	18,8
Traffic dangereux (voiture et moto)	27,0	15,3	13,5

### Evolution ....de 2005 à 2008

	Région du Centre 2008	Région du Centre 2005
Traffic dangereux (vélo)	51,8	47,1
Absence de desserte ou desserte insuffisante (transport public)	35,8	42,6
Organisation du t.e.c. pas adaptée aux horaires de travail	32,8	39,0
Temps de déplacement en transport en commun	30,7	32,4
Traffic dangereux (voiture et moto)	27,0	28,7



## Horaires des travailleurs



## Accessibilité établissement par les transports en commun

### ▪ *transport ferroviaire*

En moyenne en Wallonie (lieu de travail), ce mode est utilisé par 4,6% des travailleurs (Région du Centre: seulement 1,5%)

#### • si gare à plus d'1 km (Wallonie):

l'utilisation du train = 1,9%

l'utilisation de la voiture = 79,7%

#### • si gare à moins d'1 km (Wallonie):

l'utilisation du train = 9,5%

l'utilisation de la voiture = 71,1%

→ la proximité d'une gare est donc fondamentale

→ gare < 1 km : 37,9% des sites Wallonie, 35,8% Région du Centre



## Accessibilité établissement par les transports en commun

### ▪ transports urbains ou régionaux (bus, tramway, métro)

En moyenne en Wallonie, ce mode est utilisé par 3,8% des travailleurs  
(Région du Centre: seulement 2,0%)

- si arrêt à plus de 500m (Wallonie): 1,3% des travailleurs
- si arrêt à 500m ou moins (Wallonie): 4,2% des travailleurs
- si arrêt à 500m ou moins en agglomération (Wallonie): 6,7% des trav.

→ en milieu urbain, où existe en général une fréquence de desserte attractive, la proximité d'un arrêt de transports en commun a un impact significatif

→ arrêt TEC < 500m : 85% sites wallons, 81% au Région du Centre



## Le "top" 6 des mesures prises par les employeurs

	Belgique	Wallonie	Région du Centre
INDEMNITE VELO	48,1	45,5	44,5
ABRIS COUVERTS (VELO)	40,0	17,6	19,7
EMPLACEMENTS SECURISES (VELO)	28,4	17,8	24,1
DOUCHES	28,3	16,7	20,4
ESPACES POUR SE CHANGER	27,4	18,4	23,4
INDEMNITE SUPPLEMENTAIRE (TRANSPORT PUBLIC)	25,3	28,8	22,6

## Evolution de ces mesures dans la Région

	Région du Centre 2008	Région du Centre 2005
INDEMNITE VELO	44,5	31,6
ABRIS COUVERTS (VELO)	19,7	17,6
EMPLACEMENTS SECURISES (VELO)	24,1	22,8
DOUCHES	20,4	19,1
ESPACES POUR SE CHANGER	23,4	19,9
INDEMNITE SUPPLEMENTAIRE (TRANSPORT PUBLIC)	22,6	25,7



## Et le co-voiturage?

	Belgique	Wallonie	Région du Centre
ORGANISATION DU COVOITURAGE	6,5	7,4	6,6
ADHESION A UNE BASE DE DONNEES CENTRALE	5,9	5,5	10,2
DIFFUSION D'INFORMATION	5,0	4,8	6,6
GARANTIE POUR LE TRAJET DE RETOUR	2,1	1,8	1,5
EMPLACEMENTS DE PARKING RESERVES	2,0	1,2	0,7

## Evolution

	Région du Centre 2008	Région du Centre 2005
ORGANISATION DU COVOITURAGE	6,6	4,4
ADHESION A UNE BASE DE DONNEES CENTRALE	10,2	4,4
DIFFUSION D'INFORMATION	6,6	1,5
GARANTIE POUR LE TRAJET DE RETOUR	1,5	0,7
EMPLACEMENTS DE PARKING RESERVES	0,7	0,7



## Et dans l'avenir?

### ***Croissance des mesures potentielles en 2008 ...***

	Région du Centre 2008	Région du Centre 2005
DIFFUSION D'INFORMATION (TRANSPORT PUBLIC)	23,4	17,6
EMPLACEMENTS SECURISES SUR LE TERRAIN (VELO)	21,9	21,3
INFORMATION SUR LES ALTERNATIVES A L'USAGE INDIVIDUEL DE L'AUTOMOBILE	19	14,7
DISSEMINATION D'INFORMATION SUR LE CO-VOITURAGE	18,2	13,2
ABRIS COUVERTS POUR VELOS	16,8	14,7

... ce qui veut probablement dire:

- les employeurs veulent encore améliorer le profil de mobilité de leur organisation;
- ils voient encore des possibilités pour le faire;
- la concertation sociale est mieux faite en 2008 qu'en 2005 (les mesures potentielles étant une rubrique facultative).



## QUESTION:

*Pourquoi l'usage de la voiture est-il aussi élevé dans la Région du Centre?*

---

- peu de problèmes de congestion
- beaucoup de travail en équipes
- moins d'avantages (indemnités, ...) pour les usagers des transports en commun qu'en moyenne (aussi lié aux secteurs d'activité)
- perception de trafic dangereux freine l'utilisation du vélo
- manque d'infrastructure pour les cyclistes
- tradition cycliste peu développée (solution = campagnes d'information etc.)
- relief plus vallonné (solution = vélo électrique)



## QUESTION:

*Qu'en est-il des mesures prises par les employeurs dans la Région du Centre pour ce qui concerne...*

---

### ▪ le co-voiturage

- *Le nombre de mesures de co-voiturage a augmenté, et pourtant le % de covoitureurs a diminué (-6% en Belgique), mais...*
- *Le % de co-voiturage diminue presque partout, à cause des évolutions de l'organisation du travail dans les sociétés (plus d'horaires flexibles etc.)*
- *Le % de covoitureurs est plus élevé là où on prend des mesures en faveur du co-voiturage*

⇒ *Sans mesures ce serait encore pire!*



## **QUESTION:**

***Qu'en est-il des mesures prises par les employeurs dans la Région du Centre pour ce qui concerne...***

---

### **▪ les Transports en commun**

- *le % d'employeurs qui interviennent (en plus des dispositions légales ) dans les frais du transport en commun a diminué entre 2005 et 2008*
- *le % d'utilisateurs des transports en commun a cependant augmenté de 1%, probablement à cause d'une meilleure organisation des sociétés de transports en commun*

### **▪ le vélo**

- *le nombre de mesures en faveur de l'usage du vélo a augmenté*
- *le pourcentage de cyclistes a augmenté de 9% (le pourcentage de cyclistes reste limité (1,5 %), mais l'évolution est quand même significative)*