



L'Institut wallon de l'évaluation,  
de la prospective et de la statistique



## Accessibilité à la mobilité pour toutes et tous

---

Colloque Lire et Ecrire « La mobilité, une question sociale ? »

Namur – mardi 8 octobre 2024

Julien Juprelle et Julien Charlier (IWEPS)

## Rôle et missions de l'IWEPs

Institut scientifique public d'aide à la prise de décision (statistiques, publications, ...)

Autorité Statistique de la Région wallonne, il fait partie de l'IIS et l'ICN



Déroulé de la présentation :

- 1. Précisions sémantiques: mobilité, motilité, accessibilité...**
- 2. Constats : localisation (périurbanisation), besoins (demande de transport), dépendance à la voiture**
- 3. Enjeux et perspectives : des territoires/personnes sous-contraintes et vulnérables**
- 4. Quelles réponses y apporter ?**

# 1. Précision sémantique : mobilité et accessibilité...

## 1. Qu'est-ce que la mobilité ?

- **Capacité à réaliser un certain nombre d'activités, à aller chercher plus loin ce qu'on n'a pas tout près...**
- **Notion de motilité = « savoir bouger et pouvoir bouger »**
- **Droit à la mobilité définit comme l'accès d'un individu à ses activités.** Ce droit conditionne la plupart des autres droits socio-économiques (se nourrir, travailler, se soigner, s'éduquer, se cultiver, avoir une vie sociale) et politiques (voter, participer).

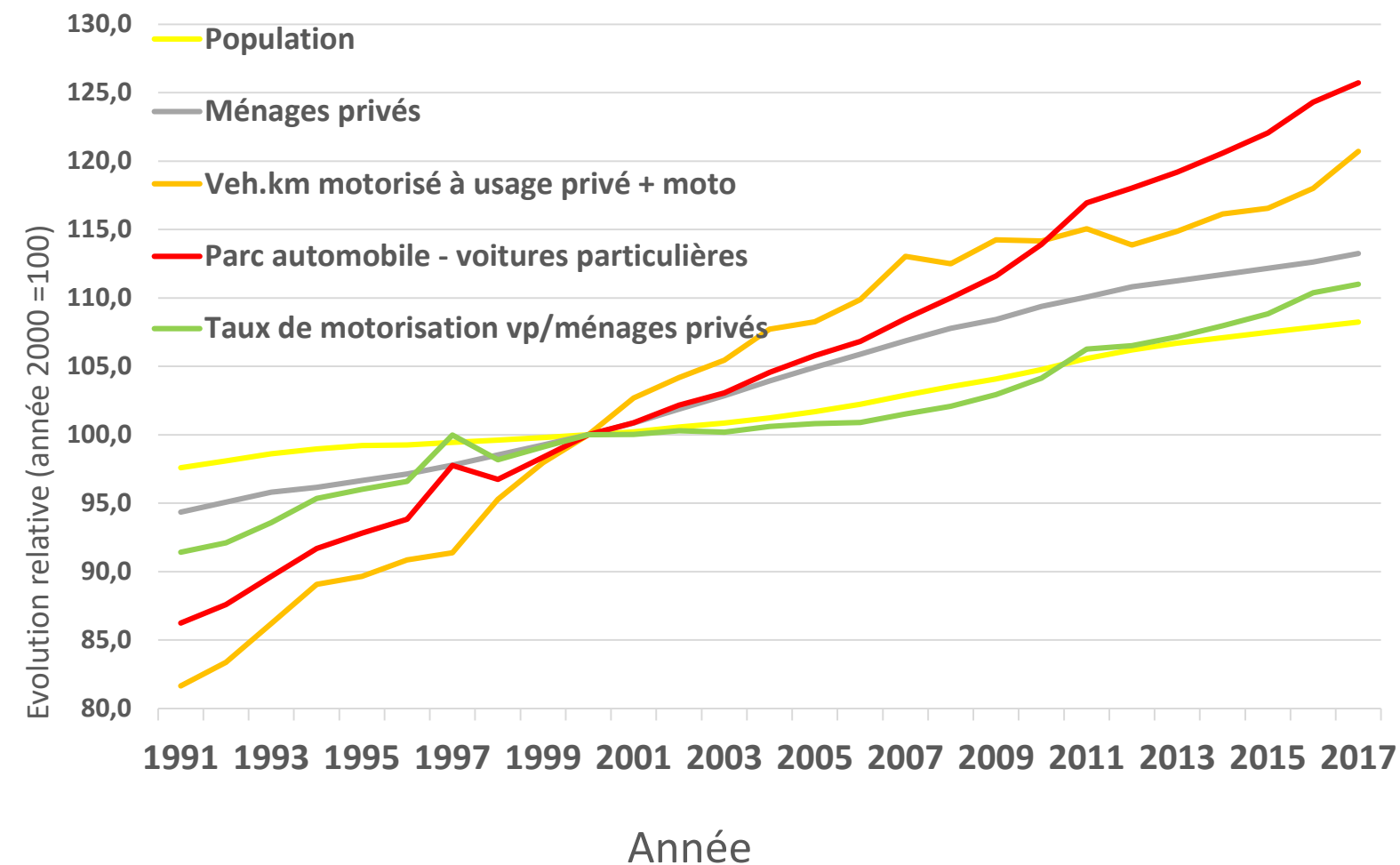
## 2. Qu'est-ce que l'accessibilité ?

**Facilité (distance-temps, coût, effort) avec laquelle on peut accéder à une ressource territoriale (commerce, entreprise, service public ou culturel...). Elle est fonction de la motilité des individus/ménages, du système de transport mais aussi de la localisation (lieux d'origine et de destination).**

**→ Comment garantir l'égalité des chances et la participation à la vie sociale de tous les citoyens...**

## 2. Constats : croissance de la demande de transport

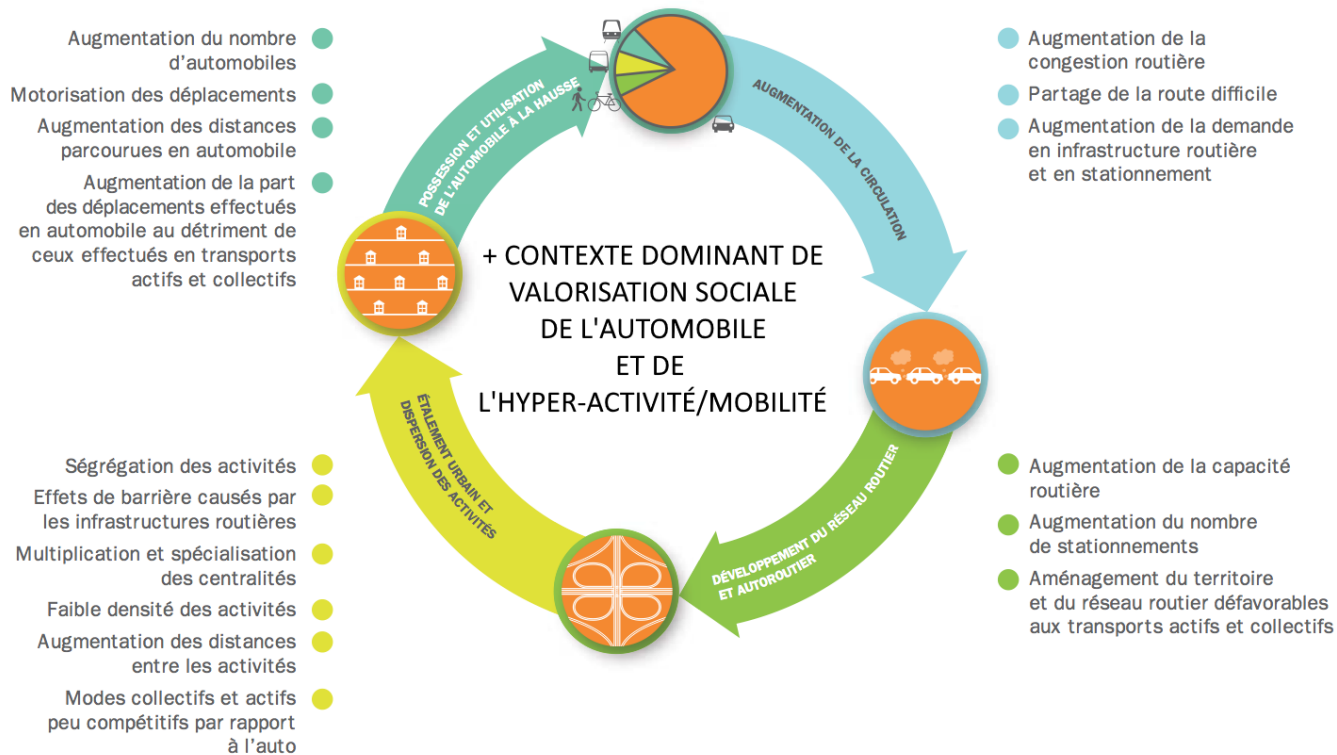
Évolution de la demande de transport par la route avec un véhicule à usage privé (en termes de flux et de stock) et mise en perspective avec d'autres variables, Wallonie (en base 100, année 2000, calculs IWEPS)



- croissance démographique, ménages et logements
- croissance du nombre de voitures, taux de motorisation
- modes de vie (part des déplacements de loisirs) et valeurs ; consensus pétrochimique (Lessenich, 2019)
- coûts de la mobilité
- étalement urbain (dispersion des fonctions, accroissement des distances...)

## 2. Constats : logique du cercle de la dépendance à la voiture

Sur les 60 dernières années :  
étalement urbain ↔ dépendance à la voiture-énergie fossile

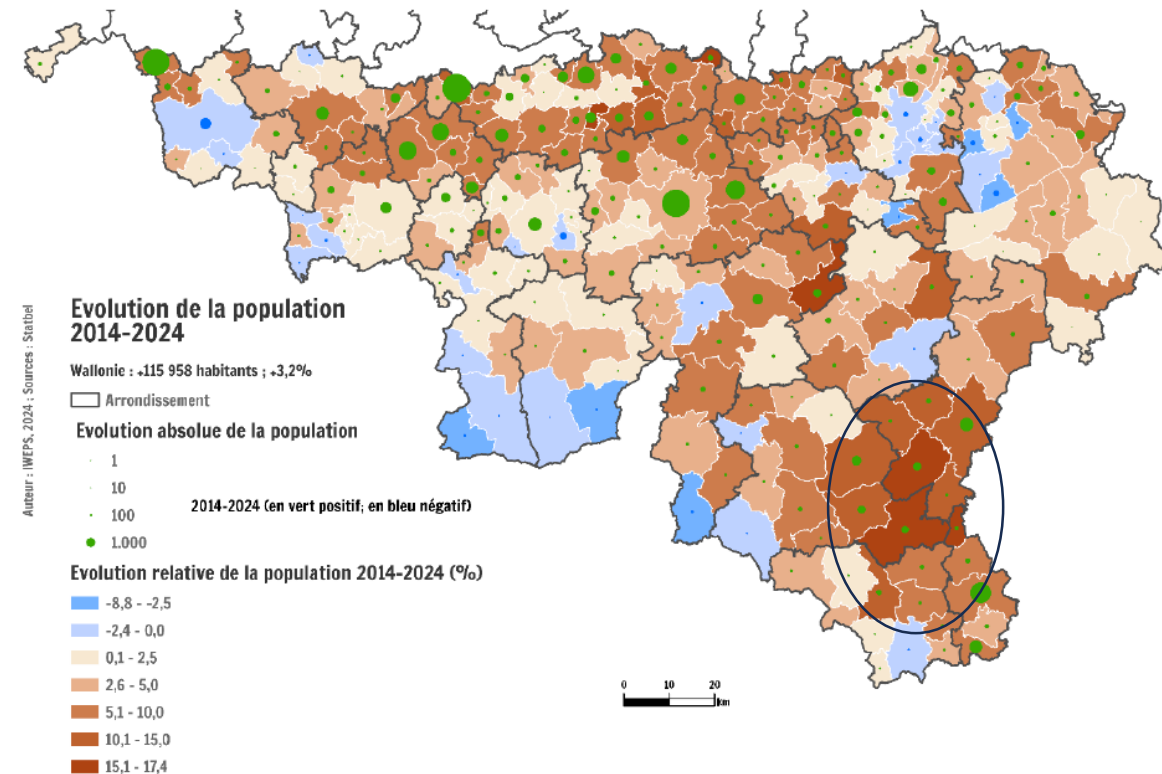
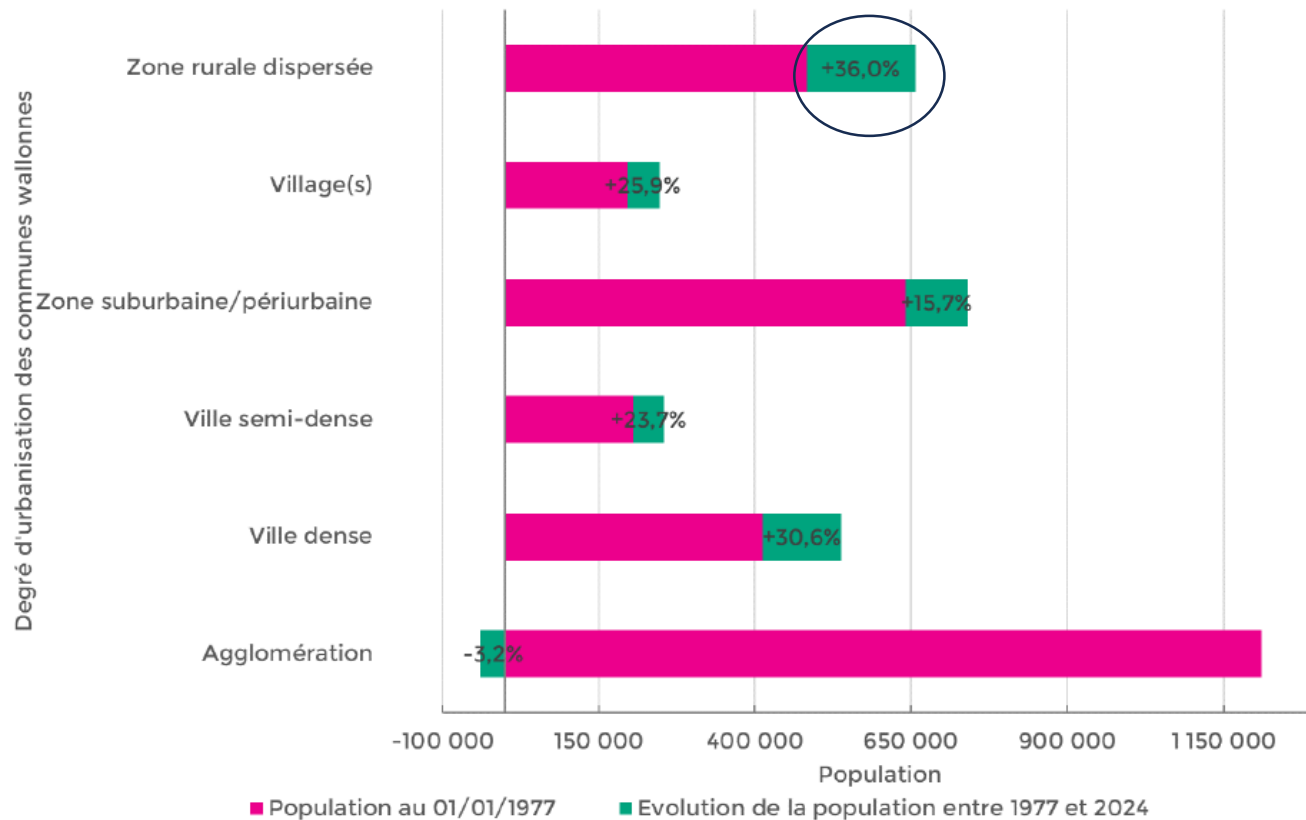


- Voiture-pétrole-autoroute : augmentation des vitesses et élargissement du foncier atteignable/abordable en un temps donné
- Offre foncière périphérique abondante et bon marché
- Désir de la maison 4 façades dans un cadre vert, cycle de vie (enfants), logement/cadre urbain moins désirables
- Etalement urbain résidentiel et des activités (dispersion des O-D), desserrement non favorable aux transports collectifs
- Accroissement des distances de déplacements et de la demande de transport et dépendance à la voiture
- La voiture, devenue une problématique publique, nécessite une réponse de politiques publiques



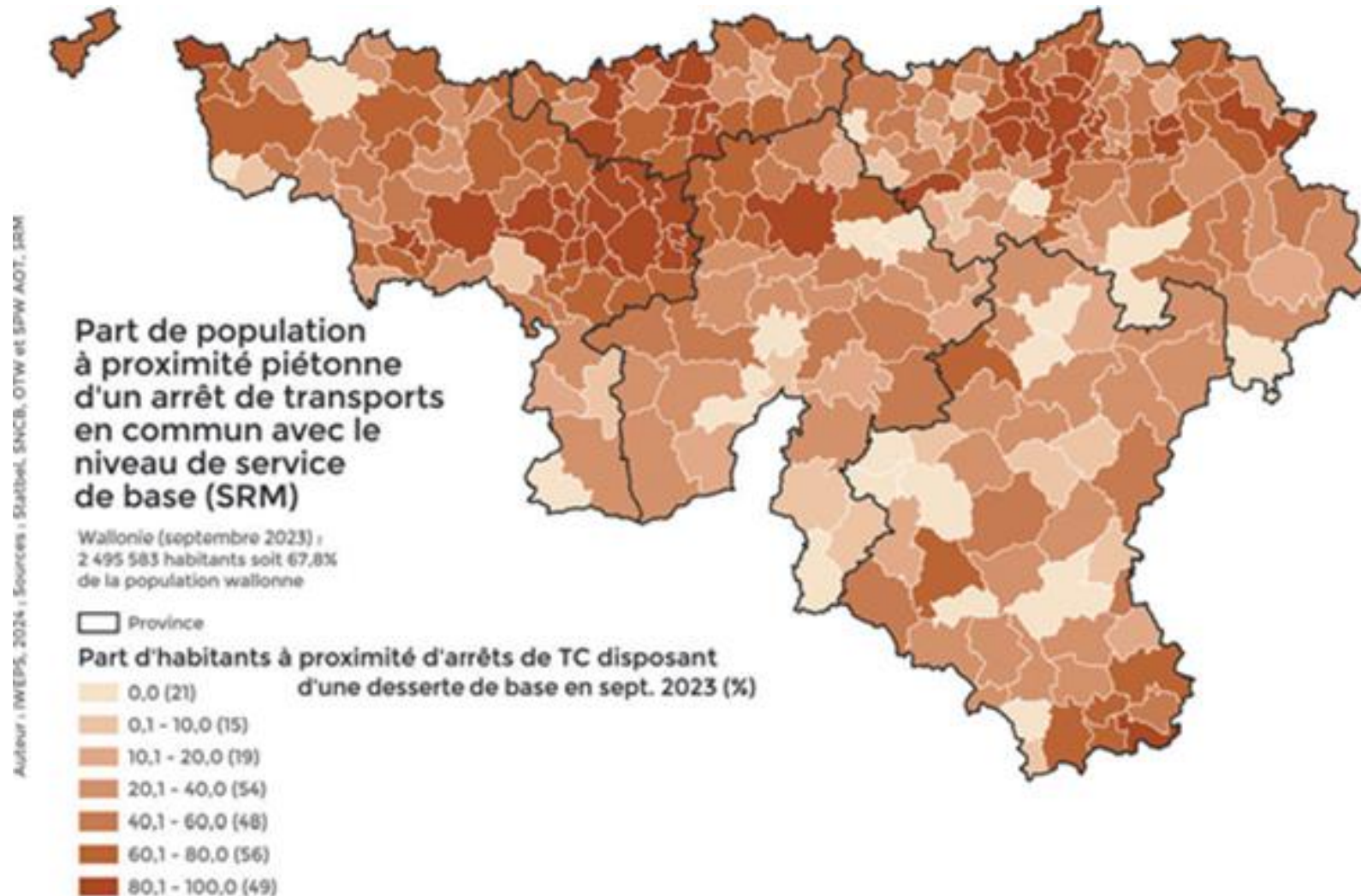
## 2. Constats : contextes territoriaux variés – étalement urbain

Répartition et évolution de la population entre 1977 et 2024 selon le degré d'urbanisation des communes wallonnes



## 2. Constats : des contextes territoriaux variés – équipements en TC

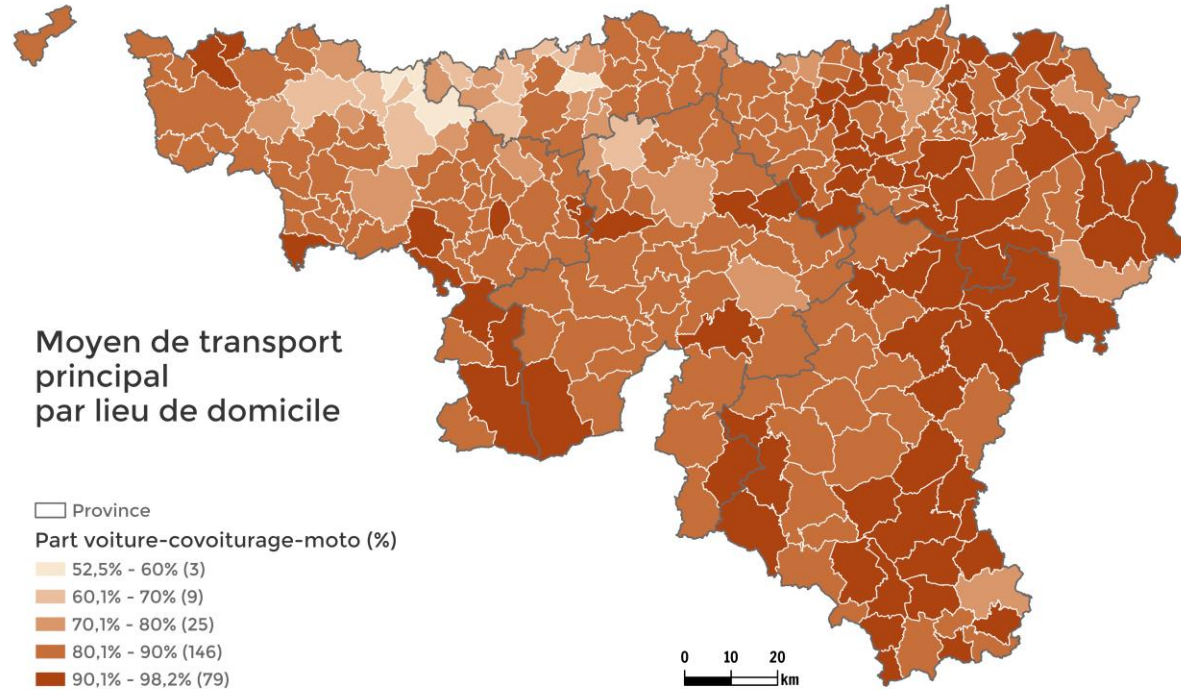
Taux de couverture de la population en transports en commun (septembre 2023)



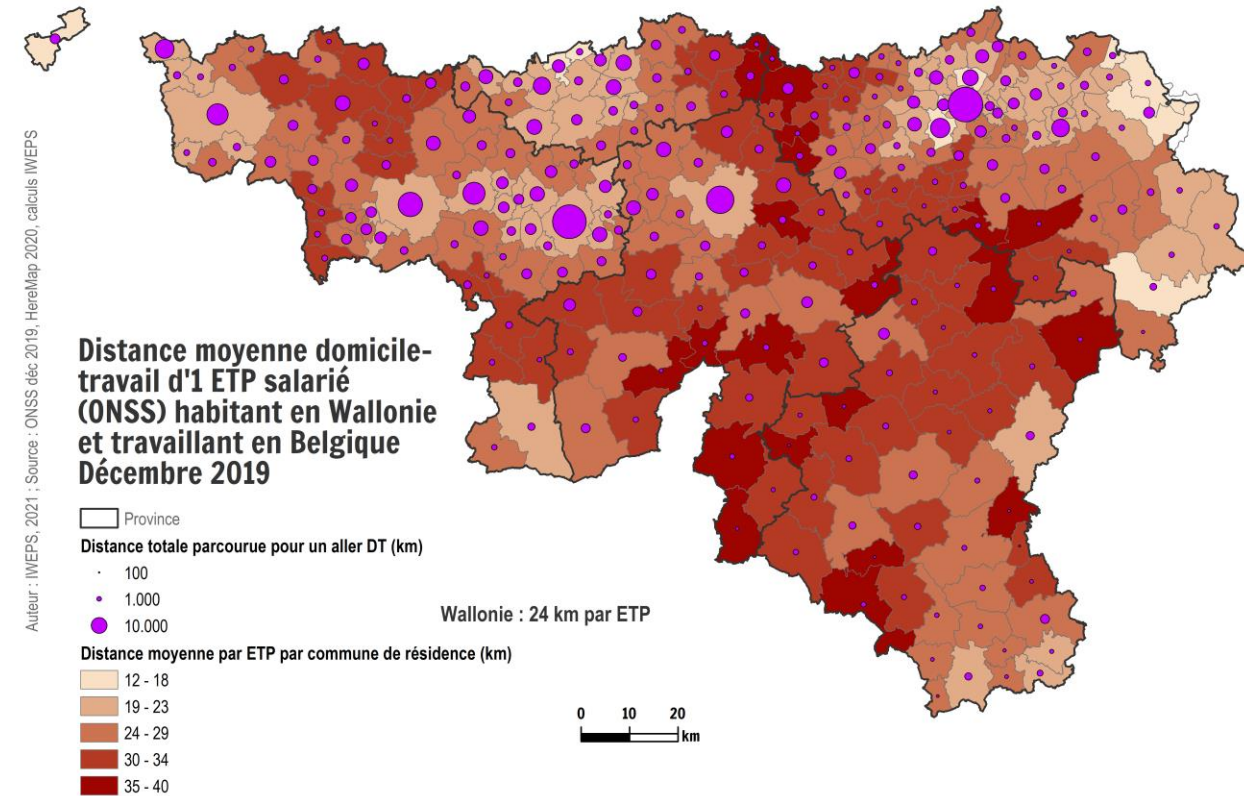


## 2. Constats : des contextes territoriaux variés – déplacements contraints

### Part de la voiture dans les déplacements Domicile-travail et distance moyenne par ETP



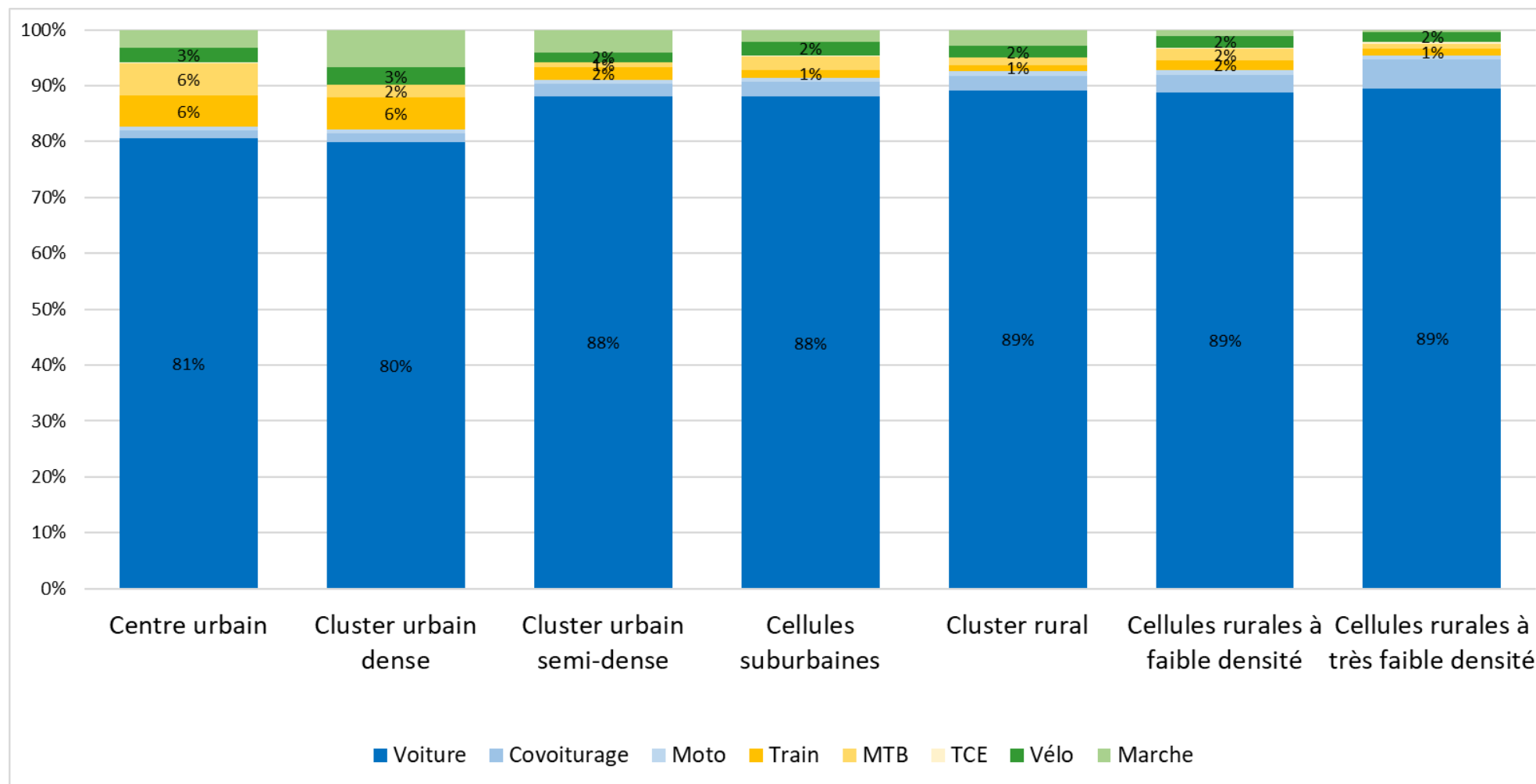
N.B. : Enquête déplacements domicile-travail du SPF M&T 2021-2022 (déplacements vers entreprises ou institutions de plus de 100 travailleurs)



Auteur : IWEPS, 2021 ; Source : ONSS déc 2019, HereMap 2020, calculs IWEPS

## 2. Constats : utilisation forte de la voiture, partout

Répartition modale des déplacements DT selon le degré d'urbanisation du lieu de travail - Wallonie (2022)

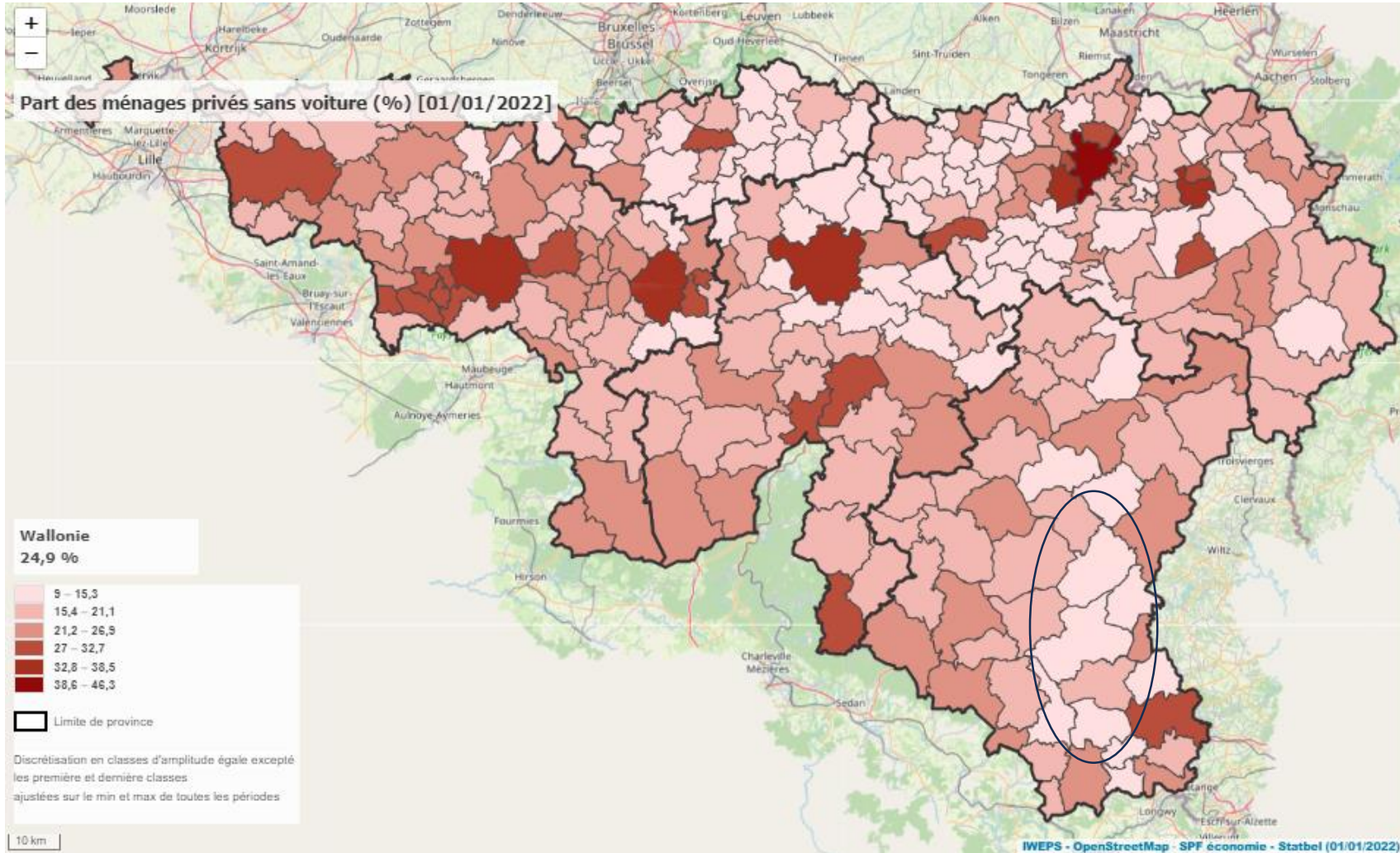


Source : SPF M&T à partir de Diagnostic DT 2022. Données wallonnes inédites

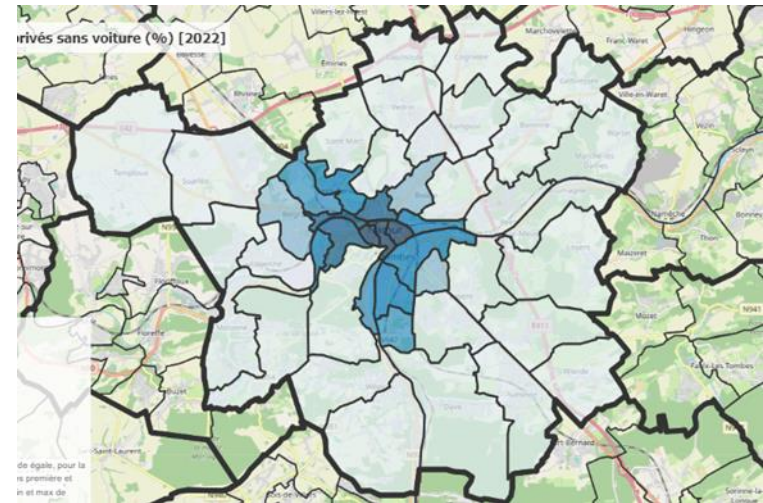


## 2. Constats : voiture à disposition des ménages

Part des ménages privés ne disposant pas de voiture privée ou « salaire »

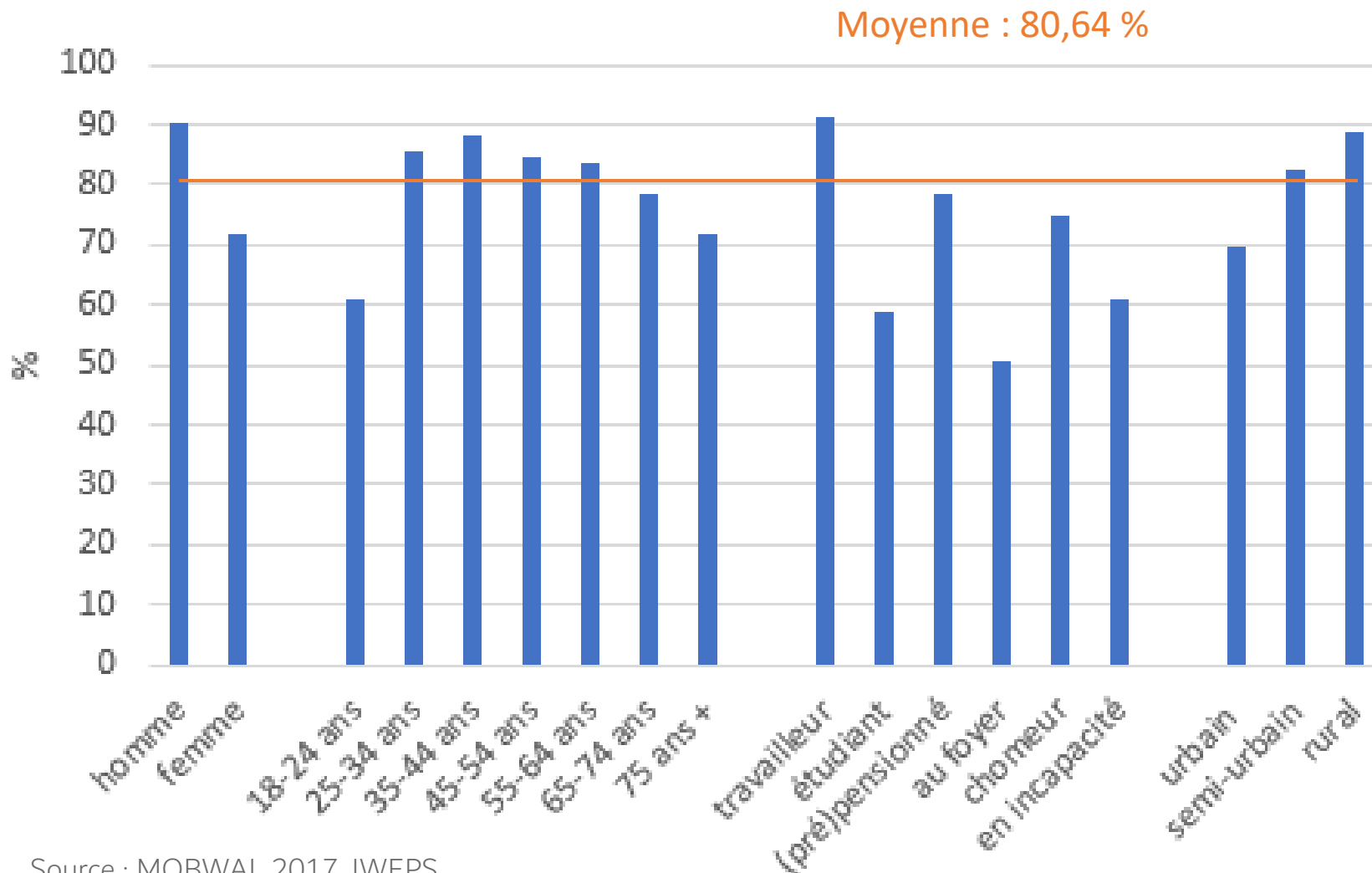


Diversité territoriale et même intra-communale



## 2. Constats : avoir son permis dans une mobilité « autocentrée »

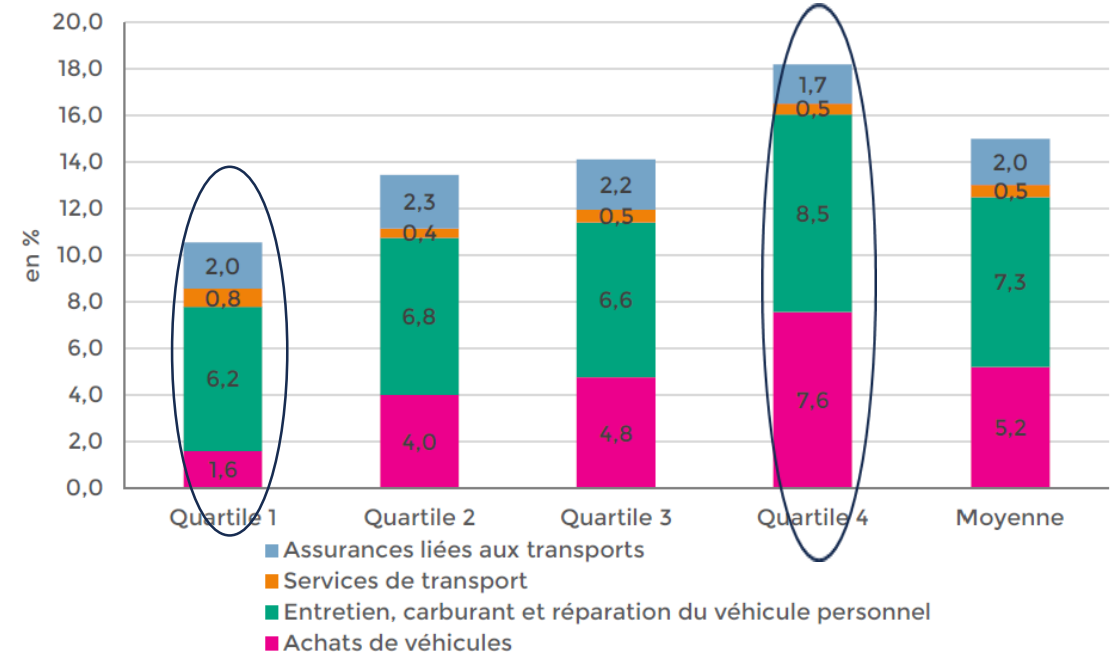
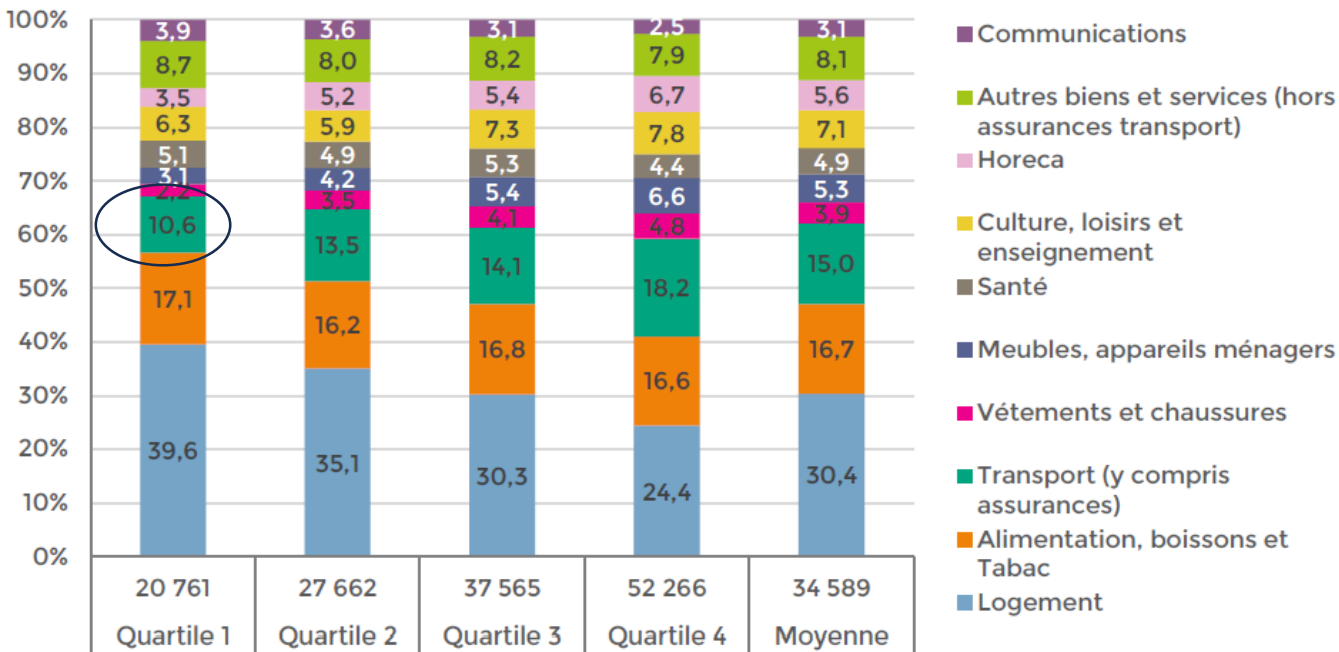
Part des détenteurs de permis B selon différentes caractéristiques, Wallonie



*Quelques freins* : le coût de l'auto-école + barrière de la langue/approche pédagogique, la nécessité de disposer d'une voiture pour s'entraîner + coût du carburant, le temps à dégager (cours/entraînement);

## 2. Constats : budget des ménages et dépenses

Répartition des dépenses moyennes des ménages wallons par type de dépense et selon leurs quartiles de revenus, Wallonie 2018



Source : Statbel EBM, calculs IWEPS. Note : les assurances liées aux transports sont ici englobées dans la rubrique « Transports » plutôt que généralement dans la rubrique « Autres biens et services ».

Source : Statbel EBM, calculs IWEPS.



### 3. Enjeux : des territoires (populations) sous contraintes et vulnérables

Deux enjeux principaux :

- Rencontrer les différents besoins d'accès des personnes aux services et aux biens (au moins essentiels)
- Diminuer les consommations énergétiques liées aux déplacements, en priorité les carbonées

Ce double enjeu demande des réponses qui sont à apporter par

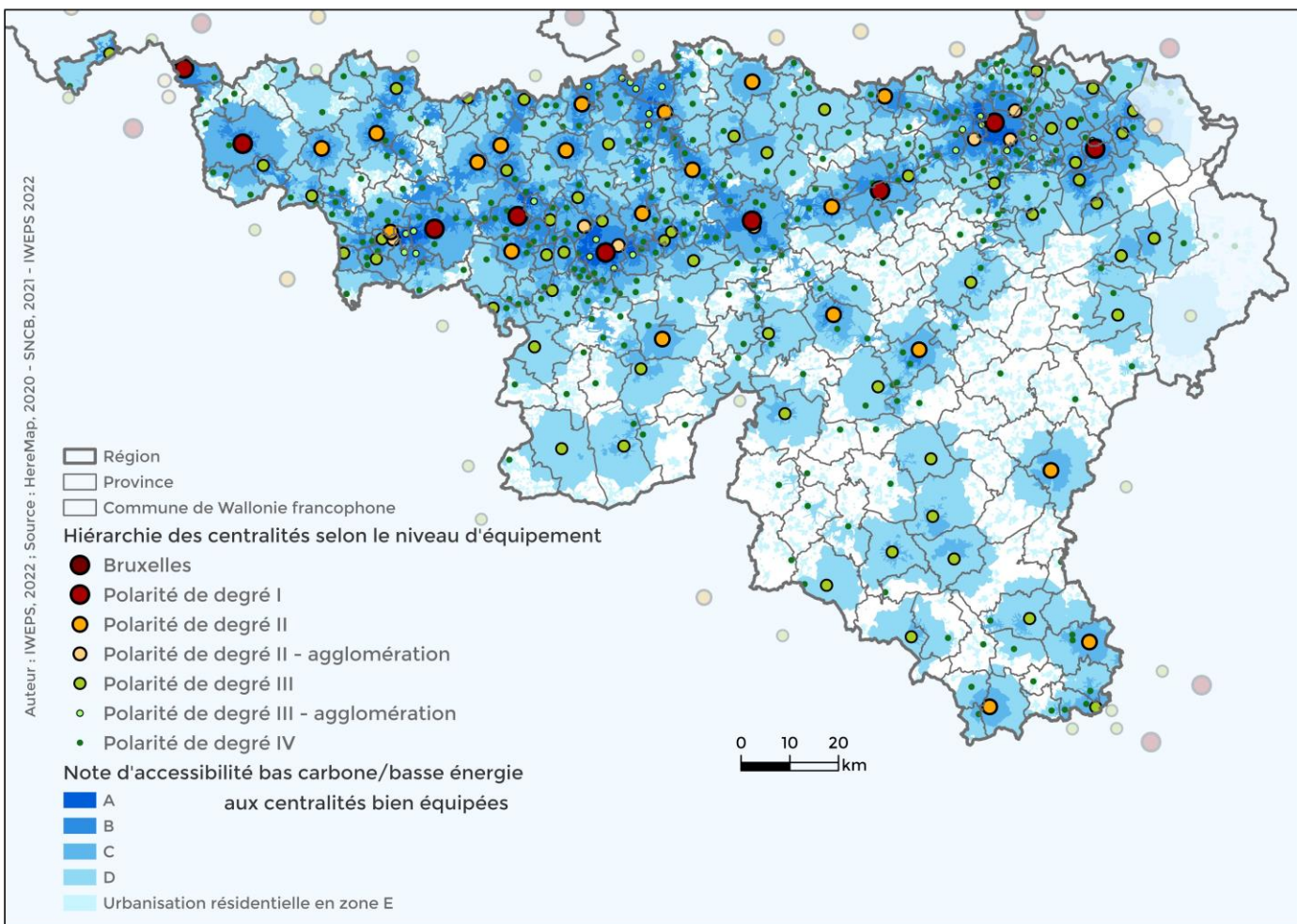
→ les **pouvoirs publics** :

via des politiques d'aménagement du territoire, du logement et de la mobilité pour un meilleur accès pour tous

→ une **prise de conscience au niveau collectif et individuel**, notamment en interrogeant nos modes de vie

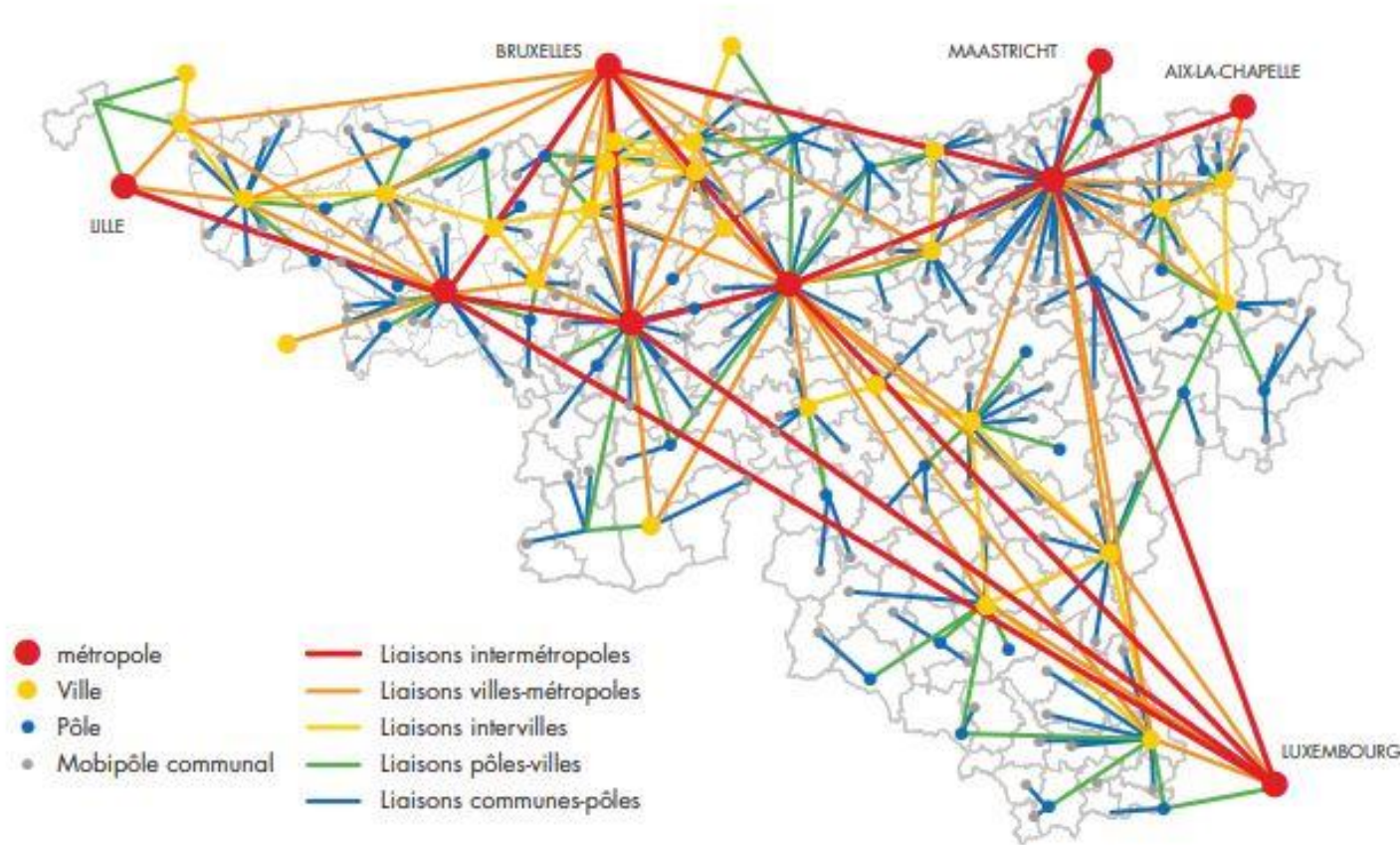
## 4. Quelles réponses y apporter ? adapter l'organisation des territoires

### Structure urbaine polycentrique : maillage territorial de villes et bourgs - centralités hiérarchisées (services rendus) - et accessibilité régionale basse énergie



- Etude IWEPS : maillage actuel et faiblesses pour répondre aux enjeux (distance aux centralités, équité territoriale)
- S'appuyer sur la structure existante, en répartissant mieux les services et l'emploi et la croissance attendue de la population
- Compléter le maillage en **renforçant des centralités à potentiel** (cadre de vie désirable, accessibilité TC, services, coûts du foncier abordables...) – villes moyennes

### Améliorer les connexions en transports basse énergie entre les centralités hiérarchisées – accessibilité régionale



- Quelles centralités les autorités publiques sont-elles capables de desservir en TC à un niveau de services acceptable ?
- Pôles d'échanges intermodaux (mobipôles) – cyclostrades
- Projet de territoires multi-acteurs/secteurs

Source : Stratégie régionale de mobilité wallonne - volet personnes

## 4. Sensibilisation et conscientisation

- Amener les collectivités et les citoyens à **réfléchir sur leurs modes de vie**
- Attirer l'attention sur **l'importance de son choix et la localisation de ses lieux de vie** = cout du logement + cout de la mobilité (temporel en temps de parcours et monétaire)
- Pour **réussir une transition juste** du système actuel en un succès, organisé et non subi, il importe d'avoir un engagement de toute la société vers cet objectif. Cela nécessite d'avoir
  - des politiques de sensibilisation, de participation démocratique
  - un **accompagnement adéquat, des aides et solutions plurielles de mobilité aux ménages les moins aisés ou publics précarisés et pour une mobilité plus inclusive**
- Les enjeux sont collectifs et transcendent l'hétérogénéité des situations individuelles et des territoires





MERCI DE VOTRE ATTENTION



- Charlier J. et Juprelle J., 2024. Quelle accessibilité géographique des Wallons et des Wallonnes aux transports en commun ?, Working Paper n° 41 de l'IWEPs, Namur, mai 2024, 48p. <https://www.iweps.be/publication/quelle-accessibilite-geographique-des-wallons-et-des-wallonnes-aux-transport-s-en-commun/>
- Charlier J. et Juprelle J., 2022. Interaction mobilité/aménagement du territoire en Wallonie dans une perspective de transition juste, Working paper n° 34 de l'IWEPs, Namur, 111 p. <https://www.iweps.be/publication/interaction-mobilite-amenagement-du-territoire-en-walloniedans-une-perspective-de-transition-juste/>
- Charlier J. et Reginster I., 2022. Assurer l'accès de la population wallonne aux distributeurs de billets – Éléments d'analyses géographiques, Rapport de recherche n° 49 de l'IWEPs, Octobre 2022, Namur, 69p. <https://www.iweps.be/publication/assurer-lacces-de-la-population-wallonne-auxdistributeurs-de-billets-elements-danalysesgeographiques/>
- Charlier J. et Reginster I., 2022. Typologie des polarités résidentielles selon leur degré d'équipement en services et leur accessibilité bas carbone/basse énergie, Working Paper de l'IWEPs n° 36, Namur, 70p. <https://www.iweps.be/publication/typologie-des-polarites-residentiellesselon-leur-degredequipement-en-services-etleur-accessibilite-bas-carbone-basse-energie/>
- Charlier J. et Juprelle J., 2020. Mesures de l'accessibilité géographique du territoire wallon selon différents moyens de transport : première application aux gares ferroviaires, Working Paper de l'IWEPs n° 30, février 2020, 54p. <https://www.iweps.be/publication/mesures-de-laccessibilite-geographique-territoire-wallon-selon-differents-moyens-de-transport-premiere-application-aux-garesferroviaires/>
- Charlier J., 2023. Degré d'urbanisation ou de ruralité du territoire : la méthode internationale DEGURBA appliquée à la Wallonie, Working Paper n° 39 de l'IWEPs, Namur, 66p. <https://www.iweps.be/publication/degre-durbanisation-ou-de-ruralite-du-territoire-la-methode-internationale-degurba-appliquee-a-la-wallonie/>