



Proximité souhaitée, proximité réelle aux services/transports publics et usage sur le territoire wallon

Julien Charlier, Julien Juprelle et Amandine Masuy

14 mai 2019

Plan de la présentation

1. Introduction
2. Proximité souhaitée : résultats et apports de l'enquête MOBWAL
3. Proximité objective versus proximité souhaitée et usage
4. Conclusion

I. Introduction

1. Contexte d'une mobilité en croissance, plus diffuse et un contexte territorial d'étalement
2. Vision Fast – Mobilité 2030 et SRM: objectifs ambitieux en termes de parts modales (personnes)

2017

Marche 3%
Vélo 1%
Bus 4%
Train 9 %
Voiture 83 %
Partage voiture : charge moyenne 1.3

2030

Marche 5%
Vélo 5%
Bus 10 %
Train 15 %
Voiture 60 %
Partage voiture : charge moyenne 1.8

3. Comment favoriser ce report : notamment, par une plus grande proximité et accessibilité aux services et aux transports publics... ce qui permet plus facilement de se passer de l'usage de la voiture
4. Mise en perspective des résultats sur les souhaits de proximité en services (MOBWAL) et la proximité réelle de la population à ceux-ci.

II. Proximité souhaitée

MOBWAL interroge sur la proximité souhaitée de 18 services :

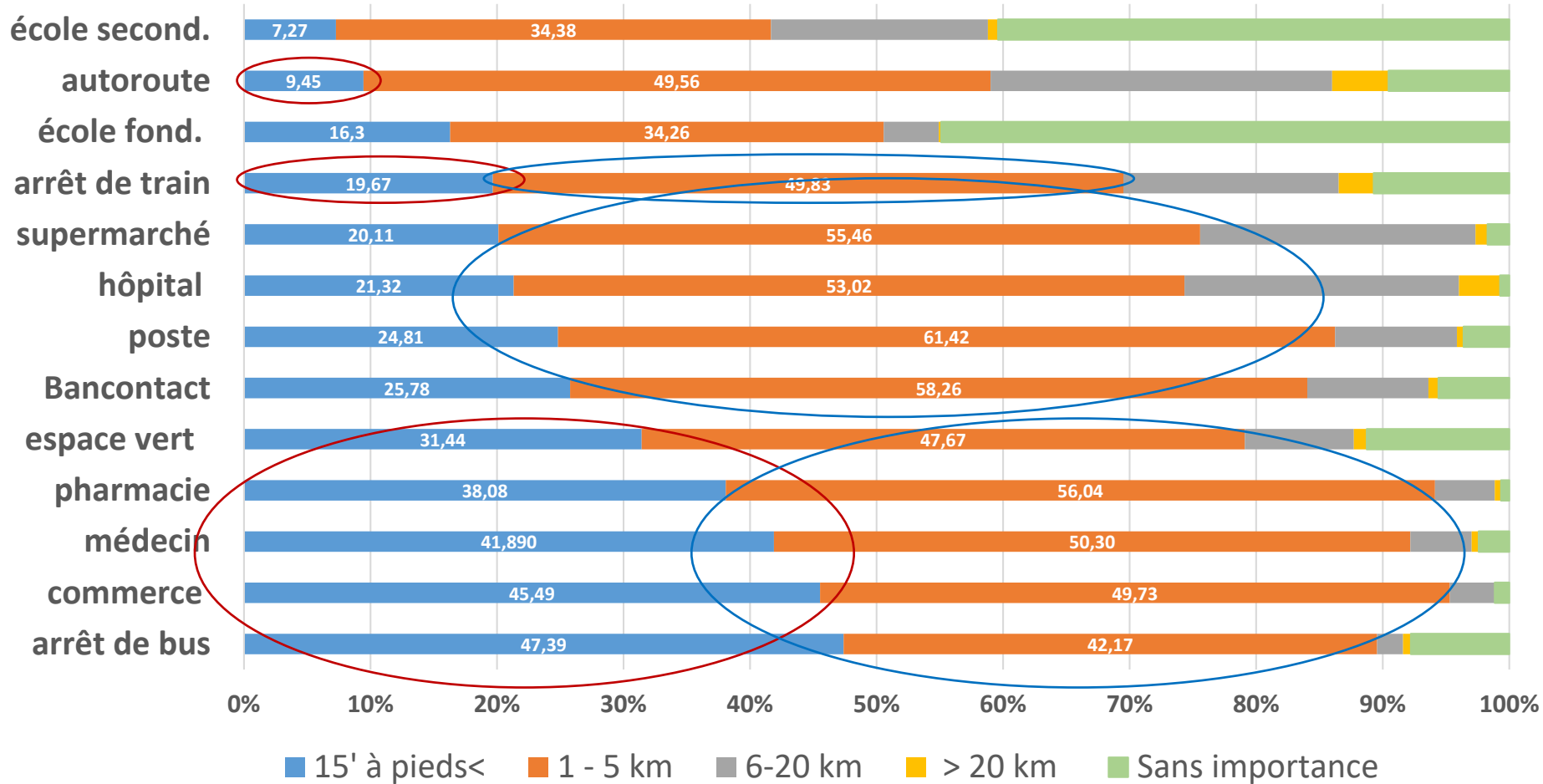
« Nous aimerions maintenant savoir quelle importance vous accordez à la proximité de certains services. Imaginons que vous ayez **une baguette magique** et que vous ayez le choix d'installer un certain nombre de services autour de chez vous. Pouvez-vous me dire si vous les placeriez ... : »

Avec différentes modalités de réponses:

- Très proche (moins de 15 min à pied/1km)
- Proche (de 1 à 5 km)
- Plus loin (6-20 km)
- Plus de 20 km
- Ce service n'a pas d'importance

II. Proximité souhaitée

Proximité souhaitée aux principaux services
(MOBWAL 2017, n = 1299, données pondérées)



Hit parade à <5km

95% petits commerces

94% pharmacie

92% médecin

90% arrêt de bus

86% poste

...

70% arrêt de train

II. Proximité souhaitée

Focus sur les différences ou similitudes dans les préférences entre répondants dits 'urbains' et 'ruraux'?

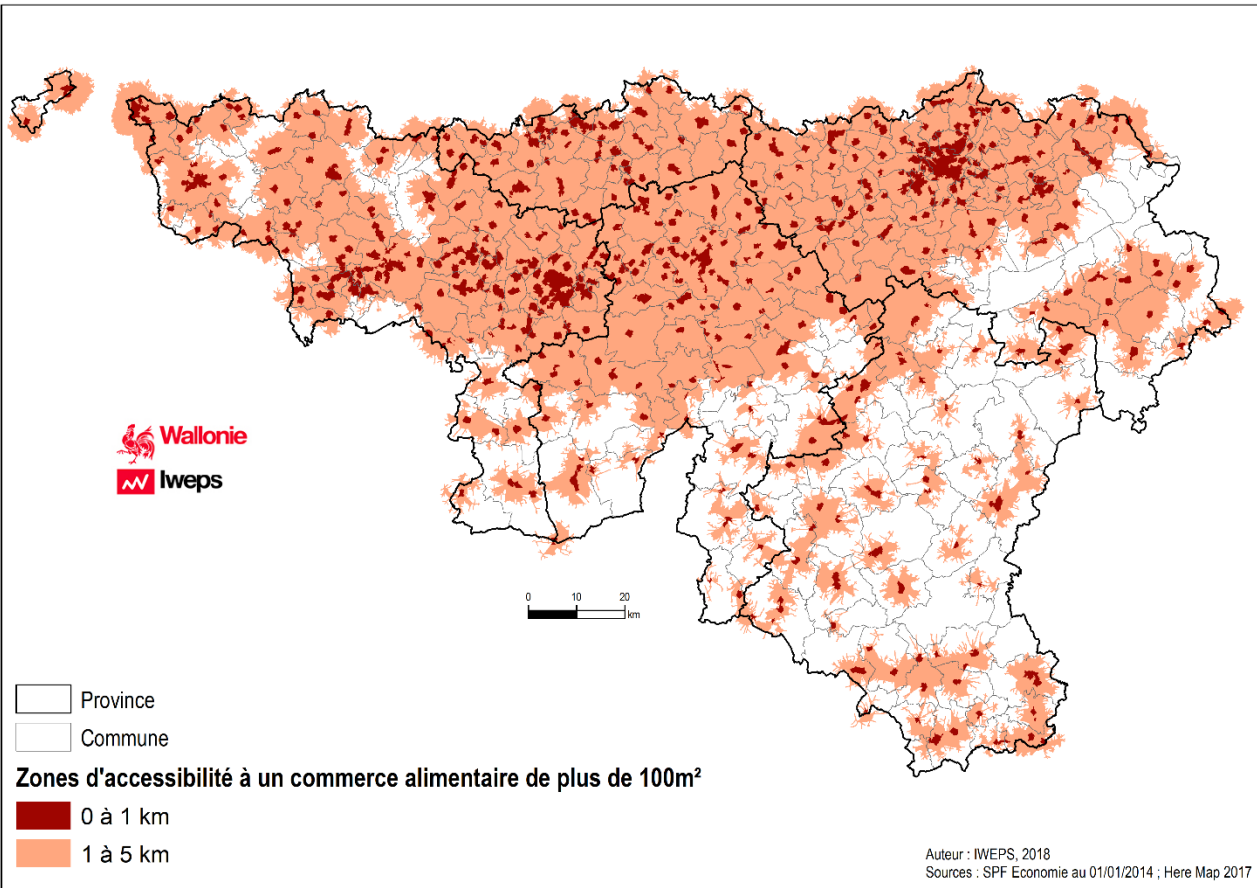
1. **Similitudes** dans leurs souhaits au niveau des services que ces deux catégories de personnes aimeraient avoir à moins de 5 km du domicile
2. **Différences** cependant car il semblerait que les urbains souhaiteraient bénéficier davantage de services à une distance piétonne tandis que les ruraux s'en contenteraient plutôt à une distance de 1-5km

III. Proximité réelle et usage

Analyse de la localisation de la population wallonne à moins de 1km et de 1 à 5 km (calculs réalisés sur la base du réseau routier) et des souhaits MOBWAL pour :

- Commerces alimentaires
- Arrêts de bus
- Gares ou arrêts de train

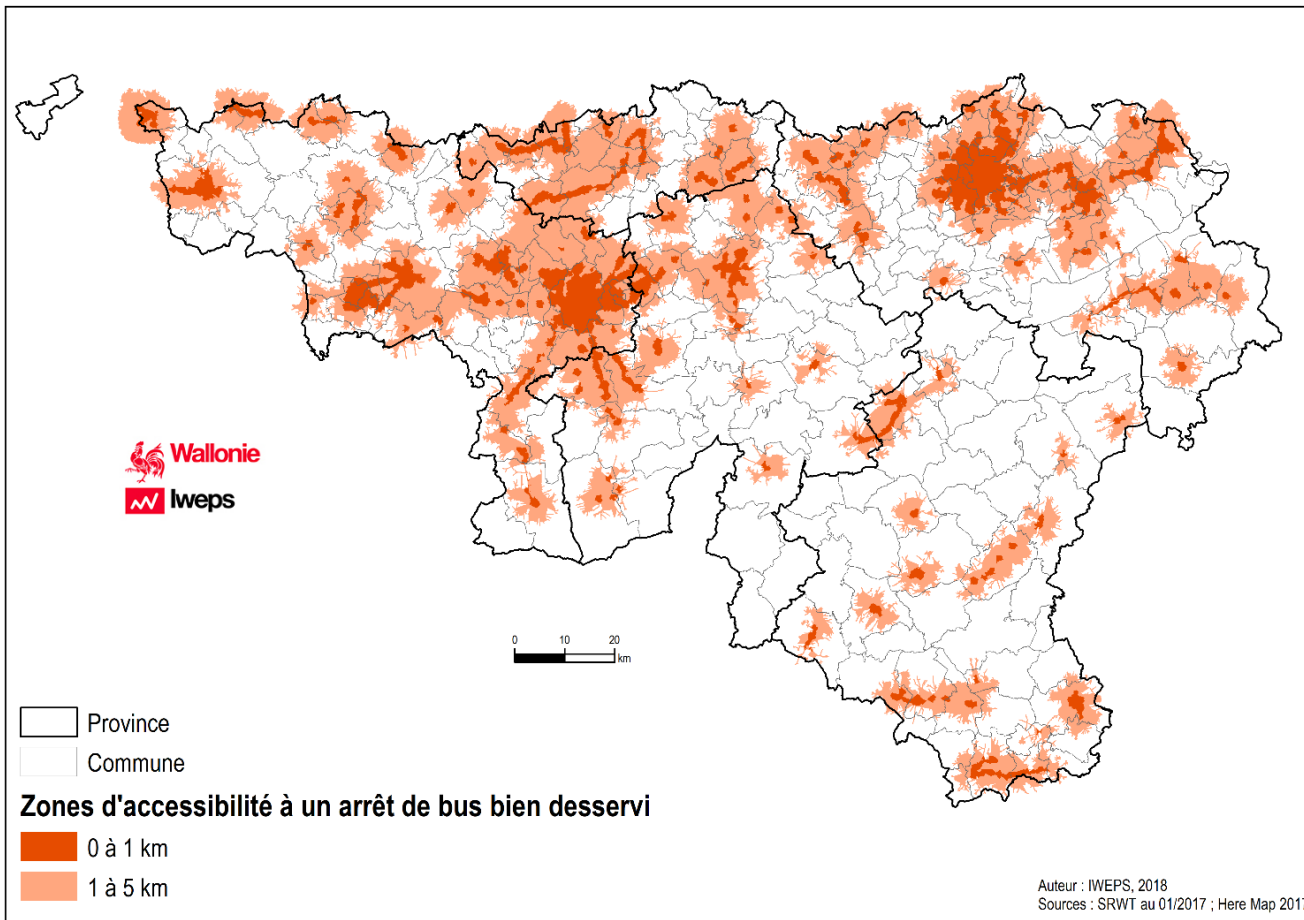
III. Proximité réelle et usage : commerces



Distance à un commerce alimentaire > 100 m ² (supérette, ...) (sources : Stabel, BD routière Here 2017)	Population au 01/01/2015 (%)	Proximité souhaitée petit commerce Mobwal 2017 (%)	Proximité souhaitée supermarché Mobwal 2017 (%)
< 15 min à pied	47,3	45,5	20,1
1 à 5 km	48,8	49,7	55,4
6 à 20 km	3,9	3,5	21,7

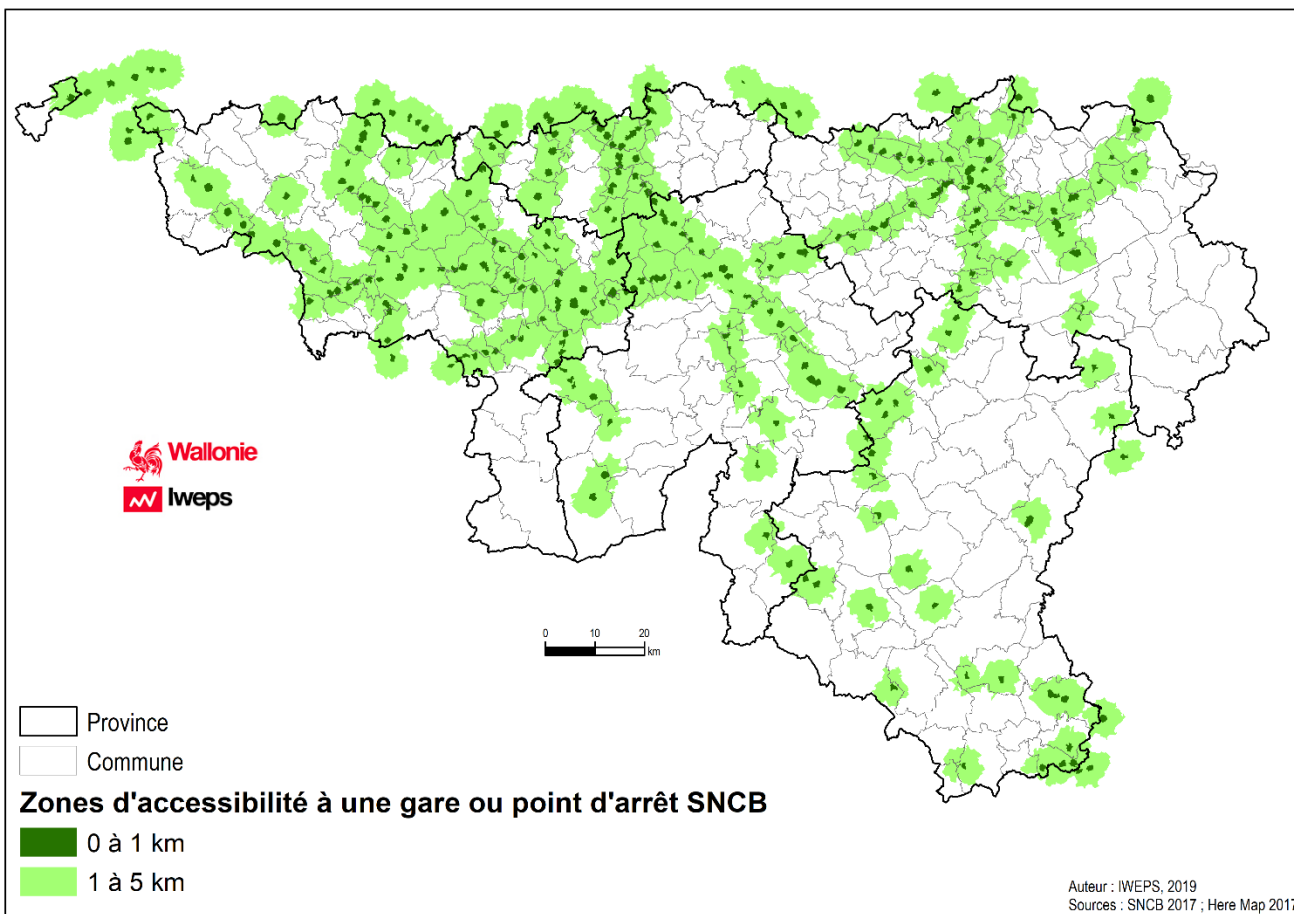
Total <5km : 96% 95% 75%

III. Proximité réelle et usage : arrêt Bus



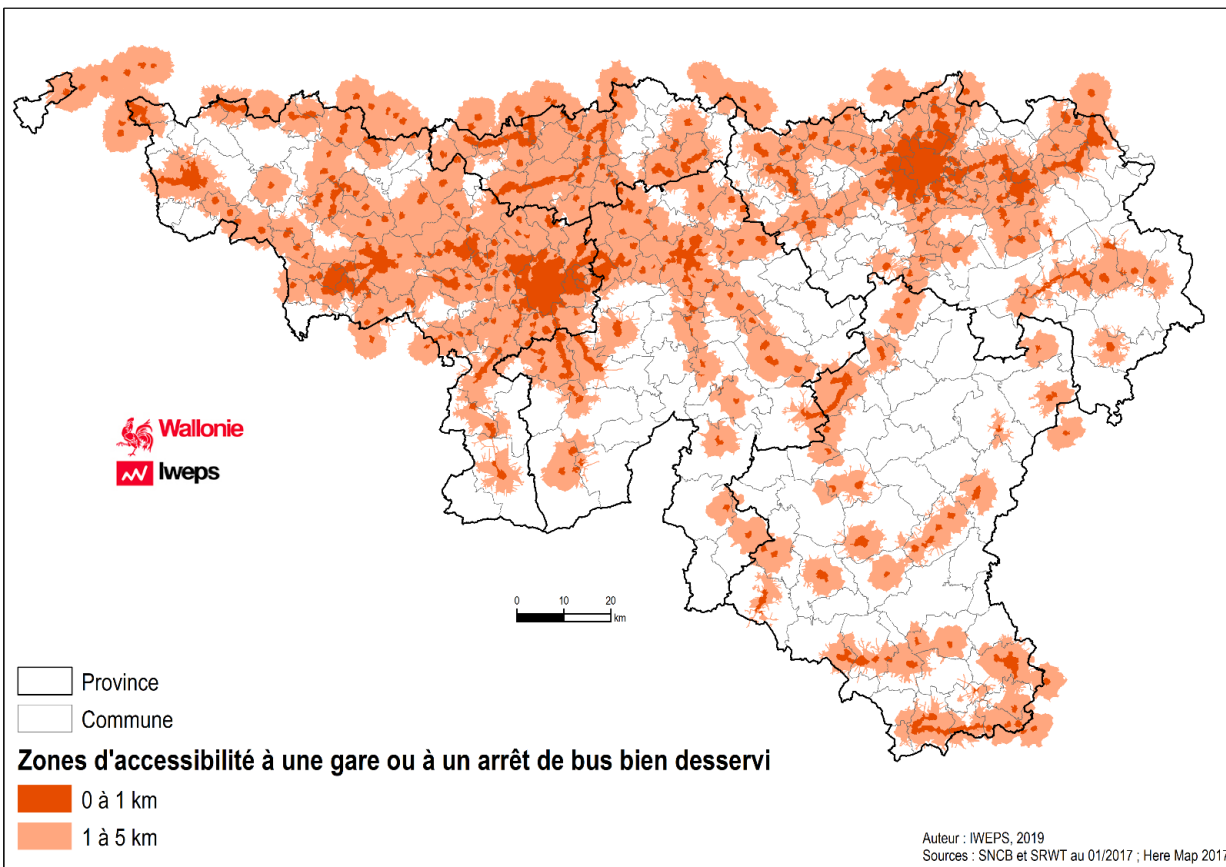
Distance à un arrêt bus bien desservi (sources : Stabel, BD routière Here 2017)	Population au 01/01/2015 (%)	Proximité souhaitée arrêt Bus Mobwal 2017 (%)
< 15 min à pied	47,5	47,4
1 à 5 km	31,2	42,2
6 à 20 km	21,3	2,7%

III. Proximité réelle et usage: arrêt Train



Distance à un arrêt train (sources : Stabel, BD routière Here 2017)	Population au 01/01/2015 (%)	Proximité souhaitée arrêt train Mobwal 2017
< 15 min à pied	16,4	19,7
1 à 5 km	57,2	49,8
6 à 20 km	25,5	17,0

III. Proximité réelle et usage: arrêts Bus ou/et Train



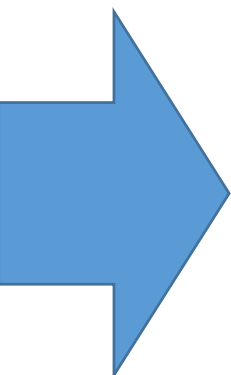
Distance à un arrêt de bus ou de SNCB (sources : Stabel, BD routière Here 2017)	Population au 01/01/2015 (%)	Proximité souhaitée au bus ou au train Mobwal 2017 (%)	Proximité souhaitée au bus et au train Mobwal 2017 (%)	Proximité réelle au bus ou au train Mobwal 2017 (%)	Proximité réelle au bus et au train Mobwal 2017 (%)
<15 min pied	53,3	49,8	17,3	50,8	11,5
1 à 5 km	34,8	62,5	29,5	69,3	20,8

IV. Conclusion

Objectifs FAST et localisation des services : Comment favoriser un **report modal** vers les modes alternatifs à la voiture individuelle ? Comment permettre de se passer plus facilement de l'usage de la voiture

Enseignements et situation contextualisée

Où mettre le 'curseur'? Quelle desserte pour quel territoire et pour quel coût?

- 
- **Reconcentrer** la demande à proximité de centralités, des arrêts de transports publics bien desservis... et en améliorer l'attractivité
 - **En lien avec des lieux à fort potentiel de report modal**, certains encore à déterminer et nécessitant des analyses complémentaires...
 - **Rôle important des pouvoirs publics** pour une transition facilitée, importance de sensibiliser (tous les acteurs) voire de responsabiliser à terme.

Merci de votre attention