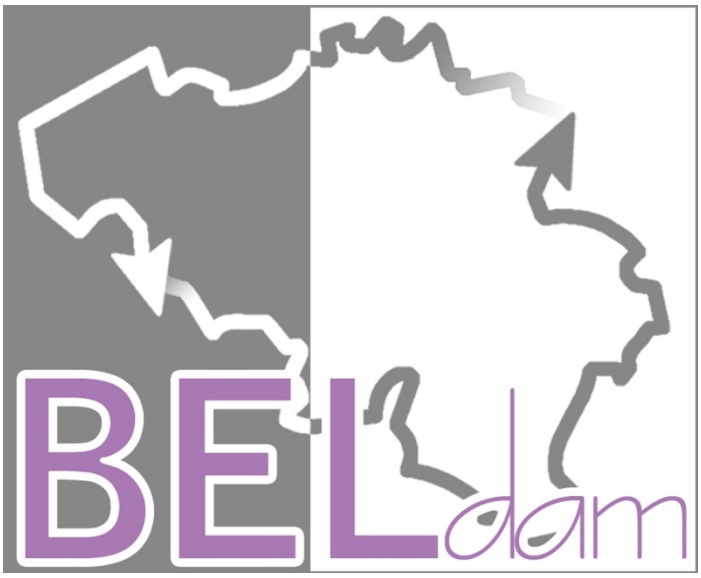
Politique Scientifique Fédérale

belspo

Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer
Service public fédéral Mobilité et Transports



La mobilité en Belgique en 2010 : résultats de l'enquête BELDAM

Eric CORNELIS (FUNDP, GRT)

et

- **Michel HUBERT, Philippe HUYNEN, Kevin LEBRUN, Geoffroy PATRIARCHE (FUSL, CES) avec Astrid DE WITTE (VUB, MOSI-T)**
- **Lieve CREEMERS, Katrien DECLERCQ, Davy JANSSENS (UHasselt, IMOB)**
- **Marie CASTAIGNE, Laurie HOLLAERT, Fabien WALLE (FUNDP, GRT)**

universiteit hasselt
imob
INSTITUUT VOOR MOBILITEIT

FACULTÉS UNIVERSITAIRES NOTRE-DAME DE LA PAIX · NAMUR ·
FUNDP NAMUR

GRT
naxys
Namur Center for Complex Systems

CES
CENTRE D'ÉTUDES SOCIOLOGIQUES
FACULTÉS UNIVERSITAIRES SAINT-LOUIS

Introduction

Pour mener une politique de mobilité, il est important et nécessaire de savoir avant tout quelle est la situation actuelle. Avant de vouloir prendre des mesures voulant avoir un impact sur la manière dont les individus se déplacent, il faut connaître leurs comportements de mobilité actuels. Comment les Belges se déplacent-ils ? Pourquoi le font-ils ? Quand le font-ils ? Etc., voilà toutes des questions auxquelles il faut savoir répondre avant d'envisager agir sur la mobilité.

Actuellement, au niveau de la Belgique, les réponses à ces questions se basent encore essentiellement sur l'enquête nationale de mobilité, MOBEL[1], qui a été réalisée en 1999. Mais, plus de dix ans se sont écoulés depuis cette récolte de données et on ne peut pas imaginer que le contexte de la mobilité n'ait pas changé depuis cette époque. Il devient illusoire voire dangereux de prétendre que les comportements de mobilité des Belges sont toujours les mêmes que ceux révélés par MOBEL sans avoir le moyen de vérifier cette hypothèse.

Par conséquent, le besoin s'est fait sentir de réaliser au niveau fédéral une nouvelle enquête du même type que MOBEL. Celle-ci constituerait un outil permettant aux décideurs et, plus généralement, à tous les acteurs de la mobilité en Belgique, de disposer d'un portrait récent des comportements de mobilité de la population belge. Elle devrait aussi permettre de percevoir, par comparaison avec MOBEL, quelles sont les évolutions qui font jour dans la mobilité en Belgique.

C'est dans cette perspective qu'a été mis sur pied dès 2008 le projet BELDAM (BELgian Daily Mobility). Le SPF Mobilité & Transports, conscient du besoin d'une telle enquête a sollicité la Politique scientifique fédérale (BELSPO) pour, dans le cadre du programme AGORA destiné à soutenir le développement des données publiques fédérales, monter ensemble un financement afin de mener à bien cette entreprise. Cela a été accepté par le Comité interdépartemental de Coordination AGORA et BELSPO s'est engagé à financer la partie scientifique du projet, à savoir la préparation de l'enquête et l'exploitation des résultats tandis que le SPF dégageait le budget pour l'exécution de l'enquête proprement dite.

Un appel d'offres a donc été lancé en mars 2008 pour désigner l'équipe scientifique en charge du projet. C'est un consortium coordonné par le GRT[2] (FUNDP – Université de Namur) qui a été retenu. Outre le GRT, qui avait déjà coordonné l'enquête MOBEL, ce consortium comprendrait l'IMOB[3] (Université de Hasselt) et le CES[4] (Facultés Universitaires Saint Louis, Bruxelles), deux centres de recherches présentant également une grande expérience dans les questions de mobilité (par exemple, l'IMOB coordonne les enquêtes régionales flamandes (OVG) et le CES est partie prenante dans l'Observatoire de la Mobilité en Région bruxelloise).

[1] TOINT Ph. et HUBERT J.P., « La mobilité quotidienne des Belges », Presses Universitaires de Namur, 2002
[2] Groupe de Recherche sur les Transports
[3] Instituut voor MOBiliteit
[4] Centre d'Études Sociologiques

Soucieux de pouvoir réaliser, au travers de BELDAM, une collecte de données aussi riche que possible, les partenaires, institutionnels et scientifiques, ont alors entrepris des démarches pour solliciter des cofinancements qui permettraient d'augmenter la taille de l'échantillon interrogé. Le principe était qu'en échange de budgets complémentaires, les nouveaux partenaires pourraient obtenir des focus sur des zones géographiques qui les intéressent. C'est ainsi que la Région de Bruxelles-Capitale, en collaboration avec la STIB, a participé à l'effort en contrepartie d'un sur-échantillonnage bruxellois. Dans le même ordre d'idées, la Province du Luxembourg, en collaboration avec le TEC Namur-Luxembourg, a également apporté sa pierre à l'édifice en échange d'un plus grand échantillon sur cette province. L'IWEPS[5] a, lui aussi, contribué pour obtenir des focus sur des zones urbaines autour des métropoles wallonnes que sont Charleroi et Liège et dans le nord du Brabant Wallon. Enfin la SNCB-Mobility a dégagé un dernier budget complémentaire. Ces partenaires, ensemble avec BELSPO et le SPF, ont ainsi formé un Comité Technique Élargi qui allait suivre le travail des équipes scientifiques.

Tous ensemble, ces partenaires ont alors commencé l'aventure BELDAM qui voit son aboutissement dans cet ouvrage. Ainsi, au terme de l'enquête, après exploitation des données, riches, variées et nombreuses, nous vous livrons les (principaux) résultats de BELDAM.

Outre cette introduction et une conclusion, cet ouvrage s'articule en quatre parties. Dans la première de celles-ci, nous présentons les aspects méthodologiques de l'enquête. Il est important de prendre connaissance de ceux-ci pour bien garder à l'esprit les spécificités de l'enquête et les conditions dans lesquelles les données ont été récoltées puis traitées et donc pouvoir remettre en perspectives les résultats. Ceux-ci font l'objet d'une deuxième partie où le fil conducteur est celui suivi dans les questionnaires distribués aux ménages répondants : nous verrons ainsi d'abord les indicateurs relatifs aux ménages, puis ceux concernant les véhicules ; ensuite, nous parlerons des individus pour terminer par le cœur de la problématique : les déplacements. La troisième partie sera alors consacrée à des focus spécifiques sur les centres d'intérêt des différents co-financeurs. Enfin, la quatrième et dernière partie sera centrée sur des comparaisons, non seulement des comparaisons « temporelles » entre BELDAM et MOBEL mais aussi un exercice d'intégration des données BELDAM relatives à la Flandre avec celles de l'OVG et également des comparaisons avec d'autres sources de données sur la mobilité afin de consolider la fiabilité des résultats obtenus.

Avant de réellement entrer dans le vif du sujet, il est crucial de remercier tous ceux sans qui cette profusion de résultats n'existerait pas : d'abord BELSPO et le SPF Mobilité & Transports qui sont à la base du projet, ont assuré une très grande part du financement et ont soutenu BELDAM tout au long de son existence, ensuite, les autre co-financeurs dont l'apport a fourni une réelle valeur ajoutée à la récolte de données. Mais derrière ces organismes, il y a des personnes qui ont toujours cru en BELDAM, n'ont pas ménagé leurs efforts pour trouver des solutions lorsque des difficultés surgissaient, ont apporté un soutien permanent aux équipes scientifiques et ont toujours eu à cœur la réussite du projet. Sans elles, vous ne liriez pas cet ouvrage. Merci enfin à tous les chercheurs qui ont déployé une énergie inouïe pour que BELDAM offre des données et des résultats scientifiquement fiables et utiles à toute la

[5] Institut Wallon de l'Évaluation, de la Prospective et de la Statistique.

communauté du transport en Belgique. Chacune et chacun, des équipes scientifiques, des administrations, des co-financeurs, a toujours agi avec un objectif commun : mener l'aventure BELDAM à un terme heureux et nous espérons que cet ouvrage en sera la preuve.

Partie 1 : l'enquête BELDAM

1. Méthodologie

Différents éléments sont à considérer quand une enquête de mobilité doit être menée. Il faut décider quelle sera la population cible, quel échantillon la représentera et comment celui-ci sera tiré. La méthodologie d'enquête doit également être arrêtée. Enfin, il faut mettre au point le(s) questionnaire(s).

Dans le cadre de BELDAM, cette réflexion méthodologique doit tenir compte de différents éléments. Tout d'abord, cette enquête vient à la suite de MOBEL et les questions de compatibilité entre ces deux sondages devaient être gardées à l'esprit. Il faut également s'inscrire dans les contraintes budgétaires du projet. Enfin, il est nécessaire de prendre en compte les intérêts des divers co-financeurs notamment en ce qui concerne la couverture géographique de l'enquête et l'analyse des résultats sur des territoires spécifiques à chacun.

1.1. Population cible

Pour ce qui est de la population cible, l'objectif de l'enquête BELDAM est de refléter les comportements de mobilité de l'ensemble des ménages résidant en Belgique et donc ceux-ci formeront les entités de la population de base. Cette décision de travailler sur les noyaux familiaux, et non sur les individus, vient des réflexions élaborées autour de l'enquête précédente (MOBEL), où l'on a considéré que les décisions importantes en matière de mobilité sont prises non pas individuellement, mais gérées collectivement à l'intérieur du ménage (quelles activités ? Qui conduit qui ? Quand ? Qui utilise la voiture ?,…). Par ailleurs, concernant la mobilité individuelle, nous avons estimé que les comportements de mobilité des petits enfants sont intrinsèquement liés à la mobilité de leurs parents, et avons donc choisi de prendre pour cible les personnes âgées de 6 ans au moins. À part cette limitation, l'enquête ne fait aucune discrimination sur la nationalité ni sur la langue. Sachant qu'en Belgique, trois langues officielles sont utilisées sur le territoire, l'enquête doit être réalisée de manière à être comprise par la (quasi) totalité des personnes interrogées, c'est-à-dire en français, en néerlandais et en allemand. En résumé, la population ciblée par BELDAM est celle de tous les ménages[6] résidents en Belgique, quelle que soit leur nationalité. Dans ces ménages, l'enquête sur les comportements individuels n'est conduite qu'auprès des personnes de 6 ans et plus.

1.2. Échantillonnage

Une fois la population cible clairement définie, il convient de tirer un échantillon aussi représentatif que possible de cette population. L'échantillon aléatoire, puisqu'il permet de connaître la probabilité d'inclusion dans l'échantillon de chaque unité de la population,

[6] À l'exception des ménages dits collectifs, c.-à-d. des communautés telles que les couvents, les prisons, etc.

permet d'obtenir des informations fiables, et aussi d'estimer les erreurs d'échantillonnage et faire de l'inférence sur la population totale. Nous optons donc pour ce type d'échantillonnage. Mais la sélection d'un échantillon aléatoire implique de disposer d'une liste de toutes les unités présentes dans la population ; dans le cas de l'enquête BELDAM, cela signifie une liste de l'ensemble des ménages résidant en Belgique. Dans notre pays, le Registre National est une source exhaustive détenant ce genre d'informations. Bien que les clauses de confidentialité imposées sur de telles données pour garantir la protection de la vie privée soient importantes, l'enquête prévue justifie pleinement un accès à ces données, de par son caractère fédéral, et l'importance des données récoltées pour le secteur public, associatif, le monde des transports,… Néanmoins, pour recevoir des données de ce type, les équipes scientifiques et toutes les personnes impliquées dans le projet doivent s'engager à respecter des clauses très strictes de confidentialité afin de garantir l'anonymat des répondants. Nous avons donc rempli l'ensemble des formalités nécessaires. Après avoir reçu un avis positif de la Commission de Protection de la Vie privée sur notre demande, nous avons ainsi pu utiliser cette source officielle comme base d'échantillonnage. Dans pareil cas, le tirage d'un échantillon est réalisé par le personnel du Registre National qui fournit un échantillon aléatoire selon les caractéristiques souhaitées par le demandeur (taille de l'échantillon, stratification éventuelle,…).

Dans un premier temps, nous avons décidé de stratifier l'échantillon en fonction de la province et de la taille du ménage. La stratification par province est prévue au départ de manière à obtenir un nombre prédéfini de ménages dans chaque province (en fonction de la taille de la population de ces territoires). Il a été décidé, au niveau du financement fédéral, de déterminer le nombre de ménages à interroger dans chaque région proportionnellement à la racine carrée du nombre de personnes résidant dans chaque région, de manière à optimaliser la précision des indicateurs au niveau régional, sans porter préjudice aux indicateurs qui seront calculés au niveau fédéral.

Rappelons que la taille d'un échantillon peut être déterminée en fonction de la marge d'erreur souhaitée suivant la formule suivante :

$$n = \frac{(1.96)^2 x N}{(1.96)^2 + l^2 x (N-1)}$$

où

n = taille de l'échantillon à interroger
N = taille de l'univers investigué
l = largeur de la fourchette exprimant la marge d'erreur

Pour une population de 10.000.000 d'habitants par exemple, 2400 individus sont suffisants pour exprimer des résultats avec une marge d'erreur de 2% (fourchette de 4%), mais au niveau national uniquement. Si l'on souhaite des analyses ultérieures au niveau régional, il faut prendre en compte le niveau régional pour le choix de la taille d'échantillon et éventuellement veiller à une stratification par région pour s'assurer d'une bonne représentation de chaque région dans les données.

Une fois la taille de l'échantillon déterminée pour chaque région, à l'intérieur de celles-ci le nombre d'enquêtes à réaliser dans chaque province a été fixé proportionnellement à la taille de la population de celle-ci.

La stratification en fonction de la taille du ménage s'est faite en augmentant légèrement dans notre échantillon le nombre de ménages comportant une seule personne par rapport à leur proportion dans la population totale, car de précédentes expériences ont montré que ceux-ci ont tendance à répondre moins que les autres. L'idée était donc d'avoir une représentation suffisante des ménages dits « isolés » dans l'échantillon.

Une fois le plan d'échantillonnage fédéral mis en place, certaines entités territoriales ont vu leur échantillon augmenter grâce aux financements de différents partenaires. Il en fut ainsi en Région bruxelloise grâce au financement de la Région de Bruxelles-Capitale et de la STIB, dans trois zones urbaines wallonnes (Liège, Charleroi et le nord du brabant Wallon) grâce au financement de la Région Wallonne au travers de l'IWEPS, ainsi qu'en Province du Luxembourg. La SNCB a également contribué à une augmentation générale de l'échantillon.

Tenant compte des différents partenaires financeurs, l'échantillon (en termes d'objectif à atteindre, c.-à-d. de réponses à recueillir, et non de nombre de ménages à contacter) fut déterminé de la manière suivante :

Table 1 : nombre d'enquêtes à obtenir par zone et par méthode

Méthode mixte - postale	
Brussel/Bruxelles	1523
Antwerpen	413
Vlaams Brabant	307
West Vlaanderen	345
Oost Vlaanderen	319
Limburg	228
Brabant Wallon	126
Hainaut	385
Liège	299
Luxembourg	1008
Namur	165

Méthode face-à-face	
Bruxelles/Brussel	700
Gent	100
Antwerpen	100
Charleroi	600
Liège	600
Brabant Wallon	600

Nous expliquerons dans le point suivant pourquoi et comment différentes méthodes de sondage ont été mises en place (méthode mixte postale et méthode face-à-face).

En Flandre, l'objectif était donc d'interroger 1612 ménages en méthode mixte, et 200 ménages en face-à-face dans les agglomérations gantoise et anversoise. En Région de Bruxelles-Capitale, 1523 enquêtes réalisées en méthode mixte ont été prévues, et 700 enquêtes réalisées en face-à-face. Enfin, en Wallonie, 1983 enquêtes en méthode mixte ont été

réalisées ainsi que 1800 en face-à-face dans les zones urbaines de Charleroi et Liège, ainsi que dans une partie du Brabant Wallon.

La carte suivante permet d'avoir une vision spatiale des différentes strates de l'échantillon BELDAM. On trouvera en annexe la cartographie exacte des zones urbaines retenues pour les enquêtes en face-à-face.

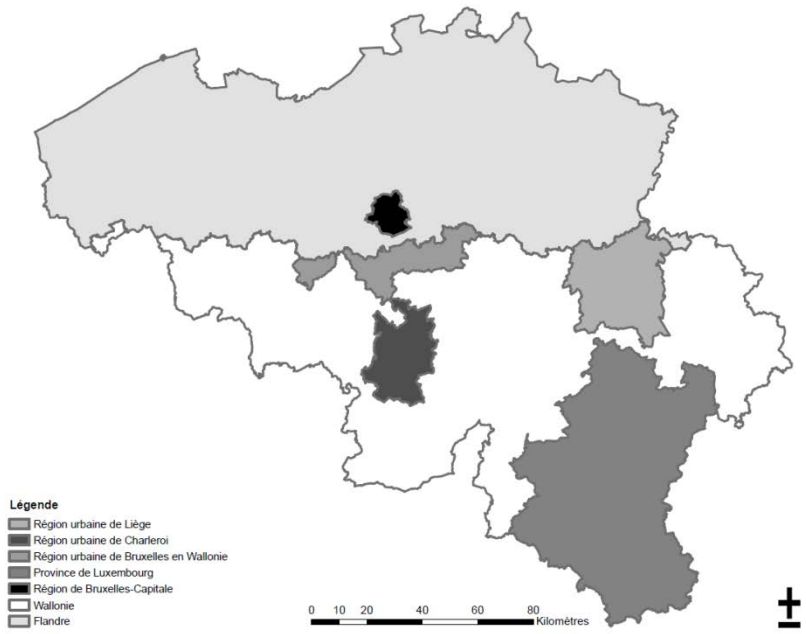


Figure 1 : visualisation cartographique des différentes strates de l'échantillon

Sans entrer dans davantage de détails statistiques, nous pouvons signaler que vu ces tailles d'échantillons, la marge d'erreur sur les résultats aux échelles nationale ou régionale sont de l'ordre de 2%.

Il fallait aussi garder à l'esprit qu'il était nécessaire de tirer un échantillon sensiblement plus grand que le nombre d'enquêtes attendues, étant donné les taux de réponse connus dans d'autres enquêtes de ce type. Un taux de réponse de l'ordre de 30% a donc été retenu pour déterminer le nombre de ménages à contacter. Ce taux de réponse est celui de l'enquête MOBEL et d'autres enquêtes similaires. Le taux a été adapté dans certaines strates en fonction des informations dont nous disposions (taux de réponse légèrement inférieur dans les ménages composé d'une seule personne ; différent également selon les régions géographiques du pays).

L'échantillon couvre le territoire de la Belgique et a été subdivisé en 2 sous-échantillons : l'un pour la méthode face-à-face et l'autre pour les méthodes postale/mixte (voir infra). Pour restreindre le nombre de non réponses dues à l'obsolescence des données (déménagements, décès,…), cet échantillon a été tiré en quatre fois sur l'année pendant laquelle se déroulait l'enquête. Un fichier contenant les coordonnées des ménages de l'échantillon, ainsi que les nom et prénom de la personne de contact a donc été fourni chaque trimestre aux responsables de l'enquête. Pour chaque chef de ménage, les variables connues à partir du Registre National

sont le nom, le prénom, l'adresse, le sexe et la date de naissance. La composition du ménage est elle aussi communiquée.

1.3. Méthodes d'enquête

Pour cette enquête BELDAM, trois méthodes d'enquête ont été mises en œuvre : la méthode face-à-face pour une partie de l'échantillon et, pour l'autre, la méthode postale ou la méthode mixte (postale avec relances téléphoniques) suivant que les répondants étaient ou non accessibles par téléphone. Le protocole établi pour la méthode postale et la méthode mixte est quasi commun, puisque l'ensemble des ménages concernés par ces méthodes sont contactés par voie postale. La différence est uniquement que, dans la méthode mixte, les ménages pour lesquels un numéro de téléphone a été trouvé sont également appelés que ce soit pour leur expliquer le but de l'enquête, les inciter à y répondre ou pour les relancer en cas de non-réponse. Nous parlerons donc dans la suite de deux méthodes d'enquête (bien qu'en réalité il en existe trois), que nous détaillerons dans les paragraphes qui suivent : la méthode postale et/ou mixte, et la méthode face-à-face.

Dans le choix des méthodes d'enquête, il semblait important de conserver une méthodologie similaire à MOBEL, de manière à pouvoir effectuer les comparaisons utiles, c'est-à-dire une méthodologie mixte (postale + téléphonique : des questionnaires sont envoyés par la poste au répondant, mais celui-ci reçoit des appels téléphoniques de motivation et de vérification des données), interrogeant tous les membres du ménage sur leurs déplacements pendant un jour de référence fixé. Cependant, afin d'améliorer la qualité des données, un sous-échantillon d'individus a été interrogé selon une méthode face-à-face (un enquêteur se rend au domicile du ménage sélectionné avant le jour de référence, leur remet les questionnaires et leur explique le fonctionnement de l'enquête. L'enquêteur revient ensuite après le jour de référence pour vérifier que les questionnaires ont été correctement remplis, les questions bien comprises, et récupérer les questionnaires ainsi validés). L'intérêt d'une telle méthode est multiple : le taux de réponse est généralement assez élevé et les données récoltées sont d'une meilleure qualité. Cette méthode est particulièrement intéressante pour diminuer le nombre d'immobiles dans les ménages[7], et pour contacter des ménages maîtrisant peu ou pas le langage écrit ou une des langues nationales (en particulier dans les milieux sociaux défavorisés). Un de principaux inconvénients de cette méthode est son prix (presque le double du prix d'une enquête postale/téléphonique). Au final, l'utilisation des deux méthodes (postale et/ou mixte et face-à-face) devait permettre une comparaison des avantages et inconvénients des deux approches, de manière à pouvoir faire des recommandations méthodologiques pour la poursuite de ce genre d'enquêtes à l'avenir.

D'autres méthodes d'enquête ont été envisagées également. Nous avons ainsi pensé à interroger les répondants via le web. Les inconvénients liés à cette méthode nous ont semblé trop importants que pour pouvoir l'utiliser dans le cadre d'une enquête nationale visant à inférer, depuis l'échantillon de données, des chiffres valables pour l'ensemble de la population. Une enquête au moyen de PDA ou un suivi GPS des répondants ont également

[7] Autrement dit, pour que tous les membres du ménages, de 6 ans et plus, remplissent bien le questionnaire relatif aux déplacements effectués le jour de référence.

été envisagés, mais malgré l'intérêt de ces méthodes, leur coût (et a fortiori pour des enquêtes menées à grandes échelle) est l'une des raisons pour lesquelles celles-ci ont été écartées.

1.4. Protocole d'enquête

Pour prendre contact avec les répondants, une lettre d'annonce a été adressée au chef de ménage (nom de la personne donnée par le Registre National). Le cas échéant, c'est également le chef de ménage qui était contacté par téléphone, ou, à défaut, son conjoint. Les ménages ont été contactés par courrier et par téléphone dans leur langue (une des trois langues nationales). Pour la Région bruxelloise, les courriers ont été envoyés aux ménages en français ET en néerlandais, mais l'information concernant la langue utilisée par le ménage était conservée dès le premier contact téléphonique, afin de contacter les ménages directement dans leur langue par la suite.

L'objectif de ce premier courrier d'annonce était de prévenir les répondants et de leur indiquer le caractère « officiel » de BELDAM en vue d'augmenter le taux de réponse. Dans cette même optique, un numéro d'appel gratuit a été mis en place pour les répondants qui le souhaitaient, afin de répondre à leurs interrogations éventuelles ou les aider à compléter le questionnaire si nécessaire.

Quelle que soit la méthode employée, pour chaque ménage interrogé, tous ses membres (à partir de 6 ans) étaient invités à remplir un questionnaire individuel, comportant entre autre l'agenda des déplacements, c'est-à-dire à noter les informations relatives aux déplacements effectués pendant une journée déterminée à l'avance.

Pour un ménage, le jour de référence durant lequel chaque individu devait décrire ses déplacements était commun à l'ensemble des membres du ménages, et fixé aléatoirement entre décembre 2009 et décembre 2010 (soit 12 mois d'enquête). En étendant la période d'enquête sur toute une année, le but visé était d'éviter autant que faire se peut les effets de saisonnalité (on ne se déplace pas de la même façon en juillet qu'en octobre) et donc de mieux cerner la mobilité « moyenne » des Belges. Dans le même ordre d'idées, les questionnaires ont été répartis autant que possible uniformément sur les différents jours, y compris les week-ends et jours fériés.

1.4.1. Méthode mixte

La procédure prévue dans le cahier des charges dans le cas d'une enquête mixte (postale et téléphonique) peut être décomposée en les étapes suivantes :

- Une lettre d'annonce devait tout d'abord être envoyée à tous les ménages sélectionnés pour annoncer l'enquête. Cette lettre devait être envoyée une fois par mois aux ménages qui étaient invités à répondre dans le courant du mois, afin qu'il n'y ait pas un laps de temps trop grand entre le moment où les ménages étaient avertis de l'enquête et le moment où ils étaient réellement invités à y répondre. Les ménages pour lesquels un numéro de téléphone était trouvé étaient avertis qu'ils seraient contactés par téléphone. Mais tous les ménages étaient avertis qu'ils avaient également la possibilité de renvoyer leur numéro de téléphone si celui-ci

était absent ou incorrect[8], soit par mail soit par téléphone. La lettre devait être adressée aux personnes de contact dans la (les) langue(s) de leur région de résidence.

- Huit jours avant le jour de référence, les questionnaires « ménage » et « individus » (incluant également les agendas de déplacements) devaient être envoyés aux ménages sélectionnés. Chaque ménage recevait un questionnaire ménage, et autant de questionnaires individuels qu'il y avait d'individus dans le ménage +1 (par sécurité). Une lettre explicative accompagnait les questionnaires mentionnant également l'existence du numéro d'appel gratuit pour répondre aux questions éventuelles. La lettre et les questionnaires étaient envoyés à la personne de contact dans sa langue (dans les deux langues en Région bruxelloise). Une enveloppe "port payé par le destinataire" adressée au nom de la firme en charge du travail de terrain était également fournie aux ménages

- Deux jours avant le jour de référence, un enquêteur devait appeler la personne de contact du ménage sélectionné ou son conjoint pour s'assurer de la réception des questionnaires, rappeler le jour de référence, fournir des précisions et motiver les répondants. Trois essais ont été prévus entre 16h00 et 21h00. Si le répondant refusait de participer à l'enquête, l'enquêteur avait pour consigne de convaincre le répondant, et en cas de refus persistant, une rapide enquête de « non-réponse » devait être menée, pour permettre de mieux cerner le profil des non répondants.

- Le lendemain du jour de référence, un enquêteur devait appeler le ménage pour s'assurer du remplissage des questionnaires et rappeler de renvoyer les questionnaires le plus rapidement possible. À nouveau, trois essais étaient prévus entre 16h00 et 21h00.

- Il était demandé que, dès la réception des questionnaires par l'adjudicataire, une personne soit chargée de contrôler la cohérence des réponses, avec une attention particulière aux questions portant sur les déplacements du jour de référence.

- La personne chargée de vérifier la cohérence des réponses devait rappeler le ménage afin de valider ou compléter avec les différentes personnes les réponses à certaines questions spécifiées à l'avance. Un appel de validation devait avoir lieu pour tout questionnaire incomplet ou incohérent. Cependant, un minimum de 25% des questionnaires renvoyés (complets ou incomplets) devaient être vérifiés par un appel de validation. Pour les questionnaires complets, il s'agissait de contrôler la validité au travers d'un nombre restreint de questions spécifiées à l'avance et de vérifier qu'aucun déplacement n'avait été oublié.

- Une semaine après le jour de référence, si l'adjudicataire n'avait pas reçu les questionnaires complétés, un enquêteur devait appeler le ménage pour demander de renvoyer les questionnaires, selon la même procédure que pour les autres.

1.4.2. Méthode postale

La procédure pour l'enquête uniquement par voie postale était la même que pour la procédure mixte pour tout ce qui concerne l'envoi des documents. En cas de non réponse de la part du

[8] Pour les ménages pour lesquels un numéro de téléphone avait été découvert, celui-ci était repris dans le courrier.

ménage, une lettre de rappel devait être envoyée une semaine après le jour de référence. La possibilité de renseigner un numéro de téléphone était également offerte à ces ménages. S'ils fournissaient ce renseignement, ils étaient alors automatiquement basculés dans la part de l'échantillon enquêtée suivant la méthode mixte.

Pour la procédure postale, la validation des questionnaires n'était pas possible.

1.4.3. Méthode en face-à-face

Un sous-échantillon de ménages a été séparé du reste de l'échantillon et constituait la base de ménages qui devaient être interrogés en face-à-face.

Ce sous-échantillon était limité à 6 zones urbaines (Bruxelles, Anvers, Gand, Charleroi, Liège et nord du Brabant Wallon). Deux raisons ont conduit à ce choix. D'abord, notamment pour des motifs budgétaires, il était plus aisé de recourir à des enquêteurs dans des zones urbaines que dans la ruralité ; leurs déplacements sont moins longs et ils peuvent contacter davantage de ménages en des laps de temps réduits. Ensuite, il nous apparaissait que la composition sociologique des grandes agglomérations métropolitaines risquait d'augmenter la proportion des personnes sollicitées pouvant potentiellement avoir des difficultés avec un questionnaire auto-administré, surtout vu la complexité de celui relatif à l'enquête BELDAM (p.ex. populations allochtones, personnes peu éduquées …).

Dans le cas d'enquêtes en face-à-face, le protocole à suivre était le suivant :

- Comme pour la méthode mixte, une lettre d'annonce devait tout d'abord être envoyée aux ménages, à la différence près que la lettre mentionnait que les ménages seraient contactés à leur domicile par un enquêteur. Cette lettre devait être envoyée dix jours avant le jour de référence.

- Trois ou quatre jours après l'envoi de la lettre d'annonce, l'enquêteur se présentait au domicile du ménage entre 16 h et 20 h. En cas d'absence du ménage, trois tentatives (sur 3 jours différents) étaient prévues[9]. Le but de cette prise de contact consistait à expliciter l'enquête, à motiver le ménage à y répondre et à remettre au ménage les questionnaires. L'enquêteur avait également la possibilité de déjà administrer les questionnaires "ménage" et "individuels" (sans les déplacements) au moment de cette prise de contact. Le jour de référence était également indiqué aux membres du ménage.

- Lors de cette prise de contact, l'enquêteur devait également prendre un rendez-vous avec le ménage pour une seconde rencontre, au cours de laquelle l'enquêteur viendrait récupérer les questionnaires. Cet entretien devait être fixé le plus rapidement possible après le jour de référence, idéalement le lendemain.

- Si, lors de la prise de contact, malgré le pouvoir de conviction de l'enquêteur, le ménage marquait son refus de participer, l'enquêteur devait essayer de réaliser ici aussi une

[9] En cours d'enquête, il a également été décidé qu'en cas de visite infructueuse, l'enquêteur déposerait dans la boîte aux lettres, une carte indiquant sa visite, expliquant qu'il repasserait (sans mentionner explicitement quand pour éviter des « stratégies d'évitement » de la part des ménages) et donnant, le cas échéant, un numéro de téléphone où le joindre.

enquête de « non réponse » pour cerner, par cinq questions au maximum, le profil des ménages n'acceptant pas de répondre à l'enquête.

- Aux date et heure convenues lors de la prise de contact, l'enquêteur devait se présenter au domicile du ménage. Lors de cet entretien, les réponses aux questionnaires individuels et déplacements de chaque membre du ménage interrogé (et également au questionnaire ménage si cela n'avait pas été réalisé lors de la prise de contact) devaient être récoltées si nécessaire et validées (si les membres du ménage avaient complété les questionnaires, l'enquêteur devait vérifier avec eux qu'il n'y avait pas eu de problème pour répondre aux questions, et passait en revue les déplacements notés, en contrôlant que les individus avaient bien noté tous leurs déplacements). Pour les ménages qui le souhaitaient, cette deuxième rencontre pouvait également être l'occasion de compléter le questionnaire individuel avec l'aide de l'enquêteur (en particulier pour les personnes maîtrisant mal la communication écrite). Les enquêteurs étaient formés pour être attentifs à certains aspects du questionnaire comme, par exemple, les déplacements courts, les différents motifs « découpant » un seul déplacement en plusieurs (p.ex. lorsque l'on s'arrête pour acheter son journal sur le trajet vers le bureau) ou les retours à la maison.

- Les enquêtes en face-à-face étaient également réparties tout au long des douze mois de l'enquête.

1.5. Questionnaires

Dans le travail méthodologique en amont de l'enquête BELDAM, un dernier point reste à évoquer : la mise au point des questionnaires. L'élaboration de ceux-ci a été le fruit d'un travail commun des équipes universitaires impliquées dans le projet. De nombreuses réunions ont permis dans un premier temps d'identifier les questions qui avaient posé des problèmes aux répondants dans l'enquête MOBEL, ensuite les questions qui avaient peu ou pas été utilisées dans les analyses qui ont suivi cette enquête, et enfin les (nouvelles) questions intéressant les partenaires. Des arbitrages ont donc été faits afin que les informations utiles à toutes les entités impliquées dans le projet puissent si possible se retrouver dans le questionnaire, sans pour autant alourdir trop celui-ci, déjà bien long au départ. Des questions présentes dans les questionnaires MOBEL ont ainsi été supprimées, avec l'accord des partenaires, pour permettre d'en insérer de nouvelles.

Les chercheurs ont donc soumis différentes propositions au comité de suivi, pour aboutir à un questionnaire individuel d'une vingtaine de pages (agenda des déplacements compris) et un questionnaire ménage de 8 pages. Cela correspond aux mêmes tailles que pour l'enquête MOBEL et un consensus s'est dégagé pour estimer qu'il n'était pas souhaitable d'aller au-delà de ces longueurs.

Le questionnaire a été testé auprès d'une vingtaine de personnes afin d'en vérifier la compréhensibilité pour des répondants et améliorer la formulation des questions quand cela était nécessaire.

Deux types de questionnaires ont donc été envoyés aux répondants pour cette enquête.

Un questionnaire “ménage”, à compléter par la personne de contact, portant principalement sur

- la composition du ménage,
- les véhicules dont dispose le ménage,
- le quartier où habite le ménage.

Des questionnaires “individus”, destinés à chaque individu (de 6 ans et plus) du ménage, portant principalement sur

- le comportement général face à la mobilité,
- les déplacements liés à des activités régulières,
- les déplacements réalisés par les individus du ménage pendant une journée de référence (communiquée à l’avance) : ceci constitue l’agenda des déplacements.

Les versions française et néerlandaise des questionnaires sont reprises en annexe de ce rapport.

2. Travail d’enquête sur le terrain

Une fois la méthodologie arrêtée, le plan d’échantillonnage mis au point et les questionnaires rédigés, un cahier spécial des charges a été rédigé par le SPF Mobilités & Transportafin de lancer un appel d’offre public pour l’attribution du marché de l’enquête sur le terrain. Par ailleurs le GRT a été chargé d’une mission de suivi du travail de la firme sélectionnée. Le travail de terrain s’est donc déroulé sur une année complète de décembre 2009 à décembre 2010. Comme souvent dans ce genre d’enquêtes, il a fallu faire face à certains problèmes et trouver les solutions pour les surmonter. Les personnes n’ont pas toujours rempli avec la diligence voulue les questionnaires ; le contact avec la population, dans les zones urbaines, pour les enquêtes en face-à-face, n’a pas été aussi aisé que prévu (personnes souvent absentes, difficultés dans le remplissage des questionnaires, etc.). Ces difficultés ont été palliées notamment par un important travail de contrôle et de nettoyage des bases (cf. Nettoyage des bases de données). La qualité finale des résultats souffrira donc peu de ces aléas. Un petit bémol cependant : comme nous l’expliquerons plus loin (cf. 6.), deux indicateurs doivent être pris avec circonspection pour les raisons que nous détaillerons sans que cela ait un impact dommageable sur tout le reste des analyses que la masse de données recueillies a permis de réaliser.

3. Taux de réponse

Les taux de réponse de l’enquête BELDAM sont assez bas. La Table 2 nous montre en particulier que le face-à-face présente un taux relativement bas. Pour rappel et comparaison, le taux de réponse de l’enquête MOBEL était de 32%.

Table 2 : taux de réponse de l'enquête BELDAM suivant la méthode utilisée

Méthode postale	13%
Méthode mixte	30%
Méthode face-à-face	17%

Lorsque l'on s'intéresse à ces taux de réponse en fonction des régions, on voit que, pour ce qui est de la méthode auto-administrée (mixte ou postale), on obtient un pourcentage de 25% en Flandre, 22% en Wallonie et 18% à Bruxelles (soit une moyenne nationale de 21%) alors que, pour MOBEL, la plage des taux de réponse allait de 44% en Flandre à 24% à Bruxelles en passant par 34% en Wallonie.

Pour ce qui est des enquêtes normalement réalisées en face-à-face, la Flandre et la Wallonie font pratiquement jeu égal avec 19% pour la première et 18% pour la seconde tandis que Bruxelles fait chuter la moyenne avec seulement 14% de taux de réponse.

Il faut cependant garder à l'esprit que l'enquête BELDAM s'était fixé un objectif quantitatif qui a été largement atteint. Alors que MOBEL en 1999 n'avait permis de collecter les réponses que de 3064 ménages (7037 individus), c'est plus du double de familles qui ont répondu à BELDAM puisque l'enquête s'est terminée avec 8532 questionnaires « ménages » remplis et validés et 15821 questionnaires « individus ». Nous disposons donc là d'une base de données très riche qui augure la possibilité de nombreuses exploitations.

4. Nettoyage des bases de données

Avant toute analyse, les bases de données résultant de l'encodage des réponses des personnes interrogées dans l'enquête nécessitent toujours un nettoyage. En effet, il faut, tant que faire se peut, repérer les éventuelles erreurs d'encodage ainsi que les incohérences manifestes. Pour ce faire, l'équipe scientifique chargée du travail a développé des programmes permettant de traquer automatiquement un certain nombre d'erreurs : détection des formats incorrects (p.ex. un caractère à la place d'un chiffre « O au lieu de 0 »), des valeurs erronées (p.ex. 222h 30 min pour une heure de départ) etc. et de relever des incohérences dans les données (p.ex. heure de départ postérieure à l'heure d'arrivée d'un déplacement, vitesse irréaliste, etc.). Lorsque cela s'avère possible, les outils développés intègrent aussi des procédures de corrections automatiques si cela est pertinent et non ambigu (p.ex. un individu de 15 ans ne peut pas avoir le permis de conduire ; si un type de permis a été encodé, on peut automatiquement le retirer). De la même manière, un certain nombre de données manquantes peuvent être « reconstruites » et introduites automatiquement dans la base de données sur base d'autres données (p.ex. la durée d'un déplacement peut être déduite des heures de départ et d'arrivée). Néanmoins cette automatisation des procédures a ses limites et dans bien des cas, les problèmes détectés doivent être corrigés manuellement, le plus souvent après un retour au questionnaire papier correspondant.

L'objectif n'est cependant pas de corriger toutes les erreurs car, dans toute enquête, il reste toujours une part d'erreurs, mais qui n'ont pas d'influence significative sur les résultats (faible pourcentage d'erreurs, qui de plus se compensent généralement) et qui se situent en dehors de

la marge d'erreur inhérente à toute enquête par sondage. Le but était donc bien de cibler les erreurs qui pouvaient avoir des conséquences sur les résultats. Dans le cas de BELDAM, il s'agissait surtout de la part modale (marche surévaluée).

Au terme de ce travail de nettoyage, on peut estimer disposer de bases « propres », permettant des analyses pertinentes si ce n'est deux indicateurs sur lesquels certaines réserves doivent être émises (cf. Taux de mobiles et nombre moyen de déplacements des mobiles : quand un problème devient une découverte). Un rapport technique résumant l'ensemble des opérations de contrôle et de nettoyage effectuées est mis à la disposition des commanditaires et de la communauté scientifique.

5. Pondération

Avant d'en venir aux résultats, il nous faut encore souligner que ceux-ci ont été calculés sur des données pondérées. En effet, les données brutes correspondant aux données enregistrées ne reflètent pas fidèlement la structure de la population belge. Comme dans toute enquête menée sur un échantillon de la population, il a été nécessaire de redresser ces données de manière à correspondre à la distribution géographique de la population, à sa pyramide d'âges, à sa répartition entre hommes et femmes ainsi qu'à la fréquence des ménages d'une personne et de ceux de plus d'une personne en Belgique. Cette pondération est effectuée sur base des données (exhaustives) INS 2010. Tout le processus de pondération a été réalisé par la technique de calages sur marges grâce à la procédure CALMAR de l'INSEE et nous nous permettons de renvoyer à la documentation de celle-ci pour tout ce qui est des aspects théoriques sous-tendant comment la pondération est réalisée (voir http://www.insee.fr/fr/methodes/outils/calmar/doccalmar.pdf). Il faut noter également que les poids sont attribués aux ménages et que donc la même pondération est appliquée à chacun des membres (de 6 ans et plus) du ménage.

Dans un premier temps, tout comme dans MOBEL, la pondération s'est basée sur des totaux marginaux connus de manière exhaustive via les chiffres de l'INS : taille de la population, pyramide des âges, répartition par genres et nombre de ménages d'une seule personne ou de plus d'une personne. Les données de calage ont été celles disponibles sur le site Statbel pour la population belge de 2009.

L'exercice a cependant été plus ardu car il a été tenu compte dans celui-ci des différents découpages géographiques ayant été pris en compte dans l'échantillonnage. Ainsi, il n'a pas suffi de travailler au niveau des provinces ; dans les zones urbaines où un échantillon particulier était prévu pour des enquêtes en face-à-face (Antwerpen, Gent, Charleroi, Liège, une partie du Brabant Wallon), la pondération a explicitement été calculée en tenant compte des marges relatives à ces zones géographiques bien précises.

Plus précisément, la pondération s'est effectuée en 2 étapes. D'abord, on a déterminé les poids initiaux. Ceux-ci tiennent compte des variables de stratification des ménages. Pour rappel, l'échantillon était stratifié selon des zones géographiques, notamment pour tenir compte des différents financements, et la taille du ménage (isolé/autre ménage), afin de compenser le

taux de réponse réputé plus bas chez les isolés. On considère donc, dans cette première phase, les 16 zones géographiques de l'enquête : les 6 zones urbaines de la méthode face-à-face et les 10 provinces amputées des zones urbaines et 2 catégories de ménage : isolé et ménage de plus d'une personne. À l'issue de la première étape, les marges pour ces 32 catégories sont respectées. Ces poids initiaux sont principalement influencés par l'importance des co-financements (poids plus faible dans les zones plus enquêtées).

Ensuite, dans un second temps, on a déterminé les poids finaux. Comme nous l'avons déjà indiqué, la technique retenue est celle d'un calage sur marges selon la méthode du raking ratio ayant pour critère la minimisation des rapports poids final/poids initial. En plus des conditions à respecter pour les poids initiaux, on ajoute des contraintes sur le nombre d'individus par région (3), genre (2) et tranches d'âge (8 catégories). À l'issue de la deuxième étape, les marges pour ces 48 catégories d'individus, ainsi que pour les 32 catégories de ménages, sont respectées.

À l'issue de cette première phase de redressement, il a été constaté que suivant un facteur connu pour jouer un rôle important dans les comportements de mobilité, à savoir l'éducation, l'échantillon ainsi redressé de BELDAM présentait un profil assez éloigné de celui de la population réelle.

Dans MOBEL, bien qu'il n'ait pas été tenu compte de ce paramètre dans la pondération, on n'observait pas une telle distorsion comme on peut s'en apercevoir à la lecture de la table ci-dessous qui compare la répartition de l'échantillon (pondéré) de MOBEL suivant le plus « haut » diplôme acquis avec des données exhaustives plus ou moins proches dans le temps, à savoir celles de l'Enquête socio-économique de 2001

Table 3 : distribution de la population recensée en 2001 et de l'échantillon pondéré MOBEL en fonction du plus haut diplôme obtenu

	ENSE 2001		**Mobel**	
	Personnes entre 25 et 64 ans	**Personnes de 18 ans et plus**	**Personnes entre 25 et 64 ans**	**Personnes de 18 ans et plus**
Pas de diplôme (ou non réponse)	7,8%	10,2%	7,8%	10,8%
Diplôme du primaire	11,1%	15,8%	19,3%	22,1%
Diplôme du secondaire inférieur	23,9%	22,6%	50,3%	44,9%
Diplôme du secondaire supérieur	29,0%	28,5%		
Diplôme de l'enseignement supérieur	28,2%	22,8%	21,7%	21,1%

Si, en 2010, on ne dispose plus, suite à l'abandon du recensement, de données exhaustives auxquelles comparer celles de BELDAM, on peut cependant s'appuyer sur les résultats de l'enquête « forces de travail » qui fournit des informations sur 90 000 habitants de Belgique

par an. Comme l'illustre la table ci-dessous, on remarque cette fois que l'échantillon (redressé) de BELDAM semble sous-représenter les personnes dont le niveau d'éducation est faible. Les problèmes rencontrés dans l'administration des enquêtes en face-à-face, dont un des objectifs était notamment de toucher plus facilement ces couches sociologiques, ne sont certainement pas étrangers à cette situation.

Table 4 : distribution de la population issue de l'enquête « force de travail » 2010 et de l'échantillon pondéré BELDAM en fonction du plus haut diplôme obtenu

	EFT 2010, Personnes de 15 ans et plus	**Beldam 2010, Personnes de 15 ans et plus**
Pas de diplôme (ou non réponse)	19,2%	5,7%
Diplôme du primaire		8,8%
Diplôme du secondaire inférieur	20,2%	47,9%
Diplôme du secondaire supérieur	33,2%	
Diplôme de l'enseignement supérieur	27,3%	37,7%

Dès lors, pour éviter un biais de surreprésentation des individus les plus « éduqués » dans nos répondants, nous avons également tenu compte des niveaux de diplôme dans notre redressement. Pour ce faire, nous nous sommes tout naturellement basés sur les résultats de l'enquête « Forces de travail » 2010. Nous avons considéré quatre classes de diplômes : pas de diplôme, diplôme du primaire, diplôme du secondaire et diplôme de l'enseignement supérieur. Avant de retenir cette dernière pondération, différentes autres formules ont été testées mais n'ont pas donné de différences significatives sur les principaux indicateurs considérés et ont donc été abandonnées.

6. Taux de mobiles et nombre moyen de déplacements des mobiles : quand un problème devient une découverte [10]

Compte tenu de ce qui précède, il est clair que l'on peut utiliser les données de l'enquête BELDAM avec une certaine confiance. Ce n'est cependant pas tout à fait le cas pour deux indicateurs: le taux de mobiles et le nombre moyen de déplacements des mobiles. Le taux de mobiles est le rapport entre le nombre de répondants ayant décrit au moins un déplacement durant le jour de référence (on les appellera les "mobiles") et l'ensemble de l'échantillon des individus de plus de 6 ans. Le nombre moyen de déplacements par personne est, quant à lui, le nombre moyen de déplacements déclarés par les mobiles exclusivement le jour de référence qui leur était dévolu. Ce qui frappe, c'est que les résultats obtenus par BELDAM pour ces deux indicateurs s'écartent sensiblement de ceux obtenus plus de 10 ans auparavant, dans le cadre de l'enquête MOBEL (1999). Le taux de mobiles est inférieur de près de 5 points à celui que l'on observait 10 ans plus tôt; il est même inférieur de plus de 8 points parmi les habitants de la Région de Bruxelles-Capitale.

[10] Section rédigée par Ph. Huynen et M. Hubert

Table 5 : Taux de mobiles (personnes ayant décrit au moins un déplacement durant le jour de référence), en Belgique et par région

	Flandre		Wallonie		Bruxelles		Belgique	
	MOBEL	BELDAM	MOBEL	BELDAM	MOBEL	BELDAM	MOBEL	BELDAM
	77,2%	73,5%	74,1%	68,7%	75,8%	67,4%	76,1%	71,4%
Base[11]	*4049*	*9161*	*2301*	*5100*	*686*	*1559*	*7025*	*15820*

Le nombre moyen de déplacement est, pour le pays comme pour chacune des régions, inférieur d'au moins un demi-déplacement par personne mobile.

Table 6 : Nombre moyen de déplacements des mobiles, en Belgique et par région

	Flandre		Wallonie		Bruxelles		Belgique	
	MOBEL	BELDAM	MOBEL	BELDAM	MOBEL	BELDAM	MOBEL	BELDAM
	3,9	3,4	3,9	3,2	3,9	3,2	3,9	3,3
Base	*3125*	*6737*	*1705*	*3502*	*512*	*1052*	*5343*	*11291*

En soi, une évolution entre les deux enquêtes n'est pas un problème. C'est même pour observer ce genre d'évolutions que l'enquête BELDAM a notamment été réalisée. La diminution sensible des valeurs observées pour ces deux indicateurs interpelle pourtant à deux titres. Nous limiterons ici notre analyse au taux de mobiles parce que les conclusions que nous allons en tirer sont extrapolables à la problématique du nombre moyen de déplacements.

La diminution du taux de mobiles interpelle d'abord le sens commun puisqu'elle semble contraire aux observations que l'on peut effectuer dans la cadre de notre vie quotidienne : augmentation des embouteillages (en nombre et en longueur), augmentation (confirmée par les opérateurs) de la clientèle des transports publics… Quels facteurs pourraient donc expliquer que l'enquête mesure une baisse importante du taux de mobiles alors que notre expérience quotidienne nous porte à penser le contraire ? Des évolutions démographiques, des changements de comportements, une crise économique, etc. permettraient peut-être de montrer que le nombre de personnes en déplacement a augmenté au total (volume global) malgré une légère baisse de la proportion de ceux qui se déplacent (taux de mobiles). Nous y reviendrons.

Mais cette diminution sensible interpelle aussi le scientifique qui, avant de mettre en avant des explications substantielles, se demandera si le résultat obtenu correspond à un changement réel ou à (ne fut-ce que partiellement) un effet des conditions d'enquête. Ce qui ici nous permet de douter est notamment que l'étude OVG menée à intervalles réguliers en Flandre montre une relative stabilité du taux de mobiles qui, entre 2000 et 2010, se situe toujours

[11] Il s'agit du nombre redressé d'observations sur lequel se base l'analyse.

dans une fourchette de 4 points, soit entre 78% et 82% de la population. Certes, la méthodologie d'enquête mise en œuvre dans le cadre du projet OVG (interviews assistées par ordinateur au domicile des intéressés) est très différente de celle utilisée pour les enquêtes MOBEL et BELDAM (principalement interviews auto-administrées) mais suffit, à notre sens, pour interroger la diminution constatée.

Quel éclairage pouvons-nous alors donner sur cette évolution ? Examinons tout d'abord les enquêtes MOBEL et BELDAM du point de vue de leur capacité à produire des réponses cohérentes de la part des interviewés à des questions proches. Les questionnaires de ces deux enquêtes nous offrent en effet la possibilité de tester une telle cohérence à partir d'indicateurs parallèles à celui utilisé pour calculer le taux de mobiles explicité plus haut. L'objectif n'est pas ici de comparer ces indicateurs entre les deux enquêtes, mais plutôt de comparer la cohérence des réponses données, dans chacune des deux enquêtes, à travers ces indicateurs parallèles. Cette méthode a l'avantage à la fois de mesurer la qualité des enquêtes considérées (il n'est pas exclu par exemple que l'enquête MOBEL sous-estime également le taux de mobiles, aucune enquête ne devant être considérée comme LA vérité mais comme une approximation du réel), ainsi que leur comparabilité, comme l'ont très bien montré Peter Stopher et ses collègues[12].

Ainsi, la question 1a du questionnaire individuel (voir *Annexe 2 : les questionnaires*) nous permet d'évaluer la fréquence d'usage de certains modes de déplacement (marche, transport public, voiture, etc.). À partir de ces réponses, on peut considérer qu'un répondant faisant état, au moins pour un de ces modes, d'une fréquence supérieure à 5 jours par semaine a beaucoup de chances d'être mobile le jour de référence sélectionné pour lui et a donc décrit (ou aurait pu décrire) au moins un déplacement ce jour-là. Le tableau suivant nous montre l'évolution de cet indicateur, en Belgique et par région, ou plutôt sa grande stabilité, entre les deux enquêtes, sauf pour Bruxelles.

Table 7 : Taux de personnes déclarant se déplacer plus de 5 jours par semaine

	Flandre		Wallonie		Bruxelles		Belgique	
	MOBEL	BELDAM	MOBEL	BELDAM	MOBEL	BELDAM	MOBEL	BELDAM
	70,6%	71,4%	68,2%	67,4%	66,5%	63,0%	69,5%	69,3%
Base	*4049*	*9161*	*2301*	*5100*	*686*	*1559*	*7025*	*15820*

Un autre indicateur parallèle peut être construit à partir des questions 9, 10a et 10b du questionnaire individuel et permet de cerner le taux de personnes allant à l'école ou au travail entre 5 et 7 jours par semaine (à un endroit fixe).

[12]STOPHER P., SWANN N., BERTOIA T., 2006, "Trip rates, non-mobility, and response rate: Measures to evaluate the quality of a travel survey", *Proceedings of the 29th Annual Meeting of the Australasian Transport Research Forum (ATRF)*, Brisbane, Australia, 16 p.

Table 8 : Taux de personnes déclarant se déplacer entre 5 et 7 jours par semaine pour raisons scolaires ou professionnelles

	Flandre		Wallonie		Bruxelles		Belgique	
	MOBEL	BELDAM	MOBEL	BELDAM	MOBEL	BELDAM	MOBEL	BELDAM
	50,4%	44,1%	49,2%	45,7%	53,3%	45,6%	50,3%	44,8%
Base	*4049*	*9161*	*2301*	*5100*	*686*	*1559*	*7025*	*15820*

Ici, on a une chute globale de 5 points du taux moyen de "potentiellement mobiles" (– 7 points à Bruxelles) pour raisons "scolaires ou professionnelles", ce qui ne concerne bien entendu que les personnes déclarant se déplacer au moins 5 jours par semaine pour ces raisons.

Ces indicateurs parallèles ne nous intéressent qu'une fois mis en rapport avec le taux de mobiles construit plus haut : dans l'enquête MOBEL, 84% de ceux qui déclarent se déplacer au moins 5 jours par semaine ont effectivement décrit un déplacement lors du jour de référence. Ce taux chute à 77% dans le cadre de l'enquête BELDAM. Une chute de 7 points, donc. De même, parmi ceux qui disent se déplacer souvent pour raisons scolaires/professionnelles, 85% décrivaient un déplacement lors du jour de référence dans l'enquête MOBEL mais seulement 82% le font pour BELDAM. La chute est moins importante mais est tout de même de 3 points.

Plus encore, lorsqu'on croise les effets de nos deux indicateurs parallèles :

Table 9 : Taux de mobiles parmi les personnes déclarant se déplacer au moins 5 jours par semaine, selon leur activité scolaire ou professionnelle

	Ni travail, ni école	Travail/école à différents endroits	Va au travail/école entre 1 et 4 j./sem.	Va au travail/école entre 5 et 7 j./sem.
MOBEL	77,2%	89,6%	84,2%	85,8%
Base	*1041*	*410*	*316*	*3075*
BELDAM	64,4%	72,0%	87,0%	82,8%
Base	*2954*	*1000*	*1094*	*5912*

Les écarts les plus importants (les "incohérences" ?) concernent – parmi les répondants déclarant utiliser un moyen de déplacement au moins 5 fois par semaine – ceux qui ont une vie qui n'est pas réglée facilement par un train-train de type école ou travail : en effet, parmi ceux qui travaillent, le taux de mobilité progresse ou diminue de 3 points au maximum. Parmi ceux qui ne travaillent pas / ne vont pas à l'école, la chute est de l'ordre de 13 points. Et parmi les mobiles potentiels qui travaillent (ou vont à l'école) à des endroits différents, cette chute est de 18 points ! On peut en conclure que les répondants qui sont susceptibles d'avoir des déplacements "non simples" ont une tendance à ne pas décrire ces déplacements, alors que

ceux qui, par exemple, ont des déplacements pendulaires (ou peu de déplacements) ont décrit au moins un déplacement lors du jour de référence.

Ce que l'on a mis en évidence ici, hors effets extérieurs, c'est un déficit dans la cohérence des réponses, entre les deux enquêtes MOBEL et BELDAM, en particulier dans la promptitude à remplir le questionnaire « déplacements », sans conteste le plus complexe et le plus fastidieux à compléter. On objectera que l'effet mis en exergue ne concerne qu'une partie de l'échantillon. Sans doute. Mais on ne peut nier qu'un différentiel de 13 ou 17 points dans une partie de l'échantillon exerce une pression non négligeable sur le taux total de mobiles dont la diminution se situe quant à elle à près de 5 points.

Sait-on d'autres choses à propos de ces personnes qui auraient été découragées devant la tâche alors que tout donne à penser qu'elles auraient dû mentionner au moins un déplacement dans le questionnaire dévolu à cet effet ? Examinons le niveau de diplôme sur la caractéristique de "mobile" qui nous intéresse ici. Même si le taux de mobiles reste constant parmi les répondants n'ayant obtenu aucun diplôme (catégorie qui comprend tous les écoliers de 6 ans et plus dont il était sans doute difficile de ne pas mentionner qu'ils allaient à l'école...), il est inférieur d'environ 5 points à ce que l'on observait dans l'étude MOBEL pour les personnes munies d'un diplôme d'études primaires ou secondaires. Pour ce qui concerne les individus ayant les diplômes les plus élevés, le taux de mobiles augmente de près de 2 points.

Table 10 : Taux de mobiles selon le dernier diplôme obtenu, dans MOBEL et BELDAM

	Aucun diplôme	Primaire	Secondaire	Supérieur
MOBEL	49,5%	62,9%	76,1%	83,8%
Base	*453*	*1060*	*3147*	1910
BELDAM	50,6%	57,1%	71,2%	85,4%
Base	*1073*	*2080*	*7548*	*3759*

Le dernier diplôme obtenu éclaire-t-il la chute de cohérence observée dans le cadre de BELDAM ? On le constate dans le tableau ci-dessous, la diminution observée entre les deux enquêtes dans la description d'un déplacement pendant le jour de référence – et ce parmi la population déclarant se déplacer au plus de 5 fois par semaine – est minime parmi les répondants disposant d'un diplôme supérieur (- 2 points) alors qu'elle atteint 15 points dans la population ne disposant d'aucun diplôme. Pour ces derniers, la base sur laquelle est menée l'observation (en tout cas pour MOBEL) est faible. Cependant, la constance de l'évolution se manifestant au fil des différents niveaux de scolarité nous permet d'asseoir la validité de ces observations.

Table 11 : Taux de "mobiles" parmi les individus déclarant se déplacer plus de 5 jours par semaine, selon le dernier diplôme obtenu, dans MOBEL et BELDAM

	Aucun diplôme	Primaire	Secondaire	Supérieur
MOBEL	72,6%	75,7%	84,6%	89,6%
Base	*185*	*611*	*2132*	*1481*
BELDAM	58,3%	65,5%	76,1%	87,8%
Base	*579*	*1150*	*5377*	*2942*
Diminution (pts)	-15	-10	-9	-2

On le savait depuis l'enquête MOBEL : le taux de mobiles augmente avec le niveau de formation. Mais si cette observation était, pour partie au moins, un effet d'enquête ? Cette hypothèse se trouve validée grâce à BELDAM : nous avons noté plus haut un déficit de participation à l'enquête parmi les personnes les moins instruites ; nous observons le même phénomène ici à l'aune de la complexité et de la fastidiosité du remplissage de la partie du questionnaire consacrée aux déplacements. Autrement dit, les personnes les moins instruites non seulement participent moins à l'enquête mais sont également moins nombreuses à remplir les parties les plus complexes du questionnaire. C'est d'ailleurs la raison pour laquelle l'équipe de chercheurs en charge du projet BELDAM avait mis l'accent sur l'utilité de porter un regard plus attentif aux populations socio-culturellement les plus défavorisées, et en particulier aux populations présentant des difficultés dans le rapport à l'écrit. L'exigence scientifique consistait pour les chercheurs à s'assurer en particulier que le faible taux de mobiles observé parmi les populations les moins scolarisées n'était pas – au moins en partie – un artefact créé par les modalités de la récolte des données, en particulier un questionnaire auto-administré. L'équipe avait donc recommandé que des enquêtes plus personnalisées puissent être menées, en particulier en milieu urbain et des budgets ont été levés pour permettre la réalisation d'enquêtes en face-à-face. Malheureusement, pour des raisons trop longues à détailler ici, le travail de terrain n'a pas été à la hauteur de nos espérances mais cela nous a permis de faire cette « découverte ». Une fois encore, la connaissance scientifique progresse grâce à la prise en compte de résultats surprenants.

Peut-on pour autant réduire l'explication de la baisse du taux de mobiles en 10 ans à ce seul facteur "culturel" ? Il semble évident que non : nous avons évoqué plus haut l'impact de facteurs démographiques. Nous savons qu'en 10 ans, la population a évolué, ne serait-ce qu'en matière de répartition des âges : la part, dans la population totale, des personnes de moins de 40 ans a diminué en Belgique alors que celle des plus de 50 ans a augmenté (de près de 5 points). Cela a-t-il eu un impact sur le taux de mobiles ? Pour le savoir, nous avons rectifié l'échantillon de BELDAM pour le rendre comparable (sur cette caractéristique seulement) à l'échantillon de MOBEL.

Table 12 : Taux de "mobiles" (personnes ayant décrit au moins un déplacement durant le jour de référence), en Belgique et par région, dans MOBEL, BELDAM et BELDAM « rectifié »

	MOBEL	BELDAM	BELDAM « rectifié »
Flandre	77,2%	73,5%	75,5%
Wallonie	74,1%	68,7%	70,0%
Bruxelles	75,8%	67,4%	68,4%
Belgique	76,1%	71,4%	72 ?7%

Quel est l'effet de notre redressement « expérimental » ? Avant ce traitement, il y avait 71,4% de "mobiles" dans BELDAM; et si l'on aligne la population de BELDAM sur les caractéristiques d'âge de MOBEL, ce taux monte à 72,7%. Cela semble peu, mais on gagne ainsi 1,3 point sur 4,7 points d'écart entre MOBEL et BELDAM… Soit presqu'un tiers de la différence. Ce gain se manifeste surtout en Flandre et en Wallonie, moins à Bruxelles, ce qui est assez logique puisque cette région a suivi une évolution démographique inverse (population de plus en plus jeune) de celle du pays et a donc moins « bénéficié » de l'expérimentation.

Un autre facteur, externe à l'enquête, susceptible de réduire le taux de mobiles (et le nombre moyen de déplacements) est le développement des technologies de l'information et de la communication qui permettent à certains aujourd'hui de travailler à domicile ou de faire des achats en ligne. Les enquêtes sur l'emploi du temps des personnes[13] montrent un doublement au cours des dix dernières années du temps consacré à internet. L'enquête belge[14], dont la dernière édition date de 2005, a montré une augmentation, par rapport à 1999, de 18 à 59 minutes par semaine en moyenne consacrées aux « nouveaux medias » (y compris les jeux vidéo). Il n'est pas sûr cependant que le temps gagné en accédant de chez soi au travail ou à certains services ne soit pas réutilisé pour mener d'autres activités qui génèrent des déplacements[15] .

En conclusion, même si des facteurs démographiques ou des modifications dans les comportements sont susceptibles de faire évoluer le taux de mobiles dans notre pays, il nous semble évident que l'effet "chute de cohérence interne" mis en évidence dans le cadre du projet BELDAM réduit la confiance que les chercheurs peuvent placer dans la fiabilité des deux indicateurs examinés ici. Loin de remettre en cause l'ensemble des résultats fournis qui, contrôlés eux aussi, sont d'une qualité qui, comme on le verra plus loin (grâce à certains indicateurs croisés avec des données externes) ne pose pas d'autre problème majeur, l'équipe de chercheurs souhaite néanmoins attirer l'attention des commanditaires et du public sur la fragilité du taux de mobiles et du nombre moyen de déplacements par personne. Ces

[13] RICROH L., ROUMIER B., 2011, *Depuis 11 ans, moins de tâches ménagères, plus d'Internet,* 1377, INSEE Première, 4 p.

[14] GLORIEUX I., MINNEN J., 2008, *Site internet "Enquête belge sur l'emploi du temps" (www.time-use.be),* Bruxelles, Groupe de recherche TOR, Vrije Universiteit Brussel & Direction générale Statistique et Information économique.
GLORIEUX I., MINNEN J., VAN TIENOVEN, 2008, *Le rythme collectif en Belgique. Évolutions du rythme de vie des Belges sur base des enquêtes sur l'emploi du temps de 1966, 1999 et 2005,* Bruxelles, Département de sociologie, Groupe de recherche TOR, Vrije Universiteit Brussel, 15 p.

[15] RALLET A., AGUILÉRA A., GUILLOT C., 2009, "Diffusion des TIC et mobilité : permanence et renouvellement des problématiques de recherche", *Flux,* 4, 78, pp. 7-16.

indicateurs sont, pour beaucoup de commanditaires de cette étude comme pour les chercheurs, des éléments centraux de ce type de recherche (notamment pour la modélisation des déplacements). Et c'est précisément parce qu'ils sont centraux que l'équipe de chercheurs préfère ouvertement en tempérer la fiabilité.

Partie 2 : les résultats

7. Remarques générales

À l'entame de cette partie consacrée aux résultats, il est bon, avant de passer à ceux-ci, de communiquer aux lecteurs quelques remarques préliminaires qui s'appliquent à l'ensemble des statistiques présentées :

- la Région de Bruxelles-Capitale est un territoire bien différent de la Wallonie et de la Flandre ;il s'agit essentiellement d'une zone urbaine, avec une densité de population et d'habitats élevée alors que les deux autres régions connaissent des situations beaucoup plus contrastées avec des noyaux d'agglomération et des espaces plus ruraux ; il convient donc de garder cet état de fait à l'esprit lors de comparaisons entre régions ;
- certaines catégories de la population (par exemple, les diplômés de l'enseignement spécial ou les ménages gagnant moins de 499 euros par mois) sont représentées par un effectif faible dans notre échantillon ; nous nous abstiendrons donc de commentaires particuliers les concernant ;
- nos analyses examinent l'impact de certaines caractéristiques des répondants (par exemple l'âge ou le diplôme) sur des indicateurs de mobilité mais il faut garder à l'esprit que toutes ces caractéristiques ne sont pas indépendantes entre elles et qu'il peut aussi exister certaines corrélations entre elles qui peuvent jouer un rôle dans les effets mesurés (par exemple, l'impact du diplôme de l'enseignement supérieur peut être aussi dû au fait qu'il y a plus de trentenaires dans cette catégorie de diplômes que dans les autres).

8. Les ménages

Pour BELDAM, les réponses de 8532 ménages ont été reçues : 1987 pour la Flandre, 4211 pour la Wallonie et 2334 pour la Région de Bruxelles-Capitale. Ce nombre est de loin beaucoup plus important que celui enregistré lors de MOBEL (3064) notamment grâce aux apports financiers des partenaires financeurs. Il faut souligner combien disposer d'une telle masse de données est positif et permet de nombreuses exploitations présentes et à venir.

Table 13 : nombre de ménages par région

	Flandre	Wallonie	Bruxelles	**Belgique**
Nombre absolu de ménages	2622338	1505911	515311	**4643560**
Base	*1987*	*4211*	*2334*	***532***

En moyenne, la taille des ménages est de 2,3 personnes (2,4 en Flandre, 2,1 à Bruxelles et 2,3 en Wallonie). Ces chiffres sont à rapprocher à ceux disponibles sur le site gouvernemental Statbel : en 2008, la taille moyenne des ménages était de 2,31 personnes (2,36 en Flandre, 2,05 à Bruxelles et 2,30 en Wallonie).

8.1. Chef de ménage

Dans 69% des ménages (73% en Flandre, 58% à Bruxelles et 65% en Wallonie), le chef de ménage est de sexe masculin. La Table 14 nous permet de comparer cette répartition avec celle disponible, pour 2009, sur le site Statbel.

Table 14 : parts des ménages où le chef de ménage est de sexe masculin

	BELDAM (2010)	Statbel (2009)
Flandre	73%	72%
Bruxelles – Capitale	58%	58%
Wallonie	65%	66%
Belgique	**69%**	**68%**

En moyenne son âge est de 54 ans (55 en Flandre, 50 à Bruxelles et 54 en Wallonie). 1% des chefs de ménage ont moins de 25 ans, 40% ont entre 25 et 50 ans, 28% entre 50 et 65 ans et 26% plus de 65 ans[16].

La répartition des statuts socio-professionnels de ces chefs de ménage est donnée dans la Table 15. On peut noter dans cette table la prédominance des (pré)pensionnés. La classe venant en seconde position est celle des employés, suivie par celle des ouvriers. Cependant si on regroupe tous les chefs de ménages actifs, quel que soit leur statut d'emploi, on couvre plus de la moitié des ménages (53% exactement). On observe, à ce point de vue, des différences entre régions : en Flandre, les chefs de ménage actifs sont 54% alors qu'ils ne sont que 51% en Wallonie et 52% à Bruxelles. Par contre Bruxelles comprend beaucoup moins (27%) de chefs de ménage (pré)pensionnés que les autres régions (Flandre : 38%, Wallonie : 35%) ; sans doute faut-il y voir le reflet d'une population globalement plus jeune dans la capitale. Une autre situation contrastée qui peut refléter les différences économiques entre les trois régions est le pourcentage de chefs de ménage demandeurs d'emploi : ils sont 3% en Flandre, 8% en Wallonie et 11% à Bruxelles.

[16] Il faut noter que lorsque la somme des pourcentages exprimés n'atteint pas 100%, cela signifie qu'un certain nombre des répondants (dans le cas d'espèce ici environ 3%) n'a pas apporté de réponse à la question (on parle de pourcentage de non réponse).

Table 15 : professions des chefs de ménage [17]

Enfant non scolarisé	0%
Écolier, étudiant	1%
Femme/homme au foyer	1%
Chercheur(se) d'emploi	6%
(Pré)pensionné	36%
Invalide	3%
Ouvrier(ère)	14%
Cadre	5%
Employé	24%
Indépendant(e)	6%
Profession libérale	1%
Enseignant(e)	3%
Agriculteur(trice)	0%
Autre	0%
Base	*8372*

95% des chefs de ménage sont belges. Ce pourcentage monte à 97% en Flandre, n'est que de 94% en Wallonie mais chute à 85% à Bruxelles, ce qui est symptomatique de la structure sociologique de cette région.

8.2. Revenus

Seuls 8% des ménages n'ont pas répondu à la question relative aux revenus. La distribution de ceux-ci est reprise dans la Table 16. La Figure 2 montre que la distribution des revenus des ménages est plutôt décalée vers les hauts revenus en Flandre et plutôt vers les bas revenus en Wallonie mais surtout à Bruxelles où l'on remarque cependant une plus grande part de « très hauts » revenus. Ces constatations semblent conformes à la situation économique des trois régions. Si l'on considère un revenu mensuel moyen de 2000 euros, 49% des ménages belges gagnent moins que cette somme, pourcentage qui n'est que de 43% en Flandre mais est de 54% en Wallonie et grimpe même jusqu'à 64% à Bruxelles.

[17] La base indique, pour chaque table, combien d'observations ont été utilisées pour les calculs de pourcentages. En effet, certains questionnaires ne contiennent pas de réponse à certaines questions et ces « non réponses » ne sont pas, sauf si mentionné explicitement, reprises dans les estimations des indicateurs.

Table 16 : revenus mensuels nets des ménages

	Flandre	Wallonie	Bruxelles	**Belgique**
De 0 à 499 €/mois	1%	1%	2%	**1%**
De 500 à 999 €/mois	7%	11%	15%	**9%**
De 1000 à 1499 €/mois	21%	25%	30%	**23%**
De 1500 à 1999 €/mois	15%	18%	18%	**16%**
De 2000 à 2499 €/mois	16%	14%	10%	**14%**
De 2500 à 2999 €/mois	12%	11%	7%	**11%**
De 3000 à 3999 €/mois	17%	12%	9%	**14%**
De 4000 à 4999 €/mois	9%	7%	5%	**8%**
De 5000 à 9999 €/mois	3%	2%	5%	**3%**
+ de 10 000 €/mois	0%	0%	1%	**0%**
Base	*1859*	*3768*	*2103*	***7730***

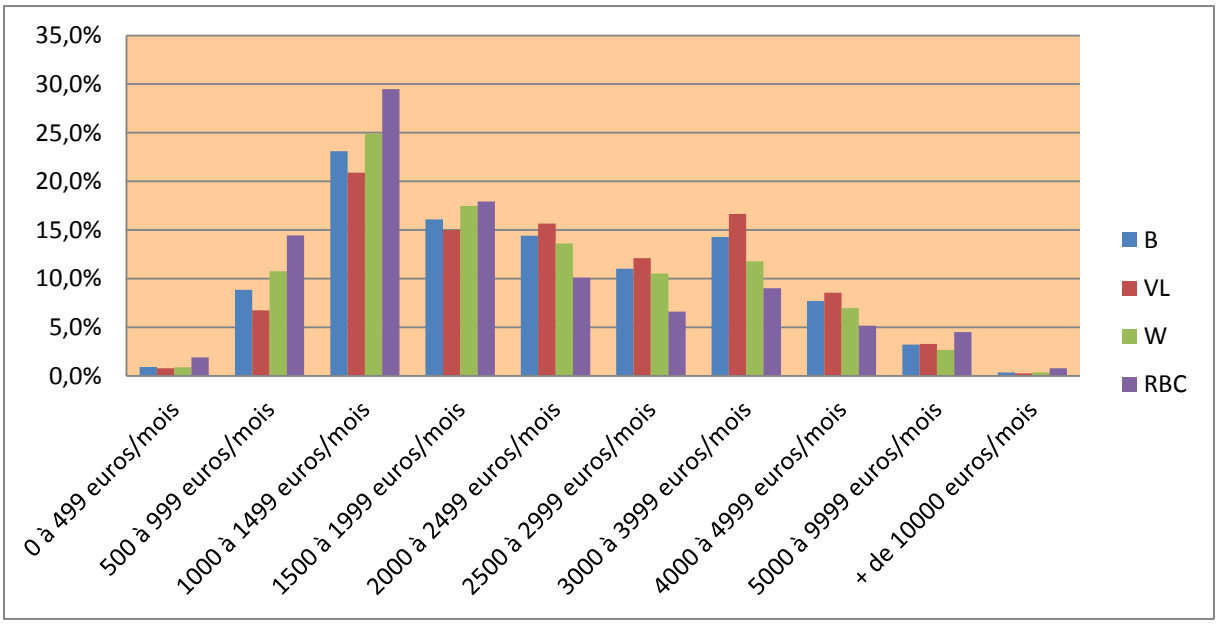


Figure 2 : répartition des revenus des ménages selon les régions

8.3. Logement

En ce qui concerne le logement, 24% des ménages habitent un appartement ou un studio (19% en Flandre, 68% à Bruxelles et 17% en Wallonie), 22% une maison deux façades (21% en Flandre, 22% à Bruxelles et 25% en Wallonie), 18% une maison trois façades (20% en Flandre, 4% à Bruxelles et 18% en Wallonie) et 33% une maison quatre façades (38% en Flandre, 2% à Bruxelles et 35% en Wallonie). En dehors de Bruxelles où l'appartement est de loin le type d'habitat le plus répandu, la maison quatre façades semble donc toujours avoir la cote auprès des ménages puisque plus d'un sur trois habitent ce type de logement.

72% des ménages sont propriétaires de leur logement (78% en Flandre, 46% à Bruxelles et 70% en Wallonie) alors que 25% en sont locataires (19% en Flandre, 50% à Bruxelles et 26% en Wallonie).

Assez naturellement, la part des propriétaires et des locataires est très différente entre maisons et appartements comme on peut le voir dans la Figure 3.

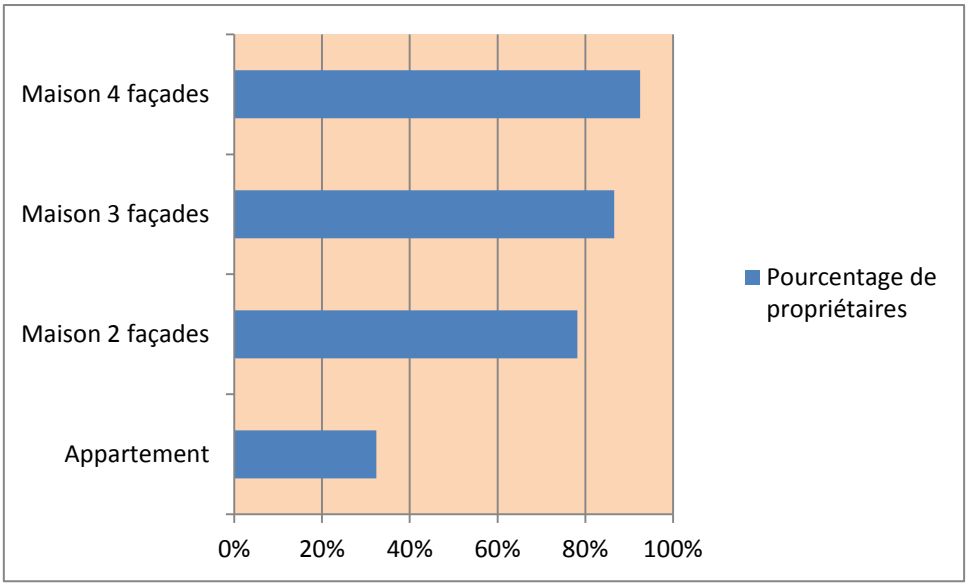


Figure 3 : pourcentage de propriétaires selon le type d'habitation

La Figure 4 montre quant à elle que le type de logement, en tout cas pour ce qui est des appartements et des maisons quatre façades, est fortement corrélé aux revenus du ménage : les ménages à bas revenus habitent surtout des appartements et la part des maisons à quatre façades augmente avec le revenu.

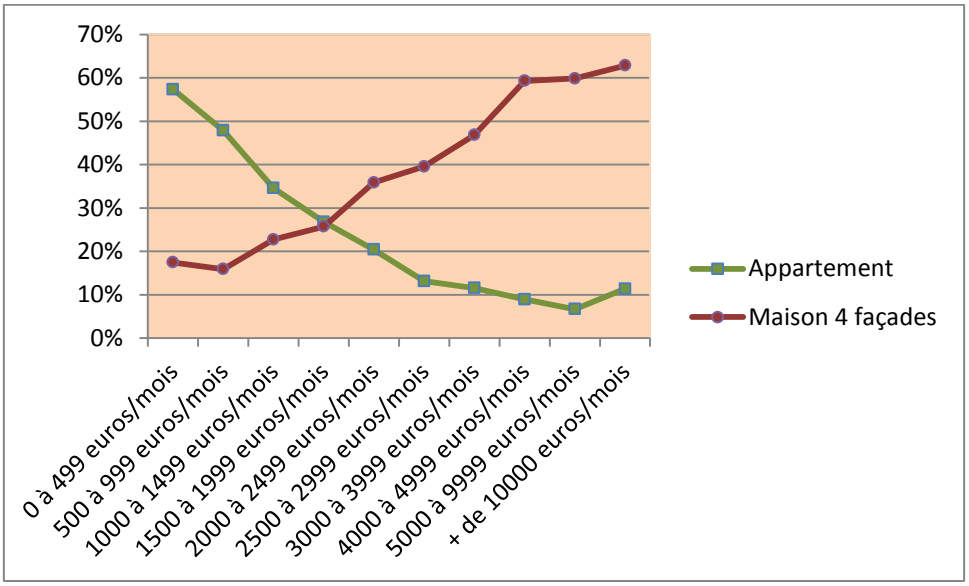


Figure 4 : part des appartements et des maisons quatre façades suivant le revenu du ménage

La relation entre le fait d'être propriétaire ou locataire et le revenu des ménages est plus difficile à comprendre. Comme on le remarque sur la Figure 5 les ménages à très bas revenus se répartissent presque équitablement entre locataires et propriétaires avec même un peu plus de propriétaires. S'agit-il d'habitations acquises dans des périodes financières plus « fastes » ou dans des localisations plus dépréciées? S'agit-il de logements mis gratuitement à la disposition du ménage (qui pourrait alors ne pas se considérer comme locataire) ? Il faut aussi garder à l'esprit (cf. Figure 4) que la majorité de ces logements sont des appartements qui sont vraisemblablement moins onéreux à l'achat que les maisons. On notera aussi que, pour les très hauts revenus (au-delà de 10 000 euros par mois), la part des propriétaires fléchit contrebalancée par une remontée du pourcentage de locataires. S'agit-il de ménages qui, quoique propriétaires, louent un autre logement, par exemple pour des raisons professionnelles (expatriations, etc.) ?

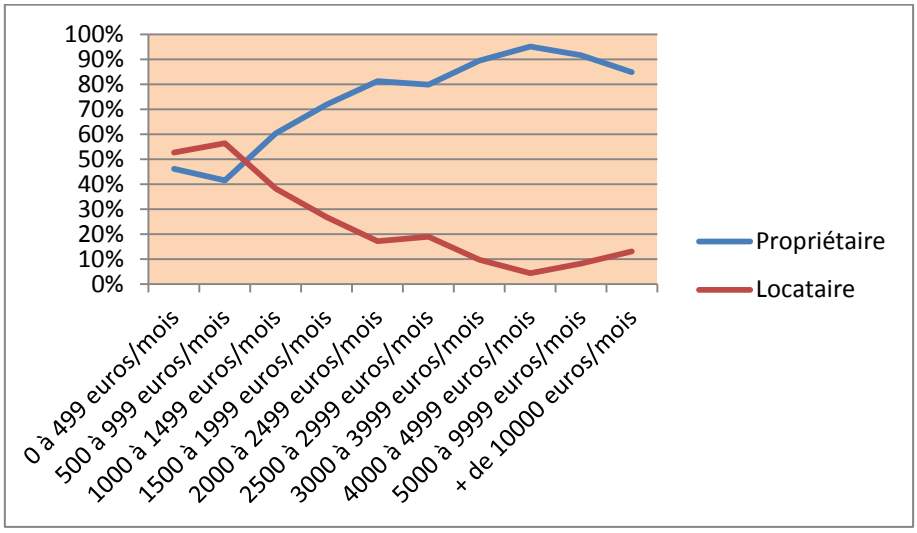


Figure 5 : pourcentages de propriétaires et de locataires selon les revenus du ménage

8.4. Garage, stationnement, abri pour vélo

26% (19% en Flandre, 62% à Bruxelles et 26% en Wallonie) des ménages ne disposent pas de garage ou d'emplacement privé où garer une voiture. Si 38% (42% en Flandre, 26% à Bruxelles et 35% en Wallonie) peuvent garer une voiture dans un garage ou un emplacement privé, 21% (24% en Flandre, 6% à Bruxelles et 21% en Wallonie) peuvent en garer deux et 15% (15% en Flandre, 6% à Bruxelles et 18% en Wallonie), trois ou plus.

Le type de logement joue bien entendu un rôle dans la disponibilité ou non de garage : 51% des ménages habitant en appartement ne peuvent pas parquer une voiture dans un garage alors que ceux habitant dans une maison à quatre façades ne sont que 3% dans cette situation. De plus cette situation est contrastée, principalement pour les ménages en appartement, suivant la région : 38% seulement ne disposent pas de garage en Flandre pour 56% en Wallonie et 66% à Bruxelles. Cette dernière région se démarque aussi des autres par un pourcentage plus élevé

de maisons deux ou trois façades sans garage. Ces différentes situations sont reprises dans la Figure 6

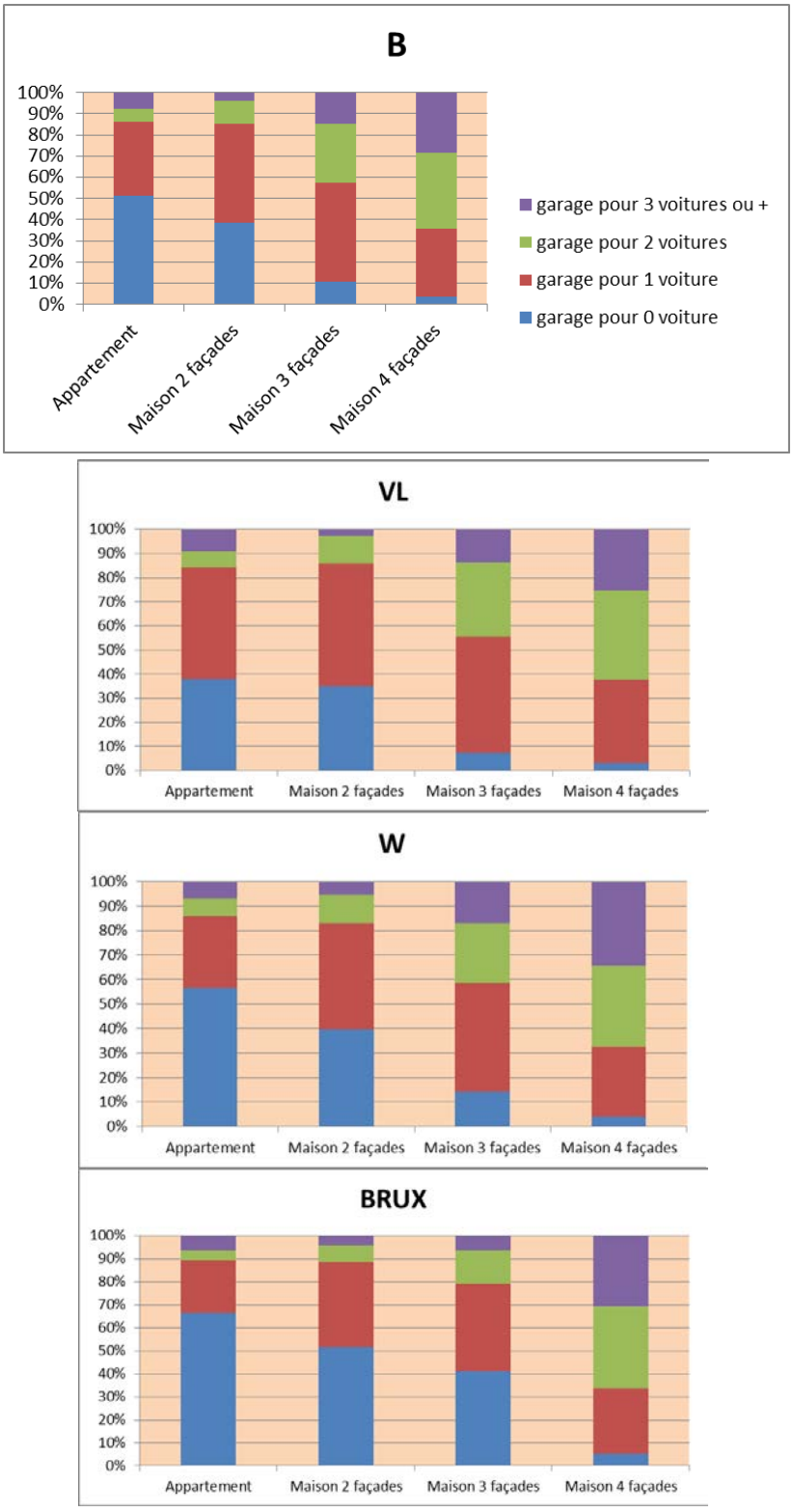


Figure 6 : disponibilité de garage suivant le type de logement la région

Si l'on compare le nombre de voitures pouvant être parquées dans un garage (ou un emplacement privé) par un ménage et le nombre de voitures possédées par ce ménage, on peut, ainsi qu'on peut le voir dans la Figure 7 , s'apercevoir que plus de la moitié (55%) de ménages ne disposant pas de garage possède quand de même une voiture et donc doivent parquer celle-ci sur l'espace public. Par contre, souvent, les ménages ayant la possibilité de garer plus d'une voiture n'en possèdent qu'une, cela se marque surtout à Bruxelles.

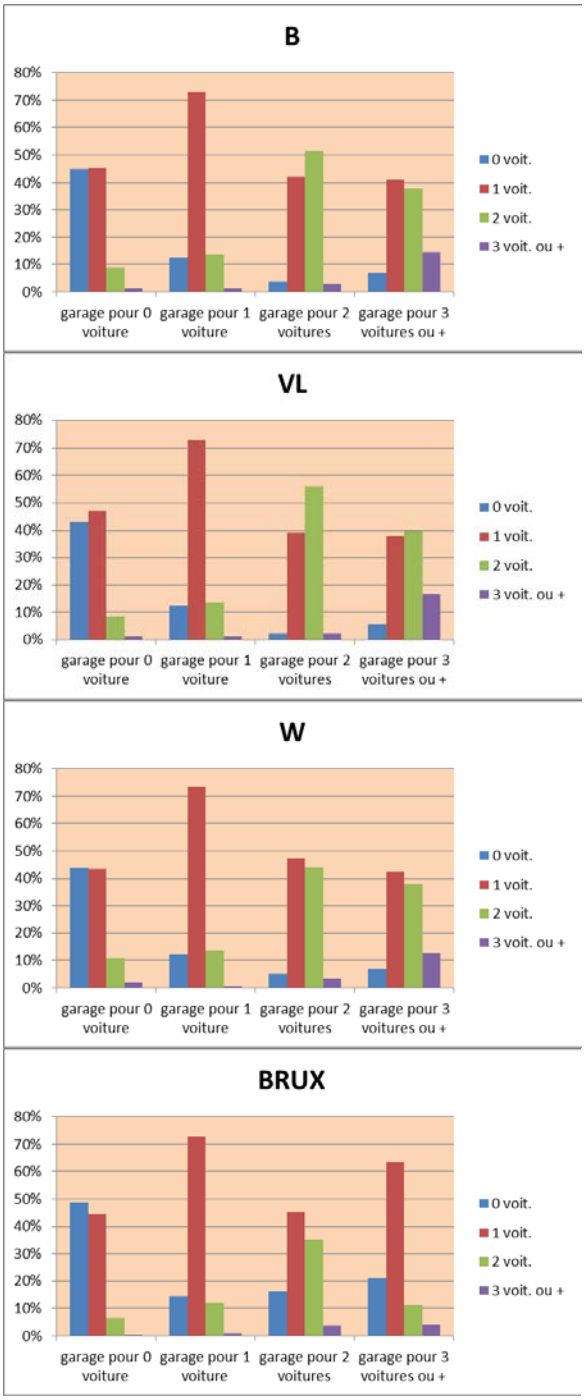


Figure 7 : répartition du nombre de voitures possédées par le ménage suivant le nombre de places de parking disponibles dans un garage et selon la région

En prenant des hypothèses il est vrai un peu simplificatrices qui sont que les ménages déclarant posséder 5 voitures ou plus n'en possèdent que 5 et que ceux déclarant pouvant parquer, dans un garage, 3 voitures ou plus, ne disposent de place que pour 3 exactement, on

peut estimer l'adéquation entre l'offre de places de parking sur les espaces privés des ménages et la demande engendrée par les voitures qu'ils possèdent. La Table 17 nous montre ainsi que si Bruxelles souffre d'un déficit de places, les autres régions présentent un surplus, ce qui entraîne, au niveau national, une offre excédentaire par rapport à la demande.

Les conséquences de ce qui précède en termes de politique publique méritent d'être réfléchies et ne se limitent certainement pas à augmenter purement et simplement l'offre de stationnement pour l'ajuster à la demande, surtout si l'on se situe dans un objectif de réduction de l'usage de la voiture, comme c'est le cas dans la Région de Bruxelles-Capitale.

Table 17 : rapport entre le nombre de places de parking disponibles dans les espaces privés de ménages et le nombre de voitures possédées par les ménages selon les régions

	Rapport offre/demande
Flandre	113%
Wallonie	117%
Bruxelles	77%
Belgique	**112%**

Ce déficit bruxellois est corroboré par les réponses à la question « Quelles difficultés rencontrez-vous pour trouver un emplacement de parking en rue gratuit ? » reprises dans la Table 18 où l'on s'aperçoit que c'est surtout à Bruxelles que les difficultés sont signalées.

Table 18 : quelles difficultés pour trouver un emplacement de parking en rue gratuit ?

	Flandre	Wallonie	Bruxelles	**Belgique**
Cela ne pose pas de problème	75%	76%	39%	**71%**
Cela pose quelques difficultés	16%	15%	35%	**18%**
Cela pose beaucoup de difficultés	9%	9%	26%	**11%**

C'est aussi à Bruxelles que le stationnement gratuit se fait le plus rare comme on le découvre dans la Table 19 . Il apparaît clairement de cette table que plus l'espace, et donc l'espace public, est compté, plus le parking est réglementé. Ainsi, en Flandre mais surtout en Wallonie, quasi partout le parking est gratuit et illimité.

Table 19 : type de parking sur le lieu de résidence du ménage ou dans ses environs proches

	Flandre	Wallonie	Bruxelles	**Belgique**
Gratuit à durée illimitée	87%	92%	61%	**86%**
Gratuit à durée limitée	6%	4%	17%	**7%**
Payant	7%	4%	22%	**7%**

Abriter un vélo chez soi ne semble pas chose facile à Bruxelles puisque la Table 20 nous apprend que 30% des ménages bruxellois ne peuvent le faire alors qu'au contraire, il semble aisé d'abriter son vélo en Flandre puisque 58% des ménages peuvent le faire pour 3 vélos ou plus.

Table 20 : combien de vélos pouvez-vous abritez chez vous ou dans les communs ?

	Flandre	Wallonie	Bruxelles	**Belgique**
0	6%	17%	30%	**12%**
1	9%	9%	16%	**10%**
2	15%	13%	14%	**14%**
3 ou plus	58%	48%	23%	**51%**
Ne sait pas	13%	14%	17%	**13%**

8.5. Nombre de véhicules possédés

Nous avons déjà brièvement évoqué le nombre de voitures possédées par les ménages dans le paragraphe précédent mais nous allons maintenant nous attacher un peu plus précisément à cet indicateur. La voiture reste clairement un véhicule souvent possédé comme on peut le voir dans la Table 21. Cependant 17% des ménages ne possède pas de voiture en Belgique, cette part grimpant même à plus d'un ménage sur trois à Bruxelles. Il est cependant à remarquer que le pourcentage des ménages possédant une voiture est stable au travers des régions (54-55%) ; ce sont les ménages multi-motorisés qui sont beaucoup moins nombreux à Bruxelles : en Flandre et en Wallonie, environ un ménage sur trois a deux voitures (ou plus) alors qu'il n'y en a qu'un sur dix dans ce cas dans la capitale.

Table 21 : nombre de voitures par ménage

Nombre de voitures	Flandre	Wallonie	Bruxelles	**Belgique**
0	14%	17%	35%	**17%**
1	55%	55%	54%	**55%**
2	27%	24%	10%	**24%**
3	3%	3%	1%	**3%**
4	1%	1%	0%	**1%**
5 et plus	0%	0%	0%	**0%**
Base	*1923*	*4048*	*2099*	***8070***

La possession d'une voiture est assurément l'un des plus importants facteurs expliquant l'usage effectif de la voiture (au contraire de la possession d'une bicyclette qui ne signifie pas

nécessairement qu'on roule à vélo) et nous le verrons d'ailleurs plus loin quand nous reviendrons sur les usages des modes par les Bruxellois. Quand nous comparons avec MOBEL, nous voyons ici une distribution de l'échantillon peu différente au niveau belge par rapport à cette variable : ainsi, dans MOBEL, 19% des ménages ne possédaient pas de voiture et 57% en possédaient une. À Bruxelles, nous observions une part de ménages avec deux voitures s'élevant à 13% alors qu'elle n'est plus que de 10%. Sur base de ces études, il n'est pas vraiment possible d'établir s'il s'agit réellement d'une modification de comportements. Mais il est clair que cette modification dans la répartition de l'échantillon par rapport à la possession de voiture(s) aura un impact important sur un certain nombre de statistiques relatives aux comportements de mobilité puisque, comme nous venons de le dire, posséder une voiture incite à l'utiliser effectivement.

Reprenant les mêmes hypothèses simplificatrices que plus haut (qui tirent vers le bas notre approximation), nous pouvons estimer le parc des voitures détenues par les ménages belges à 5095326. Ce chiffre peut être comparé à celui disponible sur Statbel qui est de 5276283. La différence relative étant de 3%, nous avons donc tout lieu de penser que nous pouvons accorder crédit à la fiabilité de BELDAM relativement à la motorisation des ménages.

Le nombre d'actifs et le nombre d'enfants dans le ménage jouent un rôle dans la possession d'une voiture. Comme on le découvre dans la Table 22 et la Table 23, la part des ménages sans voitures est bien plus importante quand il n'y a pas d'enfant et surtout quand il n'y a pas d'actif dans le ménage. Dans les ménages avec deux actifs ou plus, la situation la plus courante (plus de la moitié des cas) est d'avoir au moins deux voitures.

Table 22 : répartition du nombre de voitures suivant le nombre d'actifs dans le ménage

	0 actif	1 actif	2 actifs	3 actifs ou +
0 voiture	31%	16%	3%	1%
1 voiture	62%	64%	39%	17%
2 voitures	7%	18%	53%	41%
3 voitures ou +	0%	2%	5%	41%
Base	*3911*	*2723*	*1730*	*168*

Table 23 : répartition du nombre de voitures suivant le nombre d'enfants dans le ménage

	0 enfant	1 enfant	2 enfants	3 enfants ou +
0 voiture	22%	12%	4%	4%
1 voiture	60%	46%	41%	51%
2 voitures	16%	34%	50%	42%
3 voitures ou +	2%	9%	5%	2%
Base	*6435*	*983*	*776*	*338*

Les revenus du ménage jouent aussi un rôle dans le taux de motorisation. Au-delà d'un revenu mensuel de 2500 euros, le nombre de ménages sans voiture devient insignifiant. La possession de plusieurs voitures devient, quant à elle, chose courante dès que le revenu dépasse les 2000 euros par mois. Les chiffres pour les revenus supérieurs à 10 000 euros ne sont pas significatifs puisqu'ils concernent moins d'un pourcent des ménages.

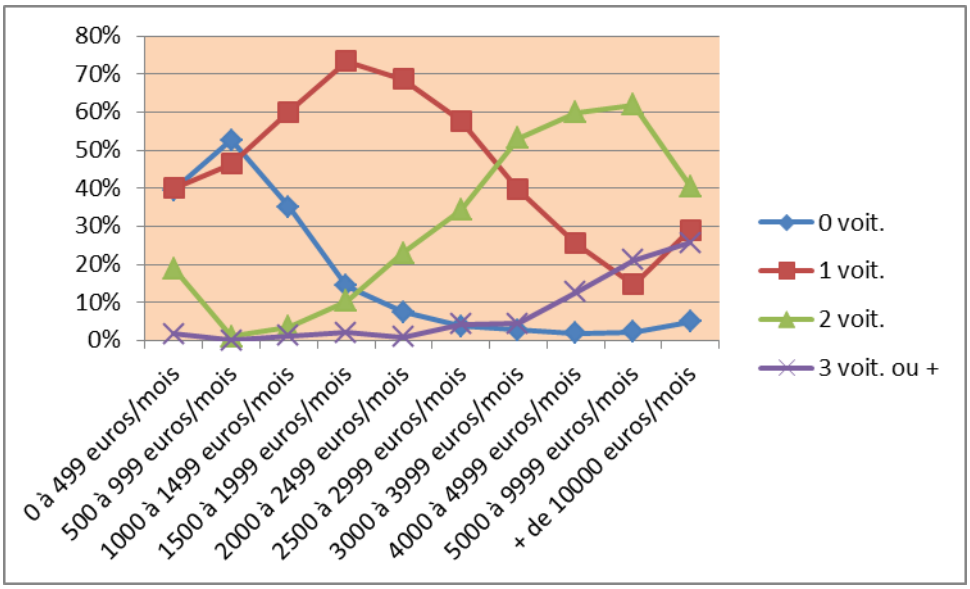


Figure 8 : taux de motorisation des ménages suivant leurs revenus mensuels

Nous ne parlerons pas plus avant des cyclomoteurs et des motos possédées par les ménages car seuls 4% des ménages déclarent posséder l'un et 6%, l'autre. De même une camionnette n'est possédée que par 4% des ménages

Une autre statistique concerne les vélos d'enfant, elle est reprise dans la Table 24 où l'on remarque finalement peu de différences régionales ; partout environ trois quarts des ménages n'ont pas de vélo d'enfant.

Table 24 : nombre de vélos d'enfant par ménage

Nombre de vélos d'enfant	Flandre	Wallonie	Bruxelles	**Belgique**
0	80%	77%	81%	**79%**
1	8%	12%	10%	**10%**
2	7%	7%	5%	**7%**
3	3%	3%	3%	**3%**
4	1%	1%	1%	**1%**
5 et plus	1%	1%	0%	**1%**
Base	*1923*	*4048*	*2099*	***8070***

Par contre, pour les vélos d'adulte, la Table 25 nous indique bien que ceux-ci sont bien plus présents en Flandre que dans le reste du pays. C'est surtout par le pourcentage de ménages possédant plus d'un vélo d'adulte que cette région se distingue puisque, quelle que soit la région, environ un ménage sur cinq possède un seul vélo d'adulte. Cette particularité du nord

du pays n'étonnera pas quand on sait, comme nous le verrons plus loin, combien la bicyclette est un mode de transport fort utilisé par les Flamands.

Table 25 : nombre de vélos d'adulte par ménage

Nombre de vélos d'adulte	Flandre	Wallonie	Bruxelles	**Belgique**
0	17%	49%	60%	**32%**
1	21%	20%	23%	**21%**
2	32%	19%	11%	**26%**
3	15%	8%	4%	**11%**
4	8%	2%	2%	**6%**
5 et plus	7%	1%	1%	**5%**
Base	*1923*	*4048*	*2099*	***8070***

8.6. Satisfaction par rapport aux transports en commun

Le questionnaire « ménages » comportait aussi une série de questions demandant d'exprimer son degré de satisfaction par rapport aux transports en commun. 55% des ménages (60% en Flandre, 67% à Bruxelles mais seulement 41% en Wallonie) sont satisfaits (ou très satisfaits) par rapport à la fréquence depuis leur domicile. Ce pourcentage chute lorsqu'il s'agit de la fréquence par rapport aux destinations habituelles : il n'y a plus que 47% (50% en Flandre, 61% à Bruxelles et toujours seulement 36% en Wallonie) de (très) satisfaits. La ponctualité enregistre encore un score plus bas : seulement 46% de satisfaits (50% en Flandre, 47% seulement à Bruxelles et 38% en Wallonie). Le prix est quant à lui l'élément qui draine le moins de satisfaction puisque seuls 39% des ménages (45% en Flandre, 39% à Bruxelles et 28% en Wallonie) en sont satisfaits. Il faut ainsi remarquer que, sous tous les aspects, c'est en Wallonie que le transport en commun emporte le moins de suffrages.

9. Les véhicules

Des questions posées dans le questionnaire « ménages » se rapportaient à la description des véhicules possédés par les ménages. Vu leur nombre peu important, nous n'analyserons pas ce qui concerne les motos ou d'autres types de véhicules (comme les camionnettes). Nous allons donc ici focaliser notre analyse sur les voitures possédées par les ménages. 8967 voitures sont ainsi reprises dans les questionnaires BELDAM. Tenant compte de la pondération, cela représente un parc de 5389289[18] véhicules alors que, rappelons-le, le site Statbel indique,

[18] Ce chiffre est différent de celui repris en 9.5 car nous prenons en compte ici l'ensemble des véhicules qui ont été décrits dans les questionnaires par leurs propriétaires alors qu'en 9.5 nous approximions, avec certaines hypothèses réductrices, le nombre de véhicules à partir des réponses à la question « combien de voitures votre ménage possède-t 'il ? ».

pour 2010, un parc de 5276283 voitures particulières. Vu les marges d'erreur inhérentes à toute enquête par sondage, la différence relative de 2% est tout à fait acceptable.

9.1. La manière dont on a pris possession de la voiture

Un ménage peut avoir acheté un véhicule neuf ou d'occasion ou bien encore avoir à sa disposition une voiture de société[19].

Table 26 : mode de prise en possession de la voiture

	Flandre	Wallonie	Bruxelles	**Belgique**
Achetée neuve	51%	56%	50%	**52%**
Achetée d'occasion	38%	37%	40%	**38%**
Voiture de société	10%	5%	8%	**8%**
Base	*2358*	*4758*	*1653*	***8769***

La Table 26 montre que plus de la moitié des voitures sont achetées neuves. Le taux de véhicules d'occasion reste stable aux alentours de 38% quelle que soit la région. Par contre, en Wallonie, beaucoup moins de ménages disposent d'une voiture de société ; ils sont deux fois moins qu'en Flandre. Ce déficit est compensé par un pourcentage plus important de voitures neuves.

La plupart du temps, lorsqu'un ménage dispose d'une voiture de société, c'est en plus au moins d'un autre véhicule familial puisque seuls 28% des ménages possédant une voiture de société n'ont qu'une seule voiture.

9.2. Les marques

Le « top 10 » des marques préférées des belges peut s'établir comme indiqué dans la Table 27. On peut remarquer que beaucoup de marques se tiennent dans un mouchoir. Le classement que nous obtenons est légèrement différent de celui disponible sur le site de la FEBIAC mais ce sont bien les mêmes dix marques qui se retrouvent au dix premières places. Les « groupes » que l'on peut constater (1ère et 2nd places, de la 3ème à la 6ème place, 4 dernières places) sont les mêmes dans les résultats BELDAM que dans les statistiques FEBIAC.

[19] D'autres modes d'acquisition plus marginaux (environ 2%) ne sont pas repris ici.

Table 27 : « Top 10 » des marques les plus présentes dans le parc des voitures des ménages

	Pourcentage dans le parc des voitures BELDAM	Pourcentage dans le parc des voitures FEBIAC
Volkswagen	11%	11%
Opel	11%	10%
Renault	9%	8%
Peugeot	9%	8%
Citroën	9%	8%
Ford	9%	8%
Toyota	5%	5%
Mercedes	5%	6%
BMW	4%	5%
Audi	4%	4%
Base	*8679*	*5279110*

Si nous focalisons maintenant notre analyse sur les voitures de société, bien que la marque la plus répandue demeure celle qui arrive en tête dans le parc « général », le classement est malgré tout légèrement différent même si on y retrouve pratiquement les mêmes marques (mais dans un ordre différent) comme la Table 28 le montre.

Table 28 : « Top 10 » des marques les plus répandues parmi les voitures de société

	Pourcentage dans le parc des voitures de société
Volkswagen	14%
Ford	11%
Audi	10%
Renault	9%
Peugeot	8%
Mercedes	8%
Opel	7%
BMW	7%
Citroën	7%
Volvo	6%
Base	*647*

9.3. La cylindrée

La cylindrée moyenne des voitures détenues par les ménages est de 1703 cc. Alors qu'en Wallonie et à Bruxelles, la cylindrée moyenne est de 1645 cc, celle-ci monte à 1740 cc en Flandre. Les Flamands ont donc des voitures un rien plus puissantes.

Les voitures de société s'avèrent être des véhicules plus puissants puisque leur cylindrée moyenne atteint 1919 cc, soit 16% de plus que les voitures achetées neuves (cylindrée

moyennes de 1654 cc) et 11% de plus que les véhicules d'occasion (cylindrée moyenne de 1754 cc).

9.4. L'âge

En moyenne, les ménages belges ont acheté leur voiture il y a 5 ans avec une fourchette qui va de 4,5 ans pour les Wallons à 5,3 ans pour les Flamands en passant par 5,2 ans pour les Bruxellois. Comme on pouvait s'y attendre, les voitures de société sont globalement « plus jeunes » : elles ont été acquises en moyenne il y a 2,9 ans alors que les voitures neuves l'ont été il y a 5,7 ans et les voitures d'occasion il y a 4,5 ans. On peut donc en conclure, sans surprise, qu'on garde plus longtemps une voiture achetée neuve qu'une voiture d'occasion mais que c'est dans le marché des voitures de société que le taux de renouvellement est le plus rapide.

Pour ce qui est de l'âge des voitures, elles ont en moyenne 7,2 ans ; ce sont les Bruxellois qui ont les voitures les plus vieilles : 8 ans en moyenne et les Wallons, les plus récentes : 6,8 ans en moyenne. Les Flamands ont, quant à eux, des voitures qui ont, en moyenne, 7,4 ans. Bien entendu, la manière dont ont été acquises les voitures a un impact certain sur leur âge moyen : celui-ci est de 9,7 ans pour les véhicules acquis d'occasion, de 5,8 ans pour les voitures achetées neuves et seulement de 3,2 ans pour les voitures de société. Une fois encore, cela illustre à quel point les véhicules de ce type sont renouvelés assez régulièrement.

Les voitures plus anciennes ne sont pas absentes de nos routes puisque plus d'une voiture sur cinq a plus de 10 ans (cf. Figure 9)

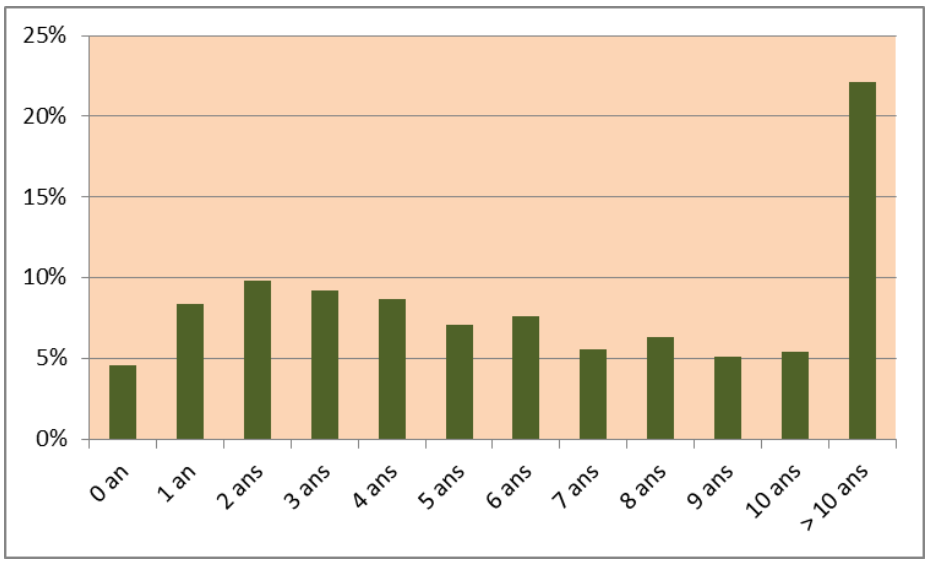


Figure 9 : répartition des voitures de ménages belges en fonctions de leur âge

9.5. Le kilométrage annuel

En moyenne, les voitures des ménages belges parcourent 16853 km par an, un peu plus pour celles des ménages wallons (17773 km) et beaucoup moins pour celles des ménages bruxellois (14111 km) alors qu'en Flandre, on reste dans la moyenne nationale (16655 km).

Ce sont les voitures achetées d'occasion qui roulent le moins avec un kilométrage annuel moyen de 14882 km alors que celui des voitures achetées neuves s'élève à 16053 km. Les

voitures de société, quant à elles, effectuent pratiquement deux fois plus de kilomètres avec une moyenne annuelle de 31616 km. Cela a pour conséquence que 15% des kilomètres parcourus par le parc automobile belge le sont par des voitures de société alors qu'elles ne représentent que 8% de ce parc.

9.6. Le carburant

C'est toujours le diesel qui est le carburant le plus consommé puisque près de deux tiers des voitures l'utilisent. L'essence représente quasi l'autre tiers car le LPG, les motorisations hybrides ou d'autres carburants restent on ne peut plus marginaux puisqu'ils ne concernent jamais plus d'1% du parc. On observe peu de différences entre régions, comme on peut le voir dans la Table 29, si ce n'est que le succès du diesel est un peu moins marqué à Bruxelles où seulement un peu plus de la moitié des véhicules consomment ce type de carburant.

Table 29 : carburants consommés par les voitures des ménages belges

	Flandre	Wallonie	Bruxelles	**Belgique**
Essence	35%	34%	46%	**35%**
Diesel	63%	64%	53%	**63%**
LPG	1%	1%	0%	**1%**
Hybride	0%	0%	0%	**0%**
Autre	1%	1%	1%	**1%**
Base	*2358*	*4758*	*1653*	***8769***

Les voitures de société se démarquent par le recours systématique au diesel puisque 94% de celles-ci emploient ce type de carburant.

Le kilométrage parcouru annuellement joue un rôle clé dans le choix du carburant ; la Figure 10 nous montre ainsi que plus on roule, moins on a une motorisation essence.

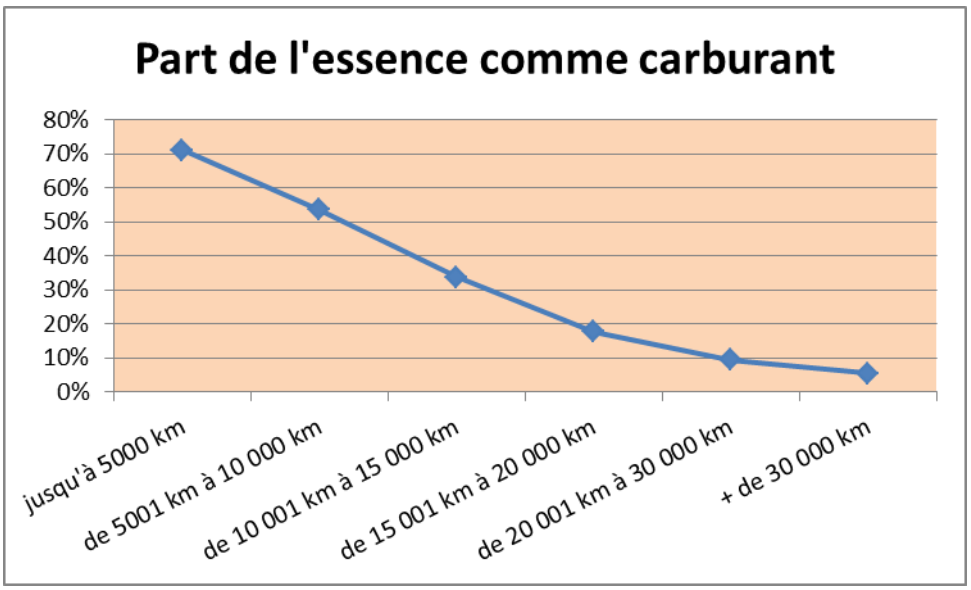


Figure 10 : pourcentage de motorisation essence en fonction du kilométrage annuel

9.7. Le stationnement

La plupart des ménages parquer leur(s) voiture(s) dans un garage ou un box dont ils disposent mais la situation est très différente suivant les régions. Ainsi, à Bruxelles, c'est sur la voie publique que plus de six voitures sur dix sont garées. La densité et la typologie de l'habitat expliquent sans doute pourquoi les garages sont beaucoup plus rares dans la capitale.

Table 30 : type de stationnement suivant la région

	Flandre	Wallonie	Bruxelles	**Belgique**
Dans un garage, un box	69%	60%	37%	**64%**
Sur la rue	20%	29%	61%	**26%**
Autre	11%	11%	2%	**10%**
Base	2358	4758	1653	**8769**

10. Les individus

Chaque membre des ménages interrogés, âgés d'au moins 6 ans, était invité à remplir un questionnaire individuel. Nous avons ainsi collecté les réponses de 15821 individus, 4018 habitants en Flandre, 8054 en Wallonie et 3749 à Bruxelles. Pour mémoire, MOBEL avait permis de récolter 7037 questionnaires individuels.

10.1. Le statut professionnel

Trois catégories semblent représentées à parts plus ou moins égales chez les répondants : les (pré)pensionnés, les écoliers ou étudiants et les employés. Viennent ensuite les ouvriers. Comme on peut le voir dans la Table 31, peu de différences se marquent entre régions. On remarquera cependant que la population flamande compte plus de (pré)pensionnés et moins d'écoliers/étudiants que les autres régions ; signe d'une population vieillissante. Toujours dans cette même région, les ouvriers sont légèrement plus nombreux et les enseignants représentent un pourcentage trois fois plus important qu'ailleurs.

Table 31 : répartition des répondants suivant leur statut professionnel selon la région

	Flandre	Wallonie	Bruxelles	**Belgique**
enfant non scolarisé	0%	0%	0%	**0%**
écolier, étudiant	20%	23%	23%	**21%**
femme/homme au foyer	4%	5%	5%	**5%**
chercheur(se) d'emploi	3%	10%	10%	**5%**
(pré)pensionné	24%	18%	18%	**23%**
invalide	2%	2%	2%	**2%**
ouvrier(ère)	13%	8%	8%	**11%**
cadre	3%	3%	3%	**3%**
employé	21%	22%	22%	**21%**
indépendant(e)	4%	4%	4%	**4%**
profession libérale	1%	1%	1%	**1%**
enseignant(e)	3%	1%	1%	**3%**
agriculteur(trice)	0%	0%	0%	**0%**
autre	0%	1%	1%	**0%**
Base	*3950*	*7916*	*3680*	***15546***

La différence majeure entre hommes et femmes se marque dans les personnes restant à la maison ; quasi absente chez les hommes, cette catégorie concerne près d'une femme sur dix. On observe aussi deux fois plus d'ouvriers que d'ouvrières, le même rapport existe entre indépendants et indépendantes. Les hommes sont quatre fois plus souvent cadres que les femmes. On notera enfin la féminisation de l'enseignement, métier embrassé deux fois plus souvent par les représentantes de la gente féminine que par leurs homologues masculins.

Table 32 : répartition des répondants suivant leur statut professionnel selon le genre

	Homme	Femme
enfant non scolarisé	0%	0%
écolier, étudiant	21%	21%
femme/homme au foyer	0%	9%
chercheur(se) d'emploi	5%	5%
(pré)pensionné	22%	24%
Invalide	2%	2%
ouvrier(ère)	16%	7%
Cadre	4%	1%
Employé	19%	22%
indépendant(e)	6%	3%
profession libérale	1%	1%
enseignant(e)	2%	4%
agriculteur(trice)	0%	0%
Autre	0%	0%
Base	*7447*	*8099*

10.2. L'utilisation habituelle des moyens de transport

Il s'agit ici d'observer comment les individus se déplacent habituellement. Cela peut donner des résultats différents de l'agenda des déplacements qui devait être rempli pour un jour donné. En effet, une personne peut utiliser habituellement sa voiture pour ses déplacements mais, de temps en temps, emprunter les transports en commun. Suivant le jour qu'elle a dû consigner dans son agenda des déplacements, elle a très bien pu renseigner des déplacements en voiture ou en transport en commun. Cela permet de rendre compte de la variabilité qui peut exister dans les comportements de mobilité et de ne pas s'en tenir à un cliché des habitudes dominantes. Cela dit, il reste malgré tout très intéressant d'analyser quelles sont les « lames de fond », les grandes tendances dans l'utilisation des modes de transport.

10.2.1. La marche

Les belges sont des marcheurs réguliers puisqu'un tiers d'entre eux marche au moins cinq fois par semaine, ce sont même plus de la moitié de nos compatriotes qui marchent au moins une fois par semaine. On ne s'étonnera pas que les marcheurs les plus assidus se retrouvent à Bruxelles car l'environnement urbain, et donc la proximité de beaucoup d'aménités, favorise les déplacements à pied. Ailleurs qu'à Bruxelles, 15% des individus environ ne marchent jamais ou, en tout cas, déclarent ne jamais le faire. Cela est interpellant car cela signifie que plus d'un million de belges ne se déplacent pas du tout à pied. Mais ce constat devra être nuancé, comme nous le verrons plus loin, en fonction notamment de l'âge des personnes dans ce cas.

Table 33 : usage habituel de la marche suivant la région

	Flandre	Wallonie	Bruxelles	**Belgique**
au moins 5 jours par semaine	32%	40%	60%	**37%**
1 à quelques jours par semaine	29%	25%	23%	**28%**
1 à quelques jours par mois	17%	14%	6%	**15%**
1 à quelques jours par an	7%	6%	2%	**6%**
jamais	14%	15%	9%	**14%**
Base	*3990*	*7971*	*3710*	***15671***

Une autre manière de partager le territoire belge est de ne pas considérer les régions mais bien la hiérarchie urbaine de Van Hecke[20] qui classe les communes belges en quatre catégories : les agglomérations urbaines (A), les communes de banlieue (B), les communes de migrations alternées (M) et les communes rurales (R). Cette caractérisation permet de voir que c'est surtout dans les agglomérations qu'on pratique beaucoup la marche à pied

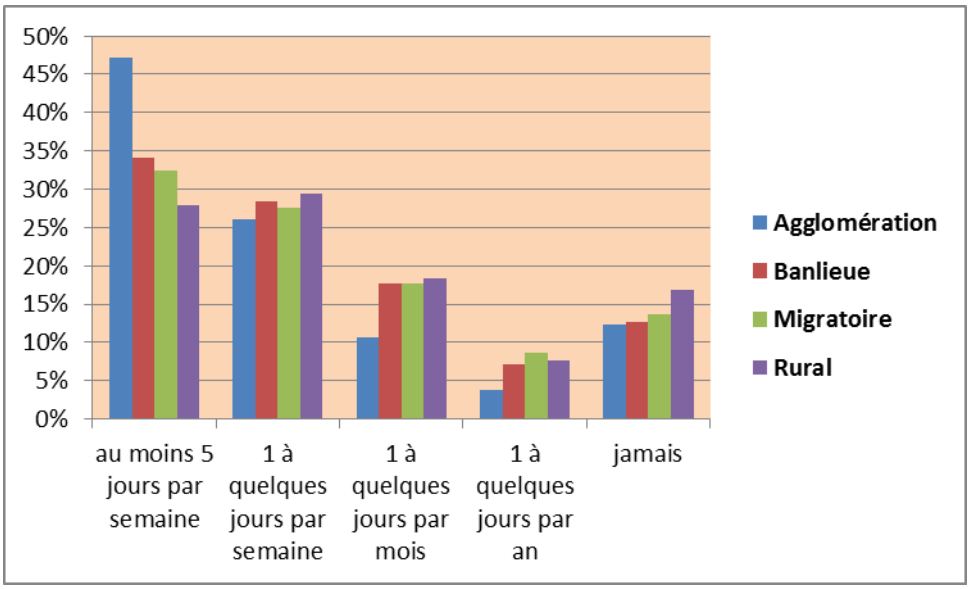


Figure 11 : usage habituel de la marche suivant la hiérarchie urbaine de Van Hecke

Nous pouvons aussi examiner l'impact de certaines caractéristiques des individus sur leurs habitudes par rapport à la marche. Ainsi, le genre semble peu influencer les habitudes de piétons comme on peut le découvrir sur la Figure 12

[20] VAN DER HAEGEN H., VAN HECKE E., JUCHTMANS G., 1996, Les régions urbaines belges en 1991, Études Statistiques, n° 104

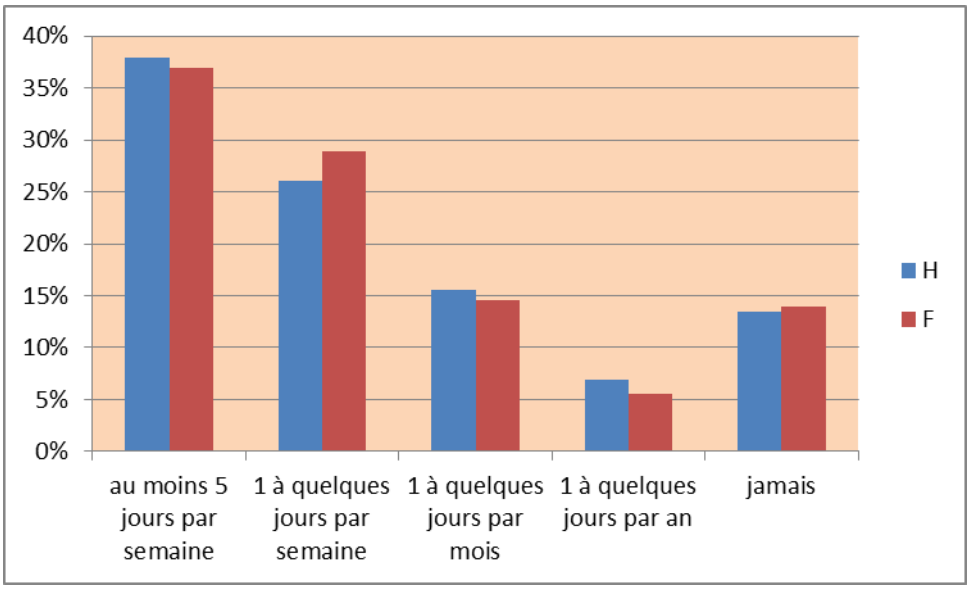


Figure 12 : usage habituel de la marche suivant le genre

L'âge érode un peu la pratique de la marche mais ce n'est vraiment qu'au-delà de 75 ans que l'on observe une réelle baisse de la pratique régulière et une augmentation significative du pourcentage de personnes ne marchant jamais. On notera aussi que les jeunes entre 15 et 24 ans se distinguent par une part importante de marcheurs très réguliers.

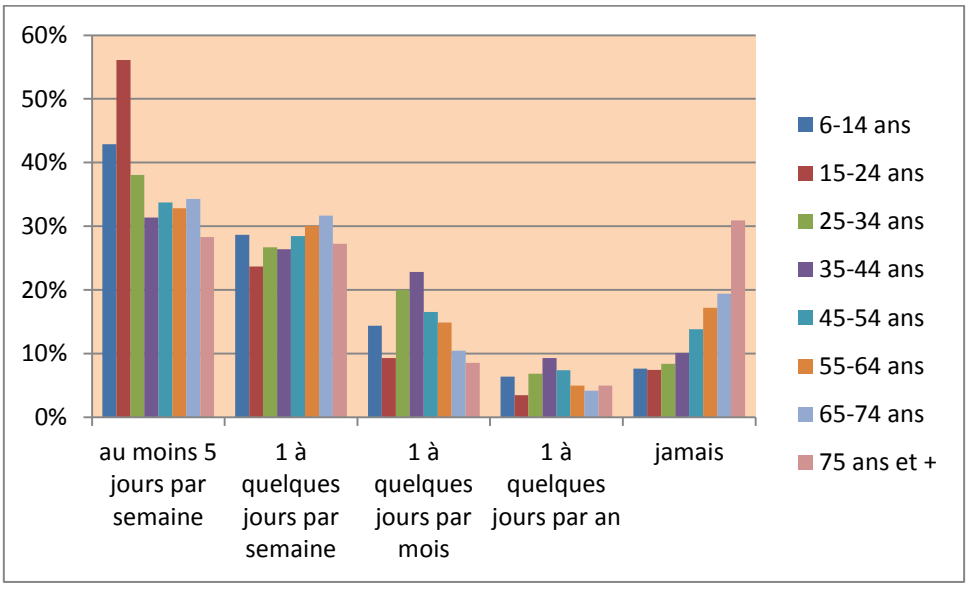


Figure 13 : usage habituel de la marche suivant l'âge

Enfin, si l'on considère l'impact du diplôme, on s'aperçoit de ce que les personnes n'ayant pas de diplômes ou n'ayant qu'un diplôme de primaire marchent beaucoup moins que les autres, près d'un quart d'entre elles ne marchent jamais.

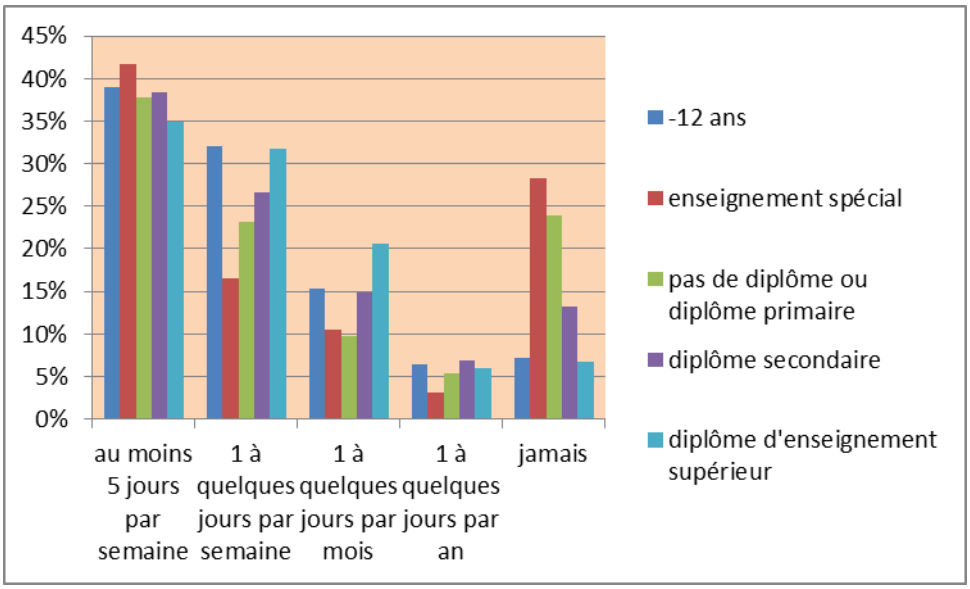


Figure 14 : usage habituel de la marche suivant le diplôme

10.2.2. Le vélo

Comme on pouvait s'y attendre, la bicyclette est beaucoup plus régulièrement utilisée en Flandre qu'ailleurs. Si près de la moitié des Flamands prennent leur vélo au moins une fois par semaine, ils ne sont que 11% en Wallonie et 15% à Bruxelles à en faire autant. Nous pouvons aussi noter qu'en Wallonie et à Bruxelles, plus de la moitié des habitants ne roulent jamais à vélo ; ils sont deux fois moins nombreux dans ce cas en Flandre.

Table 34 : usage habituel du vélo suivant la région

	Flandre	Wallonie	Bruxelles	**Belgique**
au moins 5 jours par semaine	20%	4%	5%	**13%**
1 à quelques jours par semaine	24%	7%	9%	**17%**
1 à quelques jours par mois	16%	11%	10%	**14%**
1 à quelques jours par an	16%	20%	16%	**17%**
jamais	24%	58%	59%	**39%**
Base	*3990*	*7971*	*3710*	***15671***

C'est en ville que le vélo est le moins pratiqué régulièrement tandis qu'il l'est le plus « à la campagne ». Faut-il y voir des craintes liées à la sécurité routière et des peurs de rouler à bicyclette dans une circulation plus dense ?

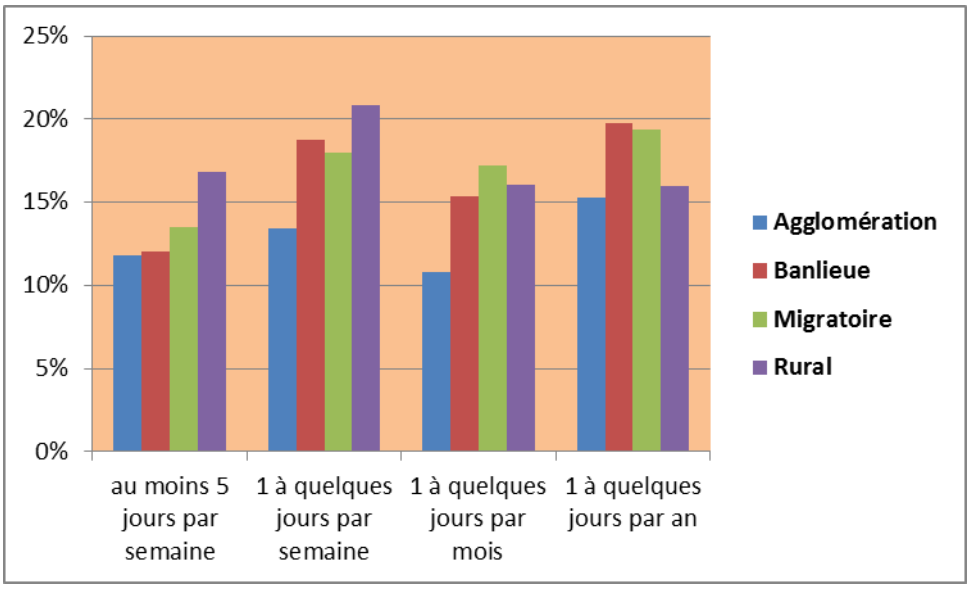


Figure 15 : usage habituel du vélo suivant la hiérarchie urbaine de Van Hecke

Les hommes sont un peu plus régulièrement cyclistes que les femmes comme on peut le voir dans la Figure 16.

L'âge joue, comme on pouvait s'y attendre, un rôle non négligeable dans la pratique du vélo. Si l'usage très régulier (au moins cinq jours par semaine) est beaucoup plus marqué chez les moins de 25 ans, au-delà de cet âge, il reste stable même pour les personnes très âgées (75 ans et plus). Cependant, cet âge de 75 ans reste un seuil à partir duquel, la « non pratique » du vélo, qui jusque-là augmentait régulièrement, bondit de 50 à 75%. En caricaturant, on pourrait dire que chez ces seniors, soit on continue à aller à bicyclette plus ou moins régulièrement soit on n'y va plus du tout. Les facteurs liés à la santé ne sont certainement pas étrangers à cette situation.

Les diplômés de l'enseignement supérieur sont moins nombreux à utiliser très régulièrement le vélo mais, par contre, plus nombreux à l'utiliser au moins une fois par semaine. On peut donc penser que pour eux, la bicyclette est plus un mode de transport lié aux loisirs qu'aux déplacements quotidiens, liés au travail par exemple. Cependant, ce propos doit être nuancé par le fait que lorsque l'on croise le niveau de diplôme avec la hiérarchie urbaine de Van Hecke, on observe que, dans les agglomérations urbaines, les diplômés de l'enseignement supérieur sont 13% à rouler à vélo au moins cinq jours par semaine (alors qu'ils ne sont que 7% à le faire lorsqu'ils habitent une commune de banlieue et 8% s'ils habitent dans une commune rurale). On peut donc supposer qu'en ville, ces diplômés de l'enseignement supérieur emploient aussi – et peut être surtout- leur bicyclette pour se rendre au travail. Comme pour la marche, en ce qui concerne les individus n'ayant pas de diplôme ou seulement un diplôme du primaire, une (légère) majorité d'entre eux ne pratiquent jamais le vélo.

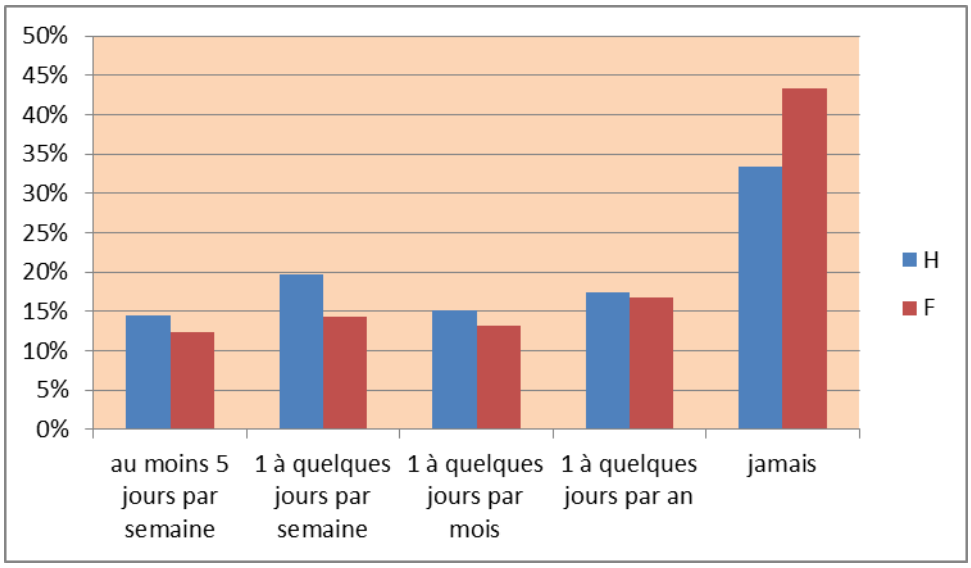


Figure 16 : usage habituel du vélo suivant le genre

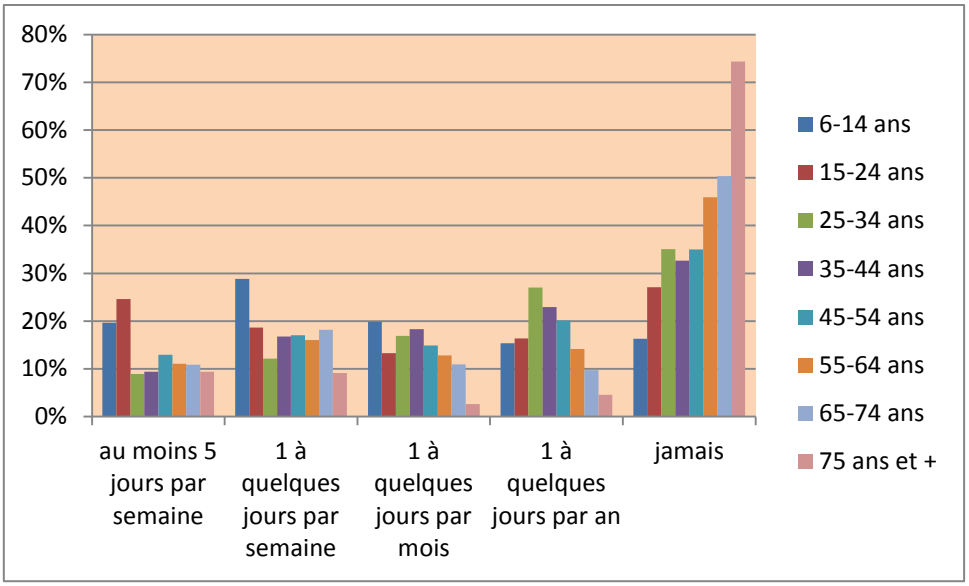


Figure 17 : usage habituel du vélo suivant l'âge

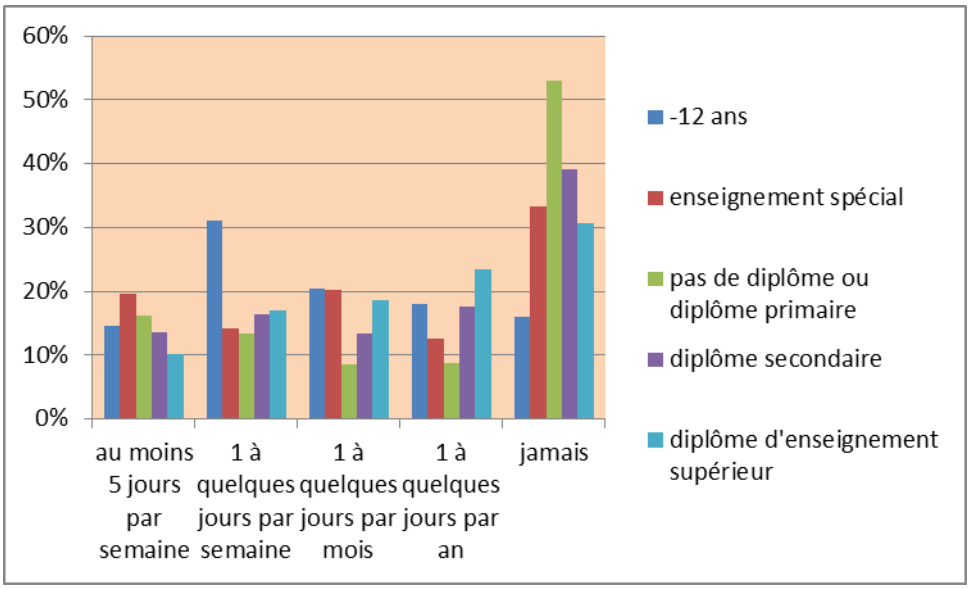


Figure 18 : usage habituel du vélo suivant le diplôme

10.2.3. Le cyclomoteur, la moto

Nous ne nous attarderons pas davantage sur ce moyen de transport qui est fort peu utilisé comme le montre la Table 35 . Le deux-roues motorisé n'a donc pas percé et compte toujours peu d'adeptes réguliers.

Table 35 : usage habituel du cyclomoteur ou de la moto suivant la région

	Flandre	Wallonie	Bruxelles	**Belgique**
au moins 5 jours par semaine	2%	1%	1%	**1%**
1 à quelques jours par semaine	1%	1%	1%	**1%**
1 à quelques jours par mois	2%	2%	2%	**2%**
1 à quelques jours par an	3%	3%	2%	**3%**
jamais	93%	93%	94%	**93%**
Base	*3990*	*7971*	*3710*	***15671***

10.2.4. Les transports publics

Bruxelles se démarque par son haut pourcentage d'utilisation (très) régulière des transports en commun ; l'offre plus importante dans cette métropole urbaine est certainement un facteur permettant d'expliquer ce recours plus systématique au transport public. En Wallonie, près de la moitié de la population ne prend jamais les transports en commun ; le caractère plus rural, les distances rapidement plus importantes dans cette région entraînent une moins bonne desserte du transport public qui joue indéniablement un rôle dans ce faible usage. Cela se marque aussi nettement quand on analyse l'usage des transports en commun suivant la hiérarchie urbaine de Van Hecke : leur usage très régulier est pratiquement trois fois plus fréquent en agglomération qu'en milieu rural.

Table 36 : usage habituel des transports publics suivant la région

	Flandre	Wallonie	Bruxelles	**Belgique**
au moins 5 jours par semaine	11%	14%	34%	**14%**
1 à quelques jours par semaine	9%	9%	21%	**10%**
1 à quelques jours par mois	12%	8%	15%	**11%**
1 à quelques jours par an	31%	21%	12%	**26%**
jamais	37%	48%	18%	**38%**
Base	*3990*	*7971*	*3710*	***15671***

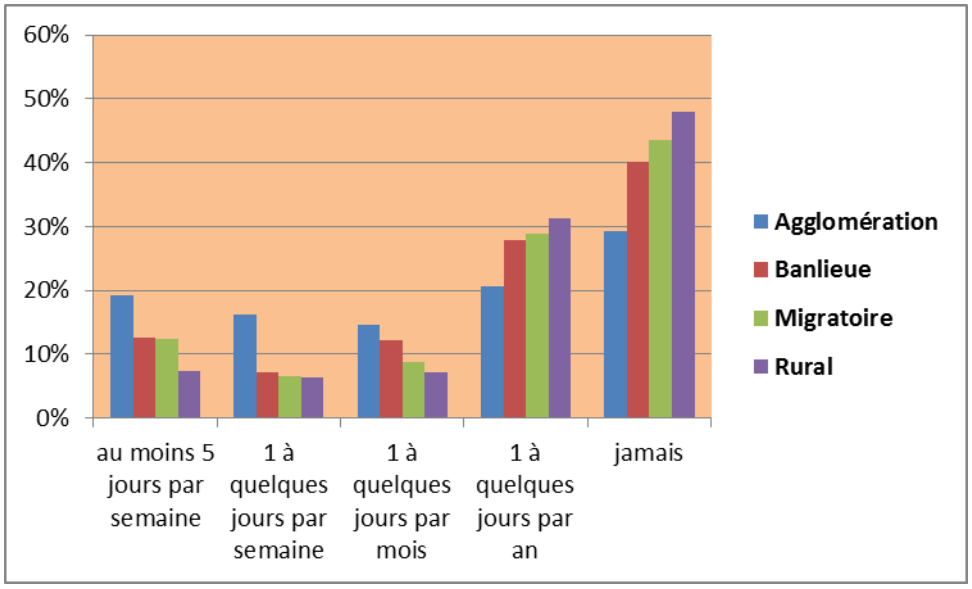


Figure 19 : usage habituel des transports publics suivant la hiérarchie urbaine de Van hecke

Globalement, les femmes sont de plus grandes consommatrices des transports publics que les hommes.

Par rapport à l'âge, ce sont les adolescents et les jeunes adultes qui sont, de loin, les plus captifs des transports en commun. Cela peut s'expliquer par un besoin de se déplacer de préférence de manière indépendante et motorisée qui ne peut être satisfait par la voiture car on n'a pas de permis et/ou pas de voiture. On remarque aussi une remontée des usages assez réguliers (au moins une fois par semaine) à partir de 65 ans ; les mesures sociales (gratuité) en faveur des seniors ne sont certainement pas étrangères à cet état de fait.

Les diplômés de l'enseignement supérieur sont beaucoup moins nombreux à ne jamais se déplacer en transport public mais ils sont aussi un peu moins nombreux à le faire régulièrement ; cela semble signifier qu'il s'agit là pour eux d'un mode qu'ils ne rejettent pas mais auquel ils ne recourent pas en priorité. Cette diversité de comportements reflètent une variété d'attitudes vis-à-vis du transport public, allant de sa « promotion » pour, par exemple, des motifs environnementaux à son rejet pour, par exemple, des raisons de lenteur.

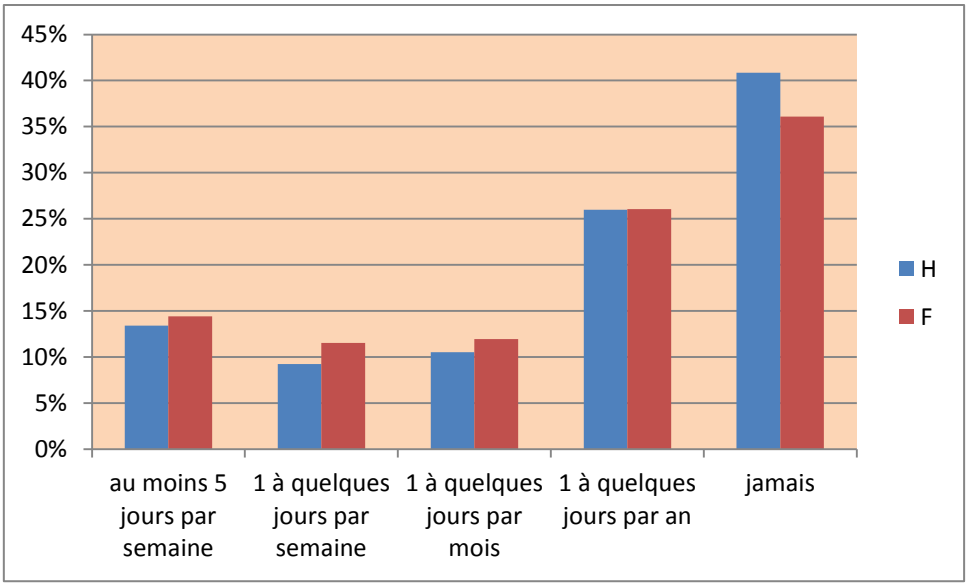


Figure 20 : usage habituel des transports publics suivant le genre

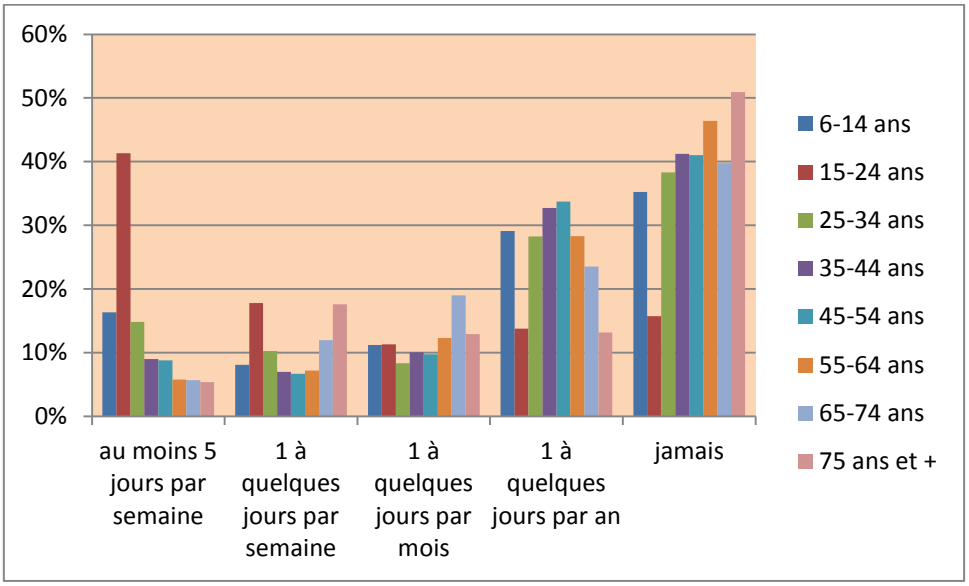


Figure 21 : usage habituel des transports publics suivant l'âge

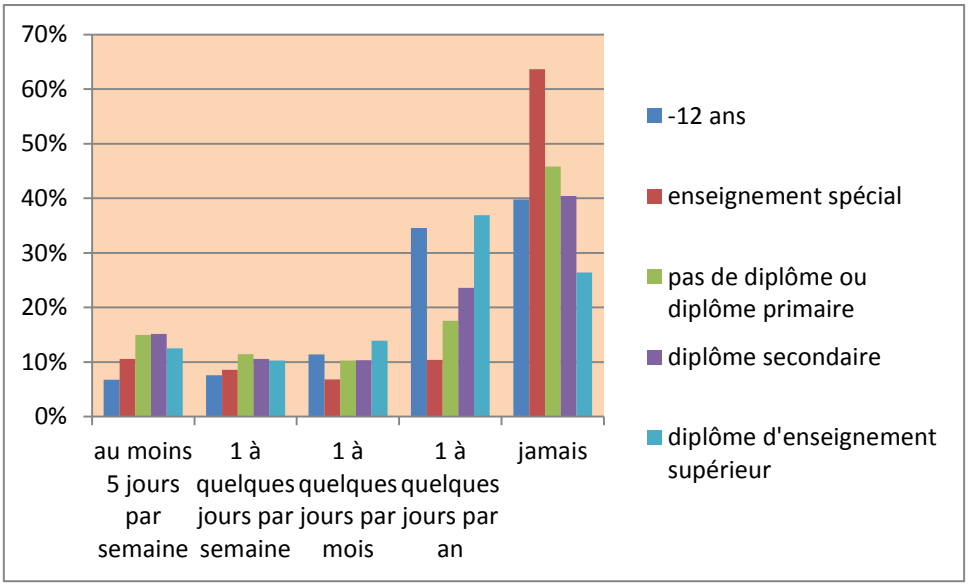


Figure 22 : usage habituel des transports publics suivant le diplôme

La notion de transport public recouvre des réalités bien différentes : du transport urbain en métro aux lignes à grande vitesse du chemin de fer en passant par les lignes de bus en milieu rural. Il est donc intéressant d'affiner quelque peu cette analyse en regardant la fréquence d'utilisation des différents opérateurs ; cela est rendu possible par un ensemble de questions allant dans ce sens.

10.2.4.1. La SNCB

Plus d'un belge sur deux ne prend jamais le train et ce chiffre monte même à six sur dix en Wallonie. Les usagers fréquents de la SNCB sont assez rares puisque moins de 10% de la population se déplacent en train au moins deux fois par semaine. À ce niveau, on n'observe pas de différences significatives entre régions.

Table 37 : fréquentation de la SNCB suivant la région

	Flandre	Wallonie	Bruxelles	**Belgique**
10 X par semaine ou plus	3%	4%	3%	**3%**
4 à 8 X par semaine	3%	2%	2%	**2%**
2X par semaine	2%	2%	3%	**2%**
4 à 6 X par mois	2%	2%	3%	**2%**
2X par mois	3%	3%	5%	**4%**
moins de 2X par mois	37%	25%	29%	**32%**
jamais	50%	61%	56%	**54%**
Base	*3939*	*7855*	*3684*	***15478***

Par contre, lorsqu'on considère l'âge, c'est, comme en général pour les transports publics, la classe de 15-24 ans qui fait preuve d'un usage plus fréquent des trains. Les plus de 75 ans quant à eux sont sept sur dix à ne jamais emprunter les lignes de la SNCB ; comme nous le

verrons plus loin, des difficultés physiques à rejoindre les quais ou à monter dans un train sont un facteur pouvant expliquer ce désintérêt.

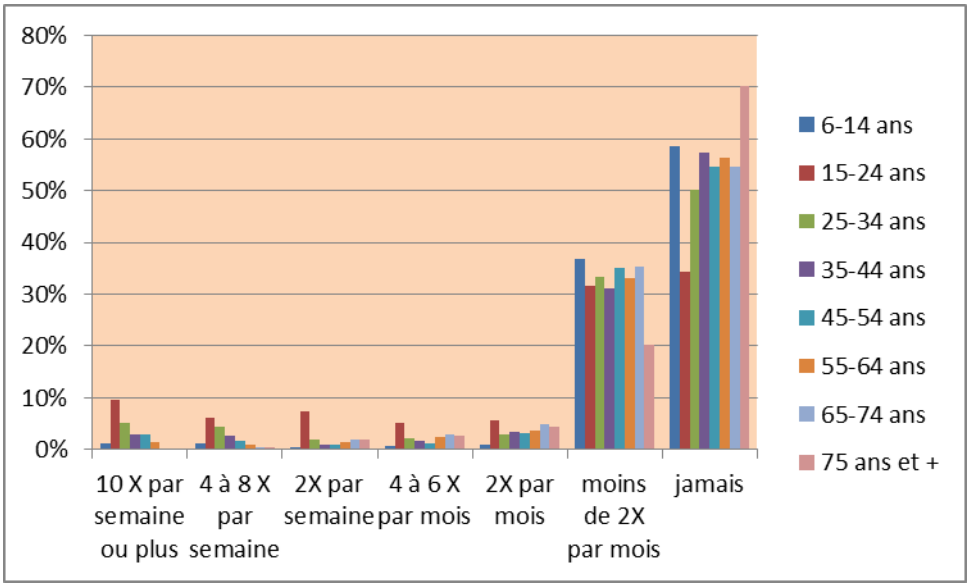


Figure 23 : fréquentation de la SNCB suivant l'âge

10.2.4.2. De Lijn

Cet opérateur de transport public draine bien évidemment son public en Flandre mais connaît aussi un certain succès à Bruxelles puisque 8% des Bruxellois empruntent au moins deux fois par semaine les véhicules de De Lijn.

Table 38 : fréquentation de De Lijn suivant la région

	Flandre	Wallonie	Bruxelles	**Belgique**
10 X par semaine ou plus	6%	0%	2%	**4%**
4 à 8 X par semaine	5%	0%	3%	**3%**
2X par semaine	5%	0%	3%	**3%**
4 à 6 X par mois	6%	0%	3%	**4%**
2X par mois	6%	0%	3%	**4%**
moins de 2X par mois	28%	4%	12%	**19%**
jamais	44%	94%	74%	**63%**
Base	*3939*	*7855*	*3684*	***15478***

Ce sont une nouvelle fois les 15-24 ans qui sont les utilisateurs les plus assidus mais on remarque aussi que les seniors de plus de 65 ans recourent plus volontiers que les autres classes d'âges aux services de De Lijn. Les mesures sociales en faveur de cette catégorie de la population peuvent expliquer cette situation.

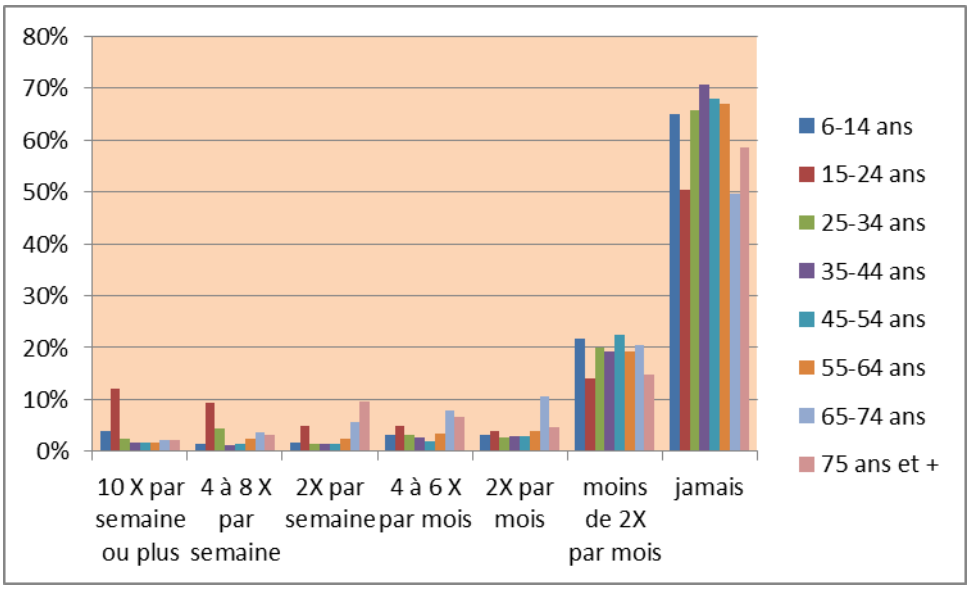


Figure 24 : fréquentation de De Lijn suivant l'âge

10.2.4.3. Les TEC

C'est dans sa région que l'opérateur wallon de transport en commun rassemble sa clientèle Contrairement à De Lijn il ne perce pas auprès des Bruxellois mais les offres fournies par les deux opérateurs en Région de Bruxelles-Capitale sont d'importances bien différentes. Dans leurs régions respectives, ces deux opérateurs font quasi le même score en ce qui concerne les usages réguliers ; par contre, la part des non utilisateurs wallons des TEC (60%) est bien plus importante que le pourcentage de non utilisateurs flamands de De Lijn (44%).

Table 39 : fréquentation des TEC suivant la région

	Flandre	Wallonie	Bruxelles	**Belgique**
10 X par semaine ou plus	0%	7%	1%	**2%**
4 à 8 X par semaine	0%	5%	1%	**2%**
2X par semaine	0%	4%	1%	**1%**
4 à 6 X par mois	0%	4%	1%	**1%**
2X par mois	0%	4%	1%	**1%**
moins de 2X par mois	2%	16%	7%	**7%**
jamais	97%	60%	89%	**85%**
Base	*3939*	*7855*	*3684*	***15478***

Les facteurs que nous considérons généralement, genre, âge et diplôme semblent peu influencer la fréquentation des TEC. Même l'usage plus régulier par les adolescents et les jeunes adultes semble moins marqué que pour les autres opérateurs.

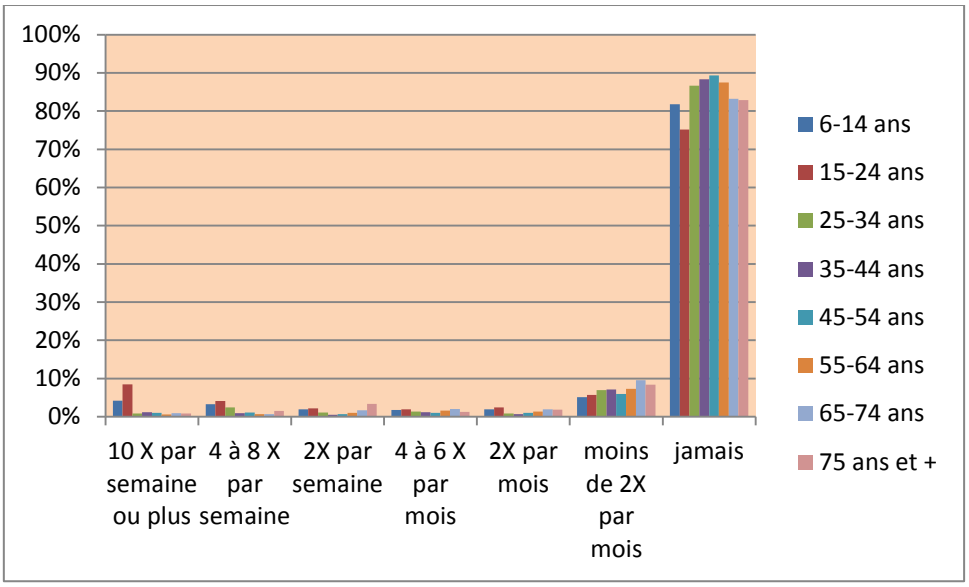


Figure 25 : fréquentation des TEC suivant l'âge

10.2.4.4. La STIB

Par rapport aux autres sociétés, la STIB se caractérise par une fréquentation significativement plus importante dans sa région : plus de la moitié des Bruxellois (55%) empruntent les lignes de la STIB au moins deux fois par semaine. Son « taux de pénétration » est aussi largement plus important puisque seuls 15% des habitants de la Région bruxelloise déclarent ne jamais recourir aux services de la STIB ; cela est à comparer aux chiffres de 44% et 60% relatifs à la même situation pour De Lijn et les TEC. Bien que de nombreux Wallons et Flamands se déplacent vers et dans la capitale, on s'aperçoit cependant que leur fréquentation de la STIB est très marginale.

Table 40 : fréquentation de la STIB suivant la région

	Flandre	Wallonie	Bruxelles	**Belgique**
10 X par semaine ou plus	0%	1%	30%	**4%**
4 à 8 X par semaine	0%	1%	15%	**2%**
2X par semaine	0%	0%	10%	**1%**
4 à 6 X par mois	1%	1%	10%	**2%**
2X par mois	0%	1%	6%	**1%**
moins de 2X par mois	6%	7%	14%	**7%**
jamais	92%	89%	15%	**83%**
Base	*3939*	*7855*	*3684*	***15478***

Au niveau de l'âge, la fréquentation de la STIB reste assez stable si ce n'est qu'ici la tranche d'âge où se retrouvent les utilisateurs les plus réguliers va jusqu'à 34 ans alors que chez les autres opérateurs c'était plutôt 24 ans qui marquait un seuil.

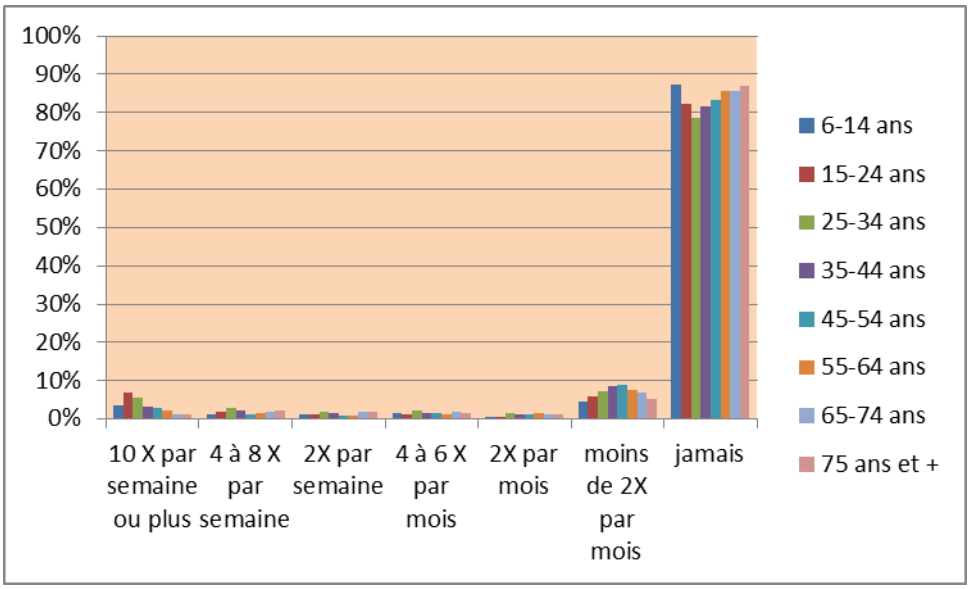


Figure 26 : fréquentation de la STIB suivant l'âge

10.2.4.5. Cambio

Outre les opérateurs de transport public, le questionnaire concernait aussi Cambio, le service de voitures partagées. Il faut d'abord rappeler que celui-ci n'est disponible que dans certaines villes. En effet, cet élément peut être utile pour bien mettre en perspective l'usage de ce service étant donné que la zone de chalandise reste assez restreinte quand on la considère au niveau de la Belgique toute entière. Cela peut donc expliquer pourquoi quasi aucun répondant n'indique être client de ce service (99% de non utilisateurs).

10.2.5. Le taxi

Le taxi reste un mode peu usité, utilisé seulement quelques fois par an et encore par une petite frange de la population. On notera quand même que les Bruxellois y font appel un peu plus : si Flamands et Wallons sont près de 90% à ne jamais prendre le taxi, seuls deux tiers des Bruxellois sont dans ce cas ; un Bruxellois sur quatre prend le taxi quelques fois par an, alors que chez les autres belges, seuls environ 10% font de même.

Table 41 : usage habituel du taxi suivant la région

	Flandre	Wallonie	Bruxelles	**Belgique**
au moins 5 jours par semaine	0%	1%	1%	**1%**
1 à quelques jours par semaine	0%	1%	1%	**1%**
1 à quelques jours par mois	1%	2%	6%	**2%**
1 à quelques jours par an	10%	8%	26%	**11%**
jamais	88%	89%	66%	**86%**
Base	*3990*	*7971*	*3710*	***15671***

Les hommes prennent un peu plus le taxi que les femmes mais la différence est peu significative.

Le pic d'utilisation (mais celui-ci reste modeste aux alentours de 20%) se rencontre chez les jeunes adultes (25–34 ans) mais il s'agit toujours principalement d'une utilisation assez sporadique (quelques fois par an), sans doute, pour partie, en fin de soirée lorsque les services de transport public sont interrompus.

Les diplômés de l'enseignement supérieur sont un peu plus nombreux à faire parfois appel à un taxi mais encore une fois très épisodiquement (un sur cinq le fait quelques fois par an).

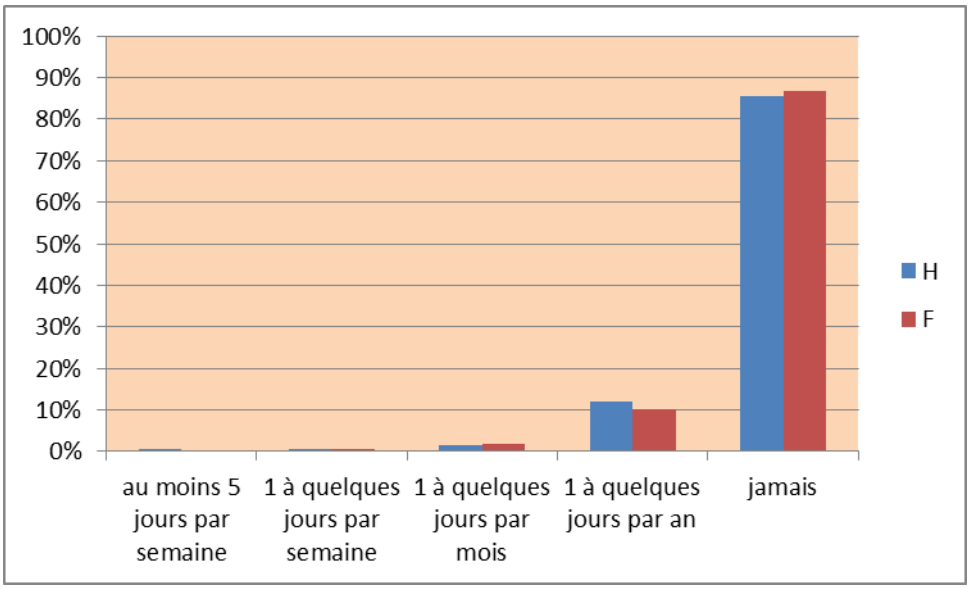


Figure 27 : usage habituel du taxi suivant le genre

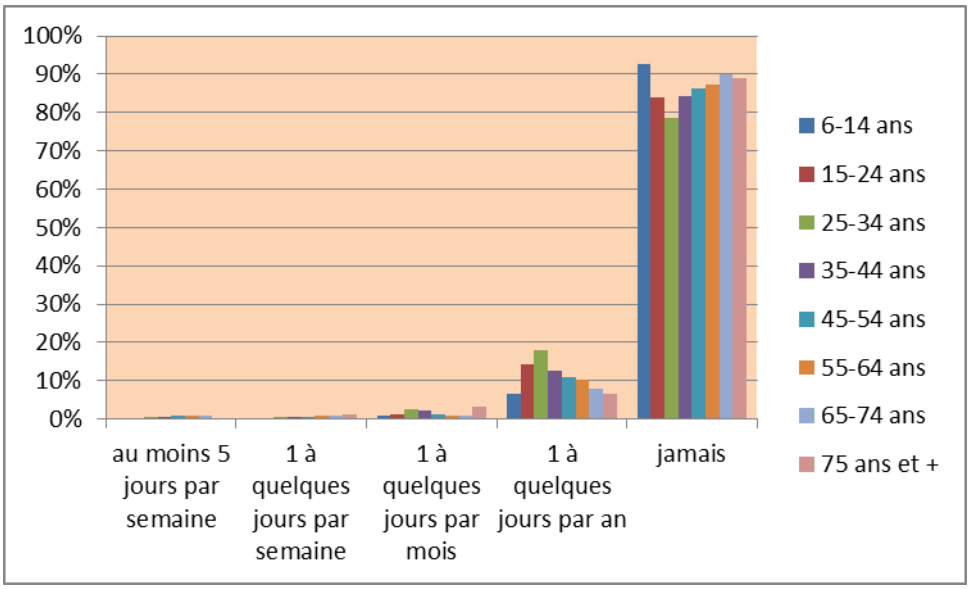


Figure 28 : usage habituel du taxi suivant l'âge

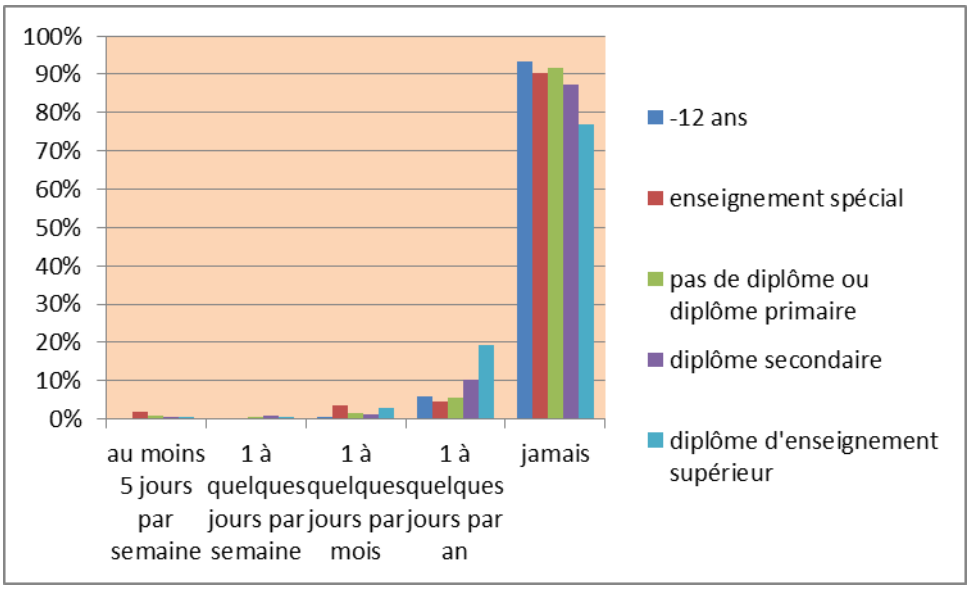


Figure 29 : usage habituel du taxi suivant le diplôme

10.2.6. La voiture comme conducteur

Autant de belges (39%) utilisent très régulièrement (au moins 5 jours par semaine) la voiture comme conducteur que ceux (37%) qui ne conduisent jamais. Les Bruxellois sont beaucoup moins nombreux à être conducteurs réguliers et plus d'un Bruxellois sur deux ne prend jamais le volant d'une voiture ; la capitale étant réputée pour ses embouteillages, les transports en commun étant particulièrement attractifs en zone urbaine, voilà certains éléments qui peuvent expliquer cette moins grande addiction à la voiture. Mais il faut surtout se souvenir que les ménages bruxellois possèdent en moyenne moins de voitures ; il n'est donc pas étonnant qu'ils roulent moins. Enfin, ce sont les Flamands qui sont les moins nombreux (seulement un sur trois) à ne jamais conduire de voiture. Si on tient compte des 13% de la population flamande entre 6 et 17 ans, ce n'est donc qu'un Flamand en âge de conduire sur cinq qui ne le fait pas.

Au niveau de l'usage de la voiture comme conducteur, un contraste évident se marque entre les communes d'agglomération et celles appartenant aux autres catégories de la hiérarchie de Van Hecke.

Table 42 : usage habituel de la voiture comme conducteur suivant la région

	Flandre	Wallonie	Bruxelles	**Belgique**
au moins 5 jours par semaine	40%	42%	23%	**39%**
1 à quelques jours par semaine	20%	13%	15%	**18%**
1 à quelques jours par mois	5%	3%	7%	**4%**
1 à quelques jours par an	2%	1%	3%	**2%**
jamais	33%	41%	53%	**37%**
Base	*3980*	*7945*	*3702*	***15627***

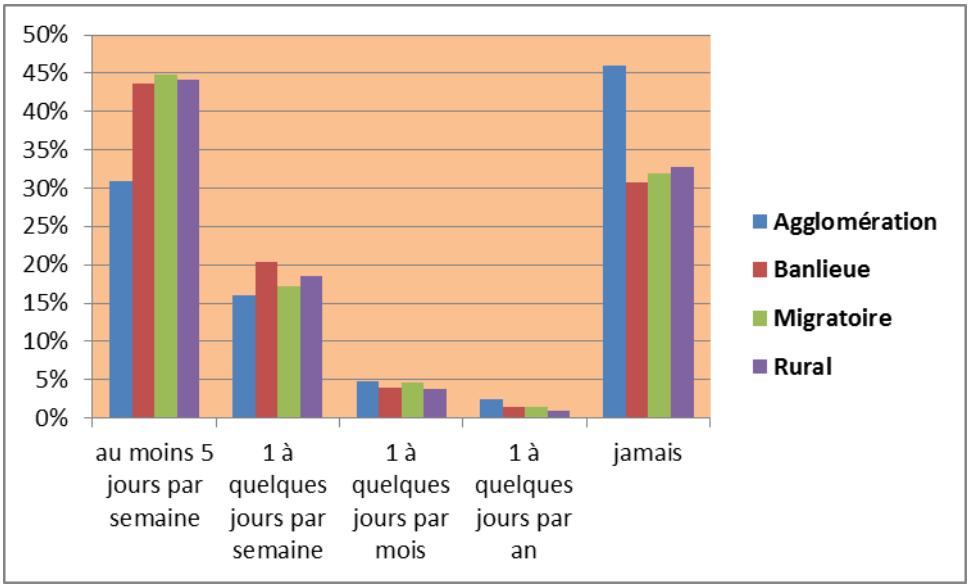


Figure 30 : usage habituel de la voiture comme conducteur suivant la hiérarchie urbaine de Van Hecke

Les différents paramètres étudiés dans cette analyse ont un impact certain sur l'usage de la voiture comme conducteur. Ainsi, manifestement, les hommes conduisent plus régulièrement que les femmes : près d'un homme sur deux conduit au moins cinq jours par semaine alors que seule une femme sur trois est dans ce cas ; 44% des femmes ne conduisent jamais pour seulement 30% des hommes.

C'est à partir de 55 ans que la conduite régulière a tendance à baisser mais un tiers des plus de 75 ans conduit encore au moins une fois par semaine. À l'autre extrémité de la pyramide des âges, les statistiques reflètent bien la réalité des 6-14 ans : aucun ne conduit ; si 60% des 15-24 ans ne prend jamais le volant, il ne faut pas oublier que les moins de 18 ans représentent 28% de cette classe et pèsent donc lourdement sur ce résultat.

L'usage régulier de la voiture comme conducteur augmente avec le niveau d'éducation : ceux qui prennent le volant au moins cinq jours par semaine sont 19% chez les non diplômés ou diplômés du primaire, 42% chez les diplômés du secondaire et 60% chez les diplômés de l'enseignement supérieur ; a contrario, le nombre de non conducteurs baisse de 63% à 10% en passant par 32%. Donc seul un diplômé de l'enseignement supérieur sur dix ne se met jamais au volant d'une voiture. Il ne faut cependant pas perdre de vue que cette augmentation de la conduite de la voiture avec le niveau de diplôme reflète aussi, et sans doute principalement, des différences socio-économiques (un niveau d'éducation plus élevé entraîne souvent une aisance financière plus grande, donc plus de possibilités d'acheter une voiture et ipso facto de conduire). Mais cela peut aussi montrer qu'acquérir le permis, condition sine qua non pour se mettre au volant d'une voiture, est chose plus aisée pour les diplômés d'un certain niveau.

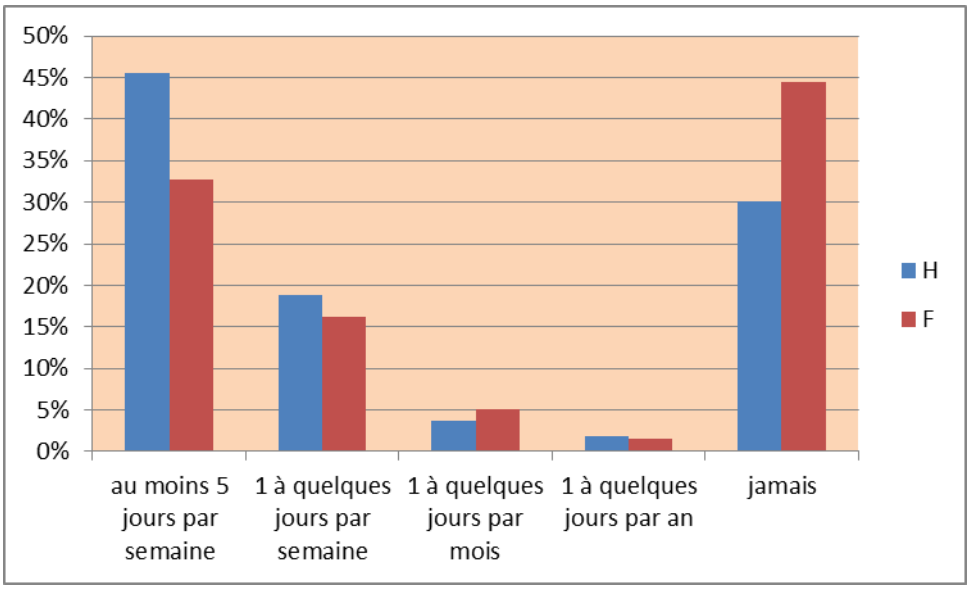


Figure 31 : usage habituel de la voiture comme conducteur suivant le genre

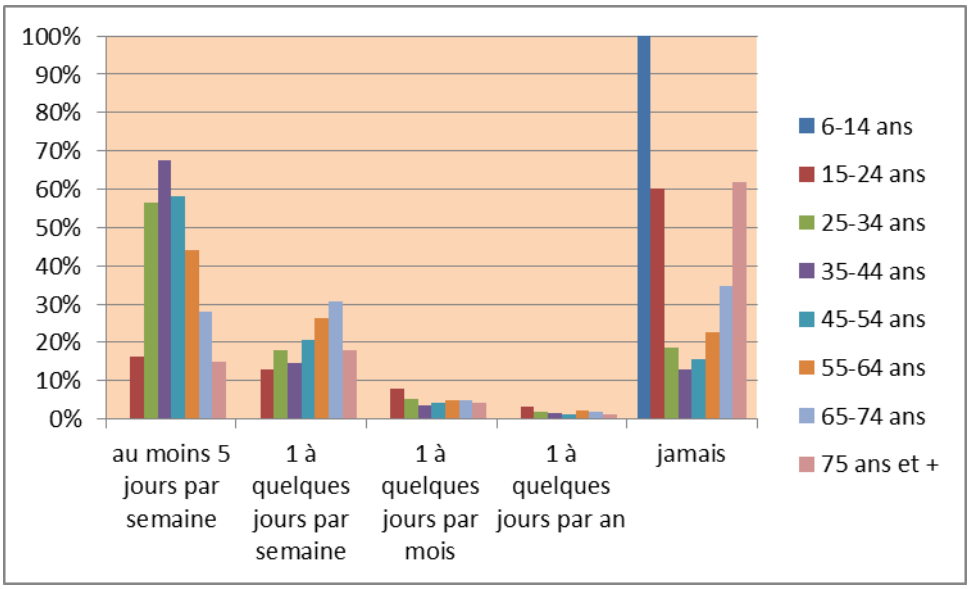


Figure 32 : usage habituel de la voiture comme conducteur suivant l'âge

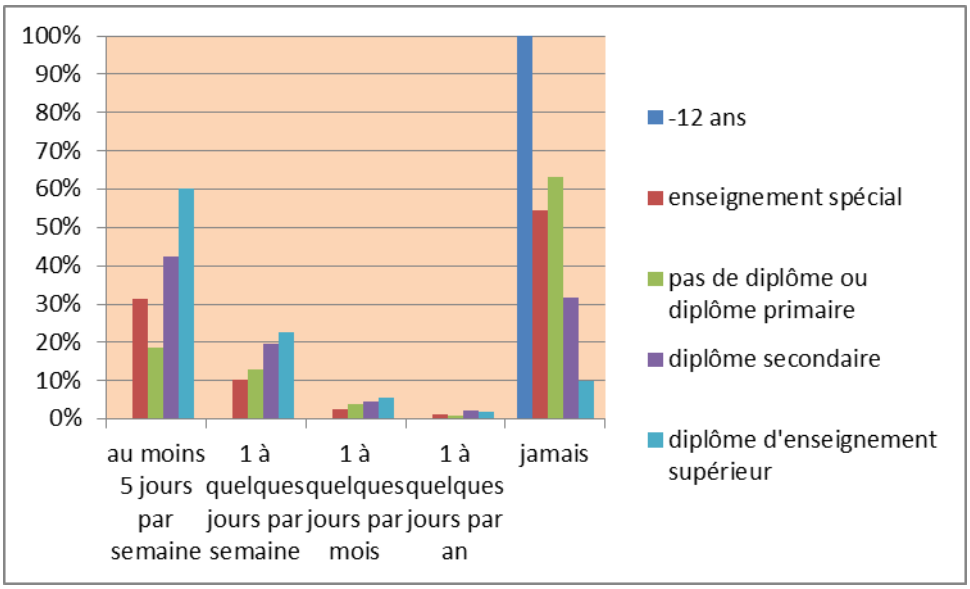


Figure 33 : usage habituel de la voiture comme conducteur suivant le diplôme

10.2.7. La voiture comme passager

Dans une voiture, on est moins souvent passager que conducteur et quand on est passager c'est plutôt quelques fois par semaine ou quelques fois par mois, mais seule une personne sur cinq (sur quatre pour les Bruxellois) ne monte jamais en voiture comme passager.

Table 43 : usage habituel de la voiture comme passager suivant la région

	Flandre	Wallonie	Bruxelles	**Belgique**
au moins 5 jours par semaine	14%	18%	11%	**15%**
1 à quelques jours par semaine	35%	28%	27%	**32%**
1 à quelques jours par mois	20%	19%	23%	**20%**
1 à quelques jours par an	12%	12%	15%	**12%**
jamais	20%	23%	25%	**21%**
Base	*3990*	*7971*	*3710*	***15671***

Les différences entre communes des différentes catégories de la hiérarchie de Van Hecke sont peu marquées pour ce qui est des passagers ; on remarquera juste que c'est un mode de déplacement moins souvent employé en agglomération, ce qui peut être relié à l'usage plus fréquent des transports publics qu'on y a observé.

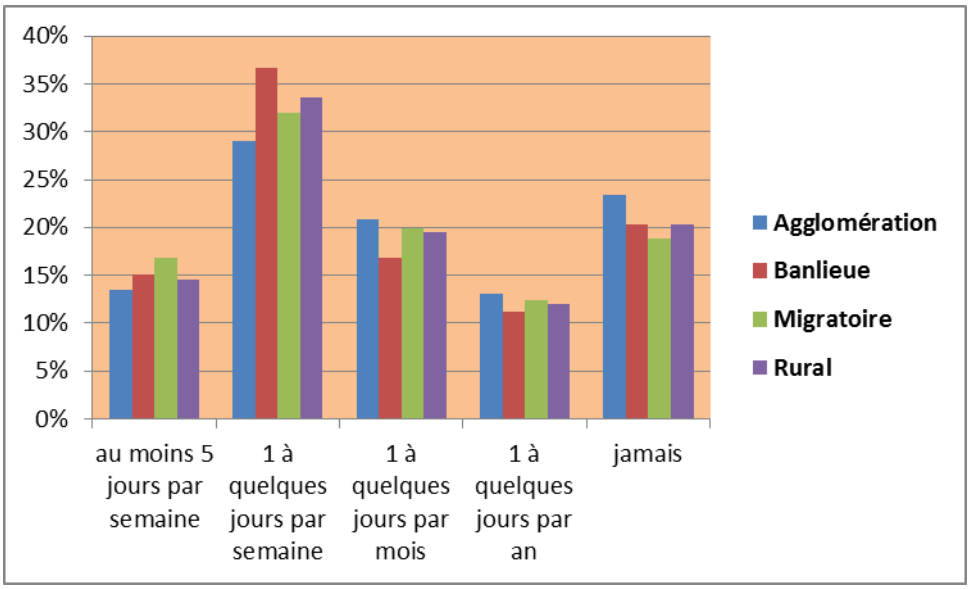


Figure 34 : usage habituel de la voiture comme passager suivant la hiérarchie urbaine de Van Hecke

Par opposition aux conducteurs, les passagers sont plus régulièrement des femmes ; on reprendrait ainsi le cliché machiste de l'homme au volant avec la femme sur le siège passager.

Plus on avance en âge, moins on est passager régulier mais cela reflète sans doute simplement le fait qu'on se déplace moins souvent puisque c'est surtout la catégorie «au moins 5 jours par semaine » qui exhibe une diminution assez forte. Il faut aussi considérer qu'au-delà de 24 ans la nette chute du statut de passager très régulier coïncide avec une augmentation drastique des conducteurs réguliers.

Par contre, concernant les diplômes, tout comme pour les conducteurs, on rencontre une plus forte proportion de passagers au fur et à mesure que le niveau d'éducation augmente. Il faut nuancer cela en disant que cela ne concerne pas l'usage très régulier (au moins 5 jours par semaine) où l'on observe au contraire une nette diminution des pourcentages lorsqu'on passe des diplômes peu élevés aux diplômes supérieurs.

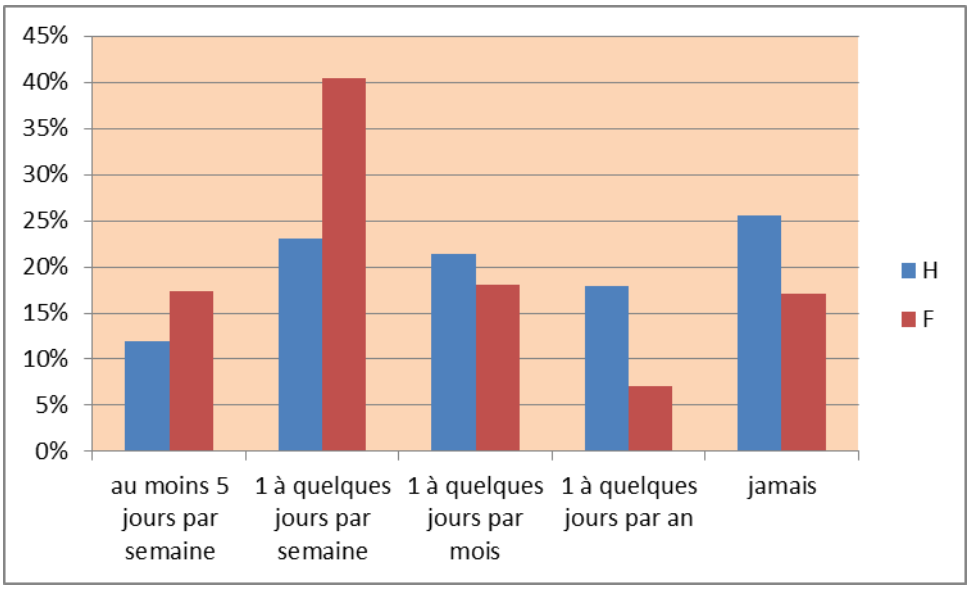


Figure 35 : usage habituel de la voiture comme passager suivant le genre

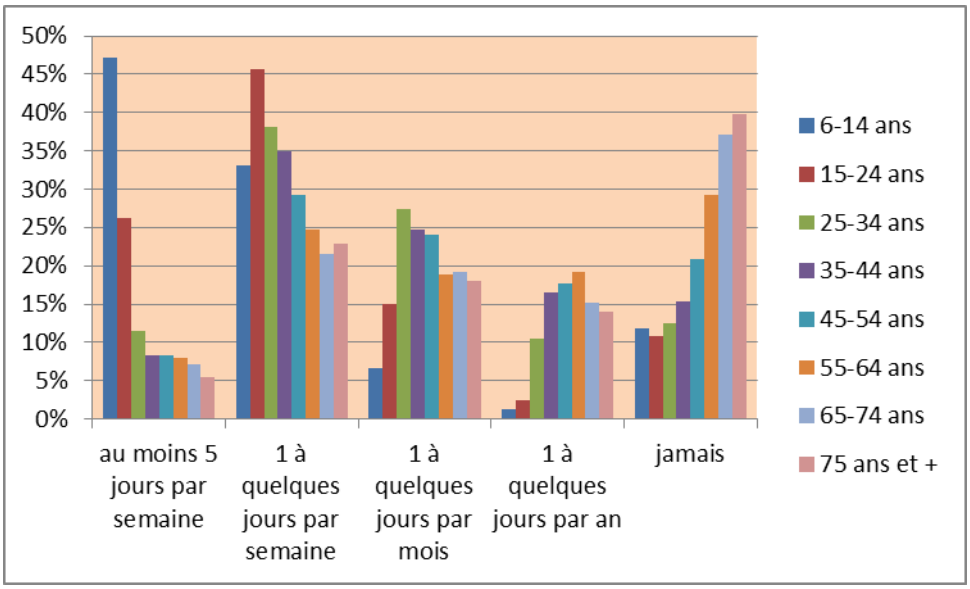


Figure 36 : usage habituel de la voiture comme passager suivant l'âge

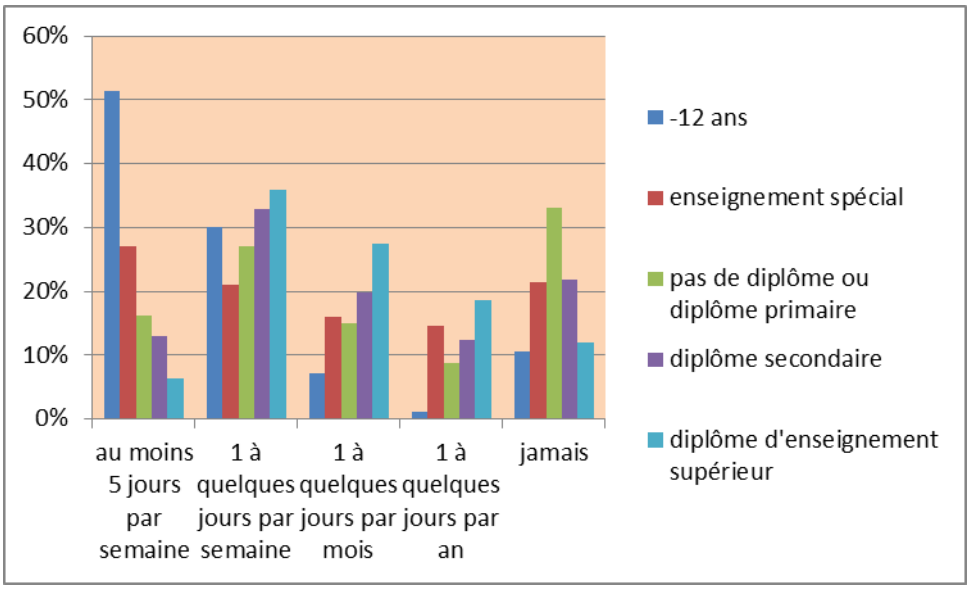


Figure 37 : usage habituel de la voiture comme passager suivant le diplôme

10.2.8. L'avion

Comme on s'en doutait, l'avion n'est pas vraiment un mode de transport qu'on emploie régulièrement. Mais un belge sur trois s'envole au moins une fois par an, et cela arrive même pour près de la moitié des Bruxellois.

Table 44 : usage habituel de l'avion suivant la région

	Flandre	Wallonie	Bruxelles	**Belgique**
au moins 5 jours par semaine	0%	0%	0%	**0%**
1 à quelques jours par semaine	0%	0%	1%	**0%**
1 à quelques jours par mois	1%	1%	2%	**1%**
1 à quelques jours par an	33%	29%	47%	**33%**
jamais	66%	70%	50%	**66%**
Base	*3990*	*7971*	*3710*	***15671***

Le genre ne joue pratiquement aucun rôle dans l'usage de l'avion, la même proportion d'hommes que de femmes montent dans un aéroplane au moins une fois par an.

Relativement à l'âge, la courbe du pourcentage d'usagers grimpe jusqu'à atteindre un sommet pour la classe des 25-34 ans puis elle stagne avant d'entamer une réelle chute à partir de 65 ans. Moins de vacances lointaines peut-être et certainement moins de voyages d'affaire sont des éléments qui pourraient expliquer cet état de fait.

Plus on a un diplôme élevé, plus on prend l'avion. Des moyens financiers plus conséquents, davantage de déplacements professionnels à l'étranger sont des pistes qu'on peut avancer pour comprendre cette relation.

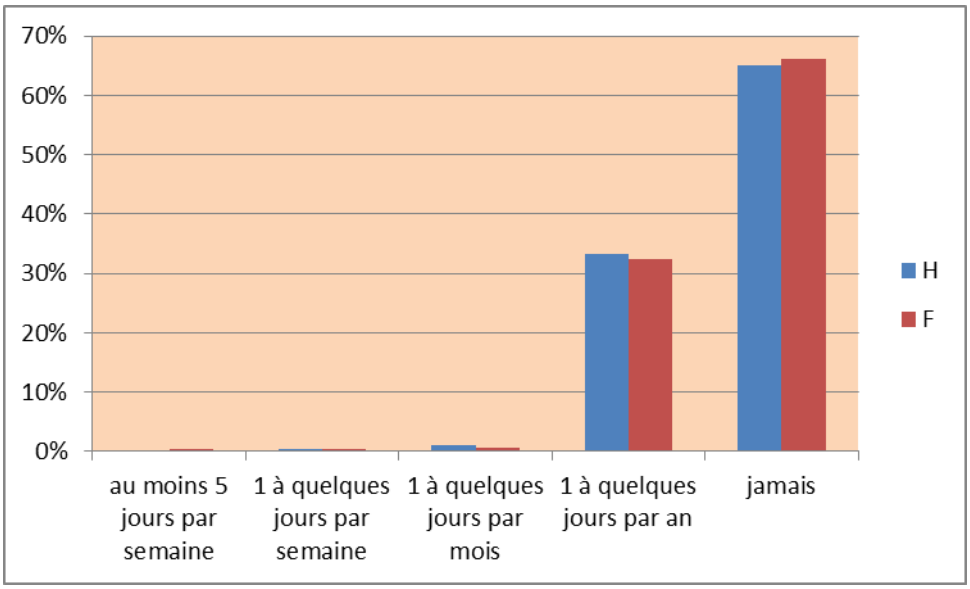


Figure 38 : usage habituel de l'avion suivant le genre

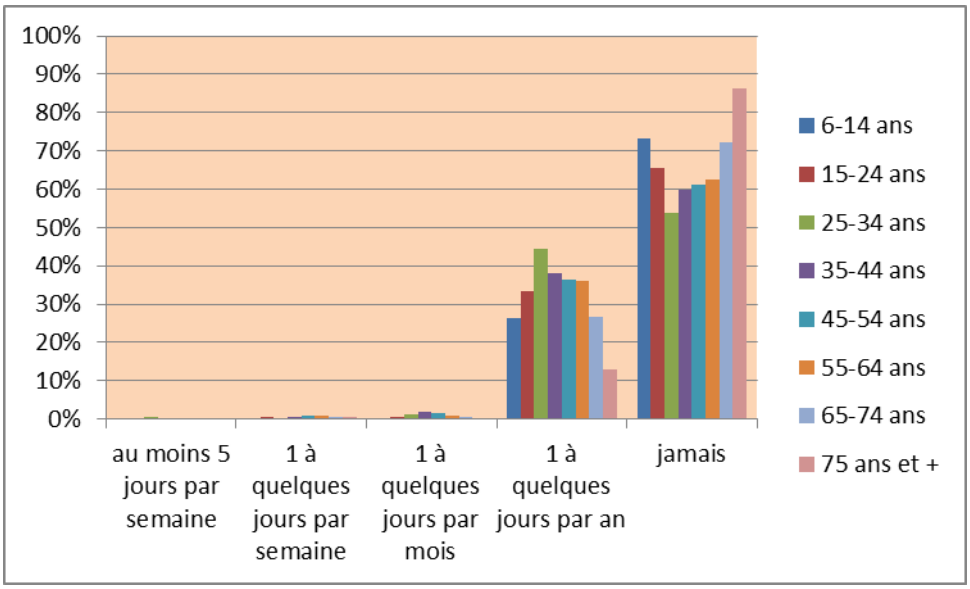


Figure 39 : usage habituel de l'avion suivant l'âge

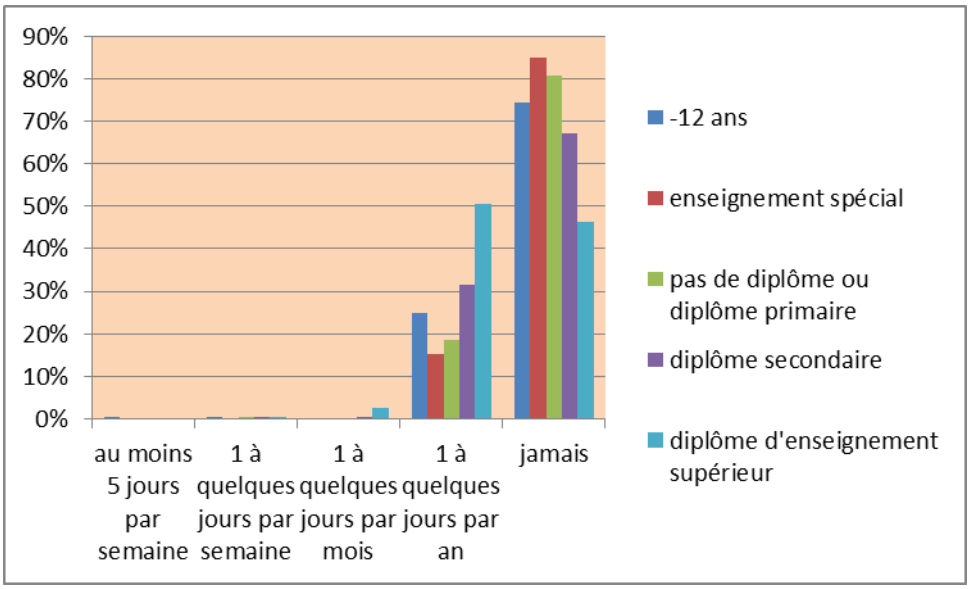


Figure 40 : usage habituel de l'avion suivant le diplôme

10.3. Les réductions

Les répondants étaient interrogés sur les réductions dont ils disposaient dans les transports en commun. Cet élément a son intérêt puisque ces réductions peuvent être un incitant à employer les transports publics. Nous examinerons d'ailleurs, après avoir passé en revue les différents types de réduction, s'il y a effectivement une corrélation entre le fait de disposer d'une réduction et la fréquentation des transports en commun.

10.3.1. Réduction enfant, jeune ou scolaire

Une première conclusion qui s'impose est que cette réduction, mais nous verrons dans les résultats suivants que cela concerne en fait tous les types de réduction, est qu'elle est mal connue ou, à tout le moins, que les conditions pour en bénéficier ne sont pas bien intégrées par la population. En effet, environ un quart des répondants ne peuvent dire s'ils bénéficient ou non de ce type de réduction.

Les pourcentages de bénéficiaires peuvent être rapprochés de ceux relatifs à la tranche de la population comprise entre 6 et 17 ans : 13% en Flandre, 15% en Wallonie et 14% à Bruxelles. Le « surplus » de personnes disposant de cette réduction peut correspondre à des étudiants de l'enseignement supérieur âgés de plus de 18 ans.

Table 45 : Avez-vous droit à une réduction enfant, jeune ou scolaire ?

	Flandre	Wallonie	Bruxelles	**Belgique**
Oui	16%	16%	18%	**16%**
Base	*4018*	*8054*	*3749*	***15821***

Les résultats ventilés par âge sont assez surprenants : 11% des 6-14 ans déclarent ne pas bénéficier de cette réduction à laquelle ils ont normalement tous droit.

10.3.2. Réduction senior

Les chiffres des bénéficiaires de réduction pour les seniors peuvent, quant à eux, être rapprochés du pourcentage de la population qui est âgée de 65 ans au moins : 19% en Flandre, 17% en Wallonie et 15% à Bruxelles. Cela montre qu'une part non négligeable des seniors (principalement en Wallonie) ignorent pouvoir bénéficier de conditions préférentielles (la gratuité en fait) dans les transports publics.

Table 46 : Avez-vous droit à une réduction senior ?

	Flandre	Wallonie	Bruxelles	**Belgique**
Oui	15%	10%	12%	**13%**
Base	*4018*	*8054*	*3749*	***15821***

Notons aussi que près d'un senior (de plus de 64 ans) sur cinq déclare ignorer s'il a droit à une réduction senior. Déficit d'information ?

10.3.3. Réduction famille nombreuse

Là aussi, un quart des répondants ne peut dire s'ils ont droit à cette réduction. Le nombre de bénéficiaires peut être mis en relation avec le nombre de personnes dans des familles de trois enfants ou plus[21] : 13% en Belgique, soit 12% en Flandre, 15% en Wallonie et 18% à Bruxelles. Il semble donc qu'à Bruxelles plus qu'ailleurs, un nombre significatif de familles ne savent pas qu'elles peuvent bénéficier de ce type de réduction.

Table 47 : Avez-vous droit à une réduction famille nombreuse ?

	Flandre	Wallonie	Bruxelles	**Belgique**
Oui	10%	14%	11%	**12%**
Base	*4018*	*8054*	*3749*	***15821***

10.3.4. Réduction OMNIO/BIM

Il s'agit là des réductions pour ceux qui étaient appelés auparavant les « VIPO » (Veuves, Invalides, Pensionnés, Orphelins). Plus généralement ces réductions sont accordées à certaines personnes pouvant justifier ne disposer que de revenus modestes et étant dans certaines catégories d'assurés sociaux.

Table 48 : Avez-vous droit à une réduction OMNIO/BIM ?

	Flandre	Wallonie	Bruxelles	**Belgique**
Oui	8%	11%	14%	**10%**
Base	*4018*	*8054*	*3749*	***15821***

Ce type de réduction est surtout présent chez les personnes âgées de 65 ans et plus ainsi que chez celles disposant d'un diplôme de l'enseignement spécial, d'un diplôme du primaire ou ne disposant pas de diplôme ; cela semble cohérent avec les conditions d'octroi liées à des statuts sociaux (veuves, invalides, pensionnés, etc.) et/ou à des niveaux de revenus modestes.

[21] Critère pour déterminer généralement si une famille est nombreuse ou pas ; il faut cependant noter que des cas particuliers peuvent aussi intervenir pour accorder le droit à la réduction famille nombreuse.

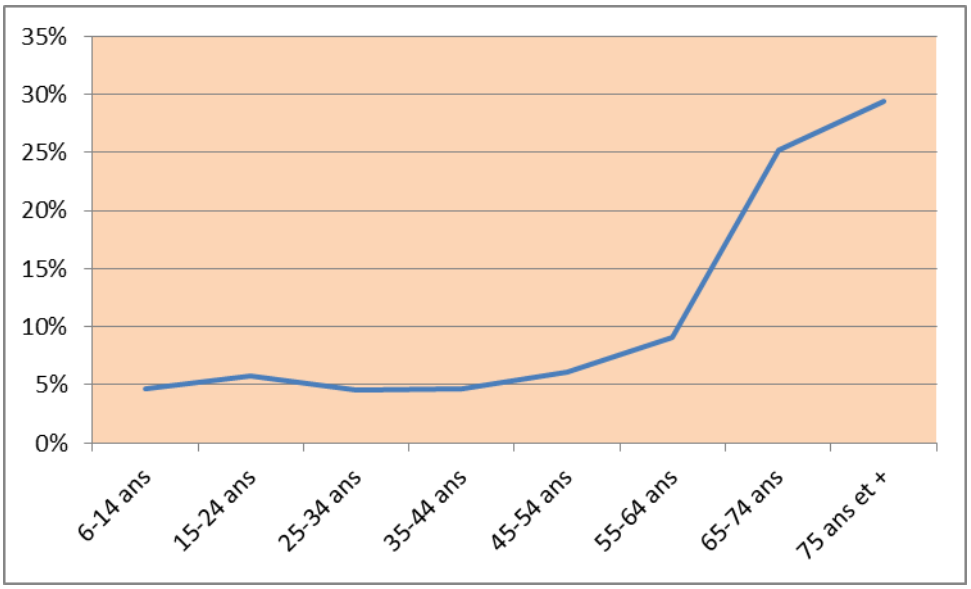


Figure 41 : pourcentage de répondants déclarant disposer d'une réduction OMNIO/BIM suivant l'âge

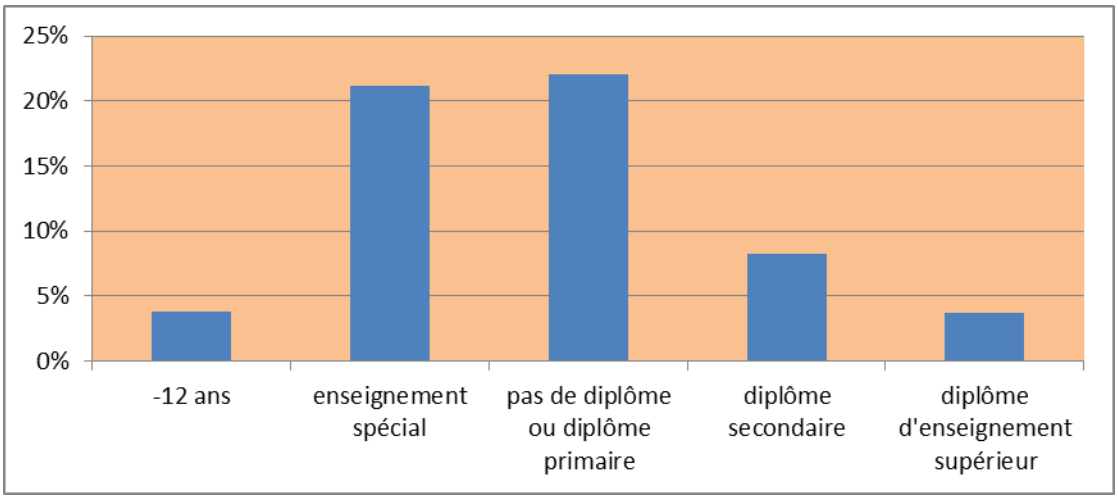


Figure 42 : pourcentage de répondants déclarant disposer d'une réduction OMNIO/BIM suivant le diplôme

10.3.5. Réduction RIS ou ERIS

Il s'agit encore d'une réduction accordée à une catégorie de la population disposant de peu de moyens financiers : c'est-à-dire les personnes bénéficiant du Revenu d'Intégration Sociale ou de l'aide sociale financière équivalente au revenu d'intégration sociale (ERIS)[22]. Comme on peut le voir, très peu de personnes sont concernées (ou plus exactement se savent concernées) par cette réduction.

Table 49 : Avez-vous droit à une réduction RIS ou ERIS ?

	Flandre	Wallonie	Bruxelles	**Belgique**
Oui	1%	1%	2%	**1%**
Base	*4018*	*8054*	*3749*	***15821***

[22] En fait pour bénéficier du RIS, les individus doivent répondre à certaines conditions ; pour les personnes ne répondant pas à ces conditions, les CPAS accordent une aide financière équivalente (ERIS).

10.3.6. Réduction accordée aux employés de certaines sociétés

Un dernier type de réductions considéré concerne les avantages sociaux accordés aux travailleurs de certaines sociétés : les opérateurs de transport public, Belgacom, BPost, etc. qui leur permettent, ainsi que parfois aux membres de leur famille, de voyager à tarif réduit voire gratuitement (parfois pour un nombre limité de parcours) sur les lignes de transport en commun (ou de certains des opérateurs de transport public).

Il ne faut pas négliger ce type de réductions car il concerne quand de même 4% de la population, soit près de 400 000 personnes.

Table 50 : Avez-vous droit à une réduction accordée aux travailleurs de certaines sociétés ?

	Flandre	Wallonie	Bruxelles	**Belgique**
Oui	3%	4%	5%	**4%**
Base	*4018*	*8054*	*3749*	***15821***

10.3.7. Réductions et usage des transports publics

Nous allons maintenant étudier si les personnes déclarant disposer d'une réduction, quelle que soit celle-ci, ont un usage plus fréquent des transports en commun que celles qui déclarent ne bénéficier d'aucune réduction[23].

Le premier élément qu'il faut mettre en exergue, c'est que près de la moitié de la population déclare disposer d'au moins une réduction pour les transports en commun.

Table 51 : pourcentage de la population déclarant disposer d'au moins une réduction dans les transports en commun

	Flandre	Wallonie	Bruxelles	**Belgique**
	47%	46%	50%	**47%**
Base	*4018*	*8054*	*3749*	***15821***

La Figure 43 nous montre, on ne peut plus clairement, que les personnes disposant d'une réduction sont des utilisateurs beaucoup plus réguliers des transports en commun. Plus d'une personne sur cinq bénéficiant d'une réduction emprunte les transports public au moins 5 jours par semaine alors qu'il y en a moins d'une sur dix dans ce cas parmi les individus ne disposant d'aucune réduction. A contrario, beaucoup de personnes disposant d'une réduction (plus de la moitié) utilisent très peu voir jamais les transports publics. Ceci devrait être examiné de près par les opérateurs de transport public dans le cadre de leurs estimations du nombre de voyageurs.

[23] Les répondants déclarant ne pas savoir s'ils disposent d'une réduction à l'ensemble des questions ne sont pas pris en compte ; ne sont donc considérés dans cette analyse que les répondants ayant déclaré au moins une fois « oui » à l'une des questions relatives aux réductions ou ayant répondu « non » à toutes celles-ci.

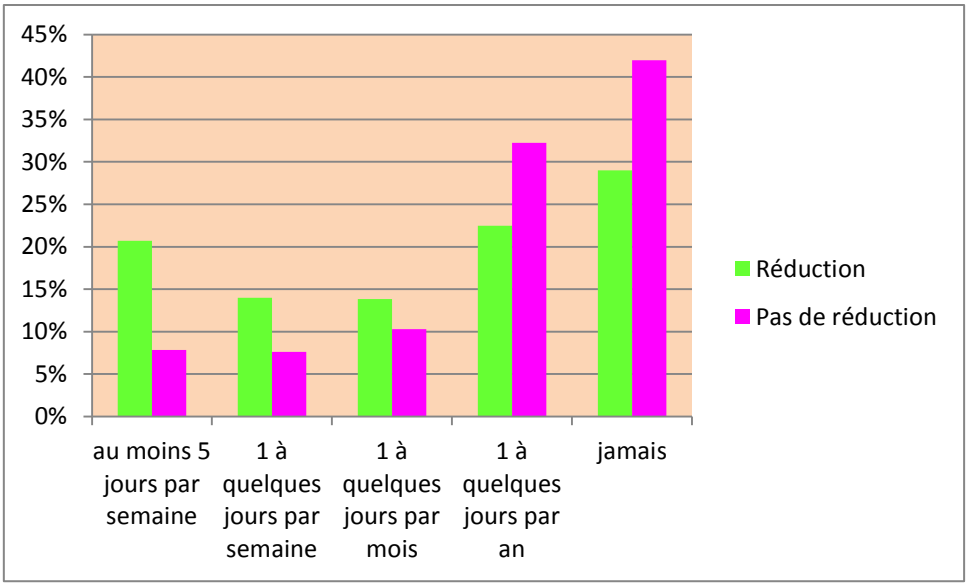


Figure 43 : usage habituel des transports publics suivant que l'on dispose ou non d'une réduction

10.4. Les abonnements

Une autre série de questions portait sur les abonnements que les répondants possédaient. Le pourcentage d'abonnés varie très fortement suivant les régions : près de la moitié des Bruxellois sont porteurs d'un abonnement alors qu'ils sont moins d'un sur cinq parmi les Wallons et les Flamands. L'offre plus dense de transports en commun dans la capitale et donc le recours plus fréquent à ces services peut être un facteur d'explication.

Table 52 : pourcentage de la population possédant un abonnement pour les transports en commun

	Flandre	Wallonie	Bruxelles	**Belgique**
	19%	17%	46%	**21%**
Base	*4011*	*8042*	*3746*	***15799***

Les abonnés utilisent, comme cela semble logique, beaucoup plus fréquemment les transports en commun que les autres individus. La moitié d'entre eux sont d'ailleurs dans les transports publics au moins cinq jours par semaine. On ne peut par contre que s'étonner que plus d'un abonné sur dix (12%) déclare ne jamais emprunter les transports en commun. Il faut cependant noter qu'un tiers d'entre eux a 65 ans et plus (20% ont même 75 ans ou plus) ; pour ces personnes, on peut supposer que cela signifie qu'elles disposent d'un abonnement « à vie » gratuit vu leur âge qu'elles ont demandé « au cas où » et dont elles ne se servent pas. Cette explication est corroborée par le fait que 42% des individus concernés déclarent avoir un abonnement à durée illimitée (et pour 30% supplémentaires, la durée de l'abonnement n'est pas précisée). Une autre piste d'explication pourrait être qu'il s'agit de personnes ayant eu la possibilité de recevoir, de leur employeur, un abonnement gratuit et l'ayant pris « au cas où » même s'ils n'utilisent jamais les transports en commun.

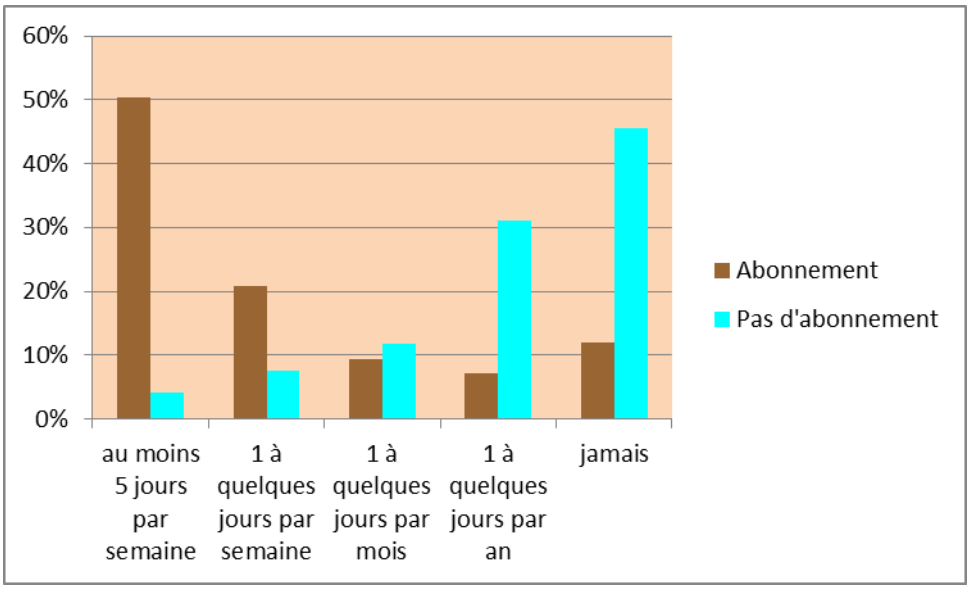


Figure 44 : usage habituel des transports public suivant que l'on est abonné ou non

Il est également possible d'affiner l'analyse en examinant comment les abonnements se répartissent entre les différents opérateurs de transport public. Assez naturellement la clientèle des abonnés des sociétés de transport public routier se recrute essentiellement dans la région que chacune dessert. On notera cependant que les TEC (6%) mais beaucoup plus encore De Lijn (12%) drainent aussi des abonnés bruxellois. Il est d'ailleurs assez paradoxal d'épingler que, pour De Lijn, le taux de pénétration en termes d'abonnés est pratiquement aussi élevé à Bruxelles (12%) qu'en Flandre (14%) mais il faut relier cela à l'offre assez conséquente de cet opérateur en Région bruxelloise[24]. Il faut aussi remarquer le succès phénoménal de la STIB à Bruxelles puisqu'elle compte près de la moitié (44%) de la population dans ses abonnés. Il ne faut cependant pas oublier que, dans cette région, certains employeurs offrent des abonnements gratuits à leurs travailleurs. Les chemins de fer, quant à eux, font un score équivalent dans chacune des trois régions.

Table 53 : pourcentage d'abonnés pour les différents opérateurs de transport public suivant la région

	Flandre	Wallonie	Bruxelles	**Belgique**
De Lijn	14%	1%	12%	**10%**
TEC	1%	12%	6%	**5%**
STIB	2%	2%	44%	**6%**
SNCB	7%	6%	7%	**6%**
Base	*4018*	*8054*	*3749*	***15821***

Plus de la moitié des abonnements sont des abonnements annuels. Les abonnements mensuels (10%) et ceux à vie (8%) viennent ensuite.

[24] De plus des Bruxellois possédant un abonnement MTB de la STIB (qui leur donne accès aux services des autres opérateurs sur Bruxelles) peuvent aussi avoir indiquer posséder un abonnement De Lijn (ou TEC).

Table 54 : distribution des abonnements de transport public suivant leur durée

1 semaine	1%
2 semaines	0%
1 mois	10%
3 mois	6%
6 mois	0%
1 an	55%
2 ans	2%
3 ans	1%
4 ans ou plus	1%
À vie, illimité (y compris 65+)	8%
Moins de 12 ans	2%
Non spécifié	16%
Autre	1%
Base	*3758*

.

10.5. Les titres de transport

Au moment de répondre à l'enquête, 14 % des individus détiennent un titre de transport. Par ordre décroissant, on trouve les cartes De Lijn multi-voyages (5%), les go pass/rail pass (4%), les cartes TEC multi-voyages et les cartes de réduction SNCB 50%[25] (2%) et enfin les keycard, les cartes SNCB 10 voyages, les cartes STIB et les cartes JUMP (1%)[26].

10.6. Le permis de conduire

La possession du permis est très répandue parmi la population puisque deux tiers des répondants en possèdent un. À Bruxelles cependant, cette proportion baisse pour juste dépasser la moitié des Bruxellois mais, par contre, dans cette région, on trouve près de 10% de la population en apprentissage.

Table 55 : possession du permis de conduire suivant la région

	Flandre	Wallonie	Bruxelles	**Belgique**
En apprentissage	4%	6%	9%	**5%**
Possèdent un permis	70%	65%	54%	**67%**
N'ont pas de permis	25%	29%	37%	**28%**
Base	*4012*	*8044*	*3747*	***15803***

Il reste encore une différence significative entre genres : les hommes sont encore largement plus souvent possesseurs du permis que les femmes. Cette différence a tendance à augmenter avec l'âge, signe que cet héritage du passé pourrait disparaître ou à tout le moins s'atténuer avec les nouvelles générations où les femmes acquièrent le permis presqu'aussi souvent que les hommes.

Néanmoins cette situation résiduelle pèse sur le nombre de seniors en possession du permis de sorte que le taux de permis, qui connaît un sommet entre 35 et 44 ans puis stagne ensuite, chute après 64 ans et bien plus spectaculairement encore à partir de 75 ans.

[25] Aujourd'hui retirées du marché.
[26] Il faut garder à l'esprit que les répondants peuvent détenir plusieurs titres de transport différents.

Le diplôme joue aussi un rôle dans la possession du permis : deux fois plus de diplômés de l'enseignement supérieur que de non diplômés ou diplômés du primaire ont un permis de conduire. Les difficultés scolaires se manifestent également lors de l'examen (en particulier théorique) de conduite.

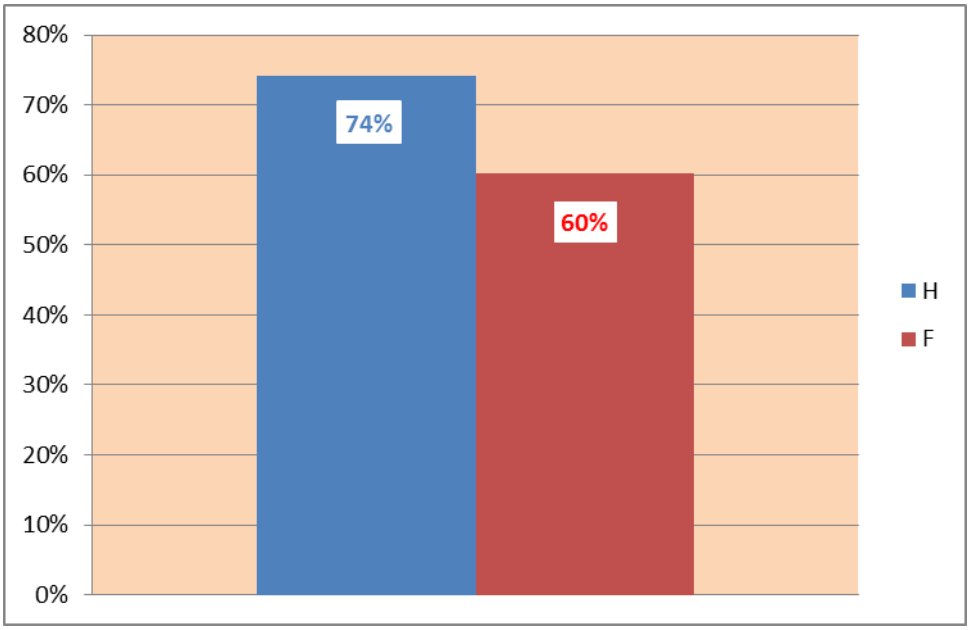


Figure 45 : taux de possession du permis suivant le genre

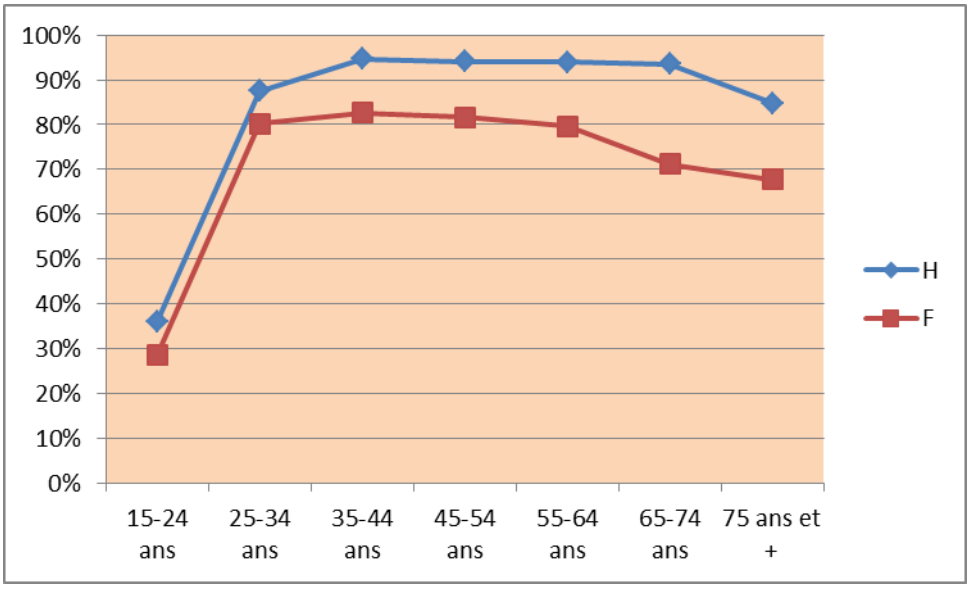


Figure 46 : taux de possession du permis suivant le genre et l'âge

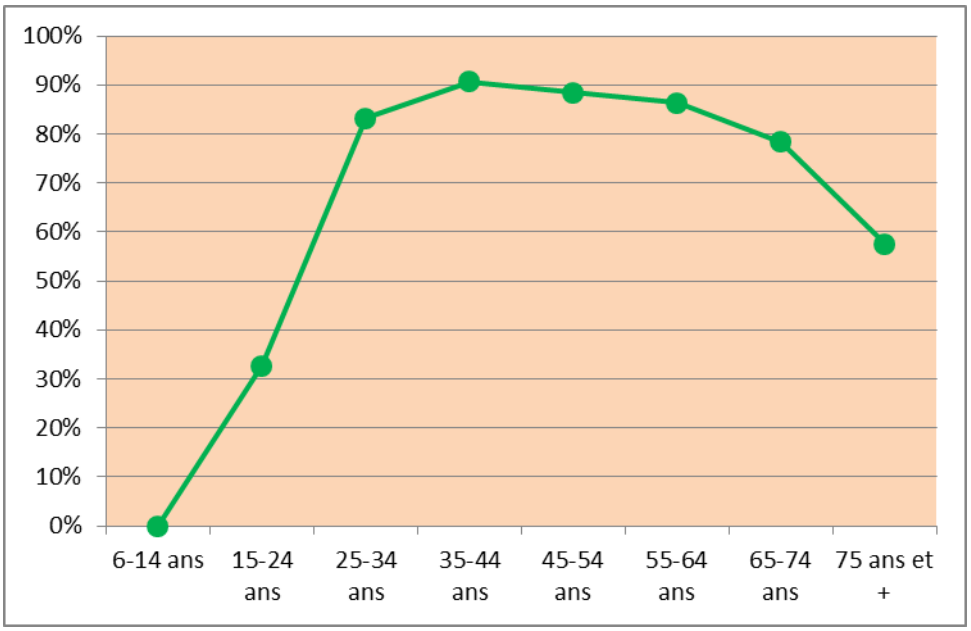


Figure 47 : taux de possession du permis suivant l'âge

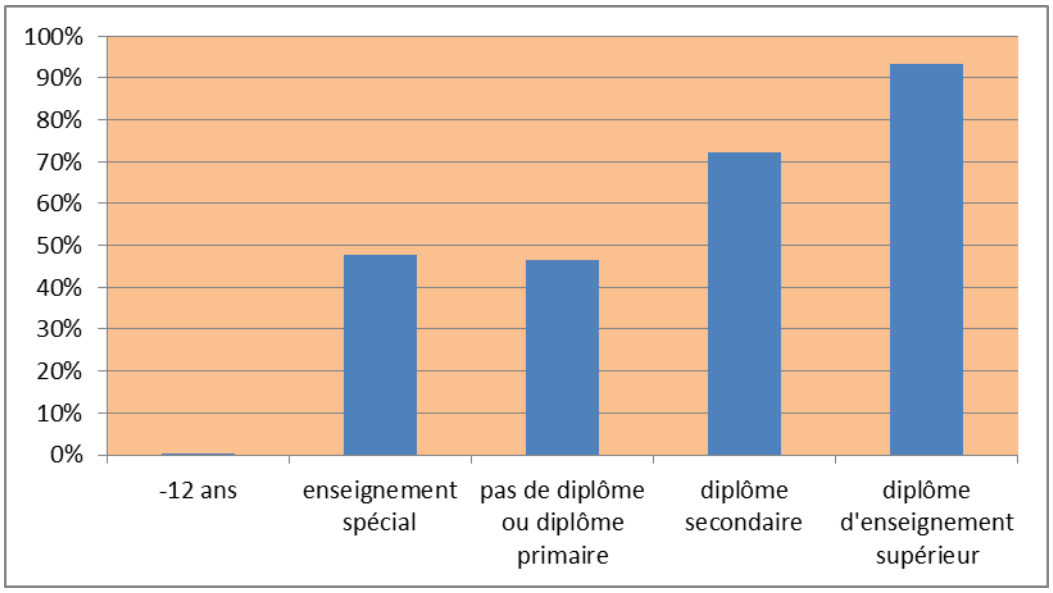


Figure 48 : taux de possession du permis suivant le diplôme

Le type de permis de conduire détenu est dans la toute grande majorité des cas un permis « voiture » (permis B) ; les autres types de permis sont plus rares puisqu'aucun n'atteint les 10% de « taux de pénétration ».

Table 56 : pourcentages de la population détenant un permis de conduire suivant le type de celui-ci[27]

Permis A3 (cyclo)	7%
Permis A2 (moto <=400cc)	5%
Permis A1 (moto >400cc)	6%
Permis B (voiture/camionnette)	65%
Permis C (camion)	5%
Permis D (bus)	1%
Permis E (+remorque)	4%
Base	*15803*

En moyenne, les détenteurs d'un permis sont en possession de celui-ci depuis 25 ans[28]. La valeur médiane est même de 29 ans, ce qui indique un grand nombre de répondants possédant leur permis depuis un nombre conséquent d'années.

C'est à 23 ans en moyenne qu'on acquiert le permis B. Les hommes sont un peu plus « précoces » que les femmes mais d'un an seulement (22 ans contre 23).

On remarque qu'au cours du temps, c'est de plus en plus jeune qu'on a le permis. En effet, si les 75 ans et plus ont, en moyenne, passé leur permis à 35 ans, les 15-24 ans l'ont fait à 19 ans.

Être encore aux études n'est pas un frein pour passer le permis, bien au contraire : les diplômés de l'enseignement supérieur l'ont acquis, en moyenne, à 21 ans pour 22 ans aux diplômés du secondaire, 23 ans aux diplômés de l'enseignement spécial et 28 ans aux non diplômés ou diplômés du primaire.

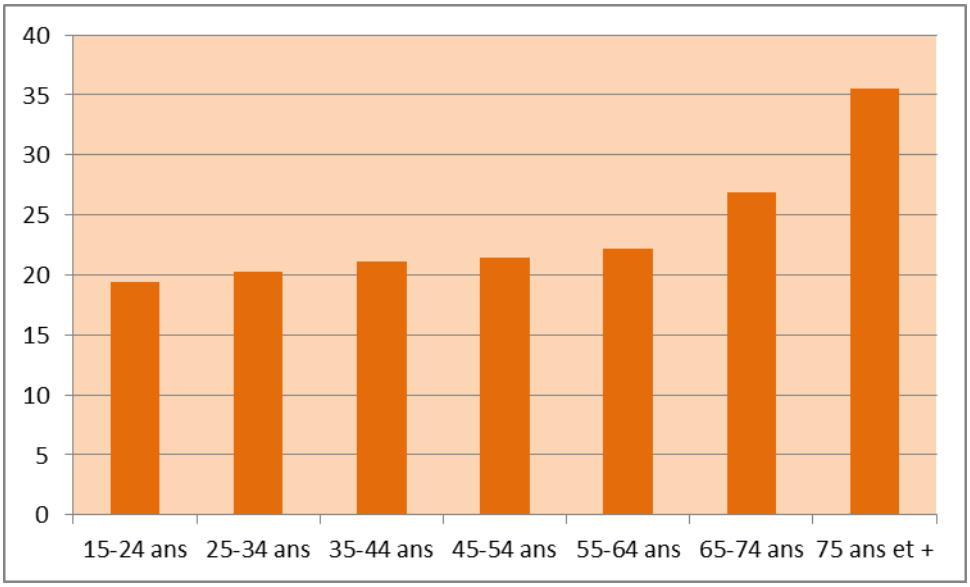


Figure 49 : âge auquel on a passé le permis suivant l'âge

[27] Des personnes peuvent détenir plusieurs types de permis.
[28] Pour calculer cette moyenne, nous avons exclus les réponses que nous avons considérées comme aberrantes ; il s'agit des cas où le répondant donne comme année d'acquisition du permis, une année inférieure à celle où il a atteint ses dix-huit ans (cela correspond à 449 réponses soit 5%).

10.7. Difficultés physiques à se déplacer

Les répondants ont eu à se prononcer sur le fait de savoir s'ils éprouvaient ou non certaines difficultés physiques dans leurs déplacements. Cela concernait la marche, la pratique du vélo, la montée et la descente de voiture, la conduite d'une voiture ; l'accès aux arrêts de tram ou de bus, l'accès aux gares, quais et arrêts de train ou de métro, la montée ou la descente du train, du bus, du tram et du métro ou enfin d'autres types de difficultés. Pour chacun des items, les répondants devaient dire si cela ne leur posait aucun problème, leur était possible mais avec difficulté, ne leur était possible qu'avec des facilités d'accès ou des équipements particuliers ou leur était impossible.

10.7.1. Difficultés physiques relatives à la marche

La marche ne pose aucune difficulté à environ neuf belges sur dix. Elle est par contre impossible pour 1% d'entre eux, soit environ 10 000 personnes. Ces constats ne varient guère entre régions

Table 57 : difficultés physiques pour la marche

	Flandre	Wallonie	Bruxelles	**Belgique**
Aucun problème	90%	87%	91%	**89%**
Possible mais avec difficulté	8%	10%	7%	**9%**
Possible avec facilités d'accès ou équipements	1%	2%	1%	**1%**
Impossible	1%	1%	1%	**1%**
Base	*3946*	*7903*	*3662*	***15511***

Par contre, on peut observer qu'un peu plus de femmes que d'hommes éprouvent certaines difficultés à se déplacer à pieds, c'est surtout au niveau des difficultés légères que cette différence se fait sentir.

Tout naturellement, plus on avance en âge, plus on éprouve de difficultés à marcher. À partir de 65 ans, la marche n'engendre plus aucun problème que chez les trois quarts de la population et ce seuil s'abaisse même à 50% à partir de 75 ans. Dans cette dernière tranche d'âges, ce sont quelques 6% des personnes qui ne peuvent plus marcher.

On remarque aussi que, plus le diplôme est élevé, moins la part des personnes ayant des difficultés à marcher est grande. On pourrait donc faire l'hypothèse, mais cela est peut-être trop rapide, que les conditions physiques, la santé s'améliorent avec le diplôme et le train de vie qui peut lui être associé.

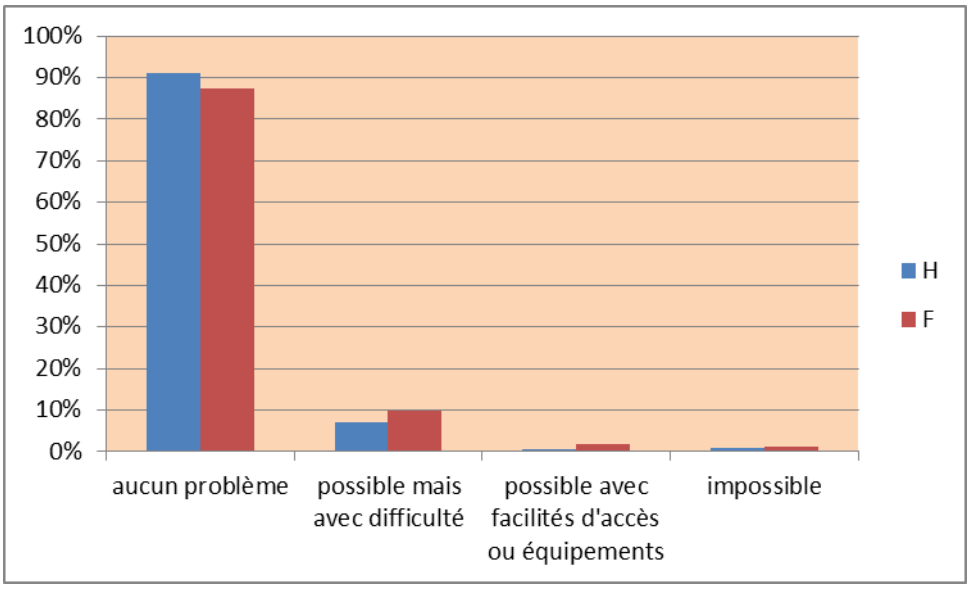


Figure 50 : difficultés physiques pour la marche suivant le genre

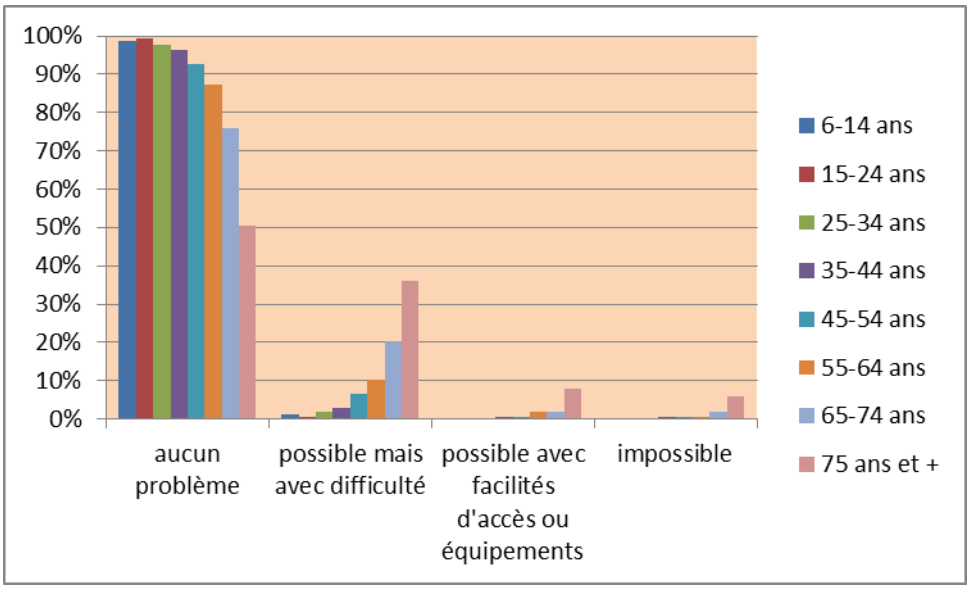


Figure 51 : difficultés physiques pour la marche suivant l'âge

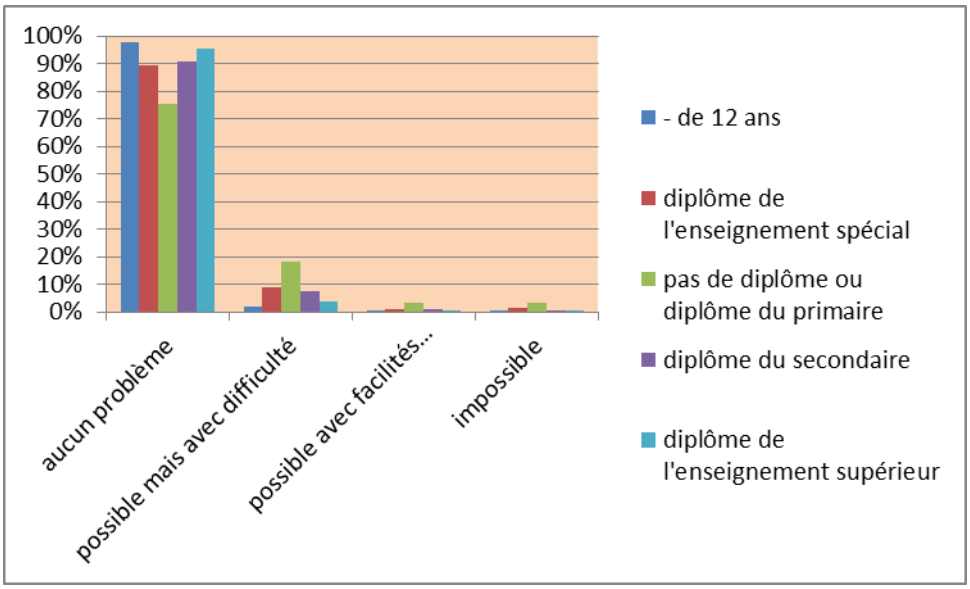


Figure 52 : difficultés physiques pour la marche suivant le diplôme

10.7.2. Difficultés physiques relatives à la pratique du vélo

La pratique du vélo s'avère plus problématique que la marche puisqu'elle est impossible pour 8% de la population ; a contrario des Flamands où seuls 5% des répondants indiquent que rouler à bicyclette n'est pas possible pour eux, ils sont plus de 10% à être dans ce cas à Bruxelles et en Wallonie. Ces chiffres sont à garder à l'esprit lorsque l'on prône des politiques pro vélo.

Table 58 : difficultés physiques pour la pratique du vélo

	Flandre	Wallonie	Bruxelles	**Belgique**
Aucun problème	89%	80%	83%	**86%**
Possible mais avec difficulté	5%	8%	5%	**6%**
Possible avec facilités d'accès ou équipements	1%	0%	1%	**1%**
Impossible	5%	12%	11%	**8%**
Base	*3946*	*7903*	*3662*	***15511***

Les femmes ne sont pas égales aux hommes face à un vélo : elles sont deux fois plus nombreuses à déclarer que la pratique de la bicyclette leur est impossible et il y a un écart de presque 10% entre celles qui n'ont aucun problème pour monter à vélo et ceux qui sont dans le même cas.

Plus encore que pour la marche, l'âge est un réel handicap pour la pratique du cyclisme : après 74 ans, c'est près d'une personne sur deux qui ne peut plus rouler à vélo.

Rejoignant en cela notre conclusion précédente sur la marche, on voit encore ici que les difficultés sont plus nombreuses chez les personnes peu ou pas diplômées (la pratique de la bicyclette est impossible pour un répondant sur cinq dans ce public). Cela renforce l'idée d'un lien manifeste entre santé et diplôme.

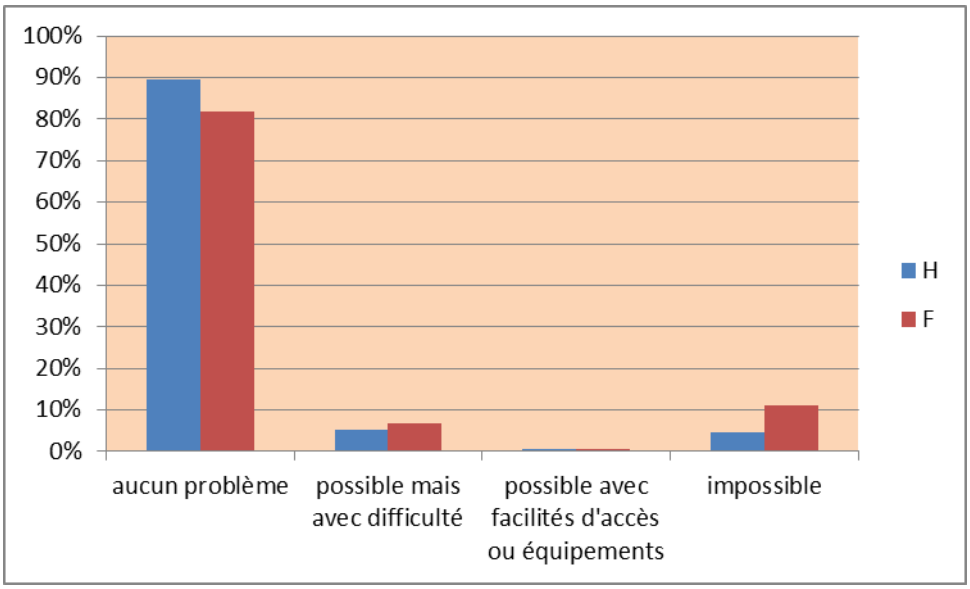


Figure 53 : difficultés physiques pour la pratique du vélo suivant le genre

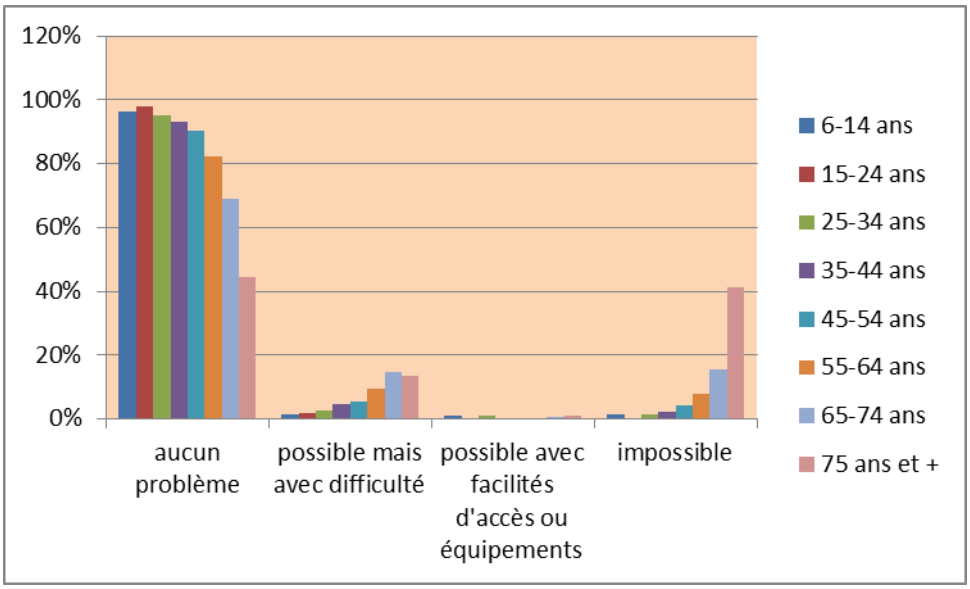


Figure 54 : difficultés physiques pour la pratique du vélo suivant l'âge

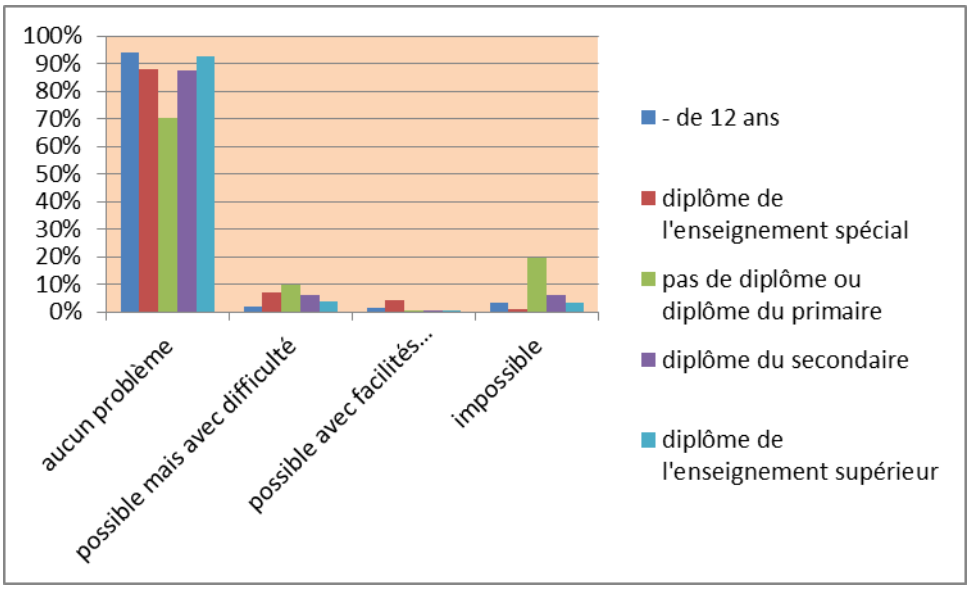


Figure 55 : difficultés physiques pour la pratique du vélo suivant le diplôme

10.7.3. Difficultés physiques pour monter en voiture ou en descendre

Utiliser la voiture, en tant que passager du moins, est le mode de déplacement qui pose le moins de problème. Cela peut être un facteur expliquant pourquoi l'automobile reste un mode dominant.

Table 59 : difficultés physiques pour monter ou descendre de voiture

	Flandre	Wallonie	Bruxelles	**Belgique**
Aucun problème	93%	92%	93%	**93%**
Possible mais avec difficulté	6%	7%	5%	**6%**
Possible avec facilités d'accès ou équipements	1%	1%	1%	**1%**
Impossible	0%	1%	1%	**1%**
Base	*3946*	*7903*	*3662*	***15511***

Les femmes éprouvent un tout peu plus de difficultés que les hommes à monter ou descendre de voiture.

Si, comme on pouvait s'y attendre, les difficultés augmentent avec l'âge, elles restent cependant assez légères et le pourcentage de personnes pour lesquelles monter ou descendre de voiture est impossible ne dépasse pas les 3%.

Une fois encore, le diplôme est un facteur diminuant la part de difficultés et ce de manière assez significative en ce qui concerne les difficultés légères.

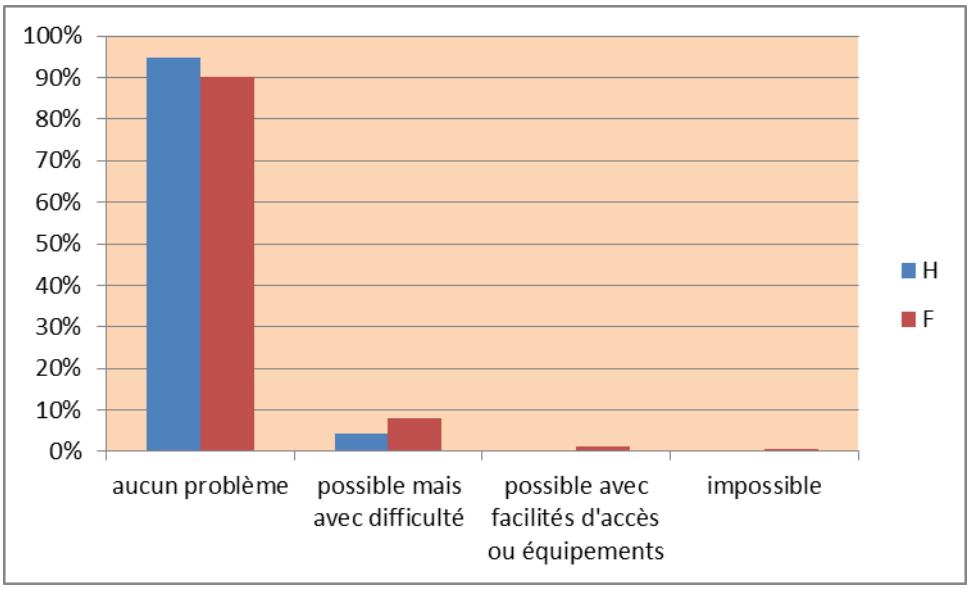


Figure 56 : difficultés physiques pour monter ou descendre de voiture suivant le genre

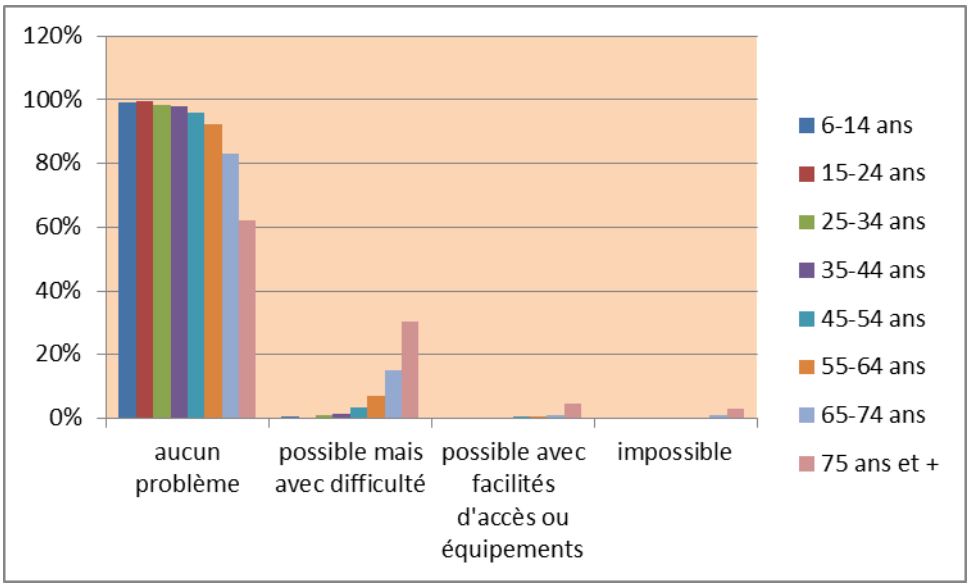


Figure 57 : difficultés physiques pour monter ou descendre de voiture suivant l'âge

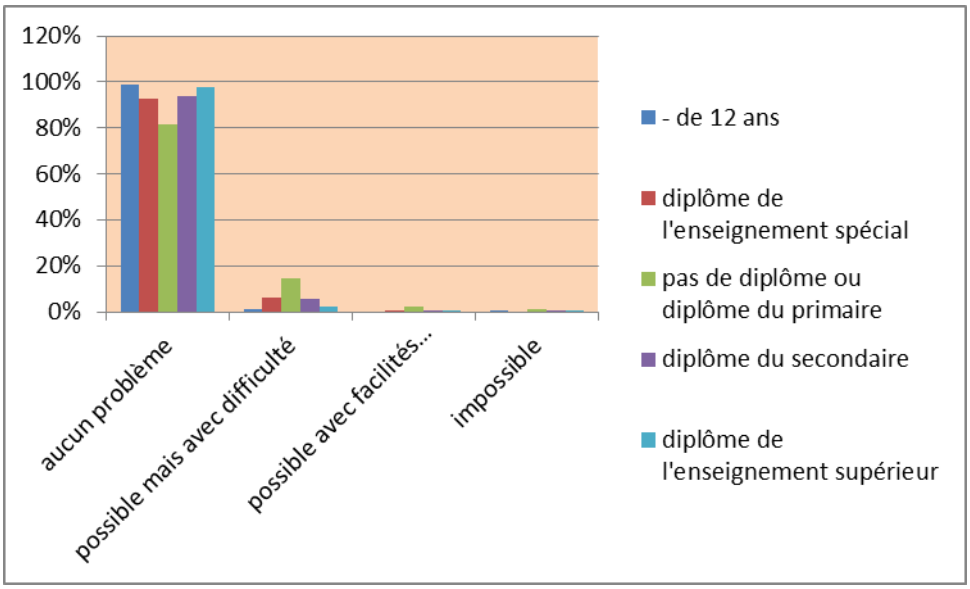


Figure 58 : difficultés physiques pour monter ou descendre de voiture suivant le diplôme

10.7.4. Difficultés physiques pour conduire une voiture

Assez paradoxalement, conduire une voiture semble être la manière de se déplacer qui est impossible pour le plus grand pourcentage de la population (14%), dépassant même la pratique du vélo. On peut donc penser que certains répondants ont indiqué qu'il leur était impossible de conduire une voiture non pas parce quelque handicap physique les en empêche mais bien parce que c'est matériellement impossible pour eux car ils n'ont pas le permis de conduire. Cela peut également expliquer pourquoi on constate une réelle dichotomie entre le fait de n'avoir aucun problème et l'impossibilité, les difficultés légères n'étant pratiquement jamais invoquées. Si l'on ne considère que les répondants en possession d'un permis de conduire, le taux d'impossibilité à conduire chute d'ailleurs à 2% (deux autres pourcents ont des difficultés légères et 95% n'ont aucune difficulté).

Table 60 : difficultés physiques pour conduire une voiture

	Flandre	Wallonie	Bruxelles	**Belgique**
Aucun problème	86%	81%	78%	**84%**
Possible mais avec difficulté	2%	2%	2%	**2%**
Possible avec facilités d'accès ou équipements	0%	0%	0%	**0%**
Impossible	11%	16%	19%	**14%**
Base	*3946*	*7903*	*3662*	***15511***

La différence qu'on observe entre hommes et femmes n'est peut-être encore que le reflet de la différence du taux de possession du permis de conduire entre les genres.

C'est dans le même esprit qu'on peut comprendre les statistiques par âge. Ainsi, chez les moins de 15 ans, environ la moitié des répondants doit avoir indiqué qu'ils n'avaient aucun problème physique qui les empêcherait de conduire une voiture (s'ils pouvaient légalement le faire) tandis que l'autre moitié doit avoir voulu dire qu'ils n'étaient pas en état de conduire vu

leur âge et les prescrits du code de la route. Ces résultats grèvent d'ailleurs de manière significative les résultats globaux.

Si l'on exclut les données relatives aux moins de 12 ans qui présentent le même biais que celui que nous venons d'évoquer, les chiffres des difficultés selon le diplôme semblent plus cohérents avec cependant le même risque de mauvaise compréhension chez les non-diplômés et les diplômés du primaire. En effet, si l'on se restreint davantage encore en ne retenant que les répondants de 18 ans et plus, on a cependant encore 10% de ceux-ci qui déclarent qu'il leur est impossible de conduire une voiture (88% n'ont aucune difficulté et 2%, des difficultés légères).

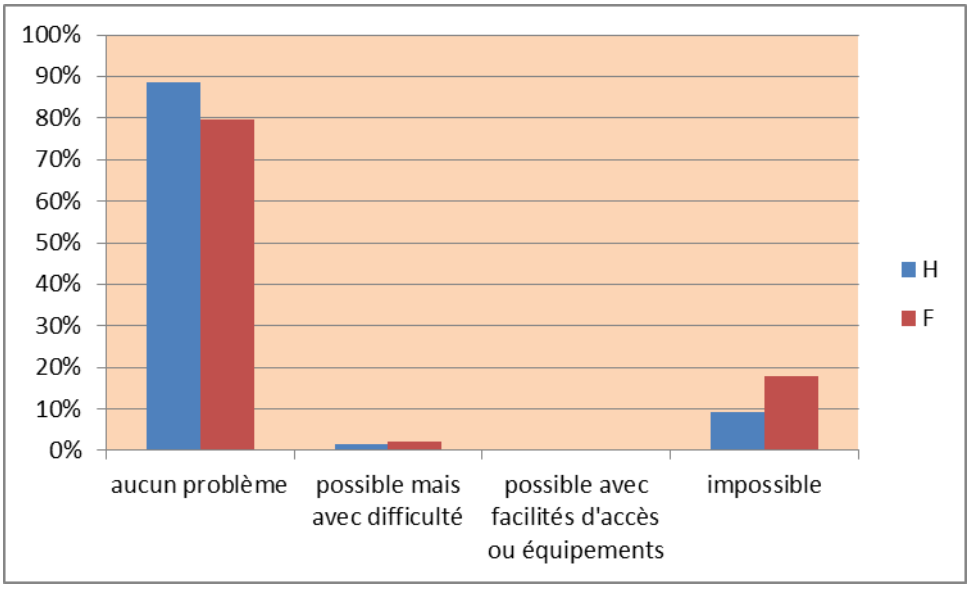


Figure 59 : difficultés physiques pour conduire une voiture suivant le genre

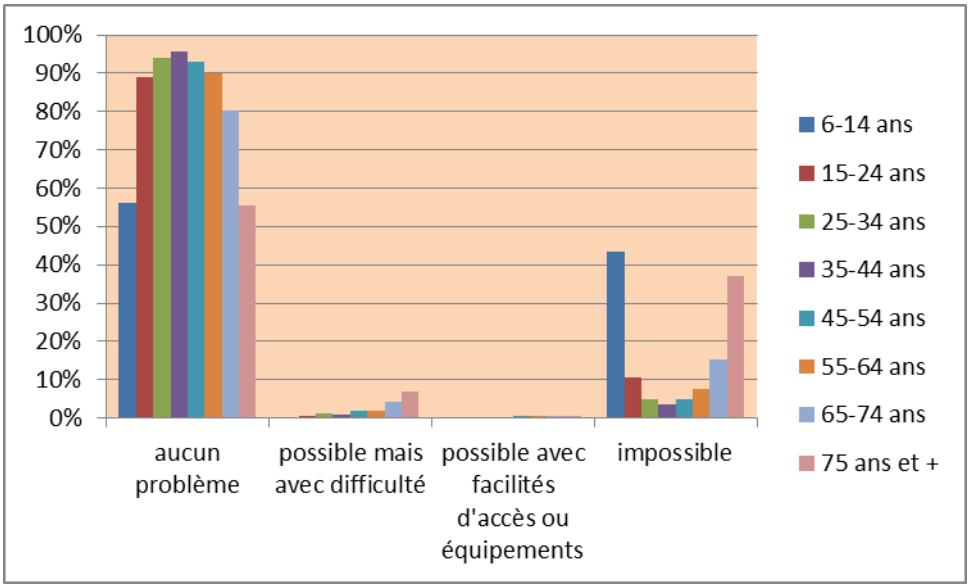


Figure 60 : difficultés physiques pour conduire une voiture suivant l'âge

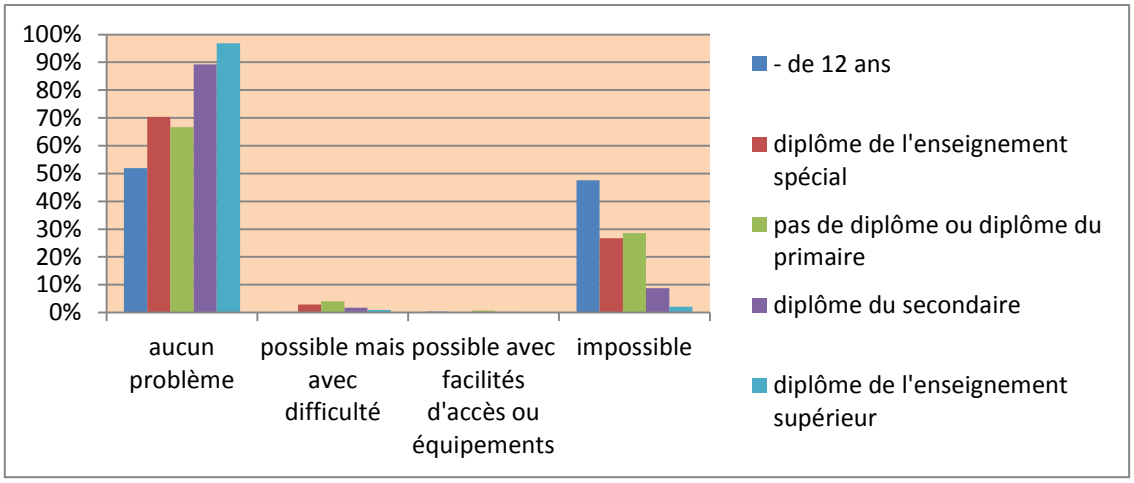


Figure 61 : difficultés physiques pour conduire une voiture suivant le diplôme

10.7.5. Difficultés physiques pour accéder aux arrêts de tram ou de bus

Se rendre à un arrêt d'un transport en commun « de surface » ne pose pas de problème à grand monde.

Table 61 : difficultés physiques pour accéder aux arrêts de tram ou de bus

	Flandre	Wallonie	Bruxelles	**Belgique**
Aucun problème	93%	91%	93%	**92%**
Possible mais avec difficulté	5%	6%	4%	**5%**
Possible avec facilités d'accès ou équipements	1%	1%	1%	**1%**
Impossible	2%	2%	2%	**2%**
Base	*3946*	*7903*	*3662*	***15511***

Une fois encore, les difficultés sont un peu plus prégnantes chez les femmes, essentiellement d'ailleurs des difficultés légères.

De réelles difficultés ne semblent apparaître qu'au-delà de 75 ans où on dépasse à peine la moitié des répondants à n'avoir aucun problème, un quart a de légères difficultés et un peu plus de 10% ne peuvent même plus accéder à un arrêt de tram ou de bus.

Seuls les non-diplômés ou diplômés du primaire se distinguent des autres catégories tant au niveau des difficultés légères que de l'impossibilité.

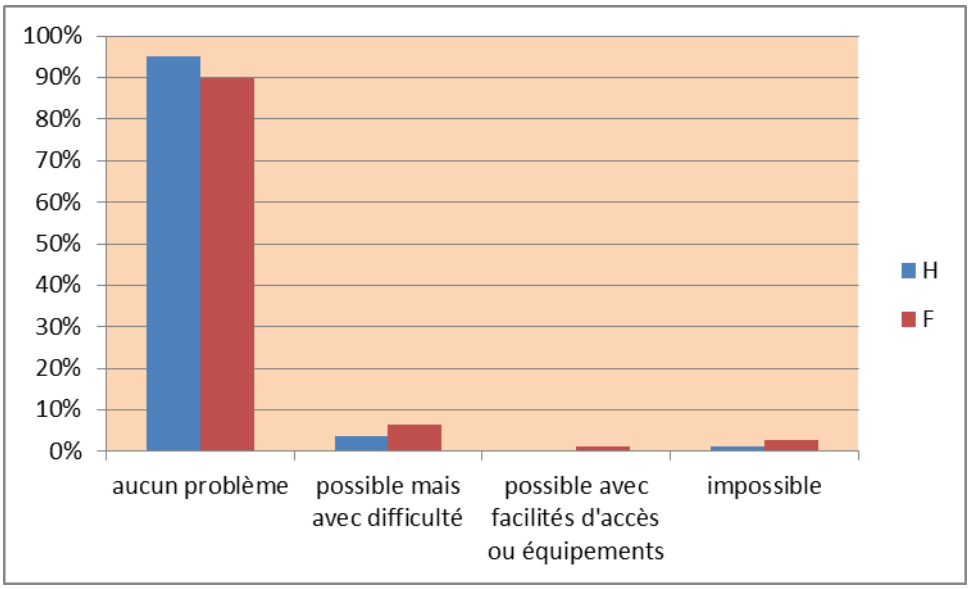


Figure 62 : difficultés physiques pour accéder aux arrêts de tram ou de bus suivant le genre

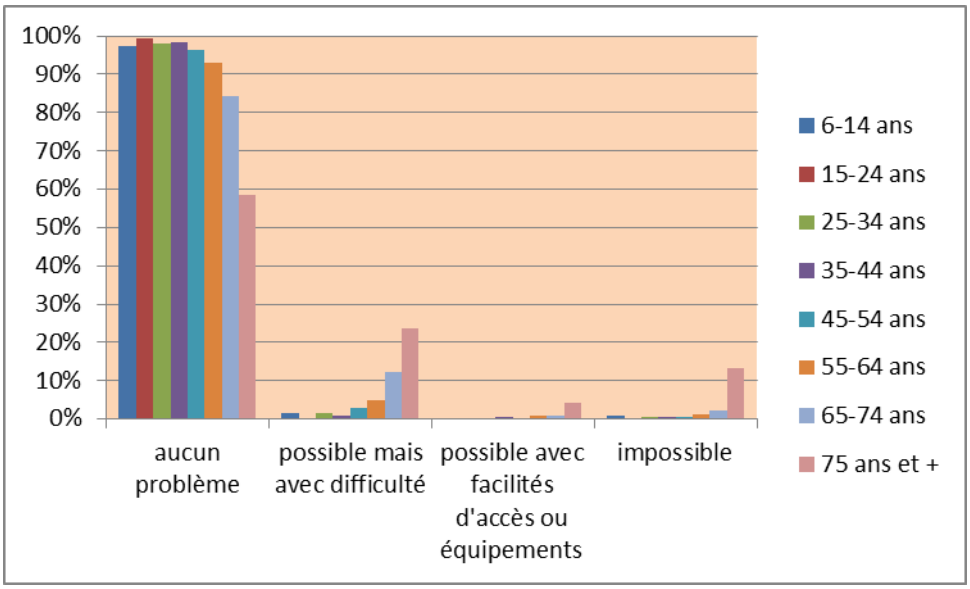


Figure 63 : difficultés physiques pour accéder aux arrêts de tram ou de bus suivant l'âge

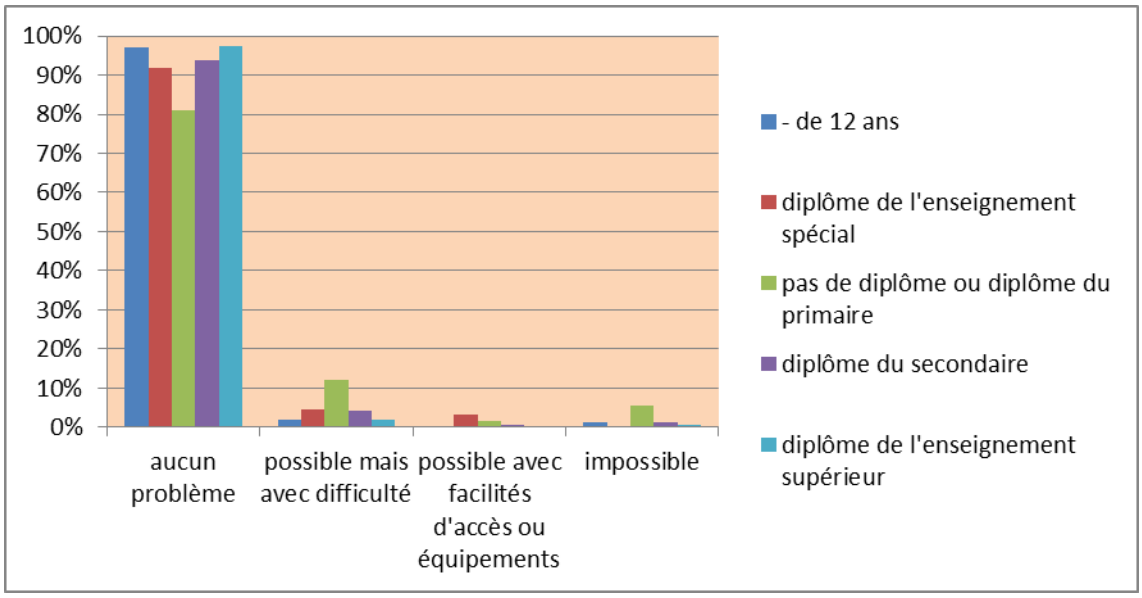


Figure 64 : difficultés physiques pour accéder aux arrêts de tram ou de bus suivant le diplôme

10.7.6. Difficultés physiques pour accéder à une gare ou une station de métro

Souvent gares et stations de métros impliquent dénivelés et obligation de recourir à des escaliers, des escalators ou un ascenseur pour accéder aux quais, autant d'éléments pouvant être des entraves pour les personnes souffrant d'un handicap physique. Et pourtant, cela ne semble pas poser plus de problèmes que l'accès aux arrêts des transports de surface. On peut donc penser que les équipements mis en place dans ces gares et stations permettent plus aisément d'y accéder même lorsque des difficultés physiques vous handicapent.

Table 62 : difficultés physiques pour accéder à une gare ou à une station de métro

	Flandre	Wallonie	Bruxelles	**Belgique**
Aucun problème	92%	91%	92%	**92%**
Possible mais avec difficulté	5%	6%	5%	**5%**
Possible avec facilités d'accès ou équipements	1%	1%	1%	**1%**
Impossible	2%	2%	2%	**2%**
Base	*3946*	*7903*	*3662*	***15511***

Que ce soit en s'intéressant au genre, à l'âge ou au diplôme, les constatations qu'on peut faire sont tout à fait les mêmes que celles émises concernant l'accès aux arrêts de tram ou de bus. Nous pouvons donc en conclure que gares et stations de métro ne sont pas moins accessibles qu'arrêts de tram ou de bus, ce n'est donc pas cet aspect qui peut déterminer le choix d'un mode de transport en commun plutôt qu'un autre.

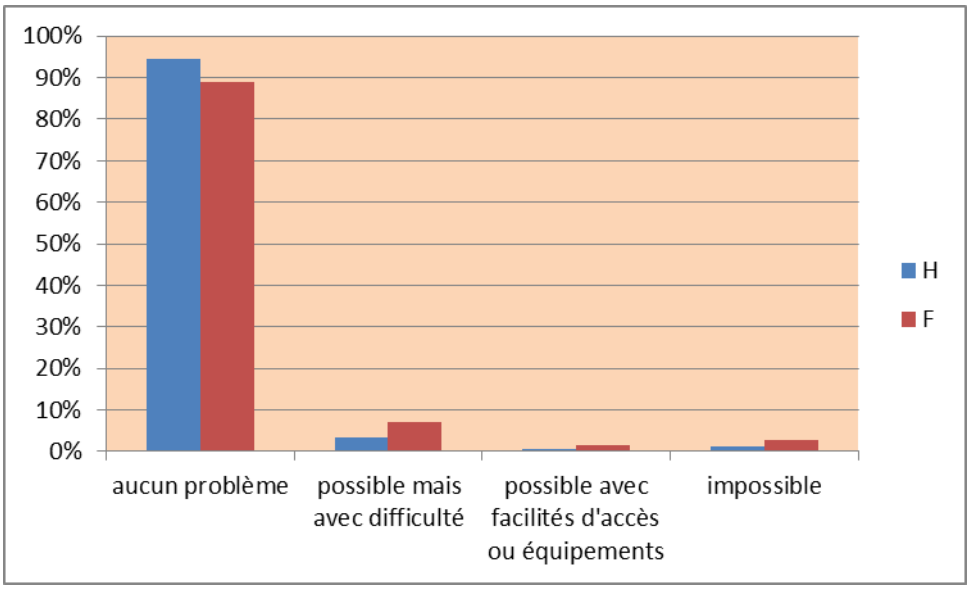


Figure 65 : difficultés physiques pour accéder à une gare ou une station de métro suivant le genre

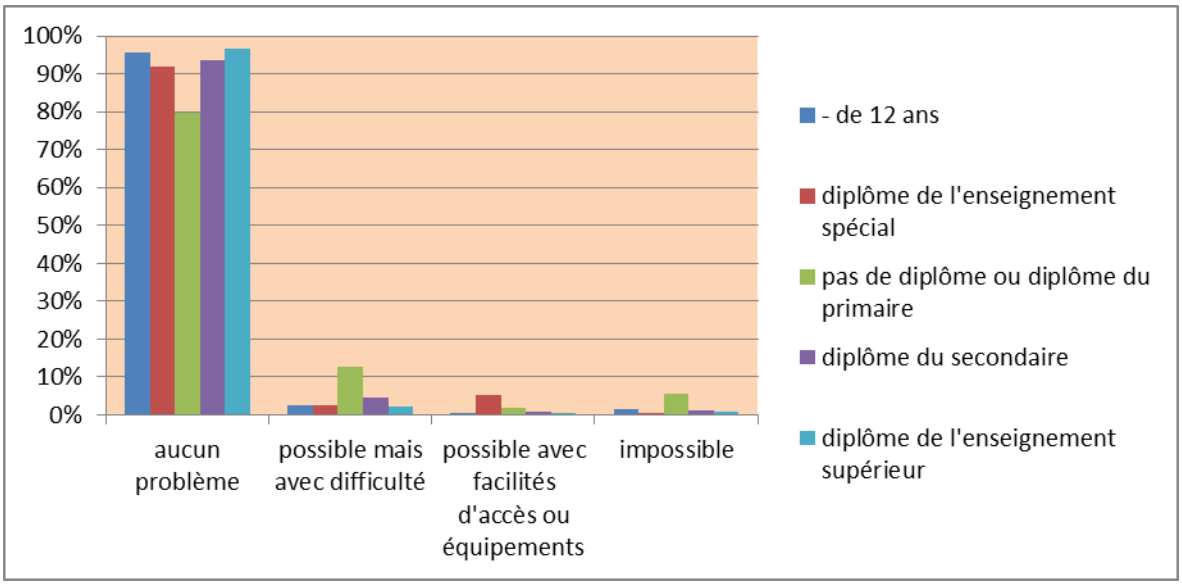


Figure 66 : difficultés physiques pour accéder à une gare ou une station de métro suivant l'âge

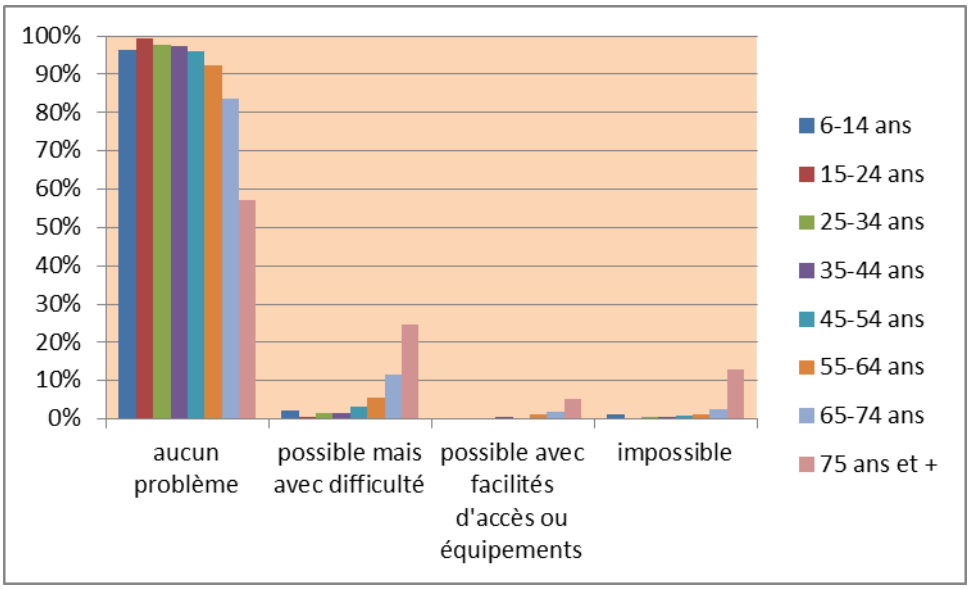


Figure 67 : difficultés physiques pour accéder à une gare ou une station de métro suivant le diplôme

10.7.7. Difficultés physiques pour monter dans le train, le bus, le tram, le métro ou en descendre

Le tout n'est pas d'accéder à un arrêt, une gare ou une station sans (trop de) difficulté, encore faut-il pouvoir embarquer/débarquer dans le transport en commun que ce soit le train, le bus, le tram ou le métro.

Tout au plus constate-t-on quelques difficultés légères mais sans plus ; il ne paraît donc pas beaucoup plus difficile de monter dans un transport en commun que dans une voiture.

Table 63 : difficultés physiques pour monter dans le train, le bus, … ou en descendre

	Flandre	Wallonie	Bruxelles	**Belgique**
Aucun problème	91%	90%	91%	**91%**
Possible mais avec difficulté	7%	7%	6%	**7%**
Possible avec facilités d'accès ou équipements	1%	1%	1%	**1%**
Impossible	1%	2%	1%	**2%**
Base	*3946*	*7903*	*3662*	***15511***

On constate un certain écart entre hommes et femmes. Faut-il y voir les difficultés que, par exemple, les jeunes mamans peuvent rencontrer lorsqu'elles veulent emprunter les transports en commun avec une poussette ou de jeunes enfants ?

Même si des mesures de gratuité incitent les seniors à recourir aux transports en commun, on voit que cela leur est difficile, surtout à partir de 75 ans ; ils ne sont alors plus que la moitié de cette catégorie de la population à pouvoir le faire sans difficulté et cela est même impossible à plus d'un sur dix d'entre eux.

Une fois encore, quand on considère l'impact du diplôme, on constate que seuls les non-diplômés ou diplômés du primaire exhibent des différences avec davantage de difficultés qu'elles soient légères ou lourdes (impossibilités).

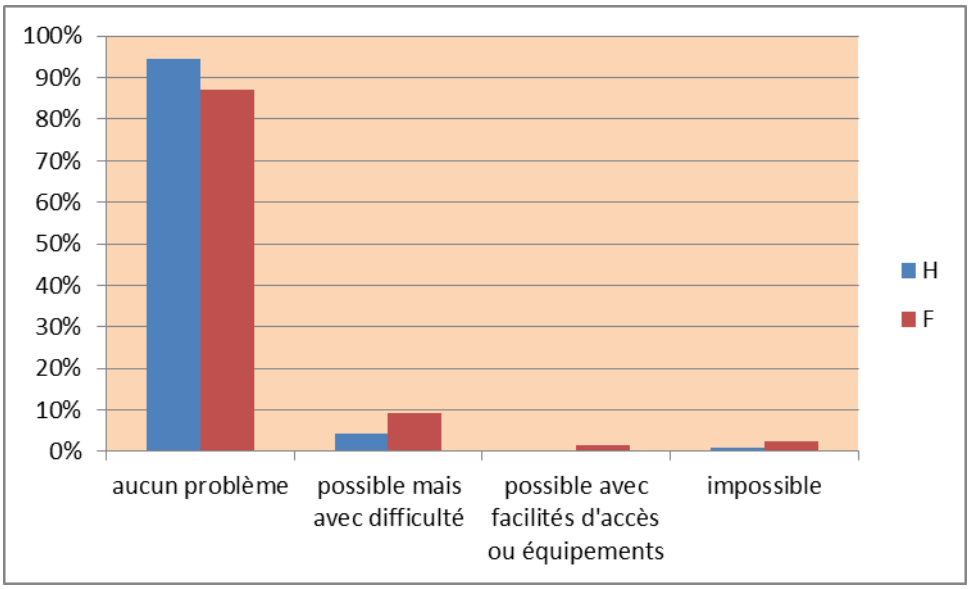


Figure 68 : difficultés physiques pour monter dans un train, un bus, … ou en descendre suivant le genre

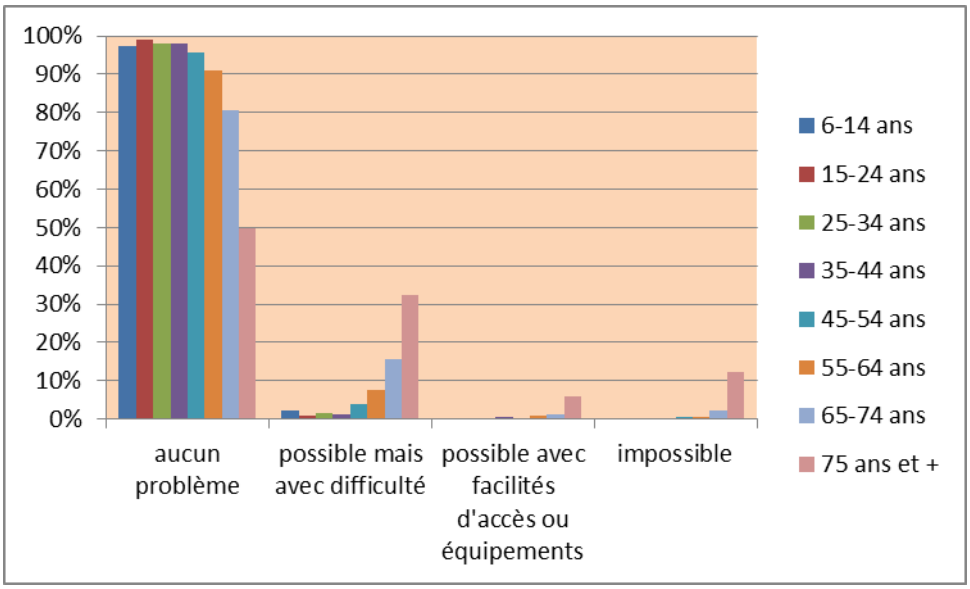


Figure 69 : difficultés physiques pour monter dans un train, un bus, … ou en descendre suivant l'âge

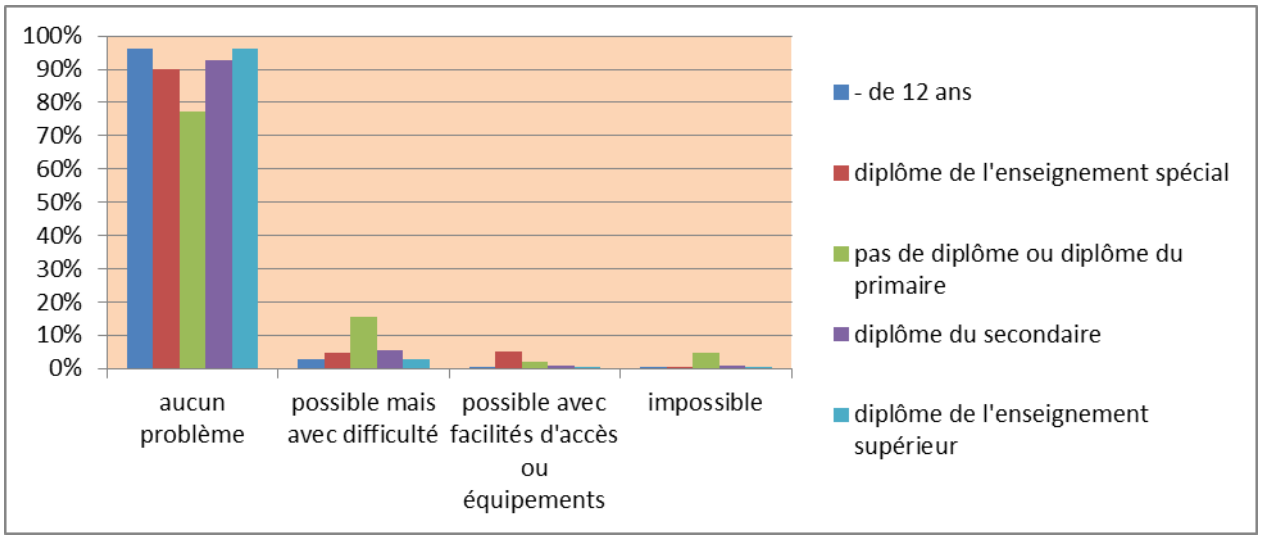


Figure 70 : difficultés physiques pour monter dans un train, un bus, … ou en descendre suivant le diplôme

10.7.8. Difficultés physiques pour les déplacements en général

En conclusion, nous pouvons combiner les réponses relatives aux difficultés physiques par rapport aux différents modes de transport que nous venons d'analyser pour voir globalement si les personnes se déplacent sans aucun problème ou bien, à l'autre extrême, sont dans l'impossibilité de se déplacer.

Ainsi on peut voir que seuls trois quarts de la population peuvent se déplacer sans aucune difficulté quel que soit le mode choisi, ce pourcentage chutant même sous les 70% en Wallonie et à Bruxelles. Pour près d'un Belge sur cinq et même pour un Bruxellois sur quatre, au moins un mode de transport est impossible. Ces constats doivent être gardés à l'esprit lors de l'élaboration de politiques de transport.

Table 64 : difficultés physiques pour se déplacer

	Flandre	Wallonie	Bruxelles	**Belgique**
Aucun problème quel que soit le mode	78%	69%	68%	**74%**
Impossible avec au moins un mode	14%	22%	24%	**17%**
Base	*3946*	*7903*	*3662*	***15511***

Globalement, les femmes rencontrent davantage de difficultés physiques que les hommes à se déplacer ; elles sont quasi deux fois plus qu'eux à ne pas pouvoir utiliser au moins un mode de transport. Cela tient aussi au fait que la population compte plus de femmes âgées que d'hommes âgés.

Les difficultés deviennent quasi majoritaires à partir de 65 ans et, dès 75 ans, au moins un mode est inaccessible pour la moitié des personnes. On n'oubliera pas que le cas des 6-14 ans doit être considéré cum grano salis étant donné qu'il est biaisé par les réponses relatives à la conduite d'une voiture (qui relèvent plus d'impossibilités légales que de difficultés physiques).

Les non-diplômés ou les diplômés du primaire sont des individus qui éprouvent réellement de grandes difficultés à se déplacer ; seule la moitié d'entre eux le fait sans aucune difficulté et 35% d'entre eux éprouvent une impossibilité avec au moins un mode. On notera d'ailleurs que les diplômés de l'enseignement spécial, dont on peut croire qu'un certain nombre souffre de l'un ou l'autre handicap, présentent moins de difficultés. En fait, cette particularité peut s'expliquer par le fait que dans cette catégorie de (non)diplômés, on retrouve beaucoup de seniors : 43% de 65 ans et plus en ce y compris 25% de 75 ans et plus. Cette situation n'est donc pas réellement intrinsèquement liée au diplôme mais est un artefact reprenant le caractère spécifique des difficultés des personnes âgées.

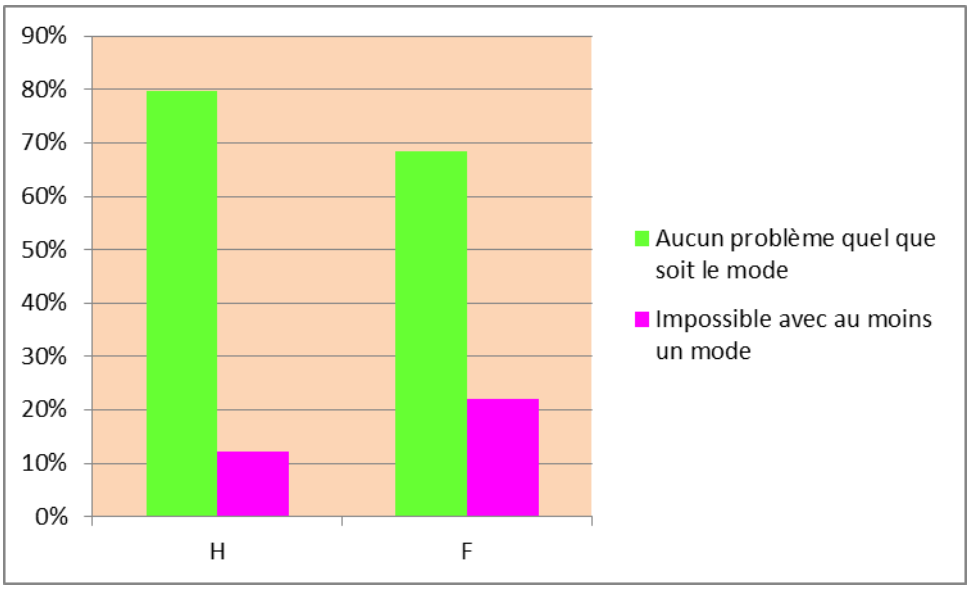


Figure 71 : difficultés physiques pour se déplacer suivant le genre

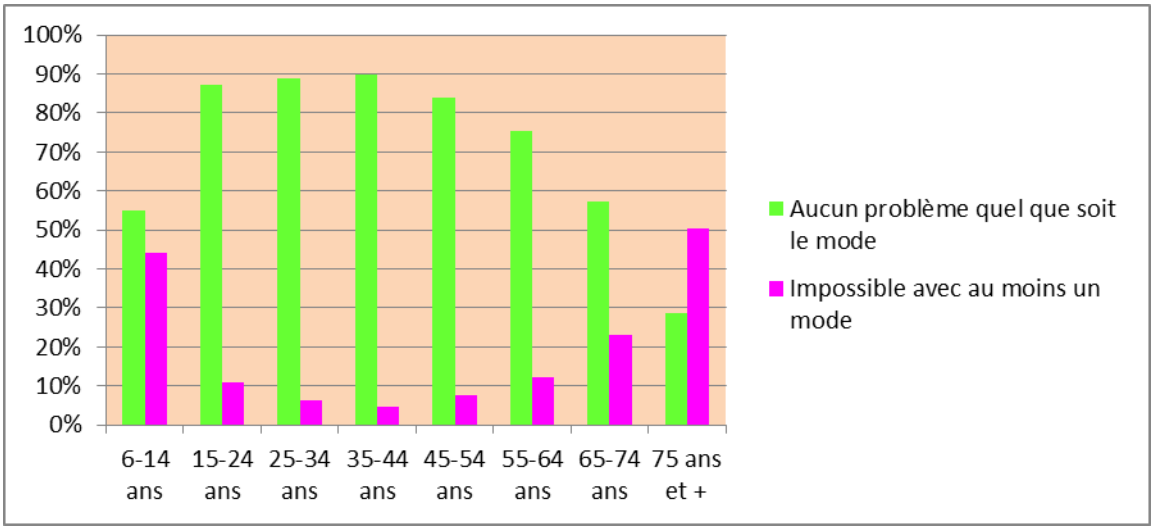


Figure 72 : difficultés physiques pour se déplacer suivant l'âge

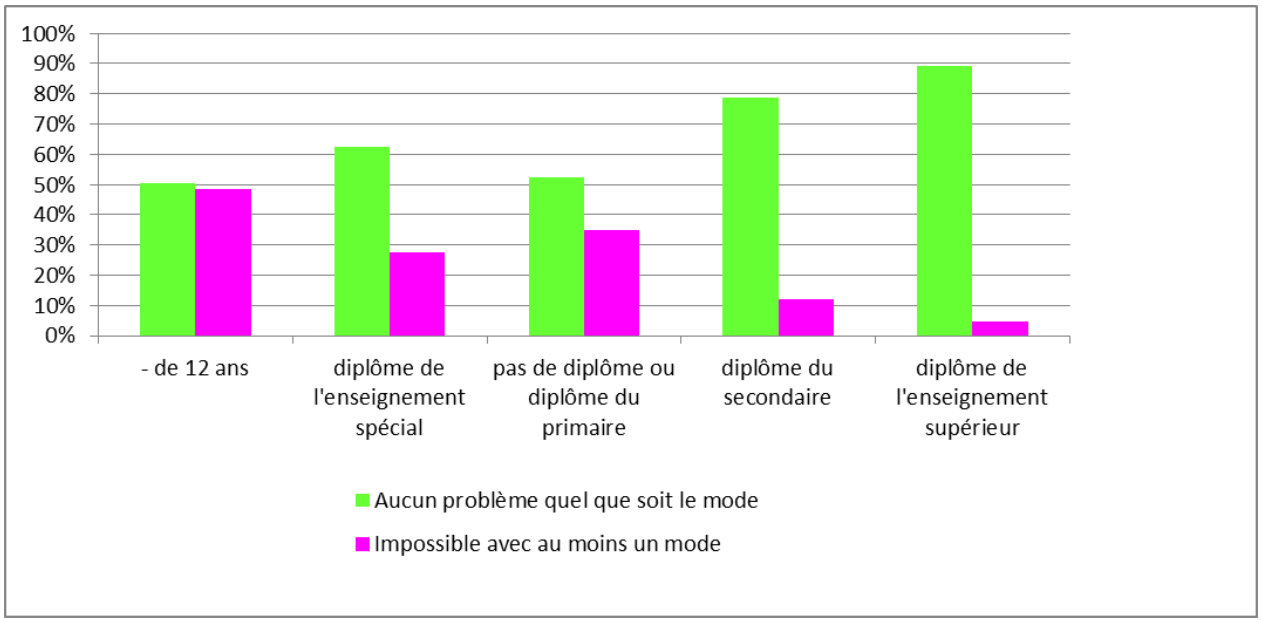


Figure 73 : difficultés physiques pour se déplacer suivant le diplôme

10.8. Utilisation d'informations pour préparer son déplacement[29]

Pour la première fois en Belgique, une enquête ménage de mobilité s'intéresse aux sources d'information auxquelles les individus recourent pour préparer ou mener à bien leurs déplacements. Comme le note Flamm[30], si certains déplacements reposent sur une logique purement routinière, et de ce fait ne nécessitent aucune assistance, d'autres relèvent davantage de la planification ou de l'improvisation. Des auteurs soulignent même que les mobilités routinière et planifiée sont de plus en plus travaillées par la spontanéité et la créativité caractéristiques de la logique d'improvisation (e.g. Lévy, 2000[31] ; Ling & Yttri, 2002[32]). Dès lors, les sources d'information en matière de mobilité sont appelées à jouer un rôle de plus en plus important dans le déroulement des déplacements, ce qui n'a pas échappé aux sociétés de transport qui développent des horaires en temps réel et des applications pour smartphones ou autres technologies mobiles (cf. Railtime de la SNCB). Reste que les usagers et les usages de ces services d'information sont encore largement méconnus – d'où ce premier coup de sonde via l'enquête BELDAM.

En raison d'un questionnaire déjà fort long, BELDAM n'a pu poser qu'une seule question sur les sources d'information en matière de mobilité utilisées par les Belges : il était demandé au répondant de mentionner les sources utilisées pour préparer ou mener à bien un ou plusieurs déplacements (quels qu'ils soient) au cours de la semaine écoulée. L'ensemble d'une année

[29] Section rédigée par G. Patriarche, PH. Huynen et M. Hubert

[30] FLAMM M., 2004, « La mobilité quotidienne dans la perspective de la conduite de vie », in MONTULET B., KAUFMANN V. (eds), *Mobilités, fluidités… libertés ?*, Bruxelles, Publications des Facultés universitaires Saint-Louis, pp.71-94

[31] LEVY J., 2000, « Les nouveaux espaces de la mobilité », in BONNET M., DESJEUX D. (eds), *Les territoires de la mobilité*, Paris, Presses universitaires de France, pp.154-170.

[32] LING R., YTTRI B., 2002, « Hyper-coordination via mobile phones in Norway », in KATZ J. E., AAKHUS M. (eds), *Perpetual Contact. Mobile communication, private talk, public performance*, Cambridge, Cambridge University Press, pp.139-169.

calendrier a donc pu être couvert. L'analyse ci-dessous livre des données générales et ventilées en fonction de l'âge, du genre et de la région.

On constate tout d'abord que 38,6% des répondants n'ont pas fourni de réponse à cette question. Pour une part, il s'agit d'individus qui n'ont pas trouvé utile de répondre ou n'ont pas voulu le faire. Pour une autre part, il s'agit d'individus qui ont un mode de vie (privée ou professionnelle) relativement sédentaire et/ou ont effectué des déplacements dans la semaine écoulée qui n'étaient pas problématiques : connus ou routiniers, ils ne nécessitaient aucune assistance requérant l'usage d'une source d'information quelconque

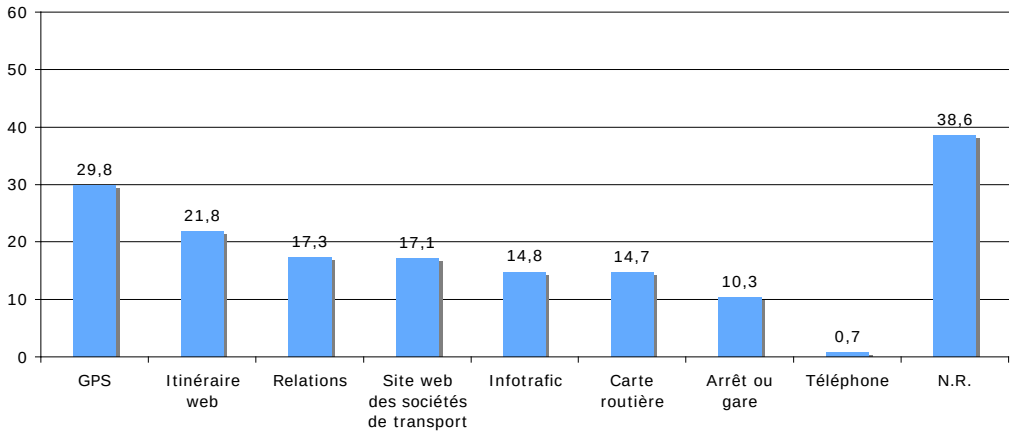


Figure 74 : pourcentages d'individus déclarant avoir utilisé des sources d'information dans la semaine écoulée

Pour ce qui est des sources d'information utilisées, on remarque que les technologies d'information sont privilégiées : dans la semaine écoulée, les répondants sont 30% à avoir utilisé un GPS et 22 à avoir cherché un itinéraire sur le web (cf. Mappy, Google Maps, etc.). Les relations sociales (amis, collègues, famille) et les sites web des sociétés de transport sont sollicités dans des proportions comparables (17%). L'usage des services d'information téléphoniques comme Mobiligne ou Touring Mobilis étant marginal, il n'en sera plus question ci-dessous.

Même si toutes les classes d'âge utilisent toutes les sources d'information, on constate de fortes disparités selon l'âge, disparités qui traduisent non seulement des pratiques de mobilité différenciées en fonction de l'âge mais également des différences générationnelles liées au degré de familiarité avec les technologies de l'information (nous ne travaillons ici que sur les 18-65+) :

- comme on l'a vu, les 18-24 ans sont les plus gros utilisateurs des transports publics, tant du point de vue de leur usage habituel des moyens de transport (voir 10.2.4) que du point de vue de leur usage le jour de référence (voir 11.3). Et de fait, pour ce qui est de leurs pratiques d'information en matière de mobilité, les 18-24 ans sont les plus gros utilisateurs des sites web des sociétés de transport (41%). Ce sont également eux qui déclarent plus souvent que les autres classes d'âge mobiliser les relations sociales pour obtenir des informations en matière de mobilité (32%) – un constat qui traduit

l'importance des réseaux de sociabilité dans la vie quotidienne des jeunes. Également usagers des autres technologies d'information (GPS et itinéraires sur le web), ils utilisent plus souvent que les autres classes d'âge les sources d'information fournies aux arrêts ou en gare (écrans, affiches, guichets, etc.) ;

- comme on l'a également vu, les 25-44 ans sont les plus gros utilisateurs de la voiture en tant que conducteur, que ce soit en termes de mode de déplacement habituel (voir 10.2.6) ou de mode de déplacement principal le jour de référence (voir 11.3). On comprend dès lors qu'ils soient proportionnellement les plus nombreux à s'informer sur leur mobilité via le GPS (48%) et les itinéraires sur le web (34%). Proportionnellement, ils sont également les plus nombreux à écouter l'info-trafic à la radio ou à la télévision (21%), même si ce n'est pas leur source d'information de prédilection. C'est parmi les 25-44 ans que le taux de non-réponse est le plus bas ;
- les 45-64 ans mobilisent toutes les sources d'information mais proportionnellement moins que les 25-44 ans, à l'exception de la carte routière – ce sont les plus gros utilisateurs à hauteur de 20%. Ils sont 31% à ne pas mentionner de source d'information ;
- les 65 ans et plus sont proportionnellement les plus nombreux à ne pas mentionner de sources d'information en matière de mobilité. Ce pourrait être le signe d'une mobilité « moindre » (voir les points Taux de mobiles et nombre moyen de déplacements des mobiles : quand un problème devient une découverte et Les immobiles) ou plus routinière. Plus spécifiquement, le fait que l'usage de la voiture tende à baisser avec l'âge (voir La voiture comme conducteur et Les modes) explique le faible recours aux sources d'information en matière de mobilité automobile, mais à l'influence de l'âge pourrait bien s'ajouter un effet générationnel : la source d'information privilégiée des 65+ est la carte routière ou le plan de ville sur papier (17%) plutôt que le GPS (ils ne sont que 12% à le mentionner) et les itinéraires sur le web (7%). Les 65+ sont 7% à mentionner les sites web des sociétés de transport.

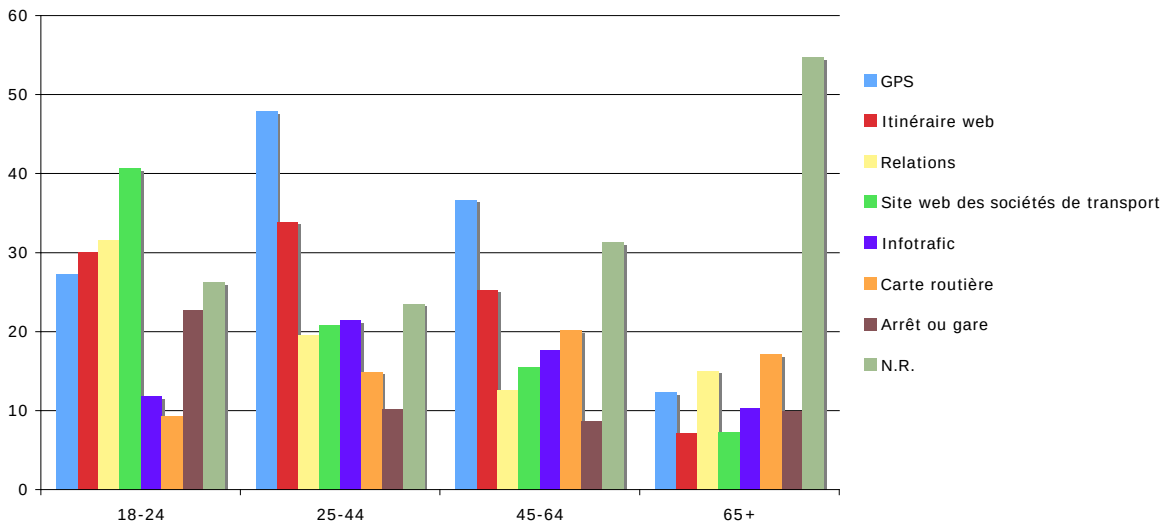


Figure 75 : pourcentages des individus déclarant avoir utilisé des sources d'information dans la semaine écoulée selon l'âge

L'analyse des données selon le genre met au jour des différences hommes-femmes dans l'usage des sources d'information en matière de mobilité, même si, dans l'ensemble, le genre semble moins structurant que l'âge (qui influence les pratiques de mobilité) et que la génération (qui influence la familiarité avec les technologies de l'information) :

- les femmes sont proportionnellement plus nombreuses que les hommes à ne pas mentionner de source d'information en matière de mobilité (43% de femmes contre 34% d'hommes) ;
- les hommes sont proportionnellement plus nombreux que les femmes à avoir utilisé un GPS et/ou un service d'itinéraire sur le web dans la semaine écoulée (respectivement 38% et 25% pour les hommes contre 22% et 19% pour les femmes). ;
- les hommes sont proportionnellement plus nombreux que les femmes à avoir utilisé l'info-trafic et/ou une carte routière (respectivement 17% et 17% pour les hommes contre 13% et 12% pour les femmes).

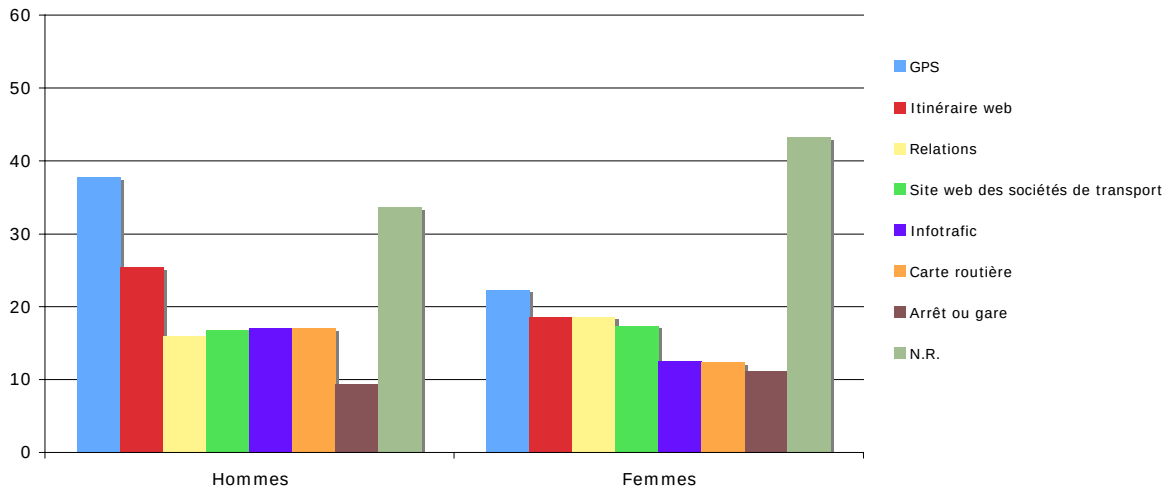


Figure 76 : pourcentages des individus déclarant avoir utilisé des sources d'information dans la semaine écoulée selon le genre

Il est difficile de savoir si les différences observées découlent d'un effet direct du genre sur les sources d'information ou ne font que refléter les disparités de genre constatées par ailleurs dans les pratiques de mobilité elles-mêmes. Le fait que les femmes recourent moins que les hommes à des sources d'information peut très bien découler du fait que les seconds sont plus souvent responsables de l'itinéraire dans les déplacements à plusieurs (ne constate-t-on pas que les hommes tendent encore à prendre l'initiative en la matière ?) Il se pourrait également que le genre influence le fait d'être plus ou moins mobile (voir Taux de mobiles et nombre moyen de déplacements des mobiles : quand un problème devient une découverte et Les immobiles), ce qui a des répercussions sur l'usage des sources d'information. De même, le fait que les hommes utilisent davantage que les femmes des sources d'information en matière

de mobilité automobile pourrait simplement refléter le fait que les hommes sont de plus gros utilisateurs habituels de la voiture que les femmes (voir 10.2.6). D'un autre côté, par contre, le fait que les femmes utilisent un peu plus les transports publics que les hommes ne se traduit pas par leur usage plus important des sites web des sociétés de transport (voir 10.2.4 et 11.3). Pour résorber cette incertitude sur le rôle du genre dans les pratiques d'information en matière de mobilité, d'autres analyses approfondies seraient nécessaires afin de neutraliser l'effet de variables telles que le degré de mobilité et le mode de transport habituel.

Lorsque l'on fait une comparaison inter-régionale des usages des sources d'information en matière de mobilité, on constate certes quelques (légères) différences entre la Flandre et la Wallonie, mais c'est surtout le profil nettement distinct des Bruxellois qui saute aux yeux :

- les Bruxellois sont proportionnellement les moins nombreux à ne pas avoir utilisé de source d'information dans la semaine écoulée (32%, contre 37% des Flamands et 44% des Wallons) ;
- les Bruxellois utilisent moins le GPS (23%) que les Flamands (32%) et les Wallons (28%) mais recourent un peu plus qu'eux aux cartes routières ou plans de villes (19% des Bruxellois contre 15% des Flamands et 13% des Wallons) ;
- les Bruxellois recourent davantage aux services d'information fournis par les sociétés de transport que les Flamands et les Wallons : ils sont 27% à avoir consulté le site web d'une société de transport (contre 18% des Flamands et 13% des Wallons) et 17% à puiser leurs informations aux arrêts ou en gare (contre 10% des Flamands et 8% des Wallons) ;
- enfin, les Bruxellois mentionnent plus souvent les relations sociales que les Wallons et les Flamands (respectivement 22%, 17% et 17%).

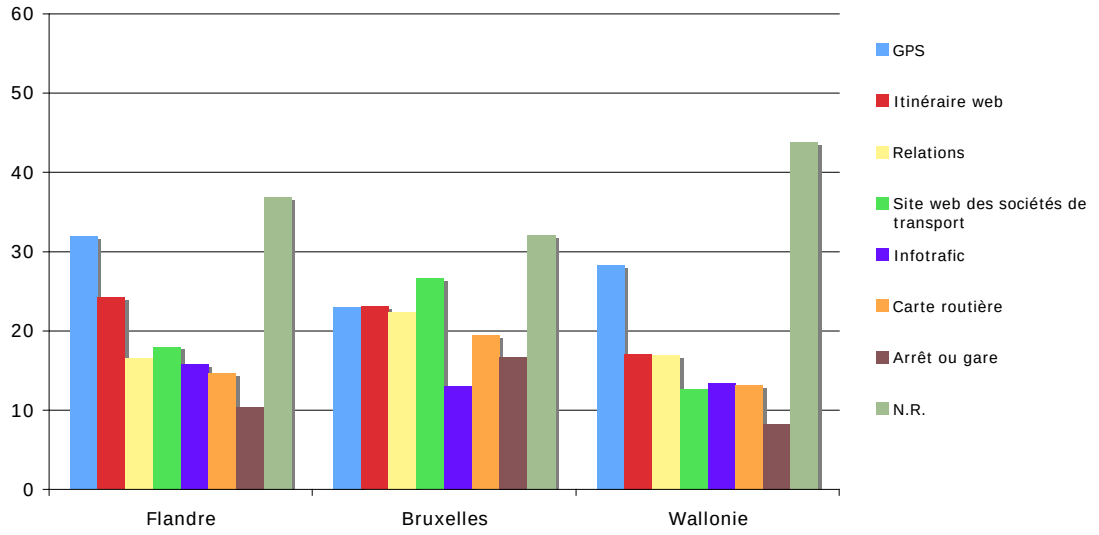


Figure 77 : pourcentages des individus déclarant avoir utilisé des sources d'information dans la semaine écoulée selon la région

Les raisons de cette spécificité bruxelloise sont à chercher du côté des pratiques de mobilité des Bruxellois. Comme on l'a vu plus haut, les Bruxellois utilisent moins la voiture que les Flamands et les Wallons mais davantage qu'eux les transports publics, non seulement en termes d'utilisation habituelle (voir 10.2.6 et 10.2.4) mais également le jour de référence (voir 11.3). Les Bruxellois marchent également plus que les Flamands et les Wallons, que ce soit habituellement ou le jour de référence (voir 10.2.1 et 11.3). Une analyse plus approfondie permettrait de déterminer si ces différences ne reflètent pas tout simplement ce qui distingue les habitants des grandes villes par rapport à ceux des banlieues, des villes petites et moyennes et des campagnes[33].

10.9. Les déplacements longue distance

Pour cette enquête, un déplacement longue distance est compris comme un déplacement dont la distance, aller, est supérieure à 100 km. Sont cependant exclues les navettes quotidiennes qui dépasseraient cette limite.

Dans un premier temps, les répondants étaient invités à indiquer combien ils avaient effectués de tels voyages dans les douze derniers mois.

Trois Belges sur dix ne font jamais de déplacements longue distance mais ce chiffre tombe à un sur quatre à Bruxelles. Par contre, un pourcentage un peu plus important en a effectué au moins 5 au cours des douze derniers mois et ici, c'est la Flandre qui vient en tête avec près de 40% de Flamands dans ce cas.

Table 65 : nombre de déplacements longue distance dans les 12 dernier mois

	Flandre	Wallonie	Bruxelles	**Belgique**
0 déplacement	28%	31%	25%	**29%**
1 déplacement	10%	11%	13%	**11%**
2 déplacements	11%	11%	11%	**11%**
3 déplacements	7%	8%	7%	**7%**
4 déplacements	7%	7%	9%	**7%**
Entre 5 et 9 déplacements	19%	15%	13%	**17%**
10 déplacements ou plus	18%	18%	23%	**19%**
Base	*3960*	*7895*	*3688*	***15543***

Globalement, les femmes font un peu moins de déplacements longue distance que les hommes mais c'est surtout dans la catégorie de 10 déplacements et plus que la prédominance masculine se marque.

Les déplacements longue distance, en tout cas en grand nombre, semblent liés à la vie active car tant les (très) jeunes que les (très) âgés sont moins nombreux à avoir effectué 10 déplacements longue distance ou plus au cours de la dernière année. 65 ans marque un seuil à partir duquel une grande partie de la population (une personne sur quatre) ne fait pas de

[33] DE SOLERE R. (ed), 2012, *La mobilité urbaine en France. Enseignements des années 2000-2010*, Lyon, Editions du Certu, Collection Références, 108 p

déplacement longue distance, cela devient même largement (63%) la majorité des situations au-delà de 75 ans.

Un diplôme, surtout de l'enseignement supérieur, semble impliquer de plus fréquents déplacements longue distance. Ainsi plus d'un diplômé de l'enseignement supérieur sur deux en a effectué au moins 5 dans les douze derniers mois.

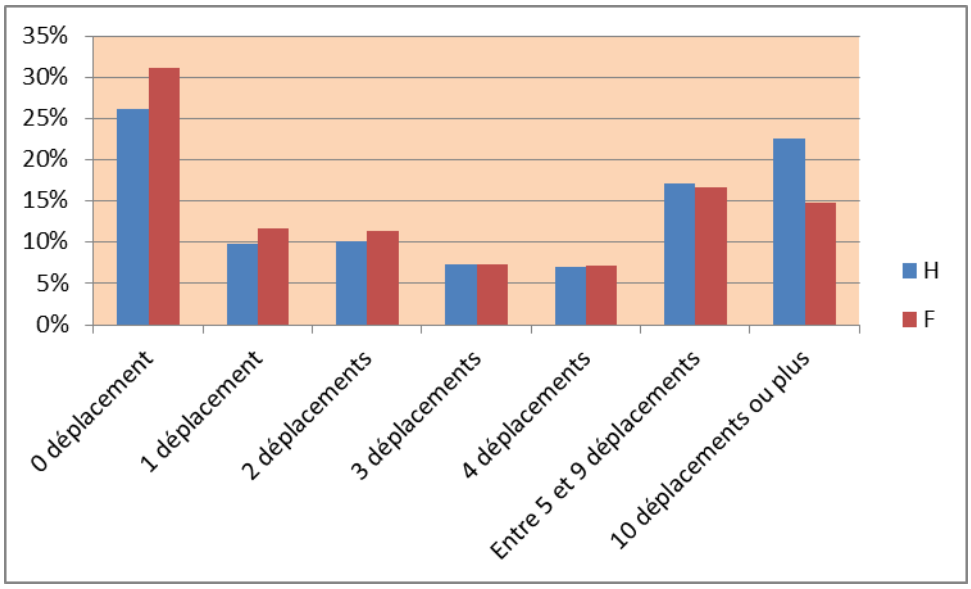


Figure 78 : nombre de déplacements longue distance dans les 12 dernier mois suivant le genre

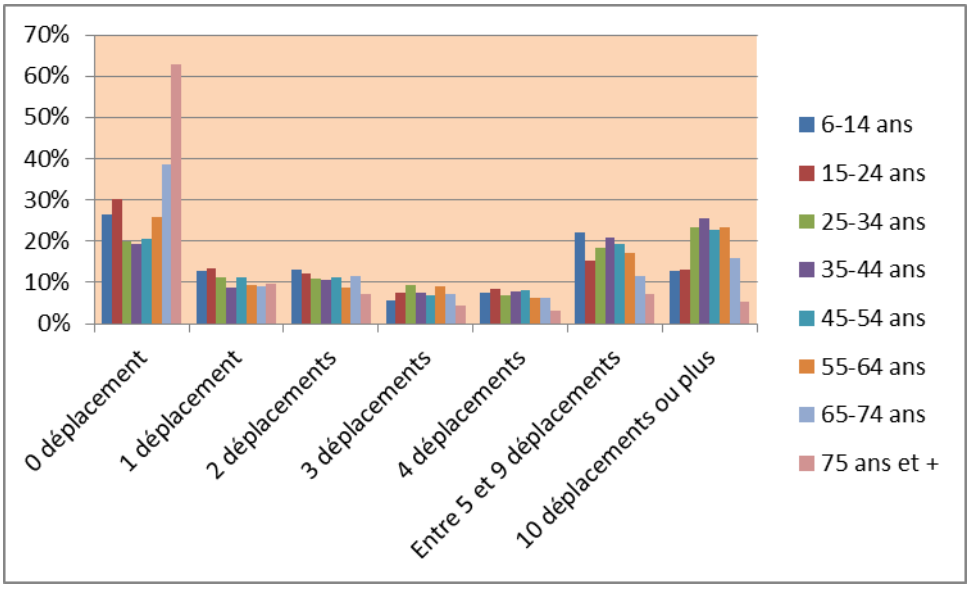


Figure 79 : nombre de déplacements longue distance dans les 12 dernier mois suivant l'âge

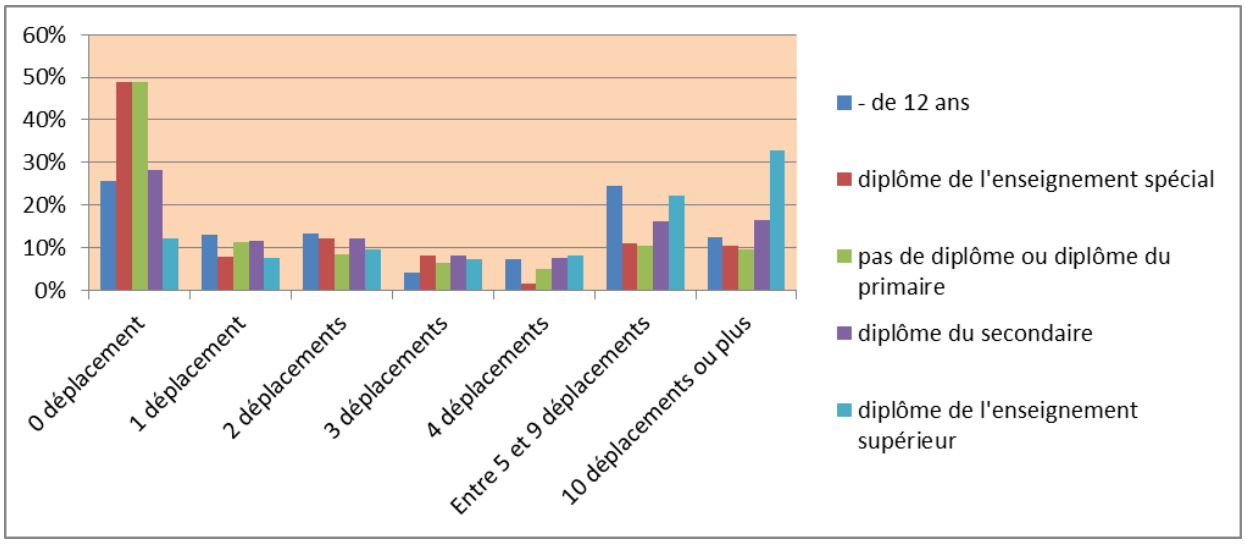


Figure 80 : nombre de déplacements longue distance dans les 12 dernier mois suivant le diplôme

Dans ces déplacements longue distance, il fallait ensuite indiquer combien étaient à destination de l'étranger ; cette question ne concernait bien évidemment que les répondants ayant renseigné avoir effectué au moins un voyage longue distance durant les douze derniers mois.

Les déplacements fréquents à longue distance vers l'étranger sont plutôt rares même parmi les individus effectuant un certain nombre de déplacements longue distance.

Table 66 : nombre de déplacements longue distance vers l'étranger dans les 12 dernier mois (parmi les individus ayant effectué au moins un déplacement longue distance dans les 12 derniers mois)

	Flandre	Wallonie	Bruxelles	**Belgique**
0 déplacement	22%	21%	11%	**20%**
1 déplacement	27%	28%	28%	**27%**
2 déplacements	21%	20%	18%	**20%**
3 déplacements	10%	9%	12%	**10%**
4 déplacements	5%	7%	10%	**6%**
Entre 5 et 9 déplacements	11%	10%	13%	**11%**
10 déplacements ou plus	5%	5%	8%	**5%**
Base	*2891*	*5674*	*2777*	***11342***

Ces chiffres sont cependant peu parlants et il serait plus intéressant de regarder quelles parts de l'ensemble de la population effectue un ou plusieurs voyages à longue distance vers une destination en dehors de la Belgique. Pour calculer ces statistiques, nous avons considéré, ce qui est évident, que tous les répondants ayant répondu n'avoir effectué aucun déplacement longue distance durant les douze derniers mois n'avaient a fortiori réalisé aucun tel déplacement vers l'étranger.

Table 67 : nombre de déplacements longue distance vers l'étranger dans les 12 dernier mois (parmi l'ensemble de la population)

	Flandre	Wallonie	Bruxelles	**Belgique**
0 déplacement	44%	45%	33%	**43%**
1 déplacement	19%	19%	21%	**19%**
2 déplacements	15%	13%	14%	**14%**
3 déplacements	7%	6%	9%	**7%**
4 déplacements	3%	5%	8%	**4%**
Entre 5 et 9 déplacements	8%	7%	9%	**8%**
10 déplacements ou plus	4%	4%	6%	**4%**
Base	*3960*	*7895*	*3688*	***15543***

Plus de quatre de nos compatriotes sur dix ne se sont pas rendu à l'étranger (à longue distance) dans l'année écoulée ; ce n'est le cas que d'un Bruxellois sur trois. La plupart de ceux qui sont sortis de Belgique (dans un déplacement de longue distance) l'ont fait une ou deux fois sur les douze mois.

On retrouve un peu plus de femmes que d'hommes dans les répondants qui se sont peu rendus à l'étranger[34] et, ipso facto, davantage d'hommes dans ceux qui ont fait fréquemment des déplacements dont la destination était hors des frontières.

C'est grosso modo entre 25 et 65 ans que l'on se déplace le plus vers l'étranger ; après, cela devient rare et même très rare une fois les 75 ans passés puisqu'à partir de cet âge, trois quarts des personnes ne sont pas sorties de Belgique durant les douze derniers mois.

Les diplômés de l'enseignement supérieur se distinguent en ce qu'ils sont bien plus nombreux que les autres (deux fois plus que les diplômés du secondaire, quatre fois plus que ceux du primaire ou les non-diplômés) à avoir effectué beaucoup (5 au moins) de voyages vers l'étranger.

[34] Pour ne pas alourdir le texte, nous ne reprendrons pas toujours le qualificatif « à longue distance » ; néanmoins, il faut comprendre, dans cette section, que, quand nous parlons de déplacement vers l'étranger, il s'agit de déplacement à longue distance vers l'étranger.

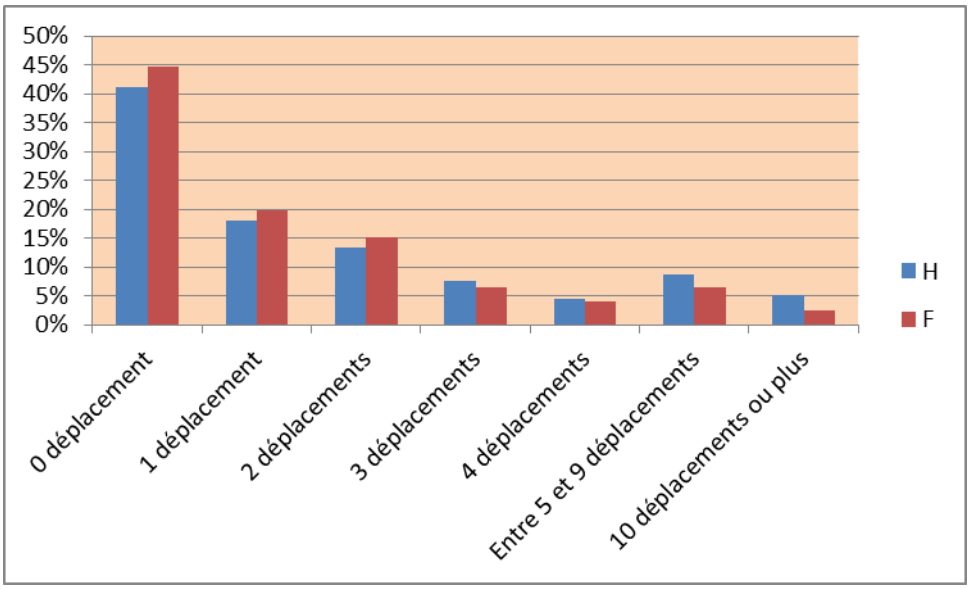


Figure 81 : nombre de déplacements longue distance à destination de l'étranger dans les 12 dernier mois suivant le genre

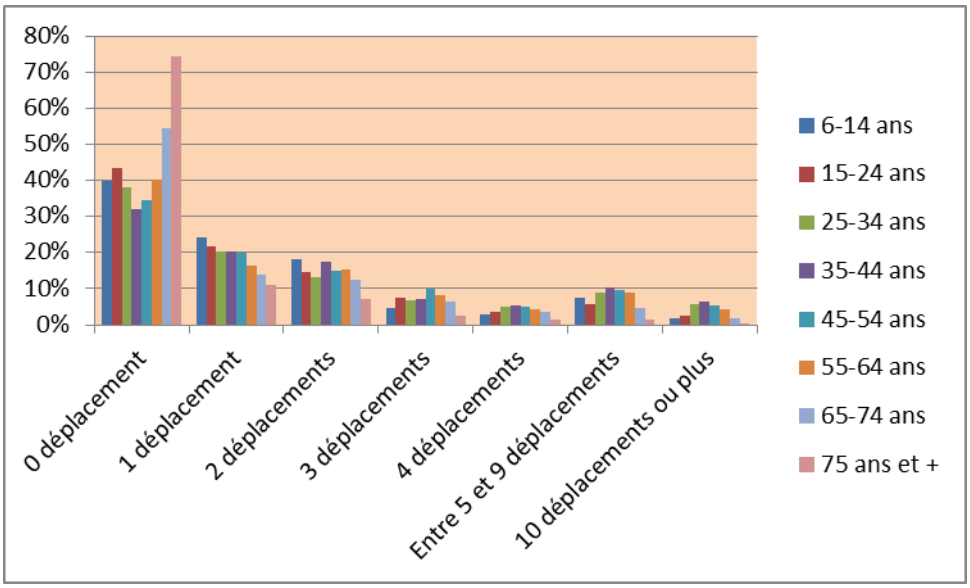


Figure 82 : nombre de déplacements longue distance à destination de l'étranger dans les 12 dernier mois suivant l'âge

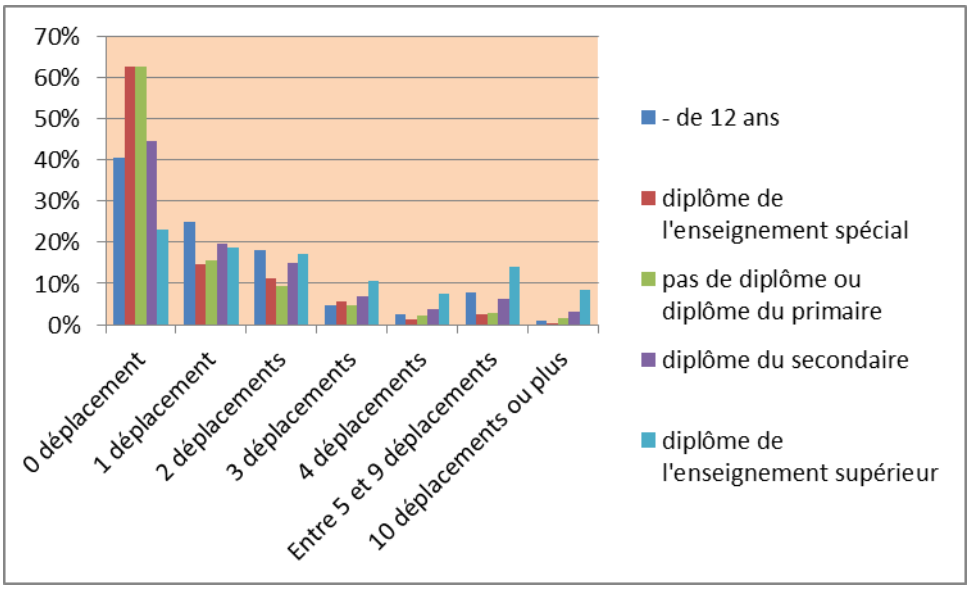


Figure 83 : nombre de déplacements longue distance à destination de l'étranger dans les 12 dernier mois suivant le diplôme

En moyenne, un Belge effectue donc près de 3 déplacements longue distance en un an ; dans ceux-ci, environ la moitié (52%) sont à destination de l'étranger. Le belge se rend donc en moyenne 1,5 fois par an à l'étranger[35]. Ceux qui se déplacent le plus à longue distance sont les diplômés de l'enseignement supérieur qui réalisent presque 4 déplacements de ce type en un an dont 60% vers l'étranger, soit 2,3 voyages hors des frontières par an.

Ce sont les pays voisins qui arrivent en tête du « top 10 » des pays visités lors des déplacements à l'étranger. On notera cependant la dixième place du Maroc.

Table 68 : pays les plus visités lors de déplacements longue distance vers l'étranger

	Pourcentage dans les déplacements longue distance vers l'étranger
France	38%
Pays-Bas	12%
Allemagne	10%
Espagne	7%
Italie	6%
Royaume Uni	3%
Autriche	3%
Suisse	3%
Luxembourg	2%
Maroc	2%
Base	*9323*

Suivant les régions, les pays les plus visités diffèrent ; ainsi, à Bruxelles, le Maroc gagne la seconde place, ce qui peut s'expliquer par la présence d'une nombreuse population allochtone originaire du Maghreb.

[35] Ce chiffre ne tient compte que des voyages de plus de 100 km vers l'étranger et ne reprend donc pas, par exemple, les déplacements hors frontières des frontaliers.

Table 69 : pays les plus visités lors de déplacements longue distance vers l'étranger suivant la région

Pays les plus visités par les Flamands		Pays les plus visités par les Wallons		Pays les plus visités par les Bruxellois	
France	26%	France	57%	France	41%
Pays-Bas	18%	Espagne	7%	Maroc	12%
Allemagne	14%	Italie	6%	Espagne	7%
Espagne	7%	Allemagne	5%	Italie	6%
Italie	6%	Pays-Bas	3%	Pays-Bas	6%
Autriche	4%	Suisse	2%	Allemagne	4%
Royaume Uni	4%	Luxembourg	2%	Royaume Uni	4%
Suisse	3%	Turquie	2%	Turquie	3%
Luxembourg	3%	Maroc	2%	Suisse	3%
Grèce	2%	Croatie	1%	Luxembourg	1%

Dans deux tiers des cas, c'est en voiture qu'on se rend à l'étranger ; l'avion est utilisé dans environ 20% des cas puis viennent, faisant jeu égal, le train et l'autocar avec chacun 5%. Si la voiture reste le mode préféré des Bruxellois pour leurs déplacements vers l'étranger, elle n'est plus employée par eux que pour un peu plus de la moitié des voyages ; par contre, pour eux, un tiers des déplacements se fait en avion et le train est utilisé plus d'une fois sur dix.

Table 70 : mode de transport utilisé pour les déplacements longue distance vers l'étranger

	Flandre	Wallonie	Bruxelles	**Belgique**
Vélo	0%	0%	0%	**0%**
Moto	1%	1%	0%	**1%**
Train	5%	4%	12%	**5%**
Autocar	5%	5%	3%	**5%**
Voiture	67%	70%	53%	**67%**
Avion	19%	19%	32%	**21%**
Autre	2%	1%	1%	**2%**
Base	*2324*	*4723*	*2444*	***9491***

Lorsqu'elles se rendent à l'étranger, les femmes ont tendance à privilégier davantage l'avion que les hommes alors que ceux-ci sont plus adeptes de la voiture que celles-là.

Entre 15 et 24 ans et à partir de 75 ans, il n'y a que la moitié des voyages vers l'étranger qui se font en voiture ; ce sont d'ailleurs les seniors de 75 ans et plus qui sont les plus grands consommateurs de l'avion. L'autocar, quant à lui, est un mode de transport qui a la cote chez les adolescents et les jeunes adultes (entre 15 et 24 ans) et chez les personnes âgées à partir de 65 ans. Les plus de 74 ans sont aussi deux fois plus nombreux que les autres catégories d'âge à recourir au train pour partir à l'étranger.

Enfin la voiture est utilisée dans près de huit cas sur dix par les moins de 12 ans et les diplômés de l'enseignement supérieur lorsqu'ils se rendent dans un autre pays. L'autocar, pour sa part, est deux fois plus apprécié par les non-diplômés et les diplômés du primaire que par les autres.

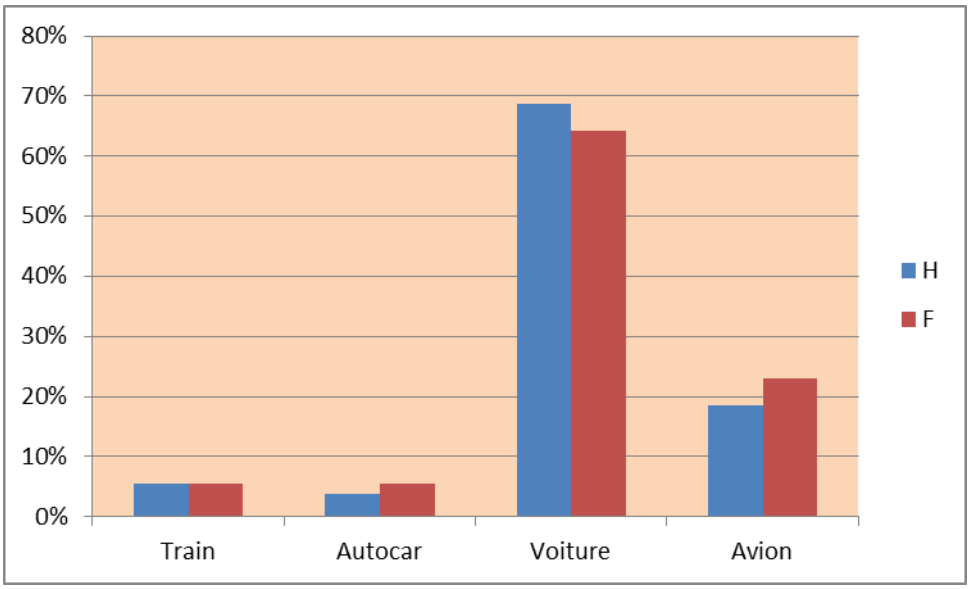


Figure 84 : mode de transport utilisé pour les déplacements longue distance vers l'étranger suivant le genre

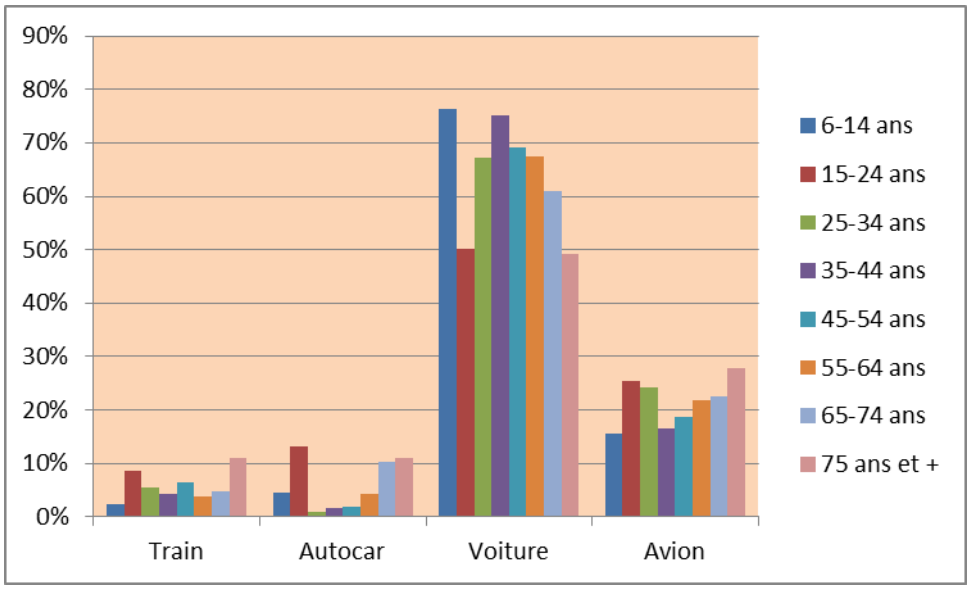


Figure 85 : mode de transport utilisé pour les déplacements longue distance vers l'étranger suivant l'âge

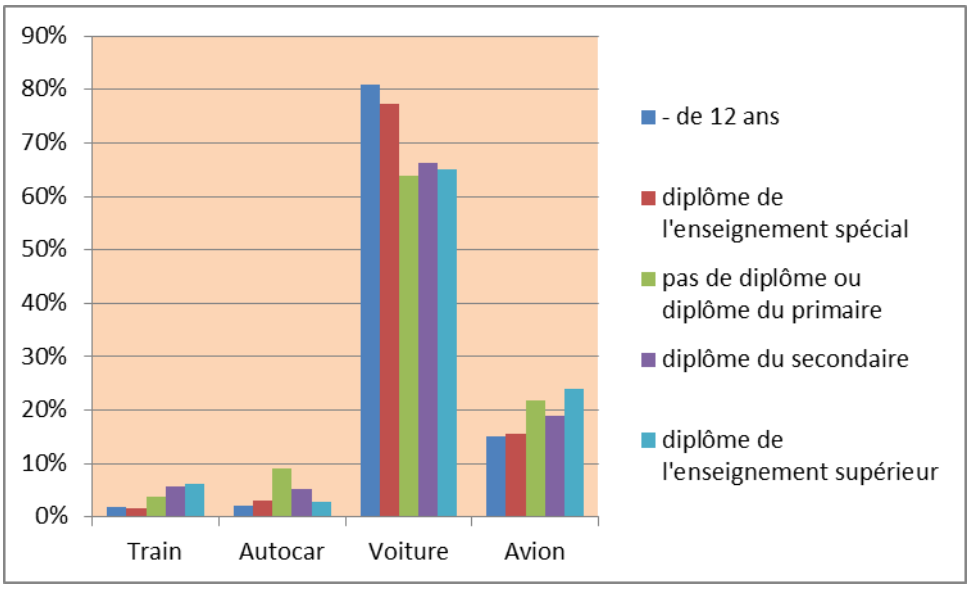


Figure 86 : mode de transport utilisé pour les déplacements longue distance vers l'étranger suivant le diplôme

Les personnes ayant effectué des voyages longue distance vers l'étranger ont, en moyenne, passé 8 nuits en dehors de chez elles.

Lorsqu'on se déplace à longue distance vers l'étranger c'est avant tout pour des loisirs, des vacances ; cela représente les trois quarts de ce type de déplacements. Les visites à de la famille ou à des amis sont le motif dans 16% des cas et les raisons professionnelles expliquent 7% de ces voyages. On notera qu'en Flandre, les vacances sont la raison de huit voyages à l'étranger sur dix alors qu'à Bruxelles elles ne le sont que pour un voyage sur deux. Les Bruxellois se déplacent énormément (35%) à l'étranger pour rendre visite à des amis ou à de la famille ; la structure cosmopolite de la population de la capitale est un facteur pouvant expliquer cette situation.

Table 71 : motif des déplacements longue distance vers l'étranger

	Flandre	Wallonie	Bruxelles	**Belgique**
Raisons professionnelles	7%	6%	7%	**7%**
Visite à de la famille ou à des amis	10%	19%	35%	**16%**
Sports, loisirs, vacances	79%	71%	52%	**73%**
Voyage scolaire	1%	2%	2%	**2%**
Autre	2%	3%	4%	**3%**
Base	*2317*	*4726*	*2441*	***9484***

Les raisons professionnelles sont surtout l'apanage des hommes ; les femmes, elles, sont proportionnellement plus nombreuses à visiter la famille et les amis et à partir en vacances.

C'est surtout entre 25 et 44 ans qu'on se déplace à l'étranger pour raisons professionnelles. Par contre, pratiquement une fois sur trois, lorsqu'une personne de 75 ans et plus part à l'étranger, c'est pour visiter des amis ou de la famille (enfants ou petits-enfants établis hors de Belgique ?). On remarquera enfin qu'une fois sur dix, les jeunes de 15 à 24 ans se sont rendus à l'étranger dans le cadre de voyages scolaires.

Chez les diplômés de l'enseignement supérieur, les déplacements pour raisons professionnelles sont deux fois plus nombreux que chez les diplômés du secondaire et six fois plus nombreux que chez les non-diplômés ou diplômés du primaire.

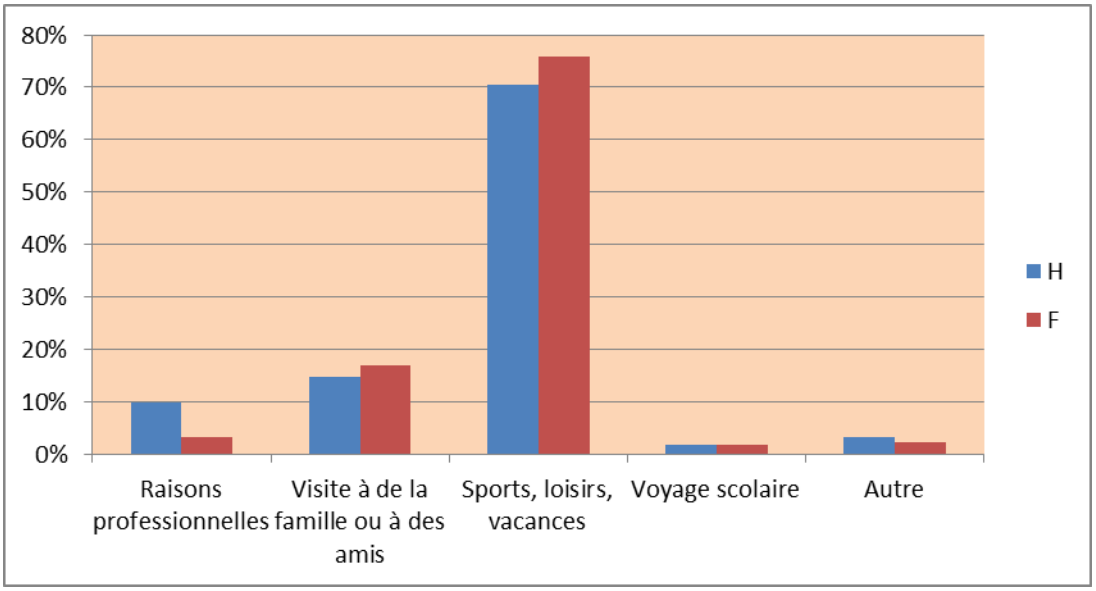


Figure 87 : motif des déplacements longue distance vers l'étranger suivant le genre

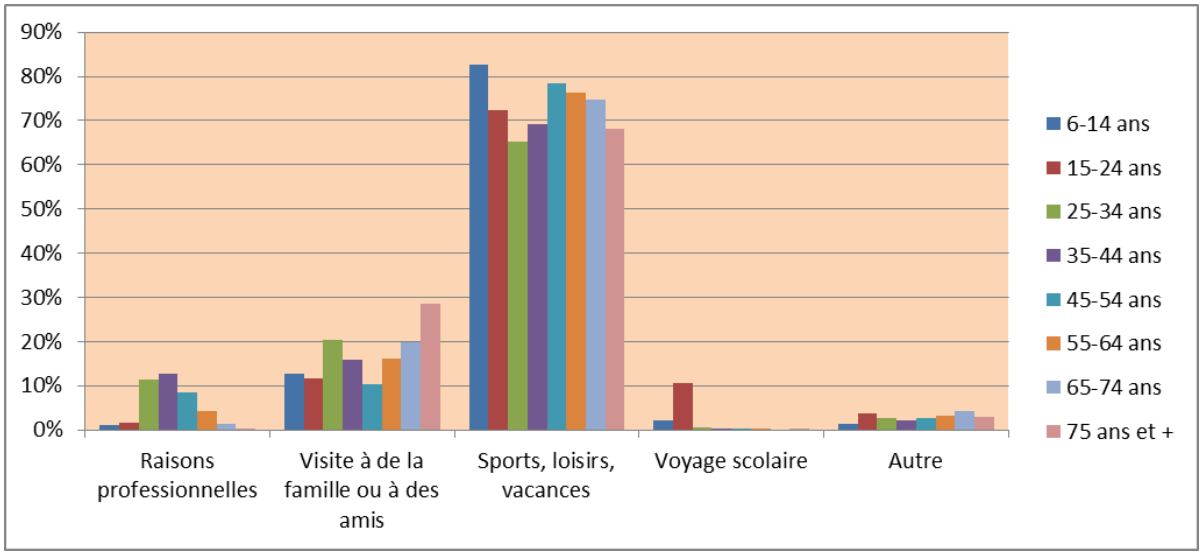


Figure 88 : motif des déplacements longue distance vers l'étranger suivant l'âge

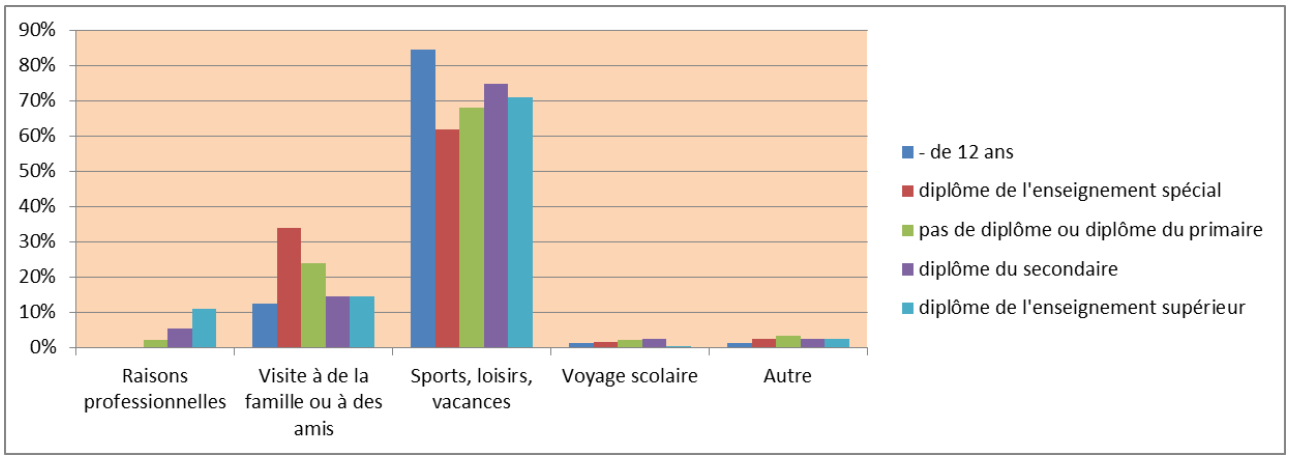


Figure 89 : motif des déplacements longue distance vers l'étranger suivant le diplôme

Pour clore cette analyse sur les déplacements longue distance, nous allons étudier si le mode de déplacement employé pour se rendre à l'étranger change en fonction du motif de ce déplacement.

On notera que le train est davantage employé lors de déplacements professionnels, de visites à des amis ou à de la famille et lors de voyages scolaires. Mais pour ces derniers, dans plus de la moitié des cas, on a recours aux autocars.

Table 72 : mode de transport utilisé pour les déplacements longue distance vers l'étranger suivant le motif de ceux-ci

	Raisons professionnelles	Visite famille, amis	Sports, loisirs, vacances	Voyages scolaires	Autre
Vélo	0%	0%	0%	0%	0%
Moto	0%	0%	1%	0%	1%
Train	9%	9%	4%	10%	5%
Autocar	1%	1%	4%	52%	7%
Voiture	55%	64%	69%	12%	70%
Avion	23%	24%	20%	22%	17%
Autre	11%	1%	1%	3%	1%
Base	*598*	*1959*	*6494*	*142*	*261*

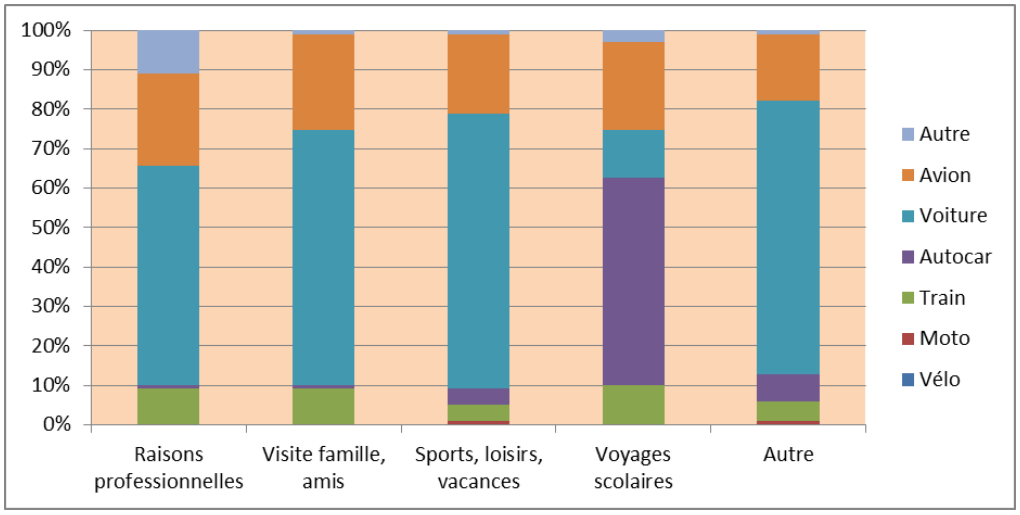


Figure 90 : mode de transport utilisé pour les déplacements longue distance vers l'étranger suivant le motif de ceux-ci

10.10. Les déplacements liés au travail ou à l'école

Avant de parler de ceux-ci, nous allons analyser un tant soit peu le contexte dans lequel ils s'insèrent.

10.10.1. Le contexte

10.10.1.1. Les travailleurs

Le pourcentage de travailleurs parmi la population s'élève à 41% ; il est stable au travers des régions (41% en Flandre, 39% en Wallonie et 40% à Bruxelles). Par contre, la part des hommes (45%) au travail est largement supérieure à celle des femmes (36%). C'est déjà à partir de 55 ans que le taux de travailleur baisse drastiquement, passant de 73 à 34% ; tout au long de la pyramide des âges, la part des femmes au travail reste toujours en dessous de celle des hommes.

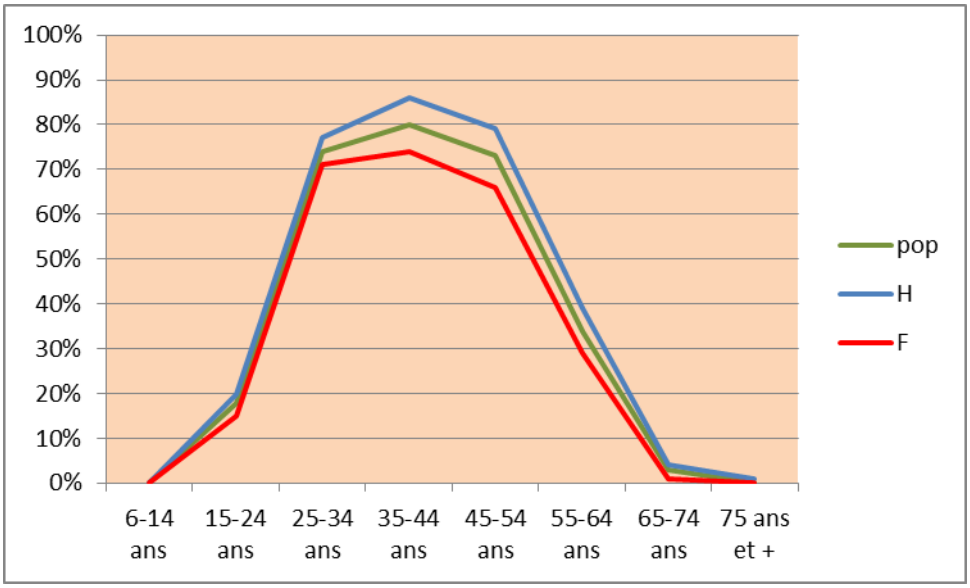


Figure 91 : part des travailleurs suivant l'âge pour l'ensemble de la population, les hommes et les femmes

83% des personnes travaillent le jour, 3% la nuit, 5% à pauses sans prestations de nuit, 4% à pauses avec des prestations de nuit et 5% ont des horaires plus « spéciaux ».

Près de la moitié (45%) des travailleurs ont un horaire fixe déterminé par leur employeur mais presqu'autant ont un horaire variable, déterminé à parts pratiquement égales soit par leur employeur (23%), soit par eux-mêmes (20%). Les autres déterminent eux-mêmes leur horaire fixe (11%) ou ont des horaires moins classiques (2%). Les horaires flexibles sont plus la règle pour les Wallons[36] (47%) alors que les Flamands ont plus souvent des horaires fixes déterminés par leur employeur (46%) et connaissent moins les horaires flexibles (39%). Les femmes sont davantage soumises aux horaires fixes que les hommes (58%[37] contre 54%) et moins aux horaires flexibles (41% contre 44%). Ce sont enfin les diplômés de l'enseignement supérieur qui bénéficient le plus de flexibilité dans l'horaire (45% contre 41% pour les

[36] Il ne faut pas oublier que nous parlons ici des emplois des Wallons que ceux-ci se situent en Wallonie ou ailleurs.
[37] En globalisant ceux déterminés par l'employeur et ceux déterminés par le travailleur.

diplômés du secondaire, 37% pour les diplômés du primaire et les non-diplômés et 34% pour les diplômés de l'enseignement spécial).

71% des personnes travaillant, le font à temps plein, 9% à mi-temps, 3% ont moins d'un mi-temps et 16% ont entre un mi-temps et un temps plein (trois-quarts temps, 80%, …). La situation entre hommes et femmes est très contrastée : seulement 52% des travailleuses ont un temps plein pour 89% des travailleurs dans ce cas ; une travailleuse sur cinq (21%) a un travail à mi-temps ou plus restreint encore alors que cela ne concerne qu'un travailleur sur vingt (5%). Ces différences sont plus ou moins marquées suivant les régions comme on peut le découvrir dans la Table 73 . Ainsi les Bruxellois ont moins de temps plein et davantage de temps très partiels que les autres travailleurs alors qu'au contraire, les Bruxelloises ont davantage de temps plein et moins de mi-temps (ou de temps encore plus restreints) que les travailleuses des autres régions. Plus le diplôme est élevé, plus on a de chances d'avoir un emploi à temps plein (28% pour les diplômés de l'enseignement spécial[38], 63% pour les non-diplômés ou diplômés du primaire, 70% chez les diplômés du secondaire et 74% chez les diplômés de l'enseignement supérieur).

Table 73 : travailleurs à temps plein ou à mi-temps (ou moins) suivant le genre et la région

	Flamands		Wallons		Bruxellois		**Belgique**	
	H	F	H	F	H	F	**H**	**F**
Temps plein	90%	50%	88%	53%	84%	64%	**89%**	**52%**
Mi-temps ou moins	4%	20%	5%	23%	9%	17%	**5%**	**21%**
Base	*604*	*660*	*1471*	*1414*	*694*	*655*	***2769***	***2729***

On pourrait trouver normal que les travailleurs prestent, selon leurs déclarations, en moyenne 37 h par semaine mais c'est oublier que cela reprend aussi les personnes ayant des statuts de mi-temps etc. Si l'on ne considère que les travailleurs à temps plein, on arrive à une moyenne hebdomadaire de 40 h de travail, 41 h pour les hommes et 38 h pour les femmes. Cette moyenne est de 39 h pour les non-diplômés et diplômés du primaire, 40,5 h pour les diplômés du secondaire et 40 h pour les diplômés de l'enseignement supérieur mais il faut noter que ce dernier chiffre est influencé par des réponses situées entre 20 et 25 h qui doivent correspondre à des enseignants du secondaire supérieur qui ont indiqué uniquement le nombre d'heures de cours qu'ils doivent assurer.

Deux tiers (65%) des travailleurs sont employés dans le secteur privé, un tiers (32%) dans le secteur (para)public ; le secteur associatif reste marginal (3%) mais est plus représenté parmi les travailleurs bruxellois (6%). Le secteur (para)public recrute plus parmi les Wallons (39%) et les Bruxellois (36%) que parmi les Flamands (27%) tandis que le secteur privé a plus de succès parmi les Flamands (70%) que parmi les Wallons et les Bruxellois (chacun 58%). Les hommes se retrouvent davantage dans le privé (71%) et moins dans le (para)public (26%) que les femmes (57% dans le privé et 39% dans le (para)public). Comme on le découvre dans la

[38] Il faut cependant noter pour ceux-ci que plus de la moitié d'entre eux (54%) ont un travail situé entre le mi-temps et le temps partiel ; on peut penser que certains handicaps demandent d'alléger la charge de travail.

Figure 92, la part du privé diminue avec l'âge tandis qu'en compensation celle du (para)public bien entendu augmente.

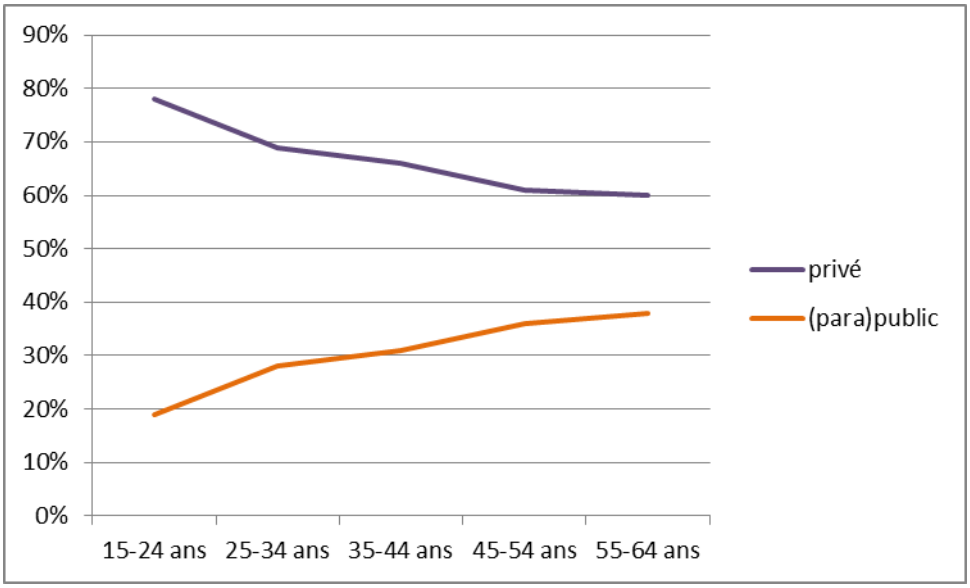


Figure 92 : parts des secteurs privé et (para)public parmi les travailleurs suivant l'âge

10.10.1.2. Le télétravail

9% des travailleurs répondants avaient réalisé du télétravail (c'est-à-dire avoir travaillé depuis leur domicile) le jour où ils ont rempli le questionnaire ; ils avaient ainsi télé-travaillé en moyenne 7h.

10.10.1.3. Les étudiants et écoliers

Le pourcentage de personnes poursuivant des études se monte à 21% ; il y en a un peu plus en Wallonie (23%) et à Bruxelles (24%) qu'en Flandre (20%) mais cela va dans le même sens que les fluctuations de la part de la population en dessous de 18 ans dans les trois régions. On étudie autant chez les garçons (22%) que chez les filles (21%).

10.10.2. Les modes pour aller au travail (ou à l'école)

De nombreuses combinaisons de mode sont employées par les travailleurs et les étudiants pour se rendre de leur domicile à leur lieu de travail ou d'étude (plus de 400), aussi nous intéresserons nous seulement au mode principal de ce déplacement. Par mode principal, il faut entendre le mode avec lequel l'individu aura parcouru la plus longue distance. Ainsi, pour quelqu'un qui fait 300 m à pied, prend le bus pendant 2 km puis monte dans un train pour 40 km avant de finir par une marche de 400 m, le mode principal est le train.

La voiture est le mode le plus utilisé puisque plus de la moitié des déplacements ont ce moyen de transport comme mode principal ; la plupart du temps, le répondant est au volant dans ce cas. Il faut noter cependant que seulement un quart des Bruxellois se rendent à leur lieu de travail ou d'étude en conduisant une voiture. Par contre, les différents transports en commun sont fortement utilisés par les Bruxellois dans ce type de déplacements. On notera aussi que le

vélo est le mode principal de presque un déplacement domicile-travail/école sur cinq pour les Flamands alors qu'il n'intervient que pour 1% de ces déplacements chez les Wallons.

Table 74 : mode principal du déplacement vers le lieu de travail ou d'étude suivant la région

	Flamands	Wallons	Bruxellois	**Belgique**
Voiture conducteur	46%	48%	25%	**44%**
Voiture passager	10%	18%	10%	**13%**
Marche	7%	11%	17%	**9%**
Cyclo/moto	1%	1%	2%	**1%**
Vélo	18%	1%	5%	**11%**
Train	8%	9%	4%	**8%**
Tram	1%	0%	10%	**2%**
Métro	0%	0%	16%	**2%**
Bus	9%	12%	10%	**10%**
Base	*1945*	*3893*	*1710*	***7548***

La Table 74 mêle travailleurs et étudiants ; néanmoins, l'utilisation des moyens de transport par les uns et les autres n'est pas la même. Aussi la Table 75 distingue-t-elle les deux catégories. Deux tiers des travailleurs conduisent une voiture pour se rendre au travail alors que les étudiants sont surtout passagers (27%). Ces derniers font également beaucoup plus appel aux transports en commun puisque un sur quatre se rend sur son lieu d'étude en tram, métro ou bus. Si l'usage du train est au même niveau chez les travailleurs que chez les étudiants, ces derniers utilisent par contre deux fois plus souvent le vélo que ceux-là.

Table 75 : mode principal du déplacement vers le lieu de travail ou d'étude suivant que l'on est travailleur ou étudiant

	Travailleurs	Étudiants
Voiture conducteur	66%	5%
Voiture passager	5%	27%
Marche	5%	16%
Cyclo/moto	2%	0%
Vélo	8%	16%
Train	7%	9%
Tram	1%	2%
Métro	1%	2%
Bus	4%	21%
Base	*5245*	*3893*

10.10.3. Les distances domicile-travail/école

En moyenne le lieu de travail ou d'étude est situé à 19 km du domicile ; en fait, le lieu de travail est à 22 km du domicile et le lieu d'étude à 12 km. On remarque aussi que les distances domicile-travail sont plus importantes pour les Wallons. Enfin les femmes travaillent plus près de chez elles (18 km) que les hommes (25 km).

Table 76 : distance moyenne entre le domicile et le lieu de travail ou d'étude suivant la région

	Flamands	Wallons	Bruxellois	**Belgique**
Domicile-travail	22 km	26 km	14 km[39]	**22 km**
Domicile -école	11 km	13 km	14 km[40]	**12 km**

[39] Cette distance tombe à 13 km si on supprime les « outliers » c.-à-d. les distances supérieures à 200 km (en fait 5 réponses)

10.10.4. Arrêts et gares près du lieu de travail

Une manière de savoir si les lieux de travail des répondants sont bien desservis par les transports en commun est de leur demander s'il existe, à proximité, un arrêt de bus ou de tram, une gare et/ou une station de métro. Bien entendu, cela ne signifie pas nécessairement une bonne desserte puisque celle-ci dépend également de la fréquence des services, des endroits couverts par les lignes, etc. Néanmoins on peut déjà estimer qu'un lieu de travail n'ayant aucun arrêt de transport en commun dans les environs (immédiats) est une destination qu'on ne cherchera sans doute pas à joindre en transport public.

Table 77 : distance entre le lieu de travail et un arrêt de transport en commun suivant la région du travailleur

	Flamands	Wallons	Bruxellois	**Belgique**
Arrêt de bus				
0 à 249 m	38%	45%	55%	**42%**
250 à 499 m	21%	20%	22%	**21%**
500 à 999 m	14%	13%	11%	**14%**
1 à 2 km	9%	7%	2%	**8%**
2 à 5 km	4%	2%	1%	**3%**
Plus de 5 km	2%	2%	1%	**2%**
Ne sait pas	11%	11%	7%	**11%**
Base	*1730*	*3279*	*1505*	***6514***
Gare				
0 à 249 m	4%	6%	8%	**5%**
250 à 499 m	5%	6%	12%	**6%**
500 à 999 m	10%	12%	15%	**11%**
1 à 2 km	18%	19%	22%	**19%**
2 à 5 km	24%	21%	18%	**22%**
Plus de 5 km	28%	24%	9%	**25%**
Ne sait pas	12%	12%	16%	**13%**
Base	*1632*	*3033*	*1368*	***6033***
Arrêt de tram				
0 à 249 m	10%	6%	34%	**11%**
250 à 499 m	4%	2%	19%	**5%**
500 à 999 m	3%	3%	14%	**4%**
1 à 2 km	3%	2%	8%	**3%**
2 à 5 km	3%	2%	6%	**3%**
Plus de 5 km	31%	24%	6%	**26%**
Ne sait pas	46%	61%	13%	**46%**
Base	*1455*	*2134*	*1423*	***5012***
Arrêt de métro				
0 à 249 m	3%	5%	18%	**5%**
250 à 499 m	2%	3%	16%	**4%**
500 à 999 m	2%	3%	17%	**4%**
1 à 2 km	2%	2%	15%	**3%**
2 à 5 km	2%	2%	13%	**3%**
Plus de 5 km	36%	26%	9%	**30%**
Ne sait pas	54%	60%	12%	**50%**
Base	*1397*	*2138*	*1448*	***4983***

[40] Cette distance tombe à 8 km si on supprime les « outliers » c.-à-d. les distances supérieures à 200 km (en fait 7 réponses)

Grosso modo, 60% des lieux de travail sont desservis par un arrêt de bus situé à moins de 500m ; on en trouve un à moins de 250 m dans environ 40% des cas. Les lieux de travail des Bruxellois sont même mieux servis puisque plus de la moitié d'entre eux sont à moins de 250 m d'un arrêt de bus.

Les gares sont plus « lointaines ». Dans environ un cas sur cinq, elles sont situées entre 1 et 2 km du lieu de travail et, dans la même proportion, à une distance comprise entre 2 et 5 km.

Les arrêts de tram et de métro sont plus rares (si on considère l'étendue du territoire belge) mais les Bruxellois ont un arrêt de tram à moins de 500 m de leur lieu de travail une fois sur deux et un arrêt de métro à la même distance dans 35% des cas. Cela signifie sans doute que les Bruxellois travaillent en majorité dans la capitale.

On notera enfin qu'au moins 10% des travailleurs répondants n'ont aucune idée sur la proximité ou non d'un arrêt de transport en commun. Il est clair qu'il s'agit de personnes qui ne sont pas intéressées par ce mode de déplacement ou qui, à tout le moins, ne l'utilisent pas.

Si on résume la situation, on peut remarquer que plus de 40% des travailleurs ont au moins un arrêt de transport en commun à moins de 250 m de leur lieu de travail ; ce pourcentage dépasse les 60% si on considère une zone de 500 m ; les Bruxellois sont les plus privilégiés : ils sont plus de 60% dont le lieu de travail est à moins de 250 m d'un arrêt de transport public et plus de huit sur dix à travailler à moins de 500 m d'un tel arrêt.

Table 78 : distance entre le lieu de travail et un arrêt de transport en commun suivant la région du travailleur

	Flamands	Wallons	Bruxellois	**Belgique**
0 à 249 m	40%	47%	63%	**44%**
250 à 499 m	20%	19%	19%	**20%**
500 à 999 m	14%	13%	9%	**13%**
1 à 2 km	10%	7%	2%	**8%**
2 à 5 km	6%	3%	1%	**3%**
Plus de 5 km	2%	3%	1%	**2%**
Ne sait pas	7%	8%	5%	**7%**
Base	*1755*	*3366*	*1610*	***6731***

La proximité d'un arrêt de transport public joue un rôle dans le mode de déplacement qui est choisi pour se rendre au travail. Quand on est à moins de 250 m d'un tel arrêt, on emploie beaucoup moins la voiture et davantage non seulement les transports en commun mais également les modes actifs (marche, vélo).

Table 79 : mode principal du déplacement vers le lieu de travail suivant que celui-ci est à proximité d'un arrêt de transport public ou non

	Si arrêt à – de 250 m	Sinon
Voiture conducteur	57%	71%
Voiture passager	4%	5%
Marche	7%	3%
Cyclo/moto	2%	2%
Vélo	10%	7%
Train	11%	6%
Tram	2%	1%
Métro	2%	1%
Bus	5%	4%
Base	*2180*	*2459*

10.10.5. Places de parking

59% des travailleurs disposent d'un parking privé gratuit sur leur lieu de travail et 5% d'un parking mais payant. Ce sont les Flamands qui sont les plus nombreux à disposer de ces avantages (65% gratuit – 4% payant) alors que les Bruxellois sont plus mal lotis (39% gratuit – 8% payant)[41].

Force est de constater que les travailleurs disposant d'un parking privé gratuit sur leur lieu de travail s'y rendent beaucoup plus en voiture et « négligent » les transports publics. Par contre, le parking privé payant ne semble pas inciter à la pratique de la voiture mais il ne faut pas oublier que, dans ce cas, l'échantillon est assez faible et il ne faut donc pas en tirer de conclusions trop hâtives.

Table 80 : mode principal du déplacement vers le lieu de travail suivant que le travailleur dispose d'un parking privé (gratuit ou payant) ou non

	Parking gratuit	Parking payant	Pas de parking
Voiture conducteur	72%	49%	50%
Voiture passager	5%	6%	5%
Marche	3%	9%	10%
Cyclo/moto	2%	2%	2%
Vélo	8%	4%	9%
Train	6%	11%	11%
Tram	1%	6%	3%
Métro	1%	4%	3%
Bus	2%	10%	7%
Base	*3399*	*308*	*1446*

Une autre solution au stationnement sur le lieu de travail est de se parquer sur l'espace public. 58% des travailleurs estiment que cela ne pose aucun problème dans les environs de leur lieu de travail, 23% évoquent quelques difficultés et 19% beaucoup de difficultés. Une fois encore, les Flamands sont « privilégiés » puisque ce sont 64% d'entre eux qui n'ont pas de difficulté pour se garer sur la voie publique près de leur lieu de travail. Les Bruxellois, quant à eux, se partagent à parts pratiquement égales entre ceux qui n'ont pas de problèmes (34%),

[41] Pour les Wallons, 54% de parkings gratuits et 4% de parkings payants.

ceux qui ont quelques difficultés (31%) et ceux qui ont beaucoup de difficultés (34%) pour trouver à stationner en voie publique.

Table 81 : mode principal du déplacement vers le lieu de travail suivant que les difficultés à se parquer en voie publique dans les environs

	Pas de problèmes	Quelques difficultés	Beaucoup de difficultés
Voiture conducteur	73%	57%	47%
Voiture passager	5%	4%	5%
Marche	4%	7%	8%
Cyclo/moto	2%	2%	1%
Vélo	8%	8%	8%
Train	4%	11%	17%
Tram	1%	2%	3%
Métro	0%	2%	4%
Bus	2%	7%	6%
Base	*2953*	*1082*	*1087*

Plus les difficultés à se parquer sur l'espace public près de son lieu de travail augmentent, moins on a recours à la voiture pour s'y rendre et plus on emprunte les transports en commun. Cela illustre l'importance des politiques de stationnement dans les mesures de mobilité.

10.10.6. Voitures de société et interventions dans les frais de déplacement

Un peu plus d'un travailleur sur dix (12%) déclare bénéficier d'une voiture de société, cela arrive trois fois plus souvent pour les travailleurs (17%) que pour les travailleuses (5%). C'est surtout entre 35 et 44 ans (15%) ou entre 55 et 64 ans (14%) qu'on profite de cet avantage. Et plus le travailleur a un diplôme élevé, plus il y a de chances d'avoir une voiture de société : ils sont 2% dans les non-diplômés et diplômés du primaire, 9% dans les diplômés du secondaire et 17% dans les diplômés de l'enseignement supérieur. En caricaturant, on pourrait donc dire qu'au volant d'une voiture de société, on a le plus de chance de voir un universitaire dans la quarantaine.

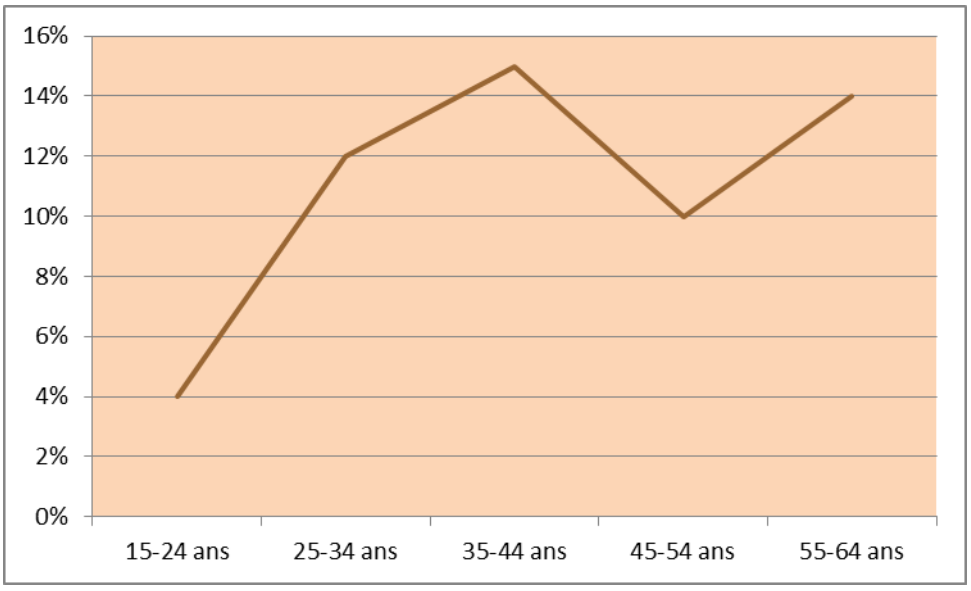


Figure 93 : pourcentage de travailleurs disposant d'une voiture de société suivant leur âge

Disposer d'une voiture de société incite bien entendu à se déplacer en voiture : les travailleurs bénéficiant de cet avantage sont 91% à se rendre sur leur lieu de travail en conduisant leur voiture (de société).

À côté de la voiture de société, l'employeur peut aussi intervenir dans les frais de déplacement du travailleur. La Table 82 nous montre quelles sont les situations de ce point de vue. Environ 15% des travailleurs bénéficient d'un remboursement total de leur frais et aux alentours de 40% d'un remboursement partiel. On notera que ce sont parmi les Wallons qu'on trouve le plus de travailleurs dont les frais de déplacement ne sont pas remboursés (35%). Il faut cependant se rappeler que, si une intervention de l'employeur est obligatoire lorsque le travailleur emprunte les transports en commun, ce n'est pas le cas lorsque ses déplacements sont effectués en voiture. Or ce sont les Wallons qui se rendent le plus au travail en voiture ; ceci peut expliquer ce chiffre plus important de non remboursement.

Table 82 : types d'interventions de l'employeur dans les frais de déplacement des travailleurs suivant leur région

	Flamands	Wallons	Bruxellois	**Belgique**
Voiture de société	13%	10%	10%	**12%**
Frais de déplacement partiellement payés par l'employeur	45%	36%	34%	**41%**
Frais de déplacement totalement payés par l'employeur	15%	12%	21%	**15%**
Transport assuré par l'employeur	1%	1%	2%	**1%**
Aucun remboursement des frais de déplacement	21%	35%	26%	**26%**
Frais de déplacement dans les frais réels (indépendants)	4%	6%	7%	**5%**
Base	*1487*	*2933*	*1389*	***5809***

10.10.7. Déplacements professionnels

Outre leurs déplacements domicile-travail, les travailleurs peuvent être amenés à se déplacer dans le cadre de leur profession. En fait, on peut répartir ces travailleurs en trois classes de pratiquement même importance : ceux qui se déplacent toujours dans le cadre de leur travail (27%), ceux qui le font occasionnellement (37%) et ceux qui ne le font jamais (36%). Les travailleuses sont plus nombreuses que les travailleurs à ne jamais se déplacer (45% contre 30%) et, inversement, moins nombreuses à le faire toujours (17% contre 34%). Plus le travailleur a un diplôme élevé, moins il est amené à ne jamais se déplacer et également moins il se déplace toujours mais plus il est amené à se déplacer occasionnellement dans le cadre de sa profession.

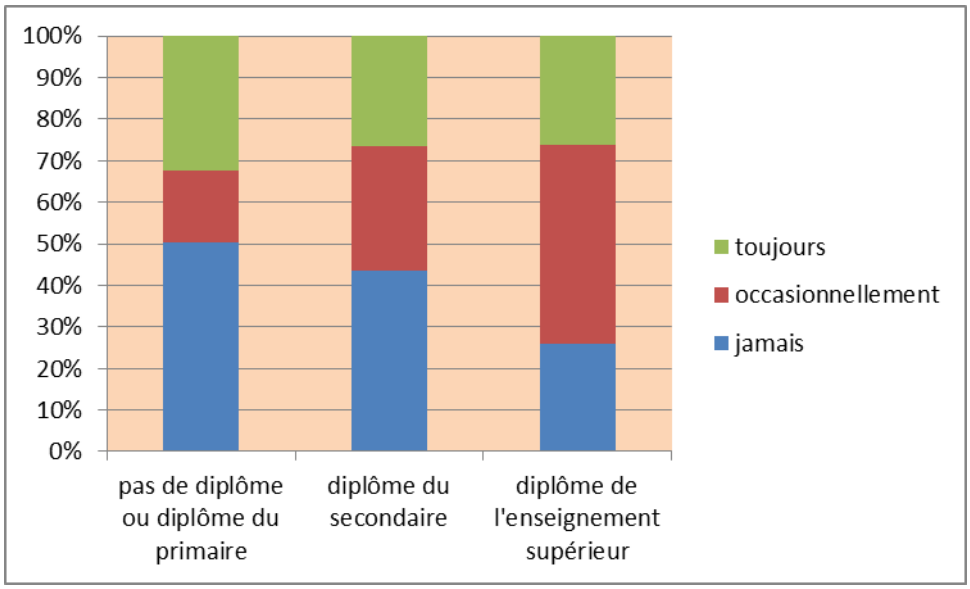


Figure 94 : fréquence des déplacements professionnels suivant le diplôme

Il y a une corrélation certaine entre le fait d'avoir de fréquents déplacements professionnels et celui de bénéficier d'une voiture de société : en effet, les travailleurs ne se déplaçant jamais dans le cadre de leur profession ne sont que 2% à avoir une voiture de société, ceux qui le font occasionnellement sont 11% et ceux qui le font toujours, 26%.

10.10.8. Covoiturage

Plus de 10% des travailleurs covoiturent au moins trois fois par semaine mais il faut remarquer que la toute grande majorité de ces covoiturages (8%) se fait avec des membres de sa famille.

Le covoiturage est une pratique deux fois plus répandue parmi les Wallons (16% d'usage régulier) que parmi les Flamands (8%). Le genre n'amène pas de différences : les comportements des femmes vis-à-vis du covoiturage ne se distinguent en rien de ceux des hommes. Au niveau âge, on retrouve le même pourcentage de covoitureurs réguliers entre 15 et 54 ans, ce n'est qu'ensuite que ce pourcentage chute drastiquement (passant de 13% avant 55 ans à 5% après).

Table 83 : fréquence du covoiturage suivant la région

	Flamands	Wallons	Bruxellois	**Belgique**
3 X ou plus par semaine	8%	16%	11%	**11%**
1 à 2 X par semaine	4%	7%	8%	**5%**
Au moins 1 X par mois	5%	8%	8%	**6%**
Au moins 1 X par an	8%	10%	8%	**9%**
Jamais	75%	60%	66%	**70%**
Base	*1644*	*3201*	*1552*	***6397***

Les travailleurs qui ne covoiturent pas avec des personnes extérieures à leur ménage ne sont pas près à le faire pour quasi la moitié d'entre eux (47%) ; par contre, pratiquement la même proportion (44%) serait d'accord de covoiturer comme conducteur et comme passager. Ils ne sont que 10% à ne l'envisager que comme passager.

10.10.9. Les activités pendant les déplacements domicile-travail et domicile-école[42]

Contrairement à une vision simpliste des temps de déplacement domicile-travail et domicile-école qui ne conçoit ceux-ci qu'en termes de temps « morts », « perdus » ou « contraints », la recherche en sciences sociales montre qu'ils peuvent être réappropriés par les individus selon des logiques de signification diverses, pour reprendre les termes de Flamm (2005)[43]. Les activités réalisées pendant les déplacements – activités qui se diversifient de plus en plus avec le développement des technologies de l'information et de la communication mobiles (les smartphones, les tablettes, les consoles de jeu portables, etc.) – influencent largement l'expérience du déplacement qui peut devenir un moment (éventuellement même recherché) de détente, de travail, de sociabilité, etc. (Jain & Lyons, 2008[44] ; Urry, 2006[45]).

Les recherches en sciences sociales qui se sont intéressées à ces questions sont encore rares et ont procédé dans leur grande majorité par enquêtes qualitatives. Ces travaux ont, par exemple, mis en évidence le rôle des situations de mobilité dans la configuration des activités mobiles (par exemple,. Patriarche et al., 2009[46]). Néanmoins, ils ne disent rien de l'intensité de ces activités et de leur répartition selon les différentes catégories d'une population ou en fonction des modes de transport. L'enquête BELDAM constituait l'occasion de porter un nouveau regard, quantitatif et national, sur ces formes de réappropriation des temps de déplacement qui ne peuvent plus être négligées ni par la communauté scientifique, ni par les politiques et les opérateurs en matière de mobilité et de transports publics.

En raison d'un questionnaire déjà très chargé, il n'a été possible d'insérer qu'une seule question sur les activités pendant les déplacements. Le choix s'est porté sur les déplacements domicile-travail et domicile-école pour plusieurs raisons :

- les activités pendant les déplacements peuvent s'inscrire dans des contextes divers – des loisirs au travail en passant par les courses – qu'une seule question ne permettait pas d'explorer. Il importait dès lors de circonscrire le contexte pris en compte afin de faciliter l'interprétation des données. Se limiter aux seuls déplacements domicile-travail et domicile-école permet de baliser le contexte de manière univoque ;
- une grande part (relative) des déplacements a pour motif d'aller travailler ou étudier – et de fait, si l'on met de côté le retour chez soi, « aller travailler » est le premier motif de déplacement invoqué (12% des déplacements le jour de référence), à part égale avec le fait d'aller faire des courses ou du shopping (voir 11.4) ;
- notre objectif était d'explorer plus avant les relations entre les multiples modes de transport et les activités pendant les déplacements (voir Patriarche et al., 2009[46]). En toute hypothèse, les déplacements domicile-travail et domicile-école étaient

[42] Section rédigée par G. Patriarche, Ph. Huynen et M. Hubert
[43] FLAMM M., 2005, « Le vécu des temps de déplacement : cadres d'experience et réappropriations du temps », in MONTULET B., HUBERT M., JEMELIN C., SCHMITZ S. (eds), *Mobilités et temporalités*, Bruxelles, Publications des Facultés universitaires Saint-Louis, pp.183-196.
[44] JAIN J., LYONS G., 2008, « The gift of travel time », *Journal of Transport Geography*, 16, pp.81-89
[45] URRY J., 2006, « Travelling Times », *European Journal of Communication*, 21(3), pp.357-372
[46] PATRIARCHE G., HUBERT M., MONTULET B. BERZIN M., 2009, « Les usages des médias et des TIC en situation de mobilité. Une étude exploratoire des jeunes adultes se déplaçant à, de et vers Bruxelles », *Recherches en communication*, 31, pp.197-213

susceptibles de faire intervenir une large palette de modes de transport, ce que confirment les données BELDAM : même si la voiture en tant que conducteur est le mode de transport privilégié, les autres modes sont également représentés.

La question sur les activités pendant les déplacements vers le lieu de travail ou d'école permettait aux répondants de cocher, parmi une liste d'activités, celles qu'ils réalisent pour chacun des modes de déplacement qu'ils utilisent. Plusieurs réponses étaient possibles. Cette question étant déjà assez complexe comme cela, il a été décidé de ne pas introduire d'échelle de fréquence ou de durée et de ne travailler que sur les impressions des répondants. Néanmoins, le répondant était invité à indiquer les activités qu'il réalise « le plus souvent » (sans autre précision) lorsqu'il se déplace[47]. Il n'y avait pas de case « Pas d'activité » à cocher.

Afin d'analyser les activités réalisées le plus souvent pendant les déplacements vers le lieu de travail ou d'école, et ce pour les différents modes de déplacements, deux opérations de filtrage des données ont été nécessaires :

- pour s'assurer que les réponses traitées ne concernent effectivement que des déplacements domicile-travail ou domicile-école, cette question a été filtrée par celle relative au fait d'avoir (au moins) un lieu de travail ou d'études fixe autre que le domicile et auquel l'individu doit se rendre au moins 2 jours par semaine. Sont donc exclus de la base les individus qui soit exercent leur travail ou leurs études à domicile, soit n'ont pas de lieu de travail ou d'études fixe autre que l'habitation, soit encore sont sans emploi. L'analyse ne porte en outre que sur les 6-64 ans ;
- l'absence de cases cochées pour un mode de déplacement donné peut très bien signifier que le répondant n'utilise pas ce mode. Afin de s'assurer que seuls sont pris en compte les répondants qui utilisent effectivement les modes examinés, la question sur les activités pendant les déplacements a été filtrée par celle relative aux modes de déplacement habituellement utilisés pour se rendre au lieu de travail ou d'études. Pour chaque mode de déplacement, ne sont donc pris en compte que les répondants qui déclarent utiliser effectivement ce mode pour leurs déplacements domicile-travail ou domicile-école.

La Figure 95 présente les pourcentages de personnes déclarant pratiquer chaque activité pour chaque mode de déplacement. On peut déjà remarquer ici que les non-réponses (c'est-à-dire le fait, pour un utilisateur d'un mode donné, de n'avoir mentionné aucune activité) et les activités autres que celles listées dans le questionnaire sont marginales.

[47] La question stipule : « Quand je me déplace en…, le plus souvent je… »

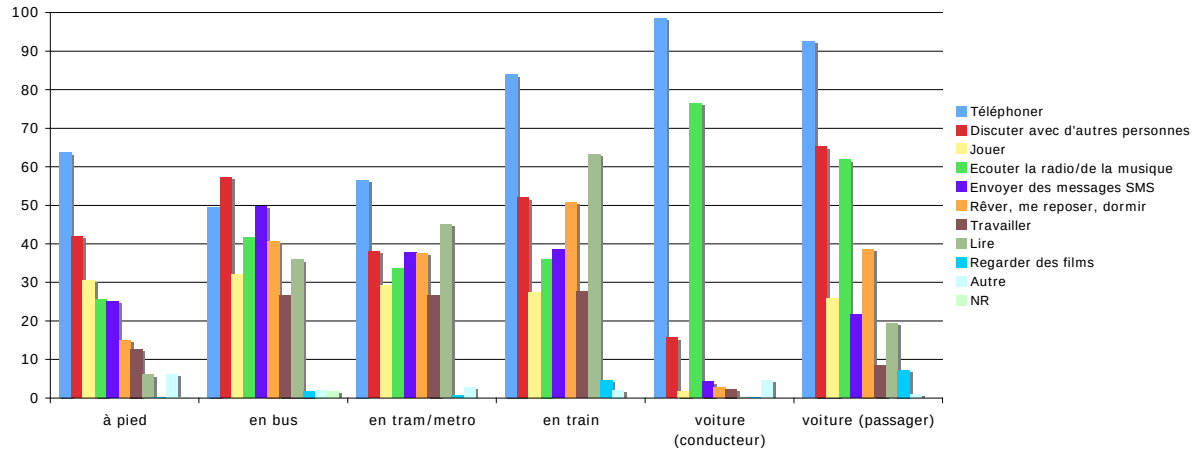


Figure 95 : pourcentages d'individus déclarant pratiquer une activité selon les modes de déplacement

10.10.9.1. La prépondérance des activités communicationnelles

Les activités communicationnelles sont très prisées : téléphoner est l'activité la plus souvent mentionnée pour tous les modes de déplacement à l'exception du bus, tandis que discuter avec d'autres personnes apparaît presque partout en deuxième ou en troisième position (cette activité apparaît en première position pour le bus). Si l'on ajoute à cela que l'envoi de messages SMS est lui aussi souvent mentionné par les répondants (jusqu'à 50% des usagers du bus), on peut dire que mobilité et sociabilité (en coprésence ou à distance) vont de pair.

Comme le montre la Figure 95, on passe moins souvent d'appels téléphoniques dans le bus que dans tous les autres modes de déplacement (49% des usagers du bus). Le manque de confort sonore y est certainement pour quelque chose (comme d'ailleurs dans le tram/métro). Ce résultat pourrait également s'expliquer par le fait que le bus est le mode de transport collectif qui possède la plus forte sociabilité : 57% des usagers du bus déclarent discuter avec d'autres personnes durant leurs déplacements domicile-travail ou domicile-école. Les conventions sociales qui veulent qu'on ne téléphone pas (ou, à tout le moins, qu'on ne prolonge pas une communication téléphonique) en présence de tiers pourraient alors faire prévaloir la communication en coprésence sur la communication à distance. Toutefois, cette hypothèse ne résiste que partiellement à l'analyse puisque, dans le train, on discute légèrement moins que dans le bus, mais on y téléphone beaucoup plus.

Pour tous les modes de déplacement à l'exception de la voiture comme passager, les jeunes de 6 à 17 ans sont proportionnellement les plus nombreux à discuter avec d'autres personnes pendant leurs déplacements domicile-école. Le pourcentage de personnes se livrant à cette activité diminue fortement avec l'âge. Pour leurs déplacements domicile-école en tram/métro (et dans une moindre mesure à pied), les 6-17 ans sont proportionnellement les plus nombreux à déclarer téléphoner. Pour ce(s) modes de transport, le pourcentage de personnes concernées tend à diminuer légèrement avec l'âge. L'envoi de messages SMS connaît un pic à 18-24 ans pour tous les modes de transport (à l'exception de la voiture comme conducteur) et diminue ensuite fortement avec l'âge. Globalement, il semble donc que l'activité « téléphoner » se maintienne voire augmente avec l'âge, tandis que la discussion avec d'autres personnes et

l'envoi de messages SMS tendent à diminuer avec l'âge. Ces résultats confirment le rôle central du téléphone mobile ou du smartphone dans la sociabilité des (plus) jeunes (Martin, 2007[48]).

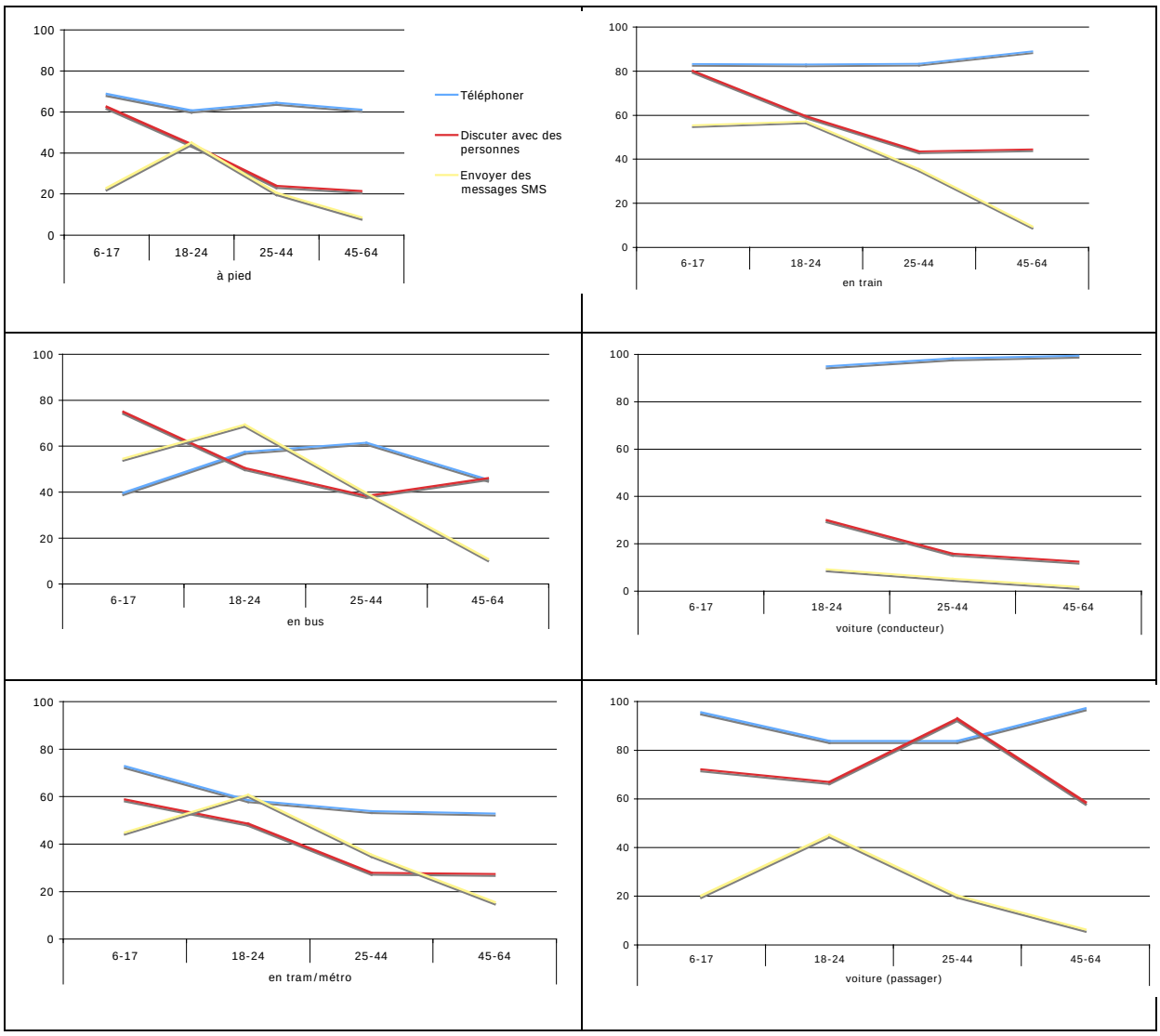


Figure 96 : pourcentages d'individus déclarant pratiquer une activité communicationnelle selon les modes de déplacement et l'âge

Le pourcentage de personnes qui téléphonent pendant les déplacements domicile-travail ou domicile-école ne varie guère selon le genre, quel que soit le mode de transport considéré (seule exception : les femmes sont proportionnellement plus nombreuses que les hommes à téléphoner durant leurs trajets en bus). Il en est de même pour l'activité « discuter avec des personnes ». Par contre, le genre affecte l'activité « envoyer des messages SMS » : pour tous les modes de déplacement sauf la voiture en tant que conducteur, les femmes sont proportionnellement plus nombreuses que les hommes à envoyer des SMS (à ce sujet, voir Martin, [200748]). Cette différence se marque surtout pour le train (41% des femmes contre 28%

[48] MARTIN O., 2007, « La conquête des outils électroniques de l'individualisation chez les 12-22 ans », *Réseaux*, 145-146, pp.335-366.

des hommes), le bus (54% des femmes contre 44% des hommes) et la marche (30% des femmes contre 20% des hommes).

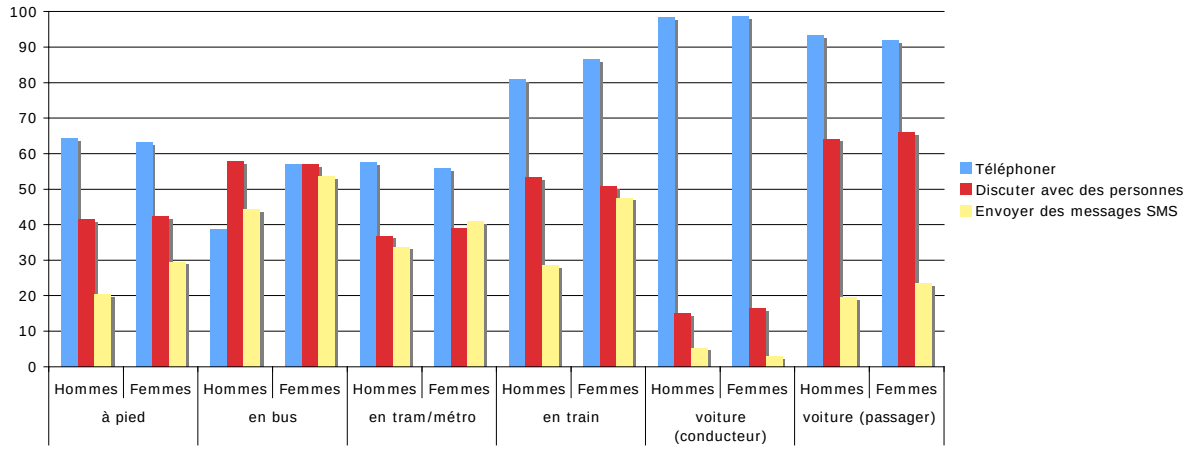


Figure 97 : pourcentages d'individus déclarant pratiquer une activité communicationnelle selon le mode de déplacement et le genre

Dans l'ensemble, les mêmes tendances s'observent chez les Flamands, les Bruxellois et les Wallons lorsqu'ils se déplacent à pied, en train et en voiture. Des nuances apparaissent lorsqu'ils se rendent au travail ou à l'école en bus ou en tram/métro.

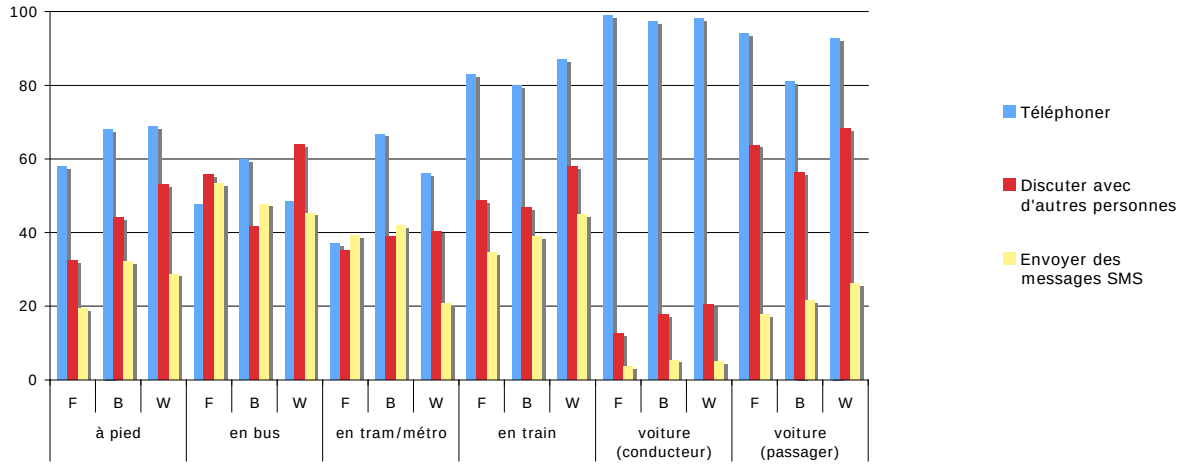


Figure 98 : pourcentages d'individus déclarant pratiquer une activité communicationnelle selon le mode de transport et la région

10.10.9.2.En voiture : téléphoner et écouter la radio/de la musique

La voiture en tant que conducteur est le mode de déplacement qui restreint le plus les activités mobiles (figure 95). Seulement deux activités sortent du lot : téléphoner (99% des usagers de la voiture en tant que conducteur) et écouter la radio/de la musique (77% des usagers de la voiture en tant que conducteur). Ces pratiques sont répandues selon des proportions similaires dans toutes les classes d'âge (on écoute légèrement plus la radio/de la musique entre 25 et 44

ans) et tant chez les hommes que chez les femmes. Flamands, Bruxellois et Wallons téléphonent selon les mêmes proportions, et les premiers sont légèrement plus enclins que les autres à écouter la radio/de la musique.

Le fait que l'activité « téléphoner » soit davantage mentionnée que l'écoute de la radio/musique est interpellant : se pourrait-il que la première soit devenue l'activité privilégiée du conducteur, surpassant de loin la seconde ? À moins que ce résultat ne soit que l'effet d'un phénomène perceptif qui conduit à sous-estimer l'écoute de la radio/ musique du fait de son caractère routinier ou de sa fonction « bruit de fond », alors que l'attention du conducteur est focalisée sur la conduite du déplacement. Il ne faudrait pas non plus conclure de ces 99% que les conducteurs téléphonent en permanence, mais seulement que l'appel téléphonique est l'activité que les conducteurs réalisent le plus souvent en plus de leur activité principale (c.-à-d. la conduite de leur véhicule) [49].

Enfin, 16% des usagers de la voiture en tant que conducteur déclarent discuter avec d'autres personnes, ce qui témoigne une fois encore que le covoiturage n'est pas une pratique répandue – cette activité est davantage présente chez les 18-24 ans (30%) que dans les autres classes d'âge, et davantage chez les Wallons (21%) que chez les Bruxellois (18%) et les Flamands (13%).

10.10.9.3.Les transports collectifs : lire, se reposer, travailler

Le train permet une large gamme d'activités mobiles (figure 95). Après la voiture, c'est le deuxième mode de déplacement le plus propice aux appels téléphoniques (84% des usages du train), pour les hommes comme pour les femmes et pour tous les âges. On y lit beaucoup plus qu'ailleurs (63% des usagers du train), et l'on peut également y rêver, s'y reposer ou y dormir (51% des usagers du train) – ce que ne permettent pas autant les autres modes de transport collectifs.

La lecture est pratiquée non seulement dans le train mais également (quoique dans une moindre mesure) dans le tram/métro (45% des usagers) et le bus (36% des usagers) (figure 95). Cette activité – qui englobe ici une variété de supports et de formats, de la presse quotidienne gratuite sur papier au roman sur liseuse électronique – est manifestement typique des transports collectifs (moins de 20% des usagers de la voiture en tant que passager la mentionne). Elle nécessite un investissement cognitif – et dans une moindre mesure moteur : il faut pouvoir manipuler le support de lecture – que ne permettent guère les autres modes de déplacement.

En bus et en tram/métro, la lecture mobile est davantage pratiquée par les femmes que par les hommes (en bus : 38% de femmes contre 33% d'hommes ; en tram/métro : 49% de femmes contre 39,7% d'hommes). Cette activité varie également par classes d'âge, selon les modes de déplacement. Ce sont les 6-17 ans qui lisent le moins, quel que soit le mode de transport collectif utilisé (mais quand même jusqu'à 32% des 6-17 ans qui prennent le train). Les 25-44 ans et les 45-64 ans, qui lisent pratiquement autant que les 18-24 ans en bus et en tram/métro, lisent beaucoup plus qu'eux lorsqu'ils se déplacent en train.

[49] L'usage du téléphone en voiture dépend en outre des situations (Patriarche et al., 2009[46]).

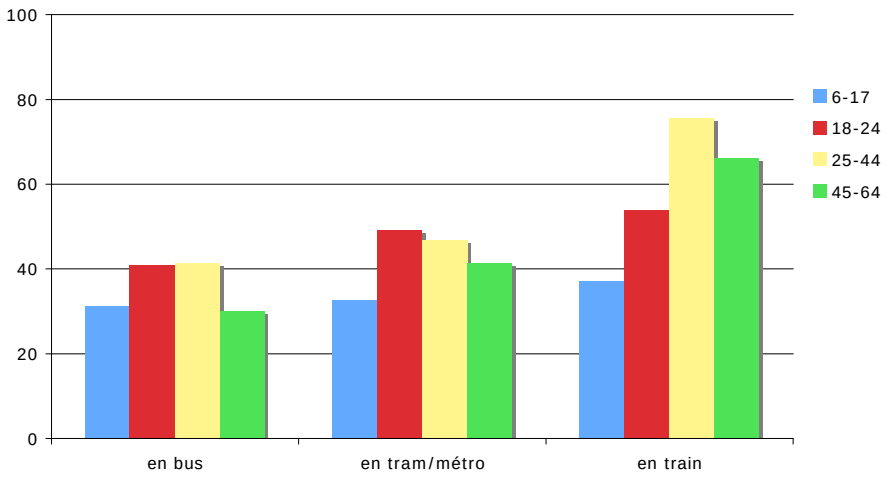


Figure 99 : pourcentages d'individus dans les différentes classes d'âge qui s'adonnent à la lecture selon le mode de transport collectif

Des nuances apparaissent d'une région à l'autre selon le mode de déplacement. En bus, les Bruxellois sont proportionnellement un peu plus nombreux à lire que les Wallons et les Flamands. En tram, métro et train, par contre, ce sont les Flamands qui sont proportionnellement plus nombreux à lire, devant les Bruxellois et les Wallons.

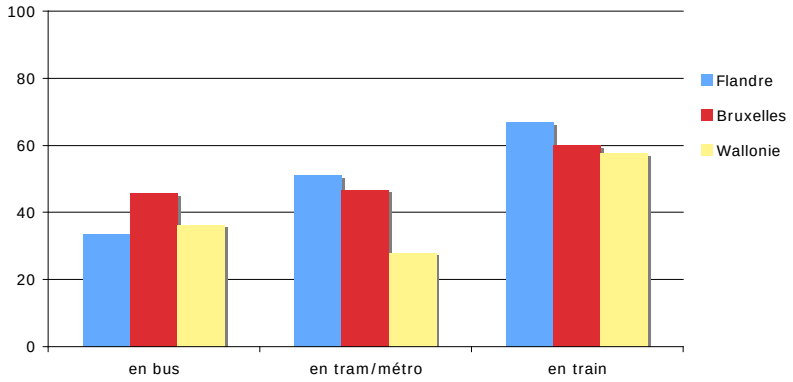


Figure 100 : pourcentages de Flamands, de Bruxellois et de Wallons qui s'adonnent à la lecture selon le mode de transport collectif

L'activité « travailler » est mentionnée par plus d'un quart des usagers de chaque mode de transport collectif (figure 95). Chez les 6-24, ce sont principalement les activités scolaires qui sont visées, tandis que chez les 25-64 ans, il s'agit essentiellement d'activités professionnelles. Notons cependant que, dans cette dernière catégorie, ce sont surtout les 25-44 ans qui travaillent le plus (29% des usagers du bus, 25% des usagers du tram/métro, et 30% des usagers du train). On peut faire l'hypothèse qu'il y a un effet lié à l'entrée dans la vie active (et au maintien dans celle-ci pour ceux qui y sont déjà plus avancés) qui nécessite souvent un investissement important de la part du travailleur. Un effet générationnel pourrait également intervenir : cette classe d'âge serait confrontée à l'évolution sociotechnique des

modèles organisationnels et des formes de management, évolution qui va globalement dans le sens d'un brouillage des frontières entre temps de travail et temps de non-travail, entre vie professionnelle et vie privée (Hislop, 2008[50]).

Au regard de la figure 101, on peut se demander si cette tendance n'affecte pas plus les femmes que les hommes : les premières (dont on sait par ailleurs qu'elles utilisent un peu plus que les hommes les transports en commun et un peu moins la voiture) utiliseraient davantage leurs déplacements pour leur activité professionnelle et moins comme un temps « pour elles » du fait de leurs responsabilités familiales qui les empêcheraient de prester des heures supplémentaires au lieu de travail ou au domicile. Réaliser les tâches professionnelles « excédentaires » pendant les temps de déplacement s'imposerait alors comme la seule solution de repli.

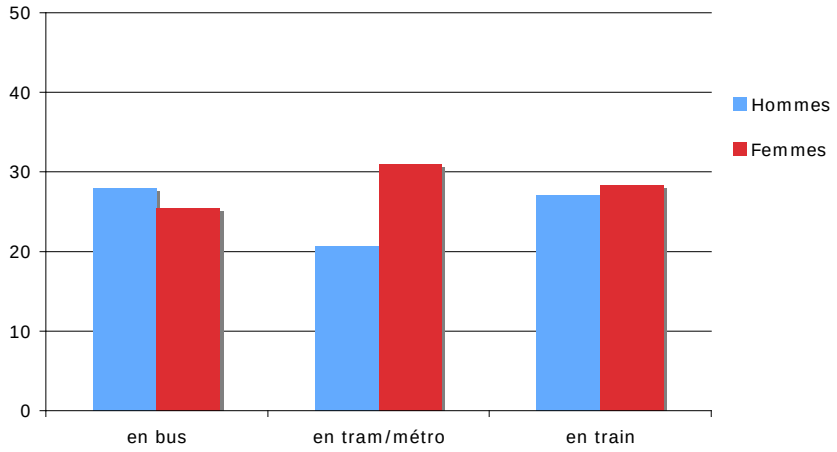


Figure 101 : pourcentages d'hommes et de femmes qui travaillent selon le mode de transport collectif

Des différences se marquent d'une Région à l'autre selon le mode de transport collectif. En bus, les Wallons sont proportionnellement plus nombreux que les Flamands et les Bruxellois à travailler, tandis qu'en tram/métro, ce sont les Flamands.

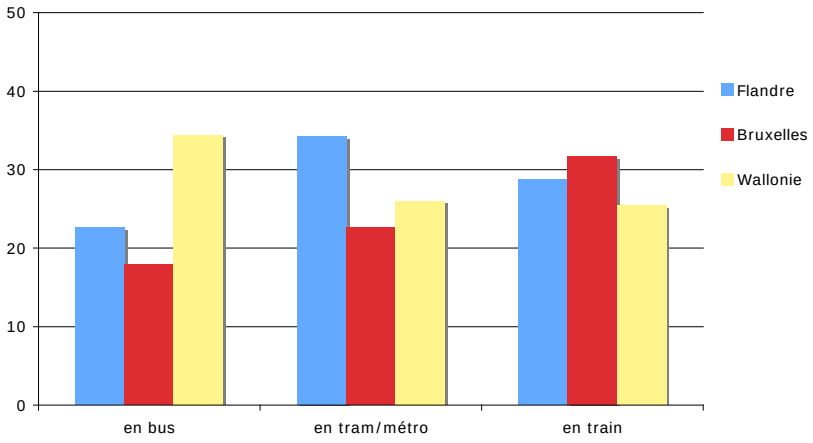


Figure 102 : pourcentages de Flamands, de Bruxellois et de Wallons qui travaillent selon le mode de transport collectif

[50] HISLOP D. (ed), 2008, *Mobility and Technology in the Workplace*, Londres, Routledge

10.10.9.4.Jouer

L'activité « jouer » est mentionnée par plus d'un quart des usagers de chaque mode de transport, à l'exception de la voiture en tant que conducteur (figure 95).. Manifestement, le jeu est un moyen d'occupation du temps de déplacement domicile-travail ou domicile-école assez répandu, tant chez les jeunes que chez les adultes (une analyse par âge montre en effet que l'activité « jouer » est mentionnée non seulement par les jeunes de 6 à 24 ans, mais également par les adultes de 25 à 64 ans), et pouvant prendre des formes diverses – des jeux sur console, smartphone, tablette ou ordinateur aux cartes, sudoku, mots croisés et autres jeux de ce genre. Le jeu est pratiqué par les hommes et par les femmes dans des proportions similaires (sans préjuger des types d'activités ludiques qui, eux, peuvent différer selon le genre).

11.Les déplacements

Les analyses présentées dans cette partie sont basées sur l'agenda des déplacements que chaque répondant devait remplir pour un jour de référence qui lui était fixé.

11.1. Les immobiles

Le taux d'immobiles, c'est-à-dire de personnes n'ayant indiqué aucun déplacement dans leur agenda et donc qui sont supposées ne pas avoir bougé le jour de référence, est très, trop, élevé : 29%. Nous expliquons dans la partie 1 (6) pourquoi nous émettons des réserves par rapport à cette statistique qui est, selon nous, surestimée. Vu cela, les quelques analyses reprises ici vont prendre comme base 100 le nombre d'immobiles en Belgique et vont uniquement examiner comment certains facteurs peuvent faire fluctuer cet indicateur.

Il faut cependant garder à l'esprit que la plupart des catégories où le taux d'immobiles est plus élevé sont aussi des classes de population pour lesquelles remplir le questionnaire est moins aisé ; par conséquent, le biais de « refus mou »[51] est certainement plus marqué pour celles-ci. Les différences entre ces catégories et celles où le taux d'immobiles est relativement faible sont donc exacerbées par ce phénomène. Il faut donc se garder de conclusions hâtives.

[51] Ne pas refuser de répondre mais indiquer que l'on ne s'est pas déplacé pour en avoir fini plus facilement avec le questionnaire.

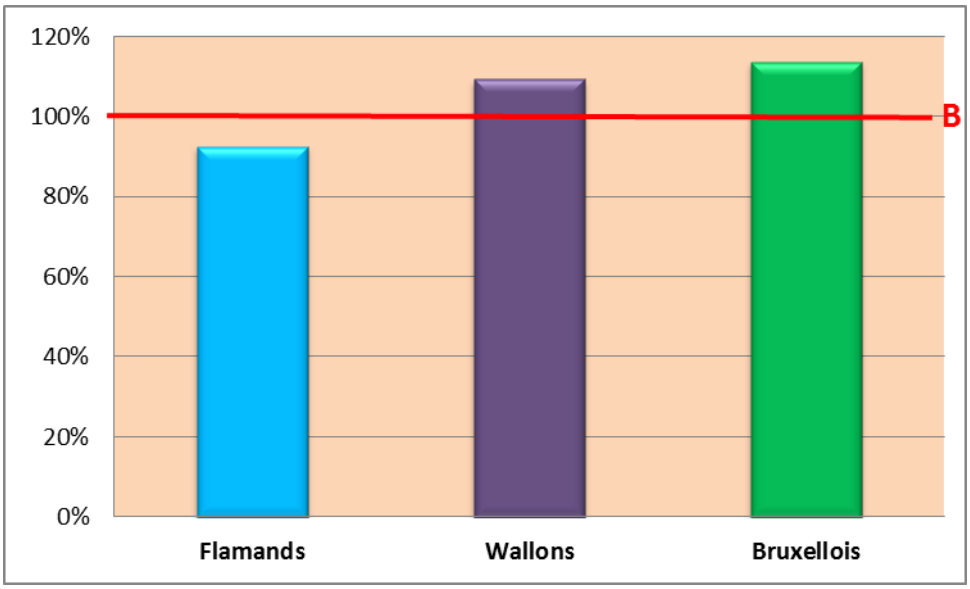


Figure 103 : taux d'immobiles suivant la région (base 100 = taux d'immobiles pour l'ensemble de la population belge)

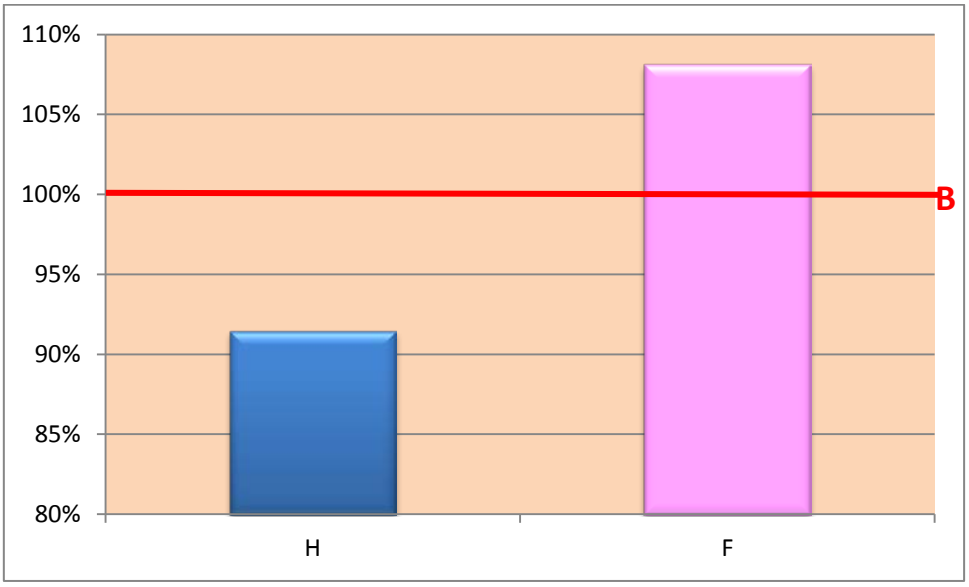


Figure 104 : taux d'immobiles suivant le genre (base 100 = taux d'immobiles pour l'ensemble de la population belge)

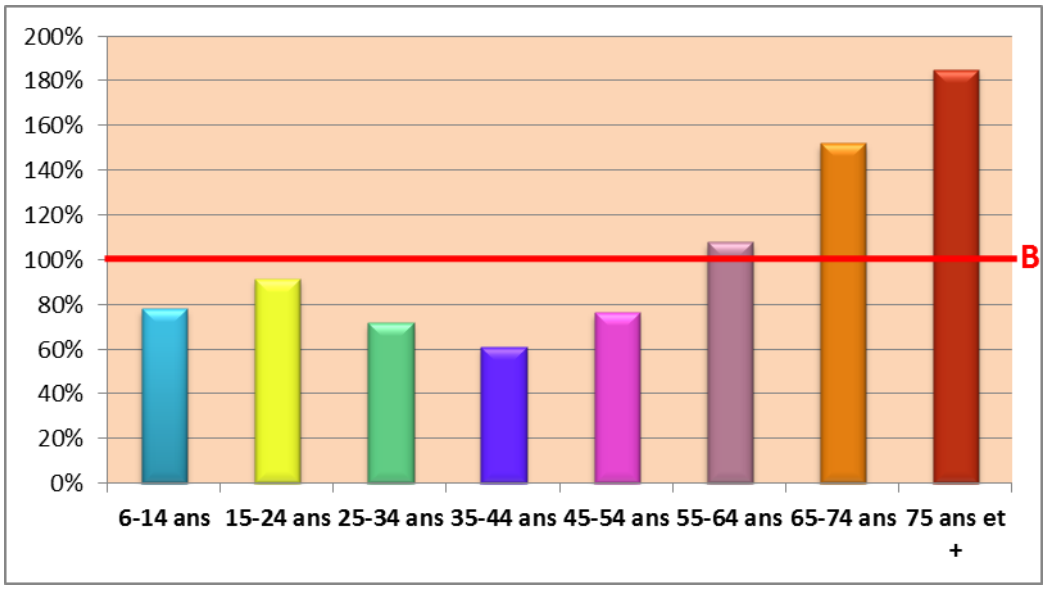


Figure 105 : taux d'immobiles suivant l'âge (base 100 = taux d'immobiles pour l'ensemble de la population belge)

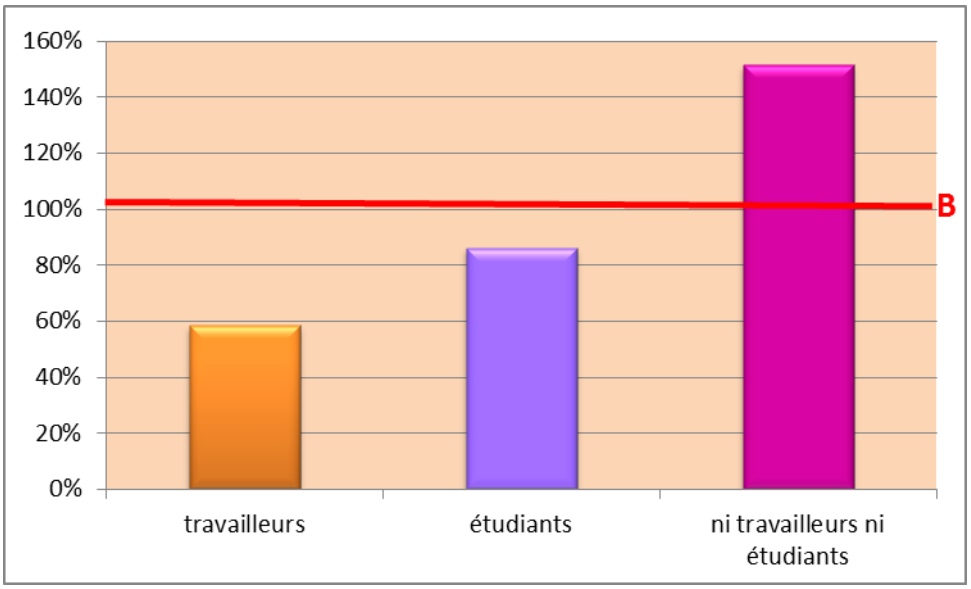


Figure 106 : taux d'immobiles suivant que l'on est travailleur ou étudiant (base 100 = taux d'immobiles pour l'ensemble de la population belge)

11.2. Nombre moyen de déplacements par jour

Il s'agit là d'un second indicateur sur lequel nous exprimons des réserves. Comme nous l'avons indiqué dans la partie 1 (6), il y a tout lieu de croire que les chiffres de 2,4 déplacements par jour en moyenne pour l'ensemble de la population belge et de 3,3 déplacements par jour si nous ne considérons que les individus mobiles sont sous évalués.

Vu les réserves supplémentaires que nous avons émises sur le taux d'immobiles, nous ne reprendrons ici que quelques analyses comparant les nombres moyens de déplacements pour les mobiles en fonction de certaines caractéristiques de ceux-ci. Comme dans la sous-section précédente, nous comparerons ces statistiques par rapport au nombre moyen de déplacements par jour pour l'ensemble des mobiles en Belgique pris comme base 1.

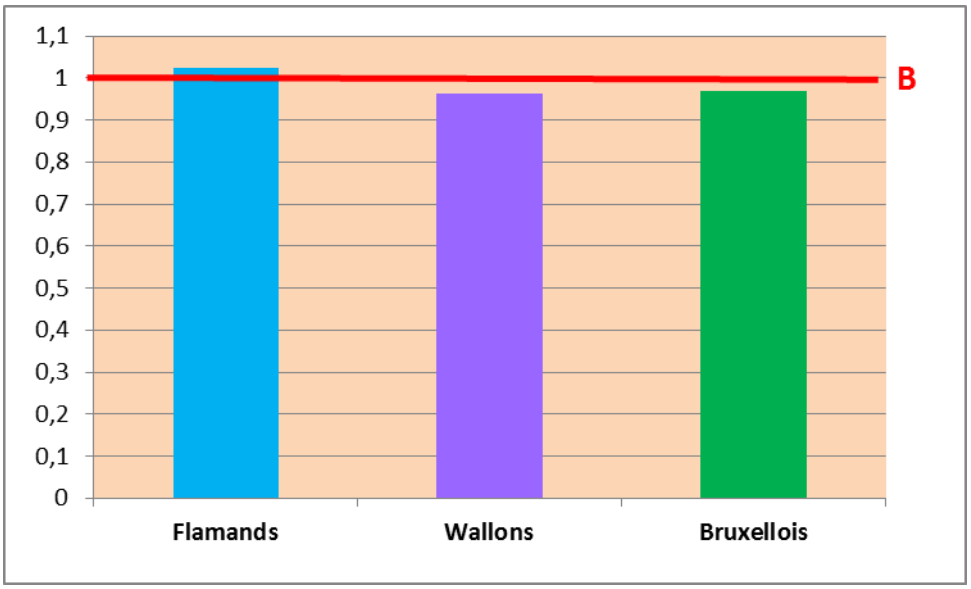


Figure 107 : nombre moyen de déplacements par jour pour une personne mobile suivant sa région (base 1 = nombre moyen de déplacements par jour pour l'ensemble des personnes mobiles en Belgique)

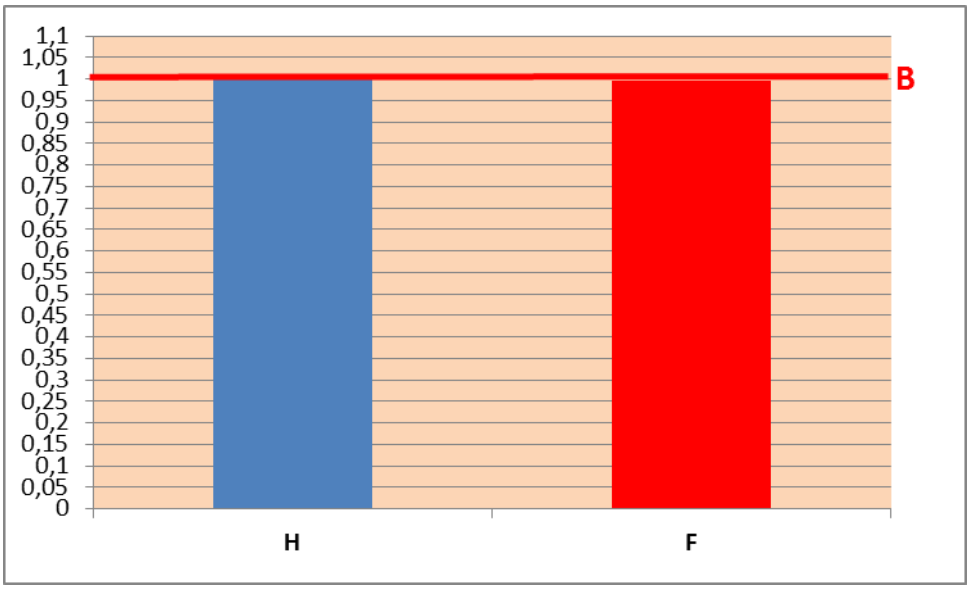


Figure 108 : nombre moyen de déplacements par jour pour une personne mobile suivant son genre (base 1 = nombre moyen de déplacements par jour pour l'ensemble des personnes mobiles en Belgique)

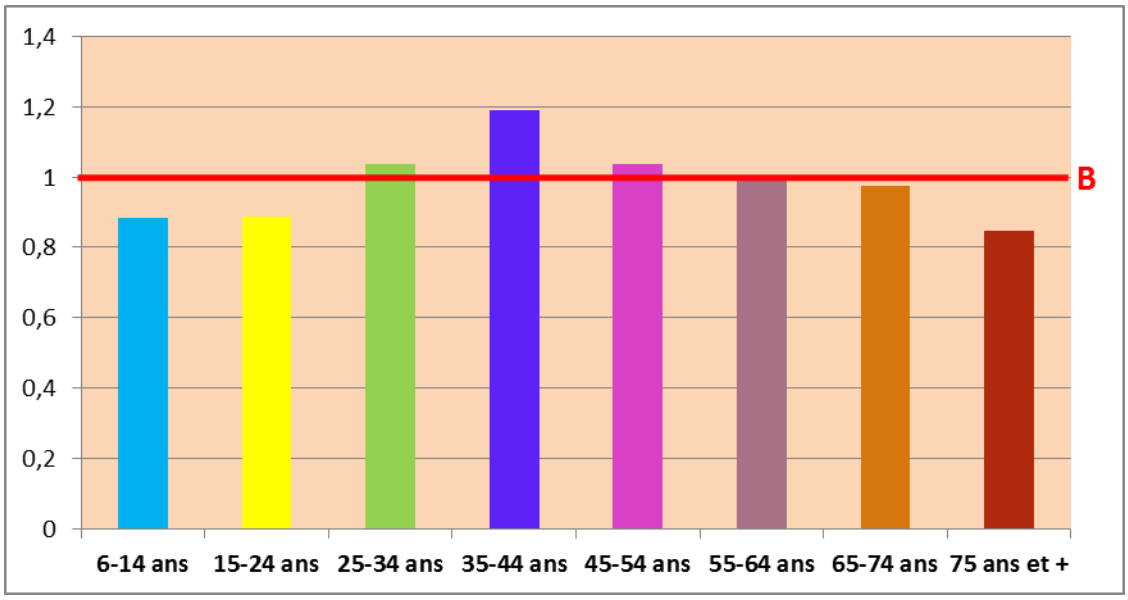


Figure 109 : nombre moyen de déplacements par jour pour une personne mobile suivant son âge (base 1 = nombre moyen de déplacements par jour pour l'ensemble des personnes mobiles en Belgique)

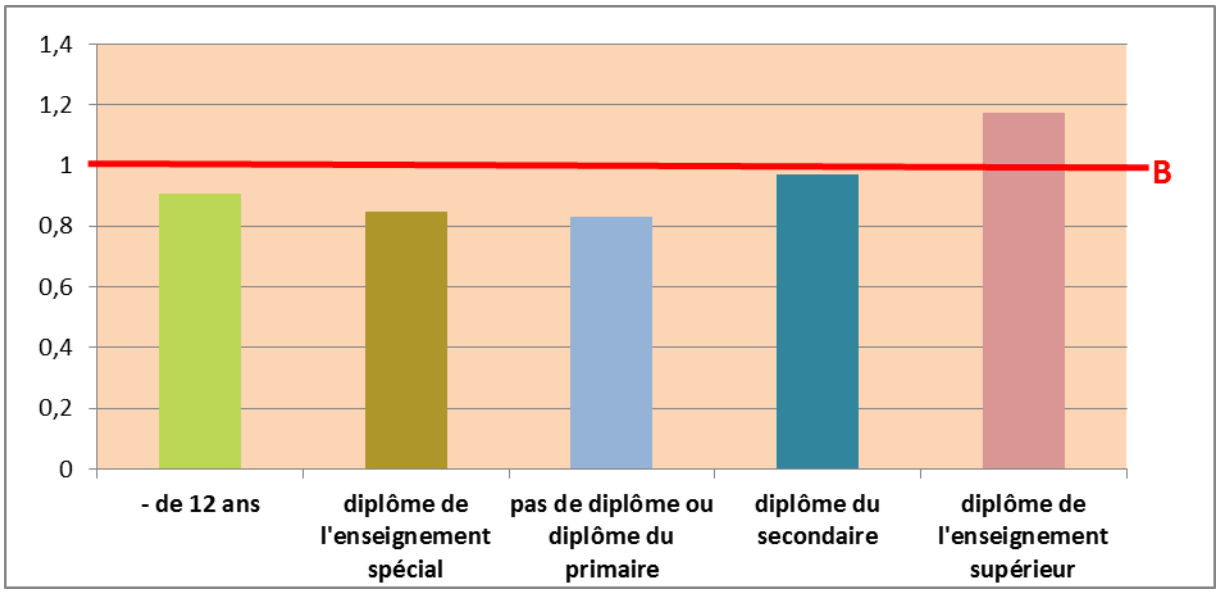


Figure 110 : nombre moyen de déplacements par jour pour une personne mobile suivant son diplôme (base 1 = nombre moyen de déplacements par jour pour l'ensemble des personnes mobiles en Belgique)

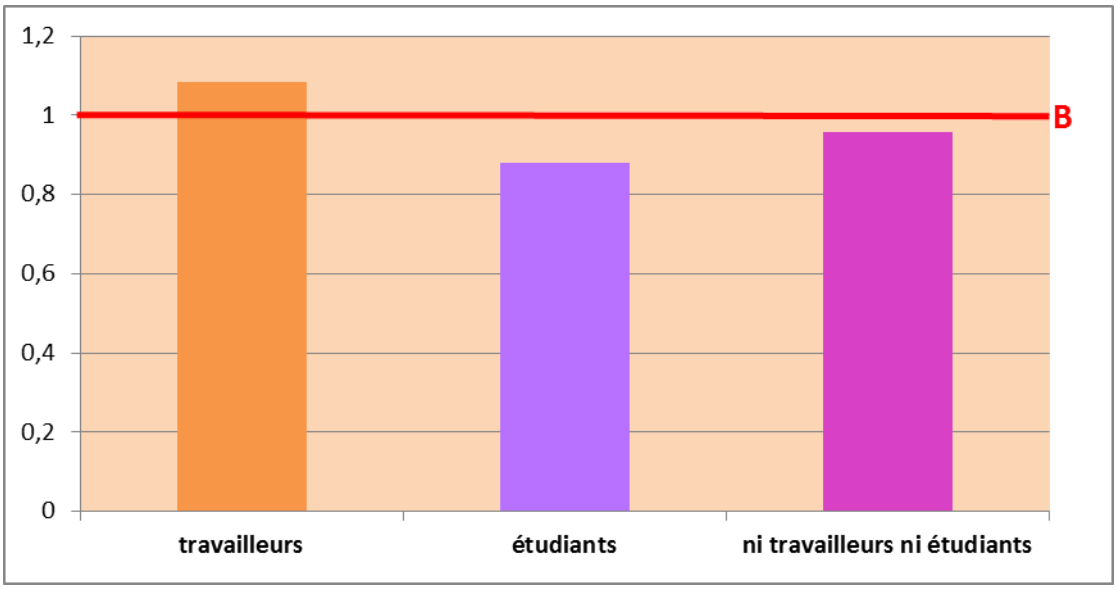


Figure 111 : nombre moyen de déplacements par jour pour une personne mobile suivant qu'il s'agit d'un travailleur, d'un étudiant ou de ni l'un ni l'autre (base 1 = nombre moyen de déplacements par jour pour l'ensemble des personnes mobiles en Belgique)

En dehors des réserves émises sur la valeur de la moyenne du nombre de déplacements par jour, il faut signaler que ces analyses révèlent les mêmes types de « profils » que ceux observés dans MOBEL : le nombre moyen de déplacements par jour connaît un sommet entre 35 et 44 ans quand on s'intéresse aux catégories d'âges, il augmente avec le niveau de diplôme.

À ce propos, il est raisonnable de penser que les diplômés de l'enseignement supérieur éprouvent peu de difficultés à remplir le questionnaire et que leurs éventuelles réticences à décrire des déplacements peu ou prou complexes n'ont guère évolué depuis MOBEL. Or nous constatons une réelle diminution de leur nombre moyen de déplacements par jour : dans MOBEL, celui-ci était de 4,4 pour les diplômés du supérieur non universitaire (mobiles) et de 4,9 pour les universitaires (mobiles), dans BELDAM, nous n'atteignons plus que 3,9 pour ces deux catégories confondues. Il nous semble plausible d'en déduire que, hors effets toujours possibles des biais déjà évoqués plusieurs fois, le taux de mobilité pourrait peut-être avoir légèrement diminué en dix ans. On remarque, par exemple, une légère baisse de la mobilité, dans les dernières enquêtes « ménages – déplacements » (EMD) menées en France, à Lille et Lyon notamment où le nombre de déplacements quotidiens est là aussi moindre dans la dernière enquête menée que dans celle conduite précédemment. Mais par contre ce phénomène n'est pas observé dans les villes de moyenne importance (50 000 – 100 000 habitants). Dans d'autres enquêtes en Flandre, on observe aussi une stagnation de la mobilité dans les dernières années (2007-2010) alors qu'elle avait plutôt tendance à augmenter durant les décennies précédentes. Il serait prématuré d'en tirer des conclusions mais il s'agit certainement là d'une évolution qui mérite des investigations supplémentaires.

11.3. Les modes

Nous nous intéressons ici au mode principal de transport, c.-à-d. que, quand un déplacement est effectué en utilisant plusieurs moyens de transport, n'est retenu que celui avec lequel la plus grande distance a été parcourue. Si les distances n'ont pas été renseignées pour le déplacement, elles sont, si cela s'avère possible, extrapolées à partir des durées. Quand cela n'est pas possible, le mode principal est fixé en classant les modes suivant un ordre de priorité : train, métro, tram, bus, taxi, voiture conducteur, voiture passager, moto, vélo, marche ; on retient alors, dans les modes utilisés pour le déplacement, celui classé le plus haut dans l'ordre ci-dessus pour être le mode principal. Il s'agit là de la même définition de mode principal que celle employée pour MOBEL.

En Belgique, près de la moitié des déplacements sont effectués en conduisant sa voiture. Si on y ajoute les déplacements où l'on est passager d'une voiture, c'est 65% des déplacements qui font appel à la voiture. La marche arrive après la voiture, loin derrière mais avec plus d'un déplacement sur six. Mais n'oublions pas que nous ne considérons ici que le mode principal ; il y a donc certainement d'autres déplacements dont une partie se fait à pied. Le vélo vient ensuite mais n'atteint pas un dixième des déplacements. Des transports en commun, c'est le train qui vient en tête mais cela est dû notamment au fait que les trajets en bus sont divisés entre les différents opérateurs.

La Flandre se caractérise par une part beaucoup plus importante de déplacements dont le mode principal est la bicyclette mais il faut remarquer que cela ne grève pas la part de la voiture ; ce sont les transports en commun et surtout la marche qui subissent cette « concurrence » du vélo.

En Wallonie, l'hégémonie de la voiture est plus forte encore ; pourtant la marche et le bus tirent aussi leur épingle du jeu et ont des parts de marché plus importantes qu'au niveau national. C'est avant tout le vélo qui s'effondre et devient quasi marginal avec seulement 1% des déplacements l'utilisant comme mode principal.

Le portrait des déplacements des Bruxellois est assez différent de celui dressé pour les deux autres régions : la voiture n'est plus concernée que par moins de quatre déplacements sur dix (28% en tant que conducteur, 10% en tant que passager). C'est la marche qui tient le haut du pavé avec près d'un déplacement sur trois ; on peut supposer que les habitants de la capitale disposent de plus d'aménités proches et effectuent dès lors davantage de trajets de courte distance, ce qui favorise le recours à la marche. La part des transports en commun urbains est également importante avec 9% pour le métro, 8% pour le tram et 6% pour les bus STIB, soit un total de 23%, près d'un déplacement sur quatre.

Table 84 : répartition des déplacements par mode principal suivant la région

	Flamands	Wallons	Bruxellois	**Belgique**
Voiture conducteur	48%	52%	28%	**48%**
Voiture passager	17%	19%	10%	**17%**
Taxi	0%	0%	0%	**0%**
Marche	13%	18%	32%	**16%**
Moto	1%	1%	1%	**1%**
Vélo	13%	1%	3%	**8%**
Train	3%	3%	2%	**3%**
Tram	1%	0%	8%	**1%**
Métro	0%	0%	9%	**1%**
Bus De Lijn	3%	0%	1%	**2%**
Bus STIB	0%	0%	6%	**1%**
Bus TEC	0%	5%	0%	**1%**
Autre	1%	1%	1%	**1%**
Base	*10278*	*18133*	*8661*	***37072***

Il nous a semblé plus parlant de rassembler les différents modes de transport en cinq grandes catégories pour analyser l'impact de certains facteurs sur la répartition modale ; nous aurons ainsi la voiture (tant conducteur que passager), la marche, le vélo, les transports publics (trains, trams, métros, bus De Lijn, STIB et TEC) et une catégorie « divers » (taxi, moto et autre). Profitons-en pour indiquer que le mode « autre » recouvre des moyens de transport très divers tels que l'autocar, l'avion, la barque, le camion, le cheval, le quad, le tracteur ou la trottinette, sans que cette liste ne soit exhaustive. Au niveau national, cela donne des parts modales telles que l'on peut les voir dans la figure 112 et les spécificités régionales, discutées ci-dessus, sont, elles, reprises dans la figure 113

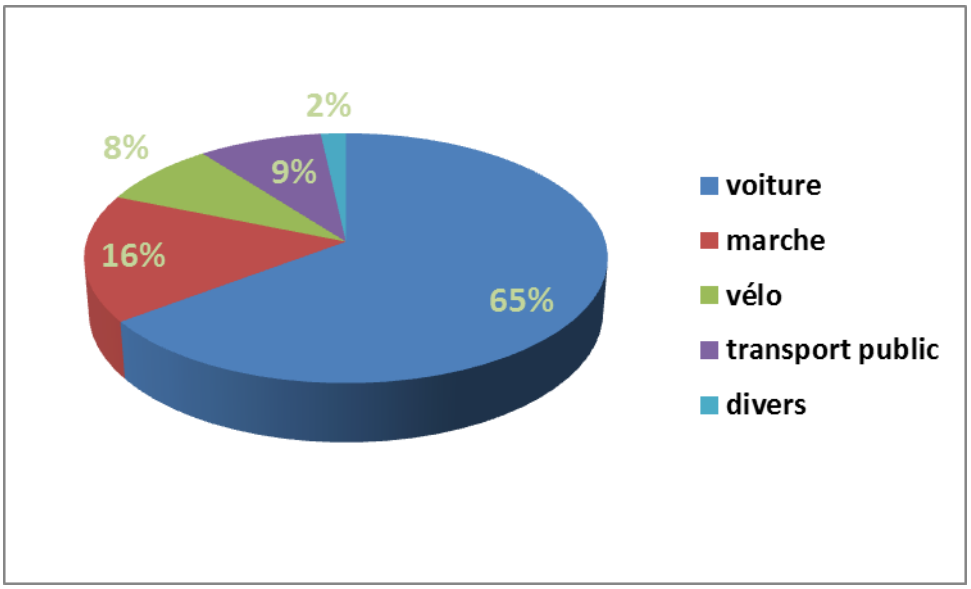


Figure 112 : parts modales (mode principal) pour l'ensemble des déplacements réalisés en Belgique

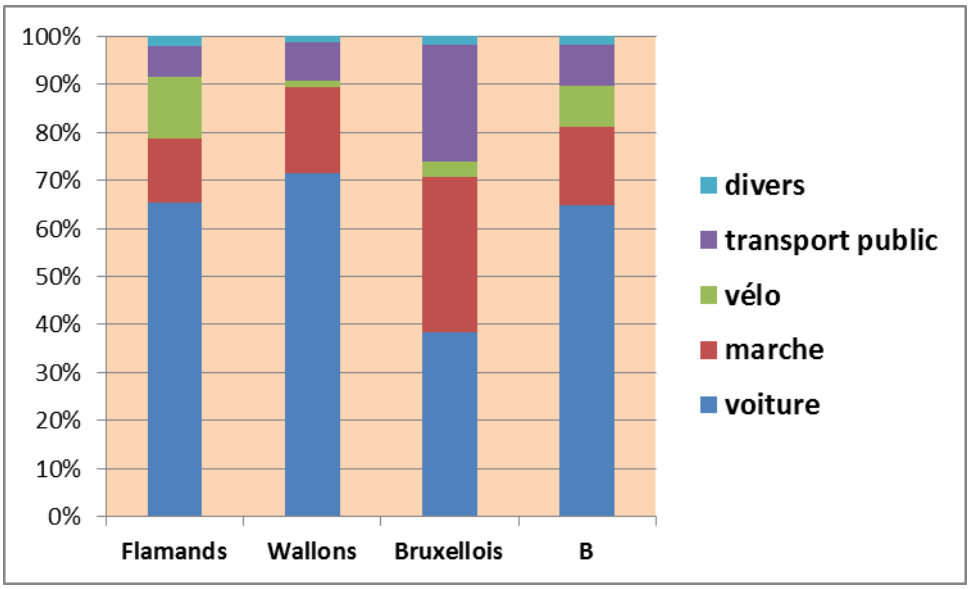


Figure 113 : parts modales (mode principal) suivant la région

Suivant la catégorie de la commune où habitent les individus, les modes principaux utilisés pour leurs déplacements ne sont pas toujours les mêmes. Ainsi, ce qui caractérise les agglomérations, c'est une part modale moins importante de la voiture compensée par un recours plus important à la marche (presque deux fois plus que dans les communes des autres catégories) et surtout aux transports en commun (deux fois plus). Dans les communes rurales, le pourcentage de déplacements effectués en voiture est un peu plus bas que ce qui est observé dans les communes de banlieue ou de migrations alternantes ; par contre on marche et on fait du vélo un peu plus. Ce n'est donc pas en milieu rural que la pression automobile est la plus forte. Cela est peut être dû à des déplacements plus « locaux » alors que les banlieues et les communes de migrations alternantes impliquent plus de trajets vers le pôle d'agglomération.

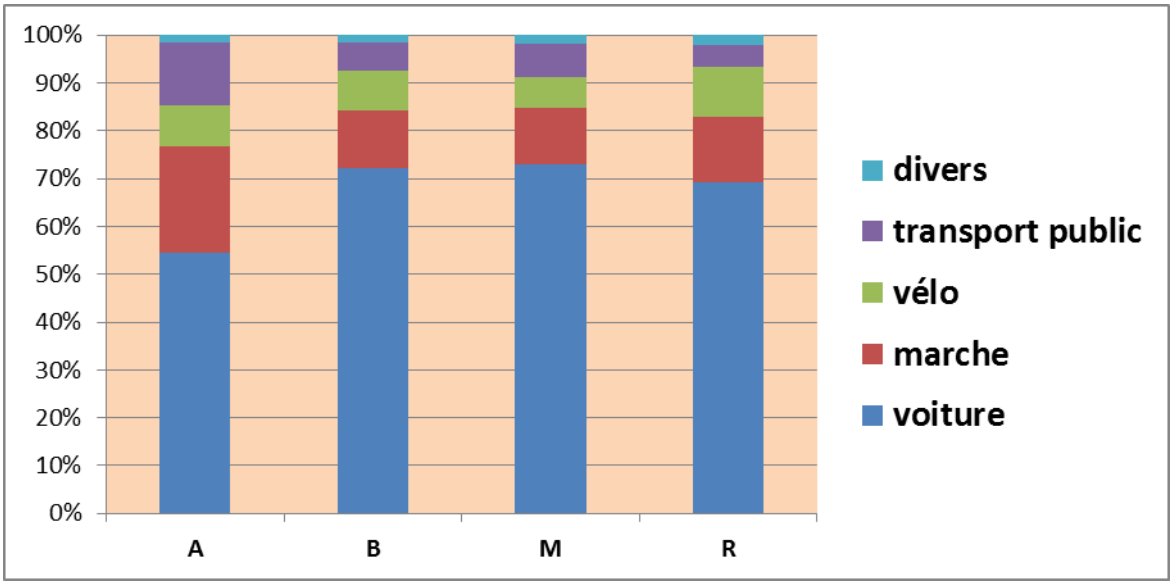


Figure 114 : parts modales (mode principal) suivant la hiérarchie urbaine de Van Hecke

Peu de différence selon que c'est un homme ou une femme qui se déplace si ce n'est que les représentantes du sexe féminin marchent un peu plus et utilisent un peu plus les transports en commun.

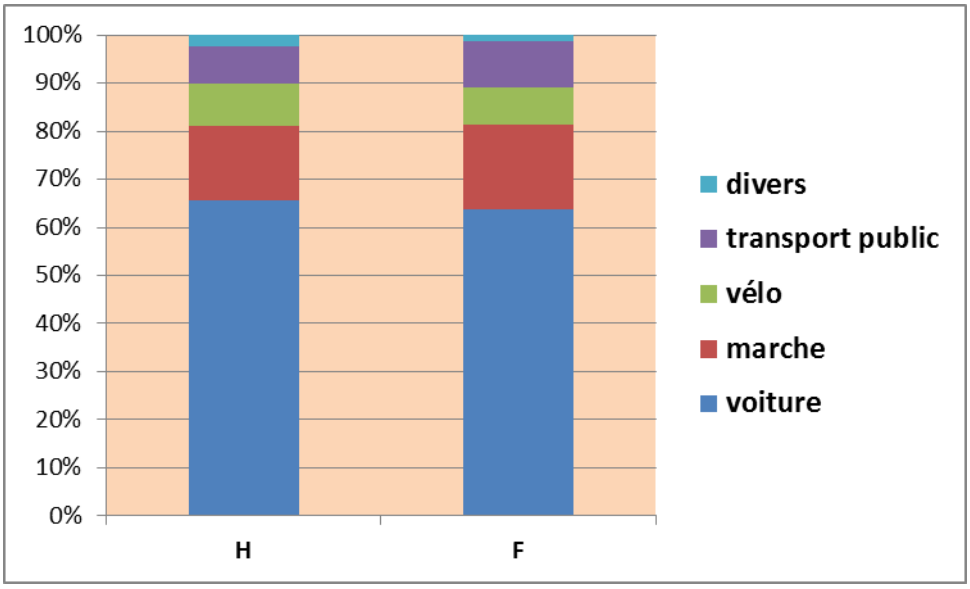


Figure 115 : parts modales (mode principal) suivant le genre

Par contre, l'âge a un effet sur les parts modales : pour ce qui est de la voiture, celle-ci connaît son « point culminant » entre 35 et 44 ans avec trois déplacements sur quatre pour décroître ensuite jusqu'à ne plus être le mode principal que d'un déplacement sur deux pour les 75 ans et plus. Il faut aussi noter la place des passagers dans cette part de la voiture tant chez les jeunes que chez les aînés: elle est de 100% chez les moins de 15 ans, 50% chez les 15-24 ans, 25% chez les 65-74 ans et de 30% chez les 75 ans et plus. La marche représente un déplacement sur cinq chez les enfants (6-14 ans) puis son importance diminue jusqu'à 55 ans où elle connaît à nouveau un succès semblable (un déplacement sur cinq) qui s'accroît encore ensuite puisqu'elle est le mode principal d'un déplacement sur quatre chez les 65-74 ans et même d'un déplacement sur trois chez les 75 ans et plus. Il s'agit sans doute là du signe que les personnes âgées qui se déplacent le font surtout à proximité de leur domicile. Le vélo est un mode davantage prisé par les jeunes : ils l'utilisent grosso modo deux fois plus que les autres catégories d'âge. Enfin le transport public connaît un succès auprès de la tranche des 15-24 ans puisque ceux-ci réalisent un quart de leurs déplacements avec les transports en commun comme mode principal.

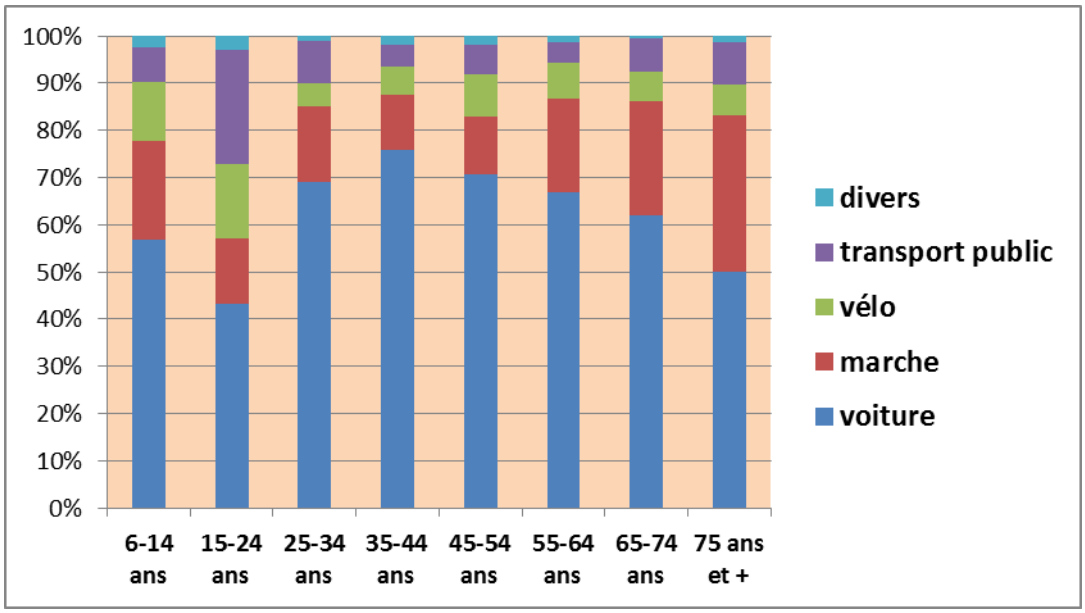


Figure 116 : parts modales (mode principal) suivant l'âge

Un autre facteur intervenant dans la répartition modale est le niveau d'éducation. Ainsi, plus on a un diplôme élevé, plus on prend sa voiture, moins on marche et moins on emprunte les transports en commun. Pour ce qui est de l'usage de la voiture, tous les moins de 12 ans sont bien entendu passagers. Chez les non-diplômés et diplômés de l'enseignement primaire, l'usage de la voiture signifie encore près d'une fois sur deux que l'on est passager.

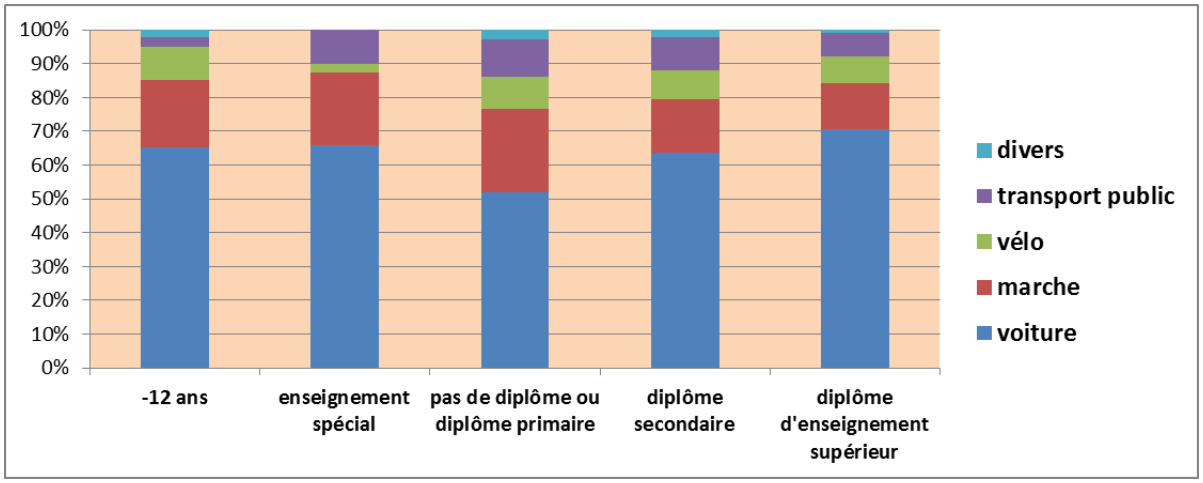


Figure 117 : parts modales (mode principal) suivant le diplôme

Une autre caractéristique peu ou prou corrélée au diplôme est le niveau de revenus du ménage. Mais ce facteur semble avoir moins d'impact sur la répartition modale. Au-delà de 1500 euros par mois de revenus pour le ménage, on voit peu de différences dans l'utilisation des modes si ce n'est une part un peu plus importante de la marche et du vélo chez les hauts revenus (déplacements de loisirs ?).

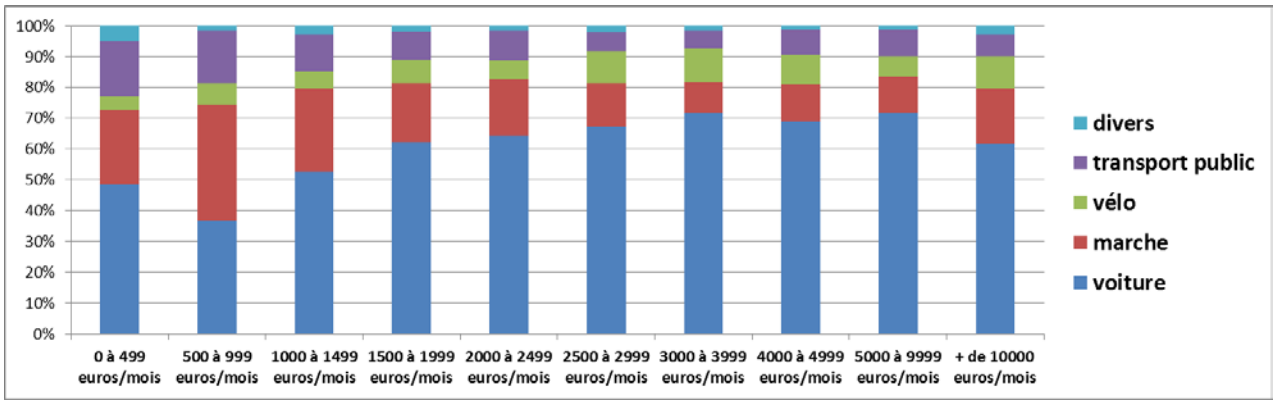


Figure 118 : parts modales (mode principal) suivant les revenus du ménage

Ce sont les travailleurs qui se déplacent le plus en voiture puisqu'ils font trois déplacements sur quatre avec ce mode ; les étudiants eux en font moins d'un sur deux. Par contre, ces derniers empruntent les transports en commun pratiquement une fois sur cinq. Ceux qui ne sont ni travailleurs, ni étudiants marchent davantage puisque c'est leur mode de transport pour un quart de leurs déplacements.

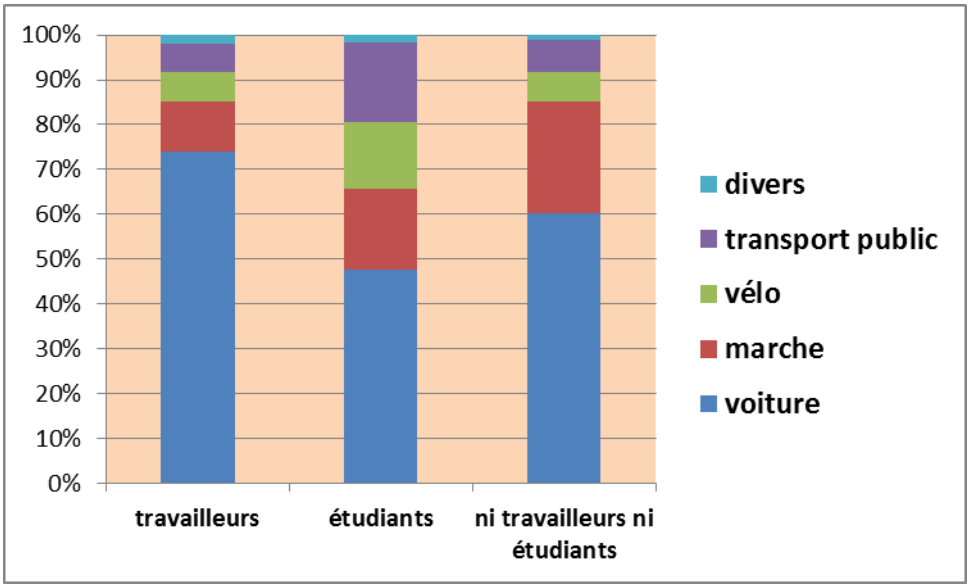


Figure 119 : parts modales (mode principal) suivant que l'on est travailleur, étudiant ou ni l'un ni l'autre

On peut également examiner si le nombre d'actifs et/ou le nombre d'enfants dans le ménage influencent les parts modales pour les déplacements réalisés par les membres du ménage. Le nombre d'actifs fait évidemment augmenter la part de la voiture puisque nous venons de voir que les travailleurs se déplacent beaucoup avec ce mode ; par contre, le nombre d'enfants fait diminuer cette part de l'automobile (sauf dans les familles avec 0 actifs et 2 enfants ou plus) ; cela est logique puisqu'interviennent dans les déplacements de la famille ceux des enfants qui font plus appel aux autres modes. La marche prend énormément de place dans les déplacements des ménages sans actif tandis que le vélo est très présent dans les familles avec 2 enfants ou plus sauf dans les ménages sans actif (et avec 2 enfants ou plus) où la part modale du vélo est très faible. Enfin les transports en commun sont surtout présents pour les déplacements dans les ménages avec 0 ou 1 actif et 1 enfant ou plus.

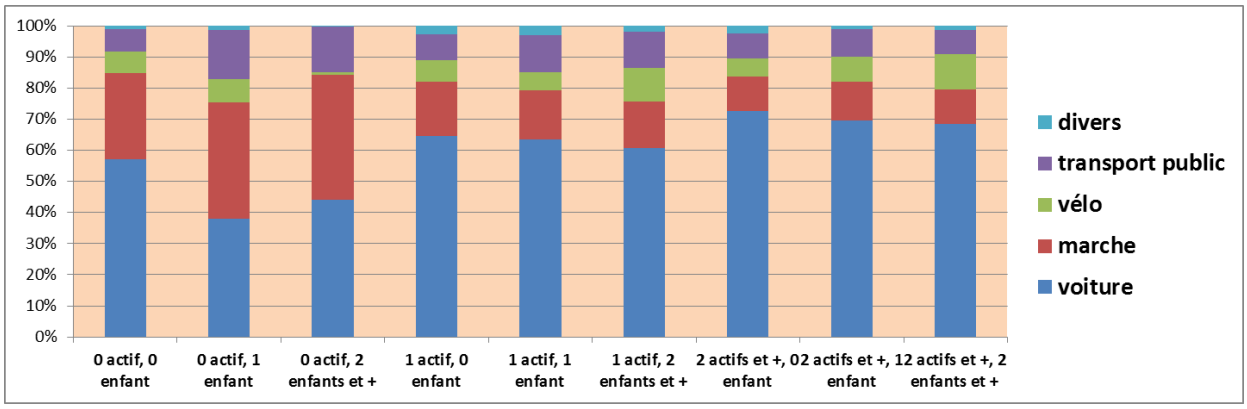


Figure 120 : parts modales (mode principal) suivant le type de ménage

Assez logiquement, les abonnés des transports publics sont de gros consommateurs de ce mode puisqu'ils réalisent un tiers de leurs trajets avec leurs services, c'est dix fois plus que ceux qui ne sont pas abonnés. Mais ils ne recourent à la voiture que pour moins de quatre déplacements sur dix (et pratiquement dans la moitié des cas, c'est comme passager) alors que les non abonnés le font sept fois sur dix. Les abonnés sont aussi un peu plus adeptes de la marche que les autres.

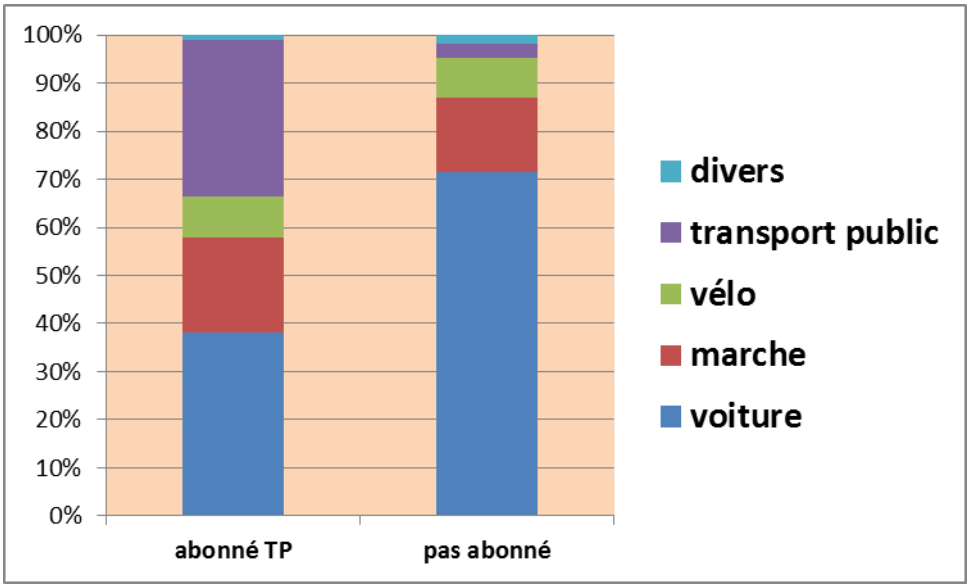


Figure 121 : parts modales (mode principal) suivant que l'on possède ou non un abonnement de transport en commun

Lorsque l'on est détenteur du permis de conduire, on se déplace en voiture trois fois sur quatre alors que les personnes sans permis le font moins d'une fois sur quatre. De ce fait, on marche moitié moins, on fait moitié moins du vélo et on utilise trois fois moins les transports en commun que les individus dépourvus du permis. Il faudra approfondir la question lorsqu'on analysera les distances de déplacement mais on peut présumer que ces statistiques peuvent signifier que les détenteurs de permis ont tendance à prendre leur voiture même pour des trajets de courte distance. On remarquera enfin que les jeunes en apprentissage sont surtout captifs des transports publics.

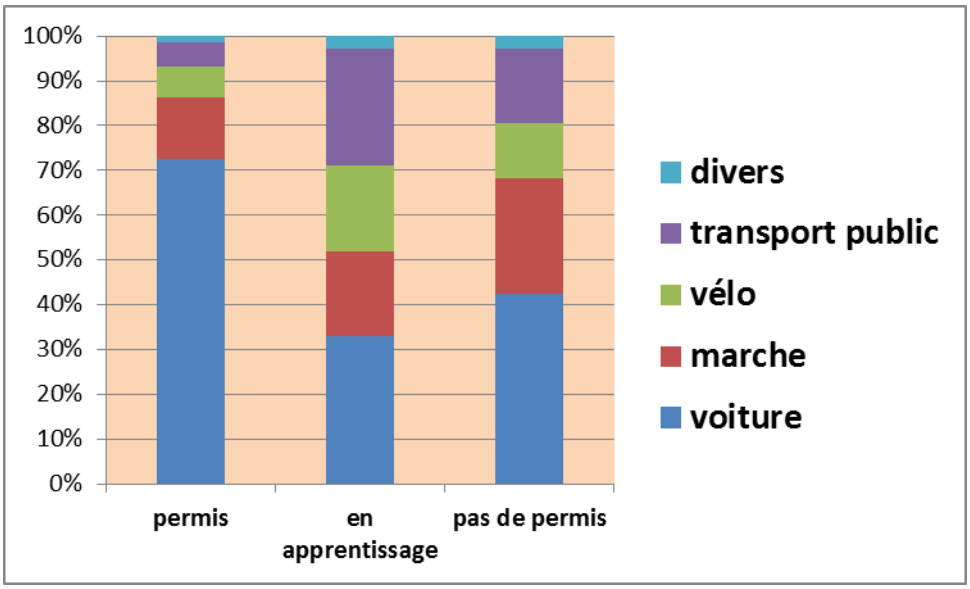


Figure 122 : parts modales (mode principal) suivant que l'on est détenteur d'un permis de conduire ou non

Une dernière analyse nous permet de mettre en évidence l'impact du taux de motorisation sur la répartition modale. Dès qu'on a une voiture, on l'utilise abondamment dans ses déplacements puisque si les déplacements de membres de ménages sans voiture ne se font avec ce mode qu'une fois sur cinq (et dans la moitié des cas comme passager), cette part passe à plus de six fois sur dix dans les ménages avec une voiture pour grimper à trois fois sur quatre et même huit fois sur dix dans les ménages avec deux voitures et ceux avec trois voitures ou plus. En contrepartie la marche qui est utilisée pour quatre déplacements sur dix dans les ménages sans voiture ne l'est plus que pour un sur dix ou moins dès que le ménage a deux voitures ou plus. De même, la part des transports en commun chute drastiquement de 25% à 8% en passant des ménages sans voiture à ceux avec une voiture. La part des déplacements réalisés en vélo diminue également avec l'augmentation du taux de motorisation mais de manière moins abrupte.

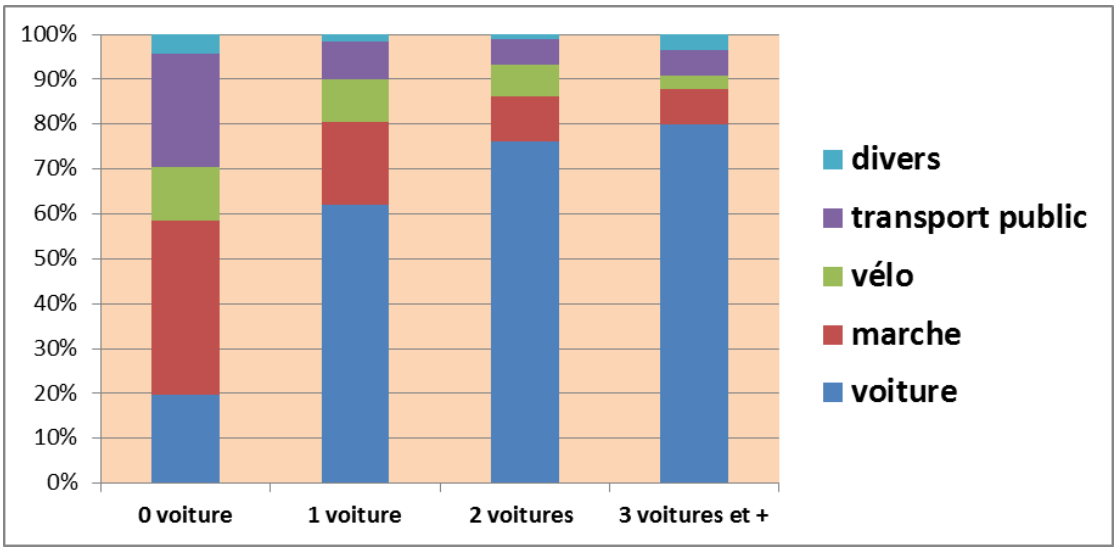


Figure 123 : parts modales (mode principal) suivant que le taux de motorisation du ménage

11.3.1. Jours ouvrables, week-ends et jours fériés

Les analyses sur les parts modales réalisée jusqu'à présent considéraient les déplacements un jour moyen, c'est-à-dire n'importe lequel des 365 jours de l'année, week-ends et jours fériés inclus. On peut cependant penser que le portrait des déplacements réalisés un jour de semaine n'est pas nécessairement le même que celui relatif aux déplacements effectués, par exemple, un dimanche. Nous allons donc voir maintenant si les parts modales (toujours pour le mode principal) varient suivant les types de jours. Pour ce faire, nous avons défini trois catégories de jours : les jours ouvrables scolaires, c'est-à-dire du lundi au vendredi lorsque les écoliers vont à l'école, les jours ouvrables non scolaires, c'est-à-dire du lundi au vendredi en période de congés scolaires et les week-ends et jours fériés.

Ce sont les week-ends et jours fériés qu'on se déplace le plus en voiture, mais en fait ce sont surtout les trajets effectués comme passagers qui augmentent ces jours-là. Par contre les transports publics et le vélo sont davantage utilisés les jours ouvrables et surtout les jours ouvrables scolaires.

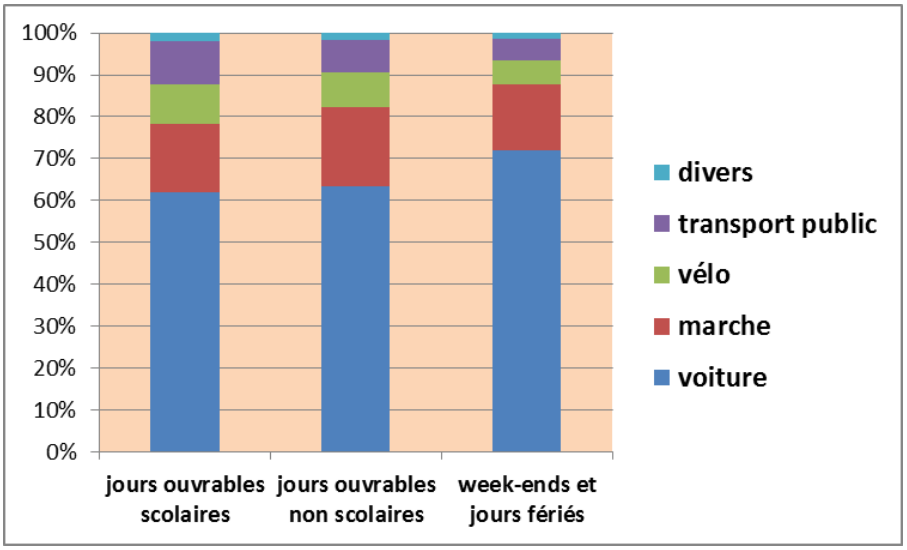


Figure 124 : parts modales (mode principal) suivant que le type de jour

Si, le week-end, on distingue le samedi du dimanche[52], on observe que la part de la voiture atteint son maximum le samedi. En fait le pourcentage de déplacements réalisés le samedi comme conducteur est équivalent à celui des mêmes déplacements effectués les jours ouvrables tandis que celui de ceux où l'on est passager le samedi se rapproche du taux du dimanche ; la conjugaison de ces deux effets explique le pic de déplacements en voiture le samedi. Par contre, le samedi on marche moins et surtout on prend moins les transports en commun.

[52] Les jours fériés sont assimilés à des dimanches.

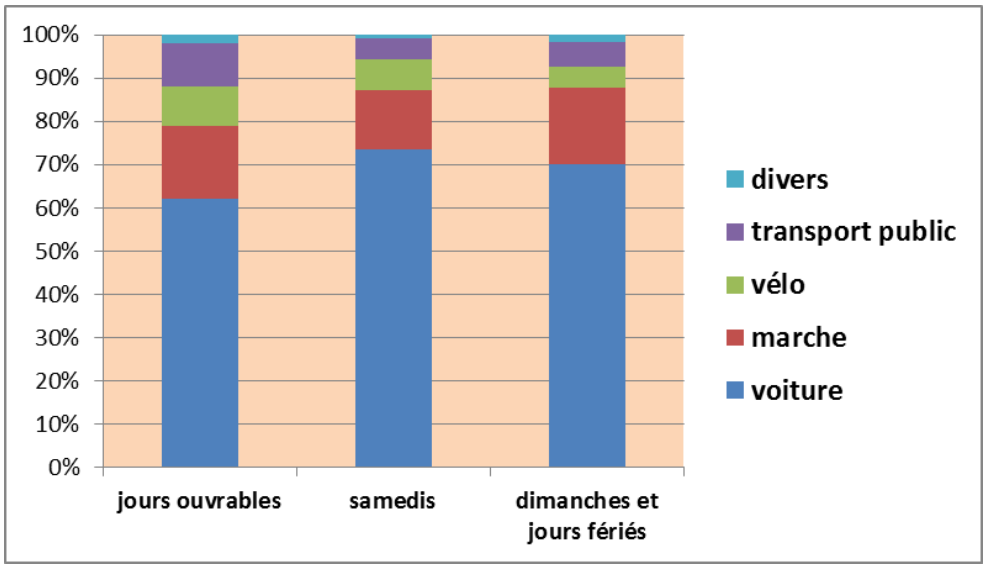


Figure 125 : parts modales (mode principal) suivant le type de jour de la semaine

11.3.2. La pointe du matin

Un des moments où l'on estime que les problèmes de circulation sont le plus exacerbés est ce qu'on appelle la pointe du matin, c'est-à-dire les déplacements démarrant entre 7 et 9 h. Mais en fait quand on y regarde de plus près les déplacements à cette période se font un peu moins en voiture avec, en compensation, une part modale plus importante pour les transports en commun et aussi pour le vélo. Attention, il ne faut pas conclure de cette observation qu'il y a moins d'automobiles sur les routes à ce moment de la journée. En effet, sur ces deux heures, se concentrent une part non négligeable des trajets de la journée. Et donc même si la part relative de la voiture est moins importante, cela ne préjuge en rien du nombre absolu de véhicules sur nos routes. Tout ce qu'on peut dire c'est que, parmi les gens qui se déplacent pendant cette pointe du matin, il y en a une plus grande part qui prennent les transports en commun (et le vélo) que parmi l'ensemble des personnes qui se déplacent n'importe quand dans la journée.

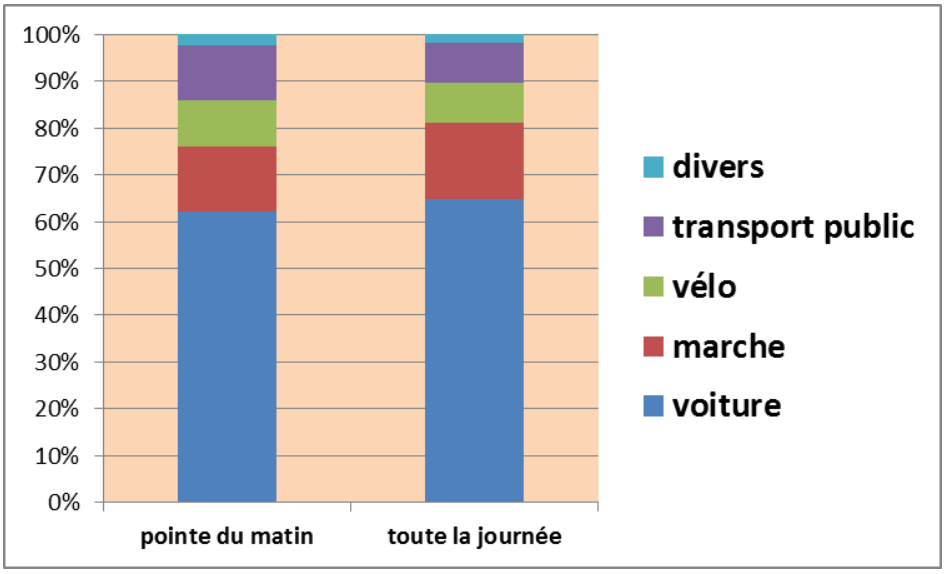


Figure 126 : parts modales (mode principal) suivant que l'on considère la pointe du matin (7h-9h) ou l'ensemble de la journée (pour un jour moyen)

Les jours ouvrables la part de la voiture à la pointe du matin reste identique à ce qu'elle est si on considère l'ensemble de la journée ; ce sont les parts de la marche et du transport en commun qui varient : la première diminuant pendant la pointe du matin alors que la seconde augmente pendant cette période.

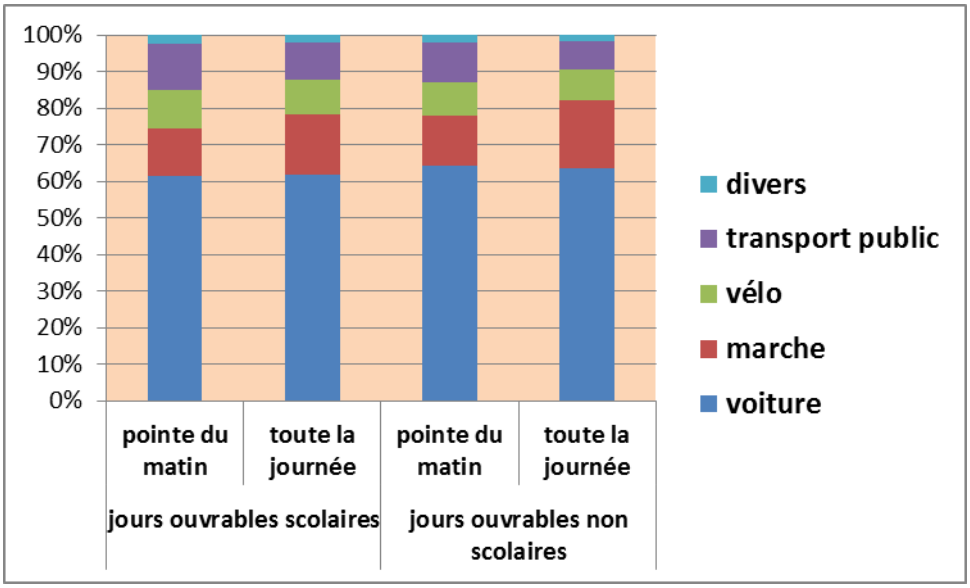


Figure 127 : parts modales (mode principal) suivant que l'on considère la pointe du matin (7h-9h) ou l'ensemble de la journée (pour un jour ouvrable)

La différence de répartition modale entre pointe du matin et journée entière est plus spectaculaire pour les week-ends et jours fériés. Ces jours-là, les déplacements en voiture sont moins présents tôt le matin (entre 7 et 9h) et on retrouve à ces moments davantage de marche et de bicyclette.

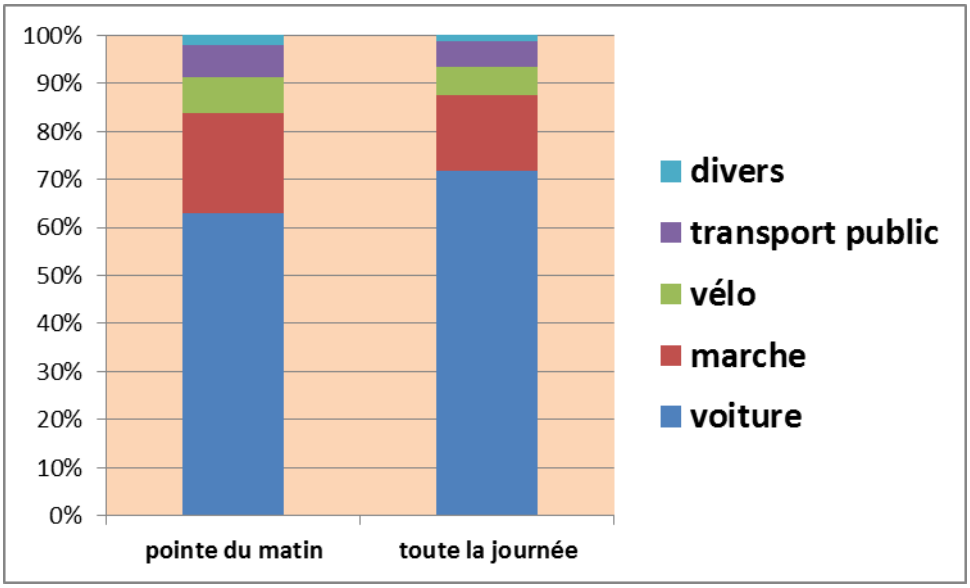


Figure 128 : parts modales (mode principal) suivant que l'on considère la pointe du matin (7h-9h) ou l'ensemble de la journée (pour les week-ends et jours fériés)

Une autre manière d'aborder cette spécificité de la pointe du matin consiste à comparer la répartition modale entre 7 et 9 h non pas à l'ensemble de la journée[53] mais bien à ce qui se passe en dehors de cette pointe matinale, c'est-à-dire aux parts modales des déplacements dont le départ se situe avant 7 h ou après 9 h. Agissant ainsi on exacerbe encore plus les différences dans l'usage de la marche et du transport public : on marche vraiment beaucoup moins pendant la pointe du matin qu'en dehors que celle-ci et l'usage des transports en commun est bien plus important entre 7 h et 9 h.

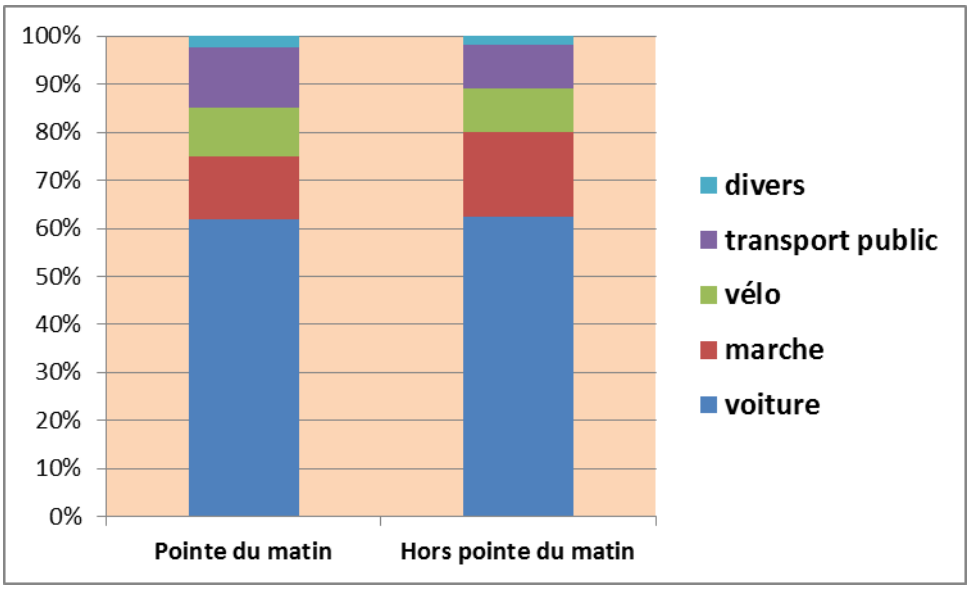


Figure 129 : parts modales (mode principal) à la pointe du matin (7h-9h) ou en dehors de celle-ci (un jour ouvrable)

11.3.3. Tous les modes

Les analyses présentées jusqu'à présent portaient uniquement sur le mode principal des déplacements ; or, certains déplacements font intervenir plus d'un mode même si les trois quarts des déplacements n'ont été indiqués qu'avec un seul mode.

Table 85 : répartition des déplacements suivant le nombre de modes

	Belgique
Déplacements avec 1 mode	77%
Déplacements avec 2 modes	20%
Déplacements avec 3 modes	3%
Déplacements avec 4 modes	1%
Base	*37157*

Il nous a donc paru bon de regarder l'ensemble des modes utilisés pour les déplacements. Dans environ la moitié de ceux-ci, on a employé la voiture comme conducteur. La marche intervient, elle, dans près de quatre déplacements sur dix. Puis, le mode suivant, par ordre décroissant d'utilisation est la voiture comme passager pour près d'un déplacement sur cinq. Suit le vélo avec près d'un déplacement sur dix. Il faut bien noter que dans la table 86, la

[5353] Qui alors recouvre aussi cette période.

somme des pourcentages dépasse les 100% puisque plusieurs modes peuvent être utilisés lors d'un seul déplacement. On atteint en fait 127%, ce qui signifie qu'en moyenne on a utilisé 1,27 mode pour un déplacement. Il est cependant difficile d'en conclure que les déplacements multimodaux sont rares car on peut se demander s'il ne s'agit pas là d'un biais d'enquête, les répondants ne renseignant que leur mode principal pour accélérer le remplissage de l'agenda.

Table 86 : parts modales pour l'ensemble des modes utilisés lors des déplacements[54]

	Belgique
Voiture conducteur	**48%**
Voiture passager	**18%**
Taxi	**0%**
Marche	**39%**
Moto	**1%**
Vélo	**9%**
Train	**3%**
Tram	**2%**
Métro	**1%**
Bus De Lijn	**2%**
Bus STIB	**1%**
Bus TEC	**2%**
Autre	**1%**
Base	***37157***

Comparant les parts modales dans le cas où l'on considère tous les modes utilisés et dans celui où on prend seulement en compte le mode principal, on s'aperçoit que pour certains modes, comme la voiture en tant que conducteur, les pourcentages n'évoluent pas. Cela signifie que ces modes ne sont utilisés qu'à titre principal. Par contre, la part de la marche augmente de manière très significative, indiquant qu'outre les déplacements où la marche est le mode principal, il y en a beaucoup d'autres où un tronçon est également réalisé à pied même si une partie plus importante est effectuée avec un autre mode. Les parts de la voiture en tant que passager, du vélo, du tram et des bus TEC augmentent aussi indiquant qu'il s'agit là de modes également employés « à titre secondaire »[55]. Mais, le cas de la marche mis à part, la répartition modale ne varie pas très fort que l'on prenne en compte tous les modes utilisés ou que l'on s'en tienne au mode principal.

[54] Plusieurs modes pouvant être employés lors d'un même déplacement, la somme des pourcentages de cette table dépasse 100% (elle vaut 127%).
[55] C'est-à-dire en complément du mode principal

Table 87 : comparaison entre les parts modales lorsque l'on considère tous les modes utilisés ou uniquement le mode principal

	Tous les modes utilisés	Mode principal
Voiture conducteur	48%	48%
Voiture passager	18%	17%
Taxi	0%	0%
Marche	39%	16%
Moto	1%	1%
Vélo	9%	8%
Train	3%	3%
Tram	2%	1%
Métro	1%	1%
Bus De Lijn	2%	2%
Bus STIB	1%	1%
Bus TEC	2%	1%
Autre	1%	1%
TOTAL	**127%**	**100%**
Base	*37157*	*37072*

11.4. Les motifs

Avec les modes, nous venons de voir comment on se déplaçait. Nous allons maintenant étudier pourquoi l'on se déplace.

À côté des retours à la maison qui sont la cause de quatre déplacements sur dix, les motifs les plus courants sont « aller travailler » et « faire des courses/du shopping ». Ces deux motifs font jeu égal avec chacun 12% des déplacements. Une première conclusion que l'on peut déjà tirer de cette situation est que les déplacements « domicile-travail » sont loin de constituer la part majoritaire des déplacements et qu'il est important, dans des politiques de mobilité, d'envisager également les trajets effectués pour d'autres motifs, notamment les déplacements d'achats qui sont loin d'être négligeables. Pour relativiser la part qu'on peut estimer basse du motif « aller travailler », il faut aussi garder en mémoire le fait que seulement 41% de la population sont des travailleurs (cf. 10.10.1.1).

Les motifs qui apparaissent ensuite sont l'accompagnement (déposer/chercher quelqu'un) puis les visites à de la famille ou à des amis avec 8% et 7% respectivement. Les déplacements pour l'école viennent alors avec 5% mais il ne faut pas oublier que cela ne concerne qu'une certaine partie de la population (21% des individus seulement sont étudiants).

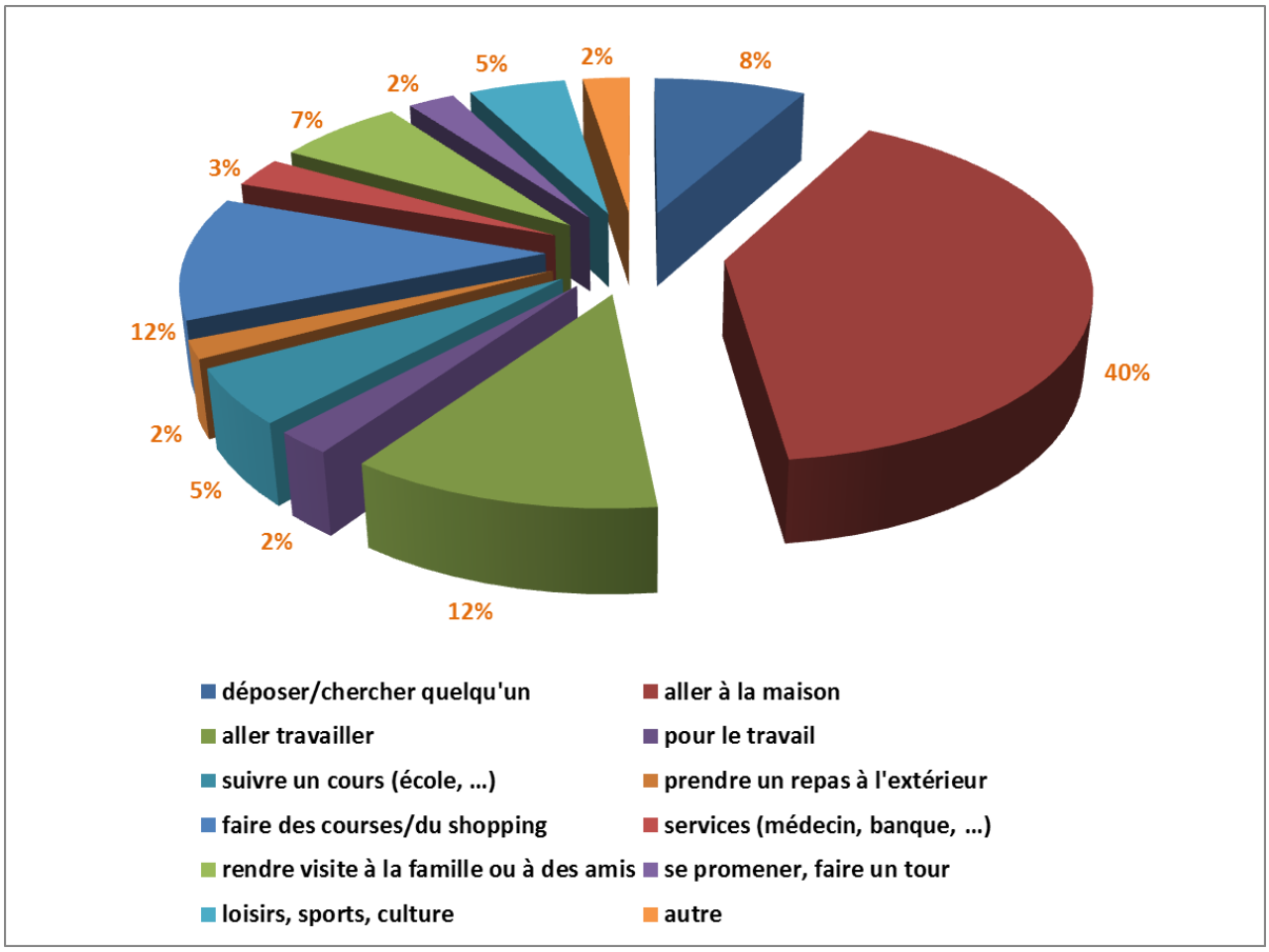


Figure 130 : répartition des déplacements suivant leur motif

La région où habite la personne qui effectue les déplacements ne fait pour ainsi dire pas varier la distribution des motifs de ceux-ci. Apparemment, quelle que soit leur région, les personnes ont les mêmes schémas d'activités. La catégorie de hiérarchisation urbaine (A, B, M, R) (cf. supra) ne fait pas davantage varier la distribution des motifs : en zone rurale, on se déplace pour les mêmes activités qu'en agglomération urbaine.

Table 88 : distribution des motifs de déplacement suivant la région

	Flamands	Wallons	Bruxellois	**Belgique**
déposer/chercher qqn	8%	9%	7%	**8%**
aller à la maison	41%	39%	39%	**40%**
aller travailler	11%	12%	12%	**12%**
pour le travail	2%	2%	2%	**2%**
suivre un cours (école, …)	5%	6%	6%	**5%**
prendre un repas à l'extérieur	1%	2%	3%	**2%**
faire des courses/du shopping	12%	11%	12%	**12%**
services (médecin, banque, …)	3%	3%	3%	**3%**
rendre visite à la famille ou à des amis	7%	7%	6%	**7%**
se promener, faire un tour	2%	3%	3%	**2%**
loisirs, sports, culture	6%	4%	5%	**5%**
autre	2%	3%	3%	**2%**
Base	*10642*	*18430*	*8762*	***37654***

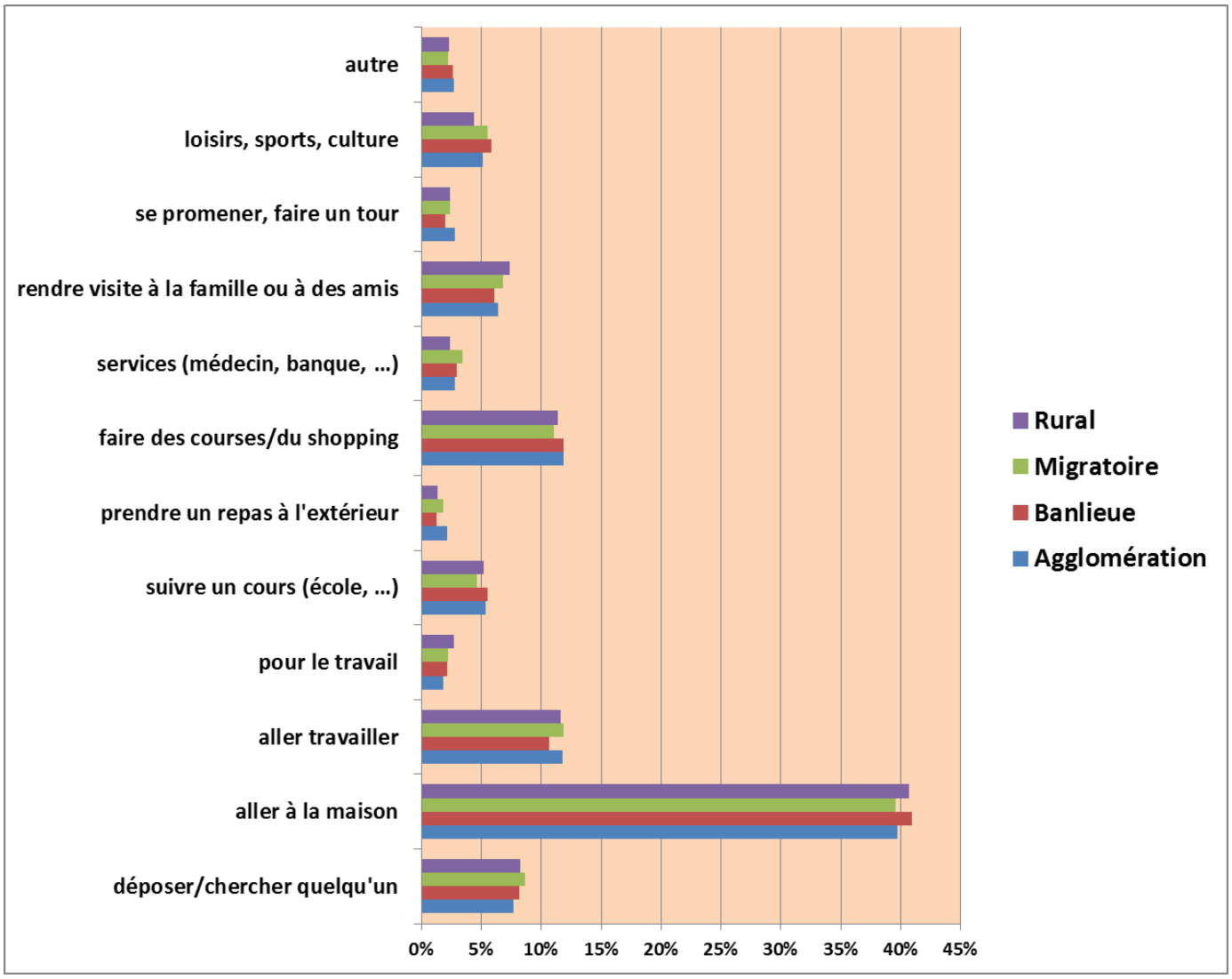


Figure 131 : distribution des motifs de déplacement suivant la hiérarchie urbaine de Van Hecke

Par contre, entre genres, on observe certaines différences : les femmes se déplacent davantage que les hommes pour aller faire des courses ou pour accompagner quelqu'un (phénomène des « mamans taxis »). Les hommes, quant à eux, font plus de déplacements liés au travail, que ce soit pour aller au travail ou dans le cadre de leur travail. Mais il faut relativiser cette dernière constatation en se rappelant qu'il y a davantage de travailleurs parmi les hommes (45%) que de travailleuses parmi les femmes (36%) (cf. 10.10.1.1).

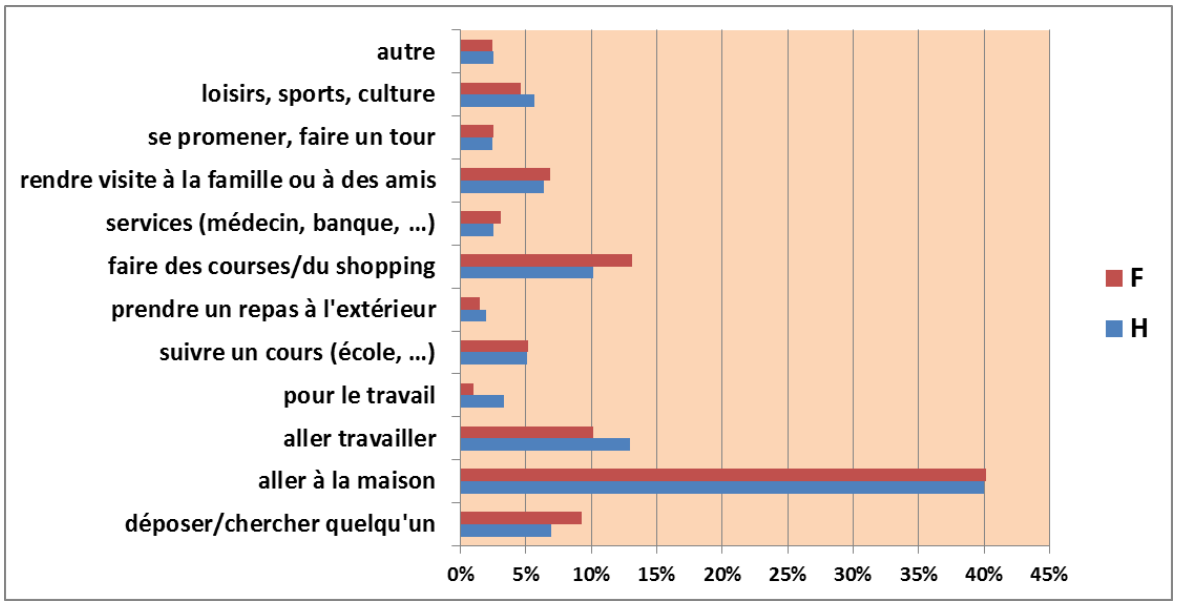


Figure 132 : distribution des motifs de déplacement suivant le genre

Plus on avance en âge, plus la part des courses dans nos déplacements prend de l'ampleur. Il en va de même, mais dans des proportions moindres, pour les déplacements liés aux services (médecin, banques, …). L'accompagnement, quant à lui, est particulièrement important entre 25 et 44 ans (11% puis 15%) illustrant une fois encore le phénomène des parents taxis. Si l'école est le motif d'un déplacement sur quatre chez les 6-14 ans et de un sur cinq chez les 15-24 ans, elle devient, et cela semble normal, inexistante ensuite. Les déplacements « domicile-travail » prennent de l'importance entre 25 et 54 ans mais chutent ensuite assez rapidement.

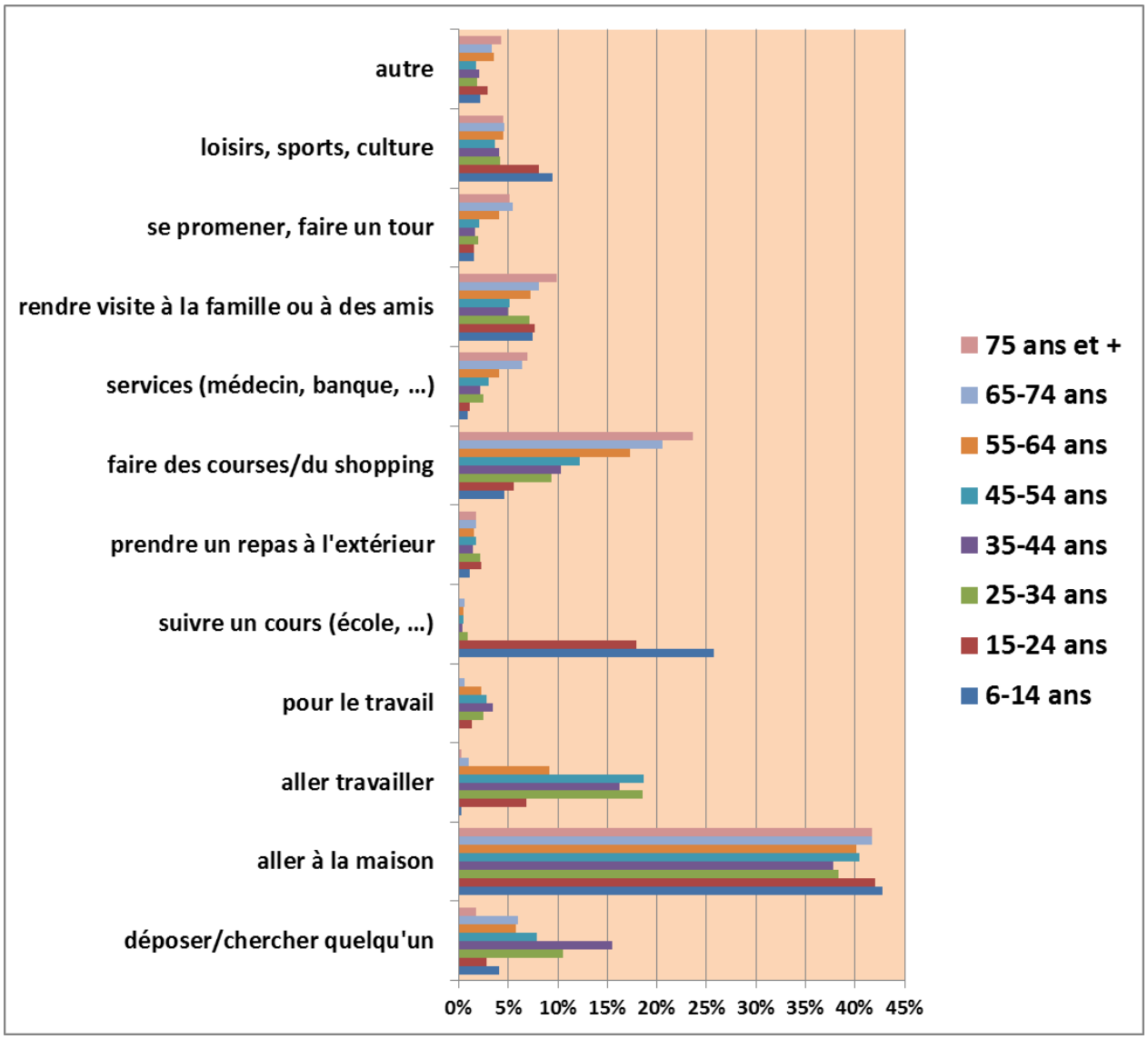


Figure 133 : distribution des motifs de déplacement suivant l'âge

Contrairement à MOBEL où l'on constatait une chute du motif « domicile-travail » plus tôt (dès 45 ans) chez les femmes que chez les hommes, nous n'observons pas le même phénomène ici dans BELDAM et la chute de la part de ce motif intervient à partir de 55 ans quel que soit le genre. Il faut aussi bien comprendre le pourcentage plus faible observé chez les 35-44 ans. Il ne signifie pas qu'on travaille moins dans cette tranche d'âge mais simplement qu'on effectue plus de déplacements et que, par conséquent, la part dévolue au « domicile-travail » s'en trouve réduite.

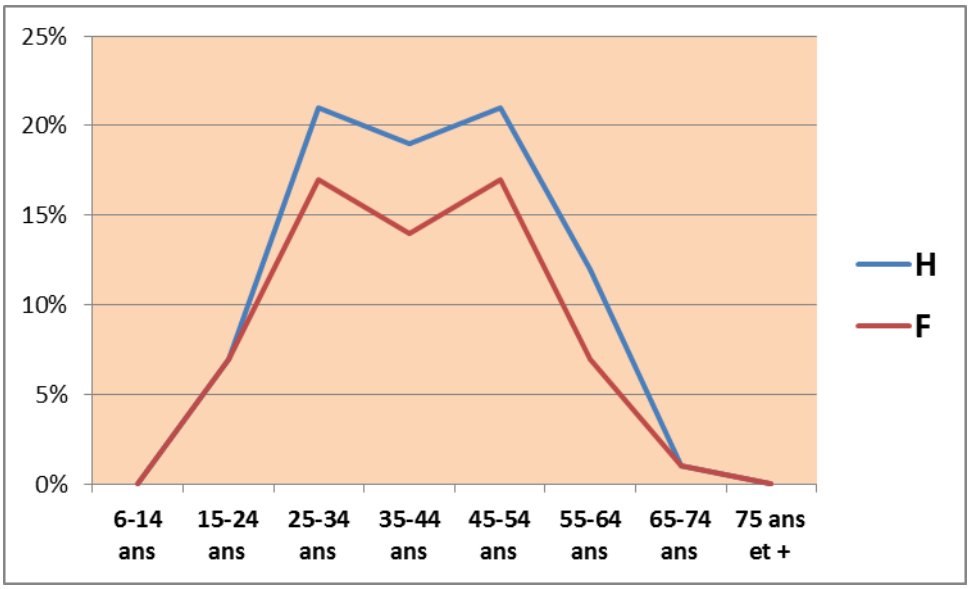


Figure 134 : part du motif « domicile-travail » dans les déplacements suivant l'âge et le genre

De la même manière, la part importante prise par les « domicile-travail » (21%) chez les personnes diplômées de l'enseignement spécial indique qu'à part se rendre au travail pour celles qui en ont un, ces personnes se déplacent relativement peu. Pour relativiser le pourcentage peu important (6%) de ce type de déplacements chez les non-diplômés et diplômés du secondaire, il convient de rappeler que cette catégorie reprend un part non négligeable d'aînés qui ne sont donc plus au travail.

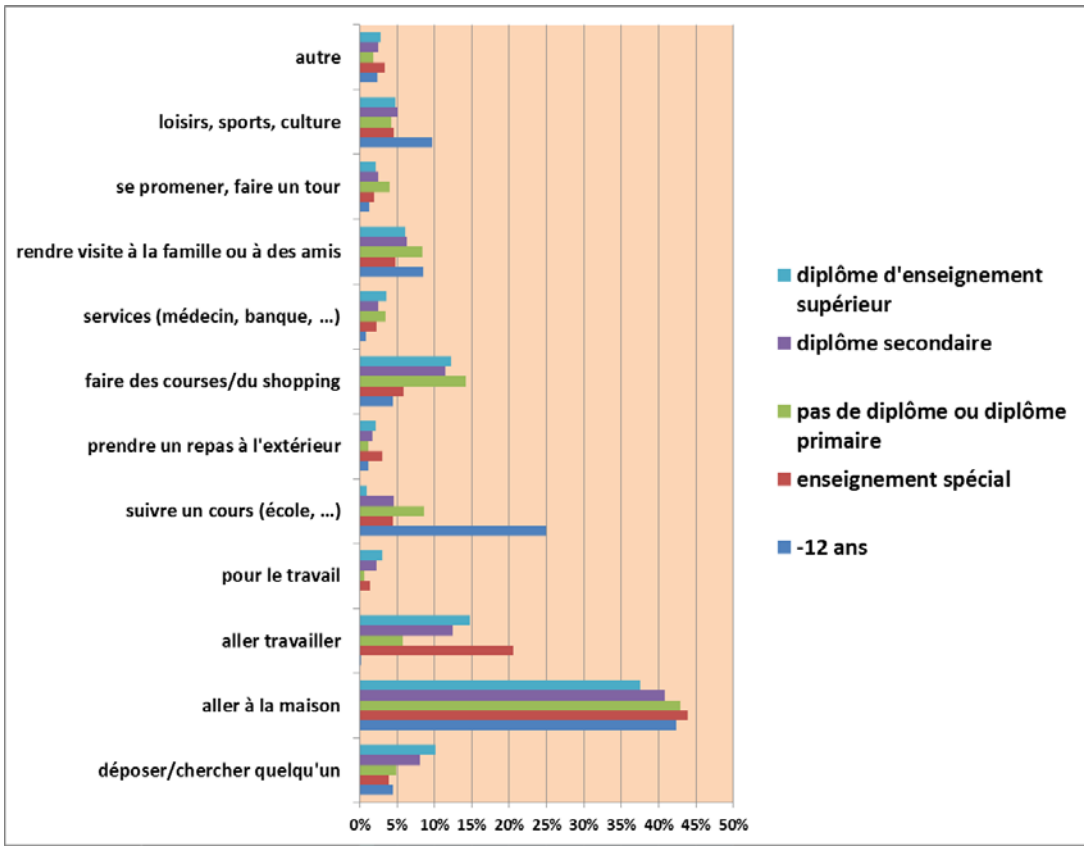


Figure 135 : distribution des motifs de déplacement suivant le diplôme

Portraits très contrastés lorsque l'on analyse la distribution des motifs de déplacement des travailleurs, des étudiants et des personnes qui ne sont ni l'un, ni l'autre. Pour ces dernières, la raison première de se déplacer[56] est d'aller faire des courses ; cela représente le motif d'un déplacement sur cinq (d'un sur trois si on ne considère pas les retours à la maison). Les étudiants se déplacent, eux, tout d'abord pour aller suivre des cours (un déplacement sur quatre) puis pour des loisirs, du sport ou de la culture (un déplacement sur dix). Les travailleurs, pour leur part, se déplacent deux fois plus pour aller au travail (un déplacement sur cinq) que pour faire des courses (un déplacement sur dix). Et ils se déplacent autant pour aller déposer ou chercher quelqu'un que pour aller faire des courses.

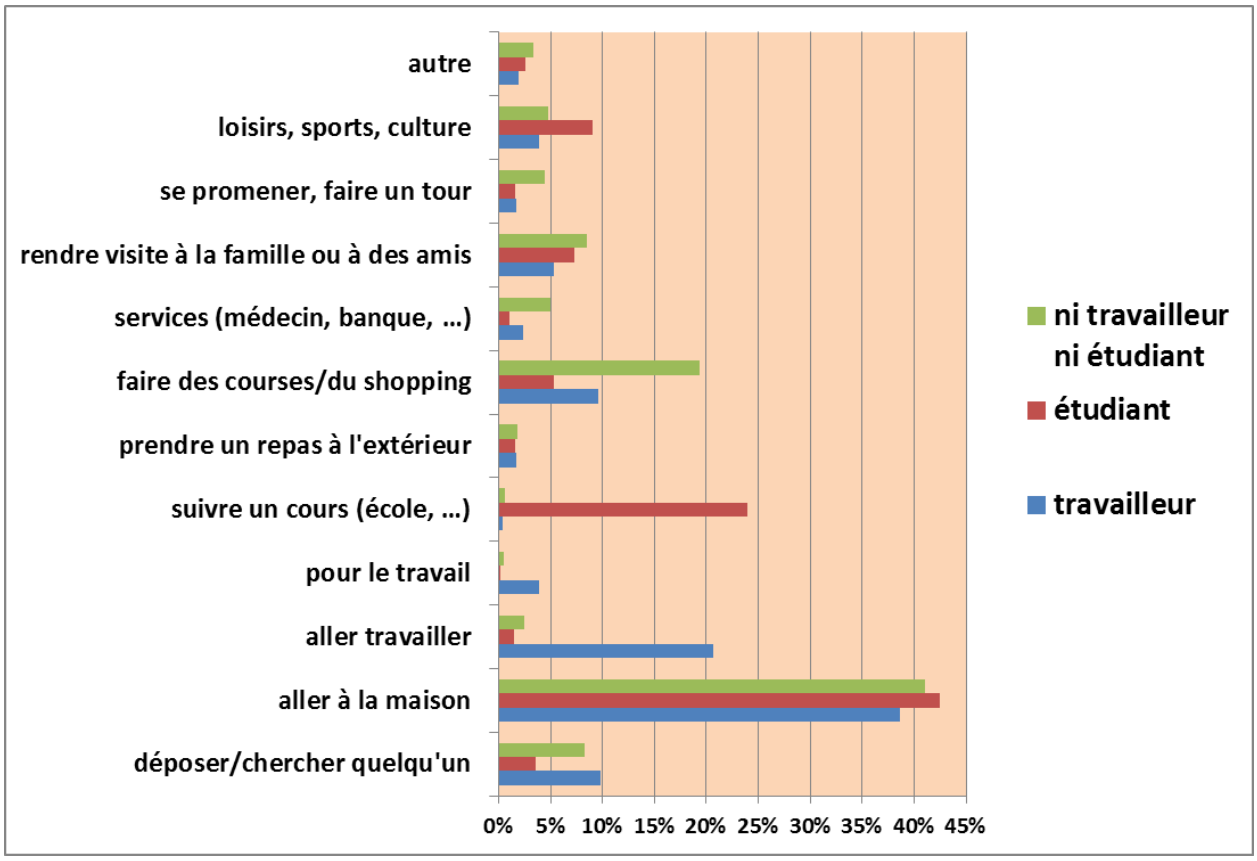


Figure 136 : distribution des motifs de déplacement suivant que l'on est travailleur, étudiant ou ni l'un, ni l'autre

Pour annihiler le biais résultant du fait qu'il n'y a pas le même pourcentage de femmes que d'hommes au travail, ce qui peut entraîner des différences dans la distribution des motifs de déplacement, nous pouvons étudier celle-ci en ne comparant que travailleurs et travailleuses pour ainsi mieux isoler l'effet propre au genre sur les motifs de déplacement. Cette comparaison met en exergue que les femmes font plus de déplacements d'accompagnement (12% contre 8%) et d'achats (11% contre 9%). Par contre, la part des déplacements dans le cadre du travail est trois fois moindre chez les femmes que chez les hommes (2% contre 6%). Enfin, les déplacements « domicile-travail » représentent un pourcentage moindre (19% contre 22%) des déplacements chez les travailleuses. Comme travailleurs et travailleuses se rendent tous à leur travail, on peut en tirer la conclusion que les femmes au travail réalisent

[56] En excluant bien entendu les retours à la maison.

davantage de déplacements que les hommes et que ceux-ci sont orientés vers d'autres motifs plus « domestiques » (accompagnement, courses, services, visites, …).

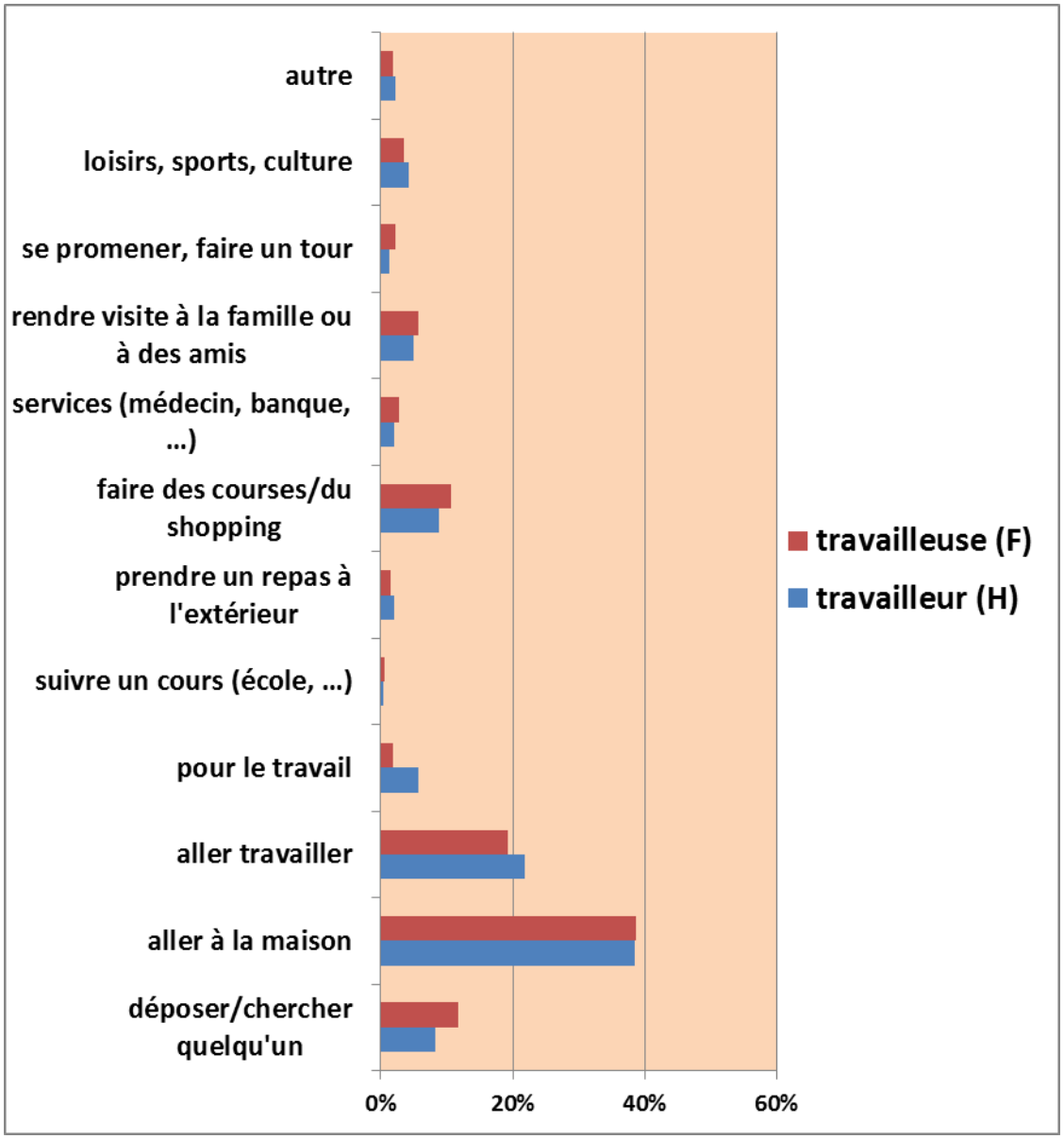


Figure 137 : distribution des motifs de déplacement pour les travailleurs et les travailleuses

La part importante des déplacements pour le motif « école » parmi les abonnés aux transports en commun indique que ceux-ci se « recrutent » surtout parmi les jeunes et les étudiants.

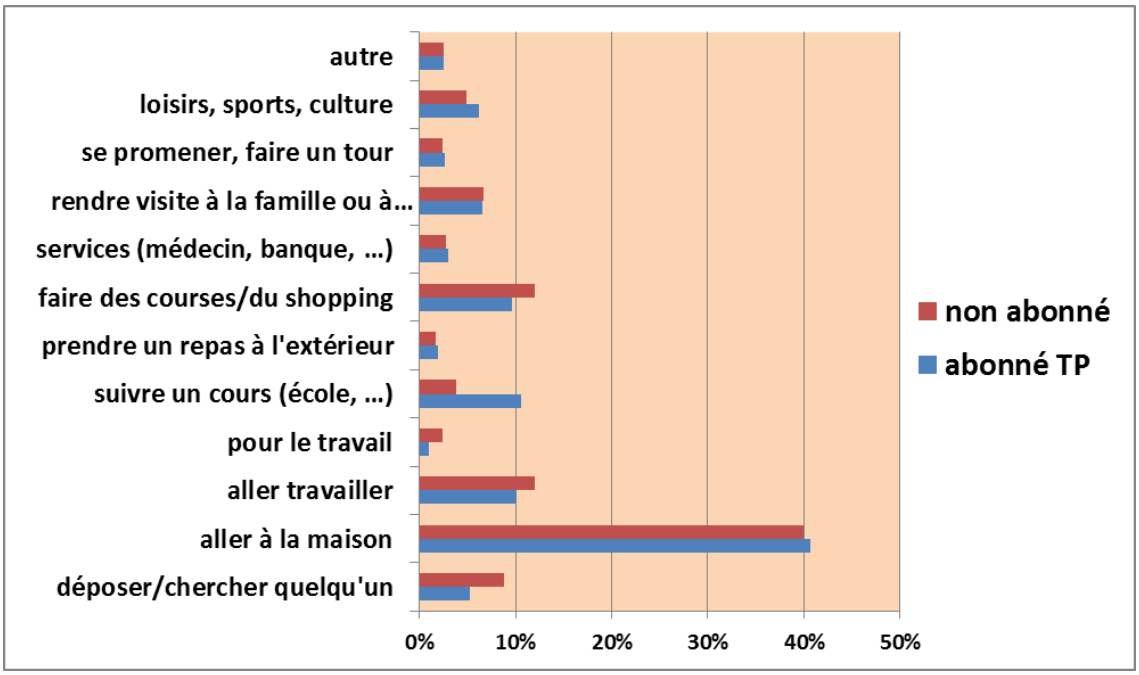


Figure 138 : distribution des motifs de déplacement suivant que l'on possède ou non un abonnement de transport en commun

Les déplacements pour motif « chercher/déposer quelqu'un » sont surtout l'apanage des détenteurs de permis puisqu'ils le font deux fois plus souvent que les autres ; on peut déduire de cette situation qu'il s'agit avant tout de déplacements réalisés en voiture comme conducteur. C'est aussi quand on a le permis qu'on réalise le plus de déplacements pour aller faire les courses, signe que l'on réalise plus de déplacements de ce type en voiture ? Enfin, les parts des « domicile-travail » et « domicile-école » montrent que beaucoup des personnes sans permis sont des jeunes encore aux études.

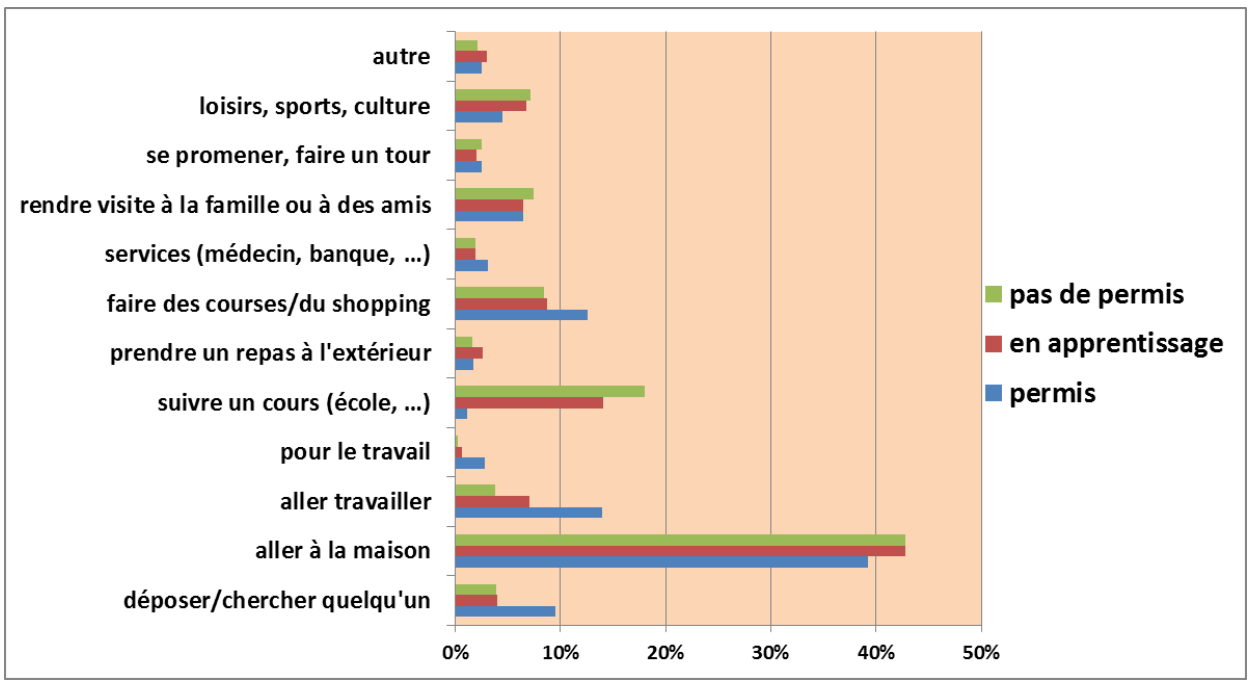


Figure 139 : distribution des motifs de déplacement suivant que l'on possède un permis de conduire ou non

Dans les ménages sans voiture, les courses sont (hors les retours à la maison) le principal motif (15%) pour se déplacer, le « domicile-travail » vient ensuite (11%). Cette tendance s'inverse au fur et à mesure que le taux de motorisation augmente pour arriver à 18% des déplacements pour le « domicile-travail » et 10% pour les courses dans les ménages avec trois voitures ou plus. À part ce « basculement », on n'observe pas de réelle différence dans la distribution des motifs si ce n'est l'accompagnement qui augmente avec le taux de motorisation (4% si 0 voiture dans le ménage, 10% si 2 voitures dans le ménage) sauf dans le cas de ménages fortement motorisés (3 voitures et plus) où ce motif rechute à 5% peut-être parce que, dans ce cas-là, beaucoup plus de membres du ménage ont leur propre véhicule et ne doivent donc plus être accompagnés.

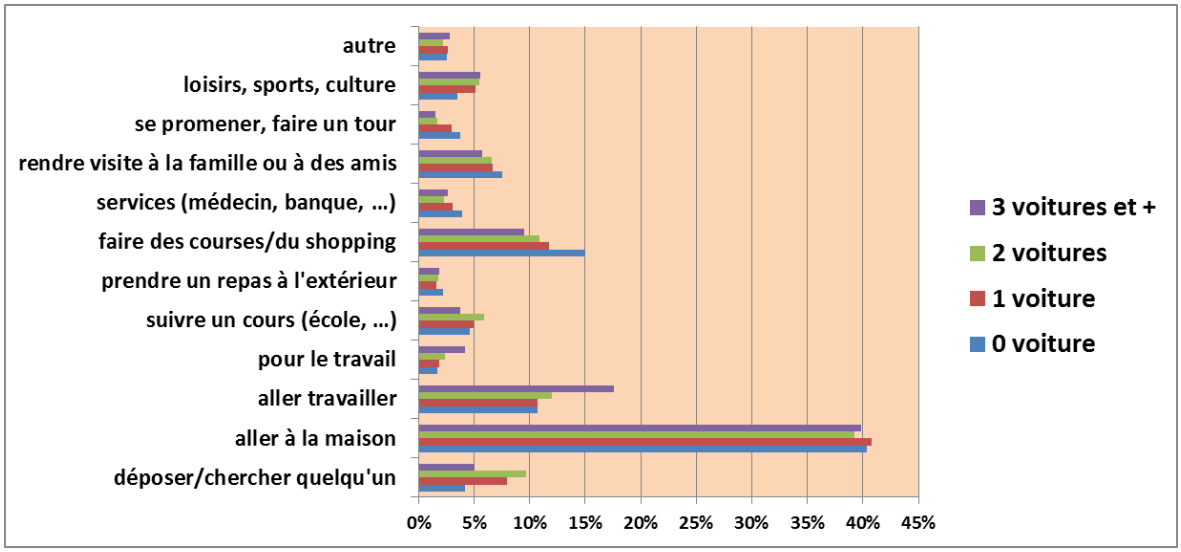


Figure 140 : distribution des motifs de déplacement suivant le taux de motorisation du ménage

Avec l'augmentation du revenu, la part des déplacements dévolue au « domicile-travail » grandit pour atteindre un plateau aux alentours de 14% dès des revenus mensuels du ménage de 2500 euros par mois. Au contraire, la part des déplacements pour aller faire des courses décroît avec l'augmentation du revenu pour, elle, stagner, aussi à partir de 2500 euros de revenus, vers 10%. Grosso modo, les déplacements pour les loisirs, les sports et la culture voient leur pourcentage grandir avec le revenu. La part des déplacements que l'on fait pour aller rendre visite à des amis ou à la famille devient moindre au fur et à mesure que le revenu devient plus conséquent. À titre anecdotique, on remarquera enfin que les repas à l'extérieur prennent une plus grande importance (leur part double) dans les ménages avec plus de 10000 euros de revenu mensuel. Toutes ces considérations sont à relativiser en se souvenant que le nombre de déplacements effectués augmente avec le revenu ; donc, même si la part relative de certains motifs diminue, le nombre absolu de voyages que l'on accomplit pour ces raisons, lui, ne diminue pas nécessairement.

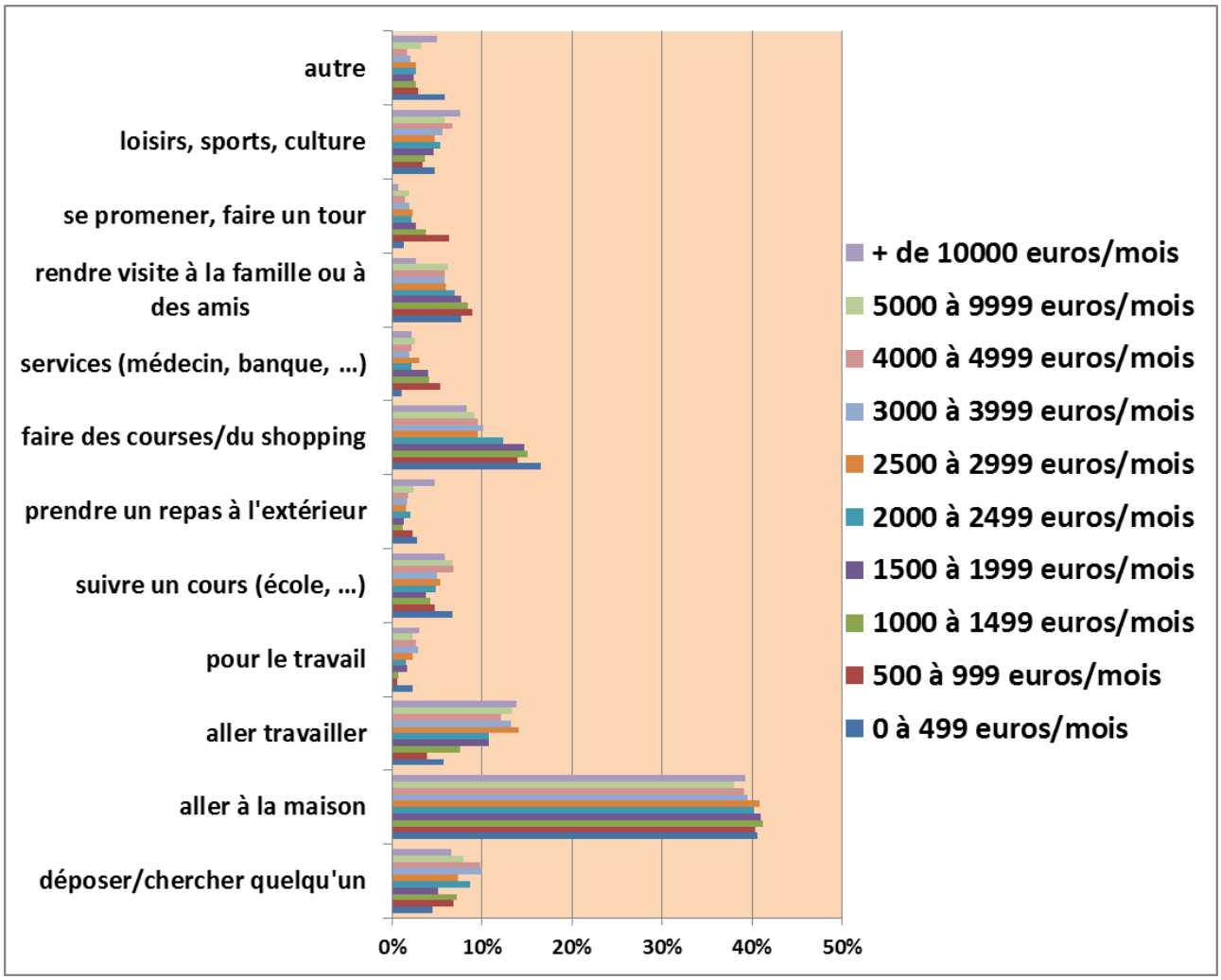


Figure 141 : distribution des motifs de déplacement suivant les revenus du ménage

Le type de ménage dans lequel on vit influence également la distribution des motifs des déplacements qu'on effectue. D'abord, assez naturellement, plus il y d'enfants, plus il y a de déplacements d'accompagnement. Tout aussi évidemment, plus il y a d'actifs, plus il y a de déplacements « domicile-travail » mais la part de ceux-ci diminue quand le nombre d'enfants augmente ; cela signifie qu'une fois qu'il y a des enfants dans le ménage, on a d'autres activités pour lesquelles il faut aussi se déplacer. Enfin, la part que prennent les courses dans l'ensemble des déplacements diminue tant lorsque le nombre d'actifs augmente que quand ce sont les enfants qui sont plus nombreux.

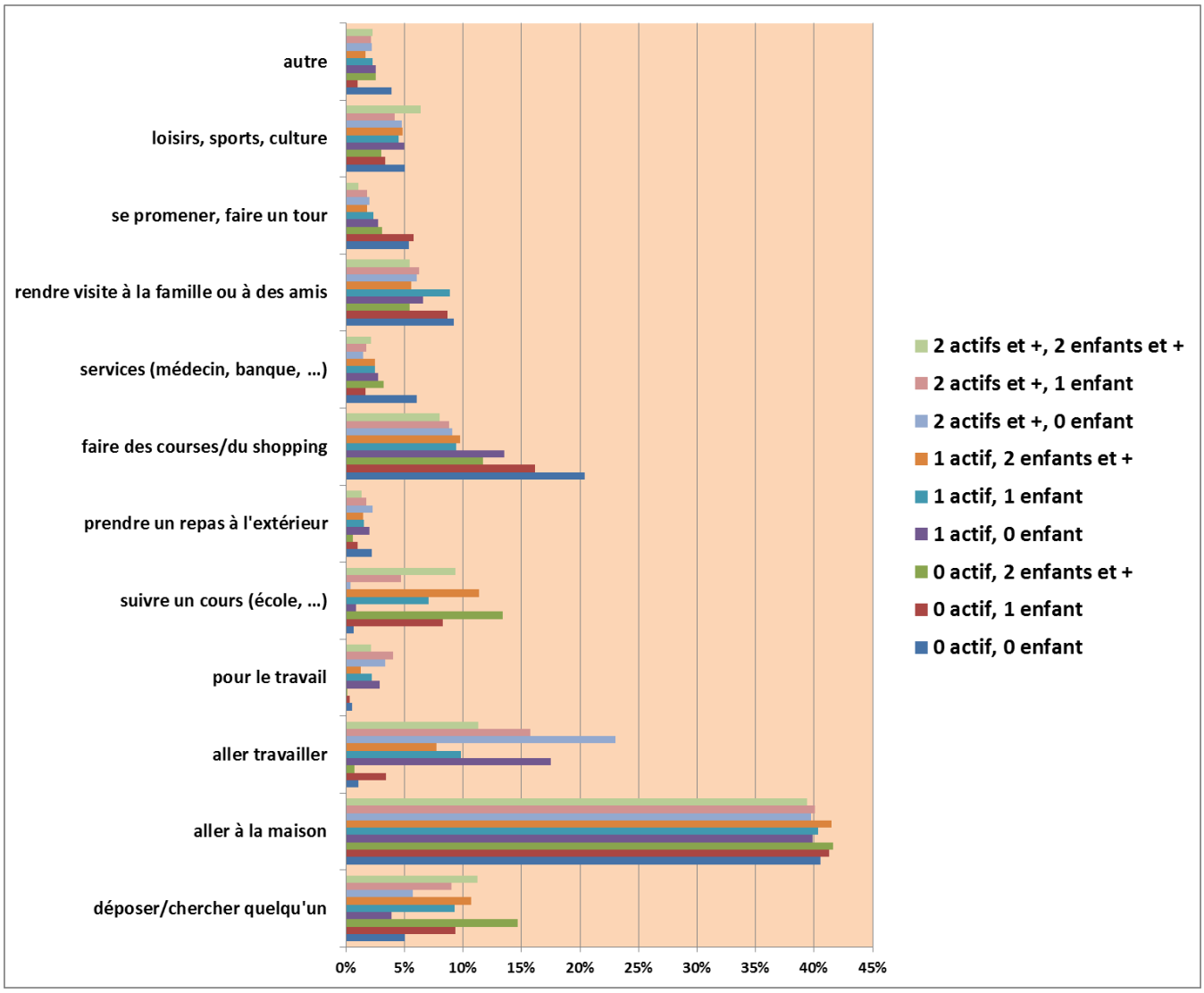


Figure 142 : distribution des motifs de déplacement suivant le type de ménage

11.4.1. Jours ouvrables, week-ends et jours fériés

A-t-on les mêmes activités la semaine et le week-end ? Probablement pas. En tout cas, l'enquête BELDAM montre que l'on se déplace davantage pour les courses le week-end mais plus encore les jours ouvrables non scolaires, que les visites à la famille ou aux amis interviennent deux fois plus les jours ouvrables non scolaires que les jours ouvrables scolaires et même trois fois plus les week-ends et jours fériés. Les déplacements d'accompagnement, eux, forment une part plus importante de l'ensemble des déplacements pendant les jours ouvrables scolaires.

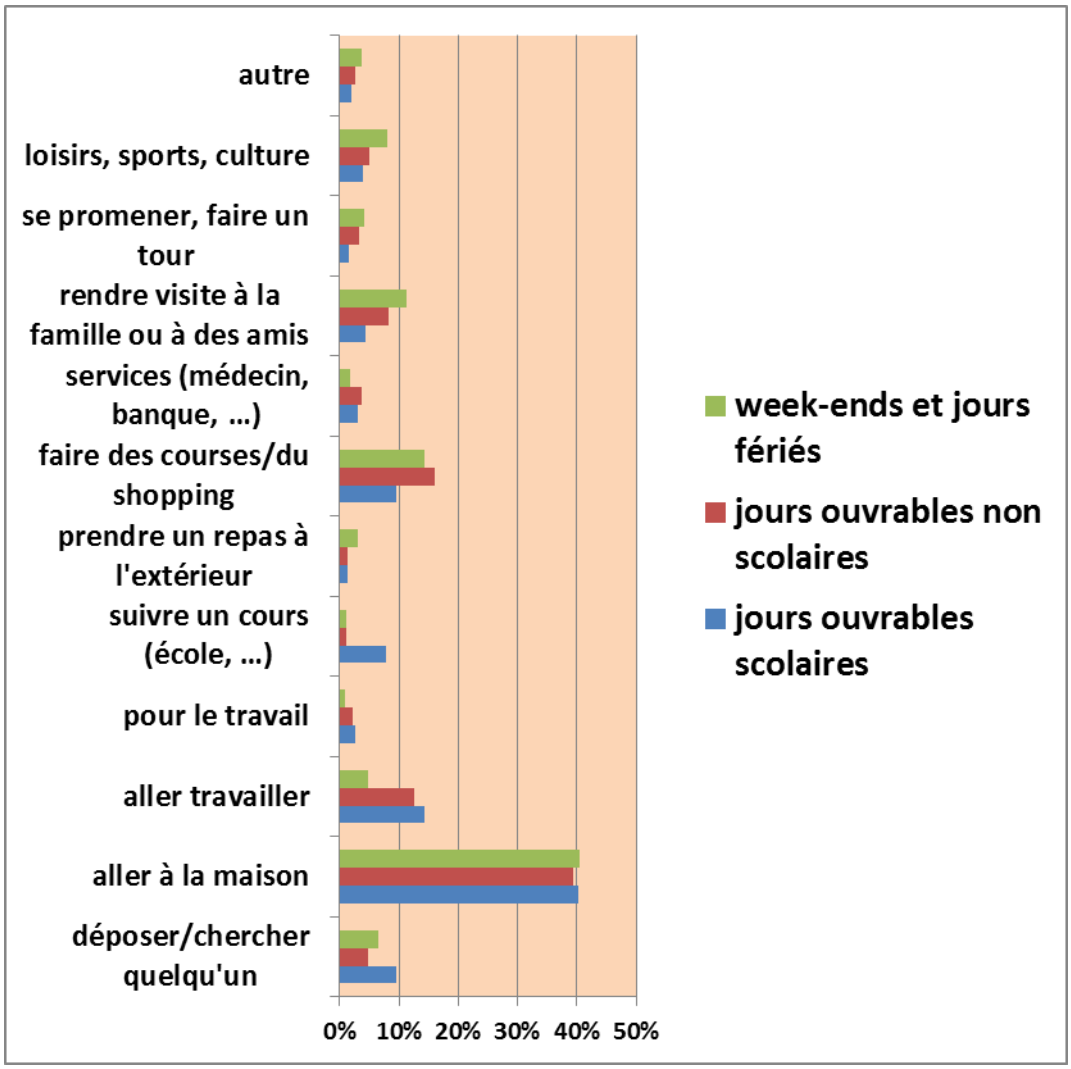


Figure 143 : distribution des motifs de déplacement suivant le type de jour

Si l'on distingue le samedi du dimanche, on observe la part importante (un déplacement sur cinq) du motif « courses » le samedi. Par contre, ces jours-là, on ne se promène pas plus qu'en semaine alors qu'on le fait trois fois plus le dimanche (ou les jours fériés). On remarquera que les parts des déplacements pour se rendre au travail ou au cours ne varient guère entre samedi et dimanche.

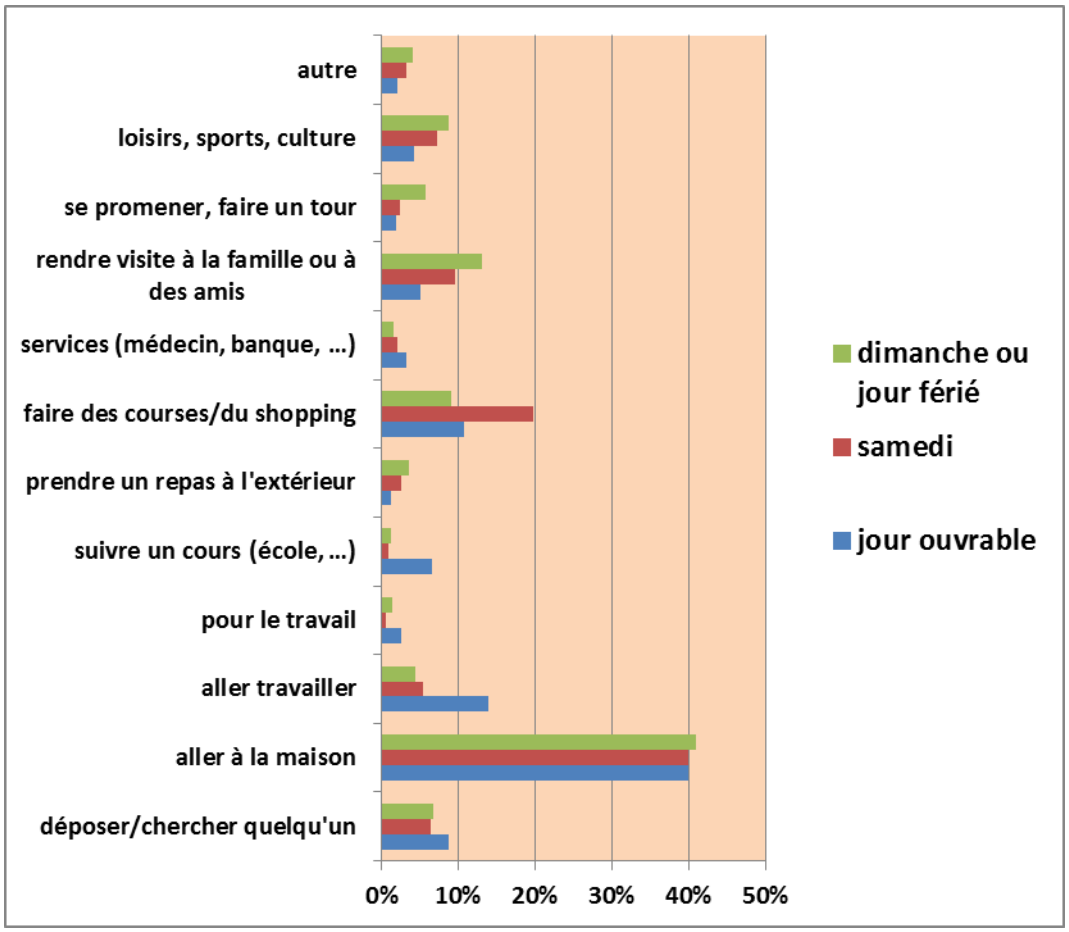


Figure 144 : distribution des motifs de déplacement suivant le jour de la semaine

11.4.2. La pointe du matin

Comme on pouvait s'y attendre, entre 7 et 9h, les motifs de déplacement les plus fréquents sont « aller au travail » (plus d'un déplacement sur trois) et « aller à l'école » (un déplacement sur quatre). Mais, combinés, ces deux motifs ne représentent quand même qu'environ 60% des déplacements. Donc plus d'un tiers des déplacements à la pointe du matin ont d'autres motifs. On peut cependant penser que les déplacements d'accompagnement, eux aussi assez nombreux (près de 15%), concernent par exemple des parents déposant leurs enfants à l'école.

Si, durant les jours ouvrables scolaires, les « domicile-travail » et « domicile-école » représentent 65% des déplacements lors de la pointe du matin, il est intéressant de noter que cette part chute à 59% les jours ouvrables non scolaires, ce qui indique l'importance des déplacements pour motif scolaire dans les phénomènes de congestion. On notera encore que les week-ends et jours fériés, les individus se déplacent aussi à la pointe du matin pour aller au travail ou au cours et que cela constitue encore un tiers des déplacements effectués à cette période.

Pour bien mettre en perspective ces statistiques, il est important de savoir que le volume moyen de déplacements un jour ouvrable non scolaire à la pointe du matin ne représente qu'un tiers du volume à la même période pendant un jour ouvrable scolaire et que le volume

de la pointe du matin d'un jour férié ou de week-end n'est, lui, qu'un quart de celui d'un jour ouvrable scolaire lors de la même tranche horaire (figure 147). Donc, ainsi, par exemple, les déplacements « domicile travail » à la pointe du matin d'un jour de week-end ou férié représentent, en nombre absolu, 15% du volume des « domicile-travail » à la pointe du matin d'un jour ouvrable scolaire.

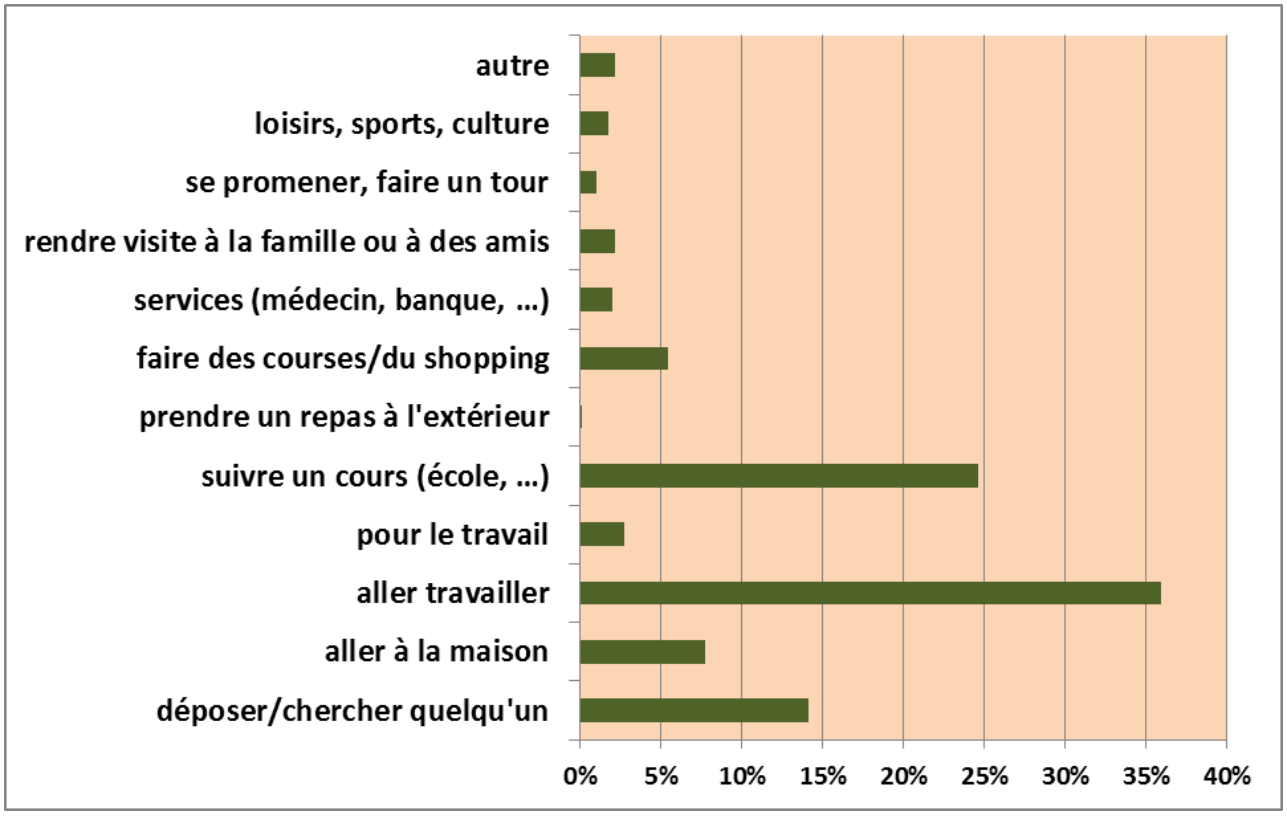


Figure 145 : distribution des motifs de déplacement à la pointe du matin (7-9h) d'un jour moyen

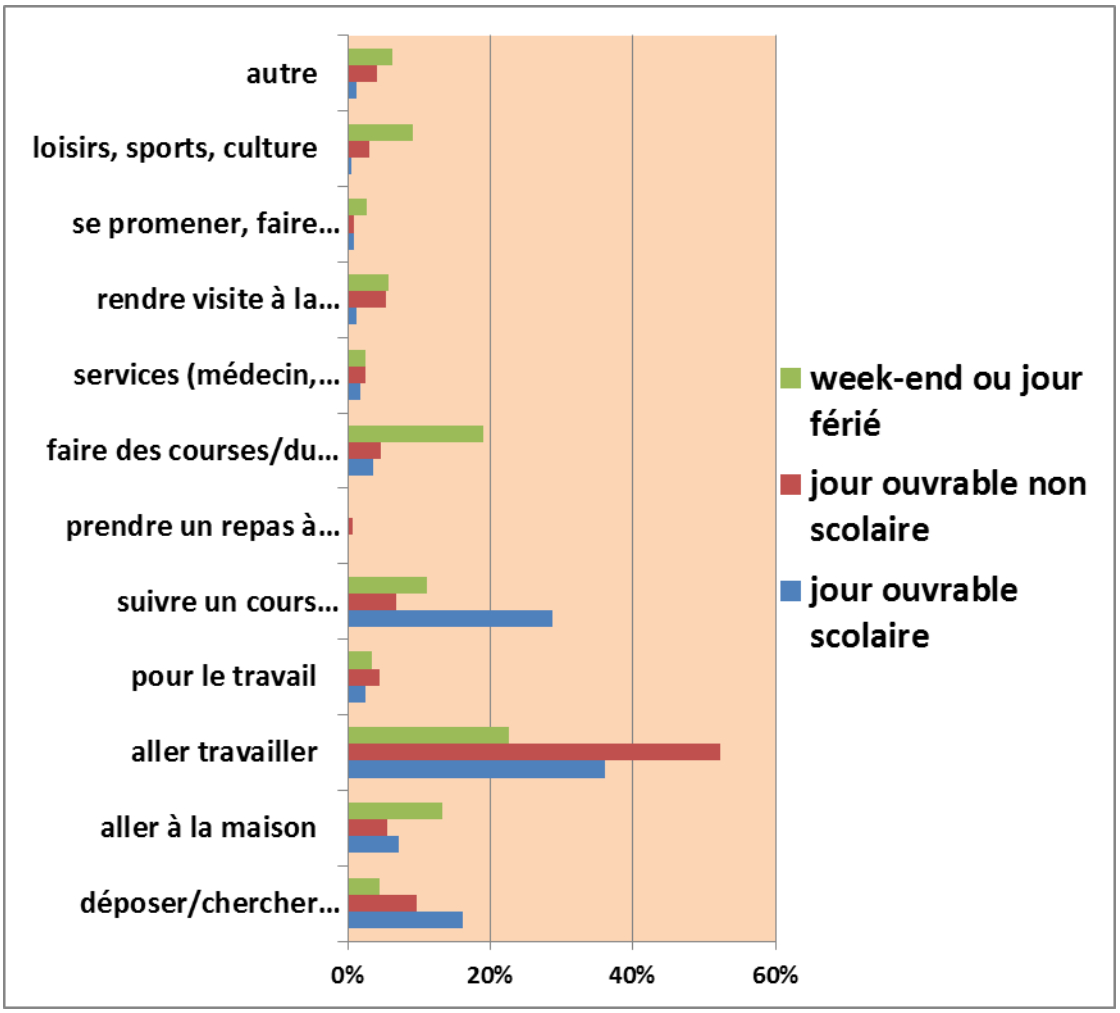


Figure 146 : distribution des motifs de déplacement à la pointe du matin (7-9h) suivant le type de jour

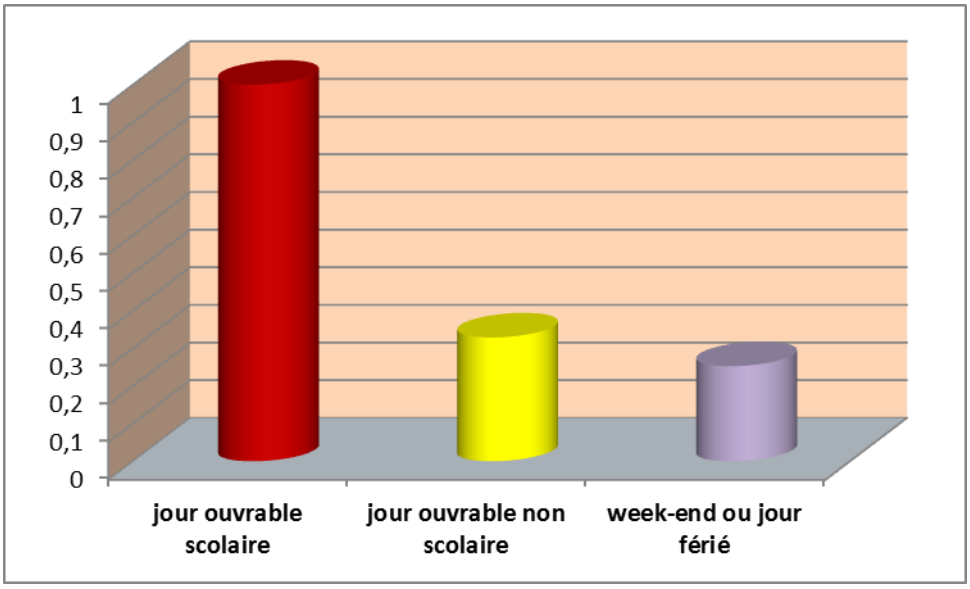


Figure 147 : volume de déplacements(en nombre de déplacements) la pointe du matin (7-9h) suivant le type de jour (base 1 = volume d'un jour ouvrable scolaire)

Lorsque la pointe du matin du samedi est distinguée de celle du dimanche, on observe peu de différences entre elles si ce n'est qu'une part plus importante des déplacements du samedi matin est consacrée aux « domicile-travail » alors que le dimanche matin, la part des déplacements pour les loisirs, le sport ou la culture est plus du double de celle de la même catégorie de déplacements à la pointe du matin le samedi. On rentre aussi assez bien à la maison le samedi et surtout le dimanche matin, signe vraisemblablement de petits déplacements (aller chercher les croissants par exemple) dont l'aller et le retour se situent tous deux durant la pointe du matin.

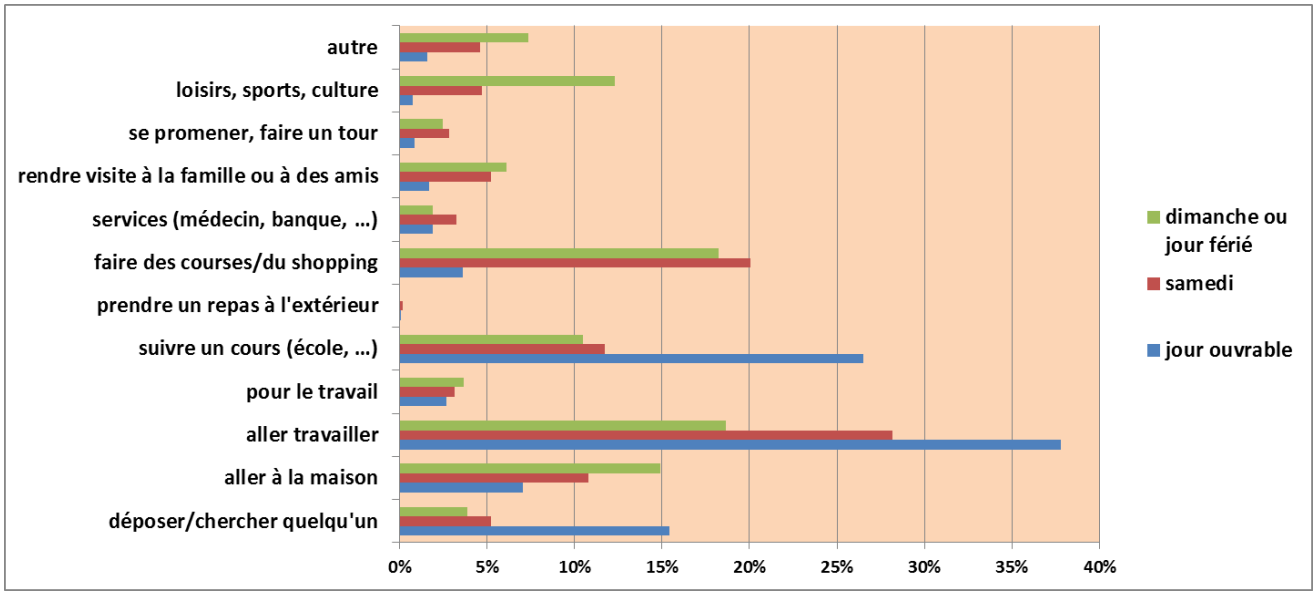


Figure 148 : distribution des motifs de déplacement à la pointe du matin (7-9h) suivant le jour de la semaine

11.4.3. Motifs et modes

Suivant la raison que l'on a de se déplacer, on n'utilise pas nécessairement les mêmes modes de transport. Ainsi, quand on va chercher ou déposer quelqu'un, on le fait très souvent (84%) en voiture (et il faut noter que dans 13% des cas c'est comme passager) mais aussi une fois sur dix à pied.

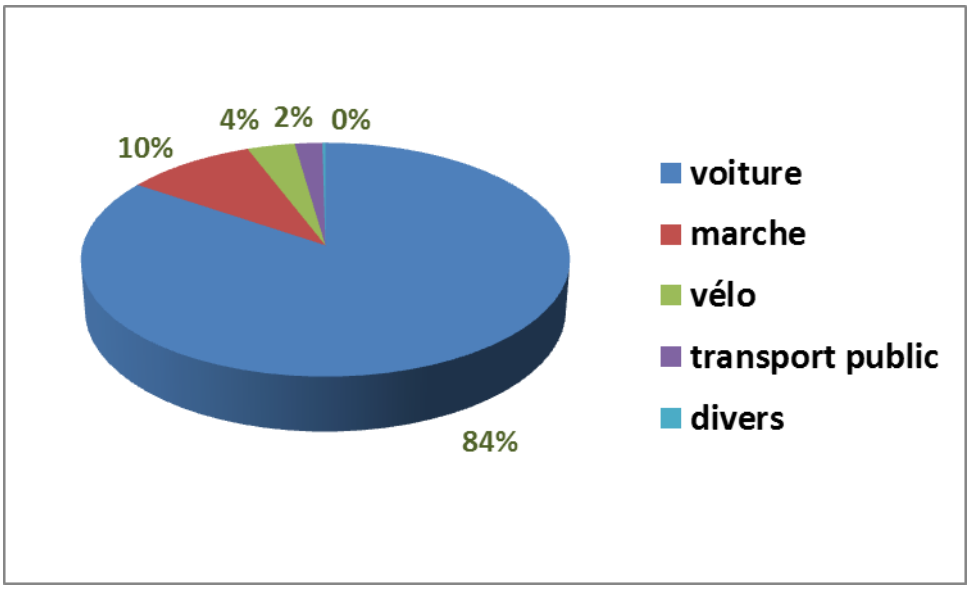


Figure 149 : parts modales (mode principal) pour les déplacements à motif d'accompagnement

Pour aller travailler, sept fois sur dix, on prend sa voiture (et dans plus de six cas sur dix on est conducteur). Les transports publics, quant à eux, sont empruntés plus d'une fois sur dix (12%) et on marche jusque son lieu de travail également une fois sur dix. Le vélo est employé dans 7% des cas.

Ces chiffres que l'on tire des agendas des déplacements peuvent être rapprochés de ceux repris dans la table 75 qui concernent les déclarations des travailleurs quant à leur mode de transport principal habituel pour se rendre au travail. On constate une assez bonne cohérence si ce n'est une légère sous-estimation de la marche dans les déclarations des travailleurs.

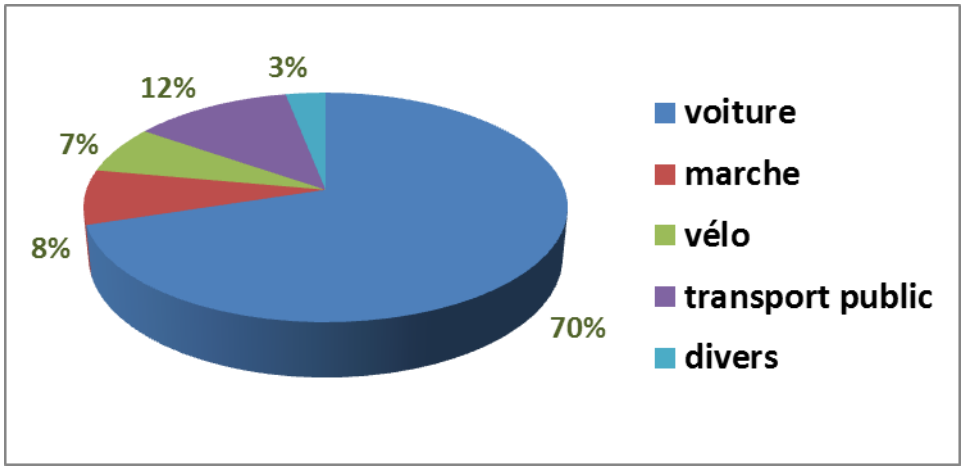


Figure 150 : parts modales (mode principal) pour les déplacements « domicile-travail »

Table 89 : parts modales (mode principal) pour les déplacements « domicile-travail »

	Sur base des déclarations des travailleurs sur le mode principal habituel	Sur base des déplacements « domicile-travail » recensés dans les agendas de déplacement
Voiture conducteur	66%	65%
Voiture passager	5%	6%
Marche	5%	8%
Vélo	8%	7%
Transports en commun	13%	12%
Autres	2%	3%
Base	*5245*	*4261*

Pour les trajets « domicile-école », la voiture n'est plus retenue que moins de quatre fois sur dix et, trois fois sur dix, c'est en tant que passager. Les transports en commun sont eux utilisés environ une fois sur quatre. La marche intervient aussi de manière significative pour un déplacement sur six tout comme le vélo d'ailleurs.

De nouveau ces pourcentages peuvent être comparés à ceux indiqués par les étudiants concernant leur mode principal habituel pour se rendre aux cours (cf. table 75). On constate cette fois, dans leurs déclarations, une sous-évaluation de l'utilisation de la voiture et une surestimation de l'usage des transports en commun. Cela pourrait cependant s'expliquer par le fait que certains utilisateurs habituels des transports publics leur font parfois des « infidélités » et recourent alors à l'automobile, ces comportements moins routiniers n'étant ainsi pas repris dans l'indication du mode habituel mais apparaissent dans les agendas relatifs à un jour de référence qui peut donc, dans certains cas, être justement un jour où l'on n'emploie pas son mode régulier.

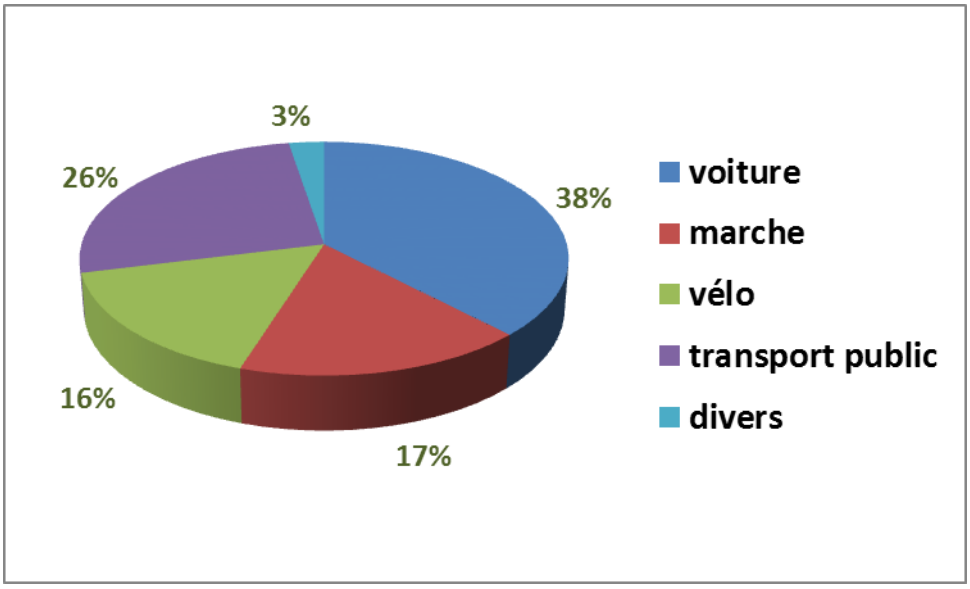


Figure 151 : parts modales (mode principal) pour les déplacements « domicile-école »

Table 90 : parts modales (mode principal) pour les déplacements « domicile-école»

	Sur base des déclarations des étudiants sur le mode principal habituel	Sur base des déplacements « domicile-école » recensés dans les agendas de déplacement
Voiture conducteur	5%	8%
Voiture passager	27%	30%
Marche	16%	16%
Vélo	16%	16%
Transports en commun	34%	26%
Autres	0%	3%
Base	*3893*	*1576*

Quand on va faire des courses, du shopping, on prend la voiture dans deux tiers des cas environ, dont la moitié en tant que conducteur et un sixième en tant que passager. On y va à pied aussi, environ une fois sur cinq et à vélo environ une fois sur dix. Les transports en commun ne sont utilisés pour aller faire des achats que dans un cas sur vingt.

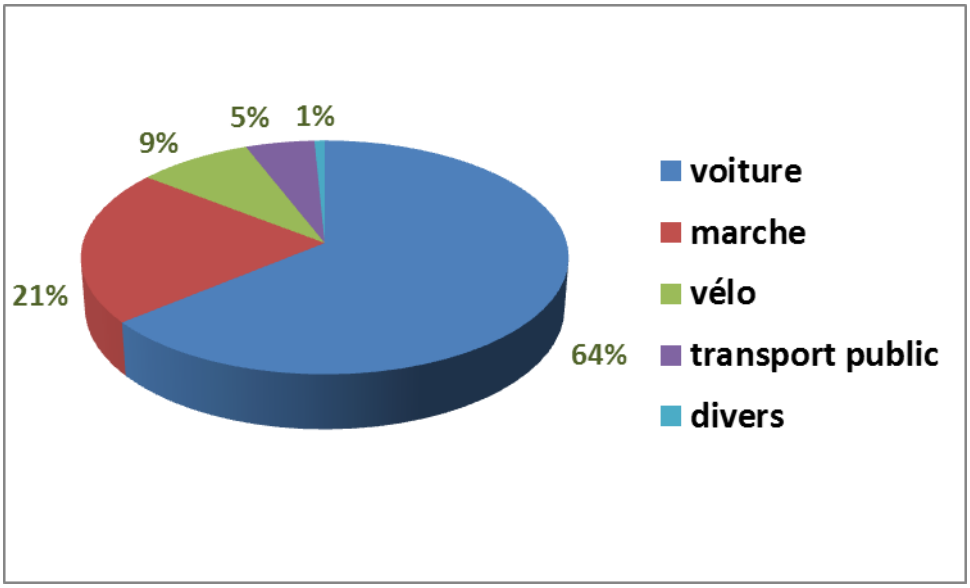


Figure 152 : parts modales (mode principal) pour les déplacements « courses, shopping»

Lorsque l'on fait un tour, que l'on se promène, c'est essentiellement (dans trois quarts des cas) à pied mais on le fait aussi en voiture près d'une fois sur cinq. Assez paradoxalement, le vélo est peu présent pour ce type de déplacements.

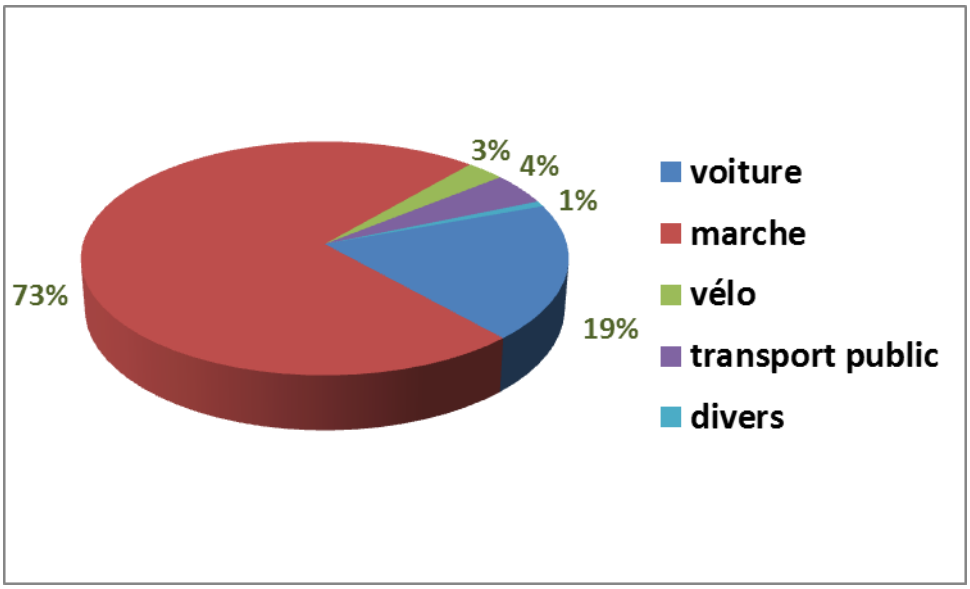


Figure 153 : parts modales (mode principal) pour les déplacements « se promener, faire un tour»

Les statistiques reliant les modes (principaux) et les motifs peuvent en fait se lire de deux manières : quel mode est-il utilisé lorsque l'on se déplace pour tel motif (table 91) ? Ou bien alors pour quel motif se déplace-t-on lorsque l'on utilise tel mode (table 92) ? On peut enfin combiner mode et motif et regarder quelles sont les combinaisons les plus fréquentes dans l'ensemble des déplacements d'une journée (table 93). Ainsi, on peut dire que quelqu'un qui se déplace a pratiquement une chance sur cinq d'être au volant d'une voiture pour rentrer chez lui, etc.

Table 91 : répartition des modes principaux pour chaque motif de déplacement

	déposer/ chercher qqn	aller à la maison	aller travailler	pour le travail	suivre un cours (école, …)	prendre un repas à l'extérieur	faire des courses/ du shopping	services (médecin, banque, …)	rendre visite à la famille ou à des amis	se promener , faire un tour	loisirs, sports, culture	autre
Voiture conducteur	72%	47%	65%	67%	8%	36%	48%	44%	44%	12%	36%	45%
Voiture passager	13%	17%	6%	7%	30%	26%	16%	16%	26%	7%	30%	21%
Marche	10%	15%	8%	9%	17%	26%	21%	24%	16%	73%	14%	17%
Vélo	4%	9%	7%	4%	16%	5%	9%	9%	7%	3%	11%	8%
Transports publics	2%	10%	12%	4%	26%	6%	6%	6%	5%	4%	6%	7%
Divers	0%	2%	3%	10%	3%	1%	1%	1%	1%	1%	2%	2%
TOTAL	**100%**	**100%**	**100%**	**100%**	**100%**	**100%**	**100%**	**100%**	**100%**	**100%**	**100%**	**100%**

Table 92 : répartition de motifs pour chaque mode principal de déplacement

	déposer/ chercher qqn	aller à la maison	aller travailler	pour le travail	suivre un cours (école, …)	prendre un repas à l'extérieur	faire des courses/ du shopping	services (médecin, banque, …)	rendre visite à la famille ou à des amis	se promener , faire un tour	loisirs, sports, culture	autre	**TOTAL**
Voiture conducteur	12%	39%	16%	3%	1%	1%	12%	3%	6%	1%	4%	2%	**100%**
Voiture passager	6%	41%	4%	1%	9%	3%	11%	3%	10%	1%	9%	3%	**100%**
Marche	5%	37%	5%	1%	5%	3%	15%	4%	6%	11%	4%	3%	**100%**
Vélo	3%	44%	9%	1%	10%	1%	12%	3%	5%	1%	7%	2%	**100%**
Transports publics	2%	44%	17%	1%	16%	1%	7%	2%	4%	1%	4%	2%	**100%**
Divers	1%	38%	21%	12%	8%	1%	5%	2%	4%	1%	6%	2%	**100%**

Table 93 : répartition des déplacements par combinaison de mode principal et de motif

	déposer/ chercher qqn	aller à la maison	aller travailler	pour le travail	suivre un cours (école, …)	prendre un repas à l'extérieur	faire des courses/ du shopping	services (médecin, banque, …)	rendre visite à la famille ou à des amis	se promener, faire un tour	loisirs, sports, culture	autre	
Voiture conducteur	6%	19%	8%	1%	0%	1%	6%	1%	3%	0%	2%	1%	
Voiture passager	1%	7%	1%	0%	2%	0%	2%	0%	2%	0%	2%	1%	
Marche	1%	6%	1%	0%	1%	0%	3%	1%	1%	2%	1%	0%	
Vélo	0%	4%	1%	0%	1%	0%	1%	0%	0%	0%	1%	0%	
Transports publics	0%	4%	1%	0%	1%	0%	1%	0%	0%	0%	0%	0%	
Divers	0%	1%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	
													100%

11.5. Les horaires

Dans cette section, les analyses sont réalisées en ne prenant en compte que l'heure de départ des déplacements (quelle que soit leur durée). Un déplacement est donc « assigné » à l'heure qui correspond à son heure de départ.

Les déplacements ne se répartissent pas uniformément tout au long de la journée ; comme chacun le sait, certaines heures sont plus embouteillées. Ces pointes du matin et du soir apparaissent clairement dans la figure 154. Si la pointe du matin est assez étroite et dure deux heures environ (de 7 h à 9h), celle du soir est plus large et couvre trois bonnes heures (de 15h à 18h). Et si les déplacements se font beaucoup moins nombreux après 20h et ce jusqu'à 6h le lendemain matin, la journée, entre la pointe du matin et celle du soir, la densité de déplacements ne faiblit pas beaucoup.

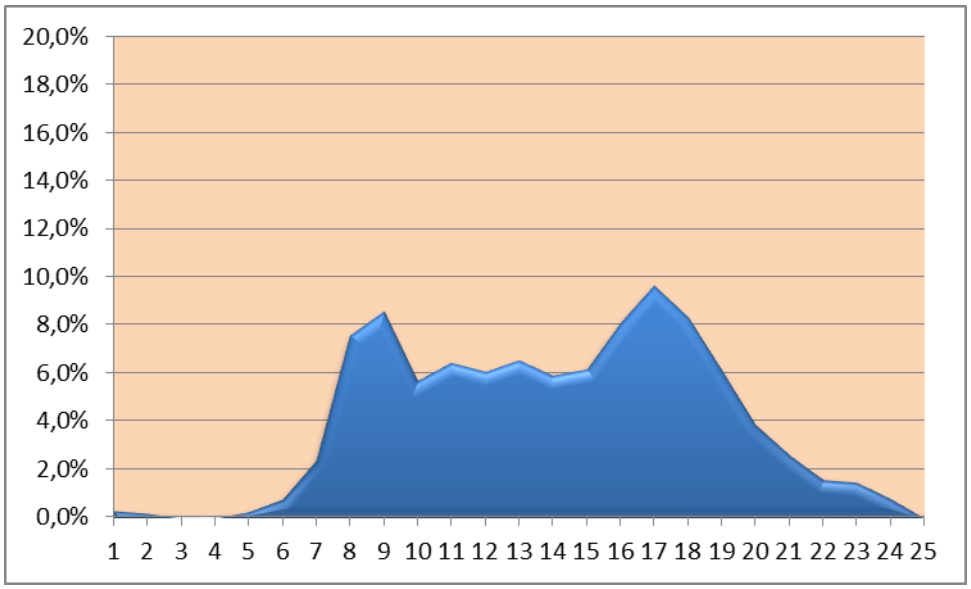


Figure 154 : répartition horaire des déplacements[57] un jour moyen

Le profil horaire des déplacements un jour moyen cache en fait de profondes différences entre les types de jour. Durant les jours ouvrables, les pointes sont plus marquées, surtout celle du matin avec la plus grande densité de déplacements sur une heure constatée entre 8 et 9h. Le petit pic méridien ressort également davantage.

[57] Dans toutes les légendes des figures de cette section, il faut comprendre « répartition horaire des déplacements » comme la répartition horaire des heures de départ de ces déplacements.

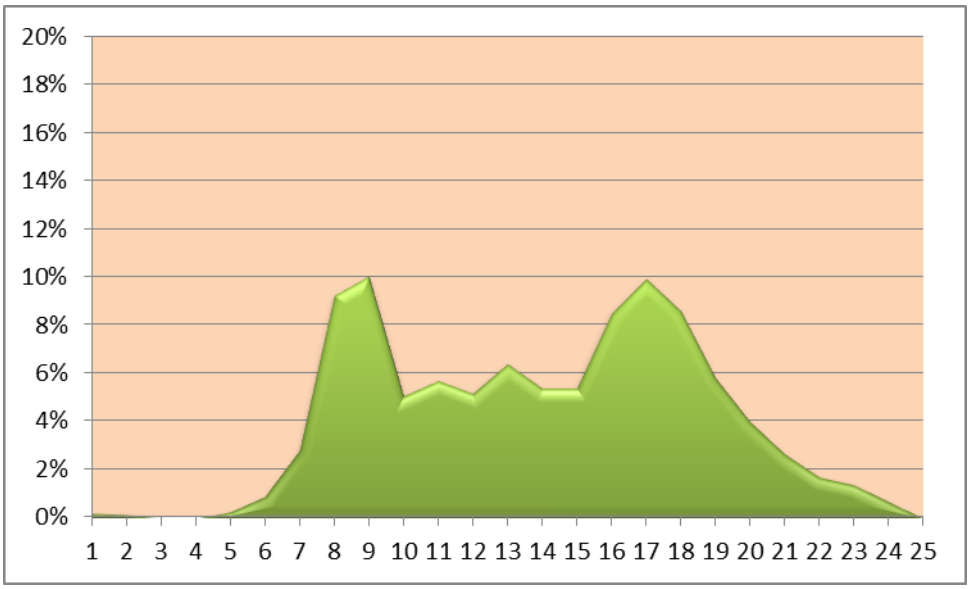


Figure 155 : répartition horaire des déplacements un jour ouvrable

Les week-ends et jours fériés, on se déplace plus tard le matin. La densité horaire commence à être significative à partir de 9h seulement. Mais il n'y a pas réellement de pointes ; cette densité reste pratiquement constante entre 9h et 17h, avec des petits creux vers midi et dans l'après-midi vers 15h.

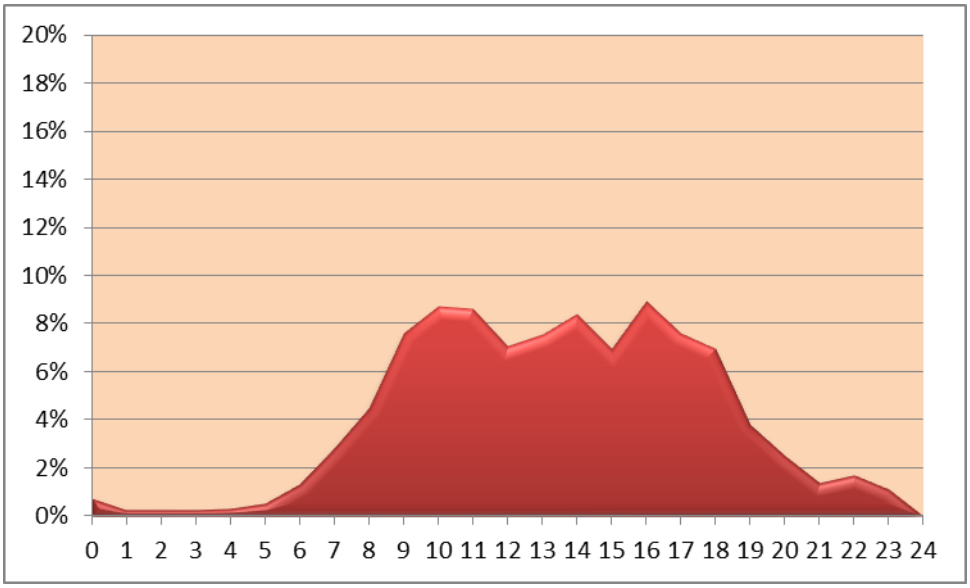


Figure 156 : répartition horaire des déplacements un jour férié ou de week-end

Si nous poussons l'analyse plus loin, nous pouvons aussi distinguer deux types de jours ouvrables : les scolaires et les non scolaires. Et entre ces deux catégories, on observe aussi de grandes différences quant au profil horaire des déplacements. Les jours ouvrables scolaires, la pointe du matin, qui commence plus tôt, est plus élevée et concentre donc une plus grand part des déplacements. Par contre, un jour ouvrable non scolaire, cette pointe matinale a disparu, faisant apparaître un pic de déplacements vers 10h. Cela ne fait que confirmer l'impression que tout un chacun a pu expérimenter : la congestion matinale se fait surtout ressentir « quand il y a école ».

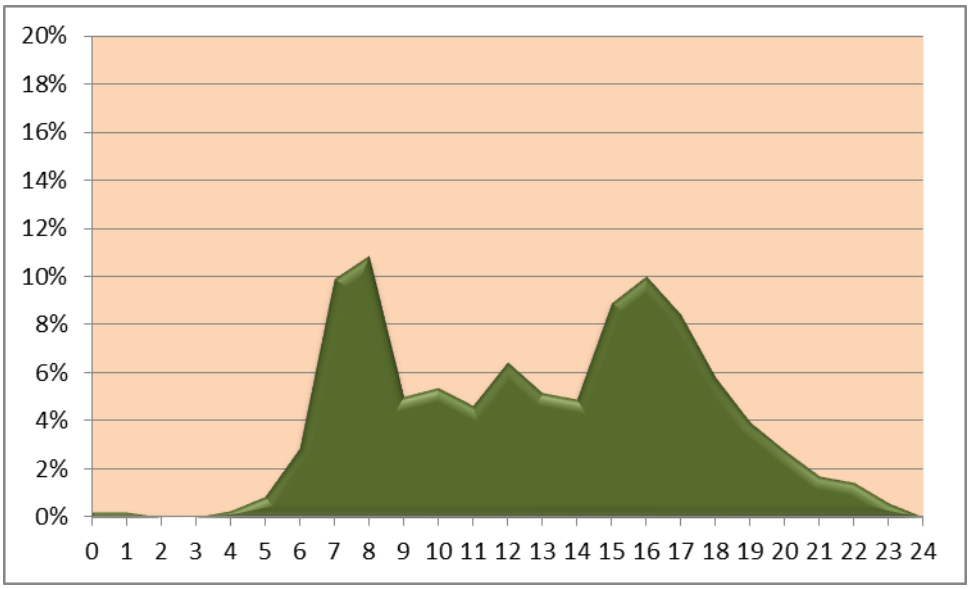


Figure 157 : répartition horaire des déplacements un jour ouvrable scolaire

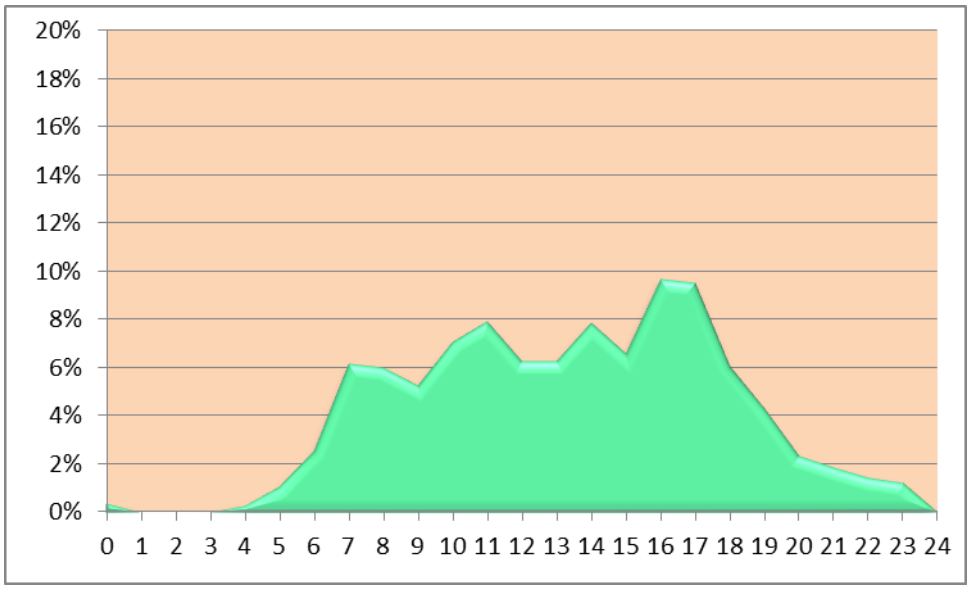


Figure 158 : répartition horaire des déplacements un jour ouvrable non scolaire

Quand on distingue les samedis des dimanches (et jours fériés), les pointes, plus tardives le matin, sont plus marquées le samedi que le dimanche où elles n'apparaissent pour ainsi dire pas.

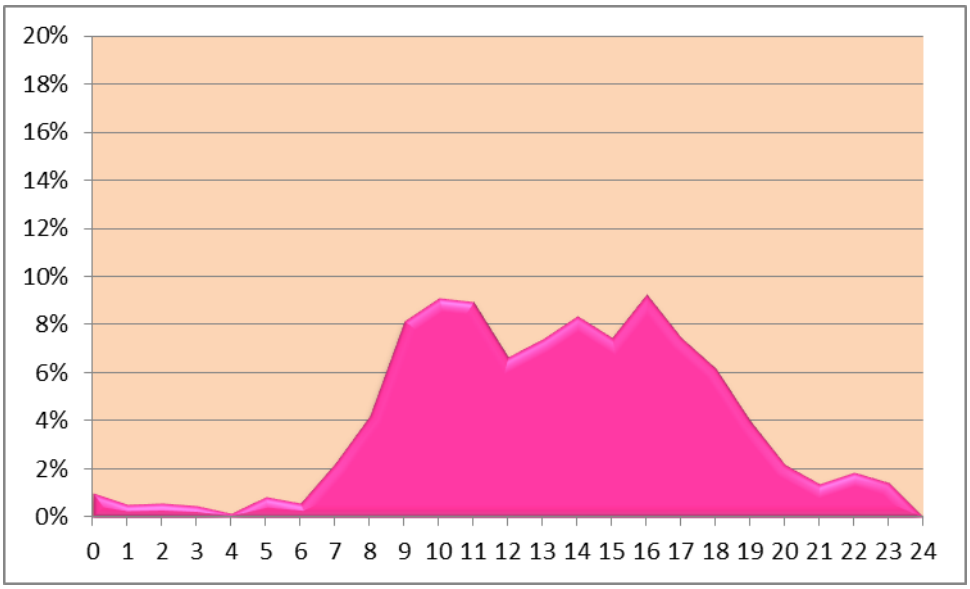


Figure 159 : répartition horaire des déplacements un samedi

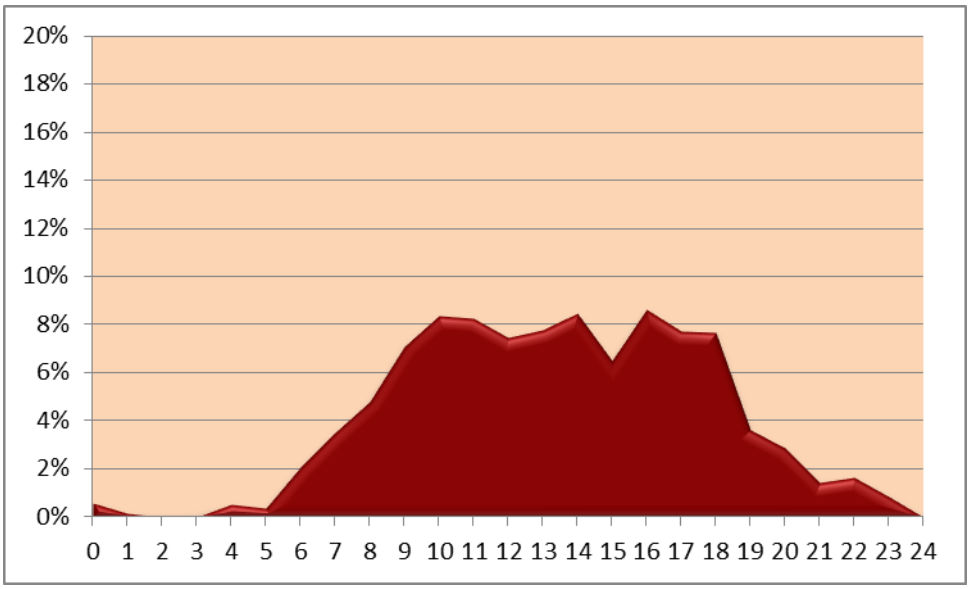


Figure 160 : répartition horaire des déplacements un dimanche ou un jour férié

Il convient cependant, pour mieux appréhender les phénomènes de congestion, d'aller au-delà de ces profils qui ne donnent que des parts relatives de déplacements par tranche horaire. Si maintenant, on prend en compte l'intensité de déplacements, donc leur nombre absolu, on s'aperçoit que, finalement, les jours ouvrables non scolaires sont plus proches des week-ends et jours fériés que des jours ouvrables scolaires et qu'entre les pointes, qui sont emblématiques des jours ouvrables scolaires, les intensités de déplacement en journée sont assez proches qu'on soit le week-end, un jour férié ou ouvrable.

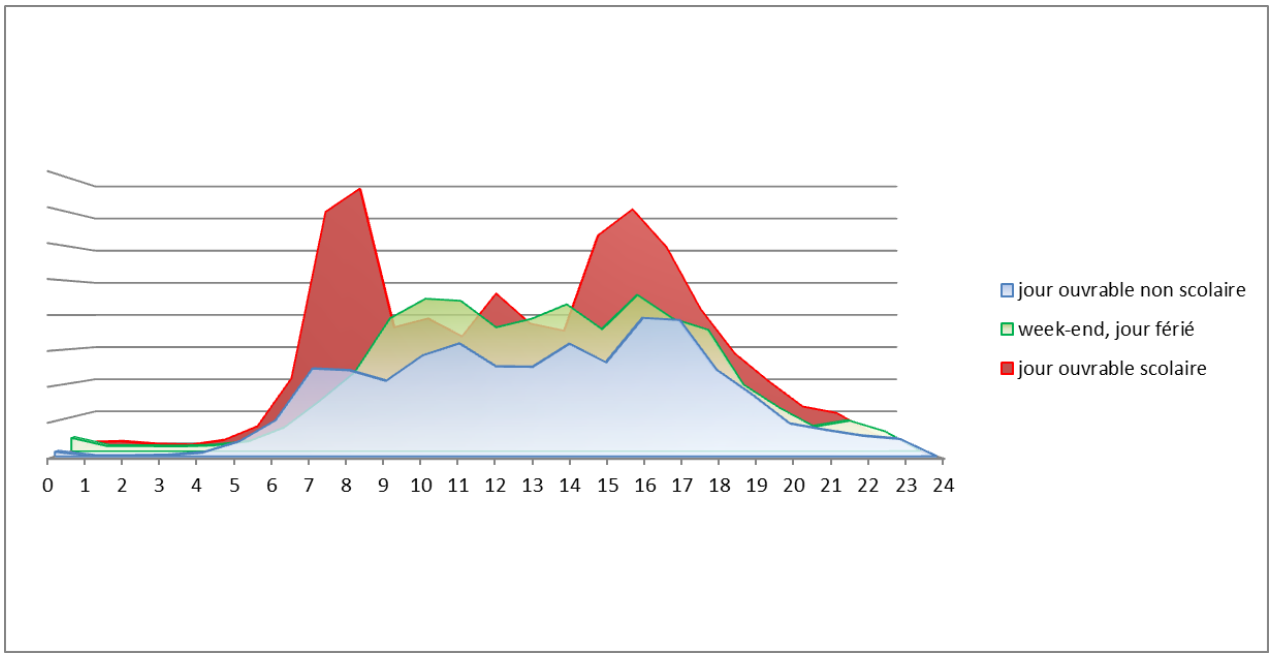


Figure 161 : intensité (en nombre absolu de déplacements) des déplacements par tranche horaire suivant le type de jour

Lorsque l'on compare les déplacements effectués par les hommes et ceux réalisés par les femmes, on s'aperçoit que la pointe du matin se trouve un peu « retardée » pour ces dernières alors que leur pointe du soir est, elle, légèrement « avancée ». On voit aussi que les femmes se déplacent plus en journée et moins en soirée que les hommes. Ces différences sont encore plus accentuées si on ne considère que les jours ouvrables scolaires. Faut-il voir dans les pics de 8h et de 15h-16h, l'importance des trajets effectués par les mamans pour aller conduire ou rechercher leurs enfants à l'école ? Sûrement, si on considère, comme nous le verrons plus loin, l'importance des déplacements d'accompagnement pendant ces périodes horaires.

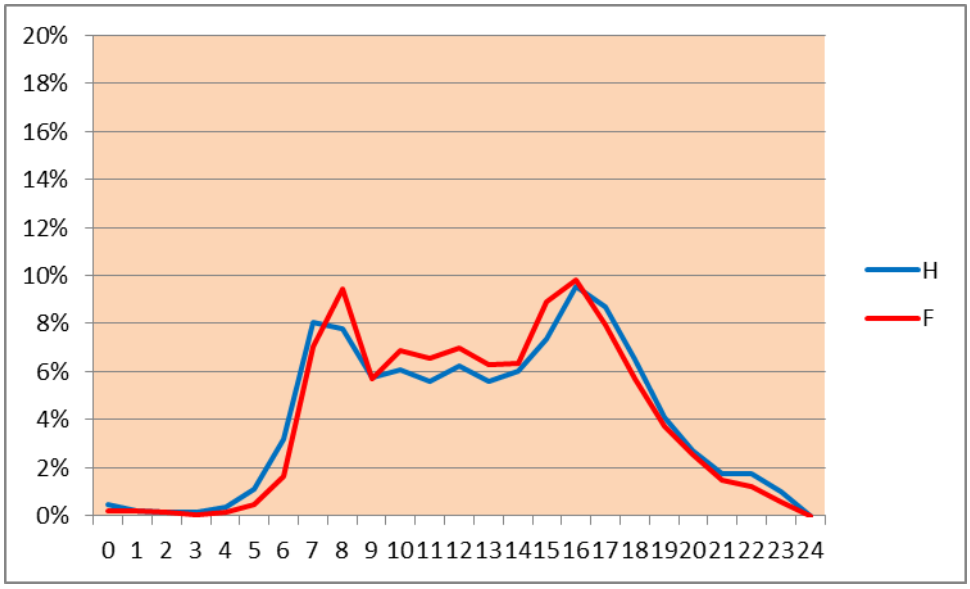


Figure 162 : répartition horaire des déplacements un jour moyen suivant le genre

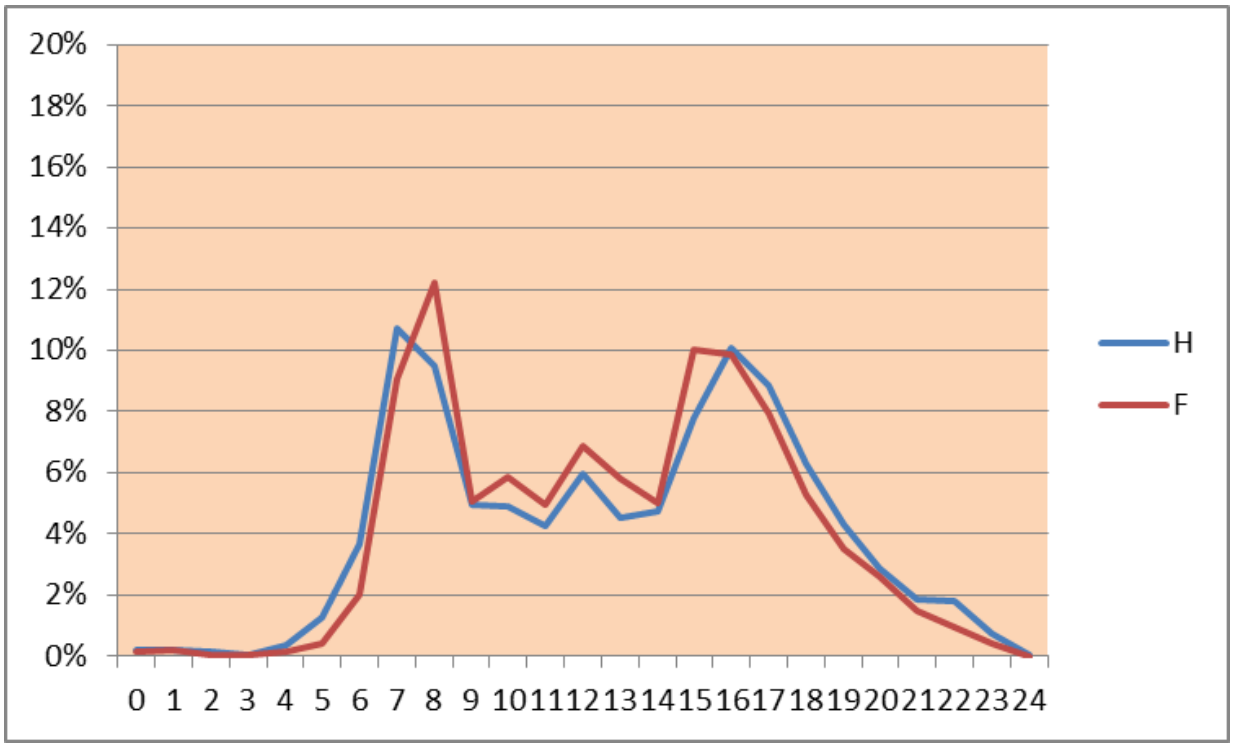


Figure 163 : répartition horaire des déplacements un jour ouvrable scolaire suivant le genre

Chez les très jeunes, les pointes correspondent aux rythmes scolaires et très peu de déplacements sont effectués en dehors de celles-ci. À partir de 55 ans, la pointe du matin se décale vers 9h et celle du soir tend à disparaître. Ce phénomène s'accroît entre 65 et 74 ans avec une pointe matinale se trouvant plutôt vers 10 h et une grande partie des déplacements se concentrant le matin. Enfin au-delà de 75 ans, la pointe de 10h s'accompagne d'une autre, un peu plus faible, vers 14h et l'ensemble des déplacements s'effectuent pratiquement tous entre 8h et 19h.

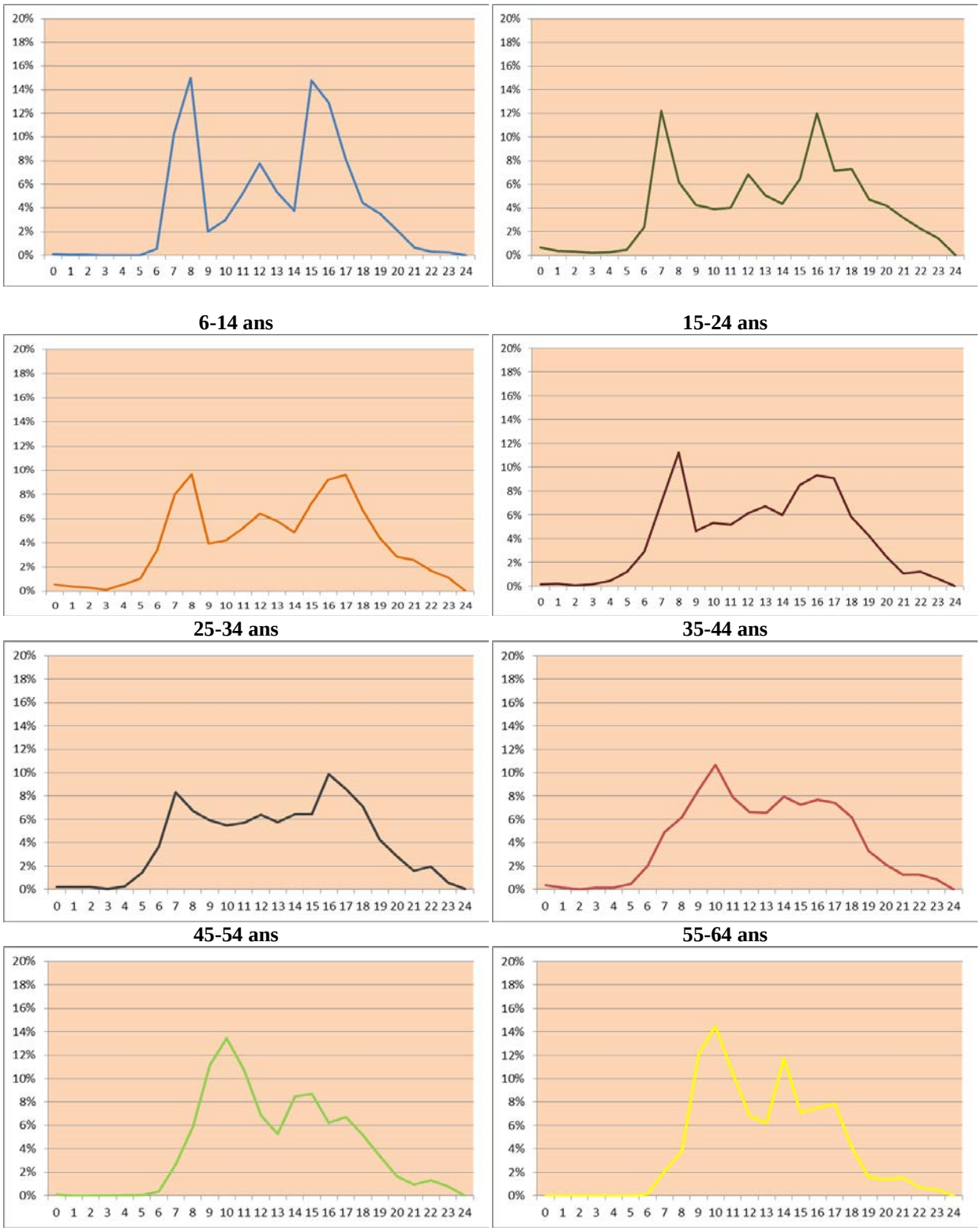


Figure 164 : répartition horaire des déplacements un jour moyen suivant l'âge

Chez les Bruxellois, la pointe du matin est un peu plus tardive que pour les Flamands et les Wallons et elle est aussi plus resserrée, c'est vraisemblablement le signe de déplacements, vers le travail et l'école surtout, plus courts. La pointe du soir, elle, s'étale davantage et est donc moins proéminente. On remarque aussi pour les Bruxellois un petit pic vers 22h, signe d'activités vespérales plus importantes dans la capitale.

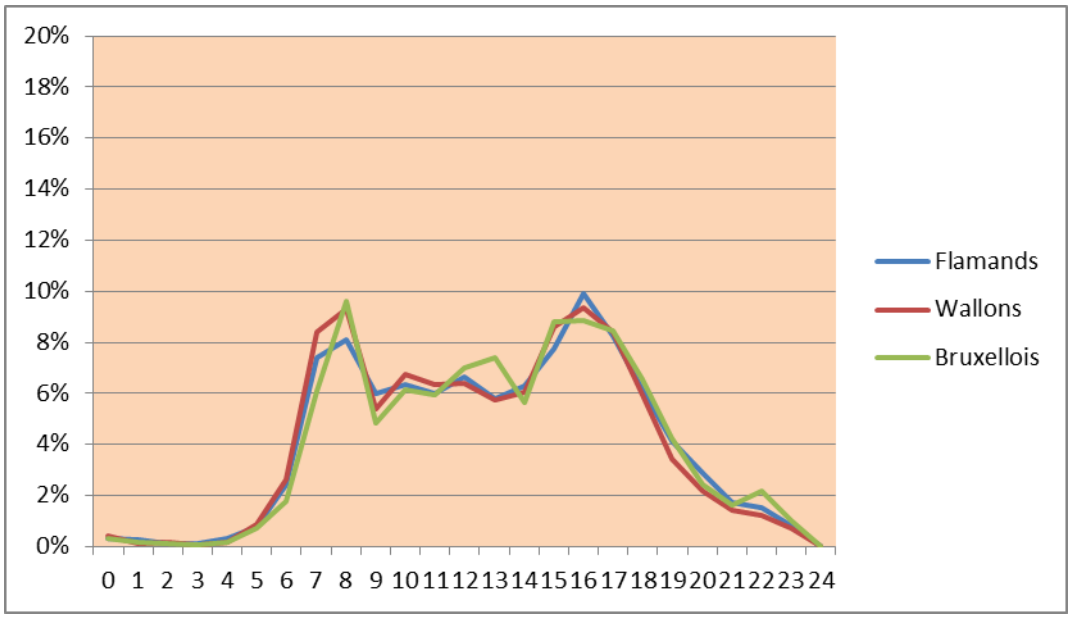


Figure 165 : répartition horaire des déplacements un jour moyen suivant la région

La catégorie à laquelle la commune des personnes se déplaçant appartient dans la hiérarchie de Van Hecke n'apporte pas non plus beaucoup de variations dans le profil horaire des déplacements ; on remarque juste un petit retard dans la pointe du matin pour les communes d'agglomération urbaine. Cette stabilité semble établir que, où que l'on habite, on planifie ses déplacements dans la journée de la même façon.

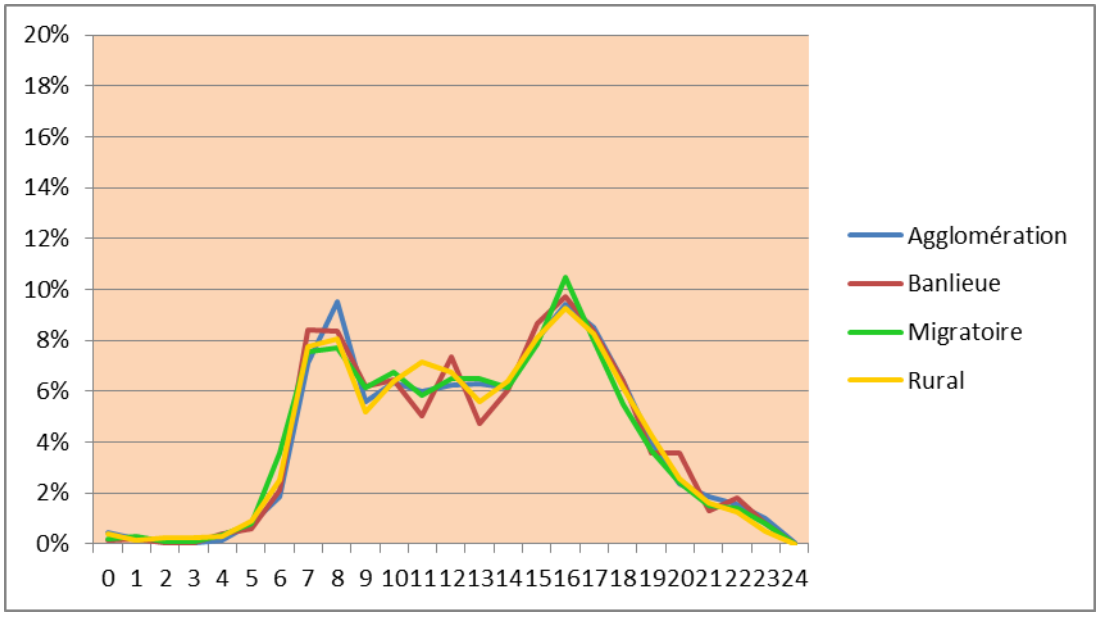


Figure 166 : répartition horaire des déplacements un jour moyen suivant la hiérarchie de Van Hecke

La répartition horaire des déplacements des travailleurs suit un profil proche de la moyenne ; par contre les déplacements des étudiants se concentrent davantage sur les deux pointes correspondant à l'entrée et à la sortie des cours, avec un autre pic, moins important, pour le temps de midi. Ceux qui ne sont ni travailleurs, ni étudiants ont, pour leur part, un tout autre

schéma d'arrangement des déplacements sur la journée avec un pic maximal dans la matinée vers 10h et un autre plus étalé et moins important l'après-midi entre 14 et 16h. Par conséquent, si leurs déplacements du matin sont assez bien déconnectés de la pointe matinale des travailleurs et étudiants, ceux de l'après-midi sont encore assez présents quand commence, vers 15h pour les étudiants, vers 16h pour les travailleurs, la pointe du soir.

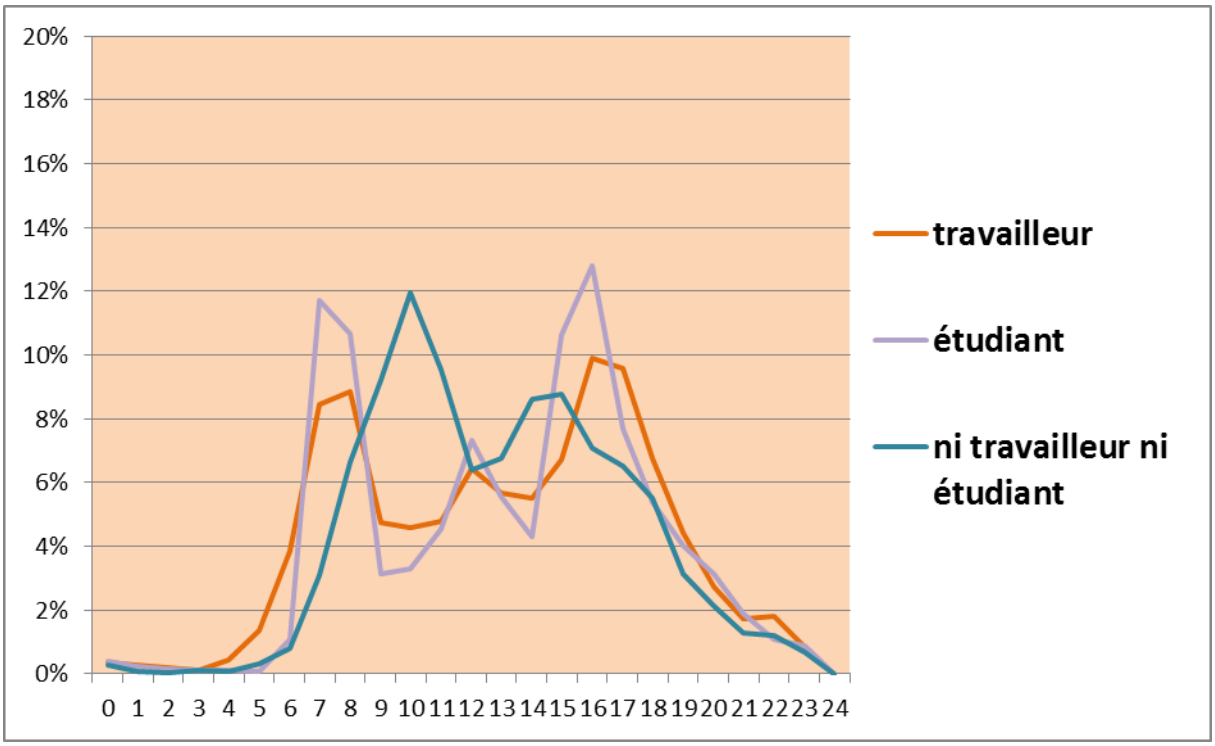


Figure 167 : répartition horaire des déplacements un jour moyen suivant que l'on est travailleur, étudiant ou ni l'un, ni l'autre

Les déplacements réalisés en transport en commun, et c'est surtout vrai pour le train, se concentrent presqu'exclusivement sur les deux pointes du matin et du soir. On remarquera que, pour les déplacements en train, la pointe du matin survient plus tôt : entre 6 et 8h ; cela peut s'expliquer par le fait qu'il s'agit là souvent de trajets plus longs nécessitant donc de partir plus tôt mais il se peut aussi qu'il y ait là un effet de statut social (les employés, numériquement plus nombreux à prendre le train, commencent et terminent plus tôt leur journée que les cadres).. Les déplacements effectués en voiture comme conducteur suivent un profil assez proche du schéma général tandis que ceux où l'on est passager dans une voiture connaissent surtout une pointe de l'après-midi importante et assez large, allant s'estompant jusqu'à 20h. La marche à pied reste importante entre 8h et 16h pour décroître lentement ensuite alors que les déplacements à vélo connaissent une pointe importante le matin vers 8h, une autre moindre vers midi et une troisième vers 16h

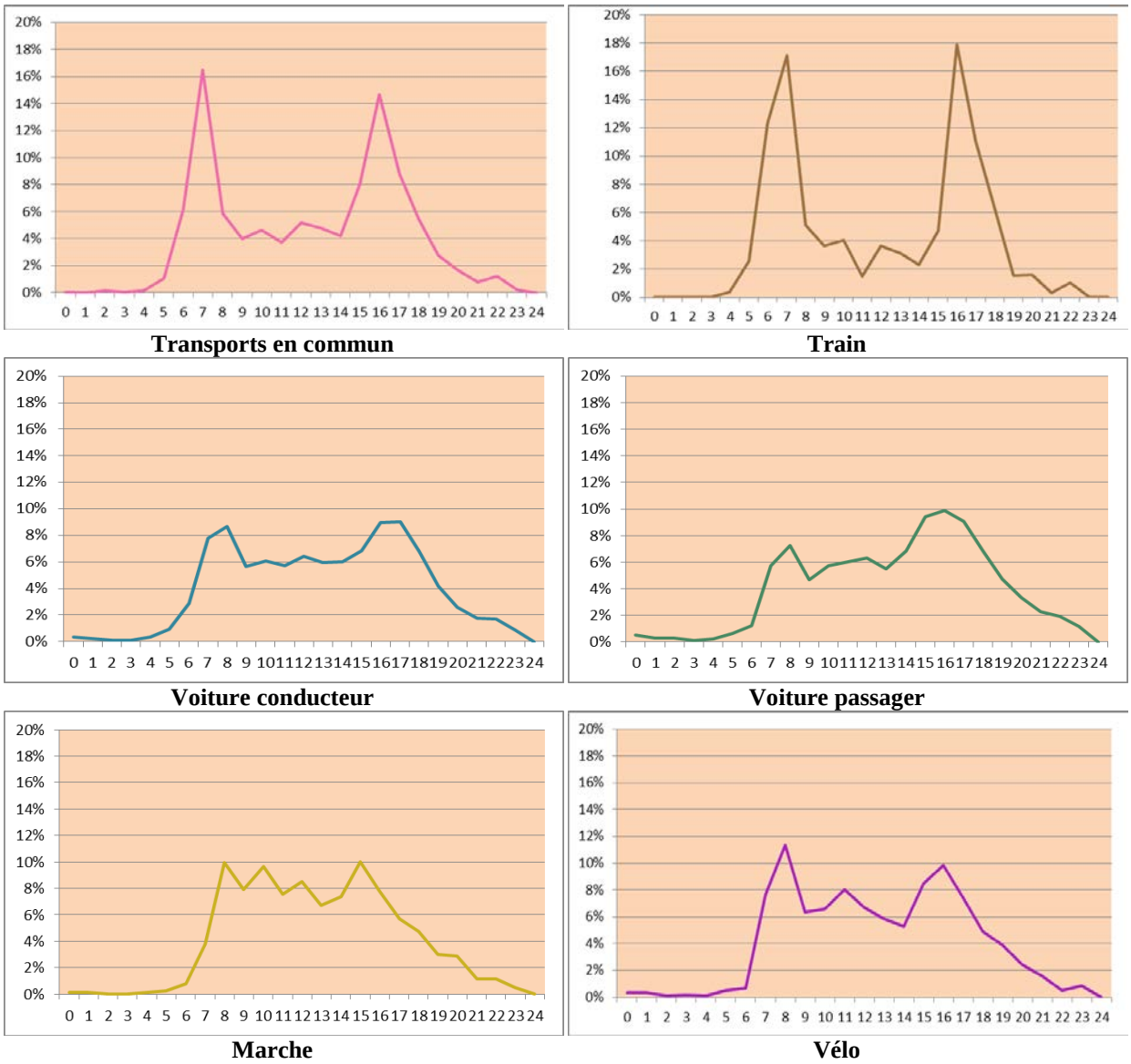


Figure 168 : répartition horaire des déplacements un jour moyen suivant leur mode principal

Les déplacements d'accompagnement connaissent deux pointes, l'une très prononcée mais assez étroite autour de 8h, l'autre moins élevée mais plus large entre 15 et 18h ; la première correspond aux accompagnements vers l'école, la seconde aux retours des cours suivis des activités « parascolaires » (sports etc.).

Les retours à la maison se concentrent surtout entre 15 et 19h avec aussi un petit pic en fin de matinée vers 11h, midi.

Tout aussi naturellement les « domicile-travail » se retrouvent presqu'exclusivement à la pointe du matin avec 65% d'entre eux réalisés entre 6h et 9h ; vers 13h, un petit « sursaut » peut correspondre à la fois aux travailleurs qui sortent déjeuner et aux travailleurs, mi-temps ou à pauses, qui (re)commencent à travailler en début d'après-midi.

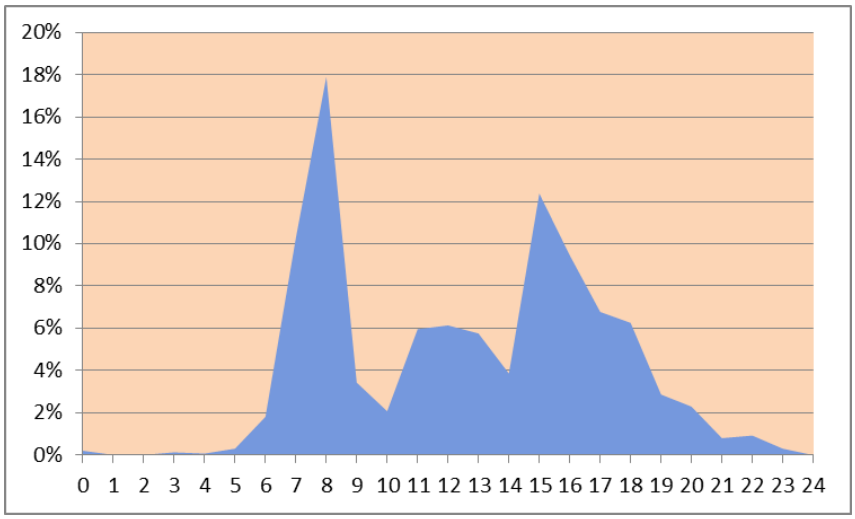


Figure 169 : répartition horaire des déplacements un jour moyen pour le motif « déposer/chercher quelqu'un »

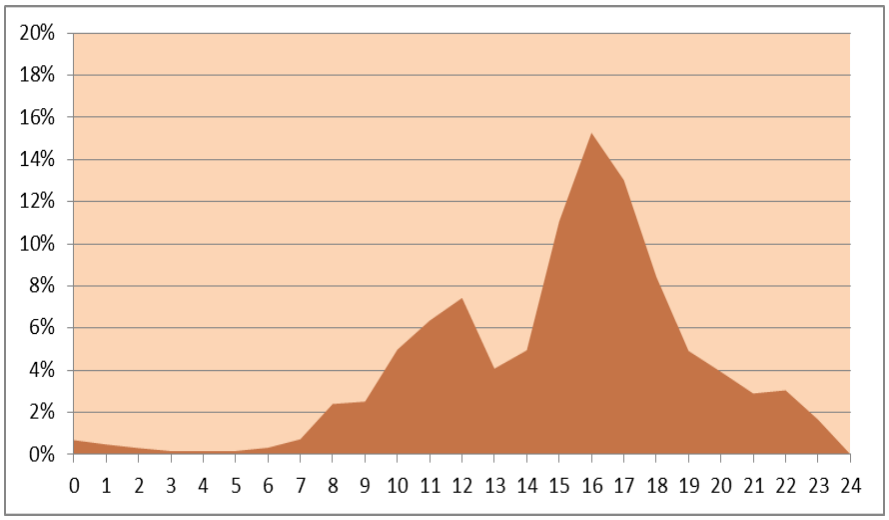


Figure 170 : répartition horaire des déplacements un jour moyen pour le motif « retour à la maison»

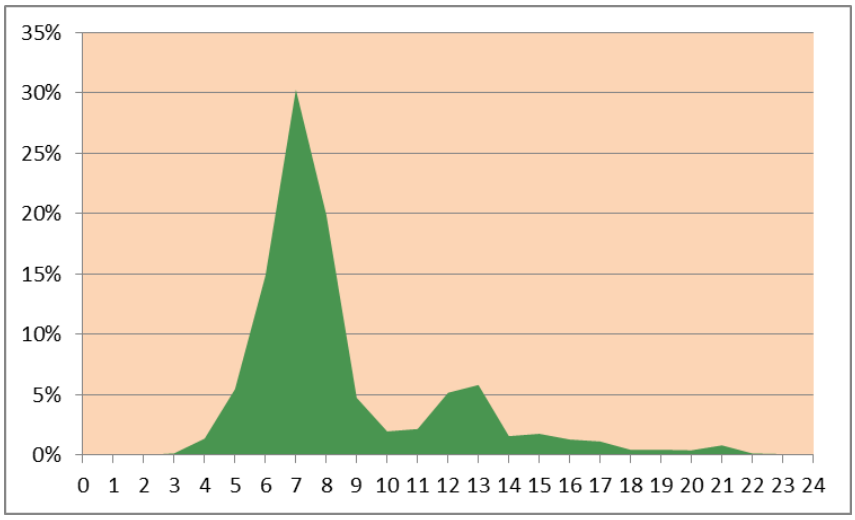


Figure 171 : répartition horaire des déplacements un jour moyen pour le motif « aller travailler»[58]

[58] Attention, l'échelle de ce graphique est différente : le maximum en ordonnées est de 35% alors qu'il est de 20% pour les autres graphiques de cette section.

Les déplacements dans le cadre du travail interviennent entre 7 et 16h avec un creux marqué fin de matinée entre 11h et midi et une pointe située entre 8 et 10h.

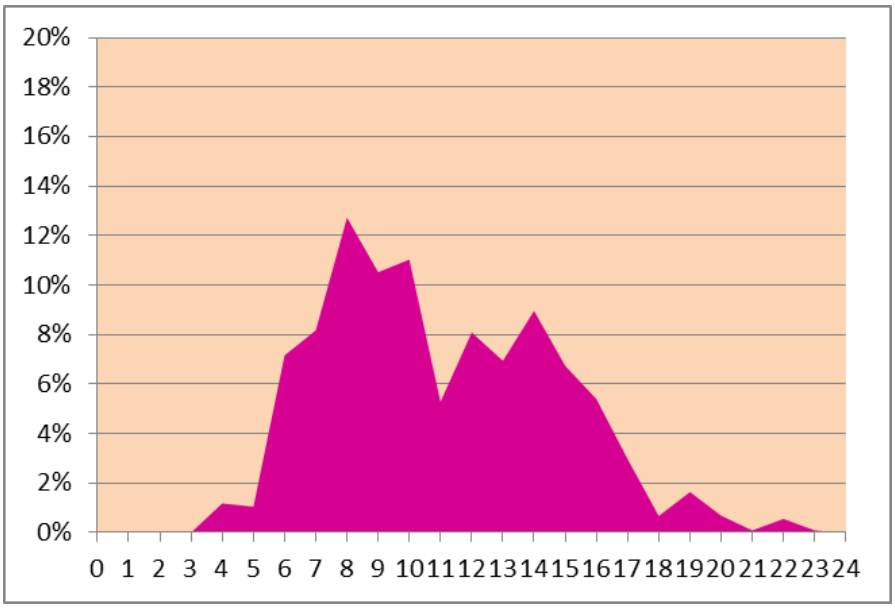


Figure 172 : répartition horaire des déplacements un jour moyen pour le motif « pour le travail»

Comme on pouvait s'y attendre les « domicile-école » se déroulent à près de 80% entre 7h et 9h avec un petit sursaut vers 13h (pour les enfants qui rentrent après avoir déjeuné dehors ou à la maison) mais la modestie de celui-ci indique que peu d'élèves sortent de l'école au moment du lunch.

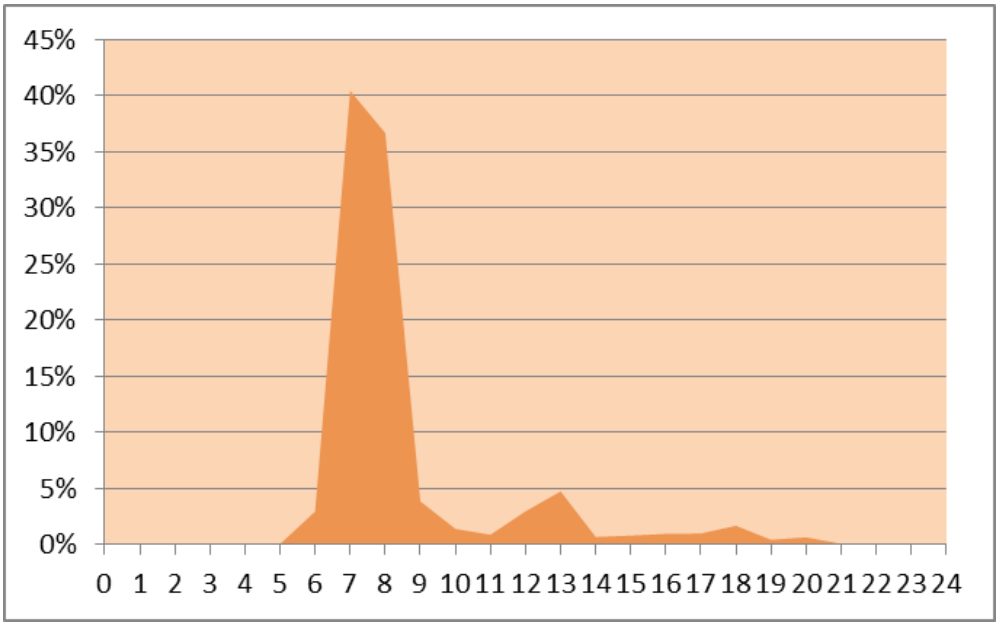


Figure 173 : répartition horaire des déplacements un jour moyen pour le motif «suivre un cours»[59]

[59] Attention l'échelle de ce graphique est différente : le maximum en ordonnées est de 45% alors qu'il est de 20% pour les autres graphiques de cette section.

Prendre un repas à l'extérieur se fait davantage à midi que le soir. De plus, la tranche horaire où cela se passe en milieu de journée est beaucoup plus étroite qu'en fin de journée où elle s'étend de 17 à 20h.

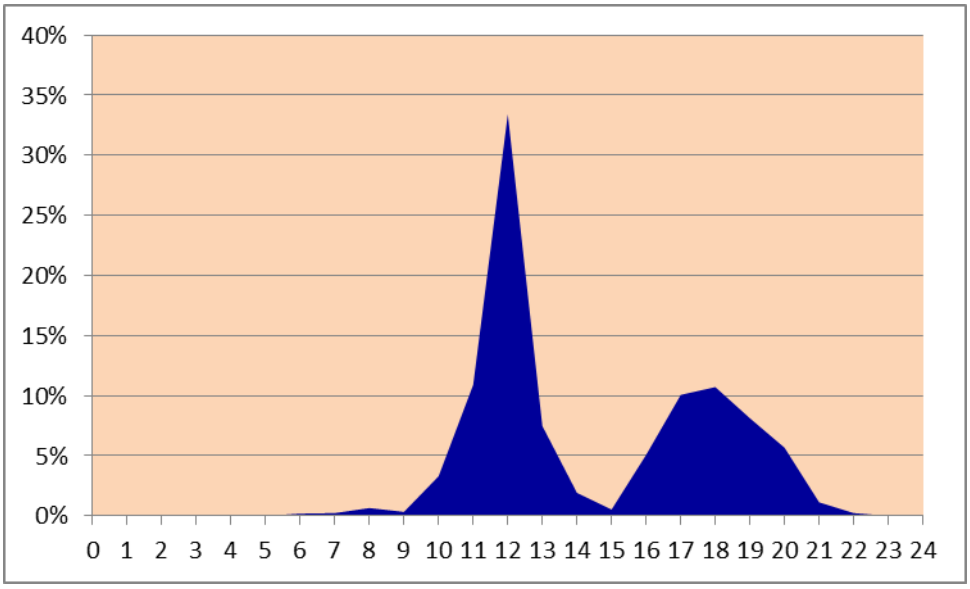


Figure 174 : répartition horaire des déplacements un jour moyen pour le motif «prendre un repas à l'extérieur»[60]

Faire des courses semble surtout être une activité du matin avec plus de 40% des déplacements ayant ce motif entre 9h et midi dont un pic à près de 20% entre 10 et 11h. On a également 40 autres pourcents l'après-midi mais plus étalés, entre 13h et 18h. Le temps de midi ne semble pas favorable à des activités de ce type vu la chute enregistrée pour les déplacements associés. Il en va de même pour le soir.

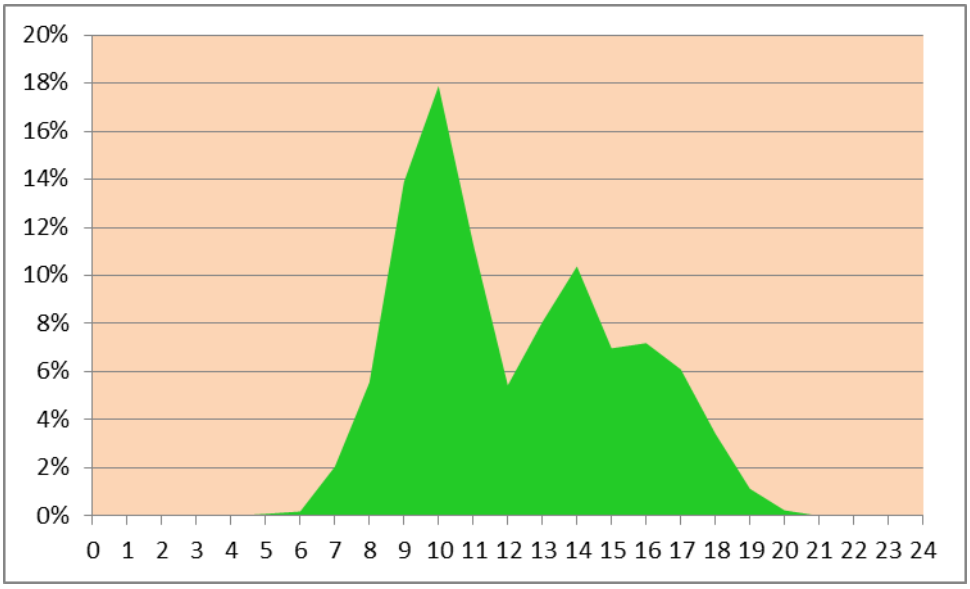


Figure 175 : répartition horaire des déplacements un jour moyen pour le motif «faire des courses/du shopping»

[60] Attention l'échelle de ce graphique est différente : le maximum en ordonnées est de 40% alors qu'il est de 20% pour les autres graphiques de cette section.

Les déplacements à motif de service (médecin, banque, …) connaissent deux périodes intenses : l'une le matin entre 9h et 11h et l'autre l'après-midi, un peu moins importante, entre 13h et 16h ; cela correspond bien aux heures où généralement ces services sont accessibles.

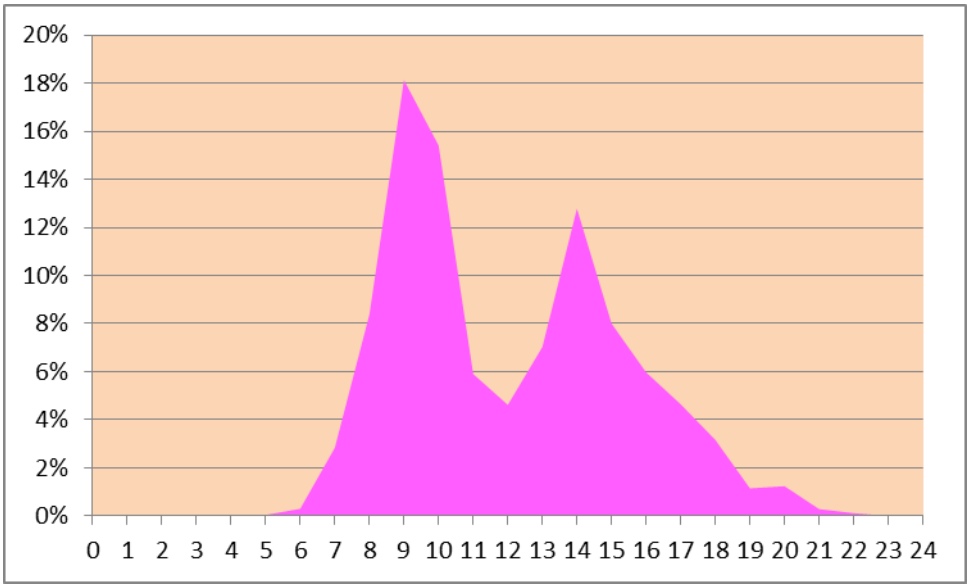


Figure 176 : répartition horaire des déplacements un jour moyen pour le motif «services (médecin, banques, …)»

On rend davantage visite à la famille ou aux amis l'après-midi ou en soirée : plus de la moitié des déplacements avec ce motif se situent entre 14 et 20 h.

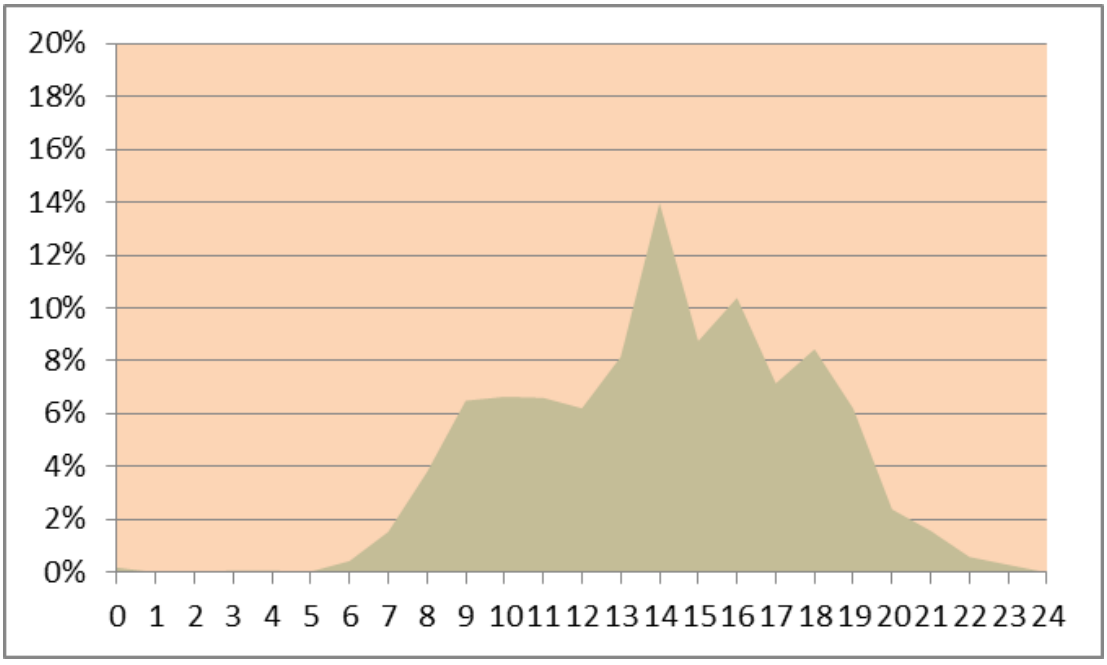


Figure 177 : répartition horaire des déplacements un jour moyen pour le motif «rendre visite à la famille ou à des amis »

On se promène aussi beaucoup plus l'après-midi : plus de 50% des déplacements de ce type sont réalisés entre 13 et 18h ; le matin, on se promène aussi un peu surtout aux alentours de 10h.

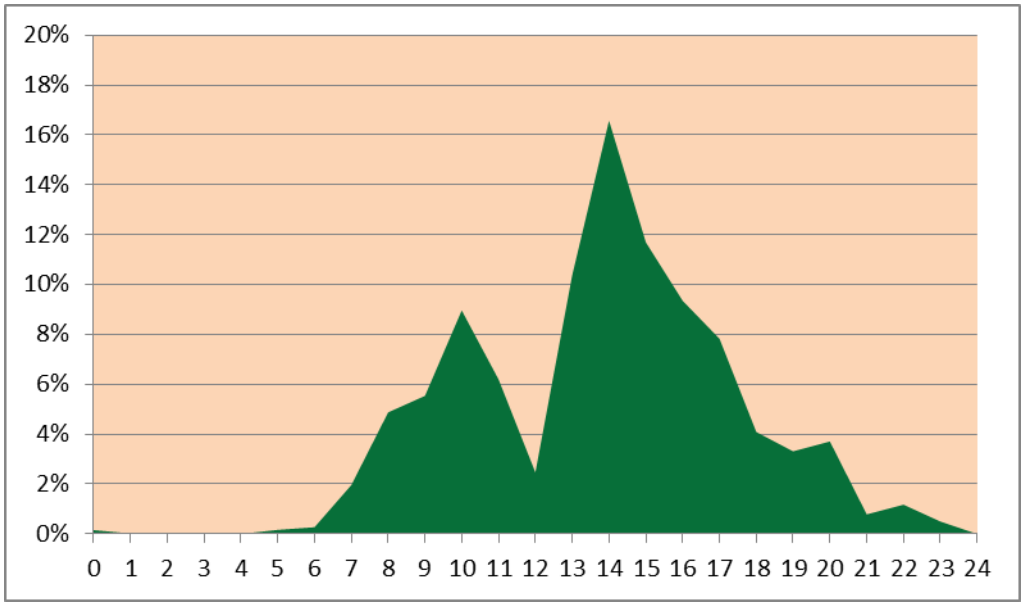


Figure 178 : répartition horaire des déplacements un jour moyen pour le motif «se promener, faire un tour »

Enfin, les loisirs, la culture et le sport sont plutôt des activités de soirée même si une partie d'entre elles se déroulent le matin ou l'après-midi. En effet, les déplacements avec ces finalités connaissent un pic important entre 17 et 20 h et deux pointes plus modestes en début de matinée (9h) et d'après-midi (13h).

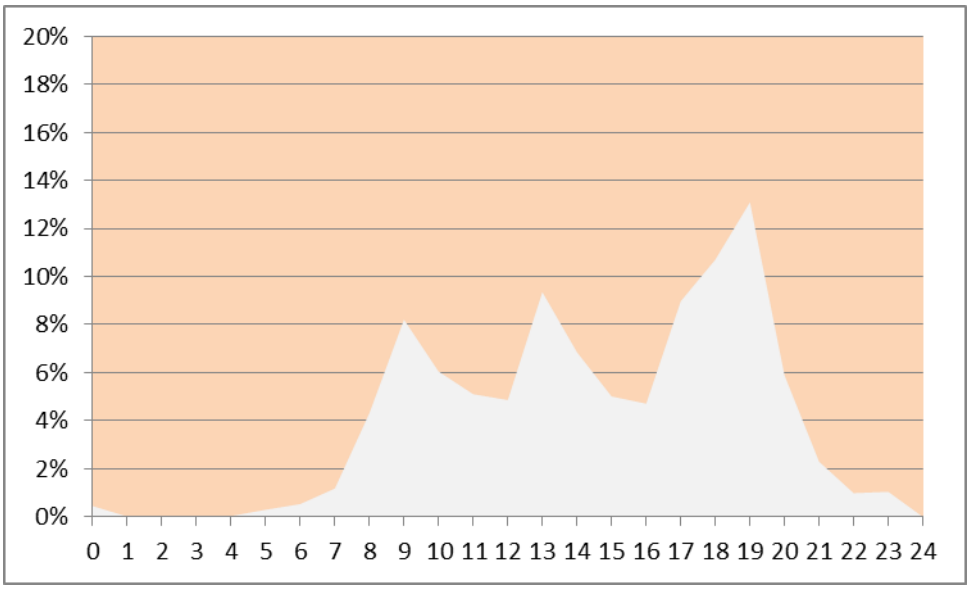


Figure 179 : répartition horaire des déplacements un jour moyen pour le motif «loisirs, sports, culture »

Quand, pour ces déplacements de loisirs, culture et sports, on fait intervenir la hiérarchie urbaine de Van Hecke, on observe que la pointe matinale est surtout due aux habitants des communes de banlieue et de migration alternée. On remarque aussi que la pointe du soir est moins marquée en banlieue.

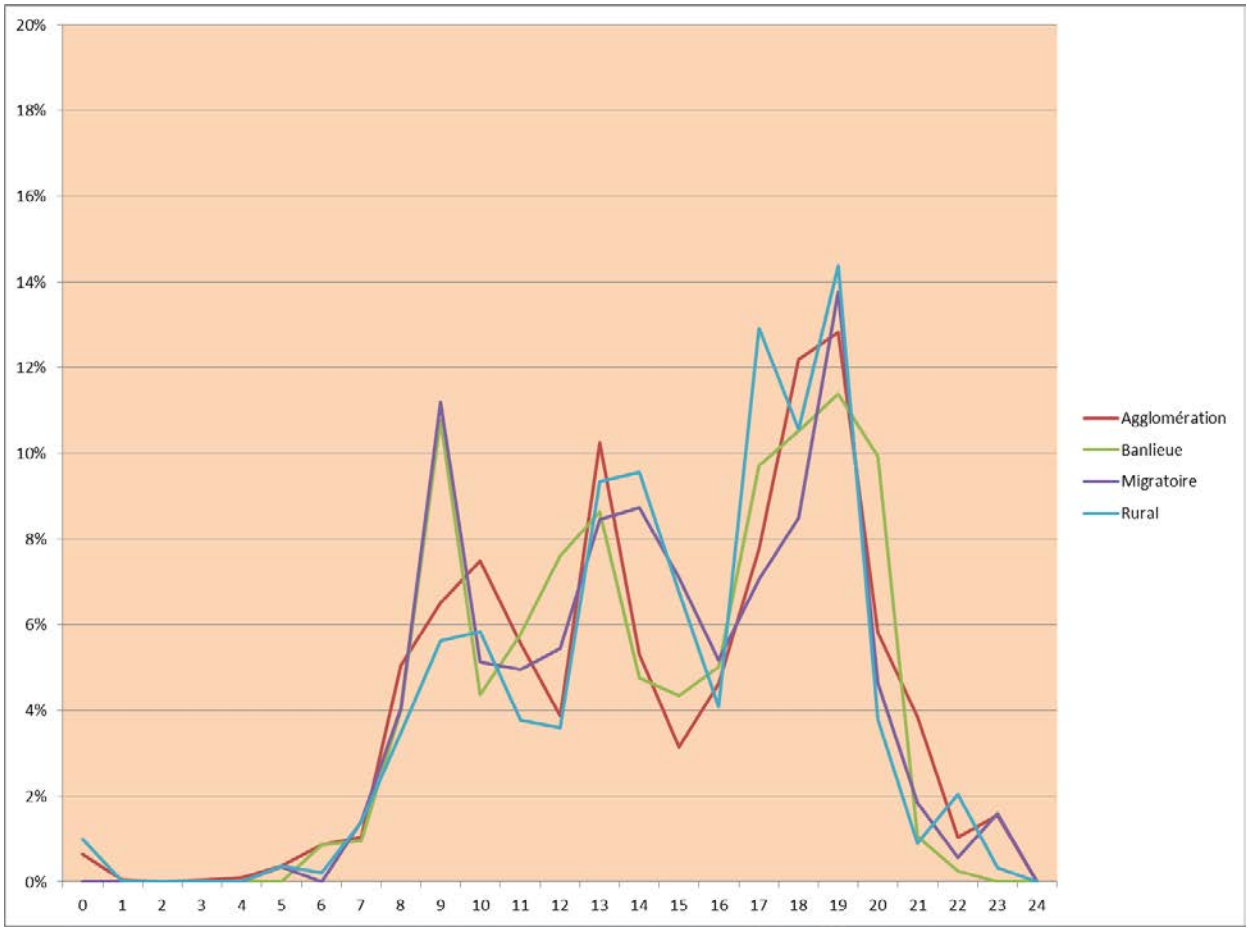


Figure 180 : répartition horaire des déplacements un jour moyen pour le motif «loisirs, sports, culture » suivant la hiérarchie urbaine de Van Hecke

11.6. Les distances

En préalable à ces analyses relatives aux distances de déplacement, il convient de noter que, pour effectuer celles-ci, nous avons exclu, les considérant comme des « outliers », les déplacements dont la distance est supérieure à 200 km[61].

La distance moyenne d'un déplacement est de 12,3 km [62]. Les déplacements effectués par les Wallons sont en moyenne plus longs et ceux réalisés par les Bruxellois beaucoup plus courts. La proximité (ou non) des aménités est un facteur qui peut expliquer ces différences.

[61] Concrètement, cela revient à rejeter 128 déplacements sur les 37680 enregistrés (0,2% du total des déplacements en tenant compte des pondérations)..
[62] Dans cette section, toutes les distances seront arrondies au dixième de kilomètre.

Table 94 : distance moyenne d'un déplacement suivant la région

	Flamands	Wallons	Bruxellois	**Belgique**
Distance moyenne	12,2 km	13,4 km	8,7 km	**12,3 km**
Base	*10326*	*18189*	*8678*	***37193***

C'est dans les communes de migration alternée que les déplacements sont les plus longs et dans les agglomérations qu'ils sont les plus courts. On notera aussi qu'ils ne sont pas plus longs en milieu rural que dans les banlieues, signe peut-être que les ruraux peuvent trouver les aménités nécessaires dans un périmètre pas trop large.

Table 95 : distance moyenne d'un déplacement suivant la hiérarchie de Van Hecke

	Agglomérations	Banlieues	Communes de migrations alternées	Communes rurales
Distance moyenne	11,0 km	12,6 km	13,8 km	12,7 km
Base	*17656*	*5787*	*4526*	*9224*

Les femmes parcourent des distances moins importantes que les hommes. Mais n'oublions pas qu'elles travaillent en moyenne plus près de chez elles (cf. 10.10.3) et qu'elles se déplacent davantage pour des motifs plus proches (cf. ci-après).

Table 96 : distance moyenne d'un déplacement suivant le genre

	H	F
Distance moyenne	13,9 km	10,6 km
Base	*18196*	*18866*

C'est entre 25 et 34 ans qu'on fait les déplacements les plus longs en moyenne, deux fois plus longs que ceux des très jeunes (6-14 ans) ou que ceux des plus âgés des seniors (75 ans et +).

Table 97 : distance moyenne d'un déplacement suivant l'âge

	6-14 ans	15-24 ans	25-34 ans	35-44 ans	45-54 ans	55-64 ans	65-74 ans	75 ans et +
Distance moyenne	7,0 km	12,6 km	14,6 km	13,6 km	13,1 km	11,9 km	10,0 km	7,3 km
Base	*2739*	*3503*	*4987*	*6552*	*6645*	*6253*	*3577*	*1908*

La longueur moyenne des déplacements augmente avec le niveau d'éducation et comme le nombre de déplacements suit la même progression (cf. 11.2), les diplômés de l'enseignement supérieur parcourent sur une journée plus de deux fois plus de kilomètres que les non-diplômés ou diplômés du primaire. Cette augmentation avec le niveau de diplôme doit être mise en relation avec le fait que les niveaux d'éducation sont corrélés avec les âges (cf. table 97) et que la part des travailleurs (cf. table 101) augmente aussi avec le niveau de diplôme.

Table 98 : distance moyenne d'un déplacement suivant le diplôme

	- de 12 ans	Diplômés de l'enseignement spécial	Non-diplômés ou diplômés du primaire	Diplômés du secondaire	Diplômés de l'enseignement supérieur
Distance moyenne	7,1 km	10,9 km	9,1 km	12,6 km	14,0 km
Base	*1747*	*110*	*3615*	*13940*	*17140*

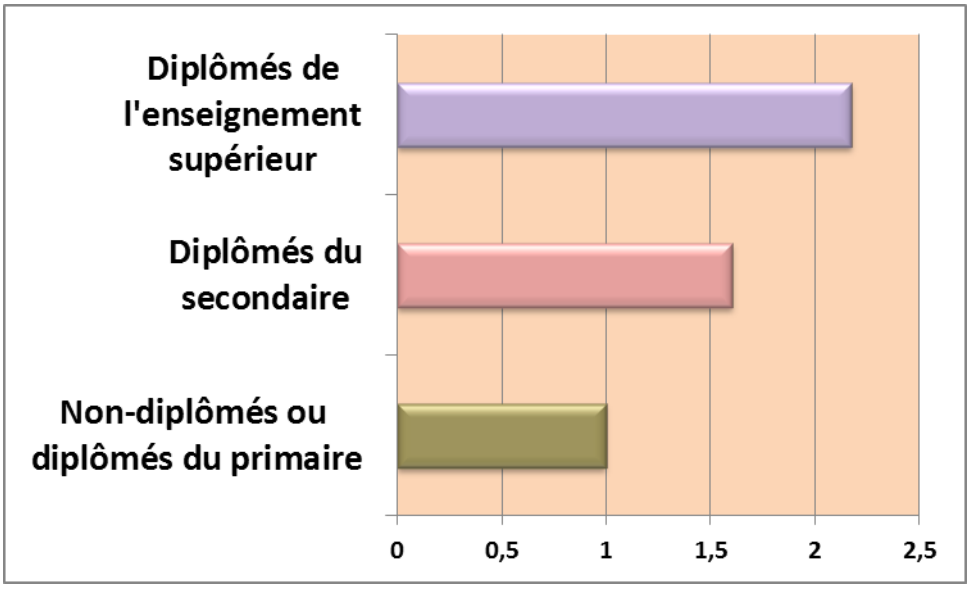


Figure 181 : distances parcourues en une journée (un jour moyen) suivant le diplôme (base 1 = distance parcourue par les non-diplômés ou diplômés du primaire)

Avoir le permis entraîne à avoir des déplacements beaucoup plus longs en moyenne que les personnes sans permis.

Table 99 : distance moyenne d'un déplacement suivant la détention du permis de conduire

	Sans permis	En apprentissage	Avec permis
Distance moyenne	8,0 km	13,1 km	13,4 km
Base	*6749*	*1400*	*28894*

Par contre, être abonné des transports en commun n'allonge que légèrement la distance moyenne des déplacements.

Table 100 : distance moyenne d'un déplacement suivant la détention d'un abonnement de transport en commun

	Non abonnés	Abonnés
Distance moyenne	12,0 km	13,2 km
Base	*28892*	*8151*

Les travailleurs effectuent en moyenne des distances relativement plus longues que les étudiants qui, eux, n'ont pas des déplacements en moyenne beaucoup plus longs que ceux des individus qui ne sont ni travailleurs ni étudiants.

Table 101 : distance moyenne d'un déplacement suivant que l'on est travailleur, étudiant ou ni l'un, ni l'autre

	Travailleur	Étudiant	Ni travailleur, ni étudiant
Distance moyenne	14,7 km	9,7 km	9,6 km
Base	*19016*	*5981*	*12193*

Le taux de motorisation des ménages st également corrélé à la longueur moyenne des déplacements : dans les ménages où il y a au moins 3 voitures, on effectue des distances moyennes doubles de celles des déplacements des personnes habitant dans des ménages sans voiture.

Table 102 : distance moyenne d'un déplacement suivant le taux de motorisation du ménage

	0 voiture	1 voiture	2 voitures	3 voitures ou +
Distance moyenne	8,0 km	11,8 km	13,1 km	16,5 km
Base	*3838*	*17875*	*12842*	*1877*

La distance moyenne des déplacements augmente aussi avec les revenus du ménage (sauf pour les très hauts revenus). Se déplacer coûte de l'argent et on peut donc penser que les ménages à faibles revenus tentent aussi d'épargner sur les kilomètres parcourus.

Table 103 : distance moyenne d'un déplacement suivant les revenus du ménage

	0 à 499 euros/ mois	500 à 999 euros/ mois	1000 à 1499 euros/ mois	1500 à 1999 euros/ mois	2000 à 2499 euros/ mois	2500 à 2999 euros/ mois	3000 à 3999 euros/ mois	4000 à 4999 euros/ mois	5000 à 9999 euros/ mois	+ de 10000 euros/ mois
Distance moyenne	6,9 km	7,9 km	10,1 km	11,1 km	12,0 km	13,0 km	13,6 km	12,6 km	13,9 km	11,8 km
Base	*170*	*1455*	*4545*	*4779*	*4876*	*4184*	*6813*	*4476*	*2982*	*414*

Si l'on excepte les déplacements effectués dans le cadre professionnel qui sont, en moyenne, assez longs (environ 30 km), c'est pour se rendre à son travail qu'on parcourt les distances les plus longues (presque 20 km). Mais cela est tout à fait en cohérence avec les distances entre le domicile et le lieu de travail qui sont en moyenne de 22 km (cf. 10.10.3). C'est ensuite pour des activités plus « récréatives » (visites à des amis, à la famille, sports, loisirs, culture) que les déplacements se font sur une distance de 13,5 km environ. L'école et surtout les commerces et les services sont plus proches puisqu'on ne parcourt que 9 km environ pour se rendre aux cours, 7 km pour aller faire des courses et 6,5 km pour se rendre dans des services.

Table 104 : distance moyenne d'un déplacement suivant le motif du déplacement

	Distance moyenne	*Base*
Déposer :chercher quelqu'un	9, 1 km	*2867*
Aller à la maison	12,3 km	*14553*
Aller travailler	19, 6 km	*4268*
Pour le travail	29,8 km	*733*
Suivre un cours (école, …)	9,1 km	*1584*
Prendre un repas à l'extérieur	8,2 km	*767*
Faire des courses/du shopping	6,9 km	*4705*
Services (médecin, banque, …)	6,6 km	*1244*
Rendre visite à la famille ou à des amis	13,6 km	*2420*
Se promener, faire un tour	6,8 km	*1147*
Loisirs, sports, culture	13,5 km	*1835*
Autre	13,3 km	*1052*

Il est bien évident qu'on ne parcourt pas à pied les mêmes distances qu'en voiture ou en train. Et, en effet, si les déplacements de marche sont en moyenne inférieurs au kilomètre, ceux réalisés en chemin de fer dépassent, toujours en moyenne, les 40 km. En voiture, on est aux alentours de 15km quand on est conducteur et de 13 quand on est passager. Le vélo est utilisé, quant à lui, pour des déplacements assez courts, inférieurs à 4 km. Dans les bus, c'est avec De Lijn qu'on parcourt les plus longues distances en moyenne, de l'ordre de 12 km, alors qu'on fait un peu moins de 10 km avec les services des TEC et un peu moins de 5 km avec ceux de la STIB.

Table 105 : distance moyenne d'un déplacement suivant le mode du déplacement

	Distance moyenne	*Base*
Voiture conducteur	14,4 km	*18078*
Voiture passager	13,2 km	*5907*
Taxi	11,1 km	*60*[63]
À pied	1,0 km	*14636*
Moto	12,8 km	*231*
Vélo	3,8 km	*1977*
Train	41,2 km	*963*
Tram	5,5 km	*968*
Métro	5,6 km	*1069*
Bus De Lijn	12,5 km	*437*
Bus STIB	4,9 km	*720*
Bus TEC	9,6 km	*802*
Autre	36,9 km	*268*

Toutes les analyses réalisées jusqu'ici concernaient les distances parcourues un jour moyen mais si l'on y regarde de plus près, on s'aperçoit qu'on parcourt des distances plus importantes un jour ouvrable lorsque celui-ci est non scolaire que lorsqu'il est scolaire ; et le week-end et les jours fériés, ces distances s'allongent encore.

[63] Une base si réduite invite à considérer avec prudence la distance moyenne qui est, de ce fait, peu significative.

Table 106 : distance moyenne d'un déplacement suivant le type de jour

	Jour ouvrable	Jour ouvrable scolaire	Jour ouvrable non scolaire	Jour de week-end ou férié
Distance moyenne	12,0 km	11,9 km	12,3 km	13,1 km
Base	*27707*	*22696*	*5011*	*9331*

Si on distingue les samedis des dimanches (et jours fériés), il apparaît que c'est surtout le dimanche que les distances s'allongent ; le samedi, elles restent comparables aux jours de semaine.

Table 107 : distance moyenne d'un déplacement suivant le type de jour de week-end

	Samedis	Dimanches et jours fériés
Distance moyenne	12,0 km	14,1 km
Base	*4796*	*4535*

11.6.1. Contribution des différents modes aux distances parcourues

Dans 11.3, nous avons analysé les parts modales par rapport au nombre de déplacements effectués. Une autre manière de faire consiste à regarder comment chacun des modes contribue aux distances parcourues. Concrètement, cela signifie se demander lorsqu'en moyenne un belge parcourt un kilomètre, quelle distance a-t-il parcouru en voiture, à pied, à vélo, etc. Ainsi, à partir de la table 108, on peut dire que chaque kilomètre parcouru correspond à 570 m en voiture comme conducteur, 190 m comme passager, 30 m à pied, etc.

Table 108 : part des différents modes dans les distances parcourues

	Pourcentage	*Base*
Voiture conducteur	57%	*18078*
Voiture passager	19%	*5907*
Taxi	0%	*60*
À pied	3%	*14636*
Moto	1%	*231*
Vélo	3%	*1977*
Train	9%	*963*
Tram	1%	*968*
Métro	1%	*1069*
Bus De Lijn	2%	*437*
Bus STIB	0%	*720*
Bus TEC	1%	*802*
Autre	3%	*268*

La répartition entre les grandes catégories de mode (figure 182) qu'on peut déduire des distances diffère de celle calculée à partir du nombre de déplacements (figure 112). La part prédominante de la voiture se voit renforcée mais également celle des transports publics essentiellement à cause du train qui est peut être em1ployé pour peu de voyages mais ceux-ci sont relativement longs. Les parts du vélo mais surtout de la marche chutent car ces modes

concernent essentiellement des déplacements à courte distance ; on marche peut-être beaucoup mais on ne va pas loin.

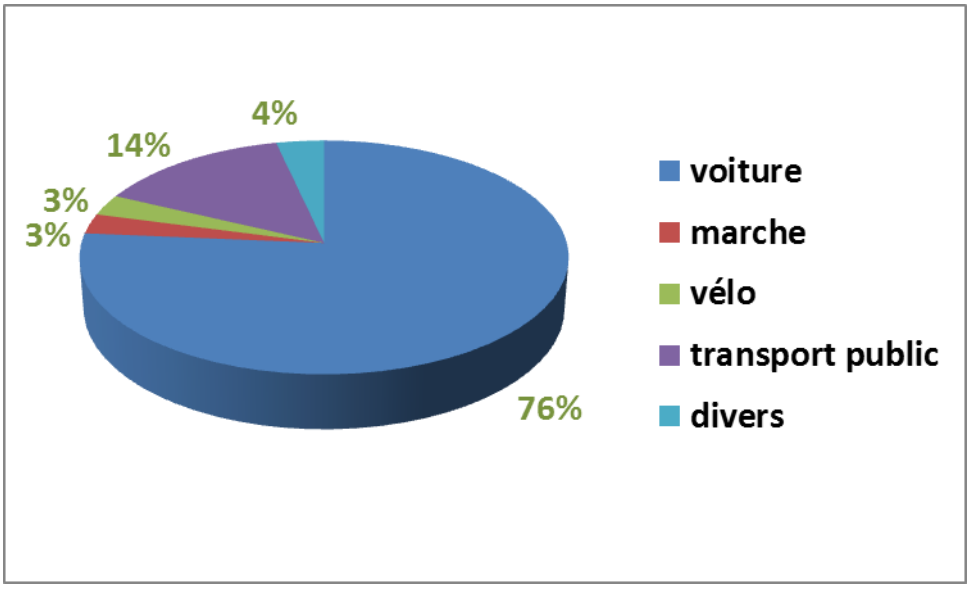


Figure 182 : parts modales un jour moyen en fonction des distances parcourues

C'est en Wallonie que la part de la voiture (en termes de distances) est la plus prépondérante puisqu'elle atteint les 80%. Si les transports en commun représentent plus d'un quart des distances parcourues par les Bruxellois, ils sont aussi un peu mieux représentés dans les déplacements des Wallons que dans ceux des Flamands mais, pour ceux-ci, le vélo prend une place quatre fois plus importante que dans les autres régions.

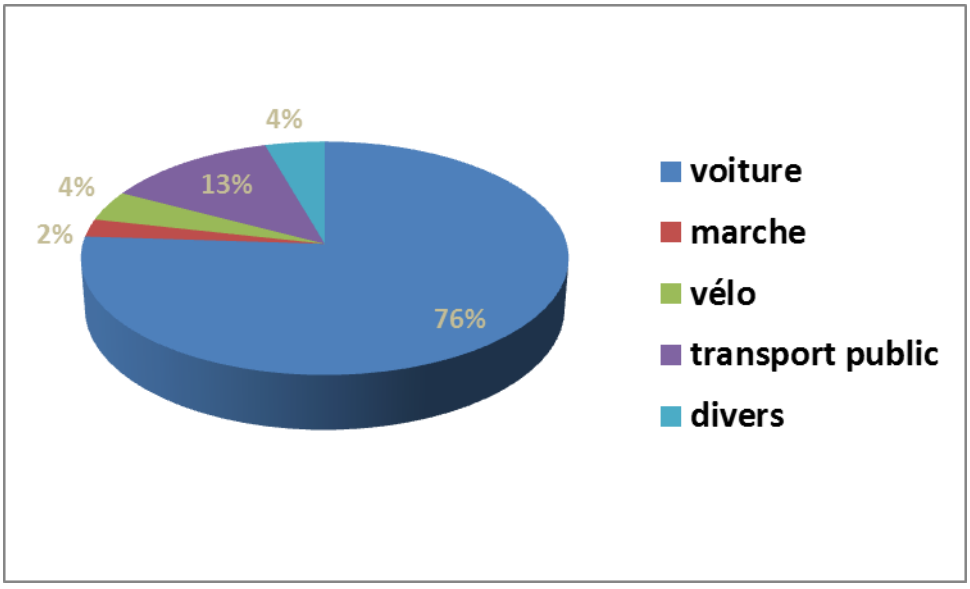


Figure 183 : parts modales un jour moyen en fonction des distances parcourues par les Flamands

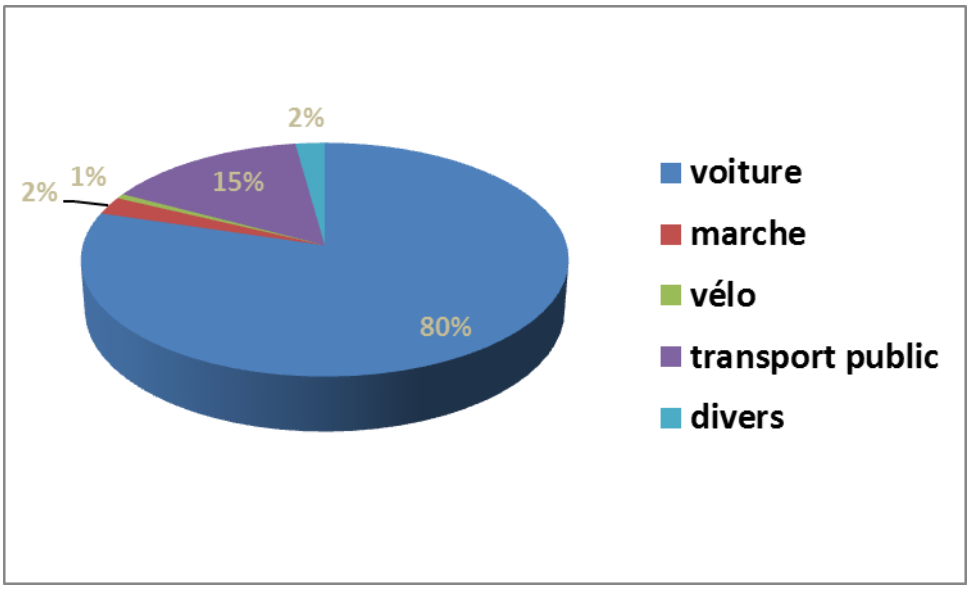


Figure 184 : parts modales un jour moyen en fonction des distances parcourues par les Wallons

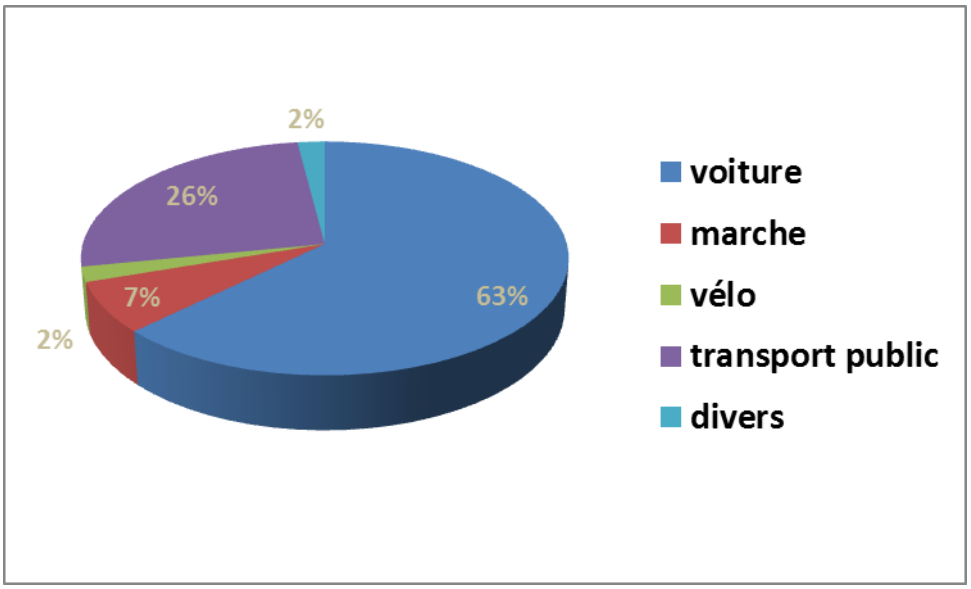


Figure 185 : parts modales un jour moyen en fonction des distances parcourues par les Bruxellois

Un jour ouvrable scolaire, la voiture perd un peu de sa suprématie (en fait, elle gagne quelques points en tant que « voiture conducteur » (60%) mais en perd davantage en tant que « voiture passager » (13%)) au profit des transports publics, principalement le train et les bus De Lijn et TEC.

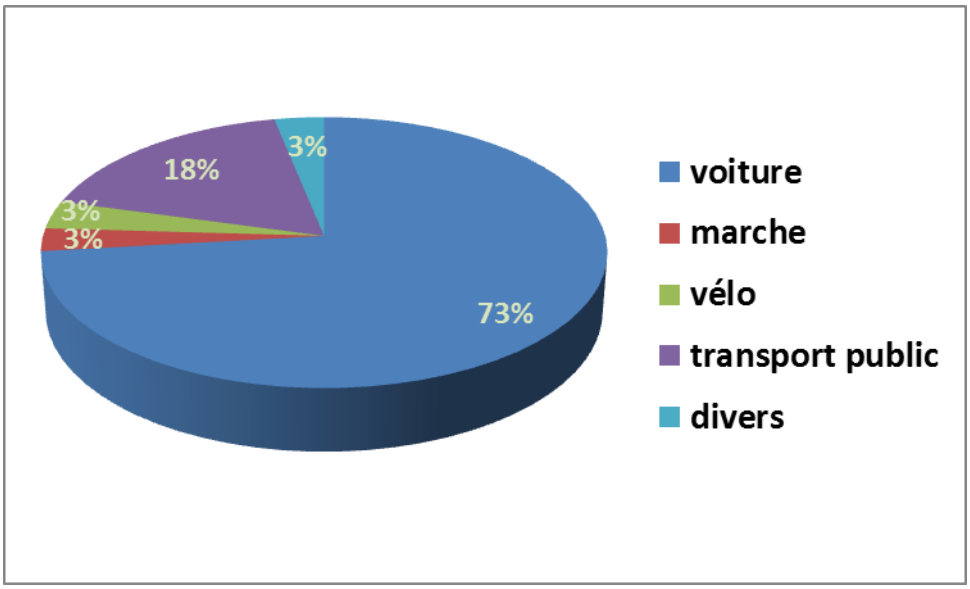


Figure 186 : parts modales un jour ouvrable scolaire en fonction des distances parcourues

Ces constatations peuvent être reprises au niveau régional. On remarquera qu'en ce qui concerne les distances parcourues par les Bruxellois, seulement un peu plus de la moitié l'est en voiture alors que le tiers l'est en transports en commun. Ceux-ci représentent aussi un cinquième des distances parcourues par les Wallons. Leur part dans les distances parcourues par les Flamands est moindre mais cela est sans doute dû à la part relativement importante du vélo (5%) chez eux.

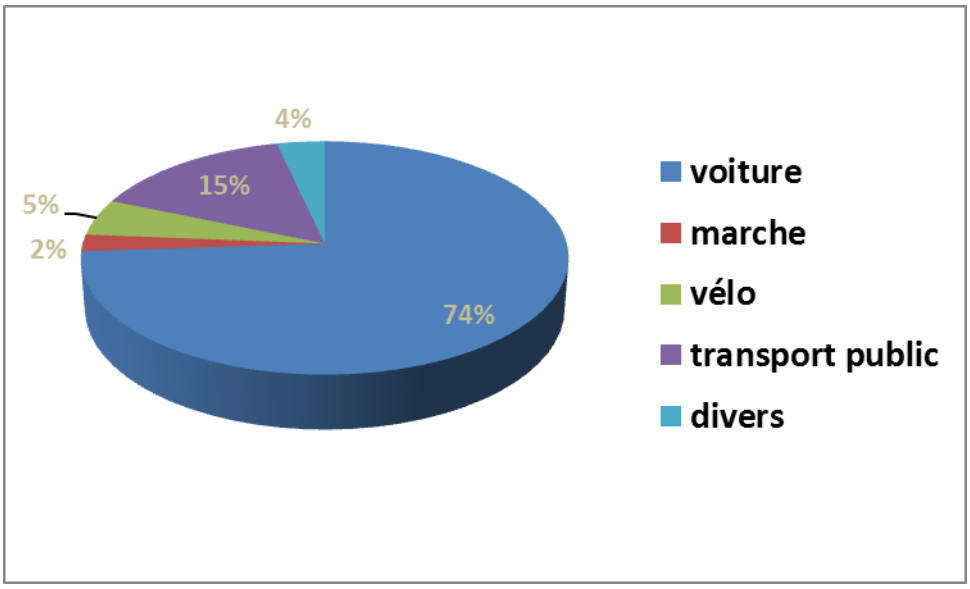


Figure 187 : parts modales un jour ouvrable scolaire en fonction des distances parcourues par les Flamands

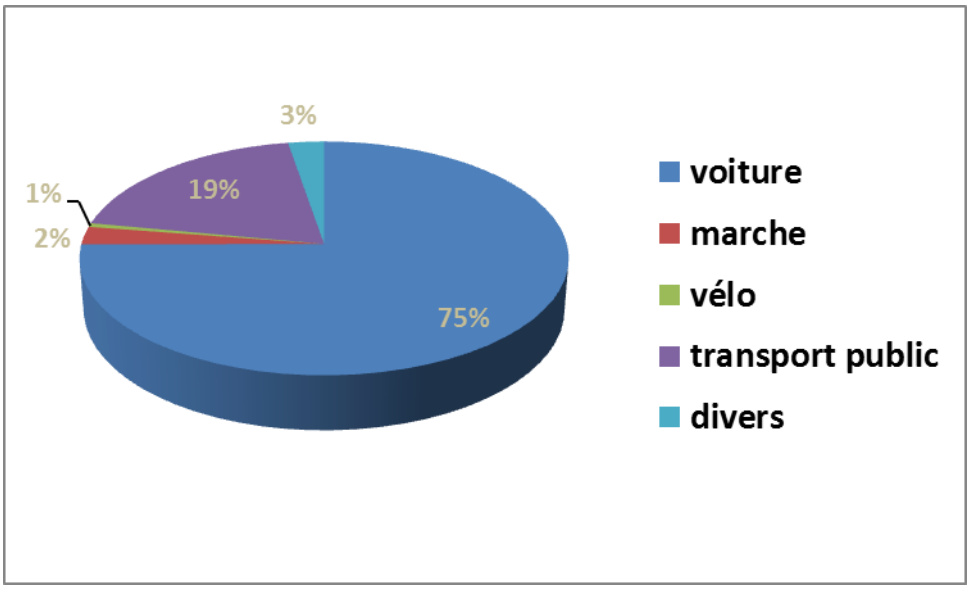


Figure 188 : parts modales un jour ouvrable scolaire en fonction des distances parcourues par les Wallons

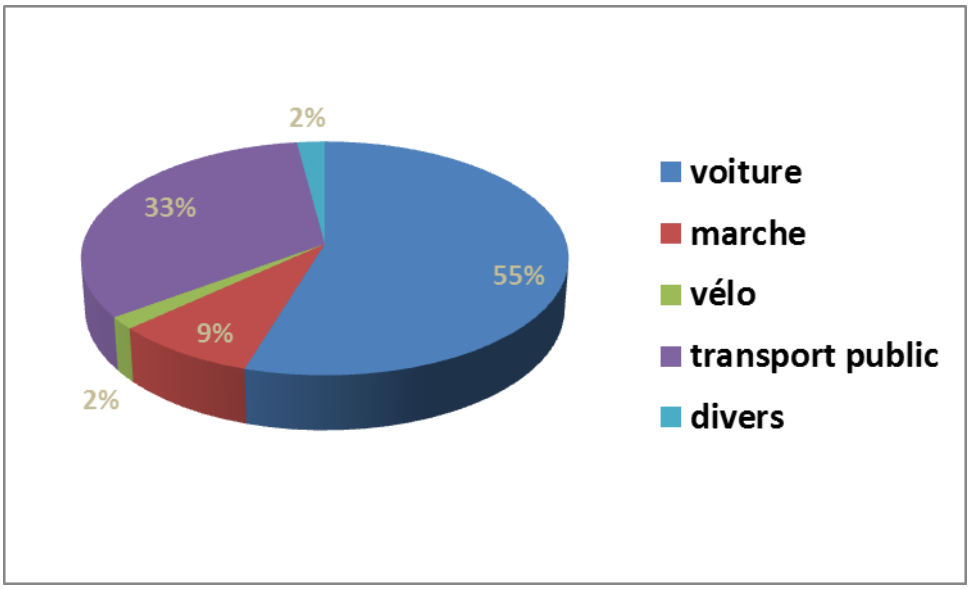


Figure 189 : parts modales un jour ouvrable scolaire en fonction des distances parcourues par les Bruxellois

11.6.2. La distribution des distances

Comment se répartissent les déplacements en fonction de classes de distance ? Plus de 15% des déplacements font moins d'un kilomètre, plus d'un quart moins de 2 km et près de la moitié moins de 5 km. On voit donc qu'on se déplace souvent à assez courte distance. Pour les Bruxellois, c'est encore plus vrai puisque près d'un de leur déplacement sur quatre fait moins d'un kilomètre et que dans 35% des cas ils effectuent moins de 2 km. Pour eux aussi, moins d'un quart des déplacements est au-delà des 10 km. De nouveau, cela signifie qu'ils trouvent beaucoup d'aménités dans un périmètre assez restreint.

Table 109 : distribution des distances des déplacements un jour moyen suivant la région

	Flamands	Wallons	Bruxellois	**Belgique**
<= 250 m	3%	3%	6%	**3%**
Entre 250 et 500 m[64]	4%	5%	8%	**5%**
Entre 500m et 1 km	8%	8%	10%	**8%**
Entre 1 km et 2 km	12%	9%	11%	**11%**
Entre 2 km et 3km	9%	7%	8%	**8%**
Entre 3 km et 5 km	14%	13%	14%	**13%**
Entre 5 km et 7,5 km	11%	11%	12%	**11%**
Entre 7,5 km et 10 km	8%	8%	8%	**8%**
Entre 10 et 15 km	10%	12%	10%	**11%**
Entre 15 et 25 km	10%	11%	6%	**10%**
Entre 25 et 40 km	6%	6%	3%	**5%**
> 40 km[65]	7%	8%	4%	**7%**
Base	*10326*	*18189*	*37193*	***37193***

Dans les communes rurales mais plus encore dans les communes de migration alternée, on retrouve davantage de longs déplacements. Mais, même en zone rurale, plus d'un quart des déplacements font moins de 2 km.

Table 110 : distribution des distances des déplacements un jour moyen suivant la hiérarchie de Van Hecke

	Agglomérations	Banlieues	Communes de migrations alternées	Communes rurales
<= 250 m	4%	3%	3%	2%
Entre 250 et 500 m	6%	4%	3%	4%
Entre 500m et 1 km	9%	7%	7%	9%
Entre 1 km et 2 km	11%	10%	9%	13%
Entre 2 km et 3km	9%	9%	8%	7%
Entre 3 km et 5 km	14%	10%	13%	15%
Entre 5 km et 7,5 km	11%	12%	12%	10%
Entre 7,5 km et 10 km	8%	8%	7%	7%
Entre 10 et 15 km	11%	13%	10%	10%
Entre 15 et 25 km	7%	10%	12%	10%
Entre 25 et 40 km	4%	6%	7%	6%
> 40 km	6%	6%	8%	7%
Base	*17656*	*5787*	*4526*	*9224*

Si ce n'est que le week-end ou les jours fériés, on fait un peu plus de déplacements compris entre 10 et 15 km, peu de différences significatives apparaissent entre les types de jours. Donc, peu importe qu'on soit la semaine ou le week-end, on ne fait ni plus ni moins de longs et de courts déplacements.

[64] Il faut lire « Entre 250 m et 500 m » comme « > 250 m et <= 500 m ». (]250m, 500m])
[65] Mais toujours inférieur ou égal à 200 km

Table 111 : distribution des distances des déplacements suivant le type de jour

	Jour ouvrable	Jour ouvrable scolaire	Jour ouvrable non scolaire	Jour de week-end ou férié
<= 250 m	3%	3%	3%	3%
Entre 250 et 500 m	5%	5%	5%	5%
Entre 500m et 1 km	9%	9%	10%	7%
Entre 1 km et 2 km	11%	11%	10%	11%
Entre 2 km et 3km	8%	8%	8%	8%
Entre 3 km et 5 km	13%	13%	14%	13%
Entre 5 km et 7,5 km	11%	11%	10%	11%
Entre 7,5 km et 10 km	7%	8%	7%	8%
Entre 10 et 15 km	10%	10%	10%	14%
Entre 15 et 25 km	10%	9%	10%	9%
Entre 25 et 40 km	6%	6%	6%	5%
> 40 km	6%	6%	7%	8%
Base	*27707*	*22696*	*5011*	*9331*

Il y a un peu plus de déplacements longs effectués le dimanche (et les jours fériés) que le samedi.

Table 112 : distribution des distances des déplacements suivant le jour de week-end

	Samedis	Dimanches et jours fériés
<= 250 m	3%	2%
Entre 250 et 500 m	4%	5%
Entre 500m et 1 km	6%	7%
Entre 1 km et 2 km	11%	10%
Entre 2 km et 3km	9%	6%
Entre 3 km et 5 km	14%	13%
Entre 5 km et 7,5 km	11%	12%
Entre 7,5 km et 10 km	7%	9%
Entre 10 et 15 km	14%	13%
Entre 15 et 25 km	9%	9%
Entre 25 et 40 km	4%	5%
> 40 km	7%	9%
Base	*4796*	*4535*

11.6.3. Les déplacements courts

Par analogie avec MOBEL, nous dirons qu'un déplacement est court lorsqu'il ne fait pas plus de 7, 5 km. Ces déplacements représentent 30% de l'ensemble de tous les déplacements effectués un jour moyen.

Nous nous intéressons aux modes principaux qui sont utilisés pour accomplir ces déplacements courts. En dessous de 250m, on se déplace presqu'exclusivement à pied (90% des déplacements). Mais entre 250m et 500m, déjà un déplacement sur dix est réalisé en voiture. Ce chiffre monte immédiatement à un déplacement sur trois pour les distances entre 500 m et 1km et ne cesse de grimper, passant de un déplacement sur deux pour les distances entre 1 et 2 km à trois déplacements sur quatre dès qu'on passe la barre des 3 km. La marche ne représente déjà plus qu'un déplacement sur deux entre 500 m et 1 km et qu'un déplacement sur quatre entre 1 et 2 km puis voit sa part modale continuer à décroître. Le vélo

réussit son meilleur score pour les déplacements entre 1 et 3 km avec près d'un déplacement sur cinq. Enfin les transports en commun n'apparaissent vraiment qu'au-delà du kilomètre mais avec seulement 2% des déplacements ; cette part va augmenter « exponentiellement » passant à 4% entre 2 et 3 km, 8% entre 3 et 5 km pour terminer à 11% entre 5 et 7,5 km.

On ne peut qu'en conclure que, même pour des déplacements très courts qui peuvent assez aisément s'effectuer avec un mode actif, les belges ont malgré tout tendance à ne pas délaisser la voiture.

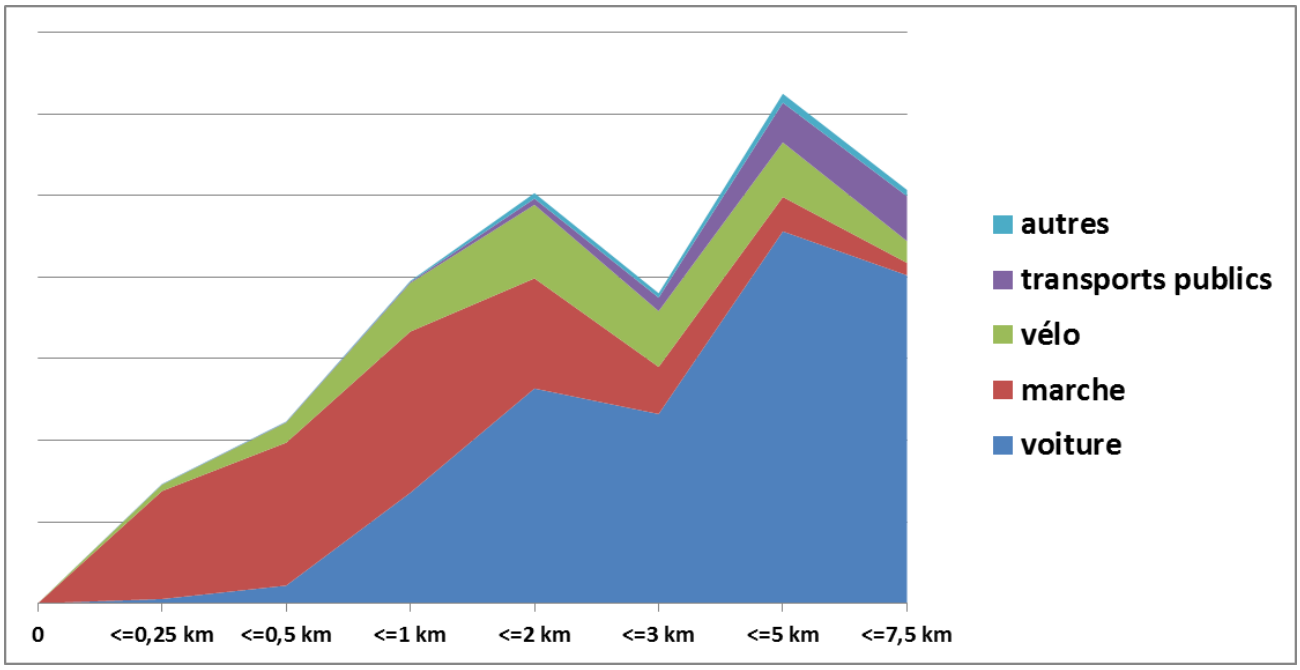


Figure 190 : parts modales (mode principal) pour les déplacements courts, un jour moyen

Table 113 : parts des différentes catégories de mode (mode principal) dans les déplacements courts, un jour moyen, suivant la distance

	0 – 250 m	250 m – 500 m	500 m – 1km	1 km – 2 km	2 km – 3 km	3 km – 5km	5 km – 7,5 km
Voiture	4%	10%	34%	52%	61%	73%	79%
Marche	90%	79%	50%	27%	15%	7%	3%
Vélo	5%	11%	15%	18%	18%	11%	5%
Transports publics	0%	0%	0%	2%	4%	8%	11%
Autres	0%	0%	0%	1%	1%	2%	2%
Base	*1328*	*2063*	*3081*	*3941*	*2986*	*4761*	*3975*

11.7. Les durées

Plusieurs méthodes sont possibles pour calculer la durée d'un déplacement : soit on prend en compte les durées renseignées par les répondants pour les différents tronçons[66], soit on ajoute également à cela le temps de recherche de parking indiqué, soit, enfin, on fait la différence entre l'heure de départ et l'heure d'arrivée. Les deux premières méthodes ne donnent pas réellement de résultats significativement différents, ce qui indique que les répondants n'ont

[66] Le tronçon est la partie du déplacement réalisée avec un mode unique (ainsi un déplacement effectué à vélo, en bus puis en train compte trois tronçons : l'un réalisé à vélo, l'autre en bus et le dernier en train).

globalement pas renseigné beaucoup de temps de recherche de parking. La troisième méthode, quant à elle, donne généralement, dans les calculs de durée moyenne, un résultat légèrement supérieur à la première, entre une et deux minutes ; cependant, il ne semble pas que cette différence varie suivant les facteurs pris en compte (par exemple, on n'observe pas des variations différentes si on considère d'une part les déplacements réalisés par les hommes et ; d'autre part, ceux réalisés par les femmes). Par conséquent, les analyses qui suivent ont toutes été réalisées en utilisant la première méthode (somme des durées des différents tronçons d'un déplacement).

En moyenne, un déplacement dure 22 min. Si on se rappelle (cf. 11.6) que la distance moyenne est de 12,3 km, cela signifie que la vitesse moyenne de déplacement est de 34 km/h.

Quand on ventile les moyennes par région, on observe que les durées moyennes sont plus longues pour les Bruxellois. Couplant cela aux distances moyennes par région, on peut en conclure que la vitesse de déplacement des Bruxellois est plus basse (27 km/h pour 34 km/h pour les Flamands et 37 km/h pour les Wallons); signe d'une congestion plus importante dans la capitale ou d'une utilisation plus importante de modes « lents ».

Table 114 : durée moyenne d'un déplacement suivant la région

	Flamands	Wallons	Bruxellois	**Belgique**
Durée moyenne	21 min	22 min	24 min	**22 min**
Base	*10307*	*18203*	*8682*	***37192***

La hiérarchie de Van Hecke n'introduit pas réellement de différences dans les durées moyennes. Donc ce n'est pas parce qu'on est en milieu rural que l'on va avoir des déplacements qui durent plus longtemps.

Table 115 : durée moyenne d'un déplacement suivant la hiérarchie de Van Hecke

	Agglomérations	Banlieues	Communes de migrations alternées	Communes rurales
Durée moyenne	22 min	21 min	22 min	21 min
Base	*17674*	*5791*	*4531*	*9196*

Assez normalement, les hommes, vu qu'ils font des déplacements plus longs en distance ont également des durées moyennes un peu plus importantes que les femmes (23 min contre 20 min.).

Suivant l'âge, les durées moyennes de déplacement n'évoluent guère contrairement aux distances moyennes ; cela induit des vitesses moyennes de déplacement allant grandissant jusqu'à un maximum autour de la quarantaine pour ensuite décroître. Ces tendances ne sont pas sans rapport avec la part prise par la voiture dans les déplacements qui, elle aussi, culmine entre 35 et 44 ans.

Table 116 : durée et vitesse moyennes d'un déplacement suivant l'âge

	6-14 ans	15-24 ans	25-34 ans	35-44 ans	45-54 ans	55-64 ans	65-74 ans	75 ans et +
Durée moyenne	14 min	25 min	23 min	21 min	22 min	22 min	20 min	20 min
Vitesse moyenne	29 km/h	30 km/h	38 km/h	39 km/h	35 km/h	32 km/h	27 km/h	22 km/h
Base	*2733*	*3518*	*5003*	*6561*	*6651*	*6241*	*3563*	*1896*

Les durées des déplacements des abonnés aux transports publics sont plus longues (27 min pour 20 min aux non abonnés) alors que leurs distances moyennes ne le sont que très peu. De nouveau, cela a un impact non négligeable sur les vitesses moyennes de déplacement : 30 km/h pour les déplacements des abonnés contre 35 km/h pour ceux des non abonnés ; cela est encore une fois à mettre en relation avec les modes utilisés, les non abonnés privilégiant la voiture. On peut d'ailleurs faire les mêmes constatations en comparant les durées des déplacements des travailleurs, des étudiants et de ceux qui ne sont ni travailleur ni étudiant.

Table 117 : durée et vitesse moyennes d'un déplacement suivant que l'on est travailleur, étudiant ou ni l'un, ni l'autre

	Travailleur	Étudiant	Ni travailleur, ni étudiant
Durée moyenne	23 min	20 min	21 min
Vitesse moyenne	39 km/h	29 km/h	28 km/h
Base	*19053*	*5989*	*12149*

On a vu que les comportements de déplacements étaient différents les jours de semaine et ceux de week-end ou fériées, mais au niveau des durées, on observe une certaine constante : 22 min. les jours ouvrables comme les jours de week-end ou fériés mais de nouveau cela implique une certaine différence au niveau des vitesses : 33 km/h en semaine, 36 km/h le week-end et les jours fériés. Si l'on y regarde de plus près, on observe que les durées moyennes sont différentes les samedis (20 min) et les dimanches et jours fériés (24 min). Mais comme les distances moyennes sont également différentes, on a des vitesses moyennes proches : 35 km/h le samedi, 36 km/h le dimanche (ou jour férié).

Nous avons vu que les distances parcourues pour les différents motifs variaient assez largement, il en va de même pour les durées et les vitesses.

Table 118 : durée et vitesse moyennes d'un déplacement suivant le motif du déplacement

	Durée moyenne	Vitesse moyenne	*Base*
Déposer :chercher quelqu'un	15 min	37 km/h	*2851*
Aller à la maison	21 min	36 km/h	*14556*
Aller travailler	28 min	43 km/h	*4266*
Pour le travail	53 min	34 km/h	*746*
Suivre un cours (école, …)	21 min	27 km/h	*1576*
Prendre un repas à l'extérieur	16 min	31 km/h	*766*
Faire des courses/du shopping	15 min	27 km/h	*4694*
Services (médecin, banque,	16 min	25 km/h	*1237*
Rendre visite à la famille ou à des amis	21 min	38 km/h	*2433*
Se promener, faire un tour	44 min	9 km/h	*1148*
Loisirs, sports, culture	26 min	31 km/h	*1831*
Autre	21 min	38 km/h	*1050*

Il est clair qu'il y a un lien évident entre les vitesses moyennes reprises ci-dessus et les modes utilisés. On en a la preuve lorsque l'on analyse les durées moyennes par mode et donc, en utilisant les distances moyennes vues précédemment, les vitesses moyennes par mode.

Table 119 : durée et vitesse moyennes d'un déplacement suivant le mode du déplacement

	Durée moyenne	Vitesse moyenne	*Base*
Voiture conducteur	19 min	46 km/h	*18026*
Voiture passager	18 min	45 km/h	*5897*
Taxi	19 min	34 km/h	*58*
À pied	11 min	5 km/h	*15994*
Moto	21 min	37 km/h	*231*
Vélo	14 min	16 km/h	*1970*
Train	39 min	64 km/h	*961*
Tram	19 min	18 km/h	*964*
Métro	14 min	23 km/h	*1069*
Bus De Lijn	25 min	30 km/h	*431*
Bus STIB	17 min	18 km/h	*720*
Bus TEC	22 min	27 km/h	*799*
Autre	49 min	45 km/h	*267*

Pour mettre en perspective ces vitesses, nous rappelons qu'à Bruxelles, on estime que la vitesse commerciale du tram et des bus de la STIB est d'environ 17 km/h et que celle du métro est de 30 km/h.

Nous nous interrogions auparavant pour savoir si la vitesse moyenne inférieure enregistrée pour les déplacements des Bruxellois reflétait de plus grands problèmes de congestion ou s'il s'agissait seulement d'une conséquence d'une répartition modale différente. Nous pouvons avancer deux faits plaidant pour la première explication :

- nous venons de voir que la vitesse moyenne des bus de la STIB est largement inférieure à celles des bus des autres opérateurs (18 km/h pour 27 km/h pour les TEC et 30 km/h pour De Lijn) ;
- si nous ne considérons que les déplacements réalisés comme conducteur d'une voiture et que nous les ventilons selon la région d'origine de l'usager, nous obtenons des vitesses moyennes de 45 km/h pour les Flamands et de 49 km/h pour les Wallons mais seulement de 38 km/h pour les Bruxellois.

Bien des statistiques pourraient encore être tirées de la masse de données récoltées au travers de l'enquête BELDAM mais il faut bien s'arrêter quelque part dans toutes les exploitations possibles. Nous nous en tiendrons donc à tout ce qui précède pour ce qui est de l'analyse statistique de BELDAM sur l'ensemble du territoire belge.

Partie 3 : quelques focus

12. Bruxelles et son environnement[67]

Bruxelles, en tant que capitale et plus grande ville de Belgique, focalise une part non négligeable des problèmes de mobilité dans notre pays, d'autant que cette ville constitue un pôle d'attractivité, national et international, important et concentre en son sein le plus grand bassin d'emplois (plus de 700.000 selon l'Enquête sur les Forces de Travail – EFT) et d'enseignement (environ 300.000 étudiants dont plus de 70.000 rien que dans l'enseignement supérieur). Le tout se passe de plus dans un contexte de croissance démographique rapide[68].

Le focus qui va suivre sur Bruxelles aura une structure assez différente de celle qui sera adoptée pour les autres entités territoriales. La raison en est simplement que la Région de Bruxelles-Capitale, en tant qu'une des trois régions administratives de la Belgique, a déjà été largement étudiée dans les pages qui précèdent. Par conséquent, nous aborderons plutôt ici la situation bruxelloise soit en la comparant à sa périphérie proche ou lointaine, soit en regardant les différences qui peuvent exister entre les déplacements qui prennent place exclusivement dans Bruxelles et ceux qui ont Bruxelles comme destination ou comme origine. Il faut donc voir cette section comme complémentaire à toutes les informations relatives à Bruxelles déjà contenues dans le rapport.

12.1. L'équipement des ménages en moyens de transport et en abonnements aux transports publics

Au-delà de la Région de Bruxelles-Capitale (RBC), on distingue généralement l'anneau de la première périphérie, constitué d'une trentaine de communes des Brabant wallon et flamand. Avec la RBC, ces communes forment la zone d'étude dite Iris 1, du nom du premier plan de déplacement bruxellois. Au-delà de cette zone, l'anneau de seconde périphérie comprend quant à lui 83 communes et correspond, avec l'ensemble précédent, à la zone d'étude dite Iris 2, également appelée Zone RER[69]. Cette dernière possède une superficie plus étendue que celle de Bruxelles et des deux Brabant réunis, et se situe géographiquement plus à l'ouest, en englobant notamment des parties des provinces de Hainaut et de Flandre-Orientale[70].

[67] Section rédigée par M. Hubert, K. Lebrun et Ph. Huynen

[68] Voir, pour plus de détails concernant le contexte démographique et les principales activités génératrices de déplacements à Bruxelles, Lebrun K., Hubert M., Dobruszkes F. et Huynen P. (2012). *L'offre de transport à Bruxelles*, Cahiers de l'Observatoire de la mobilité de la Région de Bruxelles-Capitale, n°1, 91 p.

[69] Cette zone correspond à peu de choses près à la Zone RER telle que définie par la loi du 17 juin 2005 portant assentiment de la Convention du 4 avril 2003 visant à mettre en œuvre le programme du réseau express régional vers, dans et autour de Bruxelles (MB du 6/3/2008).

[70] Pour plus de détails concernant les échelles d'analyse et les découpages spatiaux associés, voire le premier Cahier de l'Observatoire de la Mobilité (op. cit.).

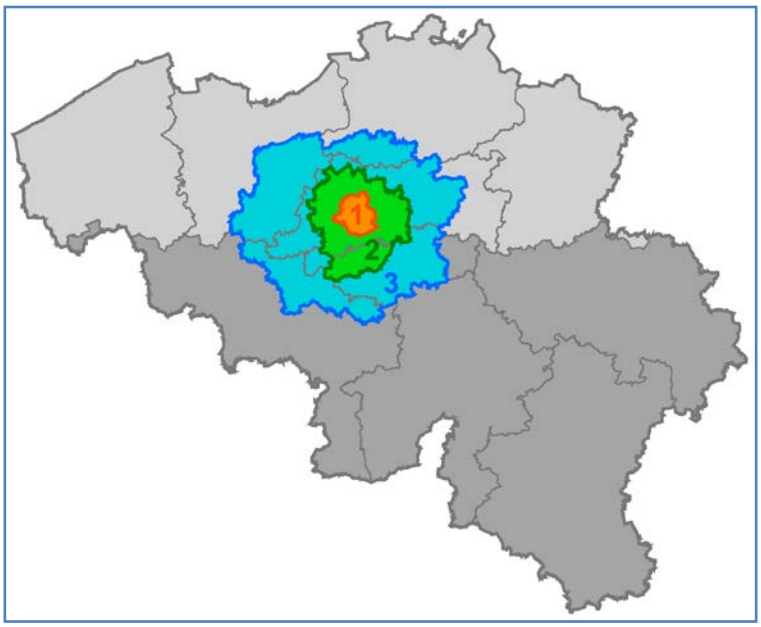


Figure 191 : les différents découpages spatiaux

Table 120 : les différents découpages spatiaux

	Région de Bruxelles-Capitale	Anneau 1ère Périphérie	Anneau 2ème Périphérie	La périphérie	Zone d'étude Iris 1	Zone d'étude Iris 2
Zones	1	2	3	2 + 3	1 + 2	1 + 2 + 3
Communes	19	33	83	116	52	135

Examinons tout d'abord l'équipement en voitures particulières des ménages résidant à Bruxelles et dans sa périphérie

.Table 121 : équipement des ménages en voitures particulières

Nb. de voiture(s) dans le ménage	RBC	Anneau 1ère Périphérie	Anneau 2ème Périphérie	Périphérie	Zone Iris 1	Zone Iris 2
	1	2	3	2 + 3	1 + 2	1 + 2 + 3
0	35%	13%	12%	13%	28%	21%
1	54%	53%	53%	53%	54%	53%
2	10%	30%	29%	29%	17%	22%
3 et plus	1%	3%	6%	5%	2%	4%
# de ménages	2099	413	847	1260	2512	3359

D'une manière générale, sur l'ensemble de la Zone Iris 2 (Zone RER), près de huit ménages sur dix possèdent au moins une voiture (79%). La différence est toutefois fort sensible selon que l'on réside à Bruxelles (35% de ménages sans voiture) ou en périphérie (2+3 – seulement 13% de ménages sans voiture). Et encore faudrait-il sans doute faire une distinction, au sein de la Région bruxelloise, entre, d'une part, le Pentagone et la Première couronne de la ville et, d'autre part, la Seconde couronne[71]. Le trop faible nombre d'observations ne permet malheureusement pas une telle distinction ici, sans oublier que la pondération effectuée sur BELDAM ne pourrait pas garantir une représentation adéquate des différents sous-ensembles. Le différentiel de possession de plus d'une voiture dans le ménage se marque assez fortement également entre Bruxelles (11%) et la périphérie (environ 34%). On observe par contre peu de différences selon que l'on réside dans une commune de la périphérie proche ou plus lointaine.

Par ailleurs, on sait qu'il y a un lien assez fort entre la possession d'un véhicule et la possibilité de le garer. Mais circule-t-on en voiture car il existe des possibilités de la garer au domicile et au travail, ou habite/travaille-t-on dans des lieux avec possibilité de stationnement car on peut alors utiliser une voiture ? Un peu des deux sans doute... Étant donné que l'un et l'autre sont difficilement dissociables, il nous faut également examiner ces facilités.

Table 122 : nombre de voitures que l'on peut garer dans un garage ou un emplacement de parking privé

Nombre de voiture(s)	RBC	Anneau 1ère Périphérie	Anneau 2ème Périphérie	Périphérie	Zone Iris 1	Zone Iris 2
	1	2	3	2 + 3	1 + 2	1 + 2 + 3
0	62%	14%	21%	19%	47%	35%
1	26%	41%	37%	38%	31%	33%
2	6%	26%	22%	23%	12%	17%
3 et plus	6%	19%	20%	20%	10%	15%
# de ménages	2334	431	876	1307	2765	3641

Remarque : par « parking privé », on entend ici les emplacements situés en dehors de la voie publique.

Comme on l'avait vu précédemment, la majeure partie des ménages bruxellois ne dispose pas de place de stationnement privé (6é%). La différence est énorme par rapport aux ménages de la première (14%) et de la seconde (21%) périphérie. Le maximum de places privées est atteint pour la première périphérie, et non la seconde, probablement parce que cette dernière inclut proportionnellement plus de petites villes.

[71] Voir le premier cahier de l'Observatoire (op. cit.) pour la définition des couronnes.

Table 123 : facilité à trouver un emplacement de parking gratuit en rue pour une voiture au lieu de résidence ou dans ses environs proches

	RBC	Anneau 1ère Périphérie	Anneau 2ème Périphérie	Périphérie	Zone Iris 1	Zone Iris 2
	1	2	3	2 + 3	1 + 2	1 + 2 + 3
Ne pose pas de problème	39%	69%	75%	74%	48%	61%
Pose quelques difficultés	36%	22%	15%	17%	32%	24%
Pose beaucoup de difficultés	26%	9%	10%	10%	21%	16%
# de ménages	2334	431	876	1307	2765	3641

Le table 123 montre également une différence nette entre Bruxelles et la périphérie, avec seulement 39% des ménages bruxellois qui déclarent ne pas avoir de problème pour stationner gratuitement en rue, alors qu'ils sont 70% ou davantage dans la périphérie.

Un autre aspect important pour l'accès à la voiture est bien entendu l'obtention du permis de conduire par les individus résidant dans ces ensembles territoriaux.

Table 124 : possession du permis de conduire (y compris permis cyclomoteur et moto)

	RBC	Anneau 1ère Périphérie	Anneau 2ème Périphérie	Périphérie	Zone Iris 1	Zone Iris 2
	1	2	3	2 + 3	1 + 2	1 + 2 + 3
Oui	54%	72%	71%	71%	60%	65%
Non	37%	25%	25%	25%	33%	29%
Non, mais en apprentissage	9%	3%	5%	4%	7%	6%
# d'individus	3748	837	1748	2585	4585	6333

Ici aussi, la différence la plus importante se situe entre Bruxelles et sa périphérie puisque seulement un peu plus de la moitié des individus résidant à Bruxelles déclarent posséder le permis (54%), contre plus de 70% en périphérie. La part des personnes en apprentissage est cependant plus élevée parmi les Bruxellois (9% versus 3% et 5%).

En ce qui concerne l'équipement des ménages en vélos (ne sont considérés ici que les vélos pour adultes), on constate que quatre ménages bruxellois sur dix déclarent posséder au moins un vélo. Cette part est assez faible, en comparaison avec la situation des communes formant l'anneau de 1ère ou de 2ème Périphérie, où respectivement 67 et 78% des ménages possèdent au moins un vélo. Ainsi, la présence d'au moins un vélo augmente avec l'éloignement à la ville où, paradoxalement, ce mode est le moins utilisé au quotidien (cf. infra).

Table 125 : équipement des ménages en vélos

Nombre de vélo(s) dans le ménage	RBC	Anneau 1ère Périphérie	Anneau 2ème Périphérie	Périphérie	Zone Iris 1	Zone Iris 2
	1	2	3	2 + 3	1 + 2	1 + 2 + 3
0	60%	33%	22%	25%	52%	38%
1	23%	18%	21%	20%	21%	21%
2	11%	29%	30%	30%	17%	23%
3 et plus	6%	20%	27%	25%	10%	18%
# de ménages	2099	413	847	1260	2512	3359

On peut supposer en effet que la fonction remplie par le vélo évolue également selon le lieu de résidence. En banlieue, le vélo est sans doute davantage un objet de loisirs (VTT dans les chemins de campagne) qu'un mode de déplacement. Sa possession est en outre facilitée par le revenu moyen plus élevé et les possibilités de stockage. À l'inverse, le manque d'espace dans de nombreux logements bruxellois mitoyens pourrait expliquer en partie l'équipement plus faible des ménages. À ce propos, la table 126 montre bien que la part des ménages bruxellois déclarant ne pas pouvoir abriter au moins un vélo est énorme, puisqu'elle atteint 30%, soit plus du triple de ce qui est déclaré en périphérie.

Table 126 : nombre de vélos pouvant être abrités au sein du lieu de résidence ou dans les communs

Nombre de vélo(s)	RBC	Anneau 1ère Périphérie	Anneau 2ème Périphérie	Périphérie	Zone Iris 1	Zone Iris 2
	1	2	3	2 + 3	1 + 2	1 + 2 + 3
0	30%	9%	8%	9%	23%	17%
1	16%	10%	6%	7%	14%	11%
2	14%	14%	13%	13%	14%	13%
3 ou plus	23%	50%	60%	57%	32%	44%
Ne sait pas	17%	17%	13%	14%	17%	15%
# de ménages	2334	431	876	1307	2765	3641

Enfin, pour ce qui est de l'équipement des ménages en motos, seuls 3% des ménages en possèdent au moins une à Bruxelles. Ce pourcentage monte toutefois à 12% en 1ère périphérie, avant de descendre à 9% au sein de l'anneau de seconde périphérie. Le nombre de ménages possédant plusieurs motos est relativement marginal, peu importe la zone géographique considérée.

Table 127 : équipement des ménages en moto

Nombre de moto(s) dans le ménage (50 cc ou plus)	RBC	Anneau 1ère Périphérie	Anneau 2ème Périphérie	Périphérie	Zone Iris 1	Zone Iris 2
	1	2	3	2 + 3	1 + 2	1 + 2 + 3
0	97%	88%	91%	91%	94%	93%
1	3%	11%	8%	9%	5%	7%
2 et plus	0%	1%	1%	1%	1%	1%
# de ménages	2099	413	847	1260	2512	3359

Pour terminer, la table 128 permet d'examiner la possession des abonnements de transport collectif. Les individus pouvant posséder plusieurs abonnements, le total des abonnements déclarés pour chaque découpage spatial peut théoriquement dépasser les 100%.

Table 128 : possession d'un abonnement de transport collectif

	RBC	Anneau 1ère Périphérie	Anneau 2ème Périphérie	Périphérie	Zone Iris 1	Zone Iris 2
	1	2	3	2 + 3	1 + 2	1 + 2 + 3
SNCB	7%	12%	13%	12%	12%	12%
STIB	44%	5%	4%	5%	31%	18%
De Lijn	12%	12%	13%	12%	12%	12%
TEC	6%	2%	4%	3%	5%	4%
Pas d'abonnement	54%	81%	79%	80%	63%	71%
# d'individus	3748	837	1748	2585	4585	6333

La proportion de Bruxellois disposant d'au moins un abonnement de transport collectif atteint 46%, tandis que ce taux n'est que de 20% en périphérie. Concernant les Bruxellois, notons qu'ils sont 44% à déclarer posséder un abonnement STIB. Étant donné ce qui précède, nous pouvons affirmer que la grande majorité des personnes possédant un abonnement autre que celui de la STIB possède également ce dernier. Concernant les différences d'un découpage à un autre, les seules qui sont significatives se situent au niveau de l'abonnement à la STIB (44% à Bruxelles, contre 5% en périphérie) et aux TEC également supérieur à Bruxelles (via son inclusion dans l'abonnement MTB ?).

12.2. Les déplacements à Bruxelles

Pour rappel, la description des résultats repose sur l'utilisation de la notion de mode principal. Lors de l'interprétation des résultats, il est également important d'examiner le nombre total de

déplacements sur lequel les pourcentages sont basés. En effet, dans certaines catégories, le nombre de déplacements concernés peut être assez restreint. C'est pourquoi, le nombre de déplacements est toujours indiqué dans les tableaux (# déplacements). Sauf indication contraire, les résultats portent sur un *jour moyen*, c'est-à-dire sur la moyenne de tous les déplacements enregistrés au cours de l'enquête.

La table 129 nous donne la répartition des modes utilisés pour les déplacements entrants, sortants ou internes à Bruxelles. Parmi l'ensemble de ces déplacements, on s'aperçoit qu'une large part d'entre eux est effectuée avec la voiture comme mode principal (43%), avant tout comme conducteur (33%), ensuite comme passager (10%). À la deuxième place, nous trouvons la marche (25%), suivie par l'ensemble des services de la STIB (17%). Le train occupe la 4ème place avec 9%. Les autres modes sont beaucoup plus minoritaires, citons par exemple 3% pour le vélo et 1% pour les bus De Lijn. Les « autres » modes (avion, autocar, trottinette, etc.) n'atteignent pas 1% de part modale.

Table 129 : mode principal utilisé un jour moyen pour les déplacements vers, dans et depuis Bruxelles

	Entrant	Interne	Sortant	Total
Voiture - conducteur	50%	24%	52%	33%
Voiture - passager	13%	8%	12%	10%
Total Voiture	*63%*	*32%*	*64%*	*43%*
Tram	1%	8%	1%	6%
Métro	1%	10%	1%	7%
Bus STIB	1%	6%	1%	4%
Total STIB	*3%*	*24%*	*3%*	*17%*
Taxi	0%	0%	0%	0%
Marche	2%	37%	2%	25%
Moto, vélomoteur	1%	1%	1%	1%
Vélo	0%	4%	0%	3%
Train	27%	1%	26%	9%
Bus De Lijn	3%	1%	2%	1%
Bus TEC	0%	0%	0%	0%
Autre	1%	1%	2%	1%
# déplacements	*1070*	*7380*	*1062*	*9512*

Les résultats sont cependant assez différents lorsque l'on examine les déplacements selon leur origine/destination. Concernant les déplacements entrants et sortants, il apparaît que la part modale de la voiture est encore plus grande (environ 63% dans les deux cas), répartis entre les conducteurs (50-52%) et les passagers (12-13%). Ensuite vient le train, qui totalise un bon quart des déplacements, tous les autres modes se partageant les 10% restants. Notons également la similitude qui existe entre les déplacements entrants et sortants. Étant donné que ceux-ci présentent généralement une image similaire en ce qui concerne le choix modal, ils seront joints dans la plupart des tableaux qui suivent (colonne « vers ou depuis »).

Si nous regardons à présent les déplacements internes à la Région de Bruxelles-Capitale, nous remarquons que la voiture est détrônée par la marche à pied, qui totalise à elle seule 37% des déplacements, ce qui reflète l'usage proportionnellement plus important de ce mode par les Bruxellois, bien que, dans l'absolu, les navetteurs puissent également contribuer à ce chiffre. La voiture suit donc, avec seulement 32% de part modale pour les déplacements internes à Bruxelles, soit près de deux fois moins que pour les déplacements entrants ou sortants. La part des conducteurs au sein de cet ensemble est assez similaire (de l'ordre de 75%), quoique légèrement plus faible par rapport aux déplacements entrants ou sortants (environ 80% de conducteurs). La STIB se situe à la troisième place avec 24,4% (10% pour le métro, 8% pour le tram et 6% pour le bus). Enfin, le vélo s'approprie une part modale modeste (4%) mais plus élevée ici que pour les déplacements entrants ou sortants (0%).

En résumé, pour les déplacements entrants et sortants, la voiture et le train sont les principaux modes de transport utilisés, couvrant à eux seul 90% des déplacements. Ceci diffère des déplacements internes à Bruxelles, qui sont avant tout effectués à pied, ensuite par la voiture et enfin par les transports collectifs de la STIB.

Ceci étant, il est également intéressant de distinguer les déplacements selon la *région de résidence* de ceux qui les effectuent (Bruxelles, Flandre ou Wallonie). Pour chaque région, la répartition modale (recodée en six positions) est calculée distinctement sur l'ensemble des déplacements vers ou depuis Bruxelles d'une part, et internes à la Région d'autre part.

Table 130 : mode principal utilisé un jour moyen pour les déplacements vers, dans et depuis Bruxelles, selon la région de résidence

	Vers ou depuis			Interne			Total		
Lieu de résidence	FLA	BRU	WAL	FLA	BRU	WAL	FLA	BRU	WAL
Voiture	58%	77%	60%	n.s.	32%	n.s.	54%	37%	58%
Train	31%	10%	35%	n.s.	1%	n.s.	28%	2%	28%
TP (autre que train)	6%	7%	2%	n.s.	26%	n.s.	7%	23%	6%
Marche	1%	3%	2%	n.s.	37%	n.s.	8%	33%	7%
Vélo	0%	1%	0%	n.s.	4%	n.s.	0%	3%	1%
Autre	4%	1%	1%	n.s.	2%	n.s.	3%	2%	1%
# déplacements	*703*	*391*	*411*	*90*	*2809*	*96*	*792*	*3200*	*507*

Concernant le total des déplacements, des différences notables apparaissent entre Régions. Premier mode pour tout le monde, la voiture est moins utilisée par les Bruxellois (37% versus 54-58%). Pour ceux-ci, le deuxième mode est la marche (33%), tandis qu'il s'agit du train pour les deux autres régions (environ 28%), ce dernier étant très peu utilisé par les Bruxellois (à peine 2%). L'ordre d'importance des modes de transport principaux pour chaque région est donc similaire à celui observés dans la table précédente, les déplacements internes à la Région bruxelloise pouvant être assimilés en première approximation aux Bruxellois, les autres déplacements aux Flamands et Wallons.

L'examen des déplacements entrants et sortants montre cependant des différences intéressantes. Ainsi, les Bruxellois utilisent énormément leur voiture pour se rendre ou revenir dans la capitale (77%), soit davantage que les Flamands (58%) et les Wallons (60%). Le train est quant à lui le deuxième mode utilisé pour ces déplacements, y compris par les Bruxellois, bien que les différences soient importantes (35% pour les Wallons, 31% pour les Flamands et seulement 10% pour les Bruxellois). Les autres transports collectifs, majoritairement de type urbains (STIB), représentent logiquement des parts modales plus faibles comme mode principal pour les déplacements de et vers Bruxelles. On note toutefois une plus grande utilisation de ceux-ci par les résidents bruxellois et flamands que par leurs homologues wallons. Les différences observées sur la marche ne sont pas statistiquement significatives. Concernant les déplacements internes, la distribution par mode de ceux effectués par les Bruxellois est quasi identique à celle des déplacements internes en général. Le nombre de déplacements des Flamands et Wallons est malheureusement trop faible pour que leur distribution soit statistiquement significative.

Concernant le train, le fait que ses parts modales soient faibles pour les déplacements internes à la Région, y compris pour ceux qui ont davantage l'habitude de l'utiliser (Wallons et

Flamands) et, à l'inverse, qu'elles soient bien plus élevées pour les déplacements entrants et sortants, y compris pour les Bruxellois (tout de même 10% de part modale), alors que ceux-ci ne les utilisent que très peu en interne, témoigne bien du fait que les services ferroviaires sont avant tout orientés vers les navetteurs.

Comme on l'a vu (cf. 11.4), les déplacements peuvent être liés à des motifs forts divers. Ceux-ci jouent un rôle important dans le choix modal. En effet, selon le type de déplacement qui doit être fait, certaines préférences pour un mode particulier vont émerger. Qu'en est-il pour l'ensemble des déplacements en lien avec Bruxelles, c'est-à-dire en regroupant les déplacements entrants, sortants et internes à la capitale ? La figure 192 présente les résultats en classant les motifs selon la part modale décroissante de la voiture. Attention, le nombre de déplacement par motif est parfois assez modeste, ce qui incite à ne retenir que les grandes tendances du tableau.

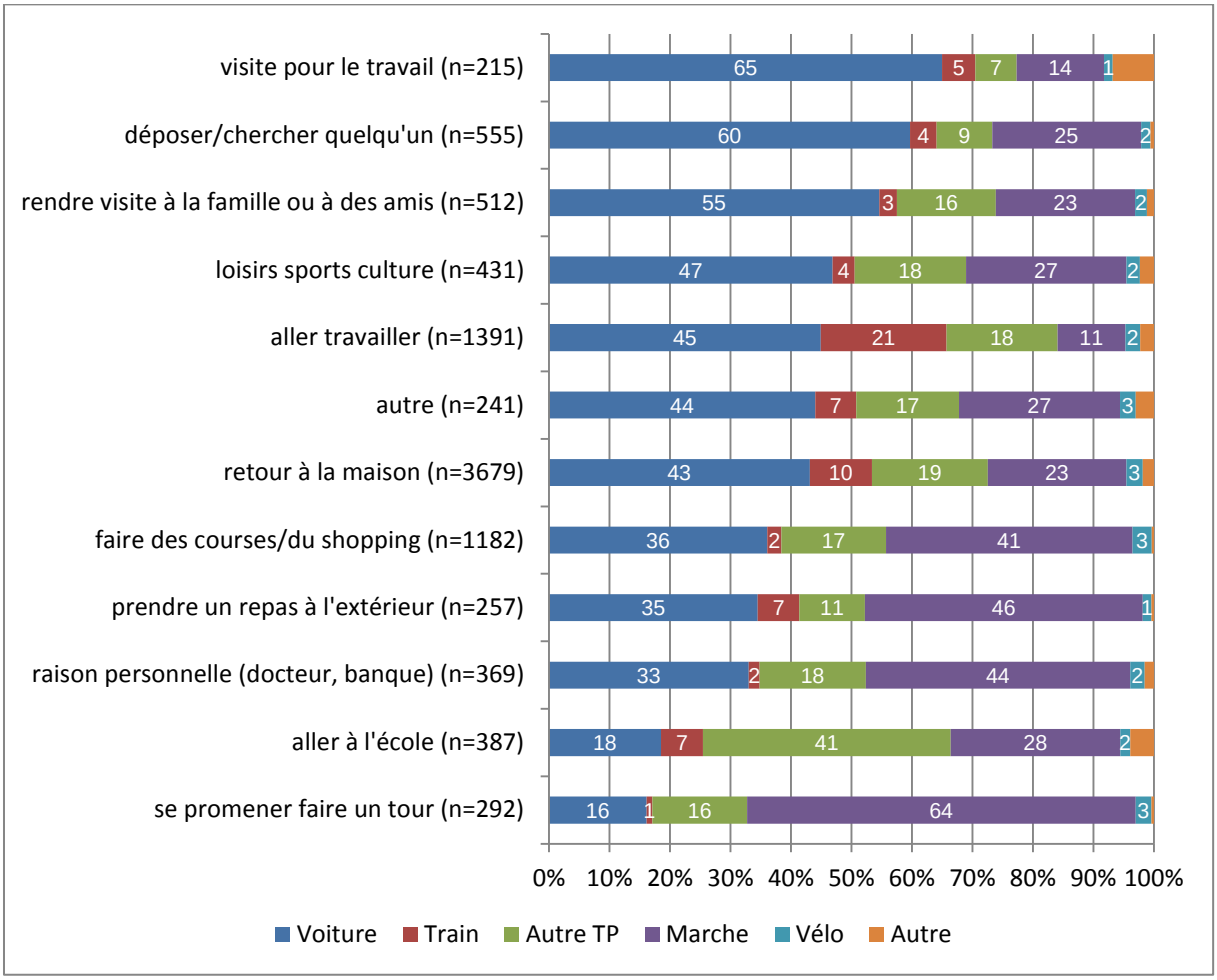


Figure 192 : distribution des motifs de déplacement un jour moyen selon le mode utilisé, pour les déplacements en lien avec Bruxelles

D'une manière générale, on s'aperçoit que les déplacements ayant des motifs requérant une plus grande souplesse spatio-temporelle pour se réaliser (déplacements professionnels, déposer/aller chercher quelqu'un, visites) sont majoritairement réalisés en voiture. Cependant, certains déplacements plus prévisibles ou habituels ont aussi une part modale de la voiture

forte (aller travailler), tandis que des déplacements imprévisibles ne l'ont pas forcément (se promener). On remarque également que la part modale du train est assez limitée, excepté pour aller travailler (ce qui est avant tout le fait des navetteurs - cf. supra). Les autres transports publics totalisent généralement une vingtaine de pourcents, tandis que la marche se révèle être un mode fort utilisé, à l'exception des motifs relatifs au travail. Le vélo reste encore marginal.

L'exemple de la voiture montre que les caractéristiques intrinsèques des différents modes ne constituent pas l'unique clé de lecture. Il est en effet évident que ces distributions reflètent aussi la localisation des activités par rapport au domicile et l'offre de transport qui s'y déploie.

Examinons maintenant la relation entre mode et distance parcourue. Pour rappel, les distances moyennes calculées ne tiennent pas compte des valeurs extrêmes supérieures à 200 kilomètres, qui sont donc exclues du calcul. En outre, nous considérons ici les distances « estimées », qui diffèrent quelque peu des distances déclarées par les répondants dans la mesure où les valeurs impossibles ou manquantes ont été recalculées sur base de la durée du déplacement, en combinaison avec le mode de transport utilisé.

La distance estimée est en moyenne de 38,4 km pour les déplacements entrants dans la RBC, de 40,1 km pour les déplacements sortants et de 5,2 km pour les déplacements internes à Bruxelles. Ces observations mettent en exergue les distances beaucoup plus longues parcourues selon qu'il s'agit de déplacements intra urbains ou de déplacements vers ou depuis l'extérieur de la ville, Elles montrent ainsi, indirectement, l'étendue de la zone d'influence bruxelloise (même s'il ne s'agit ici que d'une moyenne) et, d'une certaine manière, de l'étalement urbain. Ces observations ne sont sans doute pas sans impact non plus sur l'environnement (émissions de différents polluants), quoique d'autres variables (mode utilisé, type de véhicule, taux d'occupation, etc.) devraient être prises en compte pour le mesurer.

La longueur des déplacements se reflète assez logiquement dans la durée de ceux-ci qui est en moyenne de 49 minutes pour les déplacements entrants dans la RBC, de 50 minutes pour les déplacements sortants et de 20 minutes pour les déplacements internes à Bruxelles. Rapportées aux distances moyennes, ces durées mettent en évidence une vitesse moyenne trois fois plus élevée pour les déplacements de et vers la capitale (pour lesquels les modes rapides – voiture et train – sont dominants) que pour les déplacements internes à Bruxelles.

En ce qui concerne le type de jour, on établit une distinction entre les déplacements effectués durant un jour ouvrable scolaire, un jour de semaine pendant les vacances scolaires et les week-ends et autres jours fériés[72].

[72] Nos commentaires mentionnent quelques spécificités relatives au samedi à l'intérieur de la catégorie « week-ends et jours fériés » mais une analyse plus approfondie reste à mener sur ce jour particulier.

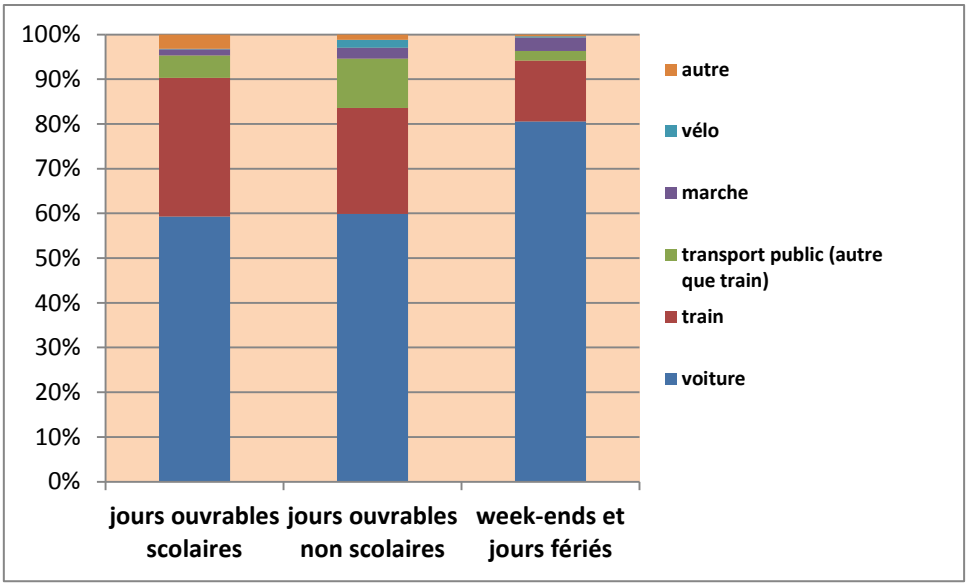


Figure 193 : mode principal pour les déplacements vers et depuis Bruxelles, selon le type de jour

Concernant les déplacements entrants et sortants, on note que la part modale de la voiture est énorme les week-ends et jours fériés (81% - elle atteint même 87% si on regarde uniquement les samedis), bien qu'elle soit également importante durant les autres types de jours (environ 60%). Cette différence est avant tout due à une plus grande utilisation de la voiture comme passager. Pour le train, c'est la tendance inverse qui est observée, à savoir que la part modale décline (de 31% à 14%), cette diminution étant déjà fort sensible lors des congés scolaires (24%).

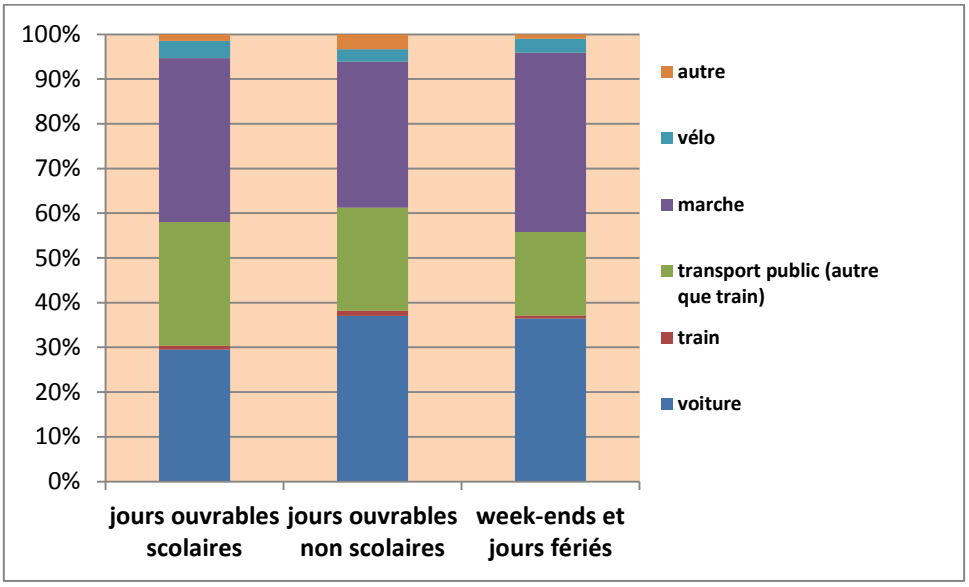


Figure 194 : mode principal pour les déplacements internes à Bruxelles, selon le type de jour

En ce qui concerne les déplacements internes, la part modale de la voiture est significativement plus élevée durant les jours ouvrables non scolaires et les week-ends et jours fériés (37% versus 30% pour les jours ouvrables scolaires) car, comme dans le cas précédent,

la part de la voiture comme passager y est plus élevée. De leur côté, les transports publics (autres que le train) réalisent leur part modale la plus élevée durant les jours ouvrables scolaires (28%, contre 23% durant les congés scolaires et seulement 19% le week-end – mais tout de même 22% lorsque l'on isole les samedis). La marche à pied est un mode important, particulièrement le week-end et les jours fériés, tandis que la part modale du vélo est relativement constante, aux alentours de 3% (les différences ne sont pas significatives).

Enfin, il est intéressant de mesurer l'intensité (en nombre absolu de déplacements) par tranche horaire selon le type de jour. La figure garde pour base le nombre de déplacement en rapport avec Bruxelles, mais rassemble les déplacements entrants, sortants et internes. La distribution horaire représente l'heure de départ des déplacements.

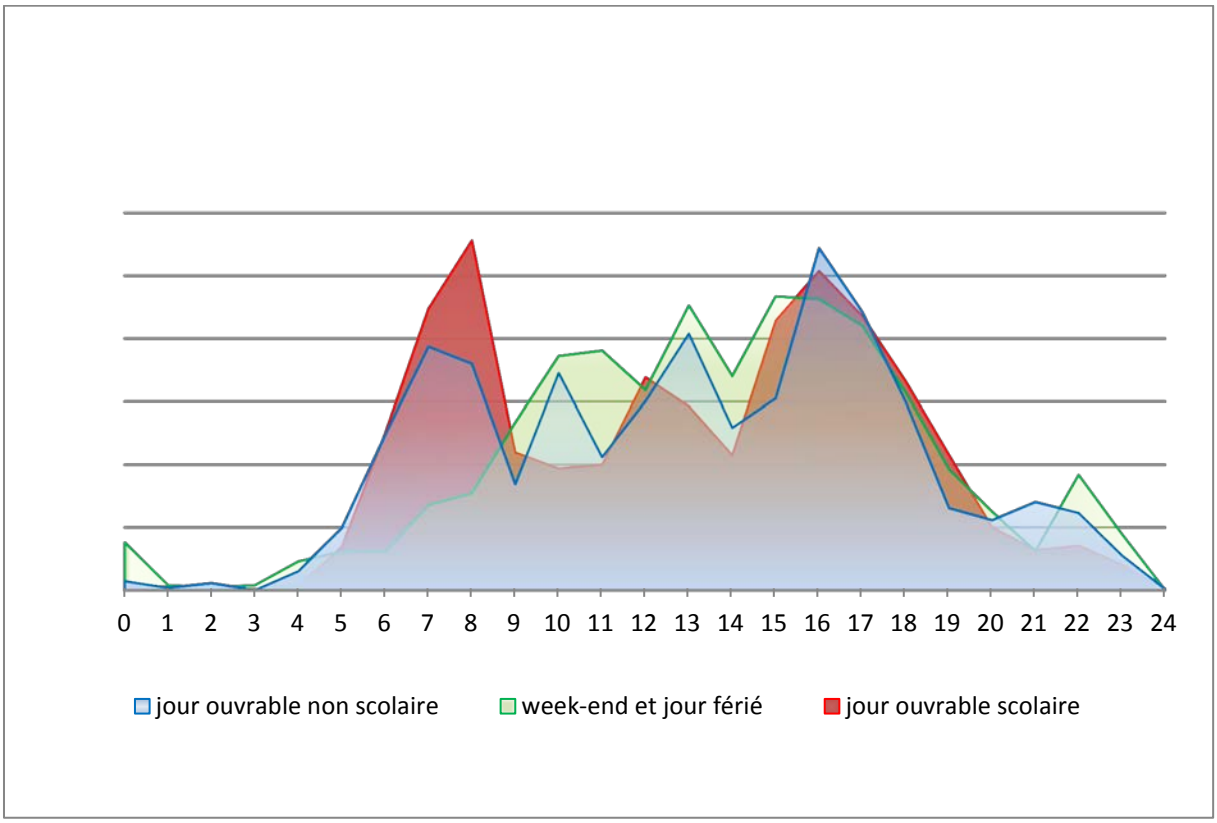


Figure 195. Intensité des déplacements (en nombre absolu de déplacements) en lien avec Bruxelles, par tranche horaires, selon le type de jour

Les déplacements effectués lors d'un jour ouvrable scolaire se caractérisent par l'existence d'heures de pointe matinales et vespérales qui se démarquent nettement et sont très volumineuses, de même qu'un pic, plus modéré, sur l'heure du midi. Les week-ends et jours fériés s'en distinguent facilement par l'absence d'un pic matinal, mais également par une intensité croissante au cours de la journée, ainsi qu'un léger regain d'intensité en soirée. Pour leur part, les jours ouvrables non scolaires forment un compromis entre les deux autres types de jour, en reprenant le phénomène des heures de pointe associés aux jours ouvrables scolaires (sans toutefois en atteindre l'intensité pour celle du matin, contrairement à celle du

soir) et une intensité globalement croissante sur la journée (mais en dents de scie), tout comme les week-ends et jour fériés.

Comparée à la situation présentée pour l'ensemble des déplacements en Belgique (cf.11.5), la situation bruxelloise se distingue par l'existence des heures de pointe pour les jours ouvrables non scolaires, ce qui amène ce type de jour à se démarquer davantage des week-ends et jours fériés. L'intensité croissante des déplacements effectués les week-ends et jours fériés est également une différence importante.

13. La zone urbaine de Charleroi

Cette zone couvre les communes de Charleroi, Châtelet, Courcelles, Farciennes, Montigny-le-Tilleul, Aiseau-Presles, Fleurus, Fontaine-l'Évêque, Gerpinnes, Ham-sur-Heure-Nalinnes, Les Bons Villers, Thuin et Walcourt.

Nous y avons récolté les réponses de 642 ménages, c'est-à-dire 1128 individus qui ont renseigné 2163 déplacements.

Pour ce qui est de la distribution des professions des chefs de ménage, on remarque plus de 10% de chercheurs d'emploi et moins de cadres et d'employés que dans la répartition des professions au niveau national

Table 131 : professions des chefs de ménage dans la zone urbaine de Charleroi

Enfant non scolarisé	0%
Écolier, étudiant	2%
Femme/homme au foyer	3%
Chercheur(se) d'emploi	12%
(Pré)pensionné	37%
Invalide	3%
Ouvrier(ère)	14%
Cadre	2%
Employé	18%
Indépendant(e)	6%
Profession libérale	0%
Enseignant(e)	2%
Agriculteur(trice)	0%
Autre	1%
Base	*626*

Alors que la moyenne nationale est de 95% de chefs de ménages belges, ici ce chiffre descend à 88%.

Quand on compare la distribution des revenus dans cette zone avec la distribution nationale, il apparaît clairement que la tendance est à avoir bien davantage de faibles revenus.

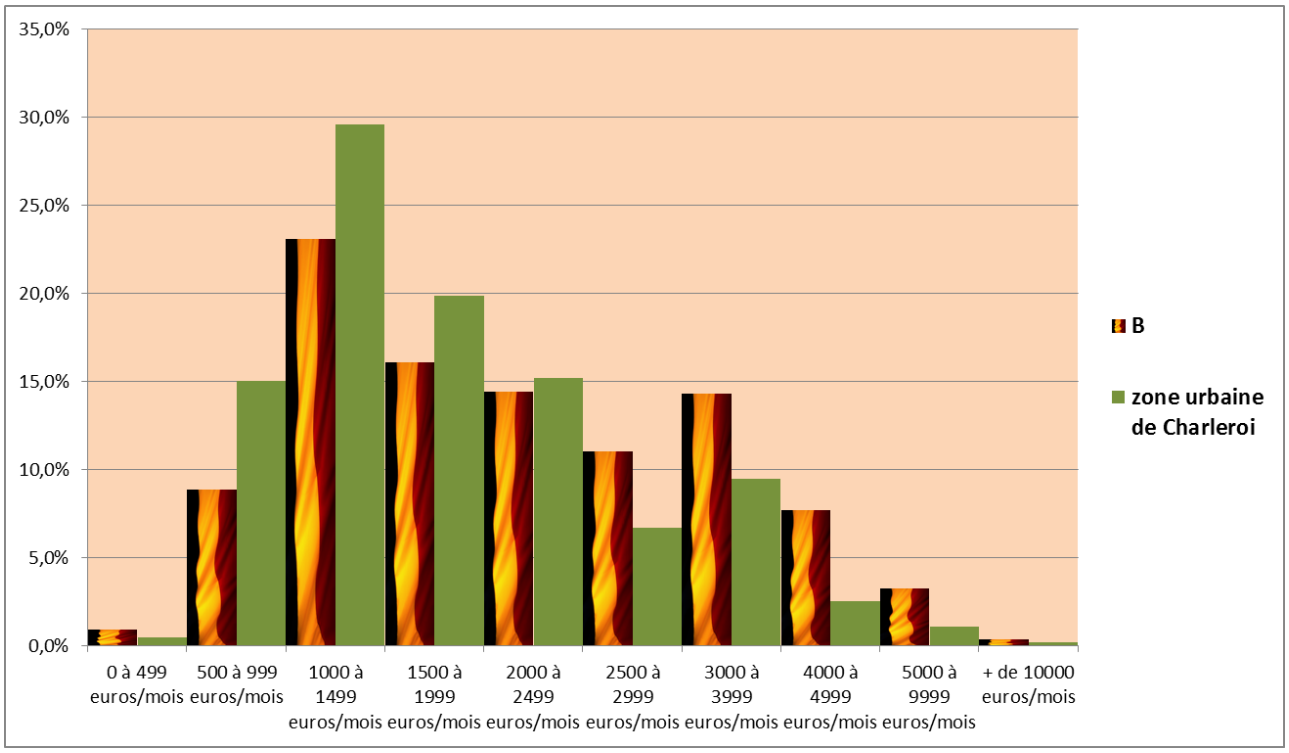


Figure 196 : distribution des revenus des ménages dans la zone urbaine de Charleroi, comparée à la distribution nationale

Au niveau des logements, on a, par rapport à la moyenne wallonne, beaucoup moins de maisons quatre façades et beaucoup plus de maisons deux façades (17% des ménages habitent dans un appartement ou un studio, 37% dans une maison deux façades ; 25% dans une maison trois façades et enfin 19% dans une maison quatre façades). On a aussi davantage de locataires (32%) et donc moins de propriétaires (65%).

Le taux de motorisation des ménages est très contrasté avec 29% d'entre eux qui ne possèdent pas de voiture (17% au niveau wallon), 39% qui en possèdent une (55% au niveau wallon) mais 31% qui en possèdent deux (27% au niveau wallon).

Chez les répondants, on retrouve une plus grande proportion de prépensionnés que la moyenne nationale (ou wallonne) mais surtout beaucoup moins d'employés.

Table 132 : statut professionnel des répondants dans la zone urbaine de Charleroi

Enfant non scolarisé	0%
Écolier, étudiant	20%
Femme/homme au foyer	5%
Chercheur(se) d'emploi	10%
(Pré)pensionné	27%
Invalide	4%
Ouvrier(ère)	11%
Cadre	1%
Employé	15%
Indépendant(e)	4%
Profession libérale	1%
Enseignant(e)	2%
Agriculteur(trice)	0%
Autre	1%
Base	*1115*

Les habitants de la zone urbaine de Charleroi sont de grands adeptes de la marche mais certainement pas du vélo. Ils utilisent aussi moins régulièrement les transports en commun que ne le font en moyenne les Wallons ; en fait, ils sont moins souvent usagers réguliers de la SNCB et un tout petit peu plus souvent clients fréquents des TEC.

Table 133 : usage habituel de la marche dans la zone urbaine de Charleroi

au moins 5 jours par semaine	48%
1 à quelques jours par semaine	22%
1 à quelques jours par mois	10%
1 à quelques jours par an	5%
jamais	14%
Base	*1115*

Table 134 : usage habituel du vélo dans la zone urbaine de Charleroi

au moins 5 jours par semaine	2%
1 à quelques jours par semaine	6%
1 à quelques jours par mois	11%
1 à quelques jours par an	18%
jamais	62%
Base	*1115*

Table 135 : usage habituel des transports publics dans la zone urbaine de Charleroi

au moins 5 jours par semaine	12%
1 à quelques jours par semaine	8%
1 à quelques jours par mois	8%
1 à quelques jours par an	15%
jamais	56%
Base	*1115*

Table 136 : fréquentation de la SNCB et des TEC dans la zone urbaine de Charleroi

	SNCB	TEC
10 X par semaine ou plus	2%	8%
4 à 8 X par semaine	1%	6%
2X par semaine	1%	3%
4 à 6 X par mois	2%	3%
2X par mois	2%	5%
moins de 2X par mois	21%	13%
jamais	70%	62%
Base	*1101*	*1101*

Par rapport à la moyenne wallonne, les personnes vivant dans la zone urbaine de Charleroi utilisent moins régulièrement la voiture comme conducteur mais plus régulièrement comme passager.

Table 137 : usage habituel de la voiture dans la zone urbaine de Charleroi

	Comme conducteur	Comme passager
au moins 5 jours par semaine	41%	19%
1 à quelques jours par semaine	10%	32%
1 à quelques jours par mois	2%	16%
1 à quelques jours par an	2%	13%
jamais	45%	21%
Base	*1106*	*1115*

Le taux d'abonnés aux transports publics est quasi identique à celui observé en Wallonie (16%). Par contre, le taux de détenteurs du permis de conduire est plus bas (60% au lieu de 65%).

Les travailleurs de la zone urbaine de Charleroi utilisent davantage la voiture (comme conducteur ou comme passager d'ailleurs) que la moyenne nationale pour se rendre au travail ; il en va de même pour le bus. Par contre, ils ont moins recours au train et surtout au vélo qui est quasi inexistant. Même constat chez les étudiants qui sont davantage amenés en voiture, qui marchent plus ou qui prennent plus le bus mais qui abandonnent complétement le vélo.

Table 138 : mode principal du déplacement vers le lieu de travail ou d'étude suivant que l'on est travailleur ou étudiant dans la zone urbaine de Charleroi

	Travailleurs	Étudiants
Voiture conducteur	71%	3%
Voiture passager	9%	38%
Marche	5%	28%
Cyclo/moto	2%	0%
Vélo	0%	0%
Train	5%	7%
Tram	0%	0%
Métro	0%	0%
Bus	7%	24%
Base	*299*	*131*

Les travailleurs ont, dans la zone urbaine de Charleroi, leur lieu de travail assez proche (14 km en moyenne) en tout cas beaucoup plus proche que la moyenne des Wallons (26 km) ou des belges (22 km). On peut dire la même chose pour les étudiants dont le lieu d'études n'est éloigné en moyenne que de 7 km de leur domicile (pour 13 km pour la moyenne wallonne et 12 km pour la moyenne nationale).

Enfin 8% des travailleurs (alors que cela se monte à 10% pour les Wallons et même à 12% pour les Belges) bénéficient d'une voiture de société.

Le pourcentage d'immobiles dans la zone urbaine de Charleroi est certainement surévalué puisqu'il représente 128% de la moyenne wallonne des immobiles ; même si on peut imaginer que les conditions économique et la structure sociologique de cette zone peuvent conduire à moins se déplacer, une telle différence ne peut être uniquement causée par cela. Il s'agit certainement d'une illustration de la situation décrite en 6.. Dans le même ordre d'idées, le nombre moyen de déplacements par jour représente 93% de la moyenne wallonne lorsque l'on ne considère que les personnes mobiles mais seulement 78% de cette moyenne wallonne si l'on considère l'ensemble de la population (y compris les immobiles). Autant le premier chiffre est plausible, autant le second reflète en fait la surévaluation du nombre d'immobiles.

Dans l'usage des modes principaux des habitants de la zone urbaine de Charleroi pour leurs déplacements, on observe une part encore plus prépondérante (+2%) que dans la moyenne des Wallons de la voiture (près de trois déplacements sur quatre) et une légère tendance à utiliser un peu plus les transports en commun (+1%). À l'inverse la marche est moins présente (-3%) et le vélo est pour ainsi dire absent.

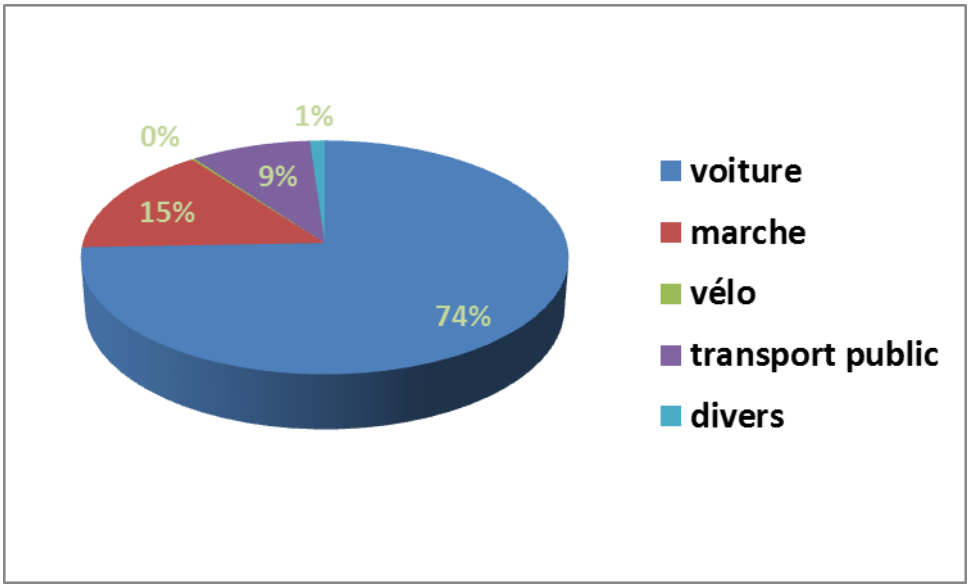


Figure 197 : parts modales (mode principal) pour les déplacements réalisés par des habitants de la zone urbaine de Charleroi

La répartition des motifs de déplacements est conforme à la moyenne wallonne si ce n'est qu'en zone urbaine de Charleroi on a un peu plus de déplacements d'accompagnement et un peu moyen de promenades et de déplacements pour les loisirs, les sports ou la culture.

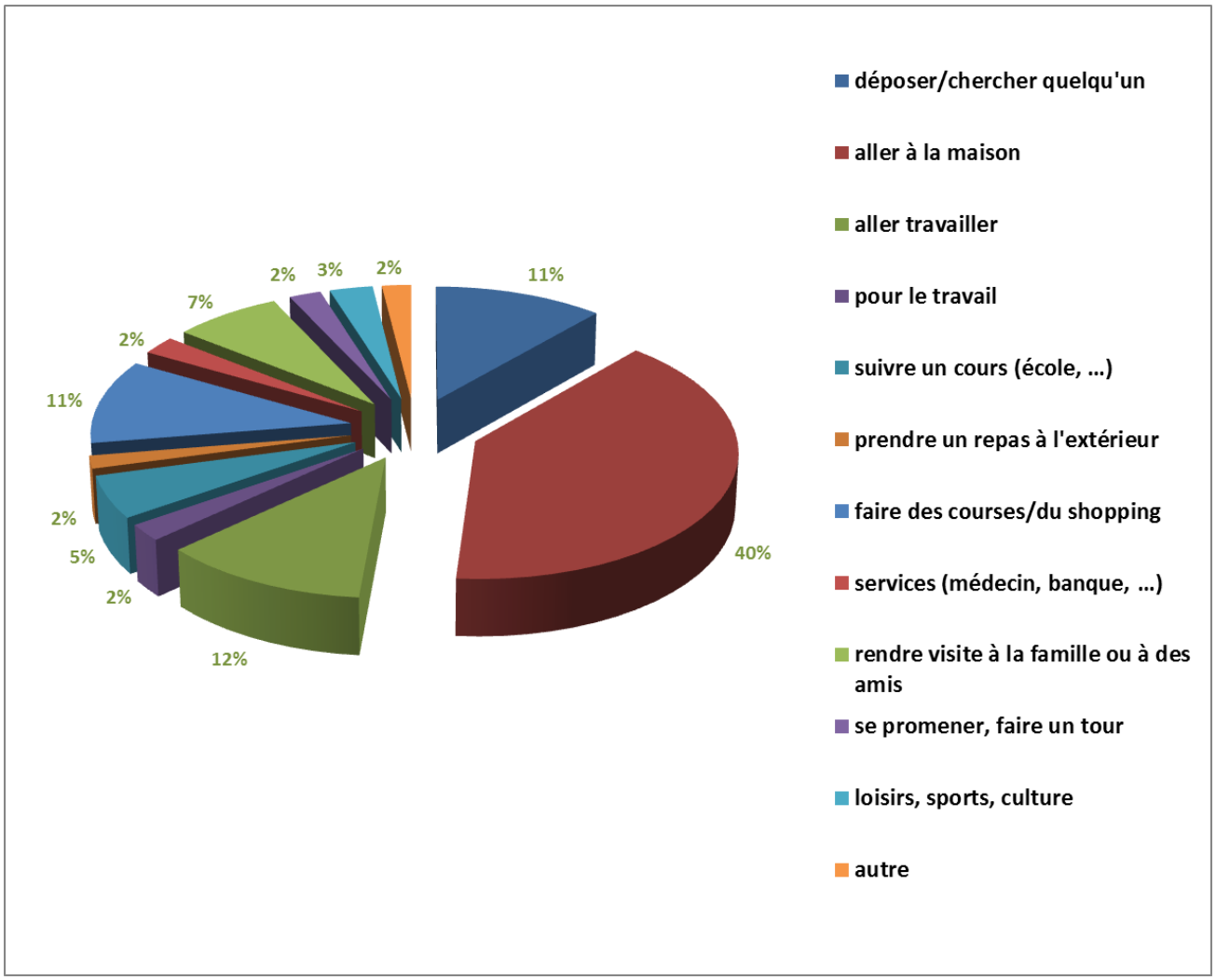


Figure 198 : répartition des déplacements de la zone urbaine de Charleroi suivant les motifs

Un jour moyen, le profil horaire des déplacements est assez semblable dans la zone urbaine de Charleroi et en Wallonie en général si ce n'est une pointe du soir qui atteint son maximum un peu plus tôt. Par contre, les jours ouvrables, on observe des pointes plus importantes avec celle du soir dont le maximum est décalé vers 15 h et globalement une densité de déplacements plus faible fin de matinée et début d'après-midi.

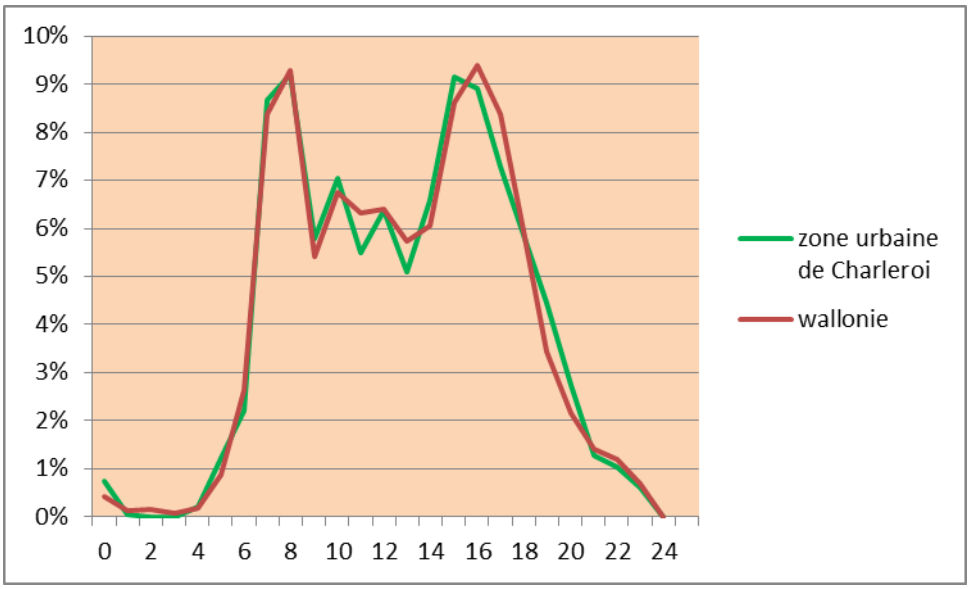


Figure 199 : répartition horaire des déplacements un jour moyen dans la zone urbaine de Charleroi

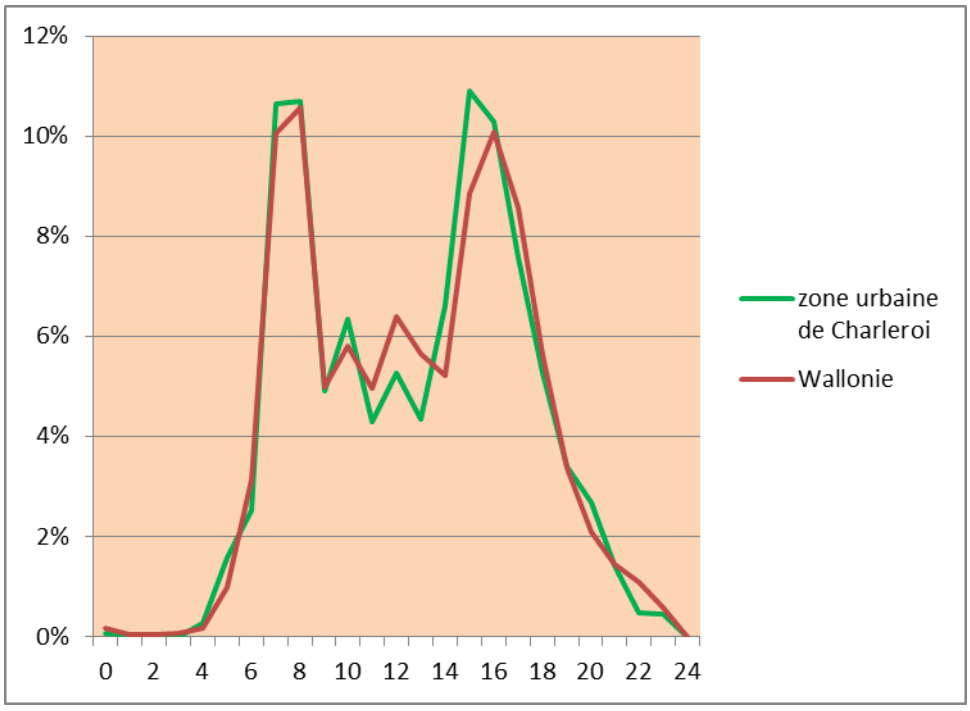


Figure 200 : répartition horaire des déplacements un jour ouvrable dans la zone urbaine de Charleroi

Dans la zone urbaine de Charleroi, les déplacements ont une distance moyenne de 13,1 km (légèrement moins que la moyenne wallonne) et une durée moyenne de 20 min (pour 22 min en Wallonie), ce qui conduit à une vitesse moyenne de déplacement de 39 km/h légèrement supérieure aux 37 km/h des Wallons.

14. La zone urbaine de Liège

Un suréchantillonnage a également couvert la zone urbaine de l'autre grande métropole wallonne, Liège. Les communes concernées sont Liège, Ans, Beyne-Heusay, Chaudfontaine, Engis, Fléron, Flémalle, Grâce-Hollogne, Herstal, Oupeye, Saint-Nicolas, Seraing, Soumagne, Anthisnes, Awans, Aywaille, Bassenge, Blégny, Crisnée, Dalhem, Donceel, Esneux, Fexhe-le-Haut-Clocher, Juprelle, Nandrin, Neupré, Olne, Oreye, Remicourt, Saint-Georges-sur-Meuse, Sprimont, Tinlot, Trooz ; Verlaine, Visé, Comblain-au-Pont.

Dans cette zone, 814 ménages, soit 1460 personnes, ont répondu à l'enquête et ont ainsi permis d'obtenir des informations sur 3364 déplacements.

Lorsque l'on regarde la distribution des professions des chefs de ménage, on est plus proche de la moyenne nationale que l'on ne l'était dans la zone urbaine de Charleroi. Notamment, ici, on n'a plus que 8% de chercheurs d'emploi (pour 12% autour de Charleroi).

Table 139 : professions des chefs de ménage dans la zone urbaine de Liège

Enfant non scolarisé	0%
Écolier, étudiant	1%
Femme/homme au foyer	3%
Chercheur(se) d'emploi	8%
(Pré)pensionné	37%
Invalide	3%
Ouvrier(ère)	13%
Cadre	4%
Employé	21%
Indépendant(e)	4%
Profession libérale	2%
Enseignant(e)	4%
Agriculteur(trice)	0%
Autre	1%
Base	*807*

On est aussi plus « conforme » à la moyenne nationale en ce qui concerne les nationalités : 92% des chefs de ménage sont belges.

Pour ce qui est de la distribution des revenus, on constate une plus grande part de revenus faibles que dans la moyenne nationale mais dans une mesure un peu moindre qu'à Charleroi.

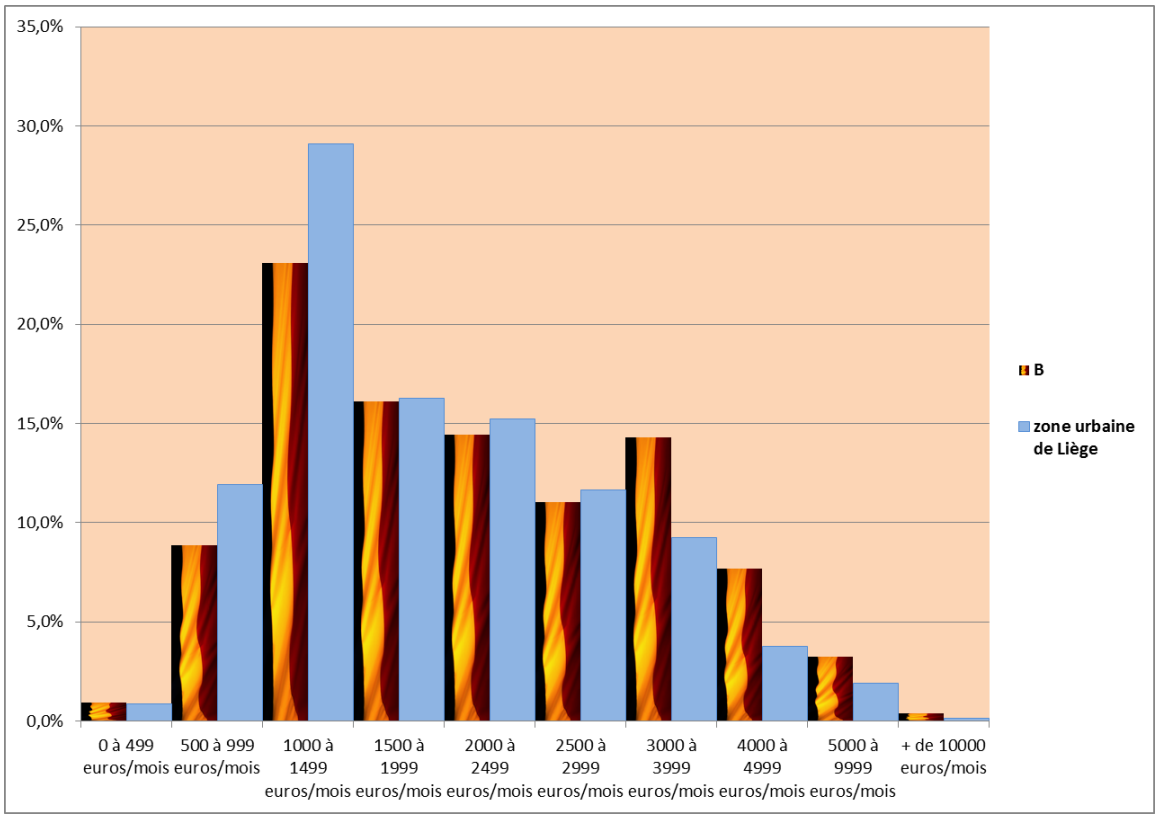


Figure 201 : distribution des revenus des ménages dans la zone urbaine de Liège, comparée à la distribution nationale

Dans la zone urbaine de Liège, les logements sont beaucoup plus souvent des appartements (un logement sur quatre) et des maisons deux façades ; on a un « déficit » de maisons quatre façades par rapport à la moyenne wallonne. Plus précisément, 26% des ménages habitent dans un appartement, 31% dans une maison deux façades, 16% dans une maison trois façades et 25% dans une maison quatre façades. C'est plus d'appartements et de maisons quatre façades que dans la zone urbaine de Charleroi. Comme là aussi, on a beaucoup plus de locataires (33%) et donc moins de propriétaires (64%) qu'en Wallonie en général.

Il y a, dans la zone urbaine de Liège, pratiquement deux fois plus de ménages sans voiture qu'en Wallonie puisqu'ils sont 30% ; Alors que les taux de ménages avec deux voitures (25%) ou 3 et plus (5%) sont assez conformes aux moyennes régionales, c'est donc le pourcentage de ménages avec une seule voiture qui est beaucoup plus faible qu'en Wallonie (40% au lieu de 55%).

Dans les répondants de la zone urbaine de Liège, on retrouve plus de (pré)pensionnés qu'en Belgique ou en Wallonie et un peu moins d'employés. On a aussi un peu moins de chercheurs d'emploi que la moyenne wallonne.

Table 140 : statut professionnel des répondants dans la zone urbaine de Liège

Enfant non scolarisé	0%
Écolier, étudiant	23%
Femme/homme au foyer	5%
Chercheur(se) d'emploi	7%
(Pré)pensionné	26%
Invalide	2%
Ouvrier(ère)	9%
Cadre	1%
Employé	20%
Indépendant(e)	3%
Profession libérale	1%
Enseignant(e)	3%
Agriculteur(trice)	0%
Autre	0%
Base	*1440*

Près de sept habitants sur dix, dans la zone urbaine de Liège se déplacent à pied au moins un jour par semaine ; ils sont moins d'un sur dix à pratiquer le vélo aussi régulièrement alors que plus de six sur dix ne montent jamais sur une bicyclette. Les habitants de cette zone sont des clients assidus des transports en commun, beaucoup plus que la moyenne wallonne : près d'un sur trois les empruntent au moins un jour par semaine. Ce succès ne se marque pas au niveau de la SNCB mais très nettement au niveau des TEC.

Table 141 : usage habituel de la marche dans la zone urbaine de Liège

au moins 5 jours par semaine	40%
1 à quelques jours par semaine	29%
1 à quelques jours par mois	13%
1 à quelques jours par an	5%
jamais	13%
Base	*1445*

Table 142 : usage habituel du vélo dans la zone urbaine de Liège

au moins 5 jours par semaine	2%
1 à quelques jours par semaine	6%
1 à quelques jours par mois	11%
1 à quelques jours par an	18%
jamais	62%
Base	*1445*

Table 143 : usage habituel des transports publics dans la zone urbaine de Liège

au moins 5 jours par semaine	18%
1 à quelques jours par semaine	13%
1 à quelques jours par mois	12%
1 à quelques jours par an	20%
jamais	38%
Base	*1445*

Table 144 : fréquentation de la SNCB et des TEC dans la zone urbaine de Liège

	SNCB	TEC
10 X par semaine ou plus	2%	12%
4 à 8 X par semaine	1%	9%
2X par semaine	1%	6%
4 à 6 X par mois	2%	6%
2X par mois	4%	4%
moins de 2X par mois	27%	21%
jamais	64%	41%
Base	*1430*	*1430*

Plus encore que les personnes vivant dans la zone urbaine de Charleroi, celles habitant dans la zone urbaine de Liège utilisent moins régulièrement la voiture comme conducteur que les Wallons en moyenne. Par contre, contrairement aux carolorégiens, ils ne sont pas vraiment davantage passagers. Cela n'est certainement pas sans lien avec le bon taux de pénétration des TEC.

Table 145 : usage habituel de la voiture dans la zone urbaine de Liège

	Comme conducteur	Comme passager
au moins 5 jours par semaine	39%	16%
1 à quelques jours par semaine	12%	25%
1 à quelques jours par mois	2%	22%
1 à quelques jours par an	1%	13%
jamais	45%	24%
Base	*1442*	*1445*

Un autre signe du succès des transports publics est le taux d'abonné qui se monte à 25% (alors que la moyenne wallonne est à 17%).

Le pourcentage de détenteurs de permis est le même que dans la zone urbaine de Charleroi : 60%, soit 5% de moins que la moyenne régionale.

Les travailleurs de la zone urbaine de Liège utilisent un peu plus la voiture (comme conducteur mais surtout comme passager) que la moyenne nationale pour se rendre au travail ; le bus, lui, est emprunté deux fois plus souvent. Le train est moins souvent choisi qu'au niveau national et le vélo n'est qu'anecdotique Les étudiants marchent davantage que la moyenne belge et surtout sont beaucoup plus adeptes du bus ; c'est le vélo qui pâtit de cela.

Table 146 : mode principal du déplacement vers le lieu de travail ou d'étude suivant que l'on est travailleur ou étudiant dans la zone urbaine de Liège

	Travailleurs	Étudiants
Voiture conducteur	69%	5%
Voiture passager	10%	27%
Marche	6%	26%
Cyclo/moto	1%	1%
Vélo	1%	0%
Train	5%	6%
Tram	0%	0%
Métro	0%	0%
Bus	8%	35%
Base	*456*	*217*

La distance moyenne domicile-travail, même si elle est légèrement supérieure à celle mesurée à Charleroi, reste largement inférieure à la moyenne des Wallons puisqu'elle n'atteint que 16 km. On peut dire la même chose de la distance moyenne domicile-école qui est de 8 km dans la zone urbaine de Liège.

Tout comme dans la zone urbaine de Charleroi, seuls 8% des travailleurs bénéficient d'une voiture de société.

Dans cette zone urbaine de Liège, le taux d'immobiles est conforme à la moyenne nationale (il vaut 102% de celle-ci) et même légèrement inférieur à la moyenne wallonne (il en vaut

93%). Qu'on considère uniquement les individus mobiles ou bien toute la population, le nombre moyen de déplacements par jour s'établit à 93% de la moyenne nationale. Les possibles biais sociologiques évoqués pour la zone urbaine de Charleroi semblent donc moins présents ici.

Une fois encore, les transports publics montrent leur force dans les modes principaux de déplacement : ils sont plus d'une fois et demie plus fréquents que dans la moyenne wallonne ; c'est la voiture, surtout comme conducteur, qui se trouve, en compensation, moins souvent utilisée.

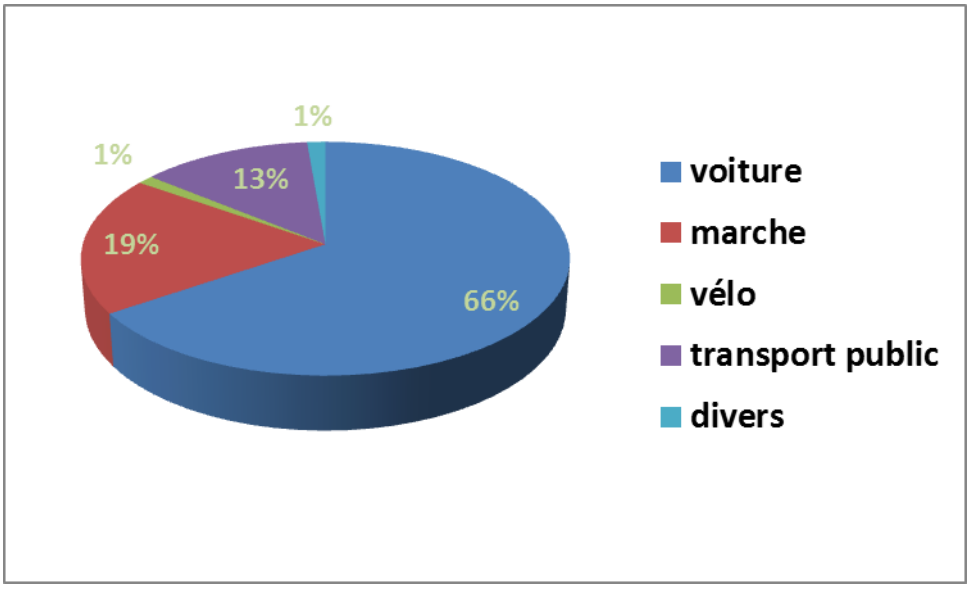


Figure 202 : parts modales (mode principal) pour les déplacements réalisés par des habitants de la zone urbaine de Liège

Une fois de plus, nous ne pouvons que constater la grande stabilité de la distribution des motifs de déplacement quelle que soit la zone géographique considérée. Il semble vraiment qu'il y ait une constance dans les raisons pour lesquelles les individus se déplacent.

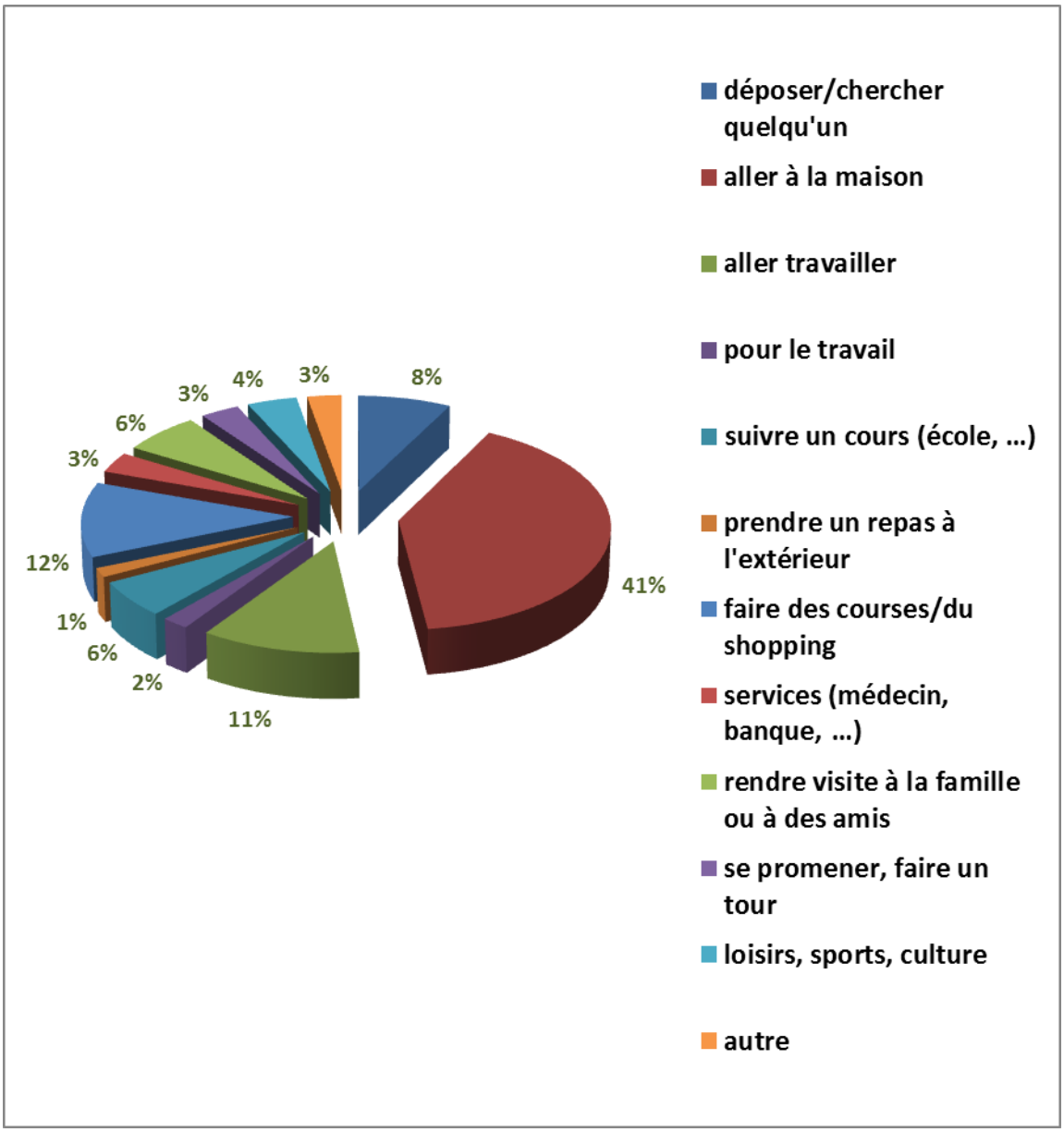


Figure 203 : répartition des déplacements de la zone urbaine de Liège suivant les motifs

Le profil horaire des déplacements des habitants de la zone urbaine de Liège est assez semblable à celui des Wallons, que ce soit un jour moyen ou un jour ouvrable. Dans les deux cas, on constate une pointe du matin légèrement moins importante mais suivie d'une densité de déplacements plus forte autour de 10h, puis une densité plus faible en début d'après-midi suivie, elle, d'une pointe du soir plus haute et atteignant son maximum plus tôt (vers 15h).

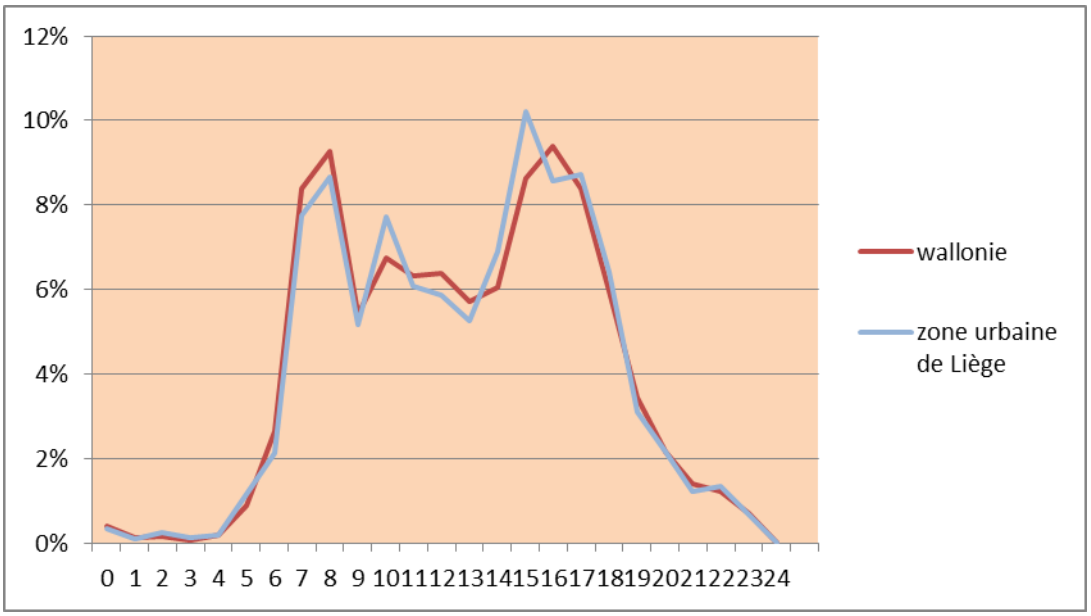


Figure 204 : répartition horaire des déplacements un jour moyen dans la zone urbaine de Liège

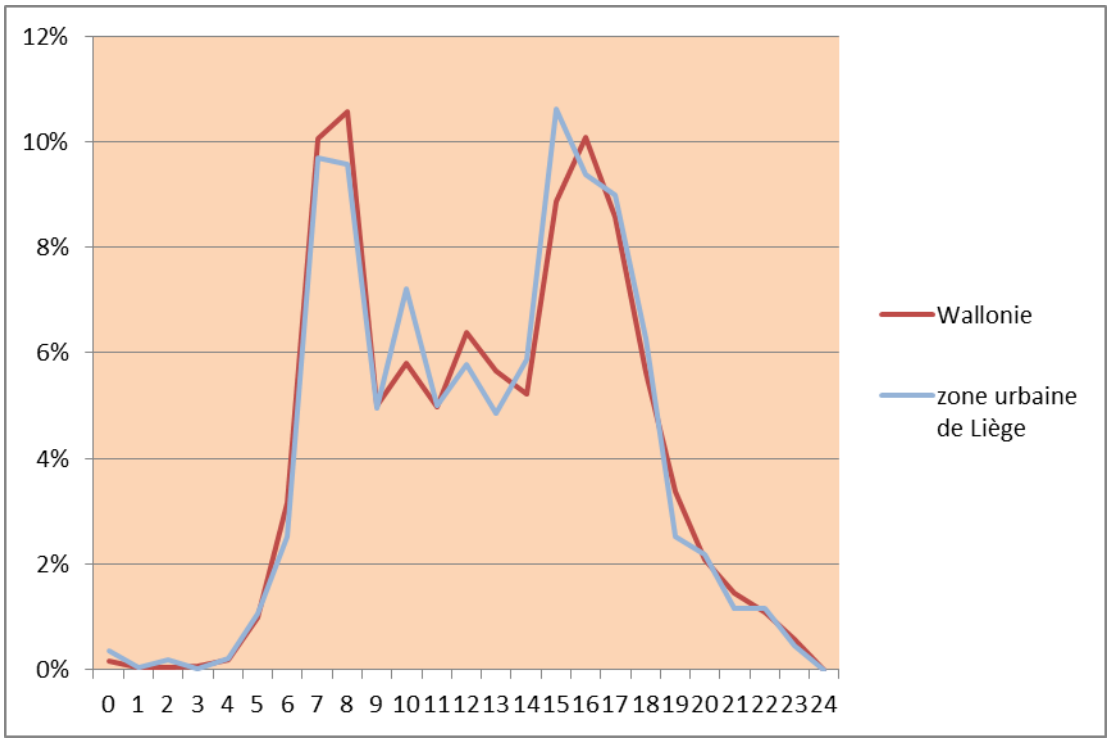


Figure 205 : répartition horaire des déplacements un jour ouvrable dans la zone urbaine de Liège

Les déplacements des habitants de la zone urbaine liégeoise sont en moyenne plus courts que ceux des Wallons puisqu'ils ne font que 12,4 km. Ayant sensiblement la même durée moyenne, 21 min en l'occurrence, il en résulte une vitesse moyenne moins élevée de 35 km/h.

15. Le Nord du Brabant Wallon

Un certain nombre de communes brabançonnes ont aussi fait l'objet d'un échantillonnage plus important. Il s'agit de Beauvechain, Braine-l'Alleud, Braine-le-Château, Chaumont-Gistoux, Grez-Doiceau, Ittre, La Hulpe, Rixensart, Tubize, Waterloo, Wavre, Lasne, Ottignies Louvain-la-Neuve, Enghien et Silly[73].

Ce suréchantillonnage a permis de récolter les réponses de 1236 personnes faisant partie de 647 ménages ; ces personnes ont effectué 2839 déplacements.

Dans ces ménages, on a peu de chef de ménages qui sont homme/femme au foyer, chercheur d'emploi ou ouvrier; par contre on a beaucoup plus de (pré)pensionnés que dans les autres zones et aussi un peu plus de cadres.

Table 147 : professions des chefs de ménage dans le nord du Brabant Wallon

Enfant non scolarisé	0%
Écolier, étudiant	1%
Femme/homme au foyer	0%
Chercheur(se) d'emploi	5%
(Pré)pensionné	42%
Invalide	2%
Ouvrier(ère)	10%
Cadre	6%
Employé	24%
Indépendant(e)	3%
Profession libérale	1%
Enseignant(e)	4%
Agriculteur(trice)	0%
Autre	1%
Base	*640*

93% des chefs de ménage sont belges alors que la moyenne nationale est de 95%.

Contrairement à ce que nous avons observé pour les deux zones autour des métropoles wallonnes, la distribution des revenus montre ici une tendance à se recentrer sur les hauts revenus.

[73] Bien que cette dernière commune soit en province du Hainaut.

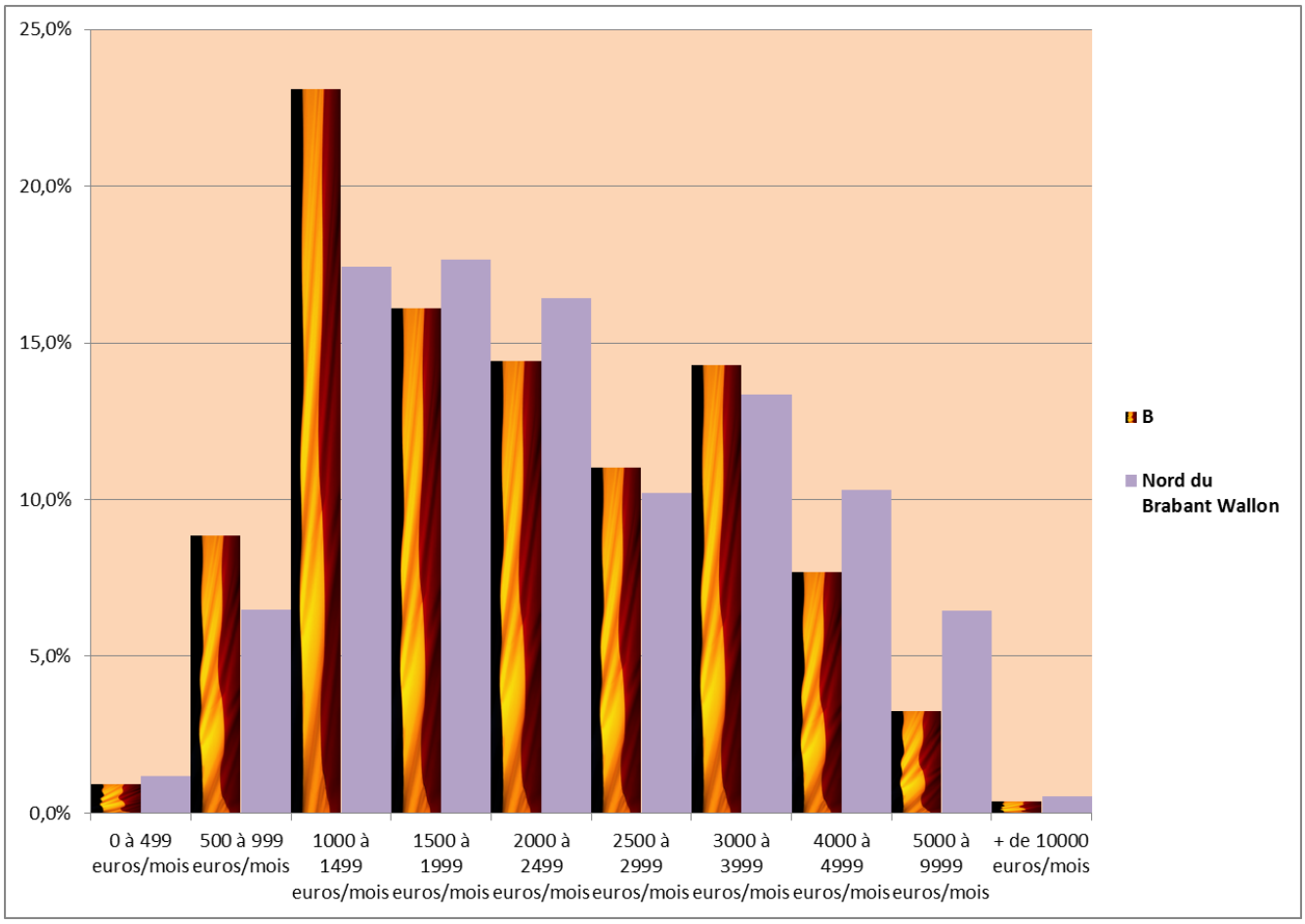


Figure 206 : distribution des revenus des ménages dans le nord du Brabant Wallon, comparée à la distribution nationale

Les ménages du nord du Brabant Wallon habitent plus souvent que la moyenne des ménages wallons dans des maisons quatre façades mais moins souvent en appartement et surtout en maisons deux façades ; plus exactement 15% de ces ménages habitent en appartement, 21% dans une maison deux façades, 18% dans une trois façades et enfin 45% (soit 10% de plus que la moyenne wallonne) dans une maison quatre façades. Ces ménages sont aussi plus souvent (75% contre 70% en Wallonie) propriétaires et donc moins souvent (22%) locataires.

Allant toujours dans le même sens qui tend à prouver que le nord du Brabant Wallon est une zone aisée, le taux de motorisation nous apprend que peu de ménages (14%) sont sans voiture ; ils sont aussi moins que la moyenne wallonne (55%) à n'avoir qu'une seule voiture puisqu'ils ne sont que 43% dans ce cas. Par contre 37% des ménages ont deux voitures et 6%, 3 ou plus (pour respectivement 24% et 3% en Wallonie).

Par rapport à la distribution wallonne des professions, les habitants du nord du Brabant Wallon se distinguent par un taux assez bas d'hommes/femmes au foyer, de chercheurs d'emploi et d'ouvriers. Par contre, il y a beaucoup plus de (pré)pensionnés.

Table 148 : statut professionnel des répondants dans le nord du Brabant Wallon

Enfant non scolarisé	0%
Écolier, étudiant	24%
Femme/homme au foyer	3%
Chercheur(se) d'emploi	4%
(Pré)pensionné	30%
Invalide	1%
Ouvrier(ère)	6%
Cadre	4%
Employé	18%
Indépendant(e)	4%
Profession libérale	1%
Enseignant(e)	4%
Agriculteur(trice)	0%
Autre	0%
Base	*1221*

Dans le nord du Brabant Wallon, les habitudes en matière de marche sont très proches de la moyenne wallonne. Il en va de même en ce qui concerne le vélo tout comme pour ce qui est des transports publics. À ce niveau, les habitants de cette zone sont des clients beaucoup plus réguliers de la SNCB (plus de un sur dix prend le train au moins quatre fois par semaine) que la moyenne des Wallons alors qu'ils sont moins adeptes des TEC que cette moyenne.

Table 149 : usage habituel de la marche dans le nord du Brabant Wallon

au moins 5 jours par semaine	41%
1 à quelques jours par semaine	26%
1 à quelques jours par mois	15%
1 à quelques jours par an	6%
jamais	12%
Base	*1231*

Table 150 : usage habituel du vélo dans le nord du Brabant Wallon

au moins 5 jours par semaine	2%
1 à quelques jours par semaine	8%
1 à quelques jours par mois	11%
1 à quelques jours par an	27%
jamais	52%
Base	*1231*

Table 151 : usage habituel des transports publics dans le nord du Brabant Wallon

au moins 5 jours par semaine	14%
1 à quelques jours par semaine	8%
1 à quelques jours par mois	9%
1 à quelques jours par an	23%
jamais	46%
Base	*1231*

Table 152 : fréquentation de la SNCB et des TEC dans le nord du Brabant Wallon

	SNCB	TEC
10 X par semaine ou plus	7%	4%
4 à 8 X par semaine	4%	3%
2X par semaine	1%	3%
4 à 6 X par mois	3%	2%
2X par mois	4%	3%
moins de 2X par mois	25%	14%
jamais	56%	72%
Base	*1225*	*1225*

Dans cette zone, les habitudes en matière d'usage de la voiture, comme conducteur ou comme passager, sont relativement conformes aux moyennes régionales.

Table 153 : usage habituel de la voiture dans le nord du brabant Wallon

	Comme conducteur	Comme passager
au moins 5 jours par semaine	40%	18%
1 à quelques jours par semaine	16%	28%
1 à quelques jours par mois	3%	17%
1 à quelques jours par an	2%	12%
jamais	40%	24%
Base	*1227*	*1231*

17% d'abonnés aux transports publics et 65% de détenteurs du permis dans le nord du Brabant Wallon, cela correspond aussi aux moyennes wallonnes.

Au nord du Brabant Wallon, les travailleurs, s'ils privilégient d'abord la voiture, mais pas plus que les autres travailleurs belges, pour se rendre au travail, sont aussi des adeptes du train puisque un sur cinq l'utilise (ce qui est trois fois la moyenne nationale). Par contre, ils boudent le vélo mais aussi le bus. Les étudiants, pour leur part, sont souvent passagers d'une voiture (une fois et demie la moyenne nationale) ou prennent le train (presque deux fois la moyenne nationale) ; en revanche, eux aussi, ne sont pas très fervents du vélo ou du bus (seulement les deux tiers de la moyenne nationale).

Table 154 : mode principal du déplacement vers le lieu de travail ou d'étude suivant que l'on est travailleur ou étudiant dans le nord du Brabant Wallon

	Travailleurs	Étudiants
Voiture conducteur	67%	6%
Voiture passager	6%	42%
Marche	4%	19%
Cyclo/moto	1%	1%
Vélo	1%	1%
Train	20%	16%
Tram	0%	0%
Métro	0%	1%
Bus	1%	13%
Base	*375*	*207*

On est ici plus proche de la distance domicile-travail moyenne en Wallonie, puisque les travailleurs de cette zone effectuent en moyenne 20 km pour se rendre sur leur lieu de travail. La distance moyenne domicile-école est, elle, de 9 km. Si on a, dans cette zone, des valeurs moins éloignées des moyennes wallonnes que dans les autres zones étudiées, on reste malgré tout en dessous des dites moyennes.

Avec 13% de travailleurs disposant d'une voiture de société, on est ici au dessus des moyennes tant régionale (10%) que nationale (12%).

Le nord du Brabant Wallon a un taux d'immobiles assez conforme à la moyenne wallonne (il vaut 102% de celle-ci) et donc supérieur à la moyenne nationale (il vaut 111% de celle-là) Le nombre moyen de déplacements journaliers correspond à 96% de la moyenne nationale si on ne considère que les mobiles, 92% de celle où on prend en compte toute la population, y compris les immobiles.

Dans les modes principaux de déplacement, on retrouve assez bien la répartition existant au niveau wallon si ce n'est que la voiture fléchit quelque peu en faveur des transports publics (surtout le train) et du vélo.

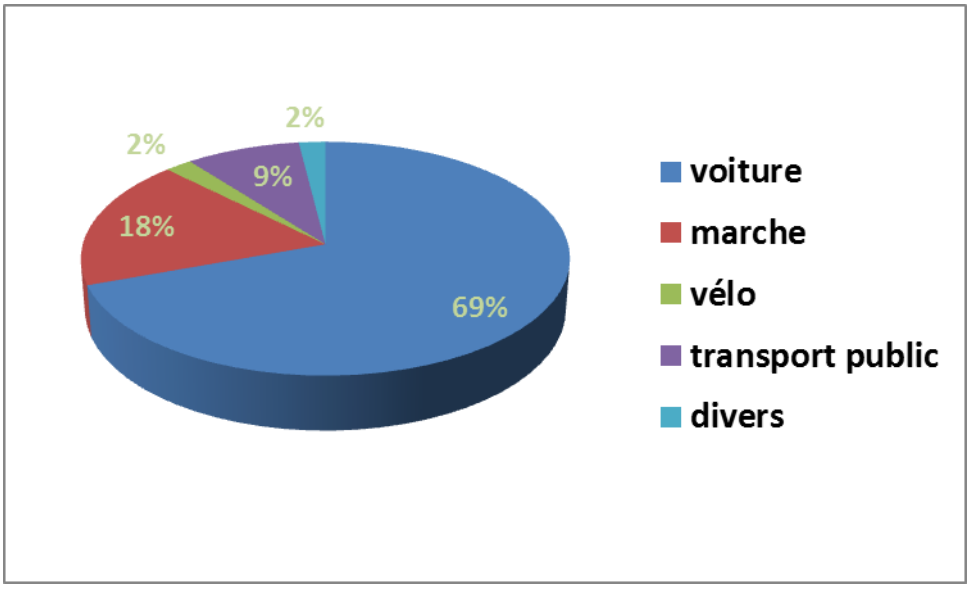


Figure 207 : parts modales (mode principal) pour les déplacements réalisés par des habitants du nord du Brabant Wallon

Comme dans les autres zones, la répartition des motifs de déplacement ne s'éloigne pas de la moyenne et illustre une fois de plus la grande stabilité de cette distribution.

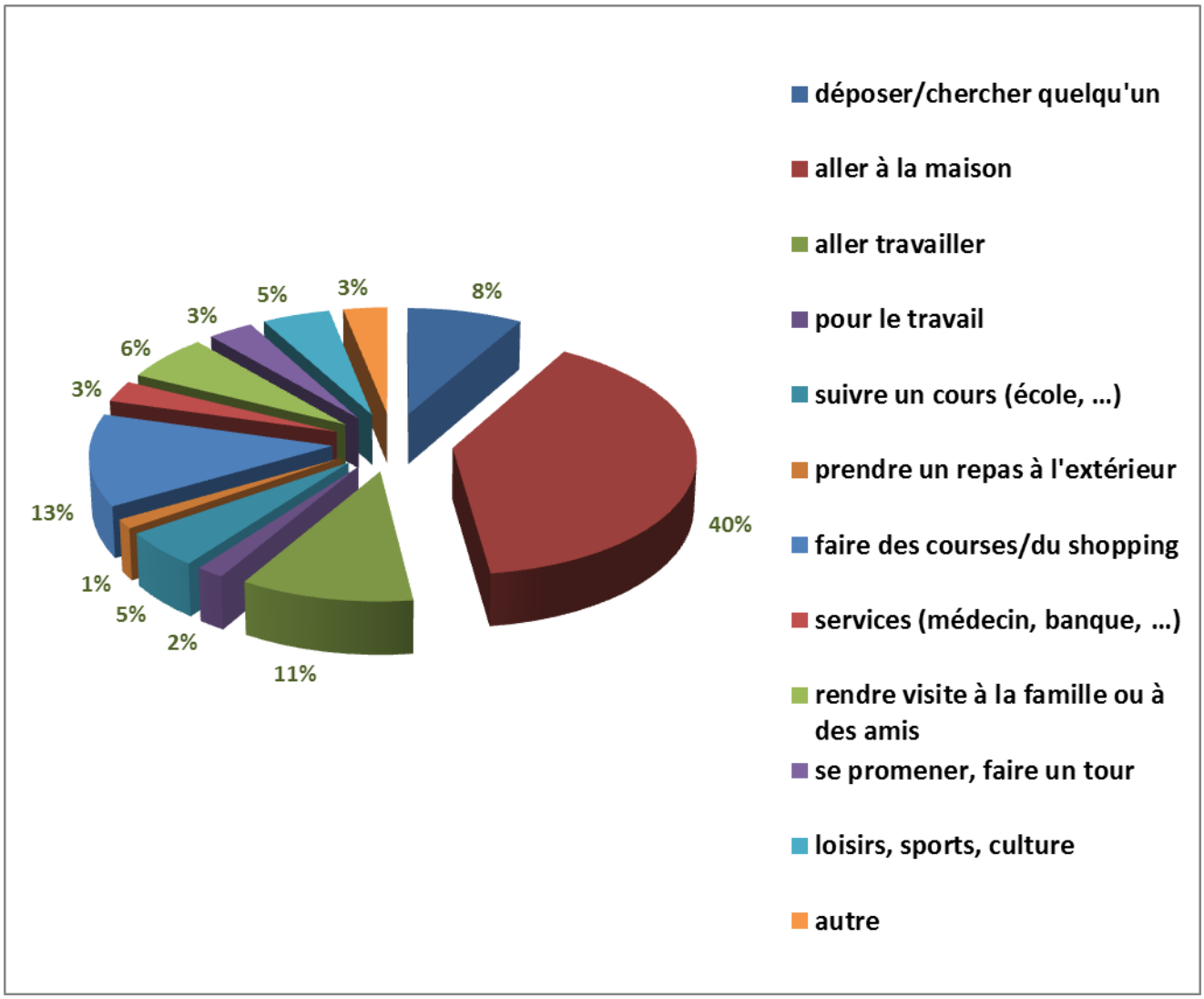


Figure 208 : répartition des déplacements du nord du Brabant Wallon suivant les motifs

Dans le nord du Brabant Wallon, la répartition horaire des déplacements se caractérise par une pointe du matin moins proéminente que dans la moyenne wallonne, une plus grande densité de déplacements entre les deux pointes et une pointe du soir un tout petit peu plus importante que la moyenne. Ces caractéristiques s'appliquent aussi bien au cas d'un jour moyen qu'à celui d'un jour ouvrable.

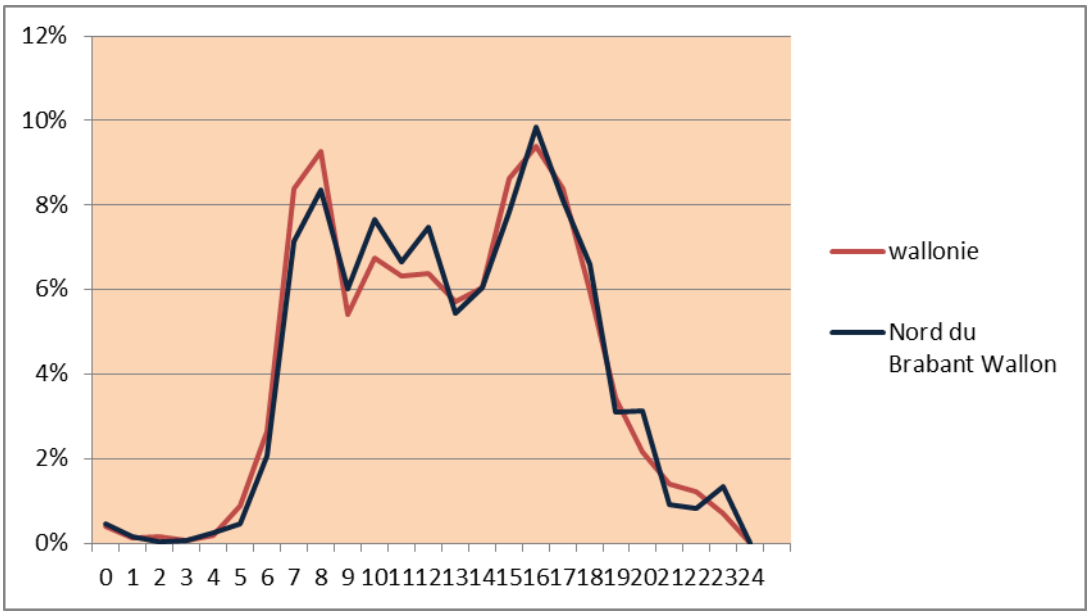


Figure 209 : répartition horaire des déplacements un jour moyen dans le nord du Brabant Wallon

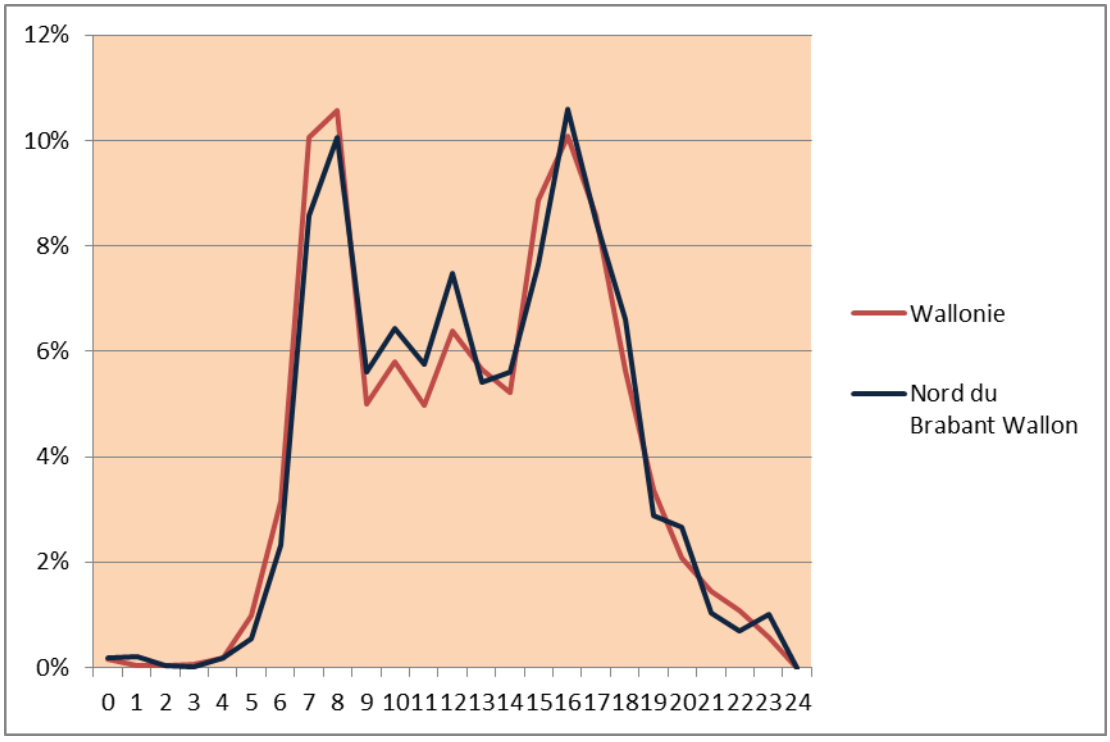


Figure 210 : répartition horaire des déplacements un jour ouvrable dans le nord du Brabant Wallon

On a dans cette zone les distances moyennes les plus courtes avec 11,8 km alors que les durées moyennes sont, elles, relativement longues avec 24 min. La vitesse moyenne de déplacement des habitants du nord du Brabant Wallon est donc assez faible puisqu'elle est de 30 km/h.

16. La province du Luxembourg

La dernière zone sur laquelle nous allons nous attarder est la province du Luxembourg où 1128 ménages (c'est-à-dire 2288 personnes) ont répondu à l'enquête BELDAM en mentionnant 5398 déplacements.

La répartition des professions des chefs de ménage de cette province est globalement conforme à la moyenne wallonne ; on signalera juste un taux un rien plus important d'employés.

Table 155 : professions des chefs de ménage dans la province du Luxembourg

Enfant non scolarisé	0%
Écolier, étudiant	1%
Femme/homme au foyer	1%
Chercheur(se) d'emploi	6%
(Pré)pensionné	35%
Invalide	3%
Ouvrier(ère)	12%
Cadre	5%
Employé	27%
Indépendant(e)	7%
Profession libérale	1%
Enseignant(e)	3%
Agriculteur(trice)	0%
Autre	1%
Base	*1107*

Dans la province du Luxembourg, 95% des chefs de ménage sont belges comme dans la moyenne nationale.

La répartition des ménages suivant leurs revenus montre, par rapport à la moyenne nationale, une sous-représentation des bas revenus et une surreprésentation des revenus moyens et hauts.

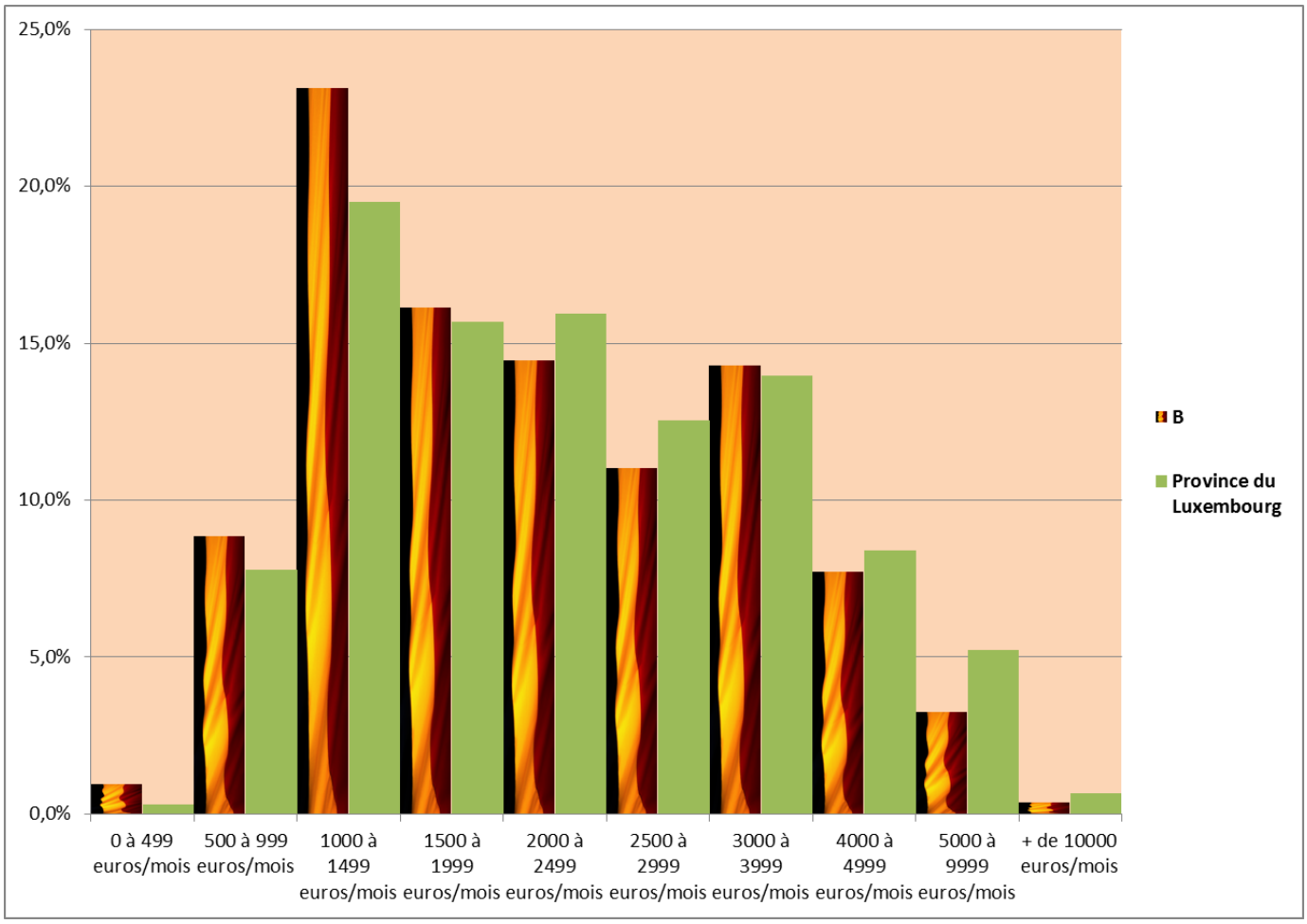


Figure 211 : distribution des revenus des ménages dans la province du Luxembourg, comparée à la distribution nationale

Plus de la moitié (52%) des ménages de la province habitent une maison quatre façades, c'est bien entendu bien plus (+17%) que la moyenne wallonne ; cette situation est contrebalancée par moins d'appartements (13%) et surtout moins de maisons à deux façades (14%) ; le pourcentage de maisons trois façades (18%) correspond à la moyenne régionale. Le taux de propriétaire est aussi très élevé : 76% (pour seulement 21% de locataires).

Le nombre de ménages sans voiture est très bas : 8% ; le caractère principalement rural de la province y est sans doute pour quelque chose. Si la part de ménages avec une seule voiture est aussi inférieur (46%) à la moyenne wallonne, celle des ménages doublement motorisés est, elle, largement supérieure : 41% ; le taux de ménages avec trois voitures ou plus et de 5%, ce qui correspond grosso modo à la moyenne régionale.

Davantage d'étudiants et d'employés, moins de demandeurs d'emploi et de (pré)pensionnés, voilà ce qu'on peut dire de la distribution des professions des habitants de la province du Luxembourg quand on la compare à celle des Wallons.

Table 156 : statut professionnel des répondants dans la province du Luxembourg

Enfant non scolarisé	0%
Écolier, étudiant	26%
Femme/homme au foyer	5%
Chercheur(se) d'emploi	5%
(Pré)pensionné	19%
Invalide	2%
Ouvrier(ère)	11%
Cadre	2%
Employé	22%
Indépendant(e)	3%
Profession libérale	0%
Enseignant(e)	3%
Agriculteur(trice)	1%
Autre	0%
Base	*2235*

Les habitants de la province du Luxembourg marchent un peu moins régulièrement que la moyenne des wallons ; par contre, ils pratiquent plus assidûment le vélo. Mais ils recourent aussi un peu moins que la moyenne aux transports publics. Cette légère diminution se fait sentir aussi bien à la SNCB que dans les TEC.

Table 157 : usage habituel de la marche dans la province du Luxembourg

au moins 5 jours par semaine	34%
1 à quelques jours par semaine	28%
1 à quelques jours par mois	15%
1 à quelques jours par an	7%
jamais	16%
Base	*2255*

Table 158 : usage habituel du vélo dans la province du Luxembourg

au moins 5 jours par semaine	5%
1 à quelques jours par semaine	10%
1 à quelques jours par mois	13%
1 à quelques jours par an	20%
jamais	52%
Base	*2255*

Table 159 : usage habituel des transports publics dans la province du Luxembourg

au moins 5 jours par semaine	11%
1 à quelques jours par semaine	6%
1 à quelques jours par mois	6%
1 à quelques jours par an	23%
jamais	55%
Base	*2255*

Table 160 : fréquentation de la SNCB et des TEC dans la province du Luxembourg

	SNCB	TEC
10 X par semaine ou plus	3%	6%
4 à 8 X par semaine	2%	3%
2X par semaine	2%	2%
4 à 6 X par mois	2%	2%
2X par mois	3%	2%
moins de 2X par mois	27%	13%
jamais	59%	73%
Base	*2215*	*22155*

Corollaire à l'usage moindre des transports publics, la voiture est davantage employée que la moyenne surtout pour ce qui est des passagers.

Table 161 : usage habituel de la voiture dans la province du Luxembourg

	Comme conducteur	Comme passager
au moins 5 jours par semaine	45%	24%
1 à quelques jours par semaine	14%	28%
1 à quelques jours par mois	3%	17%
1 à quelques jours par an	1%	11%
jamais	37%	19%
Base	*2251*	*2255*

Dans le même ordre d'idées, seuls 15% des habitants de la province du Luxembourg sont abonnés aux transports en commun. Mais ils sont 68% à détenir le permis de conduire.

Dans cette province, les travailleurs choisissent presqu'exclusivement la voiture pour aller travailler : en effet, ils sont 78% à l'utiliser comme conducteur et 6% à l'employer comme passager. Cela se passe au détriment du vélo et du bus. Les étudiants, eux, sont pratiquement une fois sur deux (44%) passager d'une voiture ; leur usage de la marche et du bus sont conformes à la moyenne nationale mais ils vont aux cours à vélo beaucoup, beaucoup moins souvent.

Table 162 : mode principal du déplacement vers le lieu de travail ou d'étude suivant que l'on est travailleur ou étudiant dans la province du Luxembourg

	Travailleurs	Étudiants
Voiture conducteur	78%	4%
Voiture passager	6%	44%
Marche	5%	19%
Cyclo/moto	2%	0%
Vélo	0%	1%
Train	6%	9%
Tram	0%	0%
Métro	0%	0%
Bus	2%	23%
Base	*824*	*416*

Malgré le caractère peu dense de la province, la distance moyenne domicile-travail reste proche et même légèrement inférieure à la moyenne wallonne avec 25 km. On peut dire la même chose de la distance domicile-école qui est de 12 km.

Les travailleurs domiciliés en province du Luxembourg sont 12% à bénéficier d'une voiture de société, cela correspond à la moyenne nationale mais est plus élevé que la moyenne régionale.

Le taux d'immobiles dans la province correspond à la moyenne régionale alors que le nombre de déplacements par jour est à hauteur de la moyenne nationale si on ne considère que les

personnes mobiles ; si l'on prend aussi en considération les personnes immobiles, on est à 96% de la moyenne nationale.

La place prépondérante de la voiture apparaît dans la répartition des modes principaux ; cela se passe au détriment de la marche et des transports publics.

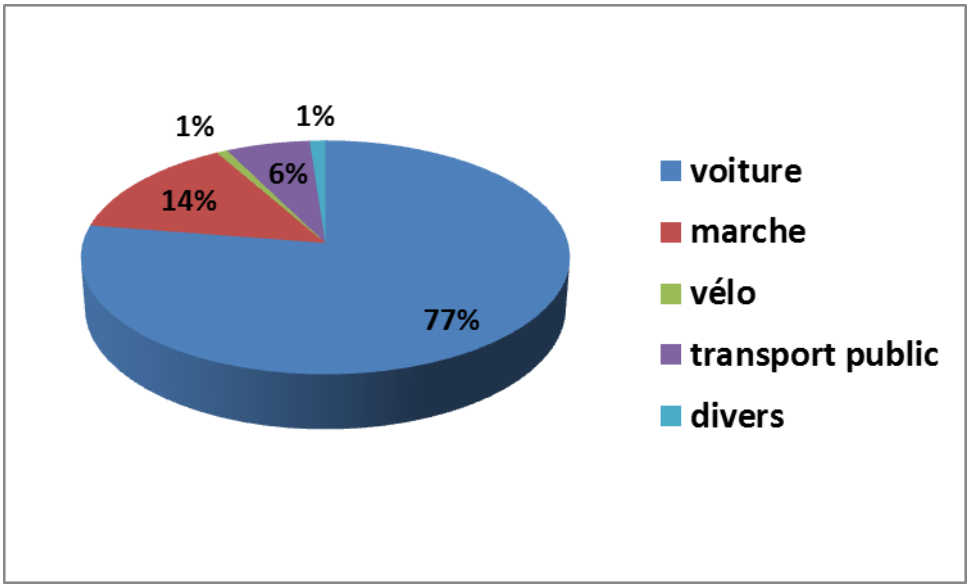


Figure 212 : parts modales (mode principal) pour les déplacements réalisés par des habitants de la province du Luxembourg

Les motifs de déplacement sont encore ici comme ailleurs répartis de la même façon.

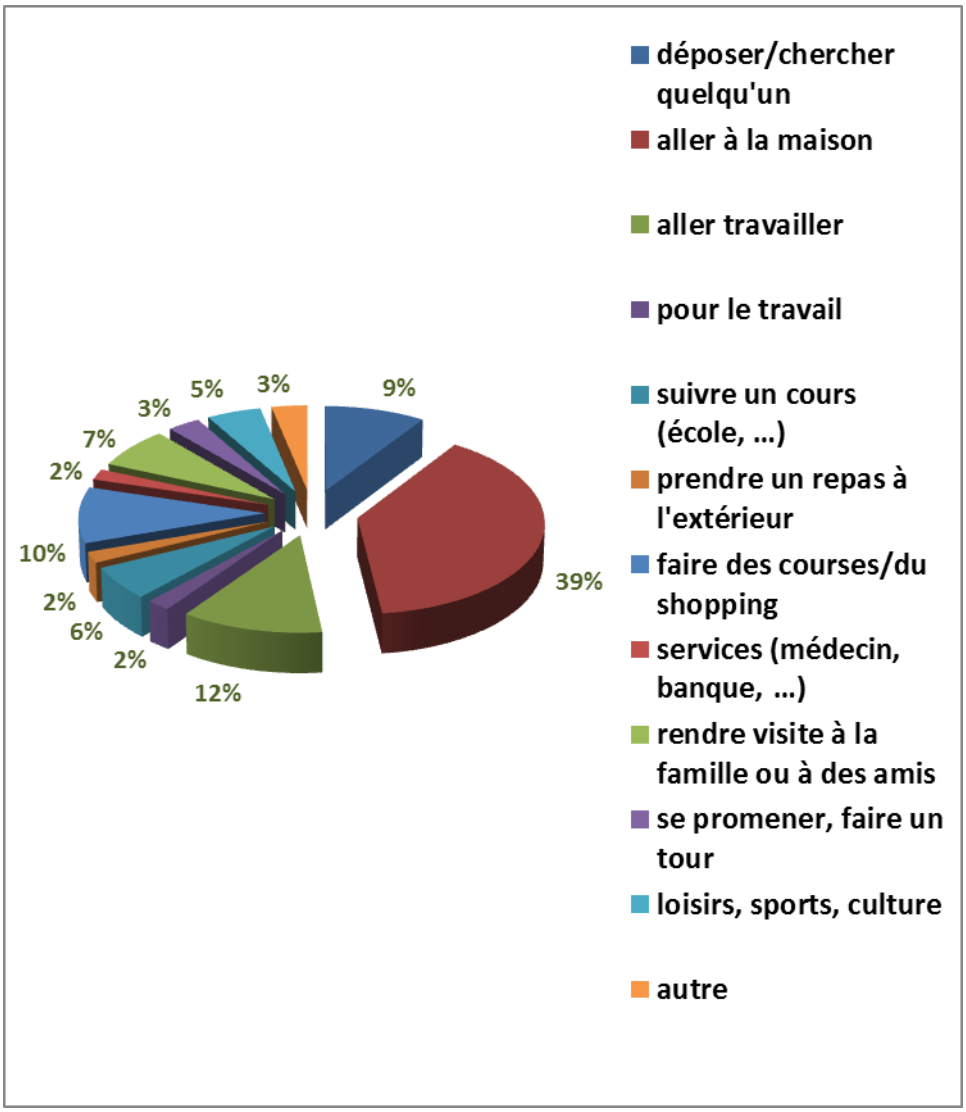


Figure 213 : répartition des déplacements de la province du Luxembourg suivant les motifs

Les profils horaires, que ce soit d'un jour moyen ou d'un jour ouvrable, des déplacements effectués par les habitants de la province du Luxembourg sont fort semblables à la moyenne wallonne si ce n'est que la pointe de l'après-midi est un peu plus importante et que la densité de déplacements entre les pointes est plus faible surtout les jours ouvrables.

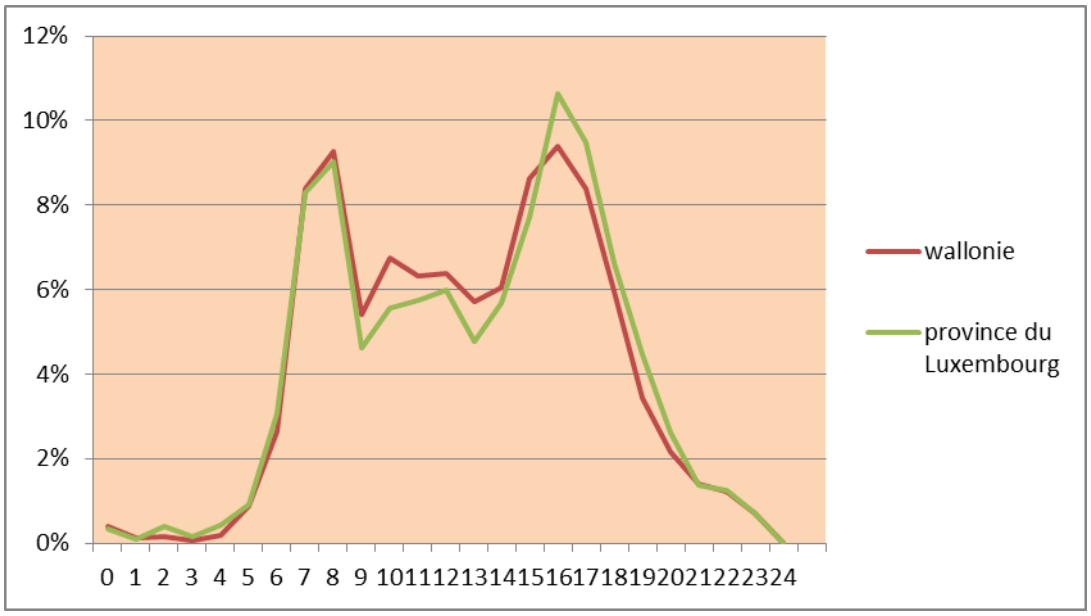


Figure 214 : répartition horaire des déplacements un jour moyen dans la province du Luxembourg

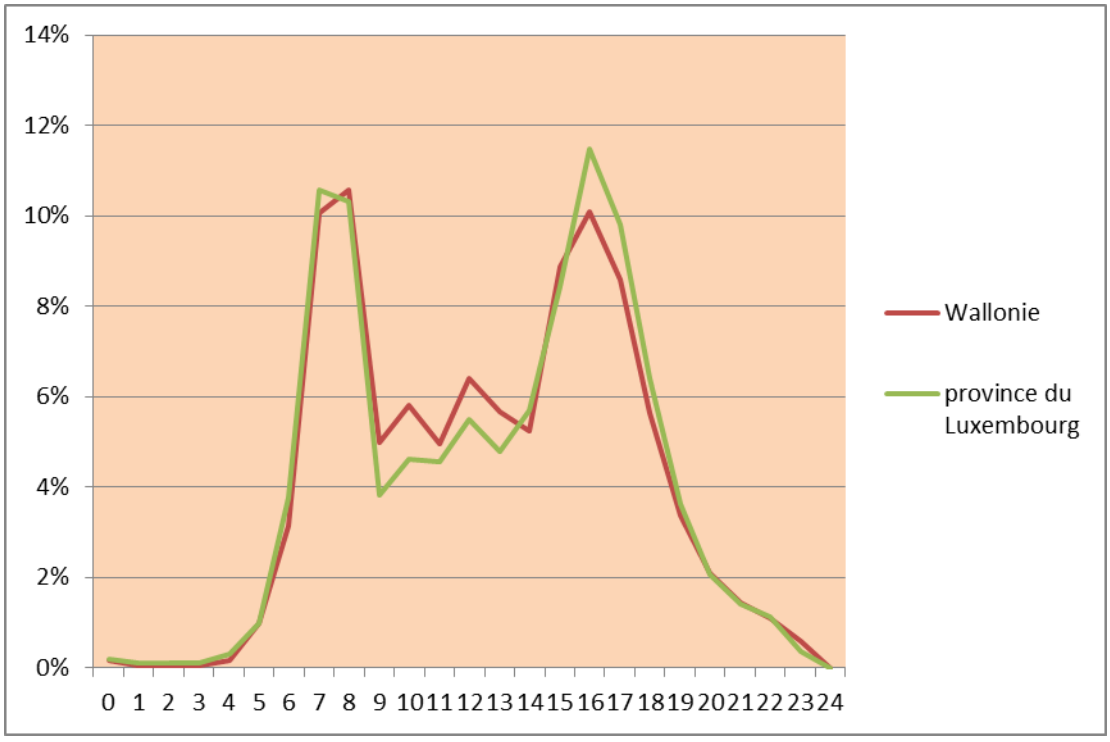


Figure 215 : répartition horaire des déplacements un jour ouvrable dans la province du Luxembourg

Les distances parcourues sont plus longues pour les habitants de la province du Luxembourg avec une moyenne de 16,4 km alors que les durées sont conformes à la moyenne régionale avec 22 min. Donc la vitesse moyenne est élevée avec 44 km/h. Cela traduit à la fois l'usage prépondérant de la voiture mais aussi l'absence de congestion importante vu le peu de densité du territoire.

17.Le chemin de fer

17.1. Les abonnés

Ceux-ci sont plus de 600 000[74]. Les femmes ont plus tendance que les hommes à s'abonner à la SNCB : en effet, dans les abonnés, on compte 54% de femmes pour 46% d'hommes alors que, dans la population, le rapport n'est que de 51%-49%. Par contre, la répartition régionale est conforme à la distribution de la population : Flandre (59%), Wallonie (30%) ; Région de Bruxelles-Capitale (10%°). Lorsqu'on s'intéresse à la hiérarchie urbaine de Van Hecke, on observe que les communes de migration alternée sont surreprésentées parmi les abonnés.

Table 163 : distribution des abonnés SNCB suivant la hiérarchie urbaine de Van Hecke

	Agglomération	Banlieue	Migratoire	Rural
Dans la population	40%	16%	22%	23%
Dans les abonnés SNCB	28%	13%	27%	22%

Quand on analyse la distribution des abonnés au travers des classes d'âges, la première chose qui saute aux yeux est l'importante surreprésentation des 15-24 ans qui constituent, à eux seuls, 37% de l'ensemble des abonnés. Par contre, toutes les classes à partir de 45 ans sont sous-représentées.

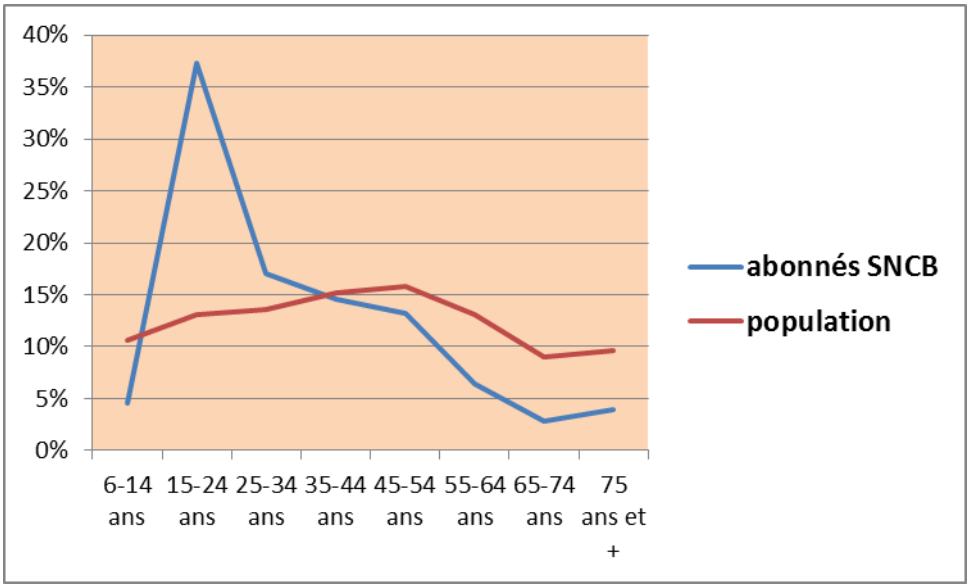
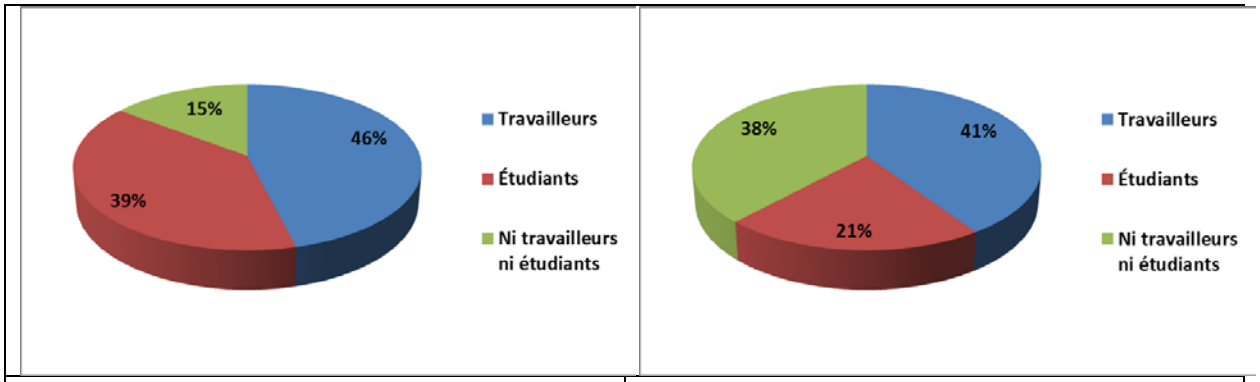


Figure 216 : distribution des abonnés SNCB suivant les classes d'âge

Allant un peu dans le même sens, les abonnés comprennent davantage de personnes en apprentissage du permis (12%) que la moyenne de la population (5%) ; ils comprennent par contre un peu moins de personnes sans permis (26% au lieu de 28%) et moins de personnes possédant le permis (62% au lieu de 67%).

[74] La base sur laquelle sont fondées ces analyses comporte 1026 observations(individus).

Comme on pouvait s'y attendre ce sont les travailleurs et surtout les étudiants qui sont surreprésentés au sein des abonnés de la SNCB.



Abonnés SNCB	Population

Figure 217 : parts des travailleurs et des étudiants dans les abonnés SNCB

Lorsque l'on regarde la fréquence d'usage du train par les abonnés, on s'aperçoit, sans s'en étonner, qu'ils sont près de 40% à le prendre au moins dix fois par semaine. Ce qui interpelle davantage c'est qu'ils sont 12% à le prendre moins de deux fois par mois et surtout 7% à ne jamais le prendre. Sans doute, s'agit-il de personnes pouvant bénéficier d'abonnements gratuits (offerts, par exemple, par l'employeur) et qui le prennent « au cas où » alors qu'ils ne sont pas réellement usagers du chemin de fer.

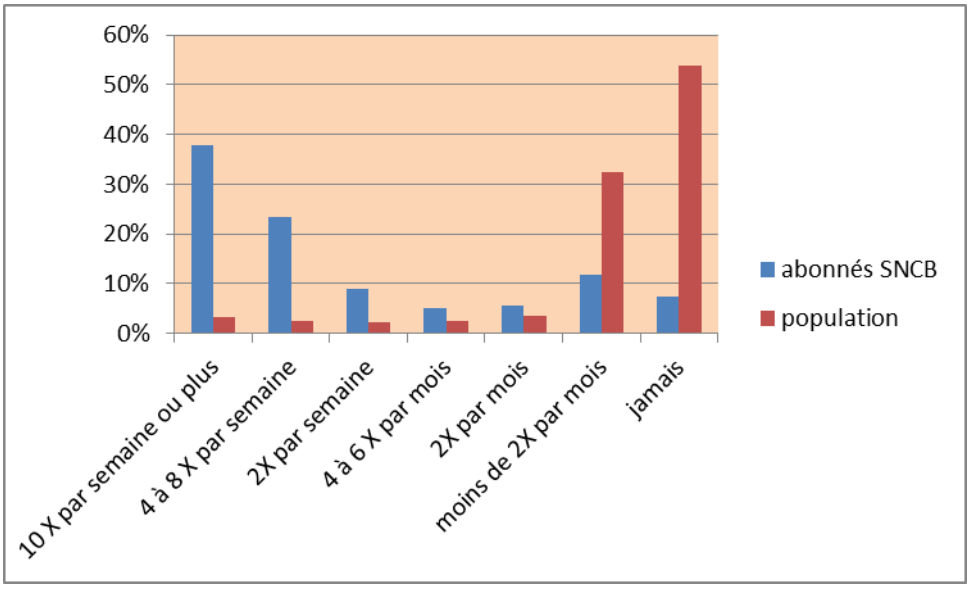


Figure 218 : fréquence d'usage du train pour les abonnés SNCB

Par rapport aux autres modes, on peut dire que les abonnés de la SNCB sont un peu plus adeptes du vélo que la moyenne de la population et qu'ils conduisent moins souvent une voiture.

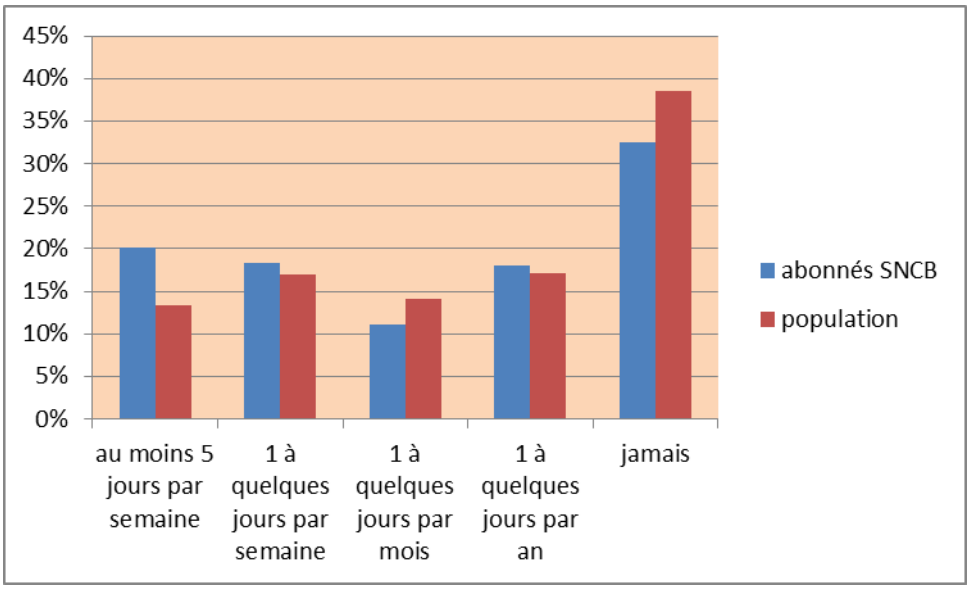


Figure 219 : usage habituel du vélo par les abonnés SNCB

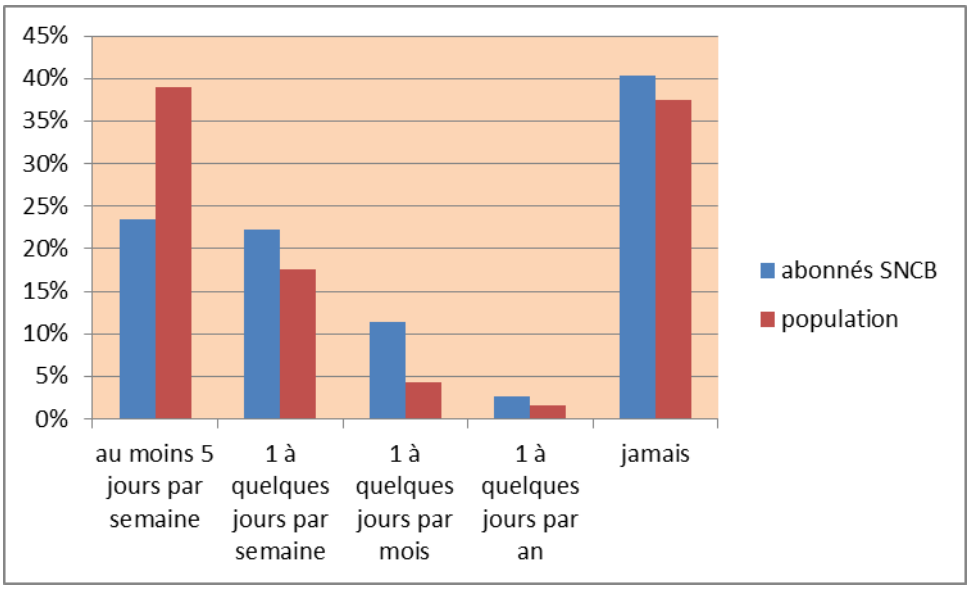


Figure 220 : usage habituel de la voiture comme conducteur par les abonnés SNCB

Enfin, on notera que les travailleurs qui sont abonnés à la SNCB ont une distance « domicile-travail » beaucoup plus importante que la moyenne puisqu'elle est de 41 km. De la même manière, les étudiants abonnés parcourent une distance également plus longue que la moyenne pour se rendre aux cours : 21 km.

17.2. Les usagers

Nous avons, dans l'enquête BELDAM, la description de 966 déplacements dont le mode principal est le train. Comme les individus peuvent avoir accompli plusieurs voyages en train durant la journée de référence, il nous reste en fait 553 répondants ayant effectué au moins un déplacement avec le train comme mode principal.

Ces usagers se répartissent entre genres comme l'ensemble de la population : 51% de femmes et 49% d'hommes. Les Flamands (61%) et les Wallons (32%) sont un peu surreprésentés et ce au détriment des Bruxellois (7%).

Les habitants des agglomérations sont légèrement sous-représentés dans les usagers du chemin de fer mais certainement pas dans la même mesure que parmi les abonnés de la SNCB. Par contre les habitants des communes de banlieue et rurales sont eux plus fortement sous-représentés que parmi les abonnés. A contrario la surreprésentation des habitants des communes de migration alternée est plus forte ici.

Table 164 : distribution des usagers de la SNCB suivant la hiérarchie urbaine de Van Hecke

	Agglomération	Banlieue	Migratoire	Rural
Dans la population	40%	16%	22%	23%
Dans les usagers de la SNCB	37%	12%	32%	19%

En fait, 63% des usagers du train sont des abonnés de la SNCB. Ceci explique en partie pourquoi la distribution des usagers par âge a un profil proche de celui des abonnés avec une grande surreprésentation des 15-24 ans.

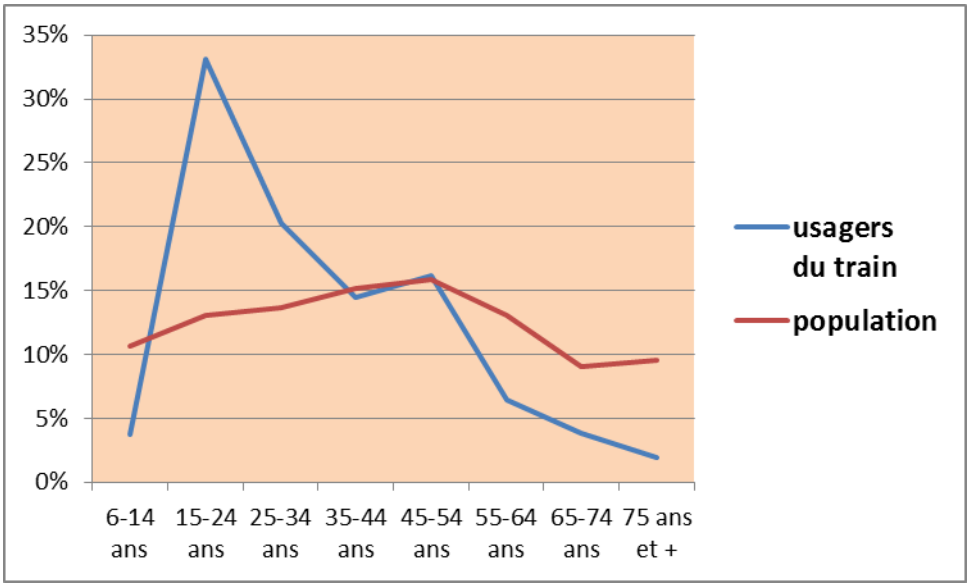


Figure 221 : distribution des usagers du train suivant les classes d'âge

Cette distribution des âges explique sans doute pourquoi on a, parmi les usagers du train, une surreprésentation des personnes en apprentissage du permis (13%) alors qu'on a une légère sous-représentation des individus détenteurs du permis (65%) et une sous-représentation un peu plus significative des personnes sans permis (23%) ; pour ces dernières, il faut se rappeler qu'un certain nombre d'entre elles sont des personnes âgées dont on vient de voir qu'elles sont relativement peu nombreuses à prendre le train.

Tout comme pour les abonnés, les usagers de la SNCB se recrutent de prédilection chez les travailleurs (52% soit 11% de plus que dans l'ensemble de la population) et les étudiants

(32% soit aussi 11% de plus), ceux qui ne sont ni l'un ni l'autre sont largement sous-représentés (16% soit, ipso facto, 22% de moins).

Assez curieusement, les ménages sans voitures sont sous-représentés parmi les usagers du train (12% pour 17% dans la population) de même d'ailleurs que les ménages avec une seule voiture (47% au lieu de 55%) alors que les ménages « bi-motorisés » sont, eux, surreprésentés (34% pour 24% dans la population).

La répartition des usagers en fonction des revenus de leur ménage peut s'expliquer par la surreprésentation, parmi ces usagers, des travailleurs et la sous-représentation des personnes qui ne sont ni travailleur, ni étudiant. La sous-représentation des personnes âgées doit aussi sans doute jouer un rôle dans ce profil de distribution.

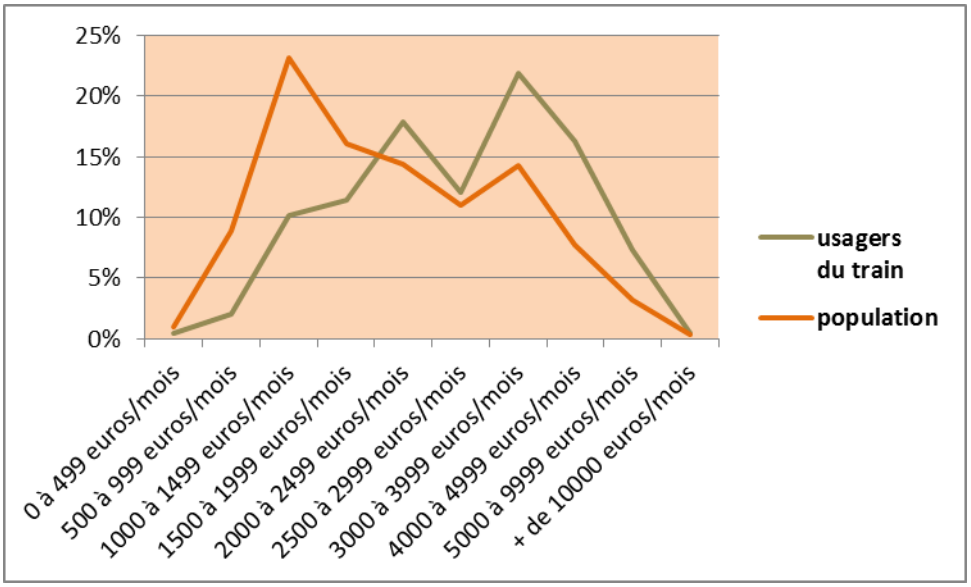


Figure 222 : distribution des usagers du train en fonction des revenus mensuels de leur ménage

Partie 4 : comparaisons

18. Comparaisons avec MOBEL

Il est bien entendu très séduisant de comparer les résultats de BELDAM avec ceux de MOBEL, l'enquête qui, il y a déjà plus de dix ans, a précédé celle-ci. Néanmoins, cet exercice doit être réalisé avec prudence et il faut avant toute chose garder à l'esprit quelques limitations qui imposent de considérer avec circonspection les conclusions qui pourraient être tirées, trop abruptement, d'une comparaison « brutale » entre les chiffres :

- comme cela a déjà été rapidement évoqué en 6, la structure socio-démographique de la population belge a évolué sur cette décennie ; par conséquent, des variations dans des indicateurs de mobilité, qui sont des moyennes, peuvent ne pas être dus à des changements de comportements mais simplement à des poids différents des diverses catégories de la population considérées (par exemple, on pourrait imaginer, pur cas d'école, qu'une augmentation de l'usage moyen du vélo ne soit pas la conséquence de nouveaux comportements mais simplement la résultante d'un pourcentage plus important de populations jeunes, plus utilisatrices de la bicyclette, dans la pyramide des âges de la population belge) ;

- bien que le souci de compatibilité ait guidé la mise en place de l'enquête BELDAM, il n'en demeure pas moins vrai que les protocoles d'enquête ne sont pas à cent pourcents identiques à ceux de MOBEL ; de ce fait, certaines variations statistiques doivent être davantage imputées à ces différences qu'à de réelles tendances de changement de comportements ;

- comme cela a déjà été démontré en 6, il apparaît que les attitudes du public vis-à-vis d'enquêtes de ce type ont changé en dix ans ; on constate une moins grande volonté à répondre (cf. 3), moins de cohérence dans certaines réponses (cf. 6) etc. Ces différents éléments, même si leur impact a été minimisé grâce aux phases de nettoyage (cf. 4) et de pondération (cf. 5), incitent à se garder de toute conclusion hâtive à partir d'une simple comparaison « arithmétique » entre des indicateurs de MOBEL et ceux de BELDAM.

Ces précautions étant établies, nous pouvons maintenant examiner quelques indicateurs et leur évolution entre MOBEL et BELDAM.

18.1. Nombre moyen de déplacements

Nous avons indiqué abondamment, dans 6, les réserves que nous estimons devoir être prises vis-à-vis de cet indicateur. Néanmoins, en 11.2, nous avons montré que les variations dans cet indicateur dues à certaines caractéristiques socio-démographiques des répondants vont dans le même sens que celles observées dans MOBEL.

Même si une comparaison brutale des chiffres pourrait porter à croire à une baisse de la mobilité en Belgique, les constatations émises en 6 portent à nuancer le propos. Néanmoins

les résultats obtenus pour les diplômés de l'enseignement supérieur (cf. 11.2) laissent à penser que, par rapport à cet indicateur, on observe une certaine stagnation de la mobilité, voire un léger tassement de la mobilité comparée à ce qu'elle était il y a dix ans. En tout cas, on n'assiste plus à une croissance continue de celle-ci. Ces hypothèses sont corroborées par la situation en France (où, il est vrai, le tassement concerne les grandes villes) et les enquêtes régionales flamandes (OVG) où le nombre moyen de déplacements des mobiles est passé de 3,8 en 2007 à 3,6 en 2009.

18.2. Répartition modale

Lorsque l'on compare les distributions modales pour les modes principaux un jour ouvrable scolaire, on n'observe pas d'évolutions drastiques entre MOBEL et BELDAM. Les modifications les plus importantes concernent la voiture utilisée comme passager qui perd 4% et la marche qui, elle, gagne 3%. Le vélo, le train et le bus ont tous une légère progression de 1% alors que la voiture comme conducteur perd de son coté 1% également. Néanmoins, la voiture demeure encore et toujours, et de loin, le mode le plus utilisé.

Table 165 : comparaison des parts modales (mode principal) un jour ouvrable scolaire

	MOBEL[75]	BELDAM
Voiture conducteur	49%	48%
Voiture passager	18%	14%
Taxi	0%	0%
Marche	13%	16%
Cyclo, moto	1%	1%
Vélo	8%	9%
Train	2%	3%
Tram	1%	1%
Métro	1%	1%
Bus	4%	5%
Autre	1%	1%
Base	*13086*	*22614*

Par contre, quand on regroupe les modes dans leurs grandes catégories, on note une érosion de la part de la voiture en faveur des transports collectifs et des modes doux (marche, vélo). Il est évident trop tôt pour déterminer s'il s'agit d'un épiphénomène ou, au contraire, d'une

[75] TOINT Ph. et HUBERT J.P., « La mobilité quotidienne des Belges », PUN, 2002,p. 209

tendance lourde qui va s'amplifier à l'avenir. De futures enquêtes nous permettront, espérons-le, de confirmer ou d'infirmer cette hypothèse d'évolution.

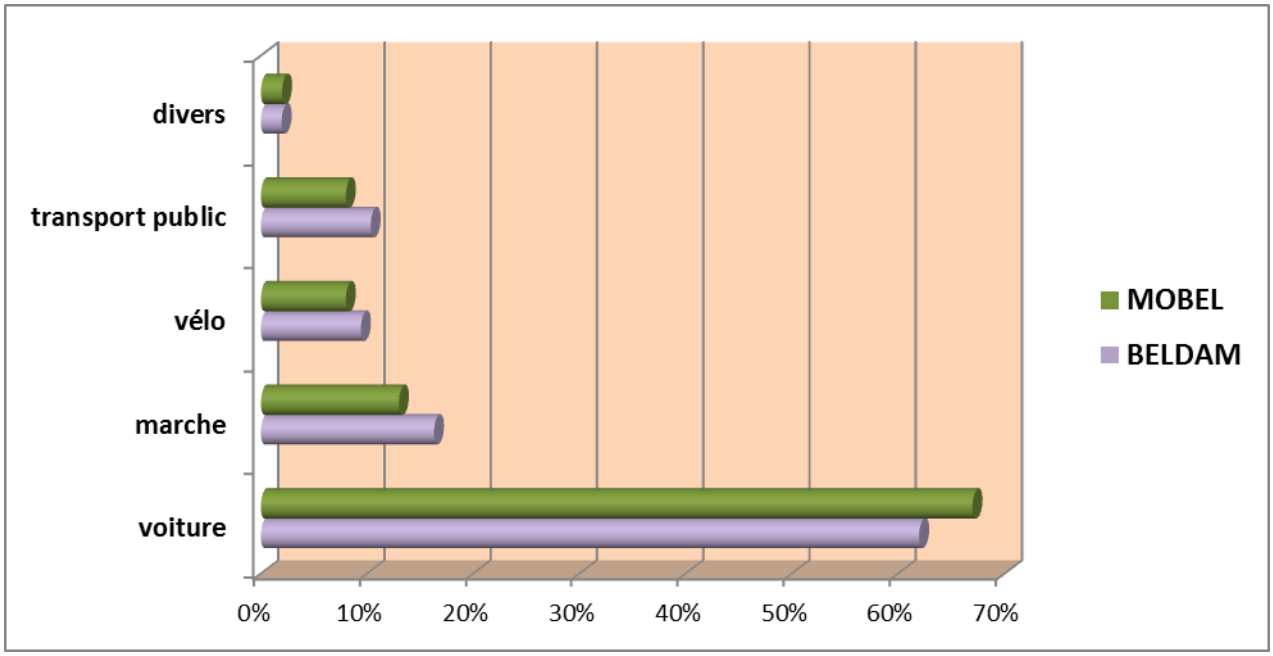


Figure 223 : comparaison des parts modales (mode principal) un jour ouvrable scolaire entre MOBEL et BELDAM

Par contre, si nous focalisons notre analyse sur les déplacements « domicile-travail », nous constatons que l'évolution déjà observée lors de MOBEL[76] continue : la voiture gagne toujours davantage de terrain. Les transports publics, eux, voient leur part décroître encore. Par contre, la marche semble renverser la tendance observée et regagne des points.

Table 166 : évolution des parts modales pour les déplacements « domicile-travail »

	Recensements			MOBEL	BELDAM
	1970	1981	1991	1999	2010
Voiture conducteur	31%	48%	57%	63%	65%
Voiture passager	6%	10%	9%	5%	6%
Transports publics (hors train)	16%	4%	11%	10%	6%
Train	11%	8%	6%	8%	6%
Vélo[77]	17%	11%	10%	8%	7%
Marche	14%	10%	5%	4%	8%
Autre	5%	9%	2%	2%	3%

[76] *Ibidem*, p. 231
[77] Comprend aussi les vélomoteurs jusqu'en 1999 (mais ce mode est très marginal).

Ni les distances, ni les durées ne peuvent apporter un début d'explication à cette tendance puisque tant les distances que les durées du déplacement « domicile-travail » n'ont pas, en moyenne, varié en dix ans (20 km et 28 min.).

Une autre comparaison concernant les modes peut être réalisée en ne s'intéressant qu'aux déplacements courts ; nous nous sommes même focalisés ici sur les déplacements de moins de 2 km. Il ressort de cette analyse que la voiture est maintenant bien moins utilisée pour ces déplacements courts, que ce soit comme conducteur ou comme passager. Les individus préfèrent maintenant nettement marcher sur des distances si courtes. Par contre, le vélo n'a pas progressé significativement.

Table 167 : comparaison des parts modales (mode principal) pour les déplacements courts

	0 – 1 km		1 – 2 km	
	MOBEL[78]	BELDAM	MOBEL[78]	BELDAM
Voiture conducteur	24%	15%	46%	38%
Voiture passager	11%	6%	20%	15%
Taxi	0%	0%	0%	0%
Marche	51%	66%	12%	27%
Cyclo, moto	1%	0%	1%	1%
Vélo	11%	12%	18%	18%
Train	0%	0%	0%	0%
Tram	0%	0%	0%	0%
Métro	0%	0%	0%	0%
Bus	1%	0%	1%	0%
Autre	1%	0%	2%	1%
Base	*4443*	*6472*	*2585*	*3941*

18.3. Motifs

Nous avions déjà constaté, dans nos analyses de BELDAM, une relative constance de la répartition des motifs de déplacements à travers l'espace (cf. 11.4 et 13 à 16.), la comparaison avec MOBEL[79] nous apprend que cette stabilité existe aussi au travers du temps. Bien entendu, il est un peu hâtif d'affirmer cela puisque nous ne disposons que de deux instantanés

[78] *ibidem*,p. 244
[79] *ibidem*, pp.148-149

temporels. Mais, les parts relatives des différents motifs semblent rester, à peu de choses près, les mêmes que ce soit en 1999 ou en 2010.

Table 168 : distribution des motifs de déplacement dans MOBEL et dans BELDAM

	MOBEL	BELDAM
déposer/chercher qqn	8%	8%
aller à la maison	35%	40%
aller travailler	11%	12%
pour le travail	3%	2%
suivre un cours (école, …)	5%	5%
prendre un repas à l'extérieur	2%	2%
faire des courses/du shopping	13%	12%
services (médecin, banque, …)	5%	3%
rendre visite à la famille ou à des amis	7%	7%
se promener, faire un tour	3%	2%
loisirs, sports, culture	7%	5%
autre	0%	2%
Base	*20911*	*37654*

18.4. Répartition horaire

Quand on compare la figure 154 avec la répartition horaire des déplacements (un jour moyen) dans MOBEL[80], on s'aperçoit que la pointe du matin atteint son maximum plus tard (entre 8 et 9h plutôt qu'en 7 et 8 h) et que globalement cette pointe regroupe maintenant une part un peu plus importante des déplacements qu'en 1999. Ceci pourrait expliquer pourquoi, malgré une potentielle légère baisse de la mobilité, les Belges ont l'impression que la congestion augmente ; ce sont en effet les embouteillages du matin qui renvoient cette image et ce resserrement et léger renforcement de la pointe du matin pourrait contribuer à cette sensation.

18.5. Distance

La distance moyenne d'un déplacement a très légèrement augmenté en dix ans passant de 12 km à 12,3 km. Cela peut aussi contribuer à « masquer » une légère baisse de la mobilité en termes de nombre de déplacements.

Pour ce qui est de la répartition modale, un jour ouvrable scolaire, en termes de distances parcourues, la voiture demeure le mode dominant mais elle perd beaucoup de terrain chez les Bruxellois. Pour les habitants des autres régions, le mode « voiture conducteur » est utilisé

[80] *Ibidem*, p. 116

pour parcourir un peu plus de distance que dans MOBEL mais, par contre, le mode « voiture passager » perd significativement du terrain partout (environ 3%). Pour les Bruxellois, ce sont globalement les parts de distances parcourues en voiture qui chutent : -17% en tant que conducteur, -5% en tant que passager. La marche représente un plus de distances parcourues, principalement pour les Bruxellois où le gain est de 6%. La situation du vélo est plus contrastée : son importance baisse légèrement pour le Flamands alors qu'elle augmente tant pour les Bruxellois que les Wallons. Le train représente aussi davantage de distances parcourues par les Wallons (+2%) mais surtout par les Bruxellois (+5%). La part des bus augmente aussi pour ces deux régions et particulièrement auprès des Bruxellois (+ 3%).

Table 169 : comparaison des parts modales (mode principal) un jour ouvrable scolaire en termes de distances parcourues, suivant les régions

	Flamands		Wallons		Bruxellois		Belgique	
	MOBEL[81]	BELDAM	MOBEL[81]	BELDAM	MOBEL[81]	BELDAM	MOBEL[81]	BELDAM
Voiture conducteur	59%	62%	59%	60%	62%	45%	59%	60%
Voiture passager	15%	12%	18%	15%	14%	9%	16%	13%
Taxi	0%	0%	0%	0%	1%	0%	0%	0%
Marche	1%	2%	1%	2%	3%	9%	1%	3%
Cyclo, moto	1%	1%	1%	0%	1%	0%	1%	1%
Vélo	6%	5%	0%	1%	0%	2%	4%	3%
Train	9%	9%	11%	13%	4%	9%	10%	11%
Tram	0%	1%	0%	0%	3%	7%	0%	1%
Métro	0%	0%	0%	0%	5%	10%	0%	1%
Bus	5%	5%	3%	5%	5%	8%	4%	5%
Autre	3%	2%	6%	2%	1%	1%	4%	2%
Base	*4985*	*7836*	*4643*	*13255*	*2893*	*7611*	*12521*	*28702*

18.6. Durée et vitesse

Si, dans BELDAM, la durée moyenne d'un déplacement est de 22 min, elle était de 20 min dans MOBEL. Les distances moyennes étant elles aussi différentes, cela conduit à une vitesse moyenne de déplacement passant de 36 km/h dans MOBEL à 34 km/h dans BELDAM. Cela peut s'expliquer par la part plus importante prise par les modes doux (vélo, marche) et les

[81] *Iidem*, p.209

transports publics dans les distances parcourues ; en effet, ce sont des modes moins « rapides » que la voiture.

18.7. Taux de motorisation

Le pourcentage de ménages motorisés (c'est-à-dire disposant d'au moins une voiture) a légèrement augmenté dans toutes les régions sauf à Bruxelles où on assiste à une décroissance. Or, nous avons vu que, globalement, la part de la voiture dans la répartition modale ne montre pas une telle tendance à la hausse. Faut-il voir, comme De Solere[82] le suppose pour la France, une évolution vers un découplage entre la possession d'une voiture et son utilisation ? Il est sans doute trop tôt pour le dire vu le peu de recul et la faiblesse des variations. Pour ce qui est du cas de Bruxelles, la baisse de la motorisation doit sans doute sa cause à de nombreuses origines : variations sociologiques dans la population, accroissement de la part des jeunes (qui ne sont pas en âge légal de conduire) dans la pyramide des âges, conditions économiques, manque de places de parking, amélioration de l'offre de transport public, prises de conscience environnementale, …

Table 170 : comparaison des pourcentages de ménages motorisés suivant les régions

	Flandre	Wallonie	Bruxelles	Belgique
MOBEL	84%	81%	69%	82%
BELDAM	86%	83%	65%	83%

19.Intégration de l'OVG[83]

19.1. Het Onderzoek Verplaatsingsgedrag Vlaanderen (OVG)

Het Onderzoek VerplaatsingsGedrag, kortweg OVG, wordt sinds 1994 uitgevoerd door het departement Mobiliteit en Openbare Werken van de Vlaamse overheid. Het onderzoek heeft als doel om het verplaatsingsgedrag van Vlamingen zo goed mogelijk in kaart te brengen. In het bijzonder wordt getracht om inzicht te verwerven in een aantal kenmerken van gezinnen en individuen met betrekking tot de mobiliteit, zoals bijvoorbeeld het voertuigenbezit en de effectieve verplaatsingen van de individuen gedurende een willekeurige dag (tijdstip, motief, vervoerswijzekeuze…). Om dergelijke informatie te vergaren, werd een survey opgesteld bestaande uit een drietal onderdelen: een gezinsvragenlijst, een persoonsvragenlijst en een verplaatsingsdagboekje.

In het verleden werd het OVG uitgevoerd op welbepaalde tijdstippen, met een intervalperiode van ongeveer 5 jaar en een steekproef van om en bij de 8.000 personen. Sinds 2008 wordt echter een andere methodiek gehanteerd, waarbij gedurende een periode van 5 jaar jaarlijks ongeveer 1.600 personen worden bevraagd. De benaderde personen zijn het gevolg van een gestratificeerde steekproef uit de populatie van het Vlaams Gewest.

[82] DE SOLERE R. (ed), 2012, *La mobilité urbaine en France. Enseignements des années 2000-2010*, Lyon, Editions du Certu, Collection Références, 108 p

[83] Section rédigée par L. Creemers, K. Declercq et D. Janssens

19.2. Integratie Beldam – OVG

Beldam en het OVG verzamelen data die sterke gelijkenissen vertonen. Daar waar mogelijk is het dan ook de bedoeling dat beide data geïntegreerd worden in dit project. De geïntegreerde dataset wordt vanaf nu Beldam+ genoemd. Voor de integratie wordt gebruik gemaakt van gegevens uit OVG 4.2 (september 2009 tot september 2010). Deze periode stemt immers het best overeen met de periode waarin Beldam werd uitgevoerd (december 2009-december 2010). De belangrijkste reden voor de data-integratie is het bekomen van een rijkere dataset. Door het samenvoegen van variabelen die dezelfde informatie bevatten, wordt immers een hoger aantal observaties bekomen. Bijgevolg geldt, hoe hoger het aantal observaties waarop de verdeling wordt gebaseerd, des te kleiner de standaardafwijking en des te betrouwbaarder de analyseresultaten. In tegenstelling tot BELDAM wordt het OVG enkel uitgevoerd op Vlaams niveau. Wanneer variabelen uit beide data samengevoegd worden, is er dus een oversampling voor het Vlaams gebied. Om dergelijke bias te voorkomen in de finale dataset, dienen de gewichten herberekend te worden. Dit gebeurt op eenzelfde manier als beschreven in Sectie 5: Pondération.

Een belangrijke kanttekening bij de data-integratie zijn de methodologische verschillen van beide onderzoeken. In Beldam worden volledige gezinnen bevraagd terwijl de vragenlijsten van het OVG slechts door één (random gekozen) persoon van het gezin moet worden ingevuld. Een tweede belangrijk verschil heeft betrekking op de persoonlijke benadering naar de respondenten toe. In het OVG wordt steeds individuele uitleg verstrekt en wordt er standaard een face to face interview van de respondent afgenomen, in tegenstelling tot Beldam waar dergelijke interviews enkel uitgevoerd worden op een aselecte steekproef, hoofdzakelijk om de kwaliteit van de data te verhogen. Met het oog op volledig wetenschappelijk correcte interpretaties, zouden beide onderzoeken eenzelfde methodiek moeten hanteren. De methodologische verschillen stellen immers een aantal risico's. Enerzijds kan men verwachten dat het gemiddeld aantal ritten hoger is bij face to face interviews dan bij papieren vragenlijsten (vb.: drukbezette mensen worden door enquêteur overgehaald om deel te nemen; enquêteur kan respondent herinneren aan verplaatsingen die men regelmatig vergeet te melden, zoals het afhalen van geld). Anderzijds kan men verwachten dat het gemiddeld aantal ritten lager uitvalt bij face to face interviews dan bij de papieren vragenlijsten (vb. enquêteur haalt mensen over om deel te nemen, ook als ze niet vaak reizen zoals ouderen, gehandicapten…). Verschillen in de data kunnen dus zowel te wijten zijn aan het verplaatsingsgedrag als aan methodologische verschillen. Het is niet mogelijk om hun aandeel afzonderlijk te bepalen. Het is belangrijk om dit in het achterhoofd te houden wanneer de geïntegreerde dataset wordt geanalyseerd. Desalniettemin, is het zinvol om de integratie uit te voeren, omwille van de hogere statistische betrouwbaarheid van de analyseresultaten.

Slechts een deel van de dataset kan samengevoegd worden, omwille van het feit dat niet alle variabelen in beide onderzoeken bevraagd worden. Een voorbeeld hiervan heeft betrekking op kortingen of gunsttarieven voor het openbaar vervoer waar de respondent recht op heeft. Dit wordt enkel in Beldam bevraagd en niet in het OVG. Andere variabelen kunnen wel geïntegreerd worden, maar hebben enigszins een licht verschil in definiëring. Als voorbeeld wordt de variabele 'totaal maandelijks netto-inkomen" genomen. In de vragenlijst van

Beldam wordt expliciet gevraagd om kinderbijslag in rekening te brengen terwijl men in het OVG expliciet vraagt om hier geen rekening mee te houden.

De integratie van beide datasets heeft niet enkel gevolgen voor de betrouwbaarheid van de analyses, maar ook voor het detailniveau van bepaalde variabelen. Meer bepaald worden de categorieën van sommige variabelen geaggregeerd om deze consistent te maken met het OVG. Neem als voorbeeld de verplaatsingen met de tram en metro. In Beldam worden deze beschouwd als twee aparte categorieën terwijl men in het OVG dit als één categorie ziet. De verplaatsingen met tram en metro uit de dataset van Beldam dienen dus geaggregeerd te worden tot de gezamenlijke categorie “Tram en Metro”. Met andere woorden: er wordt gewerkt volgens het principe van de grootste gemene deler.

19.3. Gebruik van vervoermiddelen

Onderstaande tabellen geven weer welk effect de data-integratie heeft op de resultaten van een aantal mobiliteitskenmerken. Zoals eerder aangehaald worden in het OVG uitsluitend inwoners van het Vlaams Gewest opgenomen. Hierdoor zal er vooral een significante toename in het aantal observaties op Vlaams niveau zijn en in mindere mate ook op het landelijk niveau. De resultaten voor de Walen en de Brusselaars worden in principe niet beïnvloed door de data-integratie en worden bijgevolg niet weergegeven.

19.3.1. Fiets

Table 171 beschrijft de frequentie van het fietsgebruik. Een eerste opvallend gegeven in deze tabel betreft de regionale verschillen. Zowel uit de oorspronkelijke dataset als uit de geïntegreerde dataset blijkt dat Vlamingen frequenter de fiets gebruiken dan Belgen in het algemeen (incl. Walen en Brusselaars). Een potentiële verklaring hiervoor zijn de geografische verschillen tussen de regio’s: Vlaanderen is veel vlakker dan bijvoorbeeld Wallonië, wat het fietsgebruik aantrekkelijker maakt. Het feit dat geografische verschillen een belangrijke rol spelen in het fietsgebruik wordt bevestigd door van Ververs en Ziegelaar (2006). Bovendien halen ze naast de geografische factoren ook de verkeerskundige factoren aan, zoals de reistijdverhouding fiets-auto. Een optimale reistijdverhouding, door middel van een grootschalig fietsbeleid, kan zeker een effectieve driver zijn om mensen de fiets te laten gebruiken. Zo hebben Rietveld en Daniel (2004) aangetoond dat een gemeentelijk fietsbeleid wel degelijk een positieve invloed heeft op het fietsgebruik.

Wanneer de cijfers van Beldam en Beldam+ naast elkaar worden gelegd zijn slechts lichte verschuivingen waarneembaar, ondanks de significante toename in het aantal observaties (op Vlaams niveau). In de geïntegreerde dataset neemt het frequent en occasioneel gebruik licht af (0.1%-0.6%) ten opzichte van de oorspronkelijke dataset, terwijl de niet-gebruikers toenemen (+1.3%).

Table 171 : Gebruik van vervoermiddelen (fiets)

Gewogen %	Beldam		Beldam +	
	Vlamingen	Belgen	Vlamingen	Belgen
Minstens 5 dagen per week	19.9%	13.3%	19.3 %	12.9 %
1 tot enkele dagen per week	23.8%	17.0%	23.5 %	16.8 %
1 tot enkele dagen per maand	16.4%	14.2%	17.3 %	14.7 %
1 tot enkele dagen per jaar	15.7%	17.3%	14.6 %	16.7 %
Nooit	24.2%	38.2%	25.2 %	38.9 %

19.3.2. Openbaar Vervoer

Wat betreft de gebruiksfrequentie van het openbaar vervoer valt het op dat het merendeel van de respondenten het openbaar vervoer slechts sporadisch gebruikt (< 1 keer per jaar). Net zoals bij het fietsgebruik is ook bij het openbaar vervoergebruik een regionaal verschil vast te stellen. Vlamingen gebruiken het openbaar vervoer minder frequent dan Belgen, zo valt af te leiden uit beide datasets. Ook hier kan de opmerking gemaakt worden dat een optimale reistijdverhouding openbaar vervoer – auto de gebruiksfrequentie kan laten toenemen, maar dit impliceert een efficiënt openbaar vervoerbeleid (dat eventueel gepaard gaat met een inperkend autobeleid, zoals rekeningrijden).

De cijfers van Beldam+ wijken al bij al niet sterk af van de cijfers die gebaseerd zijn op de oorspronkelijke data. De verschillen bedragen niet meer dan 0.6%. Er valt dan ook geen eenduidige trend te trekken in de categorieën die onderhevig zijn aan een stijging of een daling.

Table 172 : Gebruik van vervoermiddelen (openbaar vervoer)

Gewogen %	Beldam		Beldam +	
	Vlamingen	Belgen	Vlamingen	Belgen
Minstens 5 dagen per week	10.7%	13.7 %	10.3 %	13.5 %
1 tot enkele dagen per week	9.4%	10.4 %	9.9 %	10.7 %
1 tot enkele dagen per maand	12.5%	11.4 %	12.2 %	11.3 %
1 tot enkele dagen per jaar	31.3%	26.2 %	30.9 %	25.9 %
Nooit	36.2%	38.3 %	36.7 %	38.6 %

19.3.3. Autobestuurder

De gebruiksfrequentie van de auto als bestuurder levert geen verrassende resultaten op. Om en bij de 40% van de respondenten zit dagelijks achter het stuur. De frequentie van het dagelijks gebruik neemt slechts licht af in Beldam+ ten opzichte van de oorspronkelijke dataset, en verschuift vooral naar het wekelijks gebruik. De gebruiksfrequentie blijft dus hoog

en sluit perfect aan bij de huidige tijdsgeest, waarin individuele flexibiliteit centraal staat. Ondanks de fileproblematiek biedt de auto nog steeds voldoende flexibiliteit, vooral met betrekking tot keuze van vertrektijd, trajectkeuze en snelheid in tegenstelling tot het openbaar vervoer waarvoor de trajecten zijn vastgelegd, evenals de vertrektijden.

Ook bij de gebruiksfrequenties van de auto kunnen regionale verschillen worden waargenomen. Uit de tabel blijkt immers dat Vlamingen de auto gebruiken op een frequentere basis dan Belgen in het algemeen, ondanks de hogere functiedensiteit in de regio ten opzichte van Wallonië en de fileproblematiek die zich in en rond Brussel afspeelt.

Table 173 : Gebruik van vervoermiddelen (autobestuurder)

Gewogen %	Beldam		Beldam +	
	Vlamingen	Belgen	Vlamingen	Belgen
Minstens 5 dagen per week	40.1 %	39.1 %	40.9 %	39.5 %
1 tot enkele dagen per week	20.4 %	17.6 %	19.7 %	17.2 %
1 tot enkele dagen per maand	4.6 %	4.3 %	4.4 %	4.2 %
1 tot enkele dagen per jaar	1.6 %	1.7 %	1.8 %	1.8 %
Nooit	33.1 %	37.2 %	33.3 %	37.4 %

19.4. Hoofdvervoerwijze naar vast werk-/schooladres

De verdeling van het hoofdvervoermiddel voor woon-werkverkeer is afkomstig uit de persoonsvragenlijst en is dus niet gebaseerd op de gerapporteerde verplaatsingen van de respondenten in de verplaatsingsdagboekjes. Het beeld omtrent het hoofdvervoermiddel voor woon-werkverkeer is vrij duidelijk. Ondanks de invoering van het derdebetalersysteem (sinds 2005) is de keuze voor het openbaar vervoer zeker niet dominant en rapporteert ongeveer 55% de auto als hoofdvervoermiddel (al dan niet als bestuurder of passagier). Dit percentage ligt beduidend lager dan het percentage dat bekomen werd uit de socio-economische enquête (SEE 2001) dat uitgevoerd werd op populatieniveau (België). Hieruit blijkt dat 66% van de Belgische werkzame beroepsbevolking de auto als hoofdvervoermiddel gebruikt voor woon-werkverplaatsingen. Er kan eveneens een vergelijking gemaakt worden met de Federale Diagnostiek voor woon-werkverplaatsingen. Alle bedrijven en openbare instellingen die gemiddeld meer dan 100 werknemers tewerkstellen hebben de wettelijke verplichting om driejaarlijks een diagnostiek te maken van de woon- werkverplaatsingen van hun werknemers. De resultaten voor het jaar 2008 tonen aan dat 68% van de Belgen met de auto naar het werk gaat, wat in lijn ligt met de resultaten van SEE.

Opnieuw zijn de verschillen tussen de oorspronkelijke dataset en de geïntegreerde dataset relatief klein, ondanks de significante toename in het aantal observaties waarop de verdeling wordt gebaseerd. Dit wijst op consistente resultaten in beide onderzoeken. Enkel de auto als bestuurder kent een lichte toename in de geïntegreerde dataset (+0.6%), de overige verschillen zijn steeds kleiner dan 0.3%.

Table 174 : Hoofdvervoerwijze naar vast werk-/schooladres

Gewogen %	Beldam		Beldam +	
	Vlamingen	Belgen	Vlamingen	Belgen
Auto bestuurder	46.5 %	45.6 %	46.2 %	45.4 %
Auto passagier	9.4 %	11.7 %	9.6 %	11.8 %
Te voet	6.6 %	9.1 %	7.0 %	9.4 %
Brom-/snorfiets/motor	1.5 %	1.4 %	1.3 %	1.3 %
Fiets	17.6 %	11.1 %	17.7 %	11.1 %
Trein	7.8 %	7.8 %	7.4 %	7.6 %
Tram/(pre)métro	1.1 %	3.1 %	1.1 %	3.2 %
Bus	9.1 %	9.7 %	9.1 %	9.7 %
Andere	0.4 %	0.4 %	0.6 %	0.5 %

19.5. Analyse van de verplaatsingen

19.5.1. Gemiddeld Aantal Verplaatsingen

Onderstaande tabel geeft het gemiddeld aantal verplaatsingen weer in de verschillende datasets. Hierbij dient opgemerkt te worden dat de cijfers gebaseerd zijn op het totaal aantal respondenten, inclusief de niet-verplaatsers. Het opvallendste gegeven uit onderstaande tabel zijn opnieuw de consistente resultaten in de verschillende datasets. Er is geen noemenswaardig verschil in het gemiddeld aantal verplaatsingen tussen de oorspronkelijke dataset en de geïntegreerde dataset. Dit geldt trouwens ook wanneer de resultaten van het OVG afzonderlijk worden bekeken. In het OVG worden gemiddeld 2.88 verplaatsingen per persoon afgelegd. Deze cijfers verschillen natuurlijk van jaar tot jaar en worden beïnvloed door een hele reeks externe factoren die spelen op korte termijn (strenge winters, hoge brandstofprijzen…). Desondanks blijkt het gemiddeld aantal verplaatsingen per persoon per dag redelijk stabiel doorheen de tijd. Wanneer we de cijfers vergelijken met internationale gegevens dan is er een duidelijk verschil waarneembaar tussen Europese landen enerzijds en de Amerikaanse staten anderzijds. De VS schommelt al decennia rond de 3.9 tot 4 verplaatsingen (http://www.travelsurveymanual.org/Chapter-25-1.html), terwijl de meeste Europese landen hier nog een eindje van verwijderd zijn. Verschillen in ruimtelijke spreiding van faciliteiten en densiteit, alsook culturele verschillen zijn hier wellicht een bepalende factor.

Table 175: Gemiddeld aantal verplaatsingen (incl. de niet-verplaatsers)

Gewogen cijfers (een gemiddelde dag)	Beldam		Beldam +	
	Vlamingen	Belgen	Vlamingen	Belgen
Aantal verplaatsingen per persoon (WT)	2.51	2.38	2.48	2.36

19.5.2. Verplaatsingen volgens hoofdvervoermiddel

De dominantie van de auto werd reeds duidelijk bij de bespreking van de gebruiksfrequentie en wordt bevestigd in onderstaande tabel. Hierbij dient opgemerkt te worden dat het gaat om de verdeling volgens het hoofdvervoermiddel van de verplaatsing, waarin het aandeel fiets en te voet typisch lager uitvalt dan wanneer alle trips in rekening worden gebracht. Fiets en te voet zijn immers typische vervoerswijzen voor het voor-en natransport van openbaar vervoer. De meeste academici zijn het erover eens dat flankerende maatregelen, zoals prijsbepalingen die de marktwerking van het weggebruik beter tot zijn recht laten komen (vb. rekeningrijden, parkeertarieven) alsook maatregelen om het fietsgebruik (vb. fietsvergoeding) en openbaar vervoer gebruik (derde betalersysteem) aan te moedigen, noodzakelijk zijn om een modal shift te bewerkstelligen en dus het aandeel van het autogebruik in te perken. Dit houdt echter een coherent en samenhangend mobiliteitsbeleid in.

Wanneer de resultaten van Beldam en Beldam+ met elkaar vergeleken worden, zijn er nauwelijks verschillen waar te nemen. Ook wanneer de resultaten uit onderstaande tabel specifiek vergeleken worden met de verdeling uit het OVG komen deze gelijkenissen aan bod. Het aandeel auto uit het OVG bedraagt 66.8%, wat slechts 0.5% hoger ligt dan het aandeel uit Beldam. Ook de overige vervoerswijzen tonen slechts minimale afwijkingen. Zo bedraagt het aandeel fiets in het OVG 13.2%, slechts 0.6% meer dan de resultaten van Beldam.

Table 176 : Verdeling van de verplaatsingen volgens hoofdvervoermiddel

Gewogen %	Beldam		Beldam +	
	Vlamingen	Belgen	Vlamingen	Belgen
Auto als bestuurder	48.4 %	47.8 %	49.7 %	48.6 %
Auto als passagier	17.0 %	17.0 %	16.6 %	16.8 %
Te voet	13.4 %	16.6 %	12.4 %	16.0 %
Brom-/snorfiets/motor	0.9 %	0.8 %	0.9 %	0.8 %
Fiets	12.7 %	8.4 %	12.6 %	8.3 %
Trein	2.6 %	2.6 %	2.7 %	2.7 %
Tram/(pre)metro	0.9 %	2.1 %	0.8 %	2.1 %
Bus	3.2 %	3.9 %	3.1 %	3.8 %
Andere	1.1 %	1.0 %	1.2 %	1.0 %
Totaal	100.0 %	100.0 %	100.0 %	100.0 %

19.5.3. Verplaatsingen volgens motief

Table 177 geeft een inzicht in de verdeling van de verplaatsingen volgens motief. Als de verplaatsingen naar huis buiten beschouwing worden gelaten, is het meest voorkomend motief werken. Opvallend is dat we ons bijna even vaak verplaatsen met als motief winkelen/boodschappen. Het motief “iets of iemand wegbrengen/afhalen” heeft het derde grootste aandeel en komt zelfs voor ontspanning/sport/cultuur. Dit in tegenstelling tot de resultaten van het OVG waar het aandeel ontspanning/sport/cultuur 8.5% bedraagt en dus hoger ligt dan het aandeel van het motief iets/iemand wegbrengen/afhalen (6.8%). Niettegenstaande tonen de resultaten van de geïntegreerde dataset geen opmerkelijke verschillen ten opzichte van de oorspronkelijke resultaten van Beldam.

Table 177: Verdeling van de verplaatsingen volgens het motief bij aankomst

Gewogen %	Beldam		Beldam +	
	Vlamingen	Belgen	Vlamingen	Belgen
Iets/iemand wegbrengen/afhalen	7.8 %	8.2 %	8.0 %	8.3 %
Naar huis	40.6 %	40.1 %	40.7 %	40.2 %
Werken	11.4 %	11.6 %	11.4 %	11.6 %
Zakelijke verplaatsing	2.2 %	2.1 %	2.5 %	2.2 %
Onderwijs volgen	4.9 %	5.2 %	5.0 %	5.2 %
Winkelen, boodschappen doen	11.7 %	11.6 %	11.5 %	11.4 %
Diensten (dokter, bank, ...)	2.7 %	2.9 %	2.8 %	2.9 %
Iemand een bezoek brengen	6.8 %	6.6 %	6.6 %	6.5 %
Wandelen, rondrijden, joggen, ...	2.3 %	2.5 %	2.1 %	2.4 %
Ontspanning, sport, cultuur	5.7 %	5.2 %	5.9 %	5.3 %
Andere	3.9 %	4.2 %	3.5 %	3.9 %
Totaal	100.0 %	100.0 %	100.0 %	100.0 %

19.5.4. Verplaatsingen volgens afstand

De verdeling van de verplaatsingen volgens afstand staat in het vakjargon ook wel bekend als de “triplengteverdeling”. De verdeling geeft aan hoeveel verplaatsingen in een bepaalde afstandscategorie worden uitgevoerd. De resultaten in Table 178 tonen aan dat bijna 50% van de verplaatsingen minder dan 5km bedragen, en zich dus op lokaal niveau afspelen. Het zijn dan ook die verplaatsingen die het hoogste potentieel vormen voor het gebruik van duurzame vervoersmodi zoals de fiets of te voet.

Opnieuw zijn er nauwelijks verschillen waar te nemen in de verdeling van de oorspronkelijke dataset en de verdeling van de geïntegreerde dataset. Er is een lichte toename in de afstandscategorie 250m-500m, maar overige verschillen zijn amper opmerkbaar. Neem bijvoorbeeld de afstandscategorie 2km-3km waar zelfs helemaal geen verschil valt op te merken tussen beide datasets. Dit wijst op consistente resultaten tussen Beldam en het OVG.

Table 178 : Verdeling van de verplaatsingen van een gemiddelde dag volgens afstand

Gewogen %	Beldam		Beldam +	
	Vlamingen	Belgen	Vlamingen	Belgen
<= 250 m	2.6 %	3.2 %	2.6 %	3.1 %
250 m - 500 m	4.1 %	4.8 %	4.3 %	4.9 %
500 m - 1 km	8.4 %	8.5 %	8.3 %	8.4 %
1 km - 2 km	11.5 %	10.8 %	11.2 %	10.7 %
2 km - 3 km	8.9 %	8.2 %	8.8 %	8.2 %
3 km - 5 km	13.8 %	13.5 %	14.1 %	13.6 %
5 km - 7.5 km	10.7 %	10.9 %	10.4 %	10.8 %
7.5 km - 10 km	7.7 %	7.6 %	8.2 %	8.0 %
10 km - 15 km	10.5 %	10.8 %	10.2 %	10.7 %
15 km - 25 km	9.5 %	9.5 %	9.1 %	9.2 %
25 km - 40 km	5.6 %	5.5 %	5.5 %	5.4 %
> 40 km	6.7 %	6.7 %	7.3 %	7.1 %
Totaal	100.0 %	100.0 %	100.0 %	100.0 %

19.6. Analyse van de afstanden

19.6.1. Gemiddelde afstand volgens geslacht

Table 179 geeft de gemiddelde afstand van een verplaatsing weer volgens geslacht. De resultaten tonen een kortere gemiddelde afstand voor vrouwen ten opzichte van mannen. Impliciet betekent dit dat vrouwen meer actief zijn op lokaal niveau (vb. kinderen vervoeren, boodschappen doen). De reden wordt dus vooral gezocht in het traditionele rollenpatroon. Bovendien werken vrouwen over het algemeen op kortere afstand van de woning dan mannen (ook al omdat ze, gemiddeld gezien, meer actief zijn in het huishouden).

Wanneer de afstanden van de oorspronkelijke en de geïntegreerde dataset met elkaar vergeleken worden, zijn de gelijkenissen opnieuw opmerkelijk. Gemiddeld gezien is er een verschil van slechts 100 meter.

Table 179 : Gemiddelde afstand van een verplaatsing volgens geslacht (km)

Gewogen gemiddelde	Beldam		Beldam +	
	Vlamingen	Belgen	Vlamingen	Belgen
Man	13.83	13.93	15.01	14.66
Vrouw	10.65	10.58	10.73	10.62

19.6.2. Gemiddelde afstand volgens leeftijd

Ook de gemiddelde afstand van een verplaatsing volgens leeftijd kent een normaal verloop. Kinderen en ouderen verplaatsen zich minder ver dan de tussenliggende leeftijdscategorieën. Dit kan verklaard worden doordat kinderen (en bepaalde ouderen) over een beperktere autonomie beschikken in het uitvoeren van hun verplaatsingen. Ze hebben niet altijd een rijbewijs of hebben begeleiding nodig tijdens het verplaatsen. Hun beweegwereld speelt zich dan ook af op een meer lokaal niveau. Dit in tegenstelling tot de tussenliggende leeftijdscategorieën, die gemiddeld gezien op een relatief grote afstand van hun werk wonen.

Resultaten uit Beldam+ tonen ook hier sterke gelijkenissen met de resultaten uit Beldam. Neem bijvoorbeeld de gemiddelde afstand van de leeftijdscategorie 65-74 jarigen. In de geïntegreerde dataset bedraagt deze 10.11 km, slechts een paar honderd meter verschil met de 10.37 km uit Beldam. Dergelijke minimale verschillen gelden voor bijna alle leeftijdscategorieën.

Table 180 : Gemiddelde afstand van een verplaatsing volgens leeftijd (km)

Gewogen gemiddelde	Beldam		Beldam +	
	Vlamingen	Belgen	Vlamingen	Belgen
6 – 14	7.15	7.02	7.04	6.95
15 – 24	12.53	12.70	13.33	13.20
25 – 34	15.36	15.14	19.08	17.19
35 – 44	13.70	13.68	13.12	13.31
45 – 54	13.28	13.21	13.76	13.49
55 – 64	12.10	12.07	12.71	12.44
65 – 74	10.37	9.99	10.11	9.82
75+	7.05	7.37	7.35	7.56

19.6.3. Gemiddelde afstand volgens vervoersmodi

Table 181 geeft een inzicht in de gemiddelde afstand van een verplaatsing volgens de verschillende vervoersmodi. Logischerwijze is de kortste afstand terug te vinden bij te voet en de fiets. In het algemeen wordt er aangenomen dat de systeemgrenzen van deze vervoersmodi respectievelijk 1 km en 3 km bedragen. De trein uit zich vooral als een vervoersmodi voor langere afstanden, terwijl auto, motor en bus/tram/metro vooral op regionaal niveau van belang zijn.

Wanneer er een vergelijking wordt gemaakt van de gemiddelde afstanden uit Beldam en de gemiddelde afstanden uit Beldam+, dan blijkt dat er hier en daar lichte verschillen optreden. Voor de verplaatsingen met de trein bekomt Beldam bijvoorbeeld een gemiddelde afstand van 45.15 km. In Beldam+ ligt deze afstand 1.2 km hoger. Bij de overige vervoersmodi blijven de verschillen beperkt tot slechts een paar honderd meter.

Table 181: Gemiddelde afstand van een verplaatsing voor verschillende vervoermiddelen (km)

Gewogen gemiddelde	Beldam		Beldam +	
	Vlamingen	Belgen	Vlamingen	Belgen
Auto als bestuurder	14.75	14.87	15.44	15.30
Auto als passagier	13.35	13.56	13.52	13.67
Te voet	1.54	1.44	1.51	1.42
Brom-/snorfiets/motor	14.63	13.32	13.08	12.29
Fiets	3.73	3.94	3.67	3.90
Trein	45.15	48.73	46.34	49.43
Tram/(pre)metro	9.35	8.45	8.87	8.26
Bus	15.72	12.78	16.36	13.05
Andere	30.04	29.68	30.77	30.24

19.6.4. Afstand volgens verplaatsingsmotief

Vaak worden woon-werk en werkgerelateerde verplaatsingen als lange afstandsverplaatsingen bestempeld. Dat klopt ook min of meer op basis van onderstaande tabel. Toch is ook de gemiddelde afstand van ontspanning/sport/cultuur-motieven opvallend. Dit heeft wellicht te maken met het geclusterde aanbod van sportvoorzieningen en (in mindere mate) met bepaalde evenementen zoals bijvoorbeeld festivals. Gemiddelde afstanden kunnen echter veranderen van jaar tot jaar, omdat ook zij (net zoals het vervoermiddelengebruik) onderhevig zijn aan externe factoren die spelen op korte termijn (zoals hogere brandstofprijzen). Vooral de flexibelere activiteiten (zoals ontspanningsactiviteiten) kunnen hierdoor beïnvloed worden en in mindere mate de afstanden van de vaste activiteiten (zoals werken).

Ook hier is een duidelijke overeenkomst tussen de resultaten van Beldam en Beldam+. Als voorbeeld wordt er gekeken naar de gemiddelde afstand van het motief winkelen. Beldam+ bekomt een afstand van gemiddeld 6.11 km, opnieuw slechts een paar honderd meter verschil met de 6.23 km van Beldam. Dit is ook het geval voor de meeste overige motieven. De enigste uitzondering is de gemiddelde afstand bij een zakelijke verplaatsing, wat in Beldam (36.57 km) beduidend lager ligt dan in Beldam+ (50.33 km).

Table 182 : Gemiddelde afstand van een verplaatsing voor verschillende motieven bij aankomst (km)

Gewogen gemiddelde	Beldam		Beldam +	
	Vlamingen	Belgen	Vlamingen	Belgen
Iets/iemand wegbrengen/afhalen	8.83	9.14	8.86	9.16
Naar huis	12.21	12.19	12.32	12.25
Werken	19.28	19.67	19.94	20.07
Zakelijke verplaatsing	36.57	33.67	50.33	43.19
Onderwijs volgen	9.28	9.08	9.55	9.24
Winkelen, boodschappen doen	6.23	6.62	6.11	6.56
Diensten (dokter, bank, ...)	6.59	6.68	6.30	6.51
Iemand een bezoek brengen	12.81	13.33	13.08	13.51
Wandelen, rondrijden, joggen, ...	5.74	6.79	6.11	7.04
Ontspanning, sport, cultuur	13.77	13.96	14.23	14.27
Andere	13.48	11.56	13.86	11.81

20. Comparaisons avec d'autres sources

20.1. Parc automobile

Comme nous avons déjà eu l'occasion de le montrer (cf. 8.5 et 9), une estimation du parc automobile belge peut être réalisée de deux manières à partir de l'enquête BELDAM : une approximation inférieure à partir des déclarations des ménages quant au nombre de voitures possédées, un calcul pondéré à partir des voitures décrites dans les questionnaires. Ces deux méthodes nous donnent respectivement des valeurs de 5095326 et 5389289 pour le nombre de voitures dans le parc automobile belge. Le chiffre officiel publié sur le site Statbel est de 5276283. Les estimations à partir de BELDAM se situent donc dans une fourchette de 3% autour du chiffre officiel. Il s'agit là d'un résultat tout à fait satisfaisant dans le cadre d'une enquête conduite sur un échantillon de la population.

Par ailleurs, nous avons aussi montré que BELDAM permettait de retrouver le « top 10 » des marques de voitures les plus possédées en Belgique tel que l'on peut le découvrir sur le site de la FEBIAC (cf. table 27).

La base de données du SPF Mobilité & Transports[84] fournit des statistiques sur le taux de motorisation des ménages mais celles-ci sont issues de l'ESE 2001[85].

Table 183 : taux de motorisation des ménages suivant les régions, comparaison entre BELDAM et ESE 2001

	Flandre		Wallonie		Bruxelles		Belgique	
	BELDAM 2010	ESE 2001	BELDAM 2010	ESE 2001	BELDAM 2010	ESE 2001	BELDAM 2010	ESE 2001
0 voiture	14%	19%	17%	25%	35%	39%	17%	23%
1 voiture	55%	55%	55%	54%	54%	49%	55%	54%
2 voitures	27%	22%	24%	19%	10%	10%	24%	20%
3 voitures ou +	4%	3%	4%	2%	1%	1%	4%	2%

On constate systématiquement une diminution du taux de ménages sans voiture et une augmentation du nombre de ménages « bi-motorisés » (sauf à Bruxelles) entre 2001 et 2010. Par contre, hors la Région de Bruxelles-Capitale, le pourcentage de ménages possédant une seule voiture est resté stable.

Si l'on s'intéresse au carburant consommé par les voitures, on observe une assez bonne concordance entre les chiffres de la base de données du SPF[86] et ceux de BELDAM.

Table 184 : carburants consommés par les voitures suivant les régions, comparaison entre BELDAM et SPF

	Flandre		Wallonie		Bruxelles		Belgique	
	BELDAM	SPF	BELDAM	SPF	BELDAM	SPF	BELDAM	SPF
Essence	35%	38%	34%	38%	46%	40%	35%	38%
Diesel	63%	61%	64%	61%	53%	59%	63%	61%
LG	1%	1%	1%	1%	0%	0%	1%	1%
Autre	1%	0%	1%	1%	1%	1%	1%	0%

La répartition du parc en classes d'âges offre aussi de bonnes similitudes entre BELDAM et la base de données du SPF[87].

[84] Indicateurs de mobilité repris dans le site du Bureau fédéral du Plan (http://www.plan.be/desc.php?lang=fr&ID=14&IS=57&TM=28)

[85] http://www.plan.be/databases/PVar.php?VC=PARC001&D1[]=EU15_BE1&D1[]=EU15_BE2&D1[]=EU15_BE3&D1[]=ZZTOT&D2[]=W50PRIVATE&D3[]=A0&D3[]=A1&D3[]=A2&D3[]=A3%2B&D3[]=ZZONBEKEND&DB=TRANSP&lang=fr&XT=0

[86] http://www.plan.be/databases/PVar.php?VC=PARC010&D2[]=EU15_BE1&D2[]=EU15_BE2&D2[]=EU15_BE3&D2[]=ZZONBEKEND&D4[]=E01BENZINE&D4[]=E02DIESEL&D4[]=E03LPG&D4[]=E04ELEK&D4[]=E05AARDGAS&D4[]=ZZANDERE&DB=TRANSP&lang=fr&XT=0

[87] http://www.plan.be/databases/PVar.php?VC=PARC010&D6[]=PL1&D6[]=PL2&D6[]=PL3&D6[]=PL4&DB=TRANSP&lang=fr&XT=0

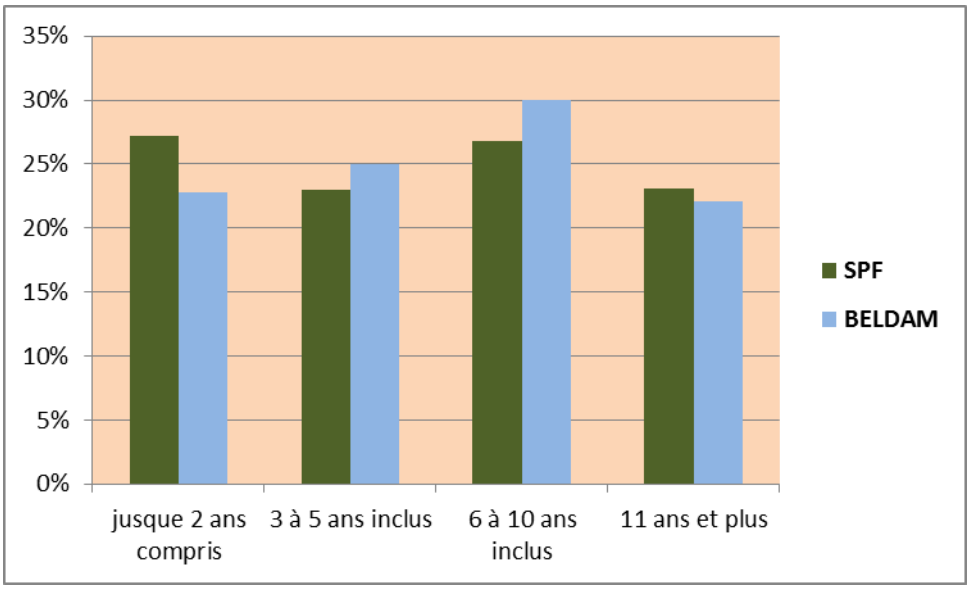


Figure 224 : répartition du parc automobile belge par classes d'âges

20.2. Diagnostic des déplacements domicile-travail (2008)[88]

S'agissant ici des travailleurs, on peut d'abord comparer le taux de temps plein suivant ces deux enquêtes : ils sont 71% suivant BELDAM et 72% suivant le diagnostic ; cette concordance se poursuit quand on ventile cet indicateur par genre : 89% de travailleurs à temps plein selon BELDAM et 88% selon le diagnostic, 48% et 49% respectivement pour les travailleuses. Si ces similitudes se retrouvent au niveau régional pour la Flandre et la Wallonie, il faut toutefois signaler une discordance dans la Région de Bruxelles-Capitale où BELDAM annonce 84% de travailleurs et 64% de travailleuses à temps plein alors que le diagnostic en recense respectivement 88% et 49%. Il faut néanmoins noter que si les indicateurs semblent relativement stables entre les deux diagnostics de 2005 et 2008, ceux concernant les Bruxellois ont, eux, très fort évolué entre ces deux enquêtes : en effet, en 2005, à Bruxelles, le taux de travailleurs à temps plein était de 91% et celui des travailleuses de 66%.

Suivant le diagnostic 2008, 64% des travailleurs prennent leur voiture ; cela correspond tout à fait au 65% de déplacements « domicile-travail » avec le mode « voiture conducteur » de BELDAM ou bien encore aux 66% de travailleurs déclarant se rendre habituellement sur leur lieu de travail au volant de leur voiture. Si l'on assimile les « voiture passager » au covoiturage du diagnostic, on obtient aussi une bonne concordance : 5% - 4%. Au niveau régional, les différences sont un peu plus importantes, sauf en Flandre où la concordance subsiste, mais restent acceptables : 67% (BELDAM) pour 67% (diagnostic) en Flandre, 69% pour 76% en Wallonie et 37% pour 41% à Bruxelles. Mais si, dans BELDAM, on considère les déclarations des travailleurs quant à leur mode habituel pour se rendre au travail, les indicateurs deviennent alors plus proches : 66% pour 67% en Flandre, 72% pour 76% en

[88] http://www.mobilit.fgov.be/data/mobil/RapportWWV_2008f.pdf

Wallonie et 39% pour 41% à Bruxelles. Cela illustre bien que le diagnostic rend compte du schéma habituel des « domicile-travail »

Pour ce qui est des transports en commun, 12% des travailleurs les empruntent pour BELDAM et 17% pour le diagnostic. Notons que la différence se rétrécit un peu si on ne considère pas, dans BELDAM, les déplacements effectués mais les déclarations de travailleurs sur leurs habitudes de transport ; là, on a un taux de 13% pour les transports publics. Ce pourcentage se ventile entre 7% pour le train et 6% pour MTB (métro, tram, bus) dans BELDAM et entre 10% pour le train et 6% pour MTB dans le diagnostic. C'est donc le train qui semble un peu sous-estimé dans BELDAM.

Les travailleurs cyclistes sont 8% dans BELDAM comme dans le diagnostic : 12% en Flandre (dans les deux enquêtes), 1% (BELDAM) -2% (diagnostic) en Wallonie et 6%-2% à Bruxelles. Ceci semblerait indiquer une hausse de l'usage du vélo à Bruxelles entre 2008 et 2010.

C'est pour la marche qu'on enregistre le plus de différence puisque sa part dans les déplacements « domicile-travail » passe de 2% (2% en Flandre, 3% en Wallonie et 2% à Bruxelles) en 2008 à 5% (respectivement 3%, 6% et 14%) en 2010.

En ce qui concerne les distances entre le domicile et le travail, on observe une augmentation de celles-ci puisque la moyenne qui était de 18 km dans le diagnostic passe à 22 km dans BELDAM. Cette augmentation se marque dans chaque région de travail : Flandre de 15 km à 19 km, Wallonie de 17 km à 19 km et Bruxelles de 27 km à 32 km mais on constate que le « classement » des régions de travail reste inchangé. Il est aussi à noter que, hormis le cas de la Wallonie, les distances moyennes « domicile-travail » avaient chu entre les diagnostics de 2005 et de 2008. Il faut aussi garder à l'esprit que, dans BELDAM, il s'agit de distances déclarées par le répondant et, dans le diagnostic, de distances calculées à vol d'oiseau entre le lieu de travail et la rue du domicile du travailleur.

20.3. Données des opérateurs de transport public

À ce niveau, l'adéquation entre les résultats de BELDAM et les données reprises dans la base de données du SPF Mobilité & Transports[89] n'est pas des meilleures.

Table 185 : différences entre le nombre de voyageurs transportés par an repris dans la base de données du SPF et celui calculé à partir de BELDAM

	Différence entre BELDAM et SPF
Tram	+ 79%
Métro	-16%
Bus De Lijn	-63%
Bus STIB	-1%
Bus TEC	-49%

89 http://www.plan.be/databases/PVar.php?VC=TRANS009&D1[]=DL&D1[]=MIVB&D1[]=TEC&D2[]=OVAB&D2[]=OVMETRO&D2[]=OVTRAM&D2[]=ZZTOT&DB=TRANSP&lang=fr&XT=0

Avant toute chose, il faut d'abord nuancer le résultat relatif au tram. En effet, dans la base de données du SPF, il n'est question que des trams exploités par la STIB. Or, des trams sont aussi en service dans d'autres villes (par exemple Antwerpen). Par conséquent, des déplacements enregistrés dans BELDAM concernent aussi des trajets en trams non opérés par la STIB. Si l'on retire de notre estimation BELDAM, les déplacements dont ni l'origine, ni la destination ne se trouvent dans la Région de Bruxelles-Capitale, l'adéquation est meilleure puisque la différence entre BELDAM et la base de données du SPF n'est plus que de 7%.

Plus globalement, il faut aussi se souvenir que les deux sources de données n'utilisent pas la même méthodologie pour calculer le nombre de voyageurs transportés annuellement par chaque opérateur de transport public. Les données du SPF proviennent d'estimations réalisées par les opérateurs eux-mêmes suivant des formules propres à chacun. Les chiffres de BELDAM proviennent d'une multiplication par 365 du nombre pondéré de voyages réalisés avec chacun des services de transport en commun[90] considérés pendant un jour moyen. Il ne faut pas oublier que ce mode de calcul s'appuie donc sur un nombre absolu de déplacements sur lequel nous avons émis certaines réserves (cf. 6). Par ailleurs, concernant les estimations des opérateurs, celles-ci se basent, à notre connaissance, entre autres, sur un nombre forfaitaire de déplacements réalisés par les abonnés. Or, nous avons vu (cf. 10.4) que l'utilisation des transports en commun par leurs abonnés est très variable, certains abonnés ne prenant presque pas voire jamais un transport en commun. Enfin, les estimations des opérateurs sont un des instruments sur lesquels leurs subsides sont calculés, ils n'ont donc aucun intérêt à sous-évaluer le nombre de passagers qu'ils transportent.

Pour ce qui est du chemin de fer, les dernières statistiques reprises dans la base de données du SPF[91] concernent 2009. Elles renseignent 220,3 millions d'usagers du rail. En appliquant la même méthode que celle décrite pour les autres opérateurs de transport public aux données BELDAM, on obtient 226 millions d'usagers. Dans ce cas, la concordance entre les deux sources de données est bonne puisque la différence n'est que de 3%(et il ne faut pas oublier que les chiffres du SPF ne concernent que 2009). Le SPF nous a également communiqué des chiffres pour 2010 qui sont de 224 millions d'usagers pour la SNCB. La similitude avec les données BELDAM est remarquable puisque la différence est inférieure au pourcent.

En ce qui concerne la distance moyenne d'un trajet en chemin de fer, la base de données du SPF[92] donne une valeur de 44,1 km (pour le trafic national) pour 2009 tandis que BELDAM fournit une distance moyenne de 41,2 km. La différence de 7% nous semble acceptable.

20.4. Kilométrage

Le site Statbel[93] nous donne le kilométrage annuel moyen parcouru par les voitures personnelles belges (calculé suivant la méthode ARCI) ; il est de 14856 km. Les déclarations des ménages répondants à BELDAM quant au kilométrage annuel de leurs voitures donnent, elles, une moyenne de 16853 km, soit une différence de 13%. Il faut cependant noter que le

[90] Comme mode principal ou comme mode secondaire.
[91] http://www.plan.be/databases/PVar.php?VC=TRANS019&DB=TRANSP&lang=fr&XT=0&ND=1
[92] http://www.plan.be/databases/PVar.php?VC=TRANS020&D1[]=ACT1NAT&DB=TRANSP&lang=fr&XT=0
[93] http://statbel.fgov.be/fr/statistiques/chiffres/circulation_et_transport/circulation/distances/

chiffre de Statbel ne concerne que les kilomètres parcourus en Belgique alors que celui de BELDAM reprend aussi ceux parcourus à l'étranger.

Conclusion

Au terme de cet ouvrage, le lecteur a peut-être l'impression que beaucoup de choses ont été dites sur BELDAM et pourtant … La masse des données récoltées est si riche que de multiples analyses sont encore possibles. Nous espérons donc que tout le travail réalisé pourra profiter encore longtemps à la communauté scientifique et à l'ensemble des acteurs du transport en Belgique.

Mais la mobilité est un domaine où les choses bougent, c'est le cas de le dire. Donc rester figés sur le portrait de la mobilité belge en 2010 donné par BELDAM risque assez vite de fournir une image déformée¸ dépassée de la réalité des déplacements en Belgique. Il est donc essentiel de ne pas s'en tenir là. BELDAM a été une deuxième enquête après MOBEL, il ne faudrait pas qu'elle ne soit que la seconde. Il est déjà nécessaire de penser au futur et de réfléchir aux prochaines enquêtes. L'analyse des évolutions dans les comportements de mobilité nécessite des séries temporelles avec des écarts aussi petits que possible pour pouvoir mesurer les tendances et évaluer les effets de politiques, d'événements, de modifications dans le contexte que celui-ci soit économique, fiscal, environnemental ou démographique. Nous ne pouvons donc que plaider pour que le monde du transport en Belgique puisse bénéficier aussi rapidement que possible d'une nouvelle enquête qui prolongera la lignée entamée par MOBEL et maintenant poursuivie par BELDAM.

En attendant, nous pouvons tirer les grands enseignements de BELDAM : une faible érosion de la place dominante de la voiture en faveur des transports en commun et des modes actifs, une relative stabilité, que ce soit au travers du temps ou de l'espace, de la répartition des motifs de déplacements. D'autres éléments semblent apparaître mais demandent encore des approfondissements dans l'analyse pour vérifier s'il s'agit de réelles tendances de changements de comportements ou s'il ne s'agit que d'artefacts dus, par exemple, à des modifications sociologiques dans la composition de la population : une certaine stagnation (voire une légère baisse) de la mobilité en termes de nombres de déplacements, une tendance au découplage entre la possession de la voiture (qui continue à grimper) et son utilisation (qui, elle, fléchit légèrement). Mais, nous le supposons et l'espérons, chacun d'entre vous aura trouvé dans les pages qui précèdent des résultats qui l'intéressent, qui l'interpellent et surtout qui lui seront utiles dans sa pratique du domaine de la mobilité.

Les comparaisons des résultats de BELDAM, non seulement avec MOBEL, mais aussi avec l'OVG et une série d'autres bases de données, sont des indicateurs de la fiabilité (mais aussi, il ne faut pas s'en cacher, des limites) d'un tel exercice d'enquête. Cela montre l'intérêt de disposer de différentes sources d'informations pour mieux affiner le portrait des comportements de mobilité des Belges.

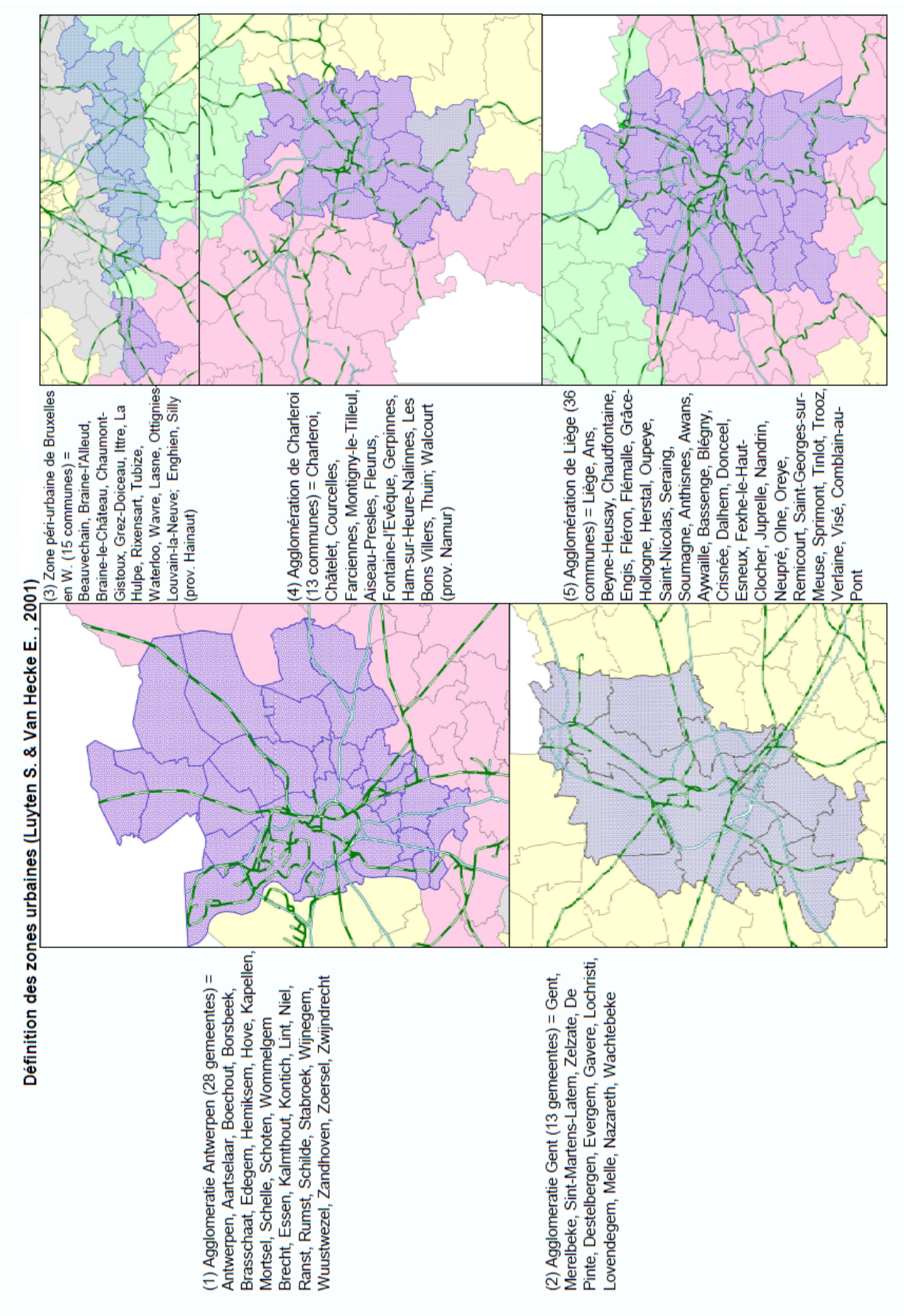
Enfin, l'existence de BELDAM permettra aussi de réactualiser les données relatives à la mobilité en Belgique dans un cadre européen ; nous pensons notamment au « Wiki » de l'action COST SHANTI[94] qui offre un espace regroupant les résultats des enquêtes de

[94] Survey Harmonisation with New Technologies Improvement

mobilité d'une multitude de pays européens et permet ainsi, dans les limites du possible, des comparaisons internationales.

Pour terminer, nous tenons encore une fois à remercier chaleureusement toutes celles et tous ceux sans lesquels l'aventure BELDAM n'aurait pas été possible : tout d'abord BELSPO et le SPF Mobilité & Transports qui ont financé l'enquête et son encadrement scientifique, du développement méthodologique à l'analyse des résultats, ensuite les responsables de ces deux organismes qui n'ont pas ménagé leurs efforts pour faire aboutir, de la meilleure manière qui soit, ce projet et qui ont soutenu sans relâche les équipes scientifiques dans leur travail. Nos remerciements vont aussi aux co-financeurs, Région de Bruxelles-Capitale et STIB, IWEPS, Province du Luxembourg et TEC Namur-Luxembourg, SNCB-Mobility ; leurs apports financiers ont permis une collecte de données beaucoup plus riche. Merci aussi aux représentants de ces différents organismes au sein du Comité Technique Élargi, leur enthousiasme et leur suivi attentif ont été des adjuvants pour les chercheurs. Merci enfin à tous les chercheurs du GRT (FUNDP), de l'IMOB (UHasselt) et du CES (FUSL) qui se sont investis d'une manière inimaginable dans BELDAM, qui y ont toujours cru même dans les difficultés et qui, sans discontinuer, ont fait de leur mieux pour offrir un « produit » de qualité. Nous espérons que le présent ouvrage vous aura convaincu de l'utilité de leurs efforts. En fait, tous ces remerciements ne devraient être qu'un merci collectif car c'est ensemble que chacun, qu'il soit chercheur, responsable d'une administration ou représentant d'un financeur, s'est senti chargé d'une mission : faire aboutir le projet BELDAM pour que le monde du transport et de la mobilité en Belgique puisse bénéficier, dix ans après MOBEL, d'une image mise à jour des comportements de mobilité des Belges. Si BELDAM répond à vos attentes, ce que nous espérons tous sincèrement, c'est parce que tous ensemble, chercheurs, responsables et financeurs, avaient le même objectif et se serraient les coudes pour y arriver : la fourniture de résultats et de bases de données de qualité et utiles à la communauté de la mobilité belge.

21. Annexe 1 : les zones urbaines



22.Annexe 2 : les questionnaires

ENQUÊTE NATIONALE SUR LA MOBILITÉ

QUESTIONNAIRE DU MÉNAGE

À REMPLIR PAR LA PERSONNE DE CONTACT

Ce questionnaire s'adresse à la personne de contact du ménage.

Nous vous remercions d'avance:

- de remplir ce questionnaire;
- de remplir un questionnaire individuel;
- de veiller à ce que chaque personne de votre ménage (à partir de 6 ans) remplisse un questionnaire individuel. Il est utile pour cela de lire les instructions aux pages 10 à 12 du questionnaire individuel avant le jour de référence;
- de renvoyer tous les questionnaires complétés dans l'enveloppe fournie, le plus rapidement possible après les avoir complétés. Un timbre n'est pas nécessaire (port payé par le destinataire).

Comment remplir le questionnaire ?
Il y a trois manières de répondre aux questions:

	cocher un(des) cercle(s) pour choisir votre(vos) réponse(s) dans une liste ou un tableau;
	écrire un nombre dans une case. Si votre réponse est "aucun" ou "ne s'applique pas", alors indiquer 0;
.....	écrire votre réponse en IMPRIMÉ sur des pointillés.

Votre participation est précieuse.
Les renseignements que vous nous communiquerez seront traités de manière anonyme (*).

Si vous souhaitez plus d'informations ou de l'aide pour remplir le questionnaire,

appelez gratuitement le **0800/80.770**
du lundi au vendredi
de 9h00 à 20h00.

Vragenlijsten in het Nederlands zijn beschikbaar op aanvraag.
Fragebögen auf Deutsch sind auf Anfrage erhältlich.

(*) conformément à la déclaration à la Commission de la protection de la vie privée, figurant en page 8.

LES MEMBRES DE VOTRE MENAGE

1 **Dans le tableau ci-dessous, remplissez une colonne pour chaque membre de votre ménage (sans aucune limite d'âge).**
Par ménage, nous entendons les personnes, de votre famille ou non, qui habitent, même partiellement, le même logement et partagent le même budget.

	Personne 1	Personne 2	Personne 3
Prénom	.....	.....	.....
Année de naissance	☐☐☐☐	☐☐☐☐	☐☐☐☐
Sexe	1 ○ masculin 2 ○ féminin	1 ○ masculin 2 ○ féminin	1 ○ masculin 2 ○ féminin
Nationalité	.....	.....	.....
Relation par rapport à la personne de contact *1 seule réponse possible*	1 ○ personne de contact 2 ○ époux(se), compagnon(agne) 3 ○ enfant (même adresse officielle ou autre adresse officielle) 4 ○ autre	1 ○ personne de contact 2 ○ époux(se), compagnon(agne) 3 ○ enfant (même adresse officielle ou autre adresse officielle) 4 ○ autre	1 ○ personne de contact 2 ○ époux(se), compagnon(agne) 3 ○ enfant (même adresse officielle ou autre adresse officielle) 4 ○ autre
Diplôme ou certificat le plus élevé obtenu à ce jour *1 seule réponse possible*	1 ○ pas concerné(e) car moins de 12 ans 2 ○ aucun diplôme 3 ○ primaire 4 ○ secondaire général (inférieur ou supérieur) 5 ○ secondaire technique (inférieur ou supérieur) 6 ○ secondaire professionnel (inférieur ou supérieur) 7 ○ secondaire enseignement spécial 8 ○ supérieur non universitaire, 2 à 3 ans 9 ○ supérieur non universitaire, 4 à 5 ans 10 ○ universitaire	1 ○ pas concerné(e) car moins de 12 ans 2 ○ aucun diplôme 3 ○ primaire 4 ○ secondaire général (inférieur ou supérieur) 5 ○ secondaire technique (inférieur ou supérieur) 6 ○ secondaire professionnel (inférieur ou supérieur) 7 ○ secondaire enseignement spécial 8 ○ supérieur non universitaire, 2 à 3 ans 9 ○ supérieur non universitaire, 4 à 5 ans 10 ○ universitaire	1 ○ pas concerné(e) car moins de 12 ans 2 ○ aucun diplôme 3 ○ primaire 4 ○ secondaire général (inférieur ou supérieur) 5 ○ secondaire technique (inférieur ou supérieur) 6 ○ secondaire professionnel (inférieur ou supérieur) 7 ○ secondaire enseignement spécial 8 ○ supérieur non universitaire, 2 à 3 ans 9 ○ supérieur non universitaire, 4 à 5 ans 10 ○ universitaire
Statut professionnel à ce jour *Si vous en avez plusieurs, citez votre statut professionnel principal.* *1 seule réponse possible*	1 ○ enfant non scolarisé(e) 2 ○ écolier, étudiant(e) 3 ○ femme/homme au foyer 4 ○ chercheur(se) d'emploi 5 ○ (pré)pensionné(e) 6 ○ invalide 7 ○ ouvrier(ère) 8 ○ cadre 9 ○ employé(e) 10 ○ indépendant(e) 11 ○ profession libérale 12 ○ enseignant(e) 13 ○ agriculteur(trice) 14 ○ autre (précisez):	1 ○ enfant non scolarisé(e) 2 ○ écolier, étudiant(e) 3 ○ femme/homme au foyer 4 ○ chercheur(se) d'emploi 5 ○ (pré)pensionné(e) 6 ○ invalide 7 ○ ouvrier(ère) 8 ○ cadre 9 ○ employé(e) 10 ○ indépendant(e) 11 ○ profession libérale 12 ○ enseignant(e) 13 ○ agriculteur(trice) 14 ○ autre (précisez):	1 ○ enfant non scolarisé(e) 2 ○ écolier, étudiant(e) 3 ○ femme/homme au foyer 4 ○ chercheur(se) d'emploi 5 ○ (pré)pensionné(e) 6 ○ invalide 7 ○ ouvrier(ère) 8 ○ cadre 9 ○ employé(e) 10 ○ indépendant(e) 11 ○ profession libérale 12 ○ enseignant(e) 13 ○ agriculteur(trice) 14 ○ autre (précisez): ....

Si votre ménage comporte **plus de 6 personnes**, vous pouvez demander une page supplémentaire au numéro gratuit indiqué en première page, ou en télécharger une à l'adresse Internet suivante : www.beldam.be

	Personne 4	Personne 5	Personne 6
Prénom	.....	.....	.....
Année de naissance	☐☐☐☐	☐☐☐☐	☐☐☐☐
Sexe	1 ○ masculin 2 ○ féminin	1 ○ masculin 2 ○ féminin	1 ○ masculin 2 ○ féminin
Nationalité	.....	.....	.....
Relation par rapport à la personne de contact *1 seule réponse possible*	1 ○ personne de contact 2 ○ époux(se), compagnon(agne) 3 ○ enfant (même adresse officielle ou autre adresse officielle) 4 ○ autre	1 ○ personne de contact 2 ○ époux(se), compagnon(agne) 3 ○ enfant (même adresse officielle ou autre adresse officielle) 4 ○ autre	1 ○ personne de contact 2 ○ époux(se), compagnon(agne) 3 ○ enfant (même adresse officielle ou autre adresse officielle) 4 ○ autre
Diplôme ou certificat le plus élevé obtenu à ce jour *1 seule réponse possible*	1 ○ pas concerné(e) car moins de 12 ans 2 ○ aucun diplôme 3 ○ primaire 4 ○ secondaire général (inférieur ou supérieur) 5 ○ secondaire technique (inférieur ou supérieur) 6 ○ secondaire professionnel (inférieur ou supérieur) 7 ○ secondaire enseignement spécial 8 ○ supérieur non universitaire, 2 à 3 ans 9 ○ supérieur non universitaire, 4 à 5 ans 10 ○ universitaire	1 ○ pas concerné(e) car moins de 12 ans 2 ○ aucun diplôme 3 ○ primaire 4 ○ secondaire général (inférieur ou supérieur) 5 ○ secondaire technique (inférieur ou supérieur) 6 ○ secondaire professionnel (inférieur ou supérieur) 7 ○ secondaire enseignement spécial 8 ○ supérieur non universitaire, 2 à 3 ans 9 ○ supérieur non universitaire, 4 à 5 ans 10 ○ universitaire	1 ○ pas concerné(e) car moins de 12 ans 2 ○ aucun diplôme 3 ○ primaire 4 ○ secondaire général (inférieur ou supérieur) 5 ○ secondaire technique (inférieur ou supérieur) 6 ○ secondaire professionnel (inférieur ou supérieur) 7 ○ secondaire enseignement spécial 8 ○ supérieur non universitaire, 2 à 3 ans 9 ○ supérieur non universitaire, 4 à 5 ans 10 ○ universitaire
Statut professionnel à ce jour *Si vous en avez plusieurs, citez votre statut professionnel principal.* *1 seule réponse possible*	1 ○ enfant non scolarisé(e) 2 ○ écolier, étudiant(e) 3 ○ femme/homme au foyer 4 ○ chercheur(se) d'emploi 5 ○ (pré)pensionné(e) 6 ○ invalide 7 ○ ouvrier(ère) 8 ○ cadre 9 ○ employé(e) 10 ○ indépendant(e) 11 ○ profession libérale 12 ○ enseignant(e) 13 ○ agriculteur(trice) 14 ○ autre (précisez):	1 ○ enfant non scolarisé(e) 2 ○ écolier, étudiant(e) 3 ○ femme/homme au foyer 4 ○ chercheur(se) d'emploi 5 ○ (pré)pensionné(e) 6 ○ invalide 7 ○ ouvrier(ère) 8 ○ cadre 9 ○ employé(e) 10 ○ indépendant(e) 11 ○ profession libérale 12 ○ enseignant(e) 13 ○ agriculteur(trice) 14 ○ autre (précisez):	1 ○ enfant non scolarisé(e) 2 ○ écolier, étudiant(e) 3 ○ femme/homme au foyer 4 ○ chercheur(se) d'emploi 5 ○ (pré)pensionné(e) 6 ○ invalide 7 ○ ouvrier(ère) 8 ○ cadre 9 ○ employé(e) 10 ○ indépendant(e) 11 ○ profession libérale 12 ○ enseignant(e) 13 ○ agriculteur(trice) 14 ○ autre (précisez): ....

LES VÉHICULES AU SEIN DE VOTRE MÉNAGE

2 **Pour chaque type de véhicule proposé ci-contre, combien sont présents dans votre ménage?**
Nous sommes intéressés par tous les véhicules en ordre de fonctionnement dont votre ménage dispose pour un usage privé, donc aussi par les véhicules de société s'ils peuvent être utilisés en dehors du contexte du travail.

Veuillez remplir le tableau ci-dessous en cochant, pour chaque type de véhicule, le cercle qui correspond au nombre de véhicules. Une seule réponse par ligne.

	Nombre de véhicules					
Type de véhicule	0	1	2	3	4	5 et plus
Vélo d'enfant	○	○	○	○	○	○
Vélo d'adulte	○	○	○	○	○	○
Cyclomoteur (moins de 50 cc)	○	○	○	○	○	○
Moto (50 cc ou plus)	○	○	○	○	○	○
Voiture (y compris monospace et 4x4, max. 9 personnes)	○	○	○	○	○	○
Camionnette, pick-up	○	○	○	○	○	○
Autre (précisez):.	○	○	○	○	○	○

3a **Dans le tableau ci-dessous, remplissez une colonne pour chaque vélomoteur ou moto que vous avez cité à la question 2.**
- Si aucun vélomoteur ou moto n'est présent dans votre ménage, allez à la question 3b ci-contre.
- S'il y a plus de trois vélomoteurs ou motos présents dans votre ménage, ne remplissez le tableau que pour les trois vélomoteurs ou motos les plus utilisés.
- Si nécessaire, vous trouverez les réponses à certaines questions sur les documents du véhicule.

	Cyclomoteur/moto 1	Cyclomoteur/moto 2	Cyclomoteur/moto 3
Marque *par ex.: "Honda"*	. . . . .	. . . . .	. . . . .
Modèle *par ex.: "Wallaroo"*	. . . . .	. . . . .	. . . . .
Cylindrée et/ou Puissance si électrique	□□□□ cc □□□ kW	□□□□ cc □□□ kW	□□□□ cc □□□ kW
Année d'achat	□□□□	□□□□	□□□□
Année de construction	□□□□	□□□□	□□□□
Si vous avez le véhicule depuis plus d'un an: **nombre de km parcourus par an**	□□□□□□ km / an	□□□□□□ km / an	□□□□□□ km / an
Kilométrage actuel	□□□□□□ km	□□□□□□ km	□□□□□□ km

3b Vul voor elke personenwagen, bestelwagen en ander gemotoriseerd voertuig uit vraag 2 een kolom in in de volgende tabel.

- Als er geen wagens of andere gemotoriseerde voertuigen aanwezig zijn in uw gezin, ga door naar vraag 4 op de volgende bladzijde.

- Als er meer dan 3 voertuigen aanwezig zijn, vul dan enkel de gegevens in van de 3 meest gebruikte.

- U vindt sommige van de gevraagde gegevens, indien nodig, op de papieren die bij het voertuig horen.

	Voertuig 1	Voertuig 2	Voertuig 3
Merk *b.v.: "Volkswagen"*	.....	.....	.....
Model *b.v.: "Golf"*	.....	.....	.....
Soort voertuig *1 bolletje aankruisen*	1 ○ personenwagen (ook mono-volume en 4x4) 2 ○ bestelwagen 3 ○ ander (vul in welk):	1 ○ personenwagen (ook mono-volume en 4x4) 2 ○ bestelwagen 3 ○ ander (vul in welk):	1 ○ personenwagen (ook mono-volume en 4x4) 2 ○ bestelwagen 3 ○ ander (vul in welk): ....
Cilinderinhoud	☐☐☐☐ cc	☐☐☐☐ cc	☐☐☐☐ cc
Jaar van aankoop (in geval van firma-wagen, eerste inge-bruikname)	☐☐☐☐	☐☐☐☐	☐☐☐☐
Hoe is dit voertuig in uw bezit geko-men? *1 bolletje aankruisen*	1 ○ nieuw gekocht 2 ○ tweedehands gekocht 3 ○ firmawagen 4 ○ anders	1 ○ nieuw gekocht 2 ○ tweedehands gekocht 3 ○ firmawagen 4 ○ anders	1 ○ nieuw gekocht 2 ○ tweedehands gekocht 3 ○ firmawagen 4 ○ anders
Bouwjaar	☐☐☐☐	☐☐☐☐	☐☐☐☐
Indien langer dan 12 maanden in bezit: **aantal km per jaar**	☐☐☐☐☐☐ km / jaar	☐☐☐☐☐☐ km / jaar	☐☐☐☐☐☐ km / jaar
Actuele kilometerstand	☐☐☐☐☐☐ km	☐☐☐☐☐☐ km	☐☐☐☐☐☐ km
Brandstof *1 bolletje aankruisen*	1 ○ loodvrije benzine 2 ○ diesel 3 ○ LPG 4 ○ hybride 5 ○ andere :	1 ○ loodvrije benzine 2 ○ diesel 3 ○ LPG 4 ○ hybride 5 ○ andere :	1 ○ loodvrije benzine 2 ○ diesel 3 ○ LPG 4 ○ hybride 5 ○ andere : .....
Waar plaatst u dit voertuig 's nachts het vaakst? *1 bolletje aankruisen*	1 ○ in een garage, box, of een andere voorbehouden plaats, die zich ongeveer op ☐☐ minuten van mijn woning bevindt 2 ○ op straat 3 ○ andere plaats:.....	1 ○ in een garage, box, of een andere voorbehouden plaats, die zich ongeveer op ☐☐ minuten van mijn woning bevindt 2 ○ op straat 3 ○ andere plaats:.....	1 ○ in een garage, box, of een andere voorbehouden plaats, die zich ongeveer op ☐☐ minuten van mijn woning bevindt 2 ○ op straat 3 ○ andere plaats:.....
Hoofdgebruiker van het voertuig, d.i. de persoon die er de meeste km mee rijdt ? *1 bolletje aankruisen*	Voornaam: ..... dit is : A ○ persoon nr. ☐ uit dit gezin (zie bovenaan tabel vraag 1) B ○ een andere persoon, niet uit dit gezin	Voornaam: ..... dit is : A ○ persoon nr. ☐ uit dit gezin (zie bovenaan tabel vraag 1) B ○ een andere persoon, niet uit dit gezin	Voornaam: ..... dit is : A ○ persoon nr. ☐ uit dit gezin (zie bovenaan tabel vraag 1) B ○ een andere persoon, niet uit dit gezin

VOTRE HABITATION ET VOTRE QUARTIER

4 **Vous habitez…** *1 seule réponse possible*

- 1 un appartement ou un studio.
- 2 une maison individuelle mitoyenne des 2 côtés (2 façades).
- 3 une maison individuelle jumelée (3 façades).
- 4 une maison individuelle séparée (4 façades).
- 5 autre

5 **Votre ménage est-il propriétaire ou locataire du logement où vous vivez?** *Une seule réponse possible*

- 1 propriétaire
- 2 locataire
- 3 autre

6 **Combien de voitures pouvez-vous garer dans un garage ou un emplacement de parking privé (c'est-à-dire pas sur la voie publique) dont vous disposez ?** *Dans le cas où votre garage ou votre emplacement de parking est utilisé à d'autres fins que pour garer une ou plusieurs voitures, combien de voitures pourrait-il normalement accueillir?*

0 0 1 1 2 2 3 3 ou plus

7 **Sur votre lieu de résidence, ou dans ses environs proches, trouver un emplacement de parking gratuit en rue pour une voiture ……**

- 1 ne pose pas de problème.
- 2 pose quelques difficultés.
- 3 pose beaucoup de difficultés.

8 **Sur votre lieu de résidence, ou dans ses environs proches, le parking en rue est …**

- 1 gratuit et à durée illimitée. → *allez à la question 10*
- 2 gratuit et à durée limitée (zone bleue par exemple).
- 3 payant.

9 **Si le parking en rue est payant ou à durée limitée, quel(s) type(s) de cartes avez-vous pour (au moins) une voiture de votre ménage ?** *(cochez la(les) carte(s) dont vous disposez)*

- 1 carte de riverain
- 2 carte « handicapé »
- 3 sans objet, je n'ai pas de voiture
- 4 autre (précisez) : ……
- 5 aucune carte

10 **Combien de vélos pouvez-vous abriter chez vous ou dans les communs ?** *Une seule réponse possible*

0 0 1 1 2 2 3 3 ou plus 4 ne sait pas

11 **Concernant les transports en commun, quel est votre degré de satisfaction au niveau des points suivants ?**

	très satisfait	satisfait	insatisfait	très insatisfait	sans avis
fréquence depuis votre domicile	1	2	3	4	5
fréquence par rapport à vos destinations habituelles	1	2	3	4	5
ponctualité	1	2	3	4	5
prix	1	2	3	4	5
sécurité	1	2	3	4	5
autre :	1	2	3	4	5

12 **Afin de lier les résultats de cette enquête à des données économiques, nous souhaiterions avoir une idée du revenu net de votre ménage le mois dernier.**

Pour ce faire, totalisez les revenus professionnels nets (c'est-à-dire ce que chaque personne de votre ménage reçoit effectivement chaque mois) mais aussi les autres revenus comme les allocations familiales, les allocations de chômage, les aides sociales, les pensions, les primes, les revenus immobiliers, mobiliers, commerciaux, etc.

Compte tenu de tout cela, merci d'indiquer à quelle catégorie appartient le revenu net de votre ménage du mois dernier.

Une seule réponse possible

1 ○ 0 à 499 euros par mois
2 ○ 500 à 999 euros par mois
3 ○ 1000 à 1499 euros par mois
4 ○ 1500 à 1999 euro par mois
5 ○ 2000 à 2499 euros par mois
6 ○ 2500 à 2999 euros par mois
7 ○ 3000 à 3999 euros par mois
8 ○ 4000 à 4999 euros par mois
9 ○ 5000 à 9999 euros par mois
10 ○ plus de 10000 euros par mois

NOUS VOUS REMERCIONS POUR VOTRE AIMABLE COLLABORATION

N'OUBLIEZ PAS…

- de remplir un questionnaire individuel;
- de veiller à ce que chaque personne de votre ménage (à partir de 6 ans) remplisse un questionnaire individuel;
- de renvoyer tous les questionnaires complétés, dans l'enveloppe fournie, le plus rapidement possible après les avoir complétés. Un timbre n'est pas nécessaire (port payé par le destinataire).

Si vous avez des questions, des remarques ou des suggestions à propos de ce questionnaire ou de notre enquête en général, veuillez les écrire ci-dessous.

. . . . . .
. . . . . .
. . . . . .
. . . . . .
. . . . . .
. . . . . .
. . . . . .
. . . . . .
. . . . . .
. . . . . .
. . . . . .
. . . . . .
. . . . . .
. . . . . .
. . . . . .

En application de l'article 4 de la loi du 8 décembre 1992 relative à la protection de la vie privée à l'égard des traitements de données à caractère personnel, nous devons vous informer des éléments suivants:

1. Responsable du traitement : le Service Public Fédéral Mobilité et Transports, Rue du Progrès, 56 à 1210 Bruxelles.
2. Finalité du traitement : Les données recueillies seront utilisées pour l'enquête nationale sur la mobilité des ménages.
3. Destinataires des données : les données anonymisées seront utilisées par différents Services Publics et groupes de recherche scientifique.
4. Les ménages tirés au sort ne sont pas dans l'obligation de répondre.
5. Toute personne concernée par les données a le droit d'y accéder et a le droit de demander leur rectification (uniquement possible durant le déroulement de l'enquête, avant anonymisation des données).
6. Des renseignements complémentaires peuvent être obtenus dans le registre tenu par la Commission de la protection de la vie privée : http://www.privacycommission.be (numéro d'identification du traitement : VT 005014032).

ENQUÊTE NATIONALE SUR LA MOBILITÉ

QUESTIONNAIRE INDIVIDUEL

À REMPLIR PAR CHAQUE PERSONNE DU MÉNAGE À PARTIR DE 6 ANS
(LES PARENTS PEUVENT AU BESOIN AIDER LEURS ENFANTS À RÉPONDRE)

Qui doit remplir le questionnaire individuel ?
Ce questionnaire doit être rempli par toutes les personnes du ménage, âgées de 6 ans et plus.

Pour pouvoir relier votre questionnaire à celui de votre ménage, veuillez indiquer :

votre prénom: .....

votre numéro à la question 1 du questionnaire du ménage (numéro de la colonne complétée) : ☐

De quoi se compose le questionnaire ?
Le questionnaire se compose de trois parties :
- Partie 1 (p.2 à 9) : vos habitudes en matière de déplacements,
- Partie 2 (p.10 à 18) : les déplacements que vous effectuez un **jour de référence**. Ce jour de référence est le même pour chaque personne de votre ménage, soit le

- Partie 3 (p. 19 à 20): vos opinions en matière de mobilité.

Que faire avec le questionnaire ?
Avant le jour de référence, lire les indications et les questions de la partie 2 (p.10 à 18) ; cela vous aidera à répondre ensuite aux questions. Vous pouvez déjà répondre à la partie 1.

Après le jour de référence, remplir le plus rapidement possible ce questionnaire et veiller à le renvoyer dès que possible, avec les autres questionnaires de votre ménage, dans l'enveloppe fournie. Inutile d'y apposer un timbre, le port est payé par le destinataire.

Comment remplir le questionnaire ?
Il y a trois manières de répondre aux questions:

○	cocher un(des) cercle(s) pour choisir votre(vos) réponse(s) dans une liste ou un tableau;
☐☐ min	écrire un nombre dans une case. Si votre réponse est "aucun" ou "ne s'applique pas", alors indiquer 0;
.....	écrire votre réponse en IMPRIMÉ sur des pointillés.

Votre participation est précieuse.
Les renseignements que vous nous communiquerez seront traités de manière anonyme (*).

Si vous souhaitez plus d'informations ou de l'aide pour remplir le questionnaire,

appelez gratuitement le **0800/80.770**
du lundi au vendredi
de 9h00 à 20h00.

Vragenlijsten in het Nederlands zijn beschikbaar op aanvraag.
Fragebögen auf Deutsch sind auf Anfrage erhältlich.

(*) conformément à la déclaration à la Commission de la protection de la vie privée, figurant en page 20.

PARTIE 1 : VOS HABITUDES EN MATIÈRE DE DÉPLACEMENTS

VOTRE USAGE DES DIFFÉRENTS MODES DE DÉPLACEMENT

1a A quelle fréquence avez-vous utilisé les modes de déplacement ci-dessous au cours des 12 derniers mois, que ce soit en Belgique ou à l'étranger et quelle que soit la raison (promenades comprises) **?** *Veuillez remplir le tableau ci-dessous en cochant, pour chaque mode de déplacement, le cercle qui correspond à votre choix. Une seule réponse par ligne.*

Modes de déplacement	au moins cinq jours par semaine	un à quelques jours par semaine	un à quelques jours par mois	un à quelques jours par an	jamais
marche (plus de 10 minutes)	1	2	3	4	5
vélo	1	2	3	4	5
cyclomoteur, moto	1	2	3	4	5
transport public	1	2	3	4	5
taxi	1	2	3	4	5
voiture en tant que conducteur	1	2	3	4	5
voiture en tant que passager	1	2	3	4	5
avion	1	2	3	4	5

1b Habituellement, à quelle fréquence avez-vous recours aux services des sociétés de transport ci-dessous (un aller-retour=deux fois) ? *Veuillez remplir le tableau ci-dessous en cochant, pour chaque société de transport, le cercle qui correspond à votre choix. Une seule réponse par ligne.*

Sociétés de Transport	10 fois par semaine ou +	4 à 8 fois par semaine	2 fois par semaine	4 à 6 fois par mois	2 fois par mois	moins de 2 fois par mois	jamais
SNCB	1	2	3	4	5	6	7
De Lijn	1	2	3	4	5	6	7
STIB	1	2	3	4	5	6	7
TEC	1	2	3	4	5	6	7
Cambio	1	2	3	4	5	6	7

2 A quelle(s) réduction(s) de tarifs ou mesure(s) de gratuité pour les transports publics avez-vous droit, même si vous ne l'(les) utilisez pas? *Une seule réponse par ligne.*

	oui	non	ne sait pas
enfant, jeune ou scolaire	1	2	3
senior	1	2	3
famille nombreuse	1	2	3
OMNIO / BIM (ex-VIPO : Veuf, Invalide, Pensionné, Orphelin)	1	2	3
bénéficiaire de RIS (revenu d'intégration sociale) ou ERIS	1	2	3
employé(e) d'une société de transport public, de Belgacom, de la Poste, ...	1	2	3
autre (précisez):	1	2	3

3a En ce moment, avez-vous un abonnement nominatif pour les transports publics?

1 ○ non → *Allez à la question 3b*

2 ○ oui → **Dans le tableau ci-dessous, remplissez une ligne pour chaque abonnement que vous possédez en ce moment.**

	Société de transport public	Nombre de voyages *Une seule réponse possible*	Durée de l'abonnement *Une seule réponse possible*
Abonnement 1 *Si abonnement **combiné**, cochez les différentes sociétés de transport comprises dans cet abonnement.*	1 ○ De Lijn 2 ○ TEC 3 ○ STIB 4 ○ SNCB	Uniquement pour **SNCB** 1 ○ nombre limité (ex: Railflex, Campus) 2 ○ nombre illimité	1 ○ 1 semaine 2 ○ 2 semaines 3 ○ 1 mois 4 ○ 3 mois 5 ○ 1 an 6 ○ autre (précisez):.....
Abonnement 2 *Si abonnement **combiné**, cochez les différentes sociétés de transport comprises dans cet abonnement.*	1 ○ De Lijn 2 ○ TEC 3 ○ STIB 4 ○ SNCB	Uniquement pour **SNCB** 1 ○ nombre limité (ex: Railflex, Campus) 2 ○ nombre illimité	1 ○ 1 semaine 2 ○ 2 semaines 3 ○ 1 mois 4 ○ 3 mois 5 ○ 1 an 6 ○ autre (précisez):.....

3b En ce moment, détenez-vous d'autres titres de transport (non nominatifs) ou carte de fidélité pour les transports publics ?

1 ○ non → *Allez à la question 4a*

2 ○ oui → **Cochez les titres de transports et carte de fidélité que vous détenez en ce moment.** *Plusieurs réponses possibles*

Titres de transport

A ○ go pass / rail pass

B ○ key card

C ○ carte SNCB 10 voyages à destination fixe

D ○ carte TEC multi-voyages

E ○ carte STIB 1 ou plusieurs voyage(s) ou jour(s) (en carte papier ou contrat chargé sur votre carte MOBIB)

F ○ carte JUMP 1, 5 ou 10 voyage(s) ou 1 jour (en carte papier, valable chez les 4 opérateurs dans Bruxelles)

G ○ carte De Lijn multi-voyages (Lijnkaart)

Carte de fidélité

H ○ carte de réduction 50% SNCB (payante et valable 1 an)

4a Avez-vous un permis de conduire? *Y compris les permis cyclomoteur et moto.*

1 ○ Non, mais en apprentissage → *Allez à la question 5 à la page suivante*

2 ○ Non → *Allez à la question 5 à la page suivante*

3 ○ Oui → **Quel(s) type(s) de permis avez-vous?** *Plusieurs réponses possibles*

1 ○ A3 - cyclomoteur

2 ○ A2 - moto jusqu'à 400 cc

3 ○ A1 - moto de plus de 400 cc

4 ○ B - voiture et camionnette

5 ○ C - camion

6 ○ D - bus

7 ○ E - véhicules des catégories B, C ou D avec une grande remorque

4b Si vous avez un permis B (voitures et camionnettes), depuis quelle année avez-vous ce permis ?

Depuis ☐☐☐☐

5 **Avez-vous, pour des raisons physiques, des difficultés pour utiliser certains modes de déplacement, par exemple en raison d'un handicap permanent, de votre âge, etc.?**
Veuillez remplir le tableau ci-dessous en cochant, sur chaque ligne, le cercle qui correspond à votre choix.

	... ne me pose aucun problème.	... m'est possible mais avec difficultés.	... m'est seulement possible avec des facilités d'accès ou des équipements particuliers.	... m'est impossible.
Marcher ...	1	2	3	4
Faire du vélo ...	1	2	3	4
Monter et descendre de voiture ...	1	2	3	4
Conduire une voiture ...	1	2	3	4
Accéder aux arrêts de tram ou bus ...	1	2	3	4
Accéder aux gares, quais et arrêts de train ou métro ...	1	2	3	4
Monter et descendre du train, bus, tram et métro ...	1	2	3	4
Autre (précisez):	1	2	3	4

6 **Dans <u>la semaine écoulée</u>, avez-vous utilisé l'une ou plusieurs des sources d'information suivantes pour préparer ou mener à bien l'un ou plusieurs de vos déplacements (suivre un itinéraire inconnu, connaître la durée d'un retard éventuel, changer de mode de déplacement en fonction de la circulation, ...) ?** *Plusieurs réponses possibles.*

1 Carte routière ou plan de ville sur papier
2 Site web des sociétés de transport (train, tram, bus, avion, ...)
3 Carte, plan ou service de calcul d'itinéraires sur internet (Mappy, Google Maps, ...)
4 Infotrafic à la radio ou à la télévision
5 Service d'information téléphonique (Mobiligne, Touring Mobilis...)
6 GPS
7 Amis, collègues, famille
8 Service d'information à un arrêt ou à la gare (écran, affiche, guichet...)
9 Autre (précisez) : .....

VOS DÉPLACEMENTS LONGUE DISTANCE

7a **Pendant les 12 derniers mois, combien de voyages de plus de 100 km (distance aller) avez-vous effectués (excepté vos navettes quotidiennes)?**

0 → *allez à la question 8 page suivante*

1 | 2 | 3 | 4 | entre 5 et 9 | 10 ou plus

7b **Parmi ces voyages de plus de 100 km, combien étaient des voyages dont la destination se situait à l'étranger ?**

0 → *allez à la question 8 page suivante*

1 | 2 | 3 | 4 | entre 5 et 9 | 10 ou plus

7c **Décrivez ci-dessous votre dernier voyage de plus de 100 km (distance aller) vers l'étranger. Si vous avez effectué un circuit, ne notez comme lieu d'arrivée, que la destination principale de votre circuit.**

Lieu de départ : Ville / commune : .....

Pays : BELGIQUE

Lieu d'arrivée : Ville / commune : .....

Pays : .....

Quel **mode de déplacement principal** avez-vous utilisé pour vous y rendre ?

Par mode de déplacement principal, nous entendons celui avec lequel vous avez parcouru la distance la plus longue.

Par exemple, si vous faites 20 km en bus, puis 300 km en train, cochez seulement la case "train". Une seule réponse possible.

- vélo
- moto
- train
- autocar
- voiture
- avion
- autre (précisez): .....

Lors de ce dernier voyage, combien de **nuits** avez-vous passées hors de chez vous ?

☐☐ nuits

Quel était **le motif principal** de ce dernier voyage ? *Une seule réponse possible*

- des raisons professionnelles
- rendre visite à la famille ou à des amis
- sports, loisirs, vacances
- voyage scolaire
- autre (précisez): . . . . . .

VOS DÉPLACEMENTS DOMICILE-TRAVAIL OU DOMICILE-ÉCOLE

8 Avez-vous un logement (autre que votre domicile) que vous occupez au moins 3 jours par semaine ?
Ex : kot, logement pour le travail durant la semaine

1 ○ oui → Adresse : Rue : ..... N° .....
Code postal : ☐☐☐☐ Localité : .....

2 ○ non

9 Exercez-vous un(des) emploi(s) / profession(s) ? Etes-vous écolier/étudiant? *Plusieurs réponses possibles.*

1 ○ Oui, j'exerce un(des) emploi(s). → *continuez ci-dessous à la question 10a*
2 ○ Oui, je suis écolier / étudiant. → *continuez ci-dessous à la question 10a*
3 ○ Non → *allez aux instructions de la partie 2, à la page 10*

10a Avez-vous un lieu de travail ou d'études fixe, c'est-à-dire où vous devez vous rendre au moins 2 jours par semaine, autre que votre domicile ? *Une seule réponse possible.*

1 ○ Non, car je travaille à domicile → *Allez à la question 16*
2 ○ Non, car le lieu de mon activité n'est pas fixe → *Allez à la question 14*
3 ○ Oui, j'ai un (ou plusieurs) lieu(x) de travail/étude fixe(s) (autre que mon habitation) → *Continuez ci-dessous à la question 10b*

10b Dans le tableau ci-dessous, complétez une colonne par lieu fixe de travail ou d'études.

LIEU DE TRAVAIL OU D'ETUDES FIXE FREQUENTE AU MOINS 2 JOURS /SEMAINE

Rue et numéro :.....
Code postal : ☐☐☐☐ Localité : .....

Combien de jours par semaine : ☐ jours par semaine

Comment vous y rendez-vous habituellement ?
***Entourez** les modes de déplacement successifs que vous utilisez et, pour chacun d'eux, indiquez le nombre de kilomètres (aller simple). Complétez uniquement le nombre d'étapes nécessaire (maximum 5).*

Etapes	Entourez un mode par étape				Distance (aller simple)
D'abord: mode 1	auto conducteur	à pied	train	bus	☐☐☐ km
	auto passager	cyclo/moto	tram	autre :	
	taxi	à vélo	métro	.....	
Puis : mode 2	auto conducteur	à pied	train	bus	☐☐☐ km
	auto passager	cyclo/moto	tram	autre :	
	taxi	à vélo	métro	.....	
Puis : mode 3	auto conducteur	à pied	train	bus	☐☐☐ km
	auto passager	cyclo/moto	tram	autre :	
	taxi	à vélo	métro	.....	
Puis : mode 4	auto conducteur	à pied	train	bus	☐☐☐ km
	auto passager	cyclo/moto	tram	autre :	
	taxi	à vélo	métro	.....	
Enfin : mode 5	auto conducteur	à pied	train	bus	☐☐☐ km
	auto passager	cyclo/moto	tram	autre :	
	taxi	à vélo	métro	.....	

EVENTUELLEMENT : AUTRE LIEU DE TRAVAIL OU D'ETUDES FIXE FREQUENTE AU MOINS 2 JOURS / SEMAINE

Rue et numéro :.....
Code postal : ☐☐☐☐ Localité : .....

Combien de jours par semaine : ☐ jours par semaine

Comment vous y rendez-vous habituellement ?
***Entourez** les modes de déplacement successifs que vous utilisez et, pour chacun d'eux, indiquez le nombre de kilomètres (aller simple). Complétez uniquement le nombre d'étapes nécessaire (maximum 5).*

Etapes	Entourez un mode par étape				Distance (aller simple)
D'abord: mode 1	auto conducteur	à pied	train	bus	☐☐☐ km
	auto passager	cyclo/moto	tram	autre :	
	taxi	à vélo	métro	.....	
Puis : mode 2	auto conducteur	à pied	train	bus	☐☐☐ km
	auto passager	cyclo/moto	tram	autre :	
	taxi	à vélo	métro	.....	
Puis : mode 3	auto conducteur	à pied	train	bus	☐☐☐ km
	auto passager	cyclo/moto	tram	autre :	
	taxi	à vélo	métro	.....	
Puis : mode 4	auto conducteur	à pied	train	bus	☐☐☐ km
	auto passager	cyclo/moto	tram	autre :	
	taxi	à vélo	métro	.....	
Enfin : mode 5	auto conducteur	à pied	train	bus	☐☐☐ km
	auto passager	cyclo/moto	tram	autre :	
	taxi	à vélo	métro	.....	

Si vous exercez un emploi et suivez aussi des cours, ne considérez que votre emploi pour les questions suivantes (11 à 13). Si vous avez plusieurs emplois, considérez votre emploi principal. Si vous avez 2 mi-temps, choisissez parmi ceux-ci.

11 **Donnez pour chaque type d'arrêt de transport public repris ci-dessous, la distance entre votre lieu de travail ou d'études et l'arrêt le plus proche.** *Une seule réponse possible par colonne.*

Arrêt de bus	Gare	Arrêt de tram	Station de métro
1 0 à 249 m	1 0 à 249 m	1 0 à 249 m	1 0 à 249 m
2 250 à 499 m	2 250 à 499 m	2 250 à 499 m	2 250 à 499 m
3 500 à 999 m	3 500 à 999 m	3 500 à 999 m	3 500 à 999 m
4 1 à 2 km	4 1 à 2 km	4 1 à 2 km	4 1 à 2 km
5 2 à 5 km	5 2 à 5 km	5 2 à 5 km	5 2 à 5 km
6 plus de 5 km	6 plus de 5 km	6 plus de 5 km	6 plus de 5 km
7 ne sait pas	7 ne sait pas	7 ne sait pas	7 ne sait pas

12 **Sur votre lieu de travail ou d'études ou dans ses environs, disposez-vous** (ou pourriez-vous disposer) **d'un garage ou d'un emplacement de parking privé** (c'est-à-dire pas sur la voie publique) **pour une voiture?**

1 Oui, il y a un parking privé gratuit.
2 Oui, il y a un parking privé payant.
3 Non.

13 **D'après vous, trouver un emplacement de parking public pour une voiture sur votre lieu de travail ou d'études ou dans ses environs...** *Une seule réponse possible.*

1 ne pose pas de problème.
2 pose quelques difficultés.
3 pose beaucoup de difficultés.

14 **Quelles activités réalisez-vous pendant vos déplacements vers votre lieu de travail ou d'école ?**
Veuillez remplir le tableau ci-dessous en cochant, pour chaque mode de déplacement qu'il vous arrive d'utiliser pour vos navettes domicile-travail ou domicile-école, la(les) activité(s) réalisée(s). Plusieurs réponses possibles par colonne.

Quand je me déplace... / *il m'arrive souvent de...*	à pied	en bus	en tram/ métro	en train	en voiture conducteur	en voiture passager
rêver, me reposer, dormir.	1	1	1	1	1	1
discuter avec d'autres personnes	2	2	2	2	2	2
lire.	3	3	3	3	3	3
travailler.	4	4	4	4	4	4
jouer.	5	5	5	5	5	5
téléphoner.	6	6	6	6	6	6
envoyer des messages (sms).	7	7	7	7	7	7
écouter la radio / de la musique.	8	8	8	8	8	8
regarder des films.	9	9	9	9	9	9
autre *Précisez :*	10	10	10	10	10	10

Cette partie ne concerne que les personnes qui exercent un emploi.
Si vous n'exercez pas d'emploi, allez à la partie 2 à la page 10.

15 Vos frais de déplacements entre votre habitation et votre lieu de travail sont-ils remboursés ou payés par votre employeur (ou par un système tiers-payant) ? *Une seule réponse possible.*

- ○ 1 Oui, j'ai une voiture de société.
- ○ 2 Oui, mon employeur paye (ou me rembourse) **partiellement** mes frais de déplacements (en transports en commun, à vélo, en voiture personnelle ...).
- ○ 3 Oui, mon employeur paye (ou me rembourse) **totalement** mes frais de déplacements (en transports en commun, à vélo, en voiture personnelle...).
- ○ 4 Non, mais le transport est assuré par mon employeur (bus de ramassage, etc.).
- ○ 5 Non, je ne suis pas du tout remboursé pour mes frais de déplacements.
- ○ 6 Je suis indépendant et mes frais de déplacement sont pris en compte dans mes frais réels.

16 Dans l'exercice de votre profession, avez-vous besoin de vous déplacer? *Une seule réponse possible.*

- ○ 1 Jamais → *Allez à la question 18 à la page suivante*
- ○ 2 Occasionnellement → *Continuez ci-dessous à la question 17*
- ○ 3 Très souvent → *Continuez ci-dessous à la question 17*

17 Quel(s) mode(s) de déplacement utilisez-vous alors pour ces déplacements professionnels?
Une réponse par ligne.

Mode(s) de déplacement utilisé(s)	Régulière-ment	De temps en temps	Jamais
à pied	○ 1	○ 2	○ 3
vélo	○ 1	○ 2	○ 3
cyclomoteur/moto	○ 1	○ 2	○ 3
train	○ 1	○ 2	○ 3
bus	○ 1	○ 2	○ 3
tram	○ 1	○ 2	○ 3
métro	○ 1	○ 2	○ 3
taxi	○ 1	○ 2	○ 3
véhicule de société comme conducteur	○ 1	○ 2	○ 3
véhicule de société comme passager	○ 1	○ 2	○ 3
véhicule personnel comme conducteur	○ 1	○ 2	○ 3
véhicule personnel comme passager	○ 1	○ 2	○ 3
transport organisé par la société	○ 1	○ 2	○ 3
avion	○ 1	○ 2	○ 3
autre (précisez):	○ 1	○ 2	○ 3

18 A quelle fréquence faites-vous du covoiturage (conducteur et/ou passager) pour vous rendre sur votre lieu de travail ?

Le covoiturage est un mode de déplacement où plusieurs personnes utilisent une seule voiture pour faire le même trajet ou presque.

Complétez chaque ligne du tableau ci-dessous :

Covoiturage...

	A **quelle fréquence** ?					Avec **combien de personnes** (le plus souvent) ?
	3 fois ou plus par sem	1 à 2 fois par sem.	au - 1 fois par mois	au - 1 fois par an	jamais	
a. avec un ou plusieurs **membres du ménage**	○ 1	○ 2	○ 3	○ 4	○ 5	☐☐ pers.
b. avec une ou plusieurs personnes de la **même entreprise**	○ 1	○ 2	○ 3	○ 4	○ 5	☐☐ pers.
c. avec une ou plusieurs personnes **d'autres entreprises**	○ 1	○ 2	○ 3	○ 4	○ 5	☐☐ pers.

Si vous ne covoiturez pas avec des personnes extérieures au ménage, seriez-vous prêt à l'envisager, si l'opportunité se présente ?

- ○ 1 Oui, uniquement comme passager.
- ○ 2 Oui, comme conducteur et passager.
- ○ 3 Non. Pourquoi ? : .....

19 Vous travaillez habituellement (c'est-à-dire pour plus de ¾ de votre temps de travail) ... *Une seule réponse possible.*

- ○ 1 durant la journée.
- ○ 2 durant la nuit.
- ○ 3 en pause, sans service de nuit.
- ○ 4 en pause, avec service de nuit.
- ○ 5 aucun de ces cas ; dispositions de travail (précisez) : .....

20 Vous avez ... *Une seule réponse possible.*

- ○ 1 des heures de travail identiques chaque jour, fixées par votre employeur.
- ○ 2 des heures de travail identiques chaque jour, fixées par vous-même.
- ○ 3 des heures de travail variables, fixées par votre employeur.
- ○ 4 des heures de travail variables, fixées par vous-même.
- ○ 5 autre : .....

21 Si vous êtes salarié, votre temps de travail global est équivalent à… *Une seule réponse possible.*

- ○ 1 moins qu'un mi-temps.
- ○ 2 un mi-temps.
- ○ 3 entre un mi-temps et un temps plein.
- ○ 4 un temps plein.

22 Combien d'heures travaillez-vous par semaine habituellement ?

☐☐ heures / semaine

23 Dans quel secteur travaillez-vous ? *Si vous exercez plusieurs professions, considérez la principale. Une seule réponse possible.*

- ○ 1 secteur privé
- ○ 2 secteur (para)public
- ○ 3 secteur associatif

PARTIE 2: VOS DÉPLACEMENTS LE ..... (LE JOUR DE RÉFÉRENCE)

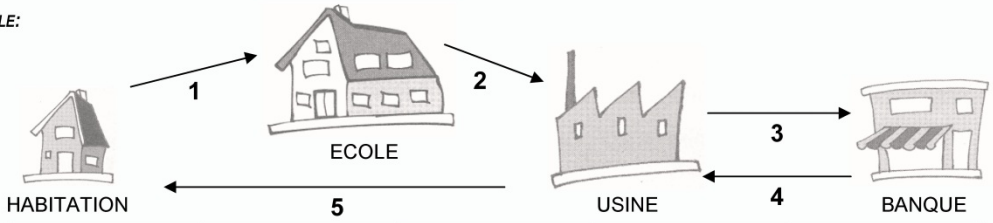
DE 4H DU MATIN À 4H LE LENDEMAIN MATIN

QU'APPELONS-NOUS UN DÉPLACEMENT?

Quand vous sortez pour aller quelque part, vous faites un déplacement. Voici quelques exemples de déplacements: aller au magasin, aller à l'école, aller au travail, aller chercher quelqu'un, aller chez le médecin, aller rendre visite à quelqu'un, aller promener le chien, aller boire un verre, ... Pour effectuer ces déplacements, vous utilisez un (des) mode(s) de déplacement. Vous vous déplacez à pied, à vélo, à moto, en train, en bus, en tram, en métro, en taxi, en voiture, ...

VOICI QUELQUES INDICATIONS QUI VOUS PERMETTRONT DE BIEN RENDRE COMPTE DE VOS DÉPLACEMENTS

EXEMPLE:



Déplacement 1	Déplacement 2	Déplacement 3	Déplacement 4	Déplacement 5
Déposer quelqu'un	Aller travailler	Services	Aller travailler	Rentrer à la maison

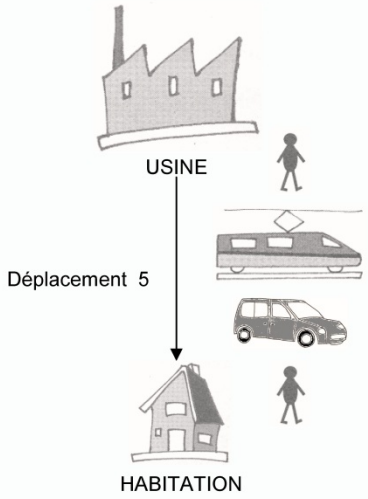
Quand vous sortez pour aller quelque part, vous faites un déplacement.

Si, en allant quelque part, vous vous arrêtez en chemin, vous devez considérer chaque déplacement séparément: avant l'arrêt et après l'arrêt. Par exemple, si en allant au travail, vous conduisez vos enfants à l'école, vous devez considérer deux déplacements: de votre habitation à l'école, puis de l'école à votre travail. (Ex: déplacements 1 et 2)

N'oubliez pas vos petits déplacements (aller acheter le journal ou chercher de l'argent au distributeur). (Ex: déplacement 3)

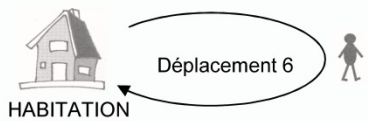
Le retour au point de départ est considéré comme un nouveau déplacement. (Ex: déplacement 4)

Un déplacement peut être réalisé à l'aide de plusieurs modes de déplacement consécutifs. Donnez, par déplacement, tous les modes de déplacement consécutifs que vous avez utilisés. (Ex : déplacement 5)



D'ABORD :	5 min **à pied**		km 500	m
PUIS (1) :	45 min		50 km	m
auto conducteur	à pied	train	bus De Lijn	autre :
auto passager	cyclo/moto	tram	bus STIB	.....
taxi	à vélo	métro	bus TEC	
PUIS (2) :	12 min		10 km	m
auto conducteur	à pied	train	bus De Lijn	autre :
auto passager	cyclo/moto	tram	bus STIB	.....
taxi	à vélo	métro	bus TEC	
PUIS (3) :	min		km	m
auto conducteur	à pied	train	bus De Lijn	autre :
auto passager	cyclo/moto	tram	bus STIB	.....
taxi	à vélo	métro	bus TEC	
ENFIN :	4 min **à pied**		km 400	m

Se promener, sortir le chien ou faire une balade à vélo sans destination précise sont aussi considérés comme des déplacements. (Ex: déplacement 6)



Si vous n'exercez pas d'emploi, passez directement à la question 26 à la fin de la page.

24 Le jour de référence, avez-vous travaillé depuis votre domicile (télétravail) ?

1 ○ non
2 ○ oui → **Combien d'heures ?** ☐☐ h.

25 Exercez-vous une profession qui nécessite de nombreux déplacements quotidiens ?
Exemples : facteur, livreur, chauffeur, représentant de commerce, médecin durant ses visites à domicile, conducteur de tram, employé d'intercommunale (eau, gaz, électricité), etc.

1 ○ non → *Allez à la question 26 (bas de la page)*
2 ○ oui → **25a Quelle est cette profession ?** ……..

Comment indiquer ces déplacements professionnels (nombreux et aux caractéristiques similaires) dans les pages qui suivent ?

Une **série de déplacements professionnels**, que nous appellerons dans la suite **« tournée »**, peut être indiquée en une seule fois (dans une seule colonne), si le nombre de déplacements professionnels successifs est égal à 3 ou plus. Voici les indications qui vous permettront de noter ces déplacements :

- dans la case « destination », l'adresse de destination du dernier déplacement professionnel de la tournée, c'est-à-dire le dernier endroit (où vous vous êtes rendu pour raison professionnelle) avant votre retour au domicile, avant d'aller faire une course, etc. (tout déplacement autre que professionnel). N'incluez pas le retour au domicile dans la tournée mais indiquez le dans la colonne suivante avec le motif "aller à la maison" ;
- comme raison principale, cochez « pour le travail », et notez le nombre total de déplacements professionnels successifs dans la case « nombre si tournée » ;
- comme heure de départ, indiquez l'heure de départ du premier déplacement professionnel de la tournée ;
- notez le ou les modes utilisés pour ces déplacements, avec pour chaque mode, la durée totale de trajet et la distance totale parcourue ;
- et comme heure d'arrivée, indiquez l'heure d'arrivée du dernier déplacement professionnel de la tournée.

Exemple : *un livreur quitte son domicile pour se rendre à un dépôt de marchandise (déplacement 1), où il charge sa voiture avant d'effectuer 15 livraisons (déplacement 2). En fin de journée, il va faire des courses (déplacement 3) avant de retourner à son domicile (déplacement 4) sans repasser par le dépôt.*

*Le **déplacement 1** aura comme motif « aller travailler » et sera complété selon les modalités définies dans la page précédente.*

*Pour le **déplacement 2**, dans la case « destination », l'adresse de la dernière livraison sera indiquée.*

Le motif sera « se déplacer dans le cadre du travail », et dans les cases « nombre si tournée », le nombre de déplacements effectués sera noté (15 dans ce cas).

Heure de départ : 10h00

Modes de déplacement, distance et durée : voiture conducteur, 320 minutes (total du temps passé en voiture), 280 km (distance totale parcourue pour les 15 livraisons), 30 minutes de recherche d'une place de parking (somme des durées pour chercher un parking), et le véhicule 2 du ménage sera entouré, car c'est avec ce véhicule que le livreur aura effectué ses livraisons.

Heure d'arrivée : 18h00 (fin de la tournée des livraisons)

*Le **déplacement 3** aura comme motif « faire des courses » et décrira le déplacement entre le dernier lieu de livraison et le magasin visité.*

*Le **déplacement 4** aura comme motif « aller à la maison ».*

26 Dans le tableau suivant, remplissez une colonne pour chaque déplacement que vous avez effectué le jour de référence.
N'oubliez pas d'indiquer tous les déplacements effectués à pied, de toujours considérer un déplacement retour comme un nouveau déplacement, et d'indiquer le dernier déplacement que vous avez effectué le jour de référence (votre retour à la maison par exemple).

Merci de lire les instructions ci-dessous et d'indiquer vos déplacements dans l'ordre à partir de la page suivante.

Questions	Exemple
D'où êtes-vous parti ? Vous ne devez indiquer que le point de départ de votre premier déplacement (là où vous étiez le jour de référence à 4h du matin).	**Point de départ** = destination précédente Quand et pourquoi avez-vous quitté cet endroit ? Pour quelle destination ? NB: indiquez un éventuel voyage retour comme un nouveau déplacement.
Où êtes-vous allé? Remplissez aussi précisément que possible. Si vous ne connaissez pas le nom de la rue, donnez le nom de l'endroit, du quartier, de l'entreprise, ... où vous alliez.	**Destination** Pays (si hors Belgique): ..... Rue: RUE NEUVE N°: ..... Localité : BRUXELLES Code postal : 1000
Quelle était la raison principale du déplacement? Une seule réponse possible.	**Raison principale** 1 seule réponse 1 ○ déposer/chercher quelqu'un 2 ○ aller à la maison 3 ○ aller travailler 4 ○ pour le travail (si tournée, nombre : ☐☐ déplacements) 5 ○ suivre un cours (école, ...) 6 ○ prendre un repas à l'extérieur 7 ☒ faire des courses/du shopping 8 ○ services (médecin, banque, ...) 9 ○ rendre visite à la famille ou à des amis 10 ○ se promener, faire un tour 11 ○ loisirs, sports, culture 12 ○ autre (précisez): .....
A quelle heure êtes-vous parti?	**Heure de départ** : 14 h 50 min (si après midi : 13h, 14h, ...)
Comment y êtes-vous allé ? **Quels modes de déplacement successifs avez-vous utilisés?** Si vous avez utilisé plusieurs modes de déplacement (marche comprise), décomposez votre déplacement en plusieurs étapes. ***Complétez uniquement le nombre d'étapes nécessaire (max. 5).*** Par étape, indiquez la durée du trajet, la distance parcourue et entourez le mode de déplacement. Pour les train, tram, bus et métro, comptez le temps d'attente dans le temps du trajet N'oubliez pas d'indiquer tous les trajets effectués à pied.	Pour chaque étape du déplacement, entourez le mode de transport et indiquez les **durées** et **distances** correspondantes. **D'ABORD :** ☐☐☐ min **à pied** ☐☐☐ km ☐☐☐ m **PUIS (1) :** 10 min ☐☐5 km ☐☐☐ m (auto conducteur) | à pied | train | bus De Lijn | autre : auto passager | cyclo/moto | tram | bus STIB taxi | à vélo | métro | bus TEC **PUIS (2) :** 30 min ☐☐50 km ☐☐☐ m auto conducteur | à pied | (train) | bus De Lijn | autre : auto passager | cyclo/moto | tram | bus STIB taxi | à vélo | métro | bus TEC **PUIS (3) :** ☐☐5 min ☐☐1 km 500 m auto conducteur | à pied | train | bus De Lijn | autre : auto passager | cyclo/moto | tram | (bus STIB) taxi | à vélo | métro | bus TEC **ENFIN :** ☐☐4 min **à pied** ☐☐☐ km 400 m - **Recherche d'une place de parking:** 0 min - **Si** vous avez utilisé une **voiture du ménage**, entourez le numéro (cf. questionnaire ménage) : véhicule 1 | (véhicule 2) | véhicule 3
Si vous avez effectué une partie de ce déplacement en **voiture**, - estimez le temps qu'il vous a fallu pour trouver une place de parking - si vous avez utilisé une **voiture du ménage**, entourez le numéro qui figure au-dessus de la description de ce véhicule dans le questionnaire ménage.	
A quelle heure êtes-vous arrivé?	**Heure d'arrivée** : 15 h 40 min
Pendant le déplacement, étiez-vous accompagné, d'enfant(s) en bas âge ou d'autres personnes ? Etiez-vous chargé de courses ou de bagages ?	**Etiez-vous accompagné ... ?** 1 ○ d'enfants de moins de 6 ans → combien ? ☐☐ enfants 2 ☒ d'autres personnes → combien ? 1 personnes 3 ○ d'animaux 4 ○ de courses / bagage

Merci d'indiquer dans l'ordre les déplacements que vous avez effectués le jour de référence à partir de 4h du matin jusqu'à 4h le lendemain.

Déplacement 1

Point de départ
Rue: ..... N° : .....
Localité : ..... Code postal : ☐☐☐☐

Destination Pays (si hors Belgique): .....
Rue: ..... N° : .....
Localité : ..... Code postal : ☐☐☐☐

Raison principale *1 seule réponse*
1. déposer/chercher quelqu'un
2. aller à la maison
3. aller travailler
4. pour le travail (si tournée, nombre : ☐☐ déplacements)
5. suivre un cours (école, ...)
6. prendre un repas à l'extérieur
7. faire des courses/du shopping
8. services (médecin, banque, ...)
9. rendre visite à la famille ou à des amis
10. se promener, faire un tour
11. loisirs, sports, culture
12. autre (précisez): .....

Heure de départ : ☐☐ h ☐☐ min — si après midi : 13h, 14h, ...

Pour chaque étape du déplacement, entourez le mode de transport et indiquez les **durées** et **distances** correspondantes.

D'ABORD : ☐☐☐ min **à pied** ☐☐☐ km ☐☐☐ m

PUIS (1) : ☐☐☐ min ☐☐☐ km ☐☐☐ m

auto conducteur	à pied	train	bus De Lijn	autre :
auto passager	cyclo/moto	tram	bus STIB	.....
taxi	à vélo	métro	bus TEC	

PUIS (2) : ☐☐☐ min ☐☐☐ km ☐☐☐ m

auto conducteur	à pied	train	bus De Lijn	autre :
auto passager	cyclo/moto	tram	bus STIB	.....
taxi	à vélo	métro	bus TEC	

PUIS (3) : ☐☐☐ min ☐☐☐ km ☐☐☐ m

auto conducteur	à pied	train	bus De Lijn	autre :
auto passager	cyclo/moto	tram	bus STIB	.....
taxi	à vélo	métro	bus TEC	

ENFIN : ☐☐☐ min **à pied** ☐☐☐ km ☐☐☐ m

- **Recherche d'une place de parking:** ☐☐ min
- Si vous avez utilisé une **voiture du ménage**, entourez le numéro (cf. questionnaire ménage) : véhicule 1 | véhicule 2 | véhicule 3

Heure d'arrivée : ☐☐ h ☐☐ min

Etiez-vous accompagné ... ?
1. d'enfants de moins de 6 ans → combien ? ☐☐ enfants
2. d'autres personnes → combien ? ☐☐ personnes
3. d'animaux
4. de courses / bagage

Déplacement 2

Point de départ = destination précédente
Quand et pourquoi avez-vous quitté cet endroit ? Pour quelle destination ?
NB: indiquez un éventuel voyage retour comme un nouveau déplacement.

Destination Pays (si hors Belgique): .....
Rue: ..... N° : .....
Localité : ..... Code postal : ☐☐☐☐

Raison principale *1 seule réponse*
1. déposer/chercher quelqu'un
2. aller à la maison
3. aller travailler
4. pour le travail (si tournée, nombre : ☐☐ déplacements)
5. suivre un cours (école, ...)
6. prendre un repas à l'extérieur
7. faire des courses/du shopping
8. services (médecin, banque, ...)
9. rendre visite à la famille ou à des amis
10. se promener, faire un tour
11. loisirs, sports, culture
12. autre (précisez): .....

Heure de départ : ☐☐ h ☐☐ min — si après midi : 13h, 14h, ...

Pour chaque étape du déplacement, entourez le mode de transport et indiquez les **durées** et **distances** correspondantes.

D'ABORD : ☐☐☐ min **à pied** ☐☐☐ km ☐☐☐ m

PUIS (1) : ☐☐☐ min ☐☐☐ km ☐☐☐ m

auto conducteur	à pied	train	bus De Lijn	autre :
auto passager	cyclo/moto	tram	bus STIB	.....
taxi	à vélo	métro	bus TEC	

PUIS (2) : ☐☐☐ min ☐☐☐ km ☐☐☐ m

auto conducteur	à pied	train	bus De Lijn	autre :
auto passager	cyclo/moto	tram	bus STIB	.....
taxi	à vélo	métro	bus TEC	

PUIS (3) : ☐☐☐ min ☐☐☐ km ☐☐☐ m

auto conducteur	à pied	train	bus De Lijn	autre :
auto passager	cyclo/moto	tram	bus STIB	.....
taxi	à vélo	métro	bus TEC	

ENFIN : ☐☐☐ min **à pied** ☐☐☐ km ☐☐☐ m

- **Recherche d'une place de parking:** ☐☐ min
- Si vous avez utilisé une **voiture du ménage**, entourez le numéro (cf. questionnaire ménage) : véhicule 1 | véhicule 2 | véhicule 3

Heure d'arrivée : ☐☐ h ☐☐ min

Etiez-vous accompagné ... ?
1. d'enfants de moins de 6 ans → combien ? ☐☐ enfants
2. d'autres personnes → combien ? ☐☐ personnes
3. d'animaux
4. de courses / bagage

Le nombre de déplacements par jour est une donnée importante. N'oubliez aucun déplacement : les retours au domicile, les petits déplacements ou les brefs arrêts pour déposer quelqu'un ou acheter un journal, etc.

Déplacement 3

Point de départ = destination précédente
Quand et pourquoi avez-vous quitté cet endroit ? Pour quelle destination ?
NB: indiquez un éventuel voyage retour comme un nouveau déplacement.

Destination Pays (si hors Belgique): .....
Rue: ..... N° : .....
Localité : ..... Code postal : ☐☐☐☐

Raison principale *1 seule réponse*

1. déposer/chercher quelqu'un
2. aller à la maison
3. aller travailler
4. pour le travail (si tournée, nombre : ☐☐ déplacements)
5. suivre un cours (école, ...)
6. prendre un repas à l'extérieur
7. faire des courses/du shopping
8. services (médecin, banque, ...)
9. rendre visite à la famille ou à des amis
10. se promener, faire un tour
11. loisirs, sports, culture
12. autre (précisez): .....

Heure de départ : ☐☐ h ☐☐ min — si après midi : 13h, 14h, ...

Pour chaque étape du déplacement, entourez le mode de transport et indiquez les **durées** et **distances** correspondantes.

D'ABORD :	☐☐☐ min **à pied**		☐☐☐ km	☐☐☐ m	
PUIS (1) :	☐☐☐ min		☐☐☐ km	☐☐☐ m	
auto conducteur	à pied	train	bus De Lijn	autre :	
auto passager	cyclo/moto	tram	bus STIB	.....	
taxi	à vélo	métro	bus TEC	.....	
PUIS (2) :	☐☐☐ min		☐☐☐ km	☐☐☐ m	
auto conducteur	à pied	train	bus De Lijn	autre :	
auto passager	cyclo/moto	tram	bus STIB	.....	
taxi	à vélo	métro	bus TEC	.....	
PUIS (3) :	☐☐☐ min		☐☐☐ km	☐☐☐ m	
auto conducteur	à pied	train	bus De Lijn	autre :	
auto passager	cyclo/moto	tram	bus STIB	.....	
taxi	à vélo	métro	bus TEC	.....	
ENFIN :	☐☐☐ min **à pied**		☐☐☐ km	☐☐☐ m	

- **Recherche d'une place de parking:** ☐☐ min

- Si vous avez utilisé une **voiture du ménage**, entourez le numéro (cf. questionnaire ménage) : véhicule 1 | véhicule 2 | véhicule 3

Heure d'arrivée : ☐☐ h ☐☐ min

Etiez-vous accompagné ... ?

1. d'enfants de moins de 6 ans → combien ? ☐☐ enfants
2. d'autres personnes → combien ? ☐☐ personnes
3. d'animaux
4. de courses / bagage

Déplacement 4

Point de départ = destination précédente
Quand et pourquoi avez-vous quitté cet endroit ? Pour quelle destination ?
NB: indiquez un éventuel voyage retour comme un nouveau déplacement.

Destination Pays (si hors Belgique): .....
Rue: ..... N° : .....
Localité : ..... Code postal : ☐☐☐☐

Raison principale *1 seule réponse*

1. déposer/chercher quelqu'un
2. aller à la maison
3. aller travailler
4. pour le travail (si tournée, nombre : ☐☐ déplacements)
5. suivre un cours (école, ...)
6. prendre un repas à l'extérieur
7. faire des courses/du shopping
8. services (médecin, banque, ...)
9. rendre visite à la famille ou à des amis
10. se promener, faire un tour
11. loisirs, sports, culture
12. autre (précisez): .....

Heure de départ : ☐☐ h ☐☐ min — si après midi : 13h, 14h, ...

Pour chaque étape du déplacement, entourez le mode de transport et indiquez les **durées** et **distances** correspondantes.

D'ABORD :	☐☐☐ min **à pied**		☐☐☐ km	☐☐☐ m	
PUIS (1) :	☐☐☐ min		☐☐☐ km	☐☐☐ m	
auto conducteur	à pied	train	bus De Lijn	autre :	
auto passager	cyclo/moto	tram	bus STIB	.....	
taxi	à vélo	métro	bus TEC	.....	
PUIS (2) :	☐☐☐ min		☐☐☐ km	☐☐☐ m	
auto conducteur	à pied	train	bus De Lijn	autre :	
auto passager	cyclo/moto	tram	bus STIB	.....	
taxi	à vélo	métro	bus TEC	.....	
PUIS (3) :	☐☐☐ min		☐☐☐ km	☐☐☐ m	
auto conducteur	à pied	train	bus De Lijn	autre :	
auto passager	cyclo/moto	tram	bus STIB	.....	
taxi	à vélo	métro	bus TEC	.....	
ENFIN :	☐☐☐ min **à pied**		☐☐☐ km	☐☐☐ m	

- **Recherche d'une place de parking:** ☐☐ min

- Si vous avez utilisé une **voiture du ménage**, entourez le numéro (cf. questionnaire ménage) : véhicule 1 | véhicule 2 | véhicule 3

Heure d'arrivée : ☐☐ h ☐☐ min

Etiez-vous accompagné ... ?

1. d'enfants de moins de 6 ans → combien ? ☐☐ enfants
2. d'autres personnes → combien ? ☐☐ personnes
3. d'animaux
4. de courses / bagage

Le nombre de déplacements par jour est une donnée importante. N'oubliez aucun déplacement : les retours au domicile, les petits déplacements ou les brefs arrêts pour déposer quelqu'un ou acheter un journal, etc.

Déplacement 5

Point de départ = destination précédente
Quand et pourquoi avez-vous quitté cet endroit ? Pour quelle destination ?
NB: indiquez un éventuel voyage retour comme un nouveau déplacement.

Destination Pays (si hors Belgique): .....
Rue: ..... N° : .....
Localité : ..... Code postal : ☐☐☐☐

Raison principale *1 seule réponse*

1. déposer/chercher quelqu'un
2. aller à la maison
3. aller travailler
4. pour le travail (si tournée, nombre : ☐☐ déplacements)
5. suivre un cours (école, ...)
6. prendre un repas à l'extérieur
7. faire des courses/du shopping
8. services (médecin, banque, ...)
9. rendre visite à la famille ou à des amis
10. se promener, faire un tour
11. loisirs, sports, culture
12. autre (précisez): .....

Heure de départ : ☐☐ h ☐☐ min — si après midi : 13h, 14h, ...

Pour chaque étape du déplacement, entourez le mode de transport et indiquez les **durées** et **distances** correspondantes.

D'ABORD :	☐☐☐ min **à pied**		☐☐☐ km	☐☐☐ m	
PUIS (1) :	☐☐☐ min		☐☐☐ km	☐☐☐ m	
auto conducteur	à pied	train	bus De Lijn	autre :	
auto passager	cyclo/moto	tram	bus STIB		
taxi	à vélo	métro	bus TEC		
PUIS (2) :	☐☐☐ min		☐☐☐ km	☐☐☐ m	
auto conducteur	à pied	train	bus De Lijn	autre :	
auto passager	cyclo/moto	tram	bus STIB		
taxi	à vélo	métro	bus TEC		
PUIS (3) :	☐☐☐ min		☐☐☐ km	☐☐☐ m	
auto conducteur	à pied	train	bus De Lijn	autre :	
auto passager	cyclo/moto	tram	bus STIB		
taxi	à vélo	métro	bus TEC		
ENFIN :	☐☐☐ min **à pied**		☐☐☐ km	☐☐☐ m	

- **Recherche d'une place de parking:** ☐☐ min
- Si vous avez utilisé une **voiture du ménage**, entourez le numéro (cf. questionnaire ménage) : véhicule 1 | véhicule 2 | véhicule 3

Heure d'arrivée : ☐☐ h ☐☐ min

Etiez-vous accompagné ... ?

1. d'enfants de moins de 6 ans → combien ? ☐☐ enfants
2. d'autres personnes → combien ? ☐☐ personnes
3. d'animaux
4. de courses / bagage

Déplacement 6

Point de départ = destination précédente
Quand et pourquoi avez-vous quitté cet endroit ? Pour quelle destination ?
NB: indiquez un éventuel voyage retour comme un nouveau déplacement.

Destination Pays (si hors Belgique): .....
Rue: ..... N° : .....
Localité : ..... Code postal : ☐☐☐☐

Raison principale *1 seule réponse*

1. déposer/chercher quelqu'un
2. aller à la maison
3. aller travailler
4. pour le travail (si tournée, nombre : ☐☐ déplacements)
5. suivre un cours (école, ...)
6. prendre un repas à l'extérieur
7. faire des courses/du shopping
8. services (médecin, banque, ...)
9. rendre visite à la famille ou à des amis
10. se promener, faire un tour
11. loisirs, sports, culture
12. autre (précisez): .....

Heure de départ : ☐☐ h ☐☐ min — si après midi : 13h, 14h, ...

Pour chaque étape du déplacement, entourez le mode de transport et indiquez les **durées** et **distances** correspondantes.

D'ABORD :	☐☐☐ min **à pied**		☐☐☐ km	☐☐☐ m	
PUIS (1) :	☐☐☐ min		☐☐☐ km	☐☐☐ m	
auto conducteur	à pied	train	bus De Lijn	autre :	
auto passager	cyclo/moto	tram	bus STIB		
taxi	à vélo	métro	bus TEC		
PUIS (2) :	☐☐☐ min		☐☐☐ km	☐☐☐ m	
auto conducteur	à pied	train	bus De Lijn	autre :	
auto passager	cyclo/moto	tram	bus STIB		
taxi	à vélo	métro	bus TEC		
PUIS (3) :	☐☐☐ min		☐☐☐ km	☐☐☐ m	
auto conducteur	à pied	train	bus De Lijn	autre :	
auto passager	cyclo/moto	tram	bus STIB		
taxi	à vélo	métro	bus TEC		
ENFIN :	☐☐☐ min **à pied**		☐☐☐ km	☐☐☐ m	

- **Recherche d'une place de parking:** ☐☐ min
- Si vous avez utilisé une **voiture du ménage**, entourez le numéro (cf. questionnaire ménage) : véhicule 1 | véhicule 2 | véhicule 3

Heure d'arrivée : ☐☐ h ☐☐ min

Etiez-vous accompagné ... ?

1. d'enfants de moins de 6 ans → combien ? ☐☐ enfants
2. d'autres personnes → combien ? ☐☐ personnes
3. d'animaux
4. de courses / bagage

Le nombre de déplacements par jour est une donnée importante. N'oubliez aucun déplacement : les retours au domicile, les petits déplacements ou les brefs arrêts pour déposer quelqu'un ou acheter un journal, etc.

Déplacement 7

Point de départ = destination précédente
Quand et pourquoi avez-vous quitté cet endroit ? Pour quelle destination ?
NB: indiquez un éventuel voyage retour comme un nouveau déplacement.

Destination Pays (si hors Belgique): .....
Rue: ..... N° : .....
Localité : ..... Code postal : ☐☐☐☐

Raison principale *1 seule réponse*

1. déposer/chercher quelqu'un
2. aller à la maison
3. aller travailler
4. pour le travail (si tournée, nombre : ☐☐ déplacements)
5. suivre un cours (école, ...)
6. prendre un repas à l'extérieur
7. faire des courses/du shopping
8. services (médecin, banque, ...)
9. rendre visite à la famille ou à des amis
10. se promener, faire un tour
11. loisirs, sports, culture
12. autre (précisez): .....

Heure de départ : ☐☐ h ☐☐ min — si après midi : 13h, 14h, ...

Pour chaque étape du déplacement, entourez le mode de transport et indiquez les **durées** et **distances** correspondantes.

D'ABORD :	☐☐☐ min **à pied**		☐☐☐ km	☐☐☐ m	
PUIS (1) :	☐☐☐ min		☐☐☐ km	☐☐☐ m	
auto conducteur	à pied	train	bus De Lijn	autre :	
auto passager	cyclo/moto	tram	bus STIB	.....	
taxi	à vélo	métro	bus TEC	.....	
PUIS (2) :	☐☐☐ min		☐☐☐ km	☐☐☐ m	
auto conducteur	à pied	train	bus De Lijn	autre :	
auto passager	cyclo/moto	tram	bus STIB	.....	
taxi	à vélo	métro	bus TEC	.....	
PUIS (3) :	☐☐☐ min		☐☐☐ km	☐☐☐ m	
auto conducteur	à pied	train	bus De Lijn	autre :	
auto passager	cyclo/moto	tram	bus STIB	.....	
taxi	à vélo	métro	bus TEC	.....	
ENFIN :	☐☐☐ min **à pied**		☐☐☐ km	☐☐☐ m	

- **Recherche d'une place de parking:** ☐☐ min

- Si vous avez utilisé une **voiture du ménage**, entourez le numéro (cf. questionnaire ménage) : véhicule 1 | véhicule 2 | véhicule 3

Heure d'arrivée : ☐☐ h ☐☐ min

Etiez-vous accompagné ... ?

1. d'enfants de moins de 6 ans → combien ? ☐☐ enfants
2. d'autres personnes → combien ? ☐☐ personnes
3. d'animaux
4. de courses / bagage

Déplacement 8

Point de départ = destination précédente
Quand et pourquoi avez-vous quitté cet endroit ? Pour quelle destination ?
NB: indiquez un éventuel voyage retour comme un nouveau déplacement.

Destination Pays (si hors Belgique): .....
Rue: ..... N° : .....
Localité : ..... Code postal : ☐☐☐☐

Raison principale *1 seule réponse*

1. déposer/chercher quelqu'un
2. aller à la maison
3. aller travailler
4. pour le travail (si tournée, nombre : ☐☐ déplacements)
5. suivre un cours (école, ...)
6. prendre un repas à l'extérieur
7. faire des courses/du shopping
8. services (médecin, banque, ...)
9. rendre visite à la famille ou à des amis
10. se promener, faire un tour
11. loisirs, sports, culture
12. autre (précisez): .....

Heure de départ : ☐☐ h ☐☐ min — si après midi : 13h, 14h, ...

Pour chaque étape du déplacement, entourez le mode de transport et indiquez les **durées** et **distances** correspondantes.

D'ABORD :	☐☐☐ min **à pied**		☐☐☐ km	☐☐☐ m	
PUIS (1) :	☐☐☐ min		☐☐☐ km	☐☐☐ m	
auto conducteur	à pied	train	bus De Lijn	autre :	
auto passager	cyclo/moto	tram	bus STIB	.....	
taxi	à vélo	métro	bus TEC	.....	
PUIS (2) :	☐☐☐ min		☐☐☐ km	☐☐☐ m	
auto conducteur	à pied	train	bus De Lijn	autre :	
auto passager	cyclo/moto	tram	bus STIB	.....	
taxi	à vélo	métro	bus TEC	.....	
PUIS (3) :	☐☐☐ min		☐☐☐ km	☐☐☐ m	
auto conducteur	à pied	train	bus De Lijn	autre :	
auto passager	cyclo/moto	tram	bus STIB	.....	
taxi	à vélo	métro	bus TEC	.....	
ENFIN :	☐☐☐ min **à pied**		☐☐☐ km	☐☐☐ m	

- **Recherche d'une place de parking:** ☐☐ min

- Si vous avez utilisé une **voiture du ménage**, entourez le numéro (cf. questionnaire ménage) : véhicule 1 | véhicule 2 | véhicule 3

Heure d'arrivée : ☐☐ h ☐☐ min

Etiez-vous accompagné ... ?

1. d'enfants de moins de 6 ans → combien ? ☐☐ enfants
2. d'autres personnes → combien ? ☐☐ personnes
3. d'animaux
4. de courses / bagage

Le nombre de déplacements par jour est une donnée importante. N'oubliez aucun déplacement : les retours au domicile, les petits déplacements ou les brefs arrêts pour déposer quelqu'un ou acheter un journal, etc.

Déplacement 9

Point de départ = destination précédente
Quand et pourquoi avez-vous quitté cet endroit ? Pour quelle destination ?
NB: indiquez un éventuel voyage retour comme un nouveau déplacement.

Destination Pays (si hors Belgique): .....
Rue: ..... N° : .....
Localité : ..... Code postal : ☐☐☐☐

Raison principale *1 seule réponse*

1. déposer/chercher quelqu'un
2. aller à la maison
3. aller travailler
4. pour le travail (si tournée, nombre : ☐☐ déplacements)
5. suivre un cours (école, ...)
6. prendre un repas à l'extérieur
7. faire des courses/du shopping
8. services (médecin, banque, ...)
9. rendre visite à la famille ou à des amis
10. se promener, faire un tour
11. loisirs, sports, culture
12. autre (précisez): .....

Heure de départ : ☐☐ h ☐☐ min — si après midi : 13h, 14h, ...

Pour chaque étape du déplacement, entourez le mode de transport et indiquez les **durées** et **distances** correspondantes.

D'ABORD : ☐☐☐ min **à pied** ☐☐☐ km ☐☐☐ m

PUIS (1) : ☐☐☐ min ☐☐☐ km ☐☐☐ m

auto conducteur	à pied	train	bus De Lijn	autre :
auto passager	cyclo/moto	tram	bus STIB	.....
taxi	à vélo	métro	bus TEC	

PUIS (2) : ☐☐☐ min ☐☐☐ km ☐☐☐ m

auto conducteur	à pied	train	bus De Lijn	autre :
auto passager	cyclo/moto	tram	bus STIB	.....
taxi	à vélo	métro	bus TEC	

PUIS (3) : ☐☐☐ min ☐☐☐ km ☐☐☐ m

auto conducteur	à pied	train	bus De Lijn	autre :
auto passager	cyclo/moto	tram	bus STIB	.....
taxi	à vélo	métro	bus TEC	

ENFIN : ☐☐☐ min **à pied** ☐☐☐ km ☐☐☐ m

- **Recherche d'une place de parking:** ☐☐ min
- Si vous avez utilisé une **voiture du ménage**, entourez le numéro (cf. questionnaire ménage) : véhicule 1 | véhicule 2 | véhicule 3

Heure d'arrivée : ☐☐ h ☐☐ min

Etiez-vous accompagné ... ?

1. d'enfants de moins de 6 ans → combien ? ☐☐ enfants
2. d'autres personnes → combien ? ☐☐ personnes
3. d'animaux
4. de courses / bagage

Déplacement 10

Point de départ = destination précédente
Quand et pourquoi avez-vous quitté cet endroit ? Pour quelle destination ?
NB: indiquez un éventuel voyage retour comme un nouveau déplacement.

Destination Pays (si hors Belgique): .....
Rue: ..... N° : .....
Localité : ..... Code postal : ☐☐☐☐

Raison principale *1 seule réponse*

1. déposer/chercher quelqu'un
2. aller à la maison
3. aller travailler
4. pour le travail (si tournée, nombre : ☐☐ déplacements)
5. suivre un cours (école, ...)
6. prendre un repas à l'extérieur
7. faire des courses/du shopping
8. services (médecin, banque, ...)
9. rendre visite à la famille ou à des amis
10. se promener, faire un tour
11. loisirs, sports, culture
12. autre (précisez): .....

Heure de départ : ☐☐ h ☐☐ min — si après midi : 13h, 14h, ...

Pour chaque étape du déplacement, entourez le mode de transport et indiquez les **durées** et **distances** correspondantes.

D'ABORD : ☐☐☐ min **à pied** ☐☐☐ km ☐☐☐ m

PUIS (1) : ☐☐☐ min ☐☐☐ km ☐☐☐ m

auto conducteur	à pied	train	bus De Lijn	autre :
auto passager	cyclo/moto	tram	bus STIB	.....
taxi	à vélo	métro	bus TEC	

PUIS (2) : ☐☐☐ min ☐☐☐ km ☐☐☐ m

auto conducteur	à pied	train	bus De Lijn	autre :
auto passager	cyclo/moto	tram	bus STIB	.....
taxi	à vélo	métro	bus TEC	

PUIS (3) : ☐☐☐ min ☐☐☐ km ☐☐☐ m

auto conducteur	à pied	train	bus De Lijn	autre :
auto passager	cyclo/moto	tram	bus STIB	.....
taxi	à vélo	métro	bus TEC	

ENFIN : ☐☐☐ min **à pied** ☐☐☐ km ☐☐☐ m

- **Recherche d'une place de parking:** ☐☐ min
- Si vous avez utilisé une **voiture du ménage**, entourez le numéro (cf. questionnaire ménage) : véhicule 1 | véhicule 2 | véhicule 3

Heure d'arrivée : ☐☐ h ☐☐ min

Etiez-vous accompagné ... ?

1. d'enfants de moins de 6 ans → combien ? ☐☐ enfants
2. d'autres personnes → combien ? ☐☐ personnes
3. d'animaux
4. de courses / bagage

Le nombre de déplacements par jour est une donnée importante. N'oubliez aucun déplacement : les retours au domicile, les petits déplacements ou les brefs arrêts pour déposer quelqu'un ou acheter un journal, etc.

Déplacement 11

Point de départ = destination précédente
Quand et pourquoi avez-vous quitté cet endroit ? Pour quelle destination ?
NB: indiquez un éventuel voyage retour comme un nouveau déplacement.

Destination Pays (si hors Belgique): .....
Rue: ..... N° : .....
Localité : ..... Code postal : ☐☐☐☐

Raison principale *1 seule réponse*

1. déposer/chercher quelqu'un
2. aller à la maison
3. aller travailler
4. pour le travail (si tournée, nombre : ☐☐ déplacements)
5. suivre un cours (école, ...)
6. prendre un repas à l'extérieur
7. faire des courses/du shopping
8. services (médecin, banque, ...)
9. rendre visite à la famille ou à des amis
10. se promener, faire un tour
11. loisirs, sports, culture
12. autre (précisez): .....

Heure de départ : ☐☐ h ☐☐ min — si après midi : 13h, 14h, ...

Pour chaque étape du déplacement, entourez le mode de transport et indiquez les **durées** et **distances** correspondantes.

D'ABORD : ☐☐☐ min **à pied** ☐☐☐ km ☐☐☐ m

PUIS (1) : ☐☐☐ min ☐☐☐ km ☐☐☐ m

auto conducteur	à pied	train	bus De Lijn	autre :
auto passager	cyclo/moto	tram	bus STIB	.....
taxi	à vélo	métro	bus TEC	

PUIS (2) : ☐☐☐ min ☐☐☐ km ☐☐☐ m

auto conducteur	à pied	train	bus De Lijn	autre :
auto passager	cyclo/moto	tram	bus STIB	.....
taxi	à vélo	métro	bus TEC	

PUIS (3) : ☐☐☐ min ☐☐☐ km ☐☐☐ m

auto conducteur	à pied	train	bus De Lijn	autre :
auto passager	cyclo/moto	tram	bus STIB	.....
taxi	à vélo	métro	bus TEC	

ENFIN : ☐☐☐ min **à pied** ☐☐☐ km ☐☐☐ m

- **Recherche d'une place de parking:** ☐☐ min

- Si vous avez utilisé une **voiture du ménage**, entourez le numéro (cf. questionnaire ménage) : véhicule 1 | véhicule 2 | véhicule 3

Heure d'arrivée : ☐☐ h ☐☐ min

Etiez-vous accompagné ... ?

1. d'enfants de moins de 6 ans → combien ? ☐☐ enfants
2. d'autres personnes → combien ? ☐☐ personnes
3. d'animaux
4. de courses / bagage

Déplacement 12

Point de départ = destination précédente
Quand et pourquoi avez-vous quitté cet endroit ? Pour quelle destination ?
NB: indiquez un éventuel voyage retour comme un nouveau déplacement.

Destination Pays (si hors Belgique): .....
Rue: ..... N° : .....
Localité : ..... Code postal : ☐☐☐☐

Raison principale *1 seule réponse*

1. déposer/chercher quelqu'un
2. aller à la maison
3. aller travailler
4. pour le travail (si tournée, nombre : ☐☐ déplacements)
5. suivre un cours (école, ...)
6. prendre un repas à l'extérieur
7. faire des courses/du shopping
8. services (médecin, banque, ...)
9. rendre visite à la famille ou à des amis
10. se promener, faire un tour
11. loisirs, sports, culture
12. autre (précisez): .....

Heure de départ : ☐☐ h ☐☐ min — si après midi : 13h, 14h, ...

Pour chaque étape du déplacement, entourez le mode de transport et indiquez les **durées** et **distances** correspondantes.

D'ABORD : ☐☐☐ min **à pied** ☐☐☐ km ☐☐☐ m

PUIS (1) : ☐☐☐ min ☐☐☐ km ☐☐☐ m

auto conducteur	à pied	train	bus De Lijn	autre :
auto passager	cyclo/moto	tram	bus STIB	.....
taxi	à vélo	métro	bus TEC	

PUIS (2) : ☐☐☐ min ☐☐☐ km ☐☐☐ m

auto conducteur	à pied	train	bus De Lijn	autre :
auto passager	cyclo/moto	tram	bus STIB	.....
taxi	à vélo	métro	bus TEC	

PUIS (3) : ☐☐☐ min ☐☐☐ km ☐☐☐ m

auto conducteur	à pied	train	bus De Lijn	autre :
auto passager	cyclo/moto	tram	bus STIB	.....
taxi	à vélo	métro	bus TEC	

ENFIN : ☐☐☐ min **à pied** ☐☐☐ km ☐☐☐ m

- **Recherche d'une place de parking:** ☐☐ min

- Si vous avez utilisé une **voiture du ménage**, entourez le numéro (cf. questionnaire ménage) : véhicule 1 | véhicule 2 | véhicule 3

Heure d'arrivée : ☐☐ h ☐☐ min

Etiez-vous accompagné ... ?

1. d'enfants de moins de 6 ans → combien ? ☐☐ enfants
2. d'autres personnes → combien ? ☐☐ personnes
3. d'animaux
4. de courses / bagage

Le nombre de déplacements par jour est une donnée importante. N'oubliez aucun déplacement : les retours au domicile, les petits déplacements ou les brefs arrêts pour déposer quelqu'un ou acheter un journal, etc.

26b Si vous avez effectué plus de 12 déplacements le jour de référence, combien de déplacements supplémentaires avez-vous faits ?

☐☐ déplacements supplémentaires

27 Si vous n'avez réalisé aucun déplacement le jour de référence, pourquoi n'avez-vous pas fait de déplacements ce jour-là ?
Plusieurs réponses possibles.

1. travail à la maison ou études à la maison
2. obligations à la maison (garder quelqu'un, attendre le plombier, ...)
3. handicap permanent, maladie de longue durée
4. maladie de courte durée
5. la météo
6. pas d'activités à réaliser à l'extérieur, congé
7. absence de moyens de transport
8. autre (précisez): .....

PARTIE 3 : OPINIONS

Cette partie ne s'adresse qu'aux personnes de 16 ans et plus

28 Voici une liste de critères de qualité que doivent rencontrer les transports publics. Pouvez-vous pointer les trois critères les plus importants à vos yeux ? *Indiquez dans les trois cases ci-dessous les lettres correspondant aux 3 critères que vous jugez les plus importants, par ordre d'importance.*

Critères les plus importants : +++ ☐ ++ ☐ + ☐

A La fréquence de passage
B La vitesse (facilité de circulation)
C La ponctualité
D L'information en cas de situation perturbée
E Le confort (pouvoir être assis)
F Le prix
G La sécurité dans les véhicules
H La sécurité dans les stations / aux arrêts
I La propreté
J La desserte du quartier
K La structure du réseau (correspondances faciles, nombre de lignes)

29 Selon vous, quelles mesures concrètes pourraient le plus inciter certains conducteurs de voiture à réduire l'utilisation de ce mode de déplacement pour alléger la pression du trafic automobile ? *Indiquez dans les quatre cases ci-dessous les lettres correspondant aux 4 mesures que vous jugez les plus pertinentes, par ordre d'importance.*

mesures les plus appropriées : ++++ ☐ +++ ☐ ++ ☐ + ☐

A Une diminution significative de la durée de déplacement en transports en commun
B Une augmentation sensible du confort dans les transports en commun (places assises garanties)
C Une meilleure fiabilité des horaires des transports en commun (ponctualité, qualité de l'information, garantie des correspondances)
D Une offre plus importante des transports en commun (dessertes à fréquence de passage et amplitude accrues)
E Une dégradation significative des conditions de circulation et de parcage (embouteillage, mesures de péage, environnement, prix du carburant, absence de parking hors park&ride, ...)
F Une amélioration de l'accessibilité des arrêts d'autobus et des gares (facilités de parcage, dispositifs d'accueil de vélos...)
G Une amélioration du confort aux arrêts d'autobus et dans les gares (abri des intempéries, propreté, information, ...)
H Un aménagement des routes plus approprié aux vélos
I Une amélioration de l'aménagement des trottoirs
J Autre (précisez) : .....

30 En zone rurale, parmi les mesures suivantes, quelles sont celles qui vous paraissent les plus appropriées pour améliorer la mobilité ? *Indiquez dans les quatre cases ci-dessous les lettres correspondant aux 4 mesures que vous jugez les plus pertinentes, par ordre d'importance.*

mesures les plus appropriées :	++++	+++	++	+
	☐	☐	☐	☐

A Le développement de bus à la demande (réservation depuis son domicile auprès d'une centrale d'appel)

B Le développement de bus locaux (horaires et itinéraires propres à chaque commune)

C Le développement de lignes d'autobus régionales express (avec un seul arrêt par commune traversée)

D L'aménagement de dispositifs d'accueil de vélos aux gares ou arrêts d'autobus importants

E L'encouragement au covoiturage

F L'amélioration du confort aux arrêts d'autobus (abri des intempéries, propreté, information, ...)

G Le développement de taxis de type social pour de courtes distances (association, A.S.B.L., C.P.A.S, ...)

H L'amélioration du réseau routier

I Autre (précisez) : .....

31 Si vous avez des suggestions d'autres mesures en matière de mobilité en général, notez les ci-dessous.

. . . . . .
. . . . . .
. . . . . .
. . . . . .
. . . . . .

NOUS VOUS REMERCIONS POUR VOTRE AIMABLE COLLABORATION

N'OUBLIEZ PAS…

…de renvoyer ce questionnaire complété, le plus rapidement possible, avec les autres questionnaires de votre ménage dans l'enveloppe fournie. Inutile d'y apposer un timbre, le port est payé par le destinataire.

Si vous avez des questions, des remarques ou des suggestions à propos de ce questionnaire ou de notre enquête en général, veuillez les écrire ci-dessous

. . . . . .
. . . . . .
. . . . . .
. . . . . .
. . . . . .

En application de l'article 4 de la loi du 8 décembre 1992 relative à la protection de la vie privée à l'égard des traitements de données à caractère personnel, nous devons vous informer des éléments suivants:

1. Responsable du traitement : le Service Public Fédéral Mobilité et Transports, Rue du Progrès, 56 à 1210 Bruxelles.
2. Finalité du traitement : Les données recueillies seront utilisées pour l'enquête nationale sur la mobilité des ménages.
3. Destinataires des données : les données anonymisées seront utilisées par différents Services Publics et groupes de recherche scientifique.
4. Les ménages tirés au sort ne sont pas dans l'obligation de répondre.
5. Toute personne concernée par les données a le droit d'y accéder et a le droit de demander leur rectification (uniquement possible durant le déroulement de l'enquête, avant anonymisation des données).
6. Des renseignements complémentaires peuvent être obtenus dans le registre tenu par la Commission de la protection de la vie privée http://www.privacycommission.be (numéro d'identification du traitement:: VT 005014032).

NATIONALE ENQUÊTE MOBILITEIT

GEZINSVRAGENLIJST

IN TE VULLEN DOOR DE REFERENTIEPERSOON VAN HET GEZIN

Deze gezinsvragenlijst is bestemd voor de referentiepersoon van het gezin.

Mogen wij u vragen om:

- deze gezinsvragenlijst in te vullen;
- een persoonsvragenlijst in te vullen;
- alle andere leden van het gezin (vanaf 6 jaar) ook een persoonsvragenlijst te laten invullen. Hiervoor is het aangewezen om vóór de invuldag de instructies op bladzijden 10-12 van de persoonsvragenlijst te lezen;
- alle ingevulde vragenlijsten zo snel mogelijk terug te sturen in de bijgevoegde enveloppe. Een postzegel is niet nodig (port betaald door bestemmeling).

Hoe deze vragenlijst in te vullen ?
Er zijn 3 manieren om te antwoorden op de vragen :

	een bolletje aankruisen om uw antwoord(en) aan te geven in een lijst of een tabel;
	een getal invullen in een hokje; als uw antwoord "geen" of "niet van toepassing" is, zet dan een 0;
.....	uw antwoord neerschrijven op de stippellijn, in DRUKLETTERS.

Uw medewerking aan het onderzoek is belangrijk.
Wij garanderen u dat de gegeven informatie strikt vertrouwelijk blijft (*).

Des questionnaires en français sont disponibles sur demande.
Fragebögen auf Deutsch sind auf Anfrage erhältlich.

Wenst u meer inlichtingen of hulp bij het invullen van de vragenlijst?

Bel dan gratis **0800/80.770**
van maandag tot vrijdag
tussen 9u00 en 20u00.

(*) zie de aangifte bij de Commissie voor de bescherming van de persoonlijke levenssfeer op pagina 8.

UW GEZIN

1 **Vul in de onderstaande tabel een kolom in voor ieder lid van uw gezin (zonder leeftijdsbeperking).**
Met gezin bedoelen we alle personen, familie of niet, die eventueel slechts tijdelijk, in dezelfde woning wonen en een huishoudbudget delen.

	Persoon 1	Persoon 2	Persoon 3
Voornaam	.....	.....	.....
Geboortejaar	☐☐☐☐	☐☐☐☐	☐☐☐☐
Geslacht	1 ○ mannelijk 2 ○ vrouwelijk	1 ○ mannelijk 2 ○ vrouwelijk	1 ○ mannelijk 2 ○ vrouwelijk
Nationaliteit	.....	.....	.....
Relatie tot de referentiepersoon *1 bolletje aankruisen*	1 ○ referentiepersoon 2 ○ echtgeno(o)t(e), partner 3 ○ kind (hetzelfde officieel adres of ander officieel adres) 4 ○ ander	1 ○ referentiepersoon 2 ○ echtgeno(o)t(e), partner 3 ○ kind (hetzelfde officieel adres of ander officieel adres) 4 ○ ander	1 ○ referentiepersoon 2 ○ echtgeno(o)t(e), partner 3 ○ kind (hetzelfde officieel adres of ander officieel adres) 4 ○ ander
Hoogst behaalde diploma of getuigschrift tot heden *1 bolletje aankruisen*	1 ○ geen want jonger dan 12 jaar 2 ○ geen diploma 3 ○ lager onderwijs 4 ○ algemeen middelbaar onderwijs (lager of hoger) 5 ○ technisch onderwijs (lager of hoger) 6 ○ beroepsonderwijs (lager of hoger) 7 ○ buitengewoon middelbaar onderwijs 8 ○ hoger niet-universitair, 2 - 3 jaar 9 ○ hoger niet-universitair, 4 - 5 jaar 10 ○ universitair	1 ○ geen want jonger dan 12 jaar 2 ○ geen diploma 3 ○ lager onderwijs 4 ○ algemeen middelbaar onderwijs (lager of hoger) 5 ○ technisch onderwijs (lager of hoger) 6 ○ beroepsonderwijs (lager of hoger) 7 ○ buitengewoon middelbaar onderwijs 8 ○ hoger niet-universitair, 2 - 3 jaar 9 ○ hoger niet-universitair, 4 - 5 jaar 10 ○ universitair	1 ○ geen want jonger dan 12 jaar 2 ○ geen diploma 3 ○ lager onderwijs 4 ○ algemeen middelbaar onderwijs (lager of hoger) 5 ○ technisch onderwijs (lager of hoger) 6 ○ beroepsonderwijs (lager of hoger) 7 ○ buitengewoon middelbaar onderwijs 8 ○ hoger niet-universitair, 2 - 3 jaar 9 ○ hoger niet-universitair, 4 - 5 jaar 10 ○ universitair
Beroepsstatuut *Als u meerdere functies heeft, kies uw hoofdberoep.* *1 bolletje aankruisen*	1 ○ niet-schoolgaand kind 2 ○ scholier, student 3 ○ huisvrouw/-man 4 ○ werkzoekend 5 ○ ge(pré)pensioneerd 6 ○ arbeidsongeschikt 7 ○ arbeider 8 ○ kaderpersoneel 9 ○ bediende 10 ○ zelfstandige 11 ○ vrij beroep 12 ○ leerkracht 13 ○ landbouwer 14 ○ ander (vul in welk) :	1 ○ niet-schoolgaand kind 2 ○ scholier, student 3 ○ huisvrouw/-man 4 ○ werkzoekend 5 ○ ge(pré)pensioneerd 6 ○ arbeidsongeschikt 7 ○ arbeider 8 ○ kaderpersoneel 9 ○ bediende 10 ○ zelfstandige 11 ○ vrij beroep 12 ○ leerkracht 13 ○ landbouwer 14 ○ ander (vul in welk) :	1 ○ niet-schoolgaand kind 2 ○ scholier, student 3 ○ huisvrouw/-man 4 ○ werkzoekend 5 ○ ge(pré)pensioneerd 6 ○ arbeidsongeschikt 7 ○ arbeider 8 ○ kaderpersoneel 9 ○ bediende 10 ○ zelfstandige 11 ○ vrij beroep 12 ○ leerkracht 13 ○ landbouwer 14 ○ ander (vul in welk) : ....

Indien uw gezin **meer dan 6 personen** bevat, kunt u een bijkomende pagina aanvragen op het gratis nummer vermeld op pagina 1, of hem downloaden op het volgende internetadres: www.beldam.be

	Persoon 4	Persoon 5	Persoon 6
Voornaam	.....	.....	.....
Geboortejaar	☐☐☐☐	☐☐☐☐	☐☐☐☐
Geslacht	1 ○ mannelijk 2 ○ vrouwelijk	1 ○ mannelijk 2 ○ vrouwelijk	1 ○ mannelijk 2 ○ vrouwelijk
Nationaliteit	.....	.....	.....
Relatie tot de referentiepersoon *1 bolletje aankruisen*	1 ○ referentiepersoon 2 ○ echtgeno(o)t(e), partner 3 ○ kind (hetzelfde officieel adres of ander officieel adres) 4 ○ ander	1 ○ referentiepersoon 2 ○ echtgeno(o)t(e), partner 3 ○ kind (hetzelfde officieel adres of ander officieel adres) 4 ○ ander	1 ○ referentiepersoon 2 ○ echtgeno(o)t(e), partner 3 ○ kind (hetzelfde officieel adres of ander officieel adres) 4 ○ ander
Hoogst behaalde diploma of getuigschrift tot heden *1 bolletje aankruisen*	1 ○ geen want jonger dan 12 jaar 2 ○ geen diploma 3 ○ lager onderwijs 4 ○ algemeen middelbaar onderwijs (lager of hoger) 5 ○ technisch onderwijs (lager of hoger) 6 ○ beroepsonderwijs (lager of hoger) 7 ○ buitengewoon middelbaar onderwijs 8 ○ hoger niet-universitair, 2 - 3 jaar 9 ○ hoger niet-universitair, 4 - 5 jaar 10 ○ universitair	1 ○ geen want jonger dan 12 jaar 2 ○ geen diploma 3 ○ lager onderwijs 4 ○ algemeen middelbaar onderwijs (lager of hoger) 5 ○ technisch onderwijs (lager of hoger) 6 ○ beroepsonderwijs (lager of hoger) 7 ○ buitengewoon middelbaar onderwijs 8 ○ hoger niet-universitair, 2 - 3 jaar 9 ○ hoger niet-universitair, 4 - 5 jaar 10 ○ universitair	1 ○ geen want jonger dan 12 jaar 2 ○ geen diploma 3 ○ lager onderwijs 4 ○ algemeen middelbaar onderwijs (lager of hoger) 5 ○ technisch onderwijs (lager of hoger) 6 ○ beroepsonderwijs (lager of hoger) 7 ○ buitengewoon middelbaar onderwijs 8 ○ hoger niet-universitair, 2 - 3 jaar 9 ○ hoger niet-universitair, 4 - 5 jaar 10 ○ universitair
Beroepsstatuut *Als u meerdere functies heeft, kies uw hoofdberoep.* *1 bolletje aankruisen*	1 ○ niet-schoolgaand kind 2 ○ scholier, student 3 ○ huisvrouw/-man 4 ○ werkzoekend 5 ○ ge(pré)pensioneerd 6 ○ arbeidsongeschikt 7 ○ arbeider 8 ○ kaderpersoneel 9 ○ bediende 10 ○ zelfstandige 11 ○ vrij beroep 12 ○ leerkracht 13 ○ landbouwer 14 ○ ander (vul in welk) :	1 ○ niet-schoolgaand kind 2 ○ scholier, student 3 ○ huisvrouw/-man 4 ○ werkzoekend 5 ○ ge(pré)pensioneerd 6 ○ arbeidsongeschikt 7 ○ arbeider 8 ○ kaderpersoneel 9 ○ bediende 10 ○ zelfstandige 11 ○ vrij beroep 12 ○ leerkracht 13 ○ landbouwer 14 ○ ander (vul in welk) :	1 ○ niet-schoolgaand kind 2 ○ scholier, student 3 ○ huisvrouw/-man 4 ○ werkzoekend 5 ○ ge(pré)pensioneerd 6 ○ arbeidsongeschikt 7 ○ arbeider 8 ○ kaderpersoneel 9 ○ bediende 10 ○ zelfstandige 11 ○ vrij beroep 12 ○ leerkracht 13 ○ landbouwer 14 ○ ander (vul in welk) : ....

DE VOERTUIGEN IN UW GEZIN

2 Hoeveel van elk van de onderstaande voertuigen zijn aanwezig in uw gezin?
We zijn geinteresseerd in álle voertuigen in functie van gebruik, waarover uw gezin beschikt voor privé-gebruik, dus ook firmawagens als u die buiten het werk mag gebruiken.

Kruis in de tabel hieronder bij ieder type voertuig het bolletje onder het betreffende aantal aan.
1 antwoord per rij.

	Aantal voertuigen					
Soort voertuig	0	1	2	3	4	5 en meer
Kinderfiets	○	○	○	○	○	○
Fiets voor volwassene	○	○	○	○	○	○
Bromfiets (minder dan 50cc)	○	○	○	○	○	○
Motorfiets (50 cc of meer)	○	○	○	○	○	○
Personenwagen (ook monovolume en 4x4, max. 9 personen)	○	○	○	○	○	○
Bestelwagen, pick-up	○	○	○	○	○	○
Andere voertuigen (vul in welke):.....	○	○	○	○	○	○

3a Vul voor elke bromfiets en motorfiets uit vraag 2 een kolom in in de volgende tabel.
- Als er geen brom- of motorfietsen aanwezig zijn in uw gezin, ga door naar vraag 3b hiernaast.
- Als er meer dan 3 brom- of motorfietsen aanwezig zijn, vul dan enkel de gegevens in van de 3 meest gebruikte.
- U vindt sommige van de gevraagde gegevens, indien nodig, op de papieren die bij het voertuig horen .

	Bromfiets/motorfiets 1	Bromfiets/motorfiets 2	Bromfiets/motorfiets 3
Merk *b. v.: "Honda"*	.....	.....	.....
Model *b. v.: "Wallaroo"*	.....	.....	.....
Cilinderinhoud **en/of** **Vermogen indien elektrisch**	□□□□ cc □□□ kW	□□□□ cc □□□ kW	□□□□ cc □□□ kW
Jaar van aankoop	□□□□	□□□□	□□□□
Bouwjaar	□□□□	□□□□	□□□□
Indien langer dan 12 maanden in bezit: **aantal km per jaar**	□□□□□□ km / jaar	□□□□□□ km / jaar	□□□□□□ km / jaar
Huidige kilometerstand	□□□□□□ km	□□□□□□ km	□□□□□□ km

3b Vul voor elke personenwagen, bestelwagen en ander gemotoriseerd voertuig uit vraag 2 een kolom in in de volgende tabel.

- Als er geen wagens of andere gemotoriseerde voertuigen aanwezig zijn in uw gezin, ga door naar vraag 4 op de volgende bladzijde.

- Als er meer dan 3 voertuigen aanwezig zijn, vul dan enkel de gegevens in van de 3 meest gebruikte.

- U vindt sommige van de gevraagde gegevens, indien nodig, op de papieren die bij het voertuig horen.

	Voertuig 1	Voertuig 2	Voertuig 3
Merk *b.v.: "Volkswagen"*	.....	.....	.....
Model *b.v.: "Golf"*	.....	.....	.....
Soort voertuig *1 bolletje aankruisen*	1 personenwagen (ook mono-volume en 4x4) 2 bestelwagen 3 ander (vul in welk):	1 personenwagen (ook mono-volume en 4x4) 2 bestelwagen 3 ander (vul in welk):	1 personenwagen (ook mono-volume en 4x4) 2 bestelwagen 3 ander (vul in welk): ....
Cilinderinhoud	cc	cc	cc
Jaar van aankoop (in geval van firma-wagen, eerste inge-bruikname)			
Hoe is dit voertuig in uw bezit geko-men? *1 bolletje aankruisen*	1 nieuw gekocht 2 tweedehands gekocht 3 firmawagen 4 anders	1 nieuw gekocht 2 tweedehands gekocht 3 firmawagen 4 anders	1 nieuw gekocht 2 tweedehands gekocht 3 firmawagen 4 anders
Bouwjaar			
Indien langer dan 12 maanden in bezit: **aantal km per jaar**	km / jaar	km / jaar	km / jaar
Actuele kilometerstand	km	km	km
Brandstof *1 bolletje aankruisen*	1 loodvrije benzine 2 diesel 3 LPG 4 hybride 5 andere :	1 loodvrije benzine 2 diesel 3 LPG 4 hybride 5 andere :	1 loodvrije benzine 2 diesel 3 LPG 4 hybride 5 andere : .....
Waar plaatst u dit voertuig 's nachts het vaakst? *1 bolletje aankruisen*	1 in een garage, box, of een andere voorbehouden plaats, die zich ongeveer op [ ][ ] minuten van mijn woning bevindt 2 op straat 3 andere plaats:.....	1 in een garage, box, of een andere voorbehouden plaats, die zich ongeveer op [ ][ ] minuten van mijn woning bevindt 2 op straat 3 andere plaats:.....	1 in een garage, box, of een andere voorbehouden plaats, die zich ongeveer op [ ][ ] minuten van mijn woning bevindt 2 op straat 3 andere plaats:.....
Hoofdgebruiker van het voertuig, d.i. de persoon die er de meeste km mee rijdt ? *1 bolletje aankruisen*	Voornaam: ..... dit is : A persoon nr. [ ] uit dit gezin (zie bovenaan tabel vraag 1) B een andere persoon, niet uit dit gezin	Voornaam: ..... dit is : A persoon nr. [ ] uit dit gezin (zie bovenaan tabel vraag 1) B een andere persoon, niet uit dit gezin	Voornaam: ..... dit is : A persoon nr. [ ] uit dit gezin (zie bovenaan tabel vraag 1) B een andere persoon, niet uit dit gezin

UW WONING EN UW BUURT

4 U woont in ... *Slechts 1 antwoord aankruisen*

- 1 een appartement of een studio.
- 2 een rijhuis (2 gevels).
- 3 een huis in halfopen bebouwing (3 gevels).
- 4 een vrijstaande woning (4 gevels).
- 5 een andere woning.

5 Is uw gezin zelf eigenaar of huurder van de woning waar u woont? *Slechts 1 antwoord aankruisen*

- 1 eigenaar
- 2 huurder
- 3 ander statuut

6 Voor hoeveel voertuigen beschikt u over garage of een privé-parkeerplaats (d.w.z. niet op de openbare weg)?
In het geval dat uw garage of parkeerplaats voor andere doeleinden wordt gebruikt, geef aan hoeveel voertuigen er normaal kunnen staan.

0 0 1 1 2 2 3 3 of meer

7 Op uw woonplaats, of in de nabije omgeving hiervan, kan u makkelijk gratis parking op straat vinden ?

- 1 zonder probleem
- 2 mogelijk, mits wat zoeken
- 3 niet mogelijk of zeer moeilijk

8 Het straatparkeren op uw woonplaats, of in de nabije omgeving hiervan, is ...

- 1 gratis en van onbeperkte duur. → *Ga door naar vraag 10*
- 2 gratis en van beperkte duur (blauwe zone bijvoorbeeld).
- 3 betalend.

9 Indien de parkeerplaats op straat betalend is of als er slechts gedurende een beperkte duur kan worden geparkeerd, welk(e) type(s), van kaarten gebruikt u dan voor (ten minste) één voertuig waarover u in uw huishouden beschikt?
Kruis de kaart(en) aan waarover u beschikt.

- 1 bewonerskaart
- 2 parkeerkaart voor gehandicapten
- 3 niet van toepassing, ik heb geen voertuig
- 4 andere (omschrijf) : .....
- 5 geen kaart

10 Hoeveel fietsen kan u bij u thuis of in de buurt binnen opbergen ? *Slechts 1 antwoord aankruisen*

0 0 1 1 2 2 3 3 of meer 4 weet niet

11 **Betreffende het openbaar vervoer, wat is uw graad van tevredenheid met betrekking tot de volgende punten?**

	zeer tevreden	tevreden	ontevreden	zeer ontevreden	geen mening
frequentie bij uw woonplaats	1	2	3	4	5
frequentie ten opzichte van uw gewone bestemmingen	1	2	3	4	5
stiptheid	1	2	3	4	5
prijs	1	2	3	4	5
veiligheid	1	2	3	4	5
andere:	1	2	3	4	5

12 **Om de resultaten van deze enquête te kunnen verbinden met economische gegevens, zouden wij graag een idee hebben van het netto-inkomen van uw gezin van vorige maand.**

Om dit inkomen te bepalen, telt u de netto-beroepsinkomsten van alle gezinsleden samen (d.w.z. wat elk gezinslid elke maand ontvangt), plus ook andere inkomsten zoals kinderbijslag, sociale uitkeringen, pensioenen, premies, inkomsten uit (on)roerend goed of handel, werkloosheidsuitkeringen, enz.

Als u dit allemaal samentelt, in welke categorie valt het netto-inkomen van uw ganse gezin van vorige maand dan?

Slechts 1 antwoord aankruisen

1 ○ 0 - 499 euro per maand
2 ○ 500 - 999 euro per maand
3 ○ 1000 - 1499 euro per maand
4 ○ 1500 - 1999 euro per maand
5 ○ 2000 - 2499 euro per maand
6 ○ 2500 - 2999 euro per maand
7 ○ 3000 - 3999 euro per maand
8 ○ 4000 - 4999 euro per maand
9 ○ 5000 - 9999 euro per maand
10 ○ meer dan 10000 euro per maand

HARTELIJK BEDANKT VOOR HET INVULLEN VAN DEZE VRAGENLIJST

VERGEET A.U.B. NIET ...

- een persoonsvragenlijst in te vullen;
- alle andere leden van het gezin (vanaf 6 jaar) ook een persoonsvragenlijst te laten invullen;
- alle ingevulde vragenlijsten zo snel mogelijk terug te sturen in de bijgevoegde enveloppe. Een postzegel is niet nodig (port betaald door de bestemmeling).

Als u nog vragen, opmerkingen of suggesties hebt over deze vragenlijst of over dit onderzoek meer in het algemeen, kan u die hieronder vermelden.

. . . . . .
. . . . . .
. . . . . .
. . . . . .
. . . . . .
. . . . . .
. . . . . .
. . . . . .
. . . . . .
. . . . . .
. . . . . .
. . . . . .
. . . . . .
. . . . . .
. . . . . .

In uitvoering van artikel 4 van de wet van 8 december 1992 tot de bescherming van de persoonlijke levenssfeer t.o.v. de verwerking van persoonsgegevens, wordt u van het volgende in kennis gesteld:

1. Verantwoordelijke van de verwerking : Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer, Vooruitgangstraat , 56 — 1210 Brussel.
2. Doeleinde van de verwerking : De verzamelde gegevens zullen gebruikt worden voor de nationale enquête over de mobiliteit van huishoudens.
3. Ontvangers van de gegevens : De anoniem gemaakte gegevens zullen gebruikt worden door verschillende overheidsdiensten en wetenschappelijke onderzoeksgroepen.
4. De gelote huishoudens zijn niet verplicht om te antwoorden.
5. Eénieder heeft het recht tot toegang tot de op hem/haar van toepassing zijnde gegevens, alsmede het recht om de verbetering ervan te vragen (alleen mogelijk gedurende het verloop van het onderzoek, vóór het anoniem maken van de gegevens).
6. Aanvullende inlichtingen kunnen bekomen worden in het register dat gehouden wordt bij de "Commissie voor de bescherming van de persoonlijke levenssfeer" http://www.privacycommission.be (verwerkingsidentificatienummer : VT 005014032)

NATIONALE ENQUETE MOBILITEIT

PERSOONSVRAGENLIJST

IN TE VULLEN DOOR IEDER GEZINSLID VANAF 6 JAAR
(OUDERS MOGEN HUN KINDEREN HELPEN BIJ HET INVULLEN)

Wie moet de persoonsvragenlijst invullen?
Deze vragenlijst dient te worden ingevuld door alle personen van het gezin van 6 jaar of ouder.

Om uw persoonsvragenlijst te kunnen verbinden met de gezinsvragenlijst, vragen wij u nog het volgende :

Uw voornaam: .....
Het nummer van uw kolom in vraag 1 van de gezinsvragenlijst (nummer van de ingevulde kolom) : ☐

Waaruit bestaat de vragenlijst?
De vragenlijst bestaat uit 3 delen :
- Deel 1 (blz. 2 tot 9): uw gewoontes met betrekking tot het gebruik van vervoermiddelen ,
- Deel 2 (blz. 10 tot 18): de verplaatsingen die u op een bepaalde **invuldag** maakt.
  Deze invuldag is dezelfde voor elk lid van uw gezin, nl.
- Deel 3 (blz. 19 tot 20): uw meningen betreffende mobiliteit.

Wat met de vragenlijst doen?
Vóór de invuldag, de uitleg en vragen van het 2e deel (blz. 10 tot 18) al eens bekijken; dat maakt het invullen achteraf gemakkelijker. U kunt al het eerste deel beantwoorden.

Na de invuldag, de vragenlijst zo snel mogelijk invullen en terugsturen, samen met de vragenlijsten van de andere gezinsleden gebruikmakend van de bijgevoegde enveloppe. Een postzegel is niet nodig, port wordt betaald door bestemmeling.

Hoe de vragenlijst in te vullen?
Er zijn 3 manieren om de vragen te beantwoorden :

◉	een bolletje aankruisen om uw antwoord(en) aan te geven in een lijst of een tabel;
☐☐ min	een getal invullen in een hokje. Indien uw antwoord "geen" of "niet van toepassing" is, schrijf dan een 0;
.....	uw antwoord neerschrijven op de stippellijn, in DRUKLETTERS.

Uw medewerking aan het onderzoek is belangrijk.
Wij garanderen u dat de gegeven informatie strikt vertrouwelijk blijft (*).

Des questionnaires en français sont disponibles sur demande.
Fragebögen auf Deutsch sind auf Anfrage erhältlich.

Wenst u meer inlichtingen of hulp bij het invullen van de vragenlijst?

Bel dan gratis **0800/80.770**
van maandag tot vrijdag
tussen 9u00 en 20u00.

(*) zie de aangifte bij de Commissie voor de bescherming van de persoonlijke levenssfeer, op bladzijde 20.

DEEL 1: UW VERPLAATSINGSGEWOONTES

UW GEBRUIK VAN VERSCHILLENDE VERVOERMIDDELEN

1a Hoe vaak hebt u de afgelopen 12 maanden onderstaande vervoermiddelen gebruikt, hetzij in België of in het buitenland en **ongeacht de reden** (inclusief wandelingen)?
Zet achter elk vervoermiddel een kruisje in het gepaste bolletje. 1 antwoord per rij.

Vervoermiddelen	minstens 5 dagen per week	één tot enkele dagen per week	één tot enkele dagen per maand	één tot enkele dagen per jaar	nooit
Te voet (minimum 10 minuten)	1	2	3	4	5
Fiets	1	2	3	4	5
Bromfiets/motorfiets	1	2	3	4	5
Openbaar vervoer	1	2	3	4	5
Taxi	1	2	3	4	5
Auto als bestuurder	1	2	3	4	5
Auto als passagier	1	2	3	4	5
Vliegtuig	1	2	3	4	5

1b Hoe vaak gebruikt u gewoonlijk de onderstaande vervoermaatschappijen (heen en terug=twee keren) ?
Zet achter elk vervoermiddel een kruisje in het gepaste bolletje.
1 antwoord per rij.

Vervoermaat-schappijen	10 keer per week of meer	4 tot 8 keer per week	2 keer per week	4 tot 6 keer per maand	2 keer per maand	minder dan 2 keer per maand	nooit
NMBS	1	2	3	4	5	6	7
De Lijn	1	2	3	4	5	6	7
MIVB	1	2	3	4	5	6	7
TEC	1	2	3	4	5	6	7
Cambio	1	2	3	4	5	6	7

2 Op welke kortingen of gunsttarieven voor het openbaar vervoer hebt u recht (zelfs indien u deze niet gebruikt)?
1 antwoord per rij.

	ja	nee	weet niet
kind, jongere of scholier	1	2	3
senior	1	2	3
groot gezin	1	2	3
OMNIO / VT (ex- WIGW: Weduwen, Invaliden, Gepensioneerden en Wezen)	1	2	3
begunstigde van leefloon	1	2	3
werknemer van een openbaarvervoermaatschappij, Belgacom, De Post, ...	1	2	3
andere (vul in welke):	1	2	3

3a Hebt u op dit moment een abonnement op naam voor het openbaar vervoer?

1 ○ nee → *Ga door naar vraag 3b*

2 ○ ja → **Vul voor elk abonnement waarover u op dit moment beschikt, een rij in in de onderstaande tabel.**

	Vervoermaatschappij	Aantal ritten *Slechts één antwoord*	Duur van het abonnement *Slechts één antwoord*
Abonnement 1 ***Indien gecombineerd** abonnement, meerdere maatschappijen aankruisen.*	1 ○ De Lijn 2 ○ TEC 3 ○ MIVB 4 ○ NMBS	Alleen voor **NMBS** 1 ○ beperkt aantal (b.v.: Railflex, Campus) 2 ○ onbeperkt aantal	1 ○ 1 week 2 ○ 2 weken 3 ○ 1 maand 4 ○ 3 maanden 5 ○ 1 jaar 6 ○ andere: .....
Abonnement 2 ***Indien gecombineerd** abonnement, meerdere maatschappijen aankruisen.*	1 ○ De Lijn 2 ○ TEC 3 ○ MIVB 4 ○ NMBS	Alleen voor **NMBS** 1 ○ beperkt aantal (b.v.: Railflex, Campus) 2 ○ onbeperkt aantal	1 ○ 1 week 2 ○ 2 weken 3 ○ 1 maand 4 ○ 3 maanden 5 ○ 1 jaar 6 ○ andere: .....

3b Beschikt u op dit moment over andere vervoersbewijzen (niet op naam) of getrouwheidskaart voor het openbaar vervoer?

1 ○ nee → *Ga door naar vraag 4a*

2 ○ ja → **Duid vervoerbewijzen en getrouwheidskaart waarover u momenteel beschikt aan.** *Meerdere antwoorden mogelijk*

Vervoerbewijzen

A ○ go pass / rail pass
B ○ key card
C ○ 10-rittenkaart NMBS met vaste bestemming
D ○ meerrittenkaart TEC
E ○ MIVB kaart, 1 of meerdere rit(ten) of dag(en) (in papieren kaart of contract die op uw MOBIB kaart wordt geladen)
F ○ JUMP kaart, 1, 5 of 10 ritten of 1 dag (in papieren kaart, geldig bij de 4 bedieners in Brussel)
G ○ meerrittenkaart De Lijn (Lijnkaart)

Getrouwheidskaart

H ○ reductiekaart 50% NMBS (betalend en 1 jaar geldig)

4a Hebt u een rijbewijs ? *Rijbewijzen voor brom- of motorfietsen ook meetellen.*

1 ○ Nee maar in opleiding → *Ga door naar vraag 5 op de volgende bladzijde*

2 ○ Nee → *Ga door naar vraag 5 op de volgende bladzijde*

3 ○ Ja → **Welk(e) soort(en) rijbewijs hebt u ?** *Meerdere antwoorden mogelijk*

1 ○ A3 - bromfiets
2 ○ A2 - motorfiets met een motor tot 400 cc
3 ○ A1 - motorfiets met een motor boven 400 cc
4 ○ B - personenwagen en kleine bestelwagen
5 ○ C - vrachtwagen
6 ○ D - bus
7 ○ E - voertuig van cat. B, C of D met een grote aanhangwagen

4b Indien u over een rijbewijs B beschikt (wagens en bestelwagens), vanaf welk jaar hebt u dit rijbewijs dan al?

vanaf ☐☐☐☐

5 **Hebt u om fysieke redenen moeilijkheden om bepaalde vervoermiddelen te gebruiken (bijvoorbeeld omwille van een permanente handicap, omwille van uw hoge leeftijd, enz.) ?**
Plaats telkens een kruisje in het gepaste bolletje (1 antwoord per rij).

	... is voor mij geen enkel probleem.	... is voor mij mogelijk maar met moeite.	... is voor mij alleen mogelijk met speciale hulpmiddelen of aangepaste voorzieningen.	... is voor mij onmogelijk.
Te voet gaan...	1	2	3	4
Fietsen...	1	2	3	4
In en uit een auto stappen...	1	2	3	4
Een auto besturen...	1	2	3	4
Toegang tot tram- of bushaltes...	1	2	3	4
Toegang tot stations, perrons voor trein of metro...	1	2	3	4
Op- en afstappen van een trein, bus, tram of metro...	1	2	3	4
Andere (vul in welke):	1	2	3	4

6 **Hebt u <u>de voorbije week</u> een of meerdere van de volgende informatiebronnen geraadpleegd om u voor te bereiden of u te laten begeleiden bij het maken van uw verplaatsingen (om bijvoorbeeld de reisweg te kennen, de duur van een eventuele vertraging te kennen, om eventueel van vervoermiddel te kunnen veranderen omwille van files, enz.) ?**
Meerdere antwoorden mogelijk

1 Wegenkaart of stadsplan op papier
2 Website van de vervoersmaatschappijen zelf (trein, tram, bus, vliegtuig, ...)
3 Kaart of dienst op het internet om uw routebeschrijving in detail te kennen (Mappy, Google Maps, ...)
4 Verkeersinformatie via radio of televisie
5 Telefonische verkeersinformatie (De Filelijn, Touring Mobilis, ...)
6 GPS
7 Vrienden, collega's, familie
8 Informatiedienst aan het station of halte (scherm, tijdstabel, ...)
9 Andere (vul in welke) : .....

UW LANGE-AFSTANDSTRIPS

7a **Hoeveel trips van meer dan 100 km (heenreis) hebt u gedurende de voorbije 12 maanden afgelegd (behalve uw dagelijkse verplaatsingen)?**

0 → *ga naar vraag 8 op de volgende pagina*

1 | 2 | 3 | 4 | tussen 5 en 9 | 10 of meer

7b **Hoeveel van deze trips van meer dan 100 km hadden een bestemming in het buitenland?**

0 → *ga naar vraag 8 op de volgende pagina*

1 | 2 | 3 | 4 | tussen 5 en 9 | 10 of meer

7c **Noteer hieronder uw laatste trip van meer dan 100 km (afstand heenreis) waarvan de bestemming zich in het buitenland bevond. Als deze trip een rondreis was, noteer dan alleen de belangrijkste bestemming voor 'plaats van aankomst'.**

Plaats van vertrek : Stad / gemeente : .....

Land : BELGIË

Plaats van aankomst : Stad / gemeente : .....

Land : .....

Welk **hoofdvervoermiddel** heeft u gebruikt om op deze bestemming te geraken?

Met hoofdvervoermiddel bedoelen we het vervoermiddel waarmee u de langste afstand aflegde. B.v. als u eerst 20 km met de bus rijdt en dan 300 km met de trein, kruis dan alleen 'trein' aan. 1 antwoord mogelijk.

1. fiets
2. motor
3. trein
4. touringcar
5. auto
6. vliegtuig
7. ander (vul in welk): .....

Hoeveel **overnachtingen** heeft u tijdens deze laatste trip gemaakt?

☐☐ overnachtingen

Wat was **de belangrijkste reden** van deze laatste trip ? *1 antwoord mogelijk*

1. voor het werk
2. familie of vrienden bezoeken
3. sport, ontspanning, vakantie
4. schoolreis
5. ander doel (vul in welk):. . . . . .

UW WOON-WERK- OF WOON-SCHOOLVERPLAATSINGEN

8 Heeft u een andere woning (dan uw woonplaats) waar u minstens 3 dagen per week verblijft ?
B.v. : kot, woning voor het werk tijdens de week

1 ja → Adres : Straat : ..... Nr.....
Postcode : ☐☐☐☐ (Deel)gemeente : .....

2 nee

9 Oefent u momenteel een (of meer) beroep(en) uit? Bent u scholier of student? *Meerdere antwoorden mogelijk.*

1 ja, ik oefen een (of meer) beroep(en) uit → *Ga door naar vraag 10a hieronder*
2 ja, ik ben scholier/student → *Ga door naar vraag 10a hieronder*
3 nee → *Ga door naar deel 2 van de vragenlijst op bladzijde 10*

10a Hebt u een vast werkadres of schooladres, d.w.z. waar u ten minste twee dagen per week naartoe moet, en dat niet uw thuisadres is ? *1 antwoord mogelijk.*

1 Nee, mijn vast werkadres is bij mij thuis. → *Ga door naar vraag 16*
2 Nee, dat is geen vast adres. → *Ga door naar vraag 14*
3 Ja, ik heb een (of meer) vast(e) werk-/schooladres(sen) en dat is niet bij mij thuis. → *Ga door naar vraag 10b hieronder.*

10b Vul voor elk vast werkadres of schooladres een kolom in in de tabel hieronder.

VAST WERKADRES OF SCHOOLADRES BEZOEKT MINSTENS 2 DAGEN PER WEEK

Straat en nummer : .....
Postcode : ☐☐☐☐ (Deel)gemeente : .....

Hoeveel dagen per week ? ☐ dagen per week

Hoe gaat u daar gewoonlijk naartoe ?
Omcirkel *de opeenvolgende vervoermiddelen die u gebruikt en geef het aantal kilometers aan. Vul alleen het nodige aantal etappes in (maximum 5).*

Etappe	Omcirkel één wijze per etappe				Afstand (enkele rit)
Eerst: wijze 1	autobestuurder	te voet	trein	bus	☐☐☐ km
	autopassagier	motor/bromf.	tram	ander :	
	taxi	fiets	metro	.....	
Dan : wijze 2	autobestuurder	te voet	trein	bus	☐☐☐ km
	autopassagier	motor/bromf.	tram	ander :	
	taxi	fiets	metro	.....	
Dan : wijze 3	autobestuurder	te voet	trein	bus	☐☐☐ km
	autopassagier	motor/bromf.	tram	ander :	
	taxi	fiets	metro	.....	
Dan : wijze 4	autobestuurder	te voet	trein	bus	☐☐☐ km
	autopassagier	motor/bromf.	tram	ander :	
	taxi	fiets	metro	.....	
Ten slotte : wijze 5	autobestuurder	te voet	trein	bus	☐☐☐ km
	autopassagier	motor/bromf.	tram	ander :	
	taxi	fiets	metro	.....	

EVENTUEEL : ANDER VAST WERKADRES OF SCHOOLADRES BEZOEKT MINSTENS 2 DAGEN PER WEEK

Straat en nummer : .....
Postcode : ☐☐☐☐ (Deel)gemeente : .....

Hoeveel dagen per week ? ☐ dagen per week

Hoe gaat u daar gewoonlijk naartoe ?
Omcirkel *de opeenvolgende vervoermiddelen die u gebruikt en geef het aantal kilometers aan. Vul alleen het nodige aantal etappes in (maximum 5).*

Etappe	Omcirkel één wijze per etappe				Afstand (enkele rit)
Eerst: wijze 1	autobestuurder	te voet	trein	bus	☐☐☐ km
	autopassagier	motor/bromf.	tram	ander :	
	taxi	fiets	metro	.....	
Dan : wijze 2	autobestuurder	te voet	trein	bus	☐☐☐ km
	autopassagier	motor/bromf.	tram	ander :	
	taxi	fiets	metro	.....	
Dan : wijze 3	autobestuurder	te voet	trein	bus	☐☐☐ km
	autopassagier	motor/bromf.	tram	ander :	
	taxi	fiets	metro	.....	
Dan : wijze 4	autobestuurder	te voet	trein	bus	☐☐☐ km
	autopassagier	motor/bromf.	tram	ander :	
	taxi	fiets	metro	.....	
Ten slotte : wijze 5	autobestuurder	te voet	trein	bus	☐☐☐ km
	autopassagier	motor/bromf.	tram	ander :	
	taxi	fiets	metro	.....	

Als u een beroep uitoefent en daarnaast ook nog studeert, beschouw dan alleen uw beroep voor vragen 11 tot 13.
Als u meerdere beroepen uitoefent, beschouw uw voornaamste beroep. Als u 2 half-tijdse beroepen heeft, maak een keuze...

11 **Geef voor elk onderstaande type van openbaar vervoerhalte de afstand tussen uw werk- of schooladres en de/het dichtstbijzijnde halte/station.** *1 antwoord per kolom*

Bushalte	Station	Tramhalte	Metrostation
1 0 - 249 m	1 0 - 249 m	1 0 - 249 m	1 0 - 249 m
2 250 - 499 m	2 250 - 499 m	2 250 - 499 m	2 250 - 499 m
3 500 - 999 m	3 500 - 999 m	3 500 - 999 m	3 500 - 999 m
4 1 - 2 km	4 1 - 2 km	4 1 - 2 km	4 1 - 2 km
5 2 - 5 km	5 2 - 5 km	5 2 - 5 km	5 2 - 5 km
6 meer dan 5 km	6 meer dan 5 km	6 meer dan 5 km	6 meer dan 5 km
7 weet niet	7 weet niet	7 weet niet	7 weet niet

12 **Hebt u bij uw werk of school een privé-parkeerplaats** (dit wil zeggen niet op de openbare weg) **voor een wagen; of zou u die kunnen hebben als u met de wagen kwam?**

1 Ja, een gratis parkeerplaats.
2 Ja, een betalende parkeerplaats.
3 Nee.

13 **Is het volgens u gemakkelijk om een parkeerplaats voor een auto te vinden bij uw werk of school ?**
1 antwoord mogelijk

1 zonder probleem
2 met enige moeite
3 met veel moeite

14 **Welke activiteiten voert u uit tijdens uw verplaatsingen naar uw werk- of schoollocatie ?**
Zet telkens een kruisje in het gepaste bolletjes, voor elk vervoermiddel dat u gebruikt voor uw woon-werk of woon-school verplaatsingen, met de gerealiseerde activiteit(en). Meerdere antwoorden mogelijk per kolom.

Wanneer ik me ... verplaats ***ben ik vaak aan het...***	te voet	per bus	per tram/ metro	per trein	per auto bestuurder	per auto passagier
dromen, rusten, slapen.	1	1	1	1	1	1
praten met andere reizigers.	2	2	2	2	2	2
lezen.	3	3	3	3	3	3
werken.	4	4	4	4	4	4
spelen.	5	5	5	5	5	5
telefoneren.	6	6	6	6	6	6
berichtjes sturen (sms).	7	7	7	7	7	7
luisteren naar radio of muziek.	8	8	8	8	8	8
kijken naar films.	9	9	9	9	9	9
ander *Vul in welk:*	10	10	10	10	10	10 .....

Dit deel is alleen voor mensen die een beroep uitoefenen.
Als u geen beroep uitoefent, ga door naar deel 2 op bladzijde 10.

15 Betaalt uw werkgever de onkosten voor uw woon-werkverplaatsing terug (of door een derde-betalend systeem) ?
1 antwoord mogelijk

- ○ 1 Ja, ik heb een firmawagen.
- ○ 2 Ja, mijn werkgever betaalt mijn verplaatsingsonkosten **gedeeltelijk** (terug) (per openbaar vervoer, fiets, eigen auto,...).
- ○ 3 Ja, mijn werkgever betaalt mijn verplaatsingsonkosten **volledig** (terug) (per openbaar vervoer, fiets, eigen auto,...).
- ○ 4 Nee, maar het vervoer wordt door mijn werkgever georganiseerd (ophalingsbussen, enz.).
- ○ 5 Nee, ik word helemaal niet vergoed voor mijn reiskosten.
- ○ 6 Ik ben zelfstandige en mijn verplaatsingskosten zijn begrepen in mijn beroepsonkosten.

16 Moet u verplaatsingen maken tijdens het uitoefenen van uw beroep ? *1 antwoord mogelijk*

- ○ 1 nooit → *Ga door naar vraag 18 op de volgende bladzijde.*
- ○ 2 soms → *Ga door naar vraag 17 hieronder.*
- ○ 3 heel vaak → *Ga door naar vraag 17 hieronder.*

17 Welk(e) vervoermiddel(en) gebruikt u daarvoor?
1 antwoord per rij.

Gebruikte vervoermiddelen	Regelmatig	Soms	Nooit
te voet	○ 1	○ 2	○ 3
fiets	○ 1	○ 2	○ 3
bromfiets/motorfiets	○ 1	○ 2	○ 3
trein	○ 1	○ 2	○ 3
bus	○ 1	○ 2	○ 3
tram	○ 1	○ 2	○ 3
metro	○ 1	○ 2	○ 3
taxi	○ 1	○ 2	○ 3
firmawagen, als bestuurder	○ 1	○ 2	○ 3
firmawagen, als passagier	○ 1	○ 2	○ 3
eigen auto, als bestuurder	○ 1	○ 2	○ 3
eigen auto, als passagier	○ 1	○ 2	○ 3
vervoer georganiseerd door het bedrijf	○ 1	○ 2	○ 3
vliegtuig	○ 1	○ 2	○ 3
ander (vul in welk):	○ 1	○ 2	○ 3

18 Doet u aan carpoolen (bestuurder en/of passagier) om u naar uw werklocatie te begeven?

Carpooling is een systeem waarbij u samen met anderen dezelfde wagen gebruikt voor (ongeveer) hetzelfde traject.

Vul elke rij van de volgende tabel in : Carpoolen...	Hoe vaak ? 3 keer of meer per week	1 tot 2 keer per week	minstens 1 keer per maand	minstens 1 keer per jaar	nooit	Met **hoeveel personen** (meestal) ?
a. met 1 of meerdere **gezinsleden**	1	2	3	4	5	☐☐ pers.
b. met 1 of meerdere personen **van hetzelfde bedrijf**	1	2	3	4	5	☐☐ pers.
c. met 1 of meerdere personen **van een ander bedrijf**	1	2	3	4	5	☐☐ pers.

Als u niet met personen buiten uw gezin carpoolt, zou u bereid zijn om het te overwegen als de gelegenheid zich voordoet?

1 ○ Ja, alleen als passagier
2 ○ Ja, als bestuurder en passagier
3 ○ Nee. Waarom ? : .....

19 U werkt gewoonlijk (dit wil zeggen voor meer dan 3/4 van uw werktijd) ... *1 antwoord mogelijk*

1 ○ overdag.
2 ○ 's nachts.
3 ○ in ploegen, zonder nachtdienst.
4 ○ in ploegen, met nachtdienst.
5 ○ anders; (vul in welk) :.....

20 U hebt ... *1 antwoord mogelijk*

1 ○ dagelijks dezelfde werkuren, door uw werkgever bepaald.
2 ○ dagelijks dezelfde werkuren, door uzelf bepaald.
3 ○ geregeld verschillende werkuren, door uw werkgever bepaald.
4 ○ geregeld verschillende werkuren, door uzelf bepaald.
5 ○ andere : .....

21 Als u bediende bent, is uw totale werktijd gelijkwaardig met... *1 antwoord mogelijk*

1 ○ minder dan halftijds.
2 ○ halftijds.
3 ○ tussen halftijds en voltijds.
4 ○ voltijds.

22 Hoeveel uren werkt u gewoonlijk per week ?

☐☐ uren / week

23 In welke sector bent u tewerkgesteld ? *Als u meerdere beroepen uitoefent, beschouw uw hoofdberoep. 1 antwoord mogelijk*

1 ○ private sector
2 ○ (para)overheidssector
3 ○ associatieve sector

DEEL 2: UW VERPLAATSINGEN OP …… (DE INVULDAG)

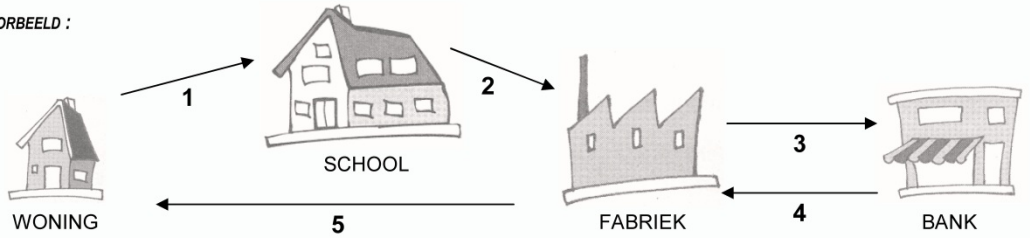
VANAF 4U S ' MORGENS TOT DE VOLGENDE MORGEN 4U

WAT VERSTAAN WIJ ONDER EEN VERPLAATSING ?

Als u zich buitenshuis begeeft om ergens naar toe te gaan, maakt u een verplaatsing. Voorbeelden van verplaatsingen zijn: naar de winkel gaan, naar school gaan, gaan werken, iemand gaan oppikken, naar de dokter gaan, bij iemand op bezoek gaan, met de hond gaan wandelen, iets gaan drinken, ... U doet die verplaatsingen met één of meerdere vervoermiddelen. U gaat te voet, met de fiets, met de bromfiets, de trein, de bus, de tram, de metro, de auto, een taxi, ...

ENKELE TOELICHTINGEN BIJ HET NOTEREN VAN UW VERPLAATSINGEN

VOORBEELD :



Verplaatsing 1	Verplaatsing 2	Verplaatsing 3	Verplaatsing 4	Verplaatsing 5
iemand wegbrengen	gaan werken	diensten	gaan werken	naar huis gaan

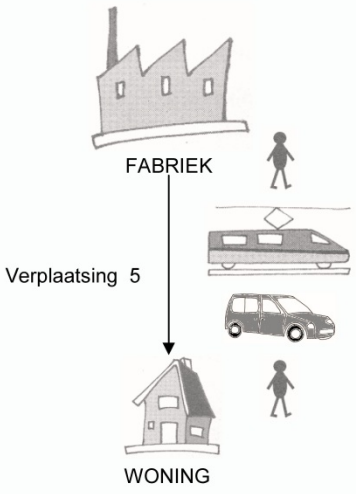
Telkens u zich buitenshuis begeeft om ergens naar toe te gaan, maakt u een verplaatsing.

Als u onderweg ergens naartoe nog een andere bestemming aandoet, bijvoorbeeld als u onderweg van huis naar het werk stopt om uw kinderen af te zetten aan de school, zijn dit aparte verplaatsingen. (Vb.: verplaatsingen 1 en 2)

Vergeet ook uw korte verplaatsingen niet (snel even de krant gaan kopen, geld afhalen aan de bankautomaat,...). (Bv.: verplaatsing 3)

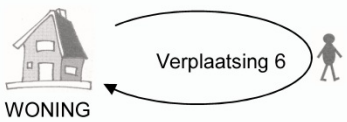
Ook de terugreis naar het vertrekpunt is telkens een aparte verplaatsing. (Bv.: verplaatsing 4)

Een verplaatsing kan meerdere opeenvolgende vervoermiddelen omvatten. Geef per verplaatsing alle gebruikte vervoermiddelen op in de volgorde waarin u ze gebruikt hebt. (Bv.: verplaatsing 5)



EERST :	☐☐5 min **te voet**		☐☐☐ km 500 m	
DAN (1) :	☐45 min		☐50 km ☐☐☐ m	
autobestuurder	te voet	trein	bus De Lijn	ander :
autopassagier	motor/bromf	tram	bus MIVB	.....
taxi	fiets	metro	bus TEC	
DAN (2) :	☐12 min		☐10 km ☐☐☐ m	
autobestuurder	te voet	trein	bus De Lijn	ander :
autopassagier	motor/bromf	tram	bus MIVB	.....
taxi	fiets	metro	bus TEC	
DAN (3) :	☐☐☐ min		☐☐☐ km ☐☐☐ m	
autobestuurder	te voet	trein	bus De Lijn	ander :
autopassagier	motor/bromf	tram	bus MIVB	.....
taxi	fiets	metro	bus TEC	
TEN SLOTTE	☐☐4 min **te voet**		☐☐☐ km 400 m	

Wandelen, de hond uitlaten of een fietstochtje zonder echte bestemming zijn ook verplaatsingen. (Bv. : verplaatsing 6)



Als u geen beroep oefent, ga door naar vraag 26 onder aan deze bladzijde.

24 Heeft u op de invuldag thuis gewerkt (telewerk) ?

1 ○ nee
2 ○ ja → Hoeveel uren ? ☐☐ uren

25 Oefent u een beroep uit dat veel dagelijkse verplaatsingen vereist ?
Bijvoorbeeld : postbode, bezorger, chauffeur, vertegenwoordiger, dokter tijdens huisbezoeken, trambestuurder, werknemer van intercommunalen (water, gas, elektriciteit), enz.

1 ○ nee → *Ga door naar vraag 26 onder aan deze bladzijde.*
2 ○ ja → 25a Wat is uw beroep ? .....

Hoe duidt u deze (veelvuldige en gelijkaardige) beroepsverplaatsingen aan in de volgende bladzijden?

Een **reeks van beroepsverplaatsingen**, hierna « **ronde** » genoemd, kan eenmaal (in één kolom) aangeduid worden, indien het aantal opeenvolgende verplaatsingen ten minste drie is. Ziehier enkele voorschriften die toelaten deze verplaatsingen te melden. :

- in het vak « bestemming », het bestemmingsadres van de laatste beroepsverplaatsing van de ronde, d.w.z. de laatste plaats (waar u zich begaf voor beroepsdoeleinden) voordat u naar huis terugkeert, een boodschap doet, ... (kortom elke verplaatsing zonder beroepsdoel). Vermeld niet de terugkeer naar huis in de ronde maar geef het aan in de volgende kolom met de vermelding "naar huis gaan";
- als hoofddoel, kruis "voor het werk" aan en noteer het totaal aantal opeenvolgende beroepsverplaatsingen in het vak "aantal indien ronde";
- als vertrekuur vermeld het vertrekuur van de eerste beroepsverplaatsing van de ronde;
- noteer de vervoermiddelen gebruikt voor deze verplaatsingen met, voor elk middel, de totale duur en afgelegde afstand van het trajekt;
- en als aankomstuur vermeld het aankomstuur van de laatste beroepsverplaatsing van de ronde.

Voorbeeld : *een leverancier verlaat zijn woning om zich te begeven naar een goederen opslagplaats (verplaatsing 1) waar hij zijn voertuig laadt om vervolgens 15 leveringen te doen (verplaatsing 2). Op het einde van de dag gaat hij boodschappen doen (verplaatsing 3). Dan keert hij terug naar zijn woning (verplaatsing 4) zonder terug te gaan naar de opslagplaats (verplaatsing 4).*

Verplaatsing 1 *zal als reden « gaan werken » hebben en zal vervolledigd worden als aangegeven op vorige blazijde.*

Voor ***verplaatsing 2*** *zal men het adres van de laatste levering invullen in het kolom "bestemming".*

De reden zal "voor het werk" zijn en in de vakken "aantal indien ronde" zal men het aantal gedane verplaatsingen (hier 15) melden.

Vertrekuur: 10u00

Vervoerswijzen, afstand en duur: autobestuurder, 320 minuten (totale duur doorgebracht in het voertuig), 280 km (totale afstand der 15 leveringen), 30 minuten om een parkeerplaats te vinden (som der tijden om een parking te vinden), en voertuig nummer 2 van het gezin zal omcirkeld worden aangezien de leverancier zijn bestellingen heeft uitgevoerd met dit voertuig.

Aankomstuur : 18u00 (einde van de ronde van leveringen)

Verplaatsing 3 *zal als reden « boodschappen doen » hebben en beschrijft de verplaatsing vanuit de laatste leveringsplaats naar de bezochte winkel.*

Verplaatsing 4 *zal als reden « naar huis gaan» hebben.*

26 Vul in de tabel hiernaast één kolom in voor elke verplaatsing die u op deze invuldag gemaakt hebt.

Vergeet niet al uw verplaatsingen te voet te noteren, de terugreis telkens als een afzonderlijke verplaatsing te vermelden en uw allerlaatste verplaatsing van de invuldag te vermelden (b.v. uw terugkeer naar huis).

Gelieve de instructies hieronder te lezen en uw verplaatsingen in volgorde te noteren vanaf de volgende bladzijde.

Vragen

Wat was uw vertrekpunt ?
U hoeft enkel het vertrekpunt van uw eerste verplaatsing te noteren (waar je was op de invuldag om 4 uur s' morgens).

Waar bent u naartoe gegaan? Vul zo nauwkeurig mogelijk in.
Als u de straatnaam niet kent, geef dan de naam van b.v. de buurt, de wijk, het bedrijf, ... waar u was.

Wat was het hoofddoel van uw verplaatsing?
1 antwoord mogelijk.

Hoe laat bent u vertrokken?

Hoe bent u daar naartoe gegaan?
Welke vervoermiddelen heeft u opeenvolgend gebruikt?

Als u meerdere vervoerswijzen heeft gebruikt (inclusief wandelen), deel uw verplaatsing in verschillende etappes.

Vul alleen het nodige aantal etappes in (maximum 5).

Geef voor elke etappe, de duur en de afgelegde afstand. Omcirkel ook de vervoerswijze.

Tel de wachttijd voor trein, tram, bus en metro bij de verplaatsingsduur.

Vergeet de verplaatsingen die u te voet hebt afgelegd niet !

Als u een deel van deze verplaatsing met de wagen heeft gemaakt,
- schat de tijd die u nodig had om een parkeerplaats te vinden,
- als u een auto van het huishouden hebt gebruikt, omcirkel het nummer dat boven de beschrijving van dit voertuig in de gezinsvragenlijst staat.

Hoe laat bent u daar aangekomen?

Had u tijdens de verplaatsing kleine kinderen of andere personen bij u, of ev. boodschappen, bagage, ... ?

Voorbeeld

Vertrekpunt = vorige bestemming
Wanneer en waarom heeft u deze plaats verlaten ? Naar welke bestemming ? NB : noteer een eventuele terugreis als een nieuwe verplaatsing.

Bestemming Land (indien buitenland): .....
Straat: ...NIEUWSTRAAT..... Nr. : .....
(Deel)gemeente : ...BRUSSEL..... Postcode : 1000

Hoofddoel Slechts 1 antwoord
1. ○ iemand wegbrengen / ophalen
2. ○ naar huis gaan
3. ○ gaan werken
4. ○ voor het werk (indien ronde, aantal: ☐☐ verplaatsingen)
5. ○ les volgen (school, ...)
6. ○ iets buitenshuis gaan eten
7. ☒ winkelen, boodschappen doen
8. ○ diensten (dokter, bank, ...)
9. ○ op bezoek bij vrienden of familie
10. ○ wandelen, een ommetje maken
11. ○ ontspanning, sport, cultuur
12. ○ ander doel (vul in welk): .....

Tijdstip vertrek : 14 u 50 min — indien namiddag : 13u, 14u, ...

Voor elke verplaatsingsetappe, omcirkel het vervoermiddel en noteer de overeenkomstige **tijdsduren** en **afstanden**.

EERST : ☐☐☐ min **te voet** ☐☐☐ km ☐☐☐ m

DAN (1) : ☐10 min ☐☐5 km ☐☐☐ m

(autobestuurder)	te voet	trein	bus De Lijn	ander :
autopassagier	motor/bromf	tram	bus MIVB	.....
taxi	fiets	metro	bus TEC	

DAN (2) : ☐30 min ☐☐50 km ☐☐☐ m

autobestuurder	te voet	(trein)	bus De Lijn	ander :
autopassagier	motor/bromf	tram	bus MIVB	.....
taxi	fiets	metro	bus TEC	

DAN (3) : ☐☐5 min ☐☐1 km 500 m

autobestuurder	te voet	trein	bus De Lijn	ander :
autopassagier	motor/bromf	tram	(bus MIVB)	.....
taxi	fiets	metro	bus TEC	

TEN SLOTTE ☐☐4 min **te voet** ☐☐☐ km 400 m

- **Zoektijd naar een parkeerplaats:** ☐0 min

- **Als** u een **auto van het huishouden** hebt gebruikt, omcirkel het nummer (gezinsvragenlijst)

voertuig 1	(voertuig 2)	voertuig 3

Tijdstip aankomst : 15 u 40 min

Had u bij u ... ?
1. ○ kinderen minder dan 6 jaar → hoeveel ? ☐☐ kinderen
2. ☒ andere personen → hoeveel ? ☐1 personen
3. ○ dieren
4. ○ boodschappen/bagage

Gelieve de verplaatsingen te noteren in de volgorde waarin u ze heeft gemaakt op de invuldag vanaf 4u s' morgens tot de volgende morgen 4u.

Verplaatsing 1

Vertrekpunt

Straat: ..... Nr. : .....

(Deel)gemeente : ..... Postcode : ☐☐☐☐

Bestemming Land (indien buitenland): .....

Straat: ..... Nr. : .....

(Deel)gemeente : ..... Postcode : ☐☐☐☐

Hoofddoel *Slechts 1 antwoord*

1. iemand wegbrengen / ophalen
2. naar huis gaan
3. gaan werken
4. voor het werk (indien ronde, aantal: ☐☐ verplaatsingen)
5. les volgen (school, ...)
6. iets buitenshuis gaan eten
7. winkelen, boodschappen doen
8. diensten (dokter, bank, ...)
9. op bezoek bij vrienden of familie
10. wandelen, een ommetje maken
11. ontspanning, sport, cultuur
12. ander doel (vul in welk): .....

Tijdstip vertrek : ☐☐ u ☐☐ min — indien namiddag : 13u, 14u, ...

Voor elke verplaatsingsetappe, omcirkel het vervoermiddel en noteer de overeenkomstige **duurtijden** en **afstanden**.

EERST :	☐☐☐ min **te voet**		☐☐☐ km	☐☐☐ m	
DAN (1) :	☐☐☐ min		☐☐☐ km	☐☐☐ m	
autobestuurder	te voet	trein	bus De Lijn	ander :	
autopassagier	motor/bromf	tram	bus MIVB	.....	
taxi	fiets	metro	bus TEC		
DAN (2) :	☐☐☐ min		☐☐☐ km	☐☐☐ m	
autobestuurder	te voet	trein	bus De Lijn	ander :	
autopassagier	motor/bromf	tram	bus MIVB	.....	
taxi	fiets	metro	bus TEC		
DAN (3) :	☐☐☐ min		☐☐☐ km	☐☐☐ m	
autobestuurder	te voet	trein	bus De Lijn	ander :	
autopassagier	motor/bromf	tram	bus MIVB	.....	
taxi	fiets	metro	bus TEC		
TEN SLOTTE	☐☐☐ min **te voet**		☐☐☐ km	☐☐☐ m	

- **Zoektijd naar een parkeerplaats:** ☐☐ min

- **Als** u een **auto van het huishouden** hebt gebruikt, omcirkel het nummer (gezinsvragenlijst) — voertuig 1 | voertuig 2 | voertuig 3

Tijdstip aankomst : ☐☐ u ☐☐ min

Had u bij u ... ?

1. kinderen minder dan 6 jaar → hoeveel ? ☐☐ kinderen
2. andere personen → hoeveel ? ☐☐ personen
3. dieren
4. boodschappen/bagage

Verplaatsing 2

Vertrekpunt = vorige bestemming

Wanneer en waarom heeft u deze plaats verlaten ? Naar welke bestemming ? NB : noteer een eventuele terugreis als een nieuwe verplaatsing.

Bestemming Land (indien buitenland): .....

Straat: ..... Nr. : .....

(Deel)gemeente : ..... Postcode : ☐☐☐☐

Hoofddoel *Slechts 1 antwoord*

1. iemand wegbrengen / ophalen
2. naar huis gaan
3. gaan werken
4. voor het werk (indien ronde, aantal: ☐☐ verplaatsingen)
5. les volgen (school, ...)
6. iets buitenshuis gaan eten
7. winkelen, boodschappen doen
8. diensten (dokter, bank, ...)
9. op bezoek bij vrienden of familie
10. wandelen, een ommetje maken
11. ontspanning, sport, cultuur
12. ander doel (vul in welk): .....

Tijdstip vertrek : ☐☐ u ☐☐ min — indien namiddag : 13u, 14u, ...

Voor elke verplaatsingsetappe, omcirkel het vervoermiddel en noteer de overeenkomstige **duurtijden** en **afstanden**.

EERST :	☐☐☐ min **te voet**		☐☐☐ km	☐☐☐ m	
DAN (1) :	☐☐☐ min		☐☐☐ km	☐☐☐ m	
autobestuurder	te voet	trein	bus De Lijn	ander :	
autopassagier	motor/bromf	tram	bus MIVB	.....	
taxi	fiets	metro	bus TEC		
DAN (2) :	☐☐☐ min		☐☐☐ km	☐☐☐ m	
autobestuurder	te voet	trein	bus De Lijn	ander :	
autopassagier	motor/bromf	tram	bus MIVB	.....	
taxi	fiets	metro	bus TEC		
DAN (3) :	☐☐☐ min		☐☐☐ km	☐☐☐ m	
autobestuurder	te voet	trein	bus De Lijn	ander :	
autopassagier	motor/bromf	tram	bus MIVB	.....	
taxi	fiets	metro	bus TEC		
TEN SLOTTE	☐☐☐ min **te voet**		☐☐☐ km	☐☐☐ m	

- **Zoektijd naar een parkeerplaats:** ☐☐ min

- **Als** u een **auto van het huishouden** hebt gebruikt, omcirkel het nummer (gezinsvragenlijst) — voertuig 1 | voertuig 2 | voertuig 3

Tijdstip aankomst : ☐☐ u ☐☐ min

Had u bij u ... ?

1. kinderen minder dan 6 jaar → hoeveel ? ☐☐ kinderen
2. andere personen → hoeveel ? ☐☐ personen
3. dieren
4. boodschappen/bagage

Het aantal verplaatsingen per dag is een belangrijk gegeven. Vergeet geen verplaatsing : terugreis naar huis, kleine verplaatsingen of korte haltes om iemand op te halen of om een krant te kopen, enz.

Verplaatsing 3

Vertrekpunt = vorige bestemming
Wanneer en waarom heeft u deze plaats verlaten ? Naar welke bestemming ? NB : noteer een eventuele terugreis als een nieuwe verplaatsing.

Bestemming Land (indien buitenland): .....
Straat: ..... Nr. : .....
(Deel)gemeente : ..... Postcode : ☐☐☐☐

Hoofddoel *Slechts 1 antwoord*

1. iemand wegbrengen / ophalen
2. naar huis gaan
3. gaan werken
4. voor het werk (indien ronde, aantal: ☐☐ verplaatsingen)
5. les volgen (school, ...)
6. iets buitenshuis gaan eten
7. winkelen, boodschappen doen
8. diensten (dokter, bank, ...)
9. op bezoek bij vrienden of familie
10. wandelen, een ommetje maken
11. ontspanning, sport, cultuur
12. ander doel (vul in welk): .....

Tijdstip vertrek : ☐☐ u ☐☐ min — indien namiddag : 13u, 14u, ...

Voor elke verplaatsingsetappe, omcirkel het vervoermiddel en noteer de overeenkomstige **duurtijden** en **afstanden**.

EERST : ☐☐☐ min **te voet** ☐☐☐ km ☐☐☐ m

DAN (1) : ☐☐☐ min ☐☐☐ km ☐☐☐ m

autobestuurder	te voet	trein	bus De Lijn	ander :
autopassagier	motor/bromf	tram	bus MIVB	.....
taxi	fiets	metro	bus TEC	

DAN (2) : ☐☐☐ min ☐☐☐ km ☐☐☐ m

autobestuurder	te voet	trein	bus De Lijn	ander :
autopassagier	motor/bromf	tram	bus MIVB	.....
taxi	fiets	metro	bus TEC	

DAN (3) : ☐☐☐ min ☐☐☐ km ☐☐☐ m

autobestuurder	te voet	trein	bus De Lijn	ander :
autopassagier	motor/bromf	tram	bus MIVB	.....
taxi	fiets	metro	bus TEC	

TEN SLOTTE ☐☐☐ min **te voet** ☐☐☐ km ☐☐☐ m

- **Zoektijd naar een parkeerplaats:** ☐☐ min
- **Als** u een **auto van het huishouden** hebt gebruikt, omcirkel het nummer (gezinsvragenlijst) | voertuig 1 | voertuig 2 | voertuig 3 |

Tijdstip aankomst : ☐☐ u ☐☐ min

Had u bij u ... ?

1. kinderen minder dan 6 jaar → hoeveel ? ☐☐ kinderen
2. andere personen → hoeveel ? ☐☐ personen
3. dieren
4. boodschappen/bagage

Verplaatsing 4

Vertrekpunt = vorige bestemming
Wanneer en waarom heeft u deze plaats verlaten ? Naar welke bestemming ? NB : noteer een eventuele terugreis als een nieuwe verplaatsing.

Bestemming Land (indien buitenland): .....
Straat: ..... Nr. : .....
(Deel)gemeente : ..... Postcode : ☐☐☐☐

Hoofddoel *Slechts 1 antwoord*

1. iemand wegbrengen / ophalen
2. naar huis gaan
3. gaan werken
4. voor het werk (indien ronde, aantal: ☐☐ verplaatsingen)
5. les volgen (school, ...)
6. iets buitenshuis gaan eten
7. winkelen, boodschappen doen
8. diensten (dokter, bank, ...)
9. op bezoek bij vrienden of familie
10. wandelen, een ommetje maken
11. ontspanning, sport, cultuur
12. ander doel (vul in welk): .....

Tijdstip vertrek : ☐☐ u ☐☐ min — indien namiddag : 13u, 14u, ...

Voor elke verplaatsingsetappe, omcirkel het vervoermiddel en noteer de overeenkomstige **duurtijden** en **afstanden**.

EERST : ☐☐☐ min **te voet** ☐☐☐ km ☐☐☐ m

DAN (1) : ☐☐☐ min ☐☐☐ km ☐☐☐ m

autobestuurder	te voet	trein	bus De Lijn	ander :
autopassagier	motor/bromf	tram	bus MIVB	.....
taxi	fiets	metro	bus TEC	

DAN (2) : ☐☐☐ min ☐☐☐ km ☐☐☐ m

autobestuurder	te voet	trein	bus De Lijn	ander :
autopassagier	motor/bromf	tram	bus MIVB	.....
taxi	fiets	metro	bus TEC	

DAN (3) : ☐☐☐ min ☐☐☐ km ☐☐☐ m

autobestuurder	te voet	trein	bus De Lijn	ander :
autopassagier	motor/bromf	tram	bus MIVB	.....
taxi	fiets	metro	bus TEC	

TEN SLOTTE ☐☐☐ min **te voet** ☐☐☐ km ☐☐☐ m

- **Zoektijd naar een parkeerplaats:** ☐☐ min
- **Als** u een **auto van het huishouden** hebt gebruikt, omcirkel het nummer (gezinsvragenlijst) | voertuig 1 | voertuig 2 | voertuig 3 |

Tijdstip aankomst : ☐☐ u ☐☐ min

Had u bij u ... ?

1. kinderen minder dan 6 jaar → hoeveel ? ☐☐ kinderen
2. andere personen → hoeveel ? ☐☐ personen
3. dieren
4. boodschappen/bagage

Het aantal verplaatsingen per dag is een belangrijk gegeven. Vergeet geen verplaatsing : terugreis naar huis, kleine verplaatsingen of korte haltes om iemand op te halen of om een krant te kopen, enz.

Verplaatsing 5

Vertrekpunt = vorige bestemming
Wanneer en waarom heeft u deze plaats verlaten ? Naar welke bestemming ? NB : noteer een eventuele terugreis als een nieuwe verplaatsing.

Bestemming Land (indien buitenland): .....
Straat: ..... Nr. : .....
(Deel)gemeente : ..... Postcode : ☐☐☐☐

Hoofddoel *Slechts 1 antwoord*

1. ○ iemand wegbrengen / ophalen
2. ○ naar huis gaan
3. ○ gaan werken
4. ○ voor het werk (indien ronde, aantal: ☐☐ verplaatsingen)
5. ○ les volgen (school, ...)
6. ○ iets buitenshuis gaan eten
7. ○ winkelen, boodschappen doen
8. ○ diensten (dokter, bank, ...)
9. ○ op bezoek bij vrienden of familie
10. ○ wandelen, een ommetje maken
11. ○ ontspanning, sport, cultuur
12. ○ ander doel (vul in welk): .....

Tijdstip vertrek : ☐☐ u ☐☐ min — indien namiddag : 13u, 14u, ...

Voor elke verplaatsingsetappe, omcirkel het vervoermiddel en noteer de overeenkomstige **duurtijden** en **afstanden**.

EERST :	☐☐☐ min **te voet**		☐☐☐ km	☐☐☐ m	
DAN (1) :	☐☐☐ min		☐☐☐ km	☐☐☐ m	
autobestuurder	te voet	trein	bus De Lijn	ander :	
autopassagier	motor/bromf	tram	bus MIVB	.....	
taxi	fiets	metro	bus TEC		
DAN (2) :	☐☐☐ min		☐☐☐ km	☐☐☐ m	
autobestuurder	te voet	trein	bus De Lijn	ander :	
autopassagier	motor/bromf	tram	bus MIVB	.....	
taxi	fiets	metro	bus TEC		
DAN (3) :	☐☐☐ min		☐☐☐ km	☐☐☐ m	
autobestuurder	te voet	trein	bus De Lijn	ander :	
autopassagier	motor/bromf	tram	bus MIVB	.....	
taxi	fiets	metro	bus TEC		
TEN SLOTTE	☐☐☐ min **te voet**		☐☐☐ km	☐☐☐ m	

- **Zoektijd naar een parkeerplaats:** ☐☐ min

- **Als** u een **auto van het huishouden** hebt gebruikt, omcirkel het nummer (gezinsvragenlijst) | voertuig 1 | voertuig 2 | voertuig 3 |

Tijdstip aankomst : ☐☐ u ☐☐ min

Had u bij u ... ?

1. ○ kinderen minder dan 6 jaar → hoeveel ? ☐☐ kinderen
2. ○ andere personen → hoeveel ? ☐☐ personen
3. ○ dieren
4. ○ boodschappen/bagage

Verplaatsing 6

Vertrekpunt = vorige bestemming
Wanneer en waarom heeft u deze plaats verlaten ? Naar welke bestemming ? NB : noteer een eventuele terugreis als een nieuwe verplaatsing.

Bestemming Land (indien buitenland): .....
Straat: ..... Nr. : .....
(Deel)gemeente : ..... Postcode : ☐☐☐☐

Hoofddoel *Slechts 1 antwoord*

1. ○ iemand wegbrengen / ophalen
2. ○ naar huis gaan
3. ○ gaan werken
4. ○ voor het werk (indien ronde, aantal: ☐☐ verplaatsingen)
5. ○ les volgen (school, ...)
6. ○ iets buitenshuis gaan eten
7. ○ winkelen, boodschappen doen
8. ○ diensten (dokter, bank, ...)
9. ○ op bezoek bij vrienden of familie
10. ○ wandelen, een ommetje maken
11. ○ ontspanning, sport, cultuur
12. ○ ander doel (vul in welk): .....

Tijdstip vertrek : ☐☐ u ☐☐ min — indien namiddag : 13u, 14u, ...

Voor elke verplaatsingsetappe, omcirkel het vervoermiddel en noteer de overeenkomstige **duurtijden** en **afstanden**.

EERST :	☐☐☐ min **te voet**		☐☐☐ km	☐☐☐ m	
DAN (1) :	☐☐☐ min		☐☐☐ km	☐☐☐ m	
autobestuurder	te voet	trein	bus De Lijn	ander :	
autopassagier	motor/bromf	tram	bus MIVB	.....	
taxi	fiets	metro	bus TEC		
DAN (2) :	☐☐☐ min		☐☐☐ km	☐☐☐ m	
autobestuurder	te voet	trein	bus De Lijn	ander :	
autopassagier	motor/bromf	tram	bus MIVB	.....	
taxi	fiets	metro	bus TEC		
DAN (3) :	☐☐☐ min		☐☐☐ km	☐☐☐ m	
autobestuurder	te voet	trein	bus De Lijn	ander :	
autopassagier	motor/bromf	tram	bus MIVB	.....	
taxi	fiets	metro	bus TEC		
TEN SLOTTE	☐☐☐ min **te voet**		☐☐☐ km	☐☐☐ m	

- **Zoektijd naar een parkeerplaats:** ☐☐ min

- **Als** u een **auto van het huishouden** hebt gebruikt, omcirkel het nummer (gezinsvragenlijst) | voertuig 1 | voertuig 2 | voertuig 3 |

Tijdstip aankomst : ☐☐ u ☐☐ min

Had u bij u ... ?

1. ○ kinderen minder dan 6 jaar → hoeveel ? ☐☐ kinderen
2. ○ andere personen → hoeveel ? ☐☐ personen
3. ○ dieren
4. ○ boodschappen/bagage

Het aantal verplaatsingen per dag is een belangrijk gegeven. Vergeet geen verplaatsing : terugreis naar huis, kleine verplaatsingen of korte haltes om iemand op te halen of om een krant te kopen, enz.

Verplaatsing 7

Vertrekpunt = vorige bestemming
Wanneer en waarom heeft u deze plaats verlaten ? Naar welke bestemming ? NB : noteer een eventuele terugreis als een nieuwe verplaatsing.

Bestemming Land (indien buitenland): .....
Straat: ..... Nr. : .....
(Deel)gemeente : ..... Postcode : ☐☐☐☐

Hoofddoel *Slechts 1 antwoord*

1. iemand wegbrengen / ophalen
2. naar huis gaan
3. gaan werken
4. voor het werk (indien ronde, aantal: ☐☐ verplaatsingen)
5. les volgen (school, ...)
6. iets buitenshuis gaan eten
7. winkelen, boodschappen doen
8. diensten (dokter, bank, ...)
9. op bezoek bij vrienden of familie
10. wandelen, een ommetje maken
11. ontspanning, sport, cultuur
12. ander doel (vul in welk): .....

Tijdstip vertrek : ☐☐ u ☐☐ min — indien namiddag : 13u, 14u, ...

Voor elke verplaatsingsetappe, omcirkel het vervoermiddel en noteer de overeenkomstige **duurtijden** en **afstanden**.

EERST : ☐☐☐ min **te voet** ☐☐☐ km ☐☐☐ m

DAN (1) : ☐☐☐ min ☐☐☐ km ☐☐☐ m

autobestuurder	te voet	trein	bus De Lijn	ander :
autopassagier	motor/bromf	tram	bus MIVB	.....
taxi	fiets	metro	bus TEC	

DAN (2) : ☐☐☐ min ☐☐☐ km ☐☐☐ m

autobestuurder	te voet	trein	bus De Lijn	ander :
autopassagier	motor/bromf	tram	bus MIVB	.....
taxi	fiets	metro	bus TEC	

DAN (3) : ☐☐☐ min ☐☐☐ km ☐☐☐ m

autobestuurder	te voet	trein	bus De Lijn	ander :
autopassagier	motor/bromf	tram	bus MIVB	.....
taxi	fiets	metro	bus TEC	

TEN SLOTTE ☐☐☐ min **te voet** ☐☐☐ km ☐☐☐ m

- **Zoektijd naar een parkeerplaats:** ☐☐ min

- **Als** u een **auto van het huishouden** hebt gebruikt, omcirkel het nummer (gezinsvragenlijst)

voertuig 1	voertuig 2	voertuig 3

Tijdstip aankomst : ☐☐ u ☐☐ min

Had u bij u ... ?

1. kinderen minder dan 6 jaar → hoeveel ? ☐☐ kinderen
2. andere personen → hoeveel ? ☐☐ personen
3. dieren
4. boodschappen/bagage

Verplaatsing 8

Vertrekpunt = vorige bestemming
Wanneer en waarom heeft u deze plaats verlaten ? Naar welke bestemming ? NB : noteer een eventuele terugreis als een nieuwe verplaatsing.

Bestemming Land (indien buitenland): .....
Straat: ..... Nr. : .....
(Deel)gemeente : ..... Postcode : ☐☐☐☐

Hoofddoel *Slechts 1 antwoord*

1. iemand wegbrengen / ophalen
2. naar huis gaan
3. gaan werken
4. voor het werk (indien ronde, aantal: ☐☐ verplaatsingen)
5. les volgen (school, ...)
6. iets buitenshuis gaan eten
7. winkelen, boodschappen doen
8. diensten (dokter, bank, ...)
9. op bezoek bij vrienden of familie
10. wandelen, een ommetje maken
11. ontspanning, sport, cultuur
12. ander doel (vul in welk): .....

Tijdstip vertrek : ☐☐ u ☐☐ min — indien namiddag : 13u, 14u, ...

Voor elke verplaatsingsetappe, omcirkel het vervoermiddel en noteer de overeenkomstige **duurtijden** en **afstanden**.

EERST : ☐☐☐ min **te voet** ☐☐☐ km ☐☐☐ m

DAN (1) : ☐☐☐ min ☐☐☐ km ☐☐☐ m

autobestuurder	te voet	trein	bus De Lijn	ander :
autopassagier	motor/bromf	tram	bus MIVB	.....
taxi	fiets	metro	bus TEC	

DAN (2) : ☐☐☐ min ☐☐☐ km ☐☐☐ m

autobestuurder	te voet	trein	bus De Lijn	ander :
autopassagier	motor/bromf	tram	bus MIVB	.....
taxi	fiets	metro	bus TEC	

DAN (3) : ☐☐☐ min ☐☐☐ km ☐☐☐ m

autobestuurder	te voet	trein	bus De Lijn	ander :
autopassagier	motor/bromf	tram	bus MIVB	.....
taxi	fiets	metro	bus TEC	

TEN SLOTTE ☐☐☐ min **te voet** ☐☐☐ km ☐☐☐ m

- **Zoektijd naar een parkeerplaats:** ☐☐ min

- **Als** u een **auto van het huishouden** hebt gebruikt, omcirkel het nummer (gezinsvragenlijst)

voertuig 1	voertuig 2	voertuig 3

Tijdstip aankomst : ☐☐ u ☐☐ min

Had u bij u ... ?

1. kinderen minder dan 6 jaar → hoeveel ? ☐☐ kinderen
2. andere personen → hoeveel ? ☐☐ personen
3. dieren
4. boodschappen/bagage

Het aantal verplaatsingen per dag is een belangrijk gegeven. Vergeet geen verplaatsing : terugreis naar huis, kleine verplaatsingen of korte haltes om iemand op te halen of om een krant te kopen, enz.

Verplaatsing 9

Vertrekpunt = vorige bestemming
Wanneer en waarom heeft u deze plaats verlaten ? Naar welke bestemming ? NB : noteer een eventuele terugreis als een nieuwe verplaatsing.

Bestemming Land (indien buitenland): .....
Straat: ..... Nr. : .....
(Deel)gemeente : ..... Postcode : ☐☐☐☐

Hoofddoel *Slechts 1 antwoord*

1. ◯ iemand wegbrengen / ophalen
2. ◯ naar huis gaan
3. ◯ gaan werken
4. ◯ voor het werk (indien ronde, aantal: ☐☐ verplaatsingen)
5. ◯ les volgen (school, ...)
6. ◯ iets buitenshuis gaan eten
7. ◯ winkelen, boodschappen doen
8. ◯ diensten (dokter, bank, ...)
9. ◯ op bezoek bij vrienden of familie
10. ◯ wandelen, een ommetje maken
11. ◯ ontspanning, sport, cultuur
12. ◯ ander doel (vul in welk): .....

Tijdstip vertrek : ☐☐ u ☐☐ min — indien namiddag : 13u, 14u, ...

Voor elke verplaatsingsetappe, omcirkel het vervoermiddel en noteer de overeenkomstige **duurtijden** en **afstanden**.

EERST : ☐☐☐ min **te voet** ☐☐☐ km ☐☐☐ m

DAN (1) : ☐☐☐ min ☐☐☐ km ☐☐☐ m

autobestuurder	te voet	trein	bus De Lijn	ander :
autopassagier	motor/bromf	tram	bus MIVB	.....
taxi	fiets	metro	bus TEC	

DAN (2) : ☐☐☐ min ☐☐☐ km ☐☐☐ m

autobestuurder	te voet	trein	bus De Lijn	ander :
autopassagier	motor/bromf	tram	bus MIVB	.....
taxi	fiets	metro	bus TEC	

DAN (3) : ☐☐☐ min ☐☐☐ km ☐☐☐ m

autobestuurder	te voet	trein	bus De Lijn	ander :
autopassagier	motor/bromf	tram	bus MIVB	.....
taxi	fiets	metro	bus TEC	

TEN SLOTTE ☐☐☐ min **te voet** ☐☐☐ km ☐☐☐ m

- **Zoektijd naar een parkeerplaats:** ☐☐ min
- **Als** u een **auto van het huishouden** hebt gebruikt, omcirkel het nummer (gezinsvragenlijst) | voertuig 1 | voertuig 2 | voertuig 3 |

Tijdstip aankomst : ☐☐ u ☐☐ min

Had u bij u ... ?

1. ◯ kinderen minder dan 6 jaar → hoeveel ? ☐☐ kinderen
2. ◯ andere personen → hoeveel ? ☐☐ personen
3. ◯ dieren
4. ◯ boodschappen/bagage

Verplaatsing 10

Vertrekpunt = vorige bestemming
Wanneer en waarom heeft u deze plaats verlaten ? Naar welke bestemming ? NB : noteer een eventuele terugreis als een nieuwe verplaatsing.

Bestemming Land (indien buitenland): .....
Straat: ..... Nr. : .....
(Deel)gemeente : ..... Postcode : ☐☐☐☐

Hoofddoel *Slechts 1 antwoord*

1. ◯ iemand wegbrengen / ophalen
2. ◯ naar huis gaan
3. ◯ gaan werken
4. ◯ voor het werk (indien ronde, aantal: ☐☐ verplaatsingen)
5. ◯ les volgen (school, ...)
6. ◯ iets buitenshuis gaan eten
7. ◯ winkelen, boodschappen doen
8. ◯ diensten (dokter, bank, ...)
9. ◯ op bezoek bij vrienden of familie
10. ◯ wandelen, een ommetje maken
11. ◯ ontspanning, sport, cultuur
12. ◯ ander doel (vul in welk): .....

Tijdstip vertrek : ☐☐ u ☐☐ min — indien namiddag : 13u, 14u, ...

Voor elke verplaatsingsetappe, omcirkel het vervoermiddel en noteer de overeenkomstige **duurtijden** en **afstanden**.

EERST : ☐☐☐ min **te voet** ☐☐☐ km ☐☐☐ m

DAN (1) : ☐☐☐ min ☐☐☐ km ☐☐☐ m

autobestuurder	te voet	trein	bus De Lijn	ander :
autopassagier	motor/bromf	tram	bus MIVB	.....
taxi	fiets	metro	bus TEC	

DAN (2) : ☐☐☐ min ☐☐☐ km ☐☐☐ m

autobestuurder	te voet	trein	bus De Lijn	ander :
autopassagier	motor/bromf	tram	bus MIVB	.....
taxi	fiets	metro	bus TEC	

DAN (3) : ☐☐☐ min ☐☐☐ km ☐☐☐ m

autobestuurder	te voet	trein	bus De Lijn	ander :
autopassagier	motor/bromf	tram	bus MIVB	.....
taxi	fiets	metro	bus TEC	

TEN SLOTTE ☐☐☐ min **te voet** ☐☐☐ km ☐☐☐ m

- **Zoektijd naar een parkeerplaats:** ☐☐ min
- **Als** u een **auto van het huishouden** hebt gebruikt, omcirkel het nummer (gezinsvragenlijst) | voertuig 1 | voertuig 2 | voertuig 3 |

Tijdstip aankomst : ☐☐ u ☐☐ min

Had u bij u ... ?

1. ◯ kinderen minder dan 6 jaar → hoeveel ? ☐☐ kinderen
2. ◯ andere personen → hoeveel ? ☐☐ personen
3. ◯ dieren
4. ◯ boodschappen/bagage

Het aantal verplaatsingen per dag is een belangrijk gegeven. Vergeet geen verplaatsing : terugreis naar huis, kleine verplaatsingen of korte haltes om iemand op te halen of om een krant te kopen, enz.

Verplaatsing 11

Vertrekpunt = vorige bestemming
Wanneer en waarom heeft u deze plaats verlaten ? Naar welke bestemming ? NB : noteer een eventuele terugreis als een nieuwe verplaatsing.

Bestemming Land (indien buitenland): .....
Straat: ..... Nr. : .....
(Deel)gemeente : ..... Postcode : ☐☐☐☐

Hoofddoel *Slechts 1 antwoord*

1. ◯ iemand wegbrengen / ophalen
2. ◯ naar huis gaan
3. ◯ gaan werken
4. ◯ voor het werk (indien ronde, aantal: ☐☐ verplaatsingen)
5. ◯ les volgen (school, ...)
6. ◯ iets buitenshuis gaan eten
7. ◯ winkelen, boodschappen doen
8. ◯ diensten (dokter, bank, ...)
9. ◯ op bezoek bij vrienden of familie
10. ◯ wandelen, een ommetje maken
11. ◯ ontspanning, sport, cultuur
12. ◯ ander doel (vul in welk): .....

Tijdstip vertrek : ☐☐ u ☐☐ min — indien namiddag : 13u, 14u, ...

Voor elke verplaatsingsetappe, omcirkel het vervoermiddel en noteer de overeenkomstige **duurtijden** en **afstanden**.

EERST : ☐☐☐ min **te voet** ☐☐☐ km ☐☐☐ m

DAN (1) : ☐☐☐ min ☐☐☐ km ☐☐☐ m

autobestuurder	te voet	trein	bus De Lijn	ander :
autopassagier	motor/bromf	tram	bus MIVB	.....
taxi	fiets	metro	bus TEC	

DAN (2) : ☐☐☐ min ☐☐☐ km ☐☐☐ m

autobestuurder	te voet	trein	bus De Lijn	ander :
autopassagier	motor/bromf	tram	bus MIVB	.....
taxi	fiets	metro	bus TEC	

DAN (3) : ☐☐☐ min ☐☐☐ km ☐☐☐ m

autobestuurder	te voet	trein	bus De Lijn	ander :
autopassagier	motor/bromf	tram	bus MIVB	.....
taxi	fiets	metro	bus TEC	

TEN SLOTTE ☐☐☐ min **te voet** ☐☐☐ km ☐☐☐ m

- **Zoektijd naar een parkeerplaats:** ☐☐ min
- **Als** u een **auto van het huishouden** hebt gebruikt, omcirkel het nummer (gezinsvragenlijst) | voertuig 1 | voertuig 2 | voertuig 3 |

Tijdstip aankomst : ☐☐ u ☐☐ min

Had u bij u ... ?

1. ◯ kinderen minder dan 6 jaar → hoeveel ? ☐☐ kinderen
2. ◯ andere personen → hoeveel ? ☐☐ personen
3. ◯ dieren
4. ◯ boodschappen/bagage

Verplaatsing 12

Vertrekpunt = vorige bestemming
Wanneer en waarom heeft u deze plaats verlaten ? Naar welke bestemming ? NB : noteer een eventuele terugreis als een nieuwe verplaatsing.

Bestemming Land (indien buitenland): .....
Straat: ..... Nr. : .....
(Deel)gemeente : ..... Postcode : ☐☐☐☐

Hoofddoel *Slechts 1 antwoord*

1. ◯ iemand wegbrengen / ophalen
2. ◯ naar huis gaan
3. ◯ gaan werken
4. ◯ voor het werk (indien ronde, aantal: ☐☐ verplaatsingen)
5. ◯ les volgen (school, ...)
6. ◯ iets buitenshuis gaan eten
7. ◯ winkelen, boodschappen doen
8. ◯ diensten (dokter, bank, ...)
9. ◯ op bezoek bij vrienden of familie
10. ◯ wandelen, een ommetje maken
11. ◯ ontspanning, sport, cultuur
12. ◯ ander doel (vul in welk): .....

Tijdstip vertrek : ☐☐ u ☐☐ min — indien namiddag : 13u, 14u, ...

Voor elke verplaatsingsetappe, omcirkel het vervoermiddel en noteer de overeenkomstige **duurtijden** en **afstanden**.

EERST : ☐☐☐ min **te voet** ☐☐☐ km ☐☐☐ m

DAN (1) : ☐☐☐ min ☐☐☐ km ☐☐☐ m

autobestuurder	te voet	trein	bus De Lijn	ander :
autopassagier	motor/bromf	tram	bus MIVB	.....
taxi	fiets	metro	bus TEC	

DAN (2) : ☐☐☐ min ☐☐☐ km ☐☐☐ m

autobestuurder	te voet	trein	bus De Lijn	ander :
autopassagier	motor/bromf	tram	bus MIVB	.....
taxi	fiets	metro	bus TEC	

DAN (3) : ☐☐☐ min ☐☐☐ km ☐☐☐ m

autobestuurder	te voet	trein	bus De Lijn	ander :
autopassagier	motor/bromf	tram	bus MIVB	.....
taxi	fiets	metro	bus TEC	

TEN SLOTTE ☐☐☐ min **te voet** ☐☐☐ km ☐☐☐ m

- **Zoektijd naar een parkeerplaats:** ☐☐ min
- **Als** u een **auto van het huishouden** hebt gebruikt, omcirkel het nummer (gezinsvragenlijst) | voertuig 1 | voertuig 2 | voertuig 3 |

Tijdstip aankomst : ☐☐ u ☐☐ min

Had u bij u ... ?

1. ◯ kinderen minder dan 6 jaar → hoeveel ? ☐☐ kinderen
2. ◯ andere personen → hoeveel ? ☐☐ personen
3. ◯ dieren
4. ◯ boodschappen/bagage

Het aantal verplaatsingen per dag is een belangrijk gegeven. Vergeet geen verplaatsing : terugreis naar huis, kleine verplaatsingen of korte haltes om iemand op te halen of om een krant te kopen, enz.

26b Indien u meer dan 12 verplaatsingen hebt gemaakt op de invuldag, hoeveel bijkomende verplaatsingen hebt u gemaakt ?

☐☐ bijkomende verplaatsingen

27 Indien u geen verplaatsing heeft gemaakt op de invuldag, geef dan aan waarom u geen verplaatsing heeft gemaakt?
Meerdere antwoorden mogelijk.

1 ○ ik werk of studeer thuis
2 ○ verplichtingen thuis (op iemand passen, moeten thuisblijven voor de loodgieter, ...)
3 ○ permanente handicap / langdurige ziekte
4 ○ ziekte van korte duur
5 ○ weersomstandigheden
6 ○ geen behoefte gehad aan verplaatsingen buitenshuis, verlof
7 ○ geen vervoermiddel ter beschikking
8 ○ andere reden (vul in welk): .....

DEEL 3 : MENINGEN — Dit deel is enkel bestemd voor personen van 16 jaar en ouder

28 Hieronder vind je een lijst met kwaliteitscriteria met betrekking tot het openbaar vervoer. Duid de drie criteria aan die volgens u het belangrijkst zijn. *Vermeld in de drie voorziene hokjes hieronder de letters die overeenkomen met de voor u belangrijkste criteria, in volgorde van belangrijkheid.*

	+++	++	+
belangrijkste criteria :	☐	☐	☐

A De frequentie
B De snelheid (vlotte doorgang)
C Stiptheid
D De informatie in geval van ontregeld verkeer
E Het comfort (beschikbaarheid van een zitplaats)
F De prijs
G De veiligheid in de voertuigen
H De veiligheid in de stations / aan de haltes
I De netheid
J De dienstregeling in de wijk
K De structuur van het netwerk (gemakkelijke aansluitingen, aantal lijnen)

29 Welke concrete maatregelen zouden sommige autobestuurders volgens u kunnen aanzetten om deze vervoerswijze te verminderen om zo de verkeerslast door wagens te verminderen ? *Vul in de onderstaande vier hokjes de letters in van de 4 maatregelen die volgens u het meest geschikt zijn, in volgorde van belangrijkheid.*

	++++	+++	++	+
meest geschikte maatregelen :	☐	☐	☐	☐

A Een grote vermindering van de verplaatsingstijd met openbaar vervoer
B Een aanzienlijke verhoging van het comfort in het openbaar vervoer (gegarandeerde zitplaatsen)
C Een betere betrouwbaarheid van de dienstregelingen van het openbaar vervoer (stiptheid, kwaliteit van informatieverstrekking, gegarandeerde aansluitingen)
D Een groter aanbod van openbaar vervoer (frequentie dienstregeling en groter aantal)
E Een aanzienlijke verslechtering van de rij- en parkeeromstandigheden (verkeersopstopping, tolmaatregelen, milieu, brandstofprijzen, afwezigheid van parkeerplaatsen, afgezien van park&ride, ...)
F Een verbeterde toegankelijkheid van de halteplaatsen voor bus en trein (parkeergelegenheden, fietsenstalplaats, ...)
G Een verbeterd comfort bij de halteplaatsen voor bus en trein (beschutting tegen slechte weersomstandigheden, netheid, informatie)
H Een wegindeling die beter geschikt is voor fietsen
I Een verbetering van de stoepindeling
J Andere (Vul in welk) : .....

30 Welk van de volgende maatregelen lijkt u het meest geschikt om de mobiliteit in een landelijke zone te verbeteren ?
Vul in de onderstaande vier hokjes de letters in van de 4 maatregelen die volgens u het meest geschikt zijn, in volgorde van belangrijkheid.

	++++	+++	++	+
meest geschikte maatregelen :	☐	☐	☐	☐

A De ontwikkeling van een belbus (reservatie vanuit woonplaats in nabijheid van oproepcentrale)

B De ontwikkeling van lokale bussen (dienstregeling en routes aangepast aan elke gemeente)

C De ontwikkeling van regionale expresbussen (met één halteplaats per gemeente waarlangs men passeert)

D De aanleg van fietsenstallingen in de buurt van belangrijke stations of bushalteplaatsen

E Het stimuleren van carpoolen

F De verbetering van het comfort van bushaltes (beschutting tegen slechte weersomstandigheden, netheid, informatie, ...)

G De ontwikkeling van taxi's voor minderbedeelden voor korte afstanden (liefdadigheidsinstellingen, vzw, OCMW....)

H De verbetering van het wegennetwerk

I Andere (Vul in welk) : .....

31 Als er nog andere maatregelen zijn met betrekking tot het verkeer waarvoor u suggesties hebt, kan u die hieronder noteren.

. . . . . .
. . . . . .
. . . . . .
. . . . . .
. . . . . .

HARTELIJK BEDANKT VOOR UW MEDEWERKING

VERGEET NIET...

... alle ingevulde vragenlijsten uit uw gezin zo snel mogelijk terug te sturen in de bijgevoegde enveloppe. Een postzegel is niet nodig (port betaald door bestemmeling).

Als u nog vragen, opmerkingen of suggesties heeft over deze vragenlijst of over dit onderzoek in het algemeen, kan u die hieronder vermelden.

. . . . . .
. . . . . .
. . . . . .
. . . . . .
. . . . . .

In uitvoering van artikel 4 van de wet van 8 december 1992 tot de bescherming van de persoonlijke levenssfeer t.o.v. de verwerking van persoonsgegevens, wordt u van het volgende in kennis gesteld:
1. Verantwoordelijke van de verwerking : Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer, Vooruitgangstraat , 56 — 1210 Brussel.
2. Doeleinde van de verwerking : De verzamelde gegevens zullen gebruikt worden voor de nationale enquête over de mobiliteit van huishoudens.
3. Ontvangers van de gegevens : De anoniem gemaakte gegevens zullen gebruikt worden door verschillende overheidsdiensten en wetenschappelijke onderzoeksgroepen.
4. De gelote huishoudens zijn niet verplicht om te antwoorden.
5. Eénieder heeft het recht tot toegang tot de op hem/haar van toepassing zijnde gegevens, alsmede het recht om de verbetering ervan te vragen (alleen mogelijk gedurende het verloop van het onderzoek, vóór het anoniem maken van de gegevens).
6. Aanvullende inlichtingen kunnen bekomen worden in het register dat gehouden wordt bij de "Commissie voor de bescherming van de persoonlijke levenssfeer" http://www.privacycommission.be (verwerkingsidentificatienummer : VT 005014032).

TABLE DES MATIÈRES

Introduction

Partie 1 : l'enquête BELDAM

1. MÉTHODOLOGIE 4

1.1. POPULATION CIBLE 4
1.2. ÉCHANTILLONNAGE 4
1.3. MÉTHODES D'ENQUÊTE 8
1.4. PROTOCOLE D'ENQUÊTE 9
1.4.1. Méthode mixte 9
1.4.2. Méthode postale 10
1.4.3. Méthode en face-à-face 11
1.5. QUESTIONNAIRES 12

2. TRAVAIL D'ENQUÊTE SUR LE TERRAIN 13

3. TAUX DE RÉPONSE 13

4. NETTOYAGE DES BASES DE DONNÉES 14

5. PONDÉRATION 15

6. TAUX DE MOBILES ET NOMBRE MOYEN DE DÉPLACEMENTS DES MOBILES : QUAND UN PROBLÈME DEVIENT UNE DÉCOUVERTE 17

Partie 2 : les résultats

7. REMARQUES GÉNÉRALES 25

8. LES MÉNAGES 25

8.1. CHEF DE MÉNAGE 26
8.2. REVENUS 27
8.3. LOGEMENT 28
8.4. GARAGE, STATIONNEMENT, ABRI POUR VÉLO 30
8.5. NOMBRE DE VÉHICULES POSSÉDÉS 34
8.6. SATISFACTION PAR RAPPORT AUX TRANSPORTS EN COMMUN 37

9. LES VÉHICULES 37

9.1. LA MANIÈRE DONT ON A PRIS POSSESSION DE LA VOITURE 38
9.2. LES MARQUES 38
9.3. LA CYLINDRÉE 39
9.4. L'ÂGE 40
9.5. LE KILOMÉTRAGE ANNUEL 40
9.6. LE CARBURANT 41
9.7. LE STATIONNEMENT 42

10. LES INDIVIDUS 42

10.1. LE STATUT PROFESSIONNEL 42

10.2. L'UTILISATION HABITUELLE DES MOYENS DE TRANSPORT 44
10.2.1. La marche *44*
10.2.2. Le vélo *47*
10.2.3. Le cyclomoteur, la moto *50*
10.2.4. Les transports publics *50*
10.2.4.1. La SNCB 53
10.2.4.2. De Lijn 54
10.2.4.3. Les TEC 55
10.2.4.4. La STIB 56
10.2.4.5. Cambio 57
10.2.5. Le taxi *57*
10.2.6. La voiture comme conducteur *59*
10.2.7. La voiture comme passager *62*
10.2.8. L'avion *65*
10.3. LES RÉDUCTIONS 67
10.3.1. Réduction enfant, jeune ou scolaire *67*
10.3.2. Réduction senior *68*
10.3.3. Réduction famille nombreuse *68*
10.3.4. Réduction OMNIO/BIM *68*
10.3.5. Réduction RIS ou ERIS *69*
10.3.6. Réduction accordée aux employés de certaines sociétés *70*
10.3.7. Réductions et usage des transports publics *70*
10.4. LES ABONNEMENTS 71
10.5. LES TITRES DE TRANSPORT 73
10.6. LE PERMIS DE CONDUIRE 73
10.7. DIFFICULTÉS PHYSIQUES À SE DÉPLACER 77
10.7.1. Difficultés physiques relatives à la marche *77*
10.7.2. Difficultés physiques relatives à la pratique du vélo *79*
10.7.3. Difficultés physiques pour monter en voiture ou en descendre *81*
10.7.4. Difficultés physiques pour conduire une voiture *83*
10.7.5. Difficultés physiques pour accéder aux arrêts de tram ou de bus *85*
10.7.6. Difficultés physiques pour accéder à une gare ou une station de métro *87*
10.7.7. Difficultés physiques pour monter dans le train, le bus, le tram, le métro ou en descendre *89*
10.7.8. Difficultés physiques pour les déplacements en général *91*
10.8. UTILISATION D'INFORMATIONS POUR PRÉPARER SON DÉPLACEMENT 93
10.9. LES DÉPLACEMENTS LONGUE DISTANCE 98
10.10. LES DÉPLACEMENTS LIÉS AU TRAVAIL OU À L'ÉCOLE 109
10.10.1. Le contexte *109*
10.10.1.1. Les travailleurs 109
10.10.1.2. Le télétravail 111
10.10.1.3. Les étudiants et écoliers 111
10.10.2. Les modes pour aller au travail (ou à l'école) *111*
10.10.3. Les distances domicile-travail/école *112*
10.10.4. Arrêts et gares près du lieu de travail *113*
10.10.5. Places de parking *115*
10.10.6. Voitures de société et interventions dans les frais de déplacement *116*
10.10.7. Déplacements professionnels *117*
10.10.8. Covoiturage *118*
10.10.9. Les activités pendant les déplacements domicile-travail et domicile-école *119*
10.10.9.1. La prépondérance des activités communicationnelles 121
10.10.9.2. En voiture : téléphoner et écouter la radio/de la musique 123

10.10.9.3. Les transports collectifs : lire, se reposer, travailler ... 124
10.10.9.4. Jouer ... 127

11. LES DÉPLACEMENTS ... 127

11.1. LES IMMOBILES ... 127
11.2. NOMBRE MOYEN DE DÉPLACEMENTS PAR JOUR ... 129
11.3. LES MODES ... 133
11.3.1. Jours ouvrables, week-ends et jours fériés ... 141
11.3.2. La pointe du matin ... 142
11.3.3. Tous les modes ... 144
11.4. LES MOTIFS ... 146
11.4.1. Jours ouvrables, week-ends et jours fériés ... 157
11.4.2. La pointe du matin ... 159
11.4.3. Motifs et modes ... 162
11.5. LES HORAIRES ... 169
11.6. LES DISTANCES ... 184
11.6.1. Contribution des différents modes aux distances parcourues ... 189
11.6.2. La distribution des distances ... 193
11.6.3. Les déplacements courts ... 195
11.7. LES DURÉES ... 196

Partie 3 : quelques focus

12. BRUXELLES ET SON ENVIRONNEMENT ... 200

12.1. L'ÉQUIPEMENT DES MÉNAGES EN MOYENS DE TRANSPORT ET EN ABONNEMENTS AUX TRANSPORTS PUBLICS ... 200
12.2. LES DÉPLACEMENTS À BRUXELLES ... 205

13. LA ZONE URBAINE DE CHARLEROI ... 213

14. LA ZONE URBAINE DE LIÈGE ... 221

15. LE NORD DU BRABANT WALLON ... 229

16. LA PROVINCE DU LUXEMBOURG ... 237

17. LE CHEMIN DE FER ... 245

17.1. LES ABONNÉS ... 245
17.2. LES USAGERS ... 247

Partie 4 : comparaisons

18. COMPARAISONS AVEC MOBEL ... 250

18.1. NOMBRE MOYEN DE DÉPLACEMENTS ... 250
18.2. RÉPARTITION MODALE ... 251
18.3. MOTIFS ... 253
18.4. RÉPARTITION HORAIRE ... 254
18.5. DISTANCE ... 254
18.6. DURÉE ET VITESSE ... 255
18.7. TAUX DE MOTORISATION ... 256

19. INTÉGRATION DE L'OVG 256

19.1. HET ONDERZOEK VERPLAATSINGSGEDRAG VLAANDEREN (OVG) 256
19.2. INTEGRATIE BELDAM – OVG 257
19.3. GEBRUIK VAN VERVOERMIDDELEN 258
19.3.1. Fiets 258
19.3.2. Openbaar Vervoer 259
19.3.3. Autobestuurder 259
19.4. HOOFDVERVOERWIJZE NAAR VAST WERK-/SCHOOLADRES 260
19.5. ANALYSE VAN DE VERPLAATSINGEN 261
19.5.1. Gemiddeld Aantal Verplaatsingen 261
19.5.2. Verplaatsingen volgens hoofdvervoermiddel 262
19.5.3. Verplaatsingen volgens motief 263
19.5.4. Verplaatsingen volgens afstand 264
19.6. ANALYSE VAN DE AFSTANDEN 265
19.6.1. Gemiddelde afstand volgens geslacht 265
19.6.2. Gemiddelde afstand volgens leeftijd 266
19.6.3. Gemiddelde afstand volgens vervoersmodi 266
19.6.4. Afstand volgens verplaatsingsmotief 267

20. COMPARAISONS AVEC D'AUTRES SOURCES 268

20.1. PARC AUTOMOBILE 268
20.2. DIAGNOSTIC DES DÉPLACEMENTS DOMICILE-TRAVAIL (2008) 270
20.3. DONNÉES DES OPÉRATEURS DE TRANSPORT PUBLIC 271
20.4. KILOMÉTRAGE 272

Conclusion

Annexes

21. ANNEXE 1 : LES ZONES URBAINES 276

22. ANNEXE 2 : LES QUESTIONNAIRES 277

TABLE DES FIGURES

Figure 1 : visualisation cartographique des différentes strates de l'échantillon..... 7
Figure 2 : répartition des revenus des ménages selon les régions..... 28
Figure 3 : pourcentage de propriétaires selon le type d'habitation..... 29
Figure 4 : part des appartements et des maisons quatre façades suivant le revenu du ménage 29
Figure 5 : pourcentages de propriétaires et de locataires selon les revenus du ménage..... 30
Figure 6 : disponibilité de garage suivant le type de logement la région..... 31
Figure 7 : répartition du nombre de voitures possédées par le ménage suivant le nombre de places de parking disponibles dans un garage et selon la région..... 32
Figure 8 : taux de motorisation des ménages suivant leurs revenus mensuels..... 36
Figure 9 : répartition des voitures de ménages belges en fonctions de leur âge..... 40
Figure 10 : pourcentage de motorisation essence en fonction du kilométrage annuel..... 41
Figure 11 : usage habituel de la marche suivant la hiérarchie urbaine de Van Hecke..... 45
Figure 12 : usage habituel de la marche suivant le genre..... 46
Figure 13 : usage habituel de la marche suivant l'âge..... 46
Figure 14 : usage habituel de la marche suivant le diplôme..... 47
Figure 15 : usage habituel du vélo suivant la hiérarchie urbaine de Van Hecke..... 48
Figure 16 : usage habituel du vélo suivant le genre..... 49
Figure 17 : usage habituel du vélo suivant l'âge..... 49
Figure 18 : usage habituel du vélo suivant le diplôme..... 50
Figure 19 : usage habituel des transports publics suivant la hiérarchie urbaine de Van hecke 51
Figure 20 : usage habituel des transports publics suivant le genre..... 52
Figure 21 : usage habituel des transports publics suivant l'âge..... 52
Figure 22 : usage habituel des transports publics suivant le diplôme..... 53
Figure 23 : fréquentation de la SNCB suivant l'âge..... 54
Figure 24 : fréquentation de De Lijn suivant l'âge..... 55
Figure 25 : fréquentation des TEC suivant l'âge..... 56
Figure 26 : fréquentation de la STIB suivant l'âge..... 57
Figure 27 : usage habituel du taxi suivant le genre..... 58
Figure 28 : usage habituel du taxi suivant l'âge..... 59
Figure 29 : usage habituel du taxi suivant le diplôme..... 59
Figure 30 : usage habituel de la voiture comme conducteur suivant la hiérarchie urbaine de Van Hecke..... 60
Figure 31 : usage habituel de la voiture comme conducteur suivant le genre..... 61
Figure 32 : usage habituel de la voiture comme conducteur suivant l'âge..... 61
Figure 33 : usage habituel de la voiture comme conducteur suivant le diplôme..... 62
Figure 34 : usage habituel de la voiture comme passager suivant la hiérarchie urbaine de Van Hecke..... 63
Figure 35 : usage habituel de la voiture comme passager suivant le genre..... 64
Figure 36 : usage habituel de la voiture comme passager suivant l'âge..... 64
Figure 37 : usage habituel de la voiture comme passager suivant le diplôme..... 65
Figure 38 : usage habituel de l'avion suivant le genre..... 66
Figure 39 : usage habituel de l'avion suivant l'âge..... 66

Figure 40 : usage habituel de l'avion suivant le diplôme 67
Figure 41 : pourcentage de répondants déclarant disposer d'une réduction OMNIO/BIM suivant l'âge 69
Figure 42 : pourcentage de répondants déclarant disposer d'une réduction OMNIO/BIM suivant le diplôme 69
Figure 43 : usage habituel des transports publics suivant que l'on dispose ou non d'une réduction 71
Figure 44 : usage habituel des transports public suivant que l'on est abonné ou non 72
Figure 45 : taux de possession du permis suivant le genre 74
Figure 46 : taux de possession du permis suivant le genre et l'âge 74
Figure 47 : taux de possession du permis suivant l'âge 75
Figure 48 : taux de possession du permis suivant le diplôme 75
Figure 49 : âge auquel on a passé le permis suivant l'âge 76
Figure 50 : difficultés physiques pour la marche suivant le genre 78
Figure 51 : difficultés physiques pour la marche suivant l'âge 78
Figure 52 : difficultés physiques pour la marche suivant le diplôme 79
Figure 53 : difficultés physiques pour la pratique du vélo suivant le genre 80
Figure 54 : difficultés physiques pour la pratique du vélo suivant l'âge 80
Figure 55 : difficultés physiques pour la pratique du vélo suivant le diplôme 81
Figure 56 : difficultés physiques pour monter ou descendre de voiture suivant le genre 82
Figure 57 : difficultés physiques pour monter ou descendre de voiture suivant l'âge 82
Figure 58 : difficultés physiques pour monter ou descendre de voiture suivant le diplôme 83
Figure 59 : difficultés physiques pour conduire une voiture suivant le genre 84
Figure 60 : difficultés physiques pour conduire une voiture suivant l'âge 84
Figure 61 : difficultés physiques pour conduire une voiture suivant le diplôme 85
Figure 62 : difficultés physiques pour accéder aux arrêts de tram ou de bus suivant le genre 86
Figure 63 : difficultés physiques pour accéder aux arrêts de tram ou de bus suivant l'âge 86
Figure 64 : difficultés physiques pour accéder aux arrêts de tram ou de bus suivant le diplôme 87
Figure 65 : difficultés physiques pour accéder à une gare ou une station de métro suivant le genre 88
Figure 66 : difficultés physiques pour accéder à une gare ou une station de métro suivant l'âge 88
Figure 67 : difficultés physiques pour accéder à une gare ou une station de métro suivant le diplôme 89
Figure 68 : difficultés physiques pour monter dans un train, un bus, … ou en descendre suivant le genre 90
Figure 69 : difficultés physiques pour monter dans un train, un bus, … ou en descendre suivant l'âge 90
Figure 70 : difficultés physiques pour monter dans un train, un bus, … ou en descendre suivant le diplôme 91
Figure 71 : difficultés physiques pour se déplacer suivant le genre 92
Figure 72 : difficultés physiques pour se déplacer suivant l'âge 92
Figure 73 : difficultés physiques pour se déplacer suivant le diplôme 93

Figure 74 : pourcentages d'individus déclarant avoir utilisé des sources d'information dans la semaine écoulée 94
Figure 75 : pourcentages des individus déclarant avoir utilisé des sources d'information dans la semaine écoulée selon l'âge 95
Figure 76 : pourcentages des individus déclarant avoir utilisé des sources d'information dans la semaine écoulée selon le genre 96
Figure 77 : pourcentages des individus déclarant avoir utilisé des sources d'information dans la semaine écoulée selon la région 97
Figure 78 : nombre de déplacements longue distance dans les 12 dernier mois suivant le genre 99
Figure 79 : nombre de déplacements longue distance dans les 12 dernier mois suivant l'âge 99
Figure 80 : nombre de déplacements longue distance dans les 12 dernier mois suivant le diplôme 100
Figure 81 : nombre de déplacements longue distance à destination de l'étranger dans les 12 dernier mois suivant le genre 102
Figure 82 : nombre de déplacements longue distance à destination de l'étranger dans les 12 dernier mois suivant l'âge 102
Figure 83 : nombre de déplacements longue distance à destination de l'étranger dans les 12 dernier mois suivant le diplôme 103
Figure 84 : mode de transport utilisé pour les déplacements longue distance vers l'étranger suivant le genre 105
Figure 85 : mode de transport utilisé pour les déplacements longue distance vers l'étranger suivant l'âge 105
Figure 86 : mode de transport utilisé pour les déplacements longue distance vers l'étranger suivant le diplôme 106
Figure 87 : motif des déplacements longue distance vers l'étranger suivant le genre 107
Figure 88 : motif des déplacements longue distance vers l'étranger suivant l'âge 107
Figure 89 : motif des déplacements longue distance vers l'étranger suivant le diplôme 108
Figure 90 : mode de transport utilisé pour les déplacements longue distance vers l'étranger suivant le motif de ceux-ci 108
Figure 91 : part des travailleurs suivant l'âge pour l'ensemble de la population, les hommes et les femmes 109
Figure 92 : parts des secteurs privé et (para)public parmi les travailleurs suivant l'âge 111
Figure 93 : pourcentage de travailleurs disposant d'une voiture de société suivant leur âge 116
Figure 94 : fréquence des déplacements professionnels suivant le diplôme 118
Figure 95 : pourcentages d'individus déclarant pratiquer une activité selon les modes de déplacement 121
Figure 96 : pourcentages d'individus déclarant pratiquer une activité communicationnelle selon les modes de déplacement et l'âge 122
Figure 97 : pourcentages d'individus déclarant pratiquer une activité communicationnelle selon le mode de déplacement et le genre 123
Figure 98 : pourcentages d'individus déclarant pratiquer une activité communicationnelle selon le mode de transport et la région 123

Figure 99 : pourcentages d'individus dans les différentes classes d'âge qui s'adonnent à la lecture selon le mode de transport collectif 125
Figure 100 : pourcentages de Flamands, de Bruxellois et de Wallons qui s'adonnent à la lecture selon le mode de transport collectif 125
Figure 101 : pourcentages d'hommes et de femmes qui travaillent selon le mode de transport collectif 126
Figure 102 : pourcentages de Flamands, de Bruxellois et de Wallons qui travaillent selon le mode de transport collectif 126
Figure 103 : taux d'immobiles suivant la région (base 100 = taux d'immobiles pour l'ensemble de la population belge) 128
Figure 104 : taux d'immobiles suivant le genre (base 100 = taux d'immobiles pour l'ensemble de la population belge) 128
Figure 105 : taux d'immobiles suivant l'âge (base 100 = taux d'immobiles pour l'ensemble de la population belge) 129
Figure 106 : taux d'immobiles suivant que l'on est travailleur ou étudiant (base 100 = taux d'immobiles pour l'ensemble de la population belge) 129
Figure 107 : nombre moyen de déplacements par jour pour une personne mobile suivant sa région (base 1 = nombre moyen de déplacements par jour pour l'ensemble des personnes mobiles en Belgique) 130
Figure 108 : nombre moyen de déplacements par jour pour une personne mobile suivant son genre (base 1 = nombre moyen de déplacements par jour pour l'ensemble des personnes mobiles en Belgique) 130
Figure 109 : nombre moyen de déplacements par jour pour une personne mobile suivant son âge (base 1 = nombre moyen de déplacements par jour pour l'ensemble des personnes mobiles en Belgique) 131
Figure 110 : nombre moyen de déplacements par jour pour une personne mobile suivant son diplôme (base 1 = nombre moyen de déplacements par jour pour l'ensemble des personnes mobiles en Belgique) 131
Figure 111 : nombre moyen de déplacements par jour pour une personne mobile suivant qu'il s'agit d'un travailleur, d'un étudiant ou de ni l'un ni l'autre (base 1 = nombre moyen de déplacements par jour pour l'ensemble des personnes mobiles en Belgique) 132
Figure 112 : parts modales (mode principal) pour l'ensemble des déplacements réalisés en Belgique 134
Figure 113 : parts modales (mode principal) suivant la région 135
Figure 114 : parts modales (mode principal) suivant la hiérarchie urbaine de Van Hecke 135
Figure 115 : parts modales (mode principal) suivant le genre 136
Figure 116 : parts modales (mode principal) suivant l'âge 137
Figure 117 : parts modales (mode principal) suivant le diplôme 137
Figure 118 : parts modales (mode principal) suivant les revenus du ménage 138
Figure 119 : parts modales (mode principal) suivant que l'on est travailleur, étudiant ou ni l'un ni l'autre 138
Figure 120 : parts modales (mode principal) suivant le type de ménage 139
Figure 121 : parts modales (mode principal) suivant que l'on possède ou non un abonnement de transport en commun 139

Figure 122 : parts modales (mode principal) suivant que l'on est détenteur d'un permis de conduire ou non 140
Figure 123 : parts modales (mode principal) suivant que le taux de motorisation du ménage 140
Figure 124 : parts modales (mode principal) suivant que le type de jour 141
Figure 125 : parts modales (mode principal) suivant le type de jour de la semaine 142
Figure 126 : parts modales (mode principal) suivant que l'on considère la pointe du matin (7h-9h) ou l'ensemble de la journée (pour un jour moyen) 142
Figure 127 : parts modales (mode principal) suivant que l'on considère la pointe du matin (7h-9h) ou l'ensemble de la journée (pour un jour ouvrable) 143
Figure 128 : parts modales (mode principal) suivant que l'on considère la pointe du matin (7h-9h) ou l'ensemble de la journée (pour les week-ends et jours fériés) 143
Figure 129 : parts modales (mode principal) à la pointe du matin (7h-9h) ou en dehors de celle-ci (un jour ouvrable) 144
Figure 130 : répartition des déplacements suivant leur motif 147
Figure 131 : distribution des motifs de déplacement suivant la hiérarchie urbaine de Van Hecke 148
Figure 132 : distribution des motifs de déplacement suivant le genre 149
Figure 133 : distribution des motifs de déplacement suivant l'âge 150
Figure 134 : part du motif « domicile-travail » dans les déplacements suivant l'âge et le genre 151
Figure 135 : distribution des motifs de déplacement suivant le diplôme 151
Figure 136 : distribution des motifs de déplacement suivant que l'on est travailleur, étudiant ou ni l'un, ni l'autre 152
Figure 137 : distribution des motifs de déplacement pour les travailleurs et les travailleuses 153
Figure 138 : distribution des motifs de déplacement suivant que l'on possède ou non un abonnement de transport en commun 154
Figure 139 : distribution des motifs de déplacement suivant que l'on possède un permis de conduire ou non 154
Figure 140 : distribution des motifs de déplacement suivant le taux de motorisation du ménage 155
Figure 141 : distribution des motifs de déplacement suivant les revenus du ménage 156
Figure 142 : distribution des motifs de déplacement suivant le type de ménage 157
Figure 143 : distribution des motifs de déplacement suivant le type de jour 158
Figure 144 : distribution des motifs de déplacement suivant le jour de la semaine 159
Figure 145 : distribution des motifs de déplacement à la pointe du matin (7-9h) d'un jour moyen 160
Figure 146 : distribution des motifs de déplacement à la pointe du matin (7-9h) suivant le type de jour 161
Figure 147 : volume de déplacements(en nombre de déplacements) la pointe du matin (7-9h) suivant le type de jour (base 1 = volume d'un jour ouvrable scolaire) 161
Figure 148 : distribution des motifs de déplacement à la pointe du matin (7-9h) suivant le jour de la semaine 162

Figure 149 : parts modales (mode principal) pour les déplacements à motif d'accompagnement 163
Figure 150 : parts modales (mode principal) pour les déplacements « domicile-travail » 163
Figure 151 : parts modales (mode principal) pour les déplacements « domicile-école » 164
Figure 152 : parts modales (mode principal) pour les déplacements « courses, shopping» 165
Figure 153 : parts modales (mode principal) pour les déplacements « se promener, faire un tour» 166
Figure 154 : répartition horaire des déplacements un jour moyen 169
Figure 155 : répartition horaire des déplacements un jour ouvrable 170
Figure 156 : répartition horaire des déplacements un jour férié ou de week-end 170
Figure 157 : répartition horaire des déplacements un jour ouvrable scolaire 171
Figure 158 : répartition horaire des déplacements un jour ouvrable non scolaire 171
Figure 159 : répartition horaire des déplacements un samedi 172
Figure 160 : répartition horaire des déplacements un dimanche ou un jour férié 172
Figure 161 : intensité (en nombre absolu de déplacements) des déplacements par tranche horaire suivant le type de jour 173
Figure 162 : répartition horaire des déplacements un jour moyen suivant le genre 173
Figure 163 : répartition horaire des déplacements un jour ouvrable scolaire suivant le genre 174
Figure 164 : répartition horaire des déplacements un jour moyen suivant l'âge 175
Figure 165 : répartition horaire des déplacements un jour moyen suivant la région 176
Figure 166 : répartition horaire des déplacements un jour moyen suivant la hiérarchie de Van Hecke 176
Figure 167 : répartition horaire des déplacements un jour moyen suivant que l'on est travailleur, étudiant ou ni l'un, ni l'autre 177
Figure 168 : répartition horaire des déplacements un jour moyen suivant leur mode principal 178
Figure 169 : répartition horaire des déplacements un jour moyen pour le motif « déposer/chercher quelqu'un » 179
Figure 170 : répartition horaire des déplacements un jour moyen pour le motif « retour à la maison» 179
Figure 171 : répartition horaire des déplacements un jour moyen pour le motif « aller travailler» 179
Figure 172 : répartition horaire des déplacements un jour moyen pour le motif « pour le travail» 180
Figure 173 : répartition horaire des déplacements un jour moyen pour le motif «suivre un cours» 180
Figure 174 : répartition horaire des déplacements un jour moyen pour le motif «prendre un repas à l'extérieur» 181
Figure 175 : répartition horaire des déplacements un jour moyen pour le motif «faire des courses/du shopping» 181
Figure 176 : répartition horaire des déplacements un jour moyen pour le motif «services (médecin, banques, …)» 182

Figure 177 : répartition horaire des déplacements un jour moyen pour le motif «rendre visite à la famille ou à des amis » 182
Figure 178 : répartition horaire des déplacements un jour moyen pour le motif «se promener, faire un tour » 183
Figure 179 : répartition horaire des déplacements un jour moyen pour le motif «loisirs, sports, culture » 183
Figure 180 : répartition horaire des déplacements un jour moyen pour le motif «loisirs, sports, culture » suivant la hiérarchie urbaine de Van Hecke 184
Figure 181 : distances parcourues en une journée (un jour moyen) suivant le diplôme (base 1 = distance parcourue par les non-diplômés ou diplômés du primaire) 186
Figure 182 : parts modales un jour moyen en fonction des distances parcourues 190
Figure 183 : parts modales un jour moyen en fonction des distances parcourues par les Flamands 190
Figure 184 : parts modales un jour moyen en fonction des distances parcourues par les Wallons 191
Figure 185 : parts modales un jour moyen en fonction des distances parcourues par les Bruxellois 191
Figure 186 : parts modales un jour ouvrable scolaire en fonction des distances parcourues 192
Figure 187 : parts modales un jour ouvrable scolaire en fonction des distances parcourues par les Flamands 192
Figure 188 : parts modales un jour ouvrable scolaire en fonction des distances parcourues par les Wallons 193
Figure 189 : parts modales un jour ouvrable scolaire en fonction des distances parcourues par les Bruxellois 193
Figure 190 : parts modales (mode principal) pour les déplacements courts, un jour moyen 196
Figure 191 : les différents découpages spatiaux 201
Figure 192 : distribution des motifs de déplacement un jour moyen selon le mode utilisé, pour les déplacements en lien avec Bruxelles 209
Figure 193 : mode principal pour les déplacements vers et depuis Bruxelles, selon le type de jour 211
Figure 194 : mode principal pour les déplacements internes à Bruxelles, selon le type de jour 211
Figure 195. Intensité des déplacements (en nombre absolu de déplacements) en lien avec Bruxelles, par tranche horaires, selon le type de jour 212
Figure 196 : distribution des revenus des ménages dans la zone urbaine de Charleroi, comparée à la distribution nationale 214
Figure 197 : parts modales (mode principal) pour les déplacements réalisés par des habitants de la zone urbaine de Charleroi 218
Figure 198 : répartition des déplacements de la zone urbaine de Charleroi suivant les motifs 219
Figure 199 : répartition horaire des déplacements un jour moyen dans la zone urbaine de Charleroi 220
Figure 200 : répartition horaire des déplacements un jour ouvrable dans la zone urbaine de Charleroi 220

Figure 201 : distribution des revenus des ménages dans la zone urbaine de Liège, comparée à la distribution nationale 222
Figure 202 : parts modales (mode principal) pour les déplacements réalisés par des habitants de la zone urbaine de Liège 226
Figure 203 : répartition des déplacements de la zone urbaine de Liège suivant les motifs ... 227
Figure 204 : répartition horaire des déplacements un jour moyen dans la zone urbaine de Liège 228
Figure 205 : répartition horaire des déplacements un jour ouvrable dans la zone urbaine de Liège 228
Figure 206 : distribution des revenus des ménages dans le nord du Brabant Wallon, comparée à la distribution nationale 230
Figure 207 : parts modales (mode principal) pour les déplacements réalisés par des habitants du nord du Brabant Wallon 234
Figure 208 : répartition des déplacements du nord du Brabant Wallon suivant les motifs.... 235
Figure 209 : répartition horaire des déplacements un jour moyen dans le nord du Brabant Wallon 236
Figure 210 : répartition horaire des déplacements un jour ouvrable dans le nord du Brabant Wallon 236
Figure 211 : distribution des revenus des ménages dans la province du Luxembourg, comparée à la distribution nationale 238
Figure 212 : parts modales (mode principal) pour les déplacements réalisés par des habitants de la province du Luxembourg 242
Figure 213 : répartition des déplacements de la province du Luxembourg suivant les motifs 243
Figure 214 : répartition horaire des déplacements un jour moyen dans la province du Luxembourg 244
Figure 215 : répartition horaire des déplacements un jour ouvrable dans la province du Luxembourg 244
Figure 216 : distribution des abonnés SNCB suivant les classes d'âge 245
Figure 217 : parts des travailleurs et des étudiants dans les abonnés SNCB 246
Figure 218 : fréquence d'usage du train pour les abonnés SNCB 246
Figure 219 : usage habituel du vélo par les abonnés SNCB 247
Figure 220 : usage habituel de la voiture comme conducteur par les abonnés SNCB 247
Figure 221 : distribution des usagers du train suivant les classes d'âge 248
Figure 222 : distribution des usagers du train en fonction des revenus mensuels de leur ménage 249
Figure 223 : comparaison des parts modales (mode principal) un jour ouvrable scolaire entre MOBEL et BELDAM 252
Figure 224 : répartition du parc automobile belge par classes d'âges 270

TABLE DES TABLES

Table 1 : nombre d'enquêtes à obtenir par zone et par méthode 6
Table 2 : taux de réponse de l'enquête BELDAM suivant la méthode utilisée 14
Table 3 : distribution de la population recensée en 2001 et de l'échantillon pondéré MOBEL en fonction du plus haut diplôme obtenu 16
Table 4 : distribution de la population issue de l'enquête « force de travail » 2010 et de l'échantillon pondéré BELDAM en fonction du plus haut diplôme obtenu 17
Table 5 : Taux de mobiles (personnes ayant décrit au moins un déplacement durant le jour de référence), en Belgique et par région 18
Table 6 : Nombre moyen de déplacements des mobiles, en Belgique et par région 18
Table 7 : Taux de personnes déclarant se déplacer plus de 5 jours par semaine 19
Table 8 : Taux de personnes déclarant se déplacer entre 5 et 7 jours par semaine pour raisons scolaires ou professionnelles 20
Table 9 : Taux de mobiles parmi les personnes déclarant se déplacer au moins 5 jours par semaine, selon leur activité scolaire ou professionnelle 20
Table 10 : Taux de mobiles selon le dernier diplôme obtenu, dans MOBEL et BELDAM 21
Table 11 : Taux de "mobiles" parmi les individus déclarant se déplacer plus de 5 jours par semaine, selon le dernier diplôme obtenu, dans MOBEL et BELDAM 22
Table 12 : Taux de "mobiles" (personnes ayant décrit au moins un déplacement durant le jour de référence), en Belgique et par région, dans MOBEL, BELDAM et BELDAM « rectifié » 23
Table 13 : nombre de ménages par région 25
Table 14 : parts des ménages où le chef de ménage est de sexe masculin 26
Table 15 : professions des chefs de ménage 27
Table 16 : revenus mensuels nets des ménages 28
Table 17 : rapport entre le nombre de places de parking disponibles dans les espaces privés de ménages et le nombre de voitures possédées par les ménages selon les régions 33
Table 18 : quelles difficultés pour trouver un emplacement de parking en rue gratuit ? 33
Table 19 : type de parking sur le lieu de résidence du ménage ou dans ses environs proches 33
Table 20 : combien de vélos pouvez-vous abritez chez vous ou dans les communs ? 34
Table 21 : nombre de voitures par ménage 34
Table 22 : répartition du nombre de voitures suivant le nombre d'actifs dans le ménage 35
Table 23 : répartition du nombre de voitures suivant le nombre d'enfants dans le ménage 35
Table 24 : nombre de vélos d'enfant par ménage 36
Table 25 : nombre de vélos d'adulte par ménage 37
Table 26 : mode de prise en possession de la voiture 38
Table 27 : « Top 10 » des marques les plus présentes dans le parc des voitures des ménages 39
Table 28 : « Top 10 » des marques les plus répandues parmi les voitures de société 39
Table 29 : carburants consommés par les voitures des ménages belges 41
Table 30 : type de stationnement suivant la région 42
Table 31 : répartition des répondants suivant leur statut professionnel selon la région 43
Table 32 : répartition des répondants suivant leur statut professionnel selon le genre 44
Table 33 : usage habituel de la marche suivant la région 45

Table 34 : usage habituel du vélo suivant la région 47
Table 35 : usage habituel du cyclomoteur ou de la moto suivant la région 50
Table 36 : usage habituel des transports publics suivant la région 51
Table 37 : fréquentation de la SNCB suivant la région..... 53
Table 38 : fréquentation de De Lijn suivant la région..... 54
Table 39 : fréquentation des TEC suivant la région..... 55
Table 40 : fréquentation de la STIB suivant la région 56
Table 41 : usage habituel du taxi suivant la région 58
Table 42 : usage habituel de la voiture comme conducteur suivant la région..... 60
Table 43 : usage habituel de la voiture comme passager suivant la région 62
Table 44 : usage habituel de l'avion suivant la région..... 65
Table 45 : Avez-vous droit à une réduction enfant, jeune ou scolaire ? 67
Table 46 : Avez-vous droit à une réduction senior ?..... 68
Table 47 : Avez-vous droit à une réduction famille nombreuse ?..... 68
Table 48 : Avez-vous droit à une réduction OMNIO/BIM ? 68
Table 49 : Avez-vous droit à une réduction RIS ou ERIS ? 69
Table 50 : Avez-vous droit à une réduction accordée aux travailleurs de certaines sociétés ? 70
Table 51 : pourcentage de la population déclarant disposer d'au moins une réduction dans les transports en commun 70
Table 52 : pourcentage de la population possédant un abonnement pour les transports en commun..... 71
Table 53 : pourcentage d'abonnés pour les différents opérateurs de transport public suivant la région..... 72
Table 54 : distribution des abonnements de transport public suivant leur durée 73
Table 55 : possession du permis de conduire suivant la région 73
Table 56 : pourcentages de la population détenant un permis de conduire suivant le type de celui-ci..... 76
Table 57 : difficultés physiques pour la marche 77
Table 58 : difficultés physiques pour la pratique du vélo 79
Table 59 : difficultés physiques pour monter ou descendre de voiture..... 81
Table 60 : difficultés physiques pour conduire une voiture..... 83
Table 61 : difficultés physiques pour accéder aux arrêts de tram ou de bus..... 85
Table 62 : difficultés physiques pour accéder à une gare ou à une station de métro 87
Table 63 : difficultés physiques pour monter dans le train, le bus, … ou en descendre 89
Table 64 : difficultés physiques pour se déplacer 91
Table 65 : nombre de déplacements longue distance dans les 12 dernier mois..... 98
Table 66 : nombre de déplacements longue distance vers l'étranger dans les 12 dernier mois (parmi les individus ayant effectué au moins un déplacement longue distance dans les 12 derniers mois)..... 100
Table 67 : nombre de déplacements longue distance vers l'étranger dans les 12 dernier mois (parmi l'ensemble de la population)..... 101
Table 68 : pays les plus visités lors de déplacements longue distance vers l'étranger 103
Table 69 : pays les plus visités lors de déplacements longue distance vers l'étranger suivant la région..... 104

Table 70 : mode de transport utilisé pour les déplacements longue distance vers l'étranger 104
Table 71 : motif des déplacements longue distance vers l'étranger 106
Table 72 : mode de transport utilisé pour les déplacements longue distance vers l'étranger suivant le motif de ceux-ci 108
Table 73 : travailleurs à temps plein ou à mi-temps (ou moins) suivant le genre et la région 110
Table 74 : mode principal du déplacement vers le lieu de travail ou d'étude suivant la région 112
Table 75 : mode principal du déplacement vers le lieu de travail ou d'étude suivant que l'on est travailleur ou étudiant 112
Table 76 : distance moyenne entre le domicile et le lieu de travail ou d'étude suivant la région 112
Table 77 : distance entre le lieu de travail et un arrêt de transport en commun suivant la région du travailleur 113
Table 78 : distance entre le lieu de travail et un arrêt de transport en commun suivant la région du travailleur 114
Table 79 : mode principal du déplacement vers le lieu de travail suivant que celui-ci est à proximité d'un arrêt de transport public ou non 115
Table 80 : mode principal du déplacement vers le lieu de travail suivant que le travailleur dispose d'un parking privé (gratuit ou payant) ou non 115
Table 81 : mode principal du déplacement vers le lieu de travail suivant que les difficultés à se parquer en voie publique dans les environs 116
Table 82 : types d'interventions de l'employeur dans les frais de déplacement des travailleurs suivant leur région 117
Table 83 : fréquence du covoiturage suivant la région 118
Table 84 : répartition des déplacements par mode principal suivant la région 134
Table 85 : répartition des déplacements suivant le nombre de modes 144
Table 86 : parts modales pour l'ensemble des modes utilisés lors des déplacements 145
Table 87 : comparaison entre les parts modales lorsque l'on considère tous les modes utilisés ou uniquement le mode principal 146
Table 88 : distribution des motifs de déplacement suivant la région 147
Table 89 : parts modales (mode principal) pour les déplacements « domicile-travail » 164
Table 90 : parts modales (mode principal) pour les déplacements « domicile-école» 165
Table 91 : répartition des modes principaux pour chaque motif de déplacement 167
Table 92 : répartition de motifs pour chaque mode principal de déplacement 167
Table 93 : répartition des déplacements par combinaison de mode principal et de motif 168
Table 94 : distance moyenne d'un déplacement suivant la région 185
Table 95 : distance moyenne d'un déplacement suivant la hiérarchie de Van Hecke 185
Table 96 : distance moyenne d'un déplacement suivant le genre 185
Table 97 : distance moyenne d'un déplacement suivant l'âge 185
Table 98 : distance moyenne d'un déplacement suivant le diplôme 186
Table 99 : distance moyenne d'un déplacement suivant la détention du permis de conduire 186
Table 100 : distance moyenne d'un déplacement suivant la détention d'un abonnement de transport en commun 186

Table 101 : distance moyenne d'un déplacement suivant que l'on est travailleur, étudiant ou ni l'un, ni l'autre 187
Table 102 : distance moyenne d'un déplacement suivant le taux de motorisation du ménage 187
Table 103 : distance moyenne d'un déplacement suivant les revenus du ménage 187
Table 104 : distance moyenne d'un déplacement suivant le motif du déplacement 188
Table 105 : distance moyenne d'un déplacement suivant le mode du déplacement 188
Table 106 : distance moyenne d'un déplacement suivant le type de jour 189
Table 107 : distance moyenne d'un déplacement suivant le type de jour de week-end 189
Table 108 : part des différents modes dans les distances parcourues 189
Table 109 : distribution des distances des déplacements un jour moyen suivant la région 194
Table 110 : distribution des distances des déplacements un jour moyen suivant la hiérarchie de Van Hecke 194
Table 111 : distribution des distances des déplacements suivant le type de jour 195
Table 112 : distribution des distances des déplacements suivant le jour de week-end 195
Table 113 : parts des différentes catégories de mode (mode principal) dans les déplacements courts, un jour moyen, suivant la distance 196
Table 114 : durée moyenne d'un déplacement suivant la région 197
Table 115 : durée moyenne d'un déplacement suivant la hiérarchie de Van Hecke 197
Table 116 : durée et vitesse moyennes d'un déplacement suivant l'âge 198
Table 117 : durée et vitesse moyennes d'un déplacement suivant que l'on est travailleur, étudiant ou ni l'un, ni l'autre 198
Table 118 : durée et vitesse moyennes d'un déplacement suivant le motif du déplacement 198
Table 119 : durée et vitesse moyennes d'un déplacement suivant le mode du déplacement 199
Table 120 : les différents découpages spatiaux 201
.Table 121 : équipement des ménages en voitures particulières 201
Table 122 : nombre de voitures que l'on peut garer dans un garage ou un emplacement de parking privé 202
Table 123 : facilité à trouver un emplacement de parking gratuit en rue pour une voiture au lieu de résidence ou dans ses environs proches 203
Table 124 : possession du permis de conduire (y compris permis cyclomoteur et moto) 203
Table 125 : équipement des ménages en vélos 204
Table 126 : nombre de vélos pouvant être abrités au sein du lieu de résidence ou dans les communs 204
Table 127 : équipement des ménages en moto 205
Table 128 : possession d'un abonnement de transport collectif 205
Table 129 : mode principal utilisé un jour moyen pour les déplacements vers, dans et depuis Bruxelles 206
Table 130 : mode principal utilisé un jour moyen pour les déplacements vers, dans et depuis Bruxelles, selon la région de résidence 208
Table 131 : professions des chefs de ménage dans la zone urbaine de Charleroi 213
Table 132 : statut professionnel des répondants dans la zone urbaine de Charleroi 215
Table 133 : usage habituel de la marche dans la zone urbaine de Charleroi 215
Table 134 : usage habituel du vélo dans la zone urbaine de Charleroi 216

Table 135 : usage habituel des transports publics dans la zone urbaine de Charleroi 216
Table 136 : fréquentation de la SNCB et des TEC dans la zone urbaine de Charleroi 216
Table 137 : usage habituel de la voiture dans la zone urbaine de Charleroi 217
Table 138 : mode principal du déplacement vers le lieu de travail ou d'étude suivant que l'on est travailleur ou étudiant dans la zone urbaine de Charleroi 217
Table 139 : professions des chefs de ménage dans la zone urbaine de Liège 221
Table 140 : statut professionnel des répondants dans la zone urbaine de Liège 223
Table 141 : usage habituel de la marche dans la zone urbaine de Liège 223
Table 142 : usage habituel du vélo dans la zone urbaine de Liège 224
Table 143 : usage habituel des transports publics dans la zone urbaine de Liège 224
Table 144 : fréquentation de la SNCB et des TEC dans la zone urbaine de Liège 224
Table 145 : usage habituel de la voiture dans la zone urbaine de Liège 225
Table 146 : mode principal du déplacement vers le lieu de travail ou d'étude suivant que l'on est travailleur ou étudiant dans la zone urbaine de Liège 225
Table 147 : professions des chefs de ménage dans le nord du Brabant Wallon 229
Table 148 : statut professionnel des répondants dans le nord du Brabant Wallon 231
Table 149 : usage habituel de la marche dans le nord du Brabant Wallon 231
Table 150 : usage habituel du vélo dans le nord du Brabant Wallon 232
Table 151 : usage habituel des transports publics dans le nord du Brabant Wallon 232
Table 152 : fréquentation de la SNCB et des TEC dans le nord du Brabant Wallon 232
Table 153 : usage habituel de la voiture dans le nord du brabant Wallon 233
Table 154 : mode principal du déplacement vers le lieu de travail ou d'étude suivant que l'on est travailleur ou étudiant dans le nord du Brabant Wallon 233
Table 155 : professions des chefs de ménage dans la province du Luxembourg 237
Table 156 : statut professionnel des répondants dans la province du Luxembourg 239
Table 157 : usage habituel de la marche dans la province du Luxembourg 239
Table 158 : usage habituel du vélo dans la province du Luxembourg 240
Table 159 : usage habituel des transports publics dans la province du Luxembourg 240
Table 160 : fréquentation de la SNCB et des TEC dans la province du Luxembourg 240
Table 161 : usage habituel de la voiture dans la province du Luxembourg 241
Table 162 : mode principal du déplacement vers le lieu de travail ou d'étude suivant que l'on est travailleur ou étudiant dans la province du Luxembourg 241
Table 163 : distribution des abonnés SNCB suivant la hiérarchie urbaine de Van Hecke 245
Table 164 : distribution des usagers de la SNCB suivant la hiérarchie urbaine de Van Hecke 248
Table 165 : comparaison des parts modales (mode principal) un jour ouvrable scolaire 251
Table 166 : évolution des parts modales pour les déplacements « domicile-travail » 252
Table 167 : comparaison des parts modales (mode principal) pour les déplacements courts 253
Table 168 : distribution des motifs de déplacement dans MOBEL et dans BELDAM 254
Table 169 : comparaison des parts modales (mode principal) un jour ouvrable scolaire en termes de distances parcourues, suivant les régions 255
Table 170 : comparaison des pourcentages de ménages motorisés suivant les régions 256
Table 171 : Gebruik van vervoermiddelen (fiets) 259
Table 172 : Gebruik van vervoermiddelen (openbaar vervoer) 259

Table 173 : Gebruik van vervoermiddelen (autobestuurder) 260
Table 174 : Hoofdvervoerwijze naar vast werk-/schooladres 261
Table 175: Gemiddeld aantal verplaatsingen (incl. de niet-verplaatsers) 262
Table 176 : Verdeling van de verplaatsingen volgens hoofdvervoermiddel 263
Table 177: Verdeling van de verplaatsingen volgens het motief bij aankomst 264
Table 178 : Verdeling van de verplaatsingen van een gemiddelde dag volgens afstand 265
Table 179 : Gemiddelde afstand van een verplaatsing volgens geslacht (km) 266
Table 180 : Gemiddelde afstand van een verplaatsing volgens leeftijd (km) 266
Table 181: Gemiddelde afstand van een verplaatsing voor verschillende vervoermiddelen (km) 267
Table 182 : Gemiddelde afstand van een verplaatsing voor verschillende motieven bij aankomst (km) 268
Table 183 : taux de motorisation des ménages suivant les régions, comparaison entre BELDAM et ESE 2001 269
Table 184 : carburants consommés par les voitures suivant les régions, comparaison entre BELDAM et SPF 269
Table 185 : différences entre le nombre de voyageurs transportés par an repris dans la base de données du SPF et celui calculé à partir de BELDAM 271