



ENQUÊTE DÉPLACEMENTS 2016

RAPPORT DE SYNTHÈSE / JUIN 2018

TERRITOIRE WALLON DE L'EUROMETROPOLE

LILLE - KORTRIJK - TOURNAI



Le présent rapport présente les principaux résultats de l'Enquête Déplacements réalisée en 2016 sur le territoire wallon de l'Eurométropole Lille-Kortrijk-Tournai.

Deux autres rapports de ce type présentent les résultats de l'ED 2016 sur le territoire de la MEL ainsi que sur le territoire flamand de l'Eurométropole Lille-Kortrijk-Tournai.

Pour son volet wallon, l'Enquête Déplacements 2016, a été réalisée sous maîtrise d'ouvrage de la Métropole européenne de Lille (MEL) et grâce, notamment, au concours financier de la Région Wallonne et à l'aide technique de l'agence de l'Eurométropole Lille-Kortrijk-Tournai. La direction territoriale Nord-Picardie du Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (CEREMA) Nord Picardie a accompagné la MEL en tant qu'assistant à maîtrise d'ouvrage pour l'enquête et a produit le présent rapport.

Table des matières

1	Méthodologie	6
1.1	L'enquête sur la mobilité de semaine	7
1.2	L'enquête sur la mobilité du week-end	8
1.3	Quelques définitions	8
2	Modalités de réalisation	10
3	Découpage de l'aire d'étude.....	12
4	Précision des résultats	13
5	Caractéristiques des ménages	14
5.1	Localisation des ménages et des personnes	14
5.2	Motorisation des ménages	15
5.2.1	Les voitures à disposition.....	15
5.2.2	Le stationnement des voitures la nuit.....	15
5.3	Équipements des ménages en vélos et deux-roues motorisés.....	16
5.3.1	Les deux-roues motorisés.....	16
5.3.2	Les vélos.....	16
6	Caractéristiques de la population	17
6.1	Répartition de la population selon le genre et l'âge	17
6.2	Répartition selon l'occupation principale	17
6.3	Répartition des actifs occupés selon leur profession	18
6.4	Niveau d'études.....	18
6.5	Possession du permis de conduire	19
6.6	Les actifs.....	19
6.6.1	Lieu de travail.....	19
6.6.2	Équipement en moyens de transport et utilisation de la voiture pour se rendre au travail	20
6.6.3	Difficultés de stationnement sur le lieu de travail.....	21
6.7	Les scolaires et les étudiants.....	21
6.7.1	Les scolaires	21
6.7.2	Les étudiants.....	21
7	Fréquence d'usage des modes.....	22
7.1	Utilisation de la marche	23
7.2	Utilisation du vélo	24
7.3	Utilisation d'un deux-roues motorisé.....	25

7.4	Utilisation de la voiture en tant que conducteur	26
7.5	Utilisation de la voiture en tant que passager	27
7.6	Utilisation des transports collectifs (hors train).....	28
7.7	Utilisation du train	29
8	Les déplacements	30
8.1	Nombre de déplacements global, répartition des mobilités.....	30
8.2	Ensemble du territoire wallon.....	31
8.3	Résultats par secteurs.....	33
8.4	Mobilité selon les caractéristiques des personnes	34
8.4.1	Selon le genre	34
8.4.2	Selon l'âge.....	34
8.4.3	Selon l'occupation principale.....	35
8.4.4	Selon le taux de motorisation du ménage.....	36
8.5	Les motifs de déplacements.....	37
8.5.1	Motifs combinés	37
8.5.2	Modes utilisés selon le motif.....	38
8.6	Déplacements d'accompagnement.....	39
8.7	Déplacements d'achats	39
8.8	Répartition horaire des déplacements.....	40
8.9	Déplacements intermodaux	40
8.10	Durée des déplacements	41
8.11	Longueur à vol d'oiseau et vitesse des déplacements	42
8.12	Les budgets temps de déplacement par personne	44
8.13	Les budgets distance de déplacement par personne	44
8.14	Déplacements en voiture	45
8.15	Les flux de déplacements	47
8.15.1	Densité de flux reçus par les zones	47
8.15.2	Les flux de déplacements	48
8.15.3	Les flux de déplacements en voiture conducteur	49
8.15.4	Les flux de déplacements entre grands secteurs.....	50
9	La mobilité le week-end.....	51
9.1	Le samedi.....	52
9.1.1	Mobilité par âge et genre.....	52
9.1.2	Les motifs de déplacements	53
9.1.3	Parts modales.....	54

9.1.4	Les distances/durées des déplacements	54
9.2	Le dimanche	56
9.2.1	Mobilité par âge et genre.....	56
9.2.2	Les motifs de déplacements	57
9.2.3	Parts modales.....	58
9.2.4	Les distances/durées des déplacements	58
9.3	Budgets temps et distance de déplacement.....	59
10	Annexes Techniques	61
10.1	Questionnaire.....	61
10.2	Cas particulier des tournées et des promenades	74
10.3	Glossaire	74
10.4	Cartes des découpages de l'enquête	75
10.4.1	Périmètre complet	75
10.4.2	Découpage en secteurs de tirage	76
10.4.3	Découpage en secteurs d'analyse	76

1 Méthodologie

Le présent rapport traite uniquement d'une partie des données collectées durant l'Enquête Déplacements 2016 (ED 2016) pilotée par la MEL, à savoir :

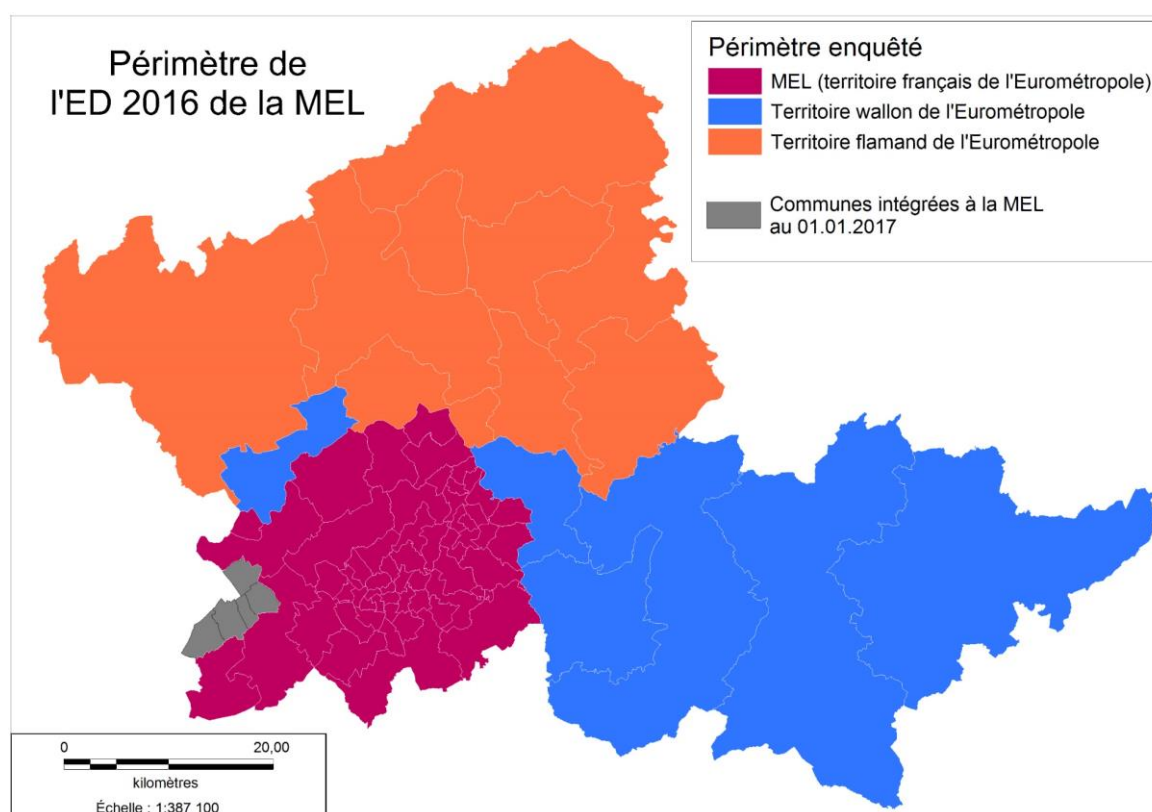
- L'enquête sur les déplacements de semaine des habitants de la part wallonne de l'Eurométropole ;
- L'enquête sur les déplacements de week-end des habitants de la part wallonne de l'Eurométropole.

L'ED 2016 comportait également les volets suivants :

- Des enquêtes sur les déplacements semaine et week-end des autres habitants de l'Eurométropole (territoire de la MEL, part flamande de l'Eurométropole) ;
- Une enquête expérimentale dite « complémentaire » sur la mobilité des habitants de la MEL en semaine.

Ces volets font l'objet de rapports d'analyses spécifiques et, sauf mention contraire, ne seront pas traités dans le cadre du présent document.

Les cinq communes ayant intégré la MEL au 1^{er} janvier 2017 ne font pas partie du périmètre enquêté lors de l'Enquête Déplacements 2016.



1.1 L'enquête sur la mobilité de semaine

L'enquête a été réalisée selon la méthodologie nationale française des "Enquêtes Ménages Déplacements" définie par le Cerema (Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement qui regroupe depuis 2014 notamment l'ancien Certu et l'ancien Cete Nord Picardie).

Contrairement à 2006 où une petite partie du territoire wallon avait été enquêtée selon une méthode épistolaire difficilement comparable avec les autres enquêtes, le territoire wallon de l'Eurométropole a été cette fois-ci intégralement enquêté **par téléphone** et a permis de recueillir la mobilité des personnes de 5 ans et plus.

969 habitants appartenant à **779 ménages** représentatifs de la population ont été interrogés, sur leurs déplacements entre décembre 2015 et avril 2016. Les ménages retenus sont issus d'un tirage aléatoire sur 6 secteurs géographiques réalisé via un service d'annuaire téléphonique, l'accès au Registre National n'ayant pas été possible.

Les grands principes de réalisation de l'enquête sont les suivants :

- Les enquêtes ont été réalisées par téléphone depuis une plateforme d'appel dans la région de Bruxelles par des enquêteurs néerlandophones ou francophones.
- Une ou deux personnes de 5 ans et plus du ménage ont été interrogées (une seule personne dans les ménages de 1 ou 2 personnes de 5 ans et plus, 2 personnes tirées au sort dans les ménages de plus de 3 personnes de 5 ans et plus).
- Tous les déplacements réalisés la veille du jour d'enquête par les personnes interrogées ont été recensés, quel que soit le motif ou le mode de déplacement (y compris la marche à pied). Les caractéristiques de ces déplacements (motifs, modes, origine et destination, heure de départ et d'arrivée, etc.) ont été relevées de manière précise.
- L'enquête s'intéresse à la période "de plein fonctionnement du territoire" : hors vacances scolaires, jours fériés et conditions anormales de déplacements (grève, intempérie importante, etc.) cf. 1.2.

Au total, **3 324 déplacements** « semaine » ont été recensés.

Le questionnaire comprend une fiche « Ménage », une fiche « Personne », une fiche « Déplacement » remplies pour chaque personne enquêtée. Ce questionnaire est basé sur des questions standardisées pour l'ensemble des enquêtes « Standard » auxquelles ont été ajoutées des questions d'intérêt local établies par la MEL et ses partenaires.

L'enquête déplacements 2016 (ED 2016) permet d'obtenir une photographie des pratiques de mobilité à un moment donné. Par exemple :

- Le nombre moyen de déplacements de chaque habitant un jour de semaine ;
- Les motifs de ces déplacements (loisir, travail, études, achats, etc.) ;
- Les modes de transports utilisés (voiture conducteur ou passager, vélo, tramway, marche à pied, etc.) ;
- La répartition horaire des déplacements.

Ce type d'enquête ne permet pas de recueillir des informations sur les déplacements des personnes résidant hors de l'aire d'étude, ni sur le transport de marchandises.

1.2 L'enquête sur la mobilité du week-end

L'enquête sur la mobilité du week-end a été réalisée selon une méthodologie éprouvée sur d'autres territoires français ces dernières années. Le principe est de réinterroger par téléphone des personnes déjà enquêtées sur leurs déplacements d'un jour de semaine et qui se portent volontaires. Un centre d'appels téléphoniques contacte les personnes tirées au sort parmi les volontaires un lundi soir et leur demande une description complète et semblable à celle de la semaine de leurs déplacements du samedi et du dimanche précédent le lundi de l'appel.

Au total, **195 personnes** ont décrit **1 050 déplacements** réalisés durant des week-ends.

1.3 Quelques définitions

Pour une bonne compréhension des résultats qui vont suivre, il convient de préciser le sens précis que l'on sous-entend concernant les termes suivants :

- Déplacement : c'est l'action de se rendre d'un lieu à un autre pour y réaliser une activité, en utilisant un ou plusieurs modes de transport et en empruntant la voie publique. L'activité est appelée « motif ».
- Mode de déplacement : ce sont les différents moyens de locomotion possible : il y a d'un côté la marche à pied et de l'autre les modes mécanisés : voiture (en distinguant conducteur et passager), bus, vélo, métro, scooter, avion, trottinette, etc.
- Déplacement intermodal : un même déplacement peut être réalisé à partir d'un enchaînement de plusieurs modes mécanisés, on parle alors de « trajets » : recours à une correspondance bus/bus ou bus/métro ou bien vélo/tramway par exemple.
- Mode principal : si dans le cas d'un déplacement à pied ou avec un seul trajet, le mode principal du déplacement est simple à déterminer, il faut utiliser une convention dans le cas de déplacements intermodaux. La convention utilisée consiste à utiliser une hiérarchie des modes qui va permettre de déterminer parmi les modes utilisés lequel doit être considéré comme principal. Cette hiérarchie, élaborée par le Cerema, est la suivante :

1	Réseau TEC
2	Réseau de Lijn
3	Passager métro Transpole
4	Passager tramway Transpole
5	Passager bus Transpole
6	Passager cars départementaux (Arc en ciel)
7	Passager train
8	Passager Shuttle (Tunnel sous la Manche en voiture/moto)
9	Passager autres autocars
10	Transport employeur (exclusivement)
11	Passager taxi, VTC
12	Conducteur de fourgon, camionnette, camion
13	Passager de fourgon, camionnette, camion
14	Autres modes (tracteur, engin agricole, quad, etc.)
15	Conducteur de véhicule particulier (VP)
16	Passager de véhicule particulier (VP)
17	Conducteur de deux ou trois roues motorisés >= 50cm3

18	Passager de deux ou trois roues motorisés >= 50cm3
19	Conducteur de deux ou trois roues motorisés < 50cm3
20	Passager de deux ou trois roues motorisés < 50cm3
21	Conducteur « Vélos Libre-Service » (V'Lille, VéliLib, etc.)
22	Conducteur de vélo
23	Passager de vélo
24	Trottinette
25	Skate
26	Roller
27	Fauteuil roulant
28	Passager autre réseau urbain
29	Transport fluvial ou maritime
30	Avion
31	Marche

Ainsi, un déplacement en bus + métro aura pour mode principal le métro. Un déplacement en tant que conducteur de voiture + train + vélo en libre-service se verra affecter le train comme mode principal. Cette convention n'empêche pas d'utiliser d'autres façons de déterminer un mode principal pour d'autres analyses.

- Mobilité : il s'agit du nombre moyen de déplacements réalisés par personne et par jour (hors vacances scolaires et jours fériés). On distinguera systématiquement la mobilité de semaine (du lundi au vendredi) et la mobilité du week-end.

Exemple de déplacements au cours d'une journée

8h00-8h30 : Domicile vers Travail en bus + métro

9h30-9h45 : Travail vers RDV professionnel en voiture passager

12h45-12h50 : RDV professionnel vers Restauration hors du domicile à pied

14h00-14h15 : Restauration hors du domicile vers Travail en voiture passager

18h00-18h25 : Travail vers Achat en métro + bus + bus

18h35-18h40 : Achat vers Domicile à pied

Cet exemple comprend :

- 6 déplacements dont
 - 2 à pied
 - 2 en voiture passager
 - 2 en métro
- 7 trajets dont
 - 3 en bus
 - 2 en métro
 - 2 en voiture passager

2 Modalités de réalisation

L'enquête sur le terrain a été réalisée par le bureau d'études TEST, son sous-traitant AQ Rate en charge des enquêtes téléphoniques ainsi que la société ED Field en appui pour la méthodologie d'enquête par téléphone.

Le Cerema Nord Picardie a participé à l'ED 2016 en tant qu'assistant à maîtrise d'ouvrage de la MEL.

- La préparation de l'enquête

Elle a été assurée conjointement par la MEL, Test SA, ses sous-traitants ED Field et AQ Rate et le Cerema. Le Cerema a plus particulièrement assisté la MEL pour la conception des découpages utilisés lors de l'enquête et celle des questionnaires ainsi que pour le tirage de l'échantillon d'enquête. Test SA et ses sous-traitants ont effectué la mise en forme des questionnaires, le recrutement et la formation des enquêteurs sous le contrôle du Cerema.

- La phase de recueil

Elle a été menée par AQ Rate aussi bien pour l'enquête semaine que week-end sous le contrôle de Test SA, le Cerema assurant avec la MEL un suivi et un contrôle hebdomadaire pour s'assurer du respect de la méthode standard Certu. Une partie des enquêtes ont été réalisées par ED Field (enquêtes en français uniquement) afin de terminer le recueil dans les temps impartis. Le Cerema, ainsi que la MEL, ont également réalisé un travail important d'écoutes à distance des enquêtes.

Les enquêtes ont été effectuées entre décembre 2015 et mai 2016.

Test SA et ses sous-traitants ont réalisé le contrôle (apurement) informatique des questionnaires sur la base de tests de validité définis par le Cerema dans sa méthode standardisée. Test SA a ensuite fourni au Cerema les fichiers pour contrôle de l'apurement et validation définitive des données sous le format "Standard Certu", complétées des questions locales.

- Le redressement de l'enquête et son enrichissement

Le Cerema a réalisé le redressement de l'enquête et son enrichissement en données calculées a posteriori.

Pour le redressement, voici les grands principes appliqués (des notes spécifiques précisent la méthodologie utilisée) :

- Utilisation des données issues du census de Statistics Belgium le plus récent possible, à savoir pour l'ED 2016 les données du millésime 2011 ;
- Calcul d'un coefficient "Ménage", qui correspond à l'inverse du taux de sondage sur chaque secteur de tirage, en tenant compte de la taille du ménage ;
- Calcul d'un coefficient "Personne", qui correspond au coefficient "Ménage" corrigé pour retrouver le bon nombre de membres du ménage et la bonne répartition des personnes par tranche d'âge sur le secteur de tirage ;
- Calcul d'un coefficient "Week-end", qui est différent étant donné le caractère "moins aléatoire" du choix des personnes enquêtées : on interroge une partie des volontaires ayant déjà répondu à l'enquête semaine. Un calage sur marge est effectué avec les

variables suivantes : Zone de résidence (7 modalités), Taille du ménage (4 modalités), Tranche d'âge (5 modalités), Personne de référence (4 modalités), Possession du permis (2 modalités), Catégorie socio-professionnelle (6 modalités) et Nombre de déplacements quotidiens en semaine (4 modalités).

Concernant l'enrichissement des fichiers, il s'agit de rajouter aux données directement recueillies auprès des enquêtés un certain nombre d'informations que l'on peut déduire plus ou moins directement, notamment :

- Mode principal du déplacement en cas d'intermodalité ;
- Distance (vol d'oiseau et parcourue) des déplacements ;
- Distance à vol d'oiseau entre le lieu de résidence et le lieu de travail/études habituel (le cas échéant) ;
- Activités réalisées quotidiennement ;
- Boucles (du domicile jusqu'au retour au domicile) réalisées quotidiennement.

- L'exploitation des données

La MEL et le Cerema assurent l'exploitation des données. Le présent rapport fournit les premières analyses des résultats de l'enquête déplacements en tenant compte des questions locales.

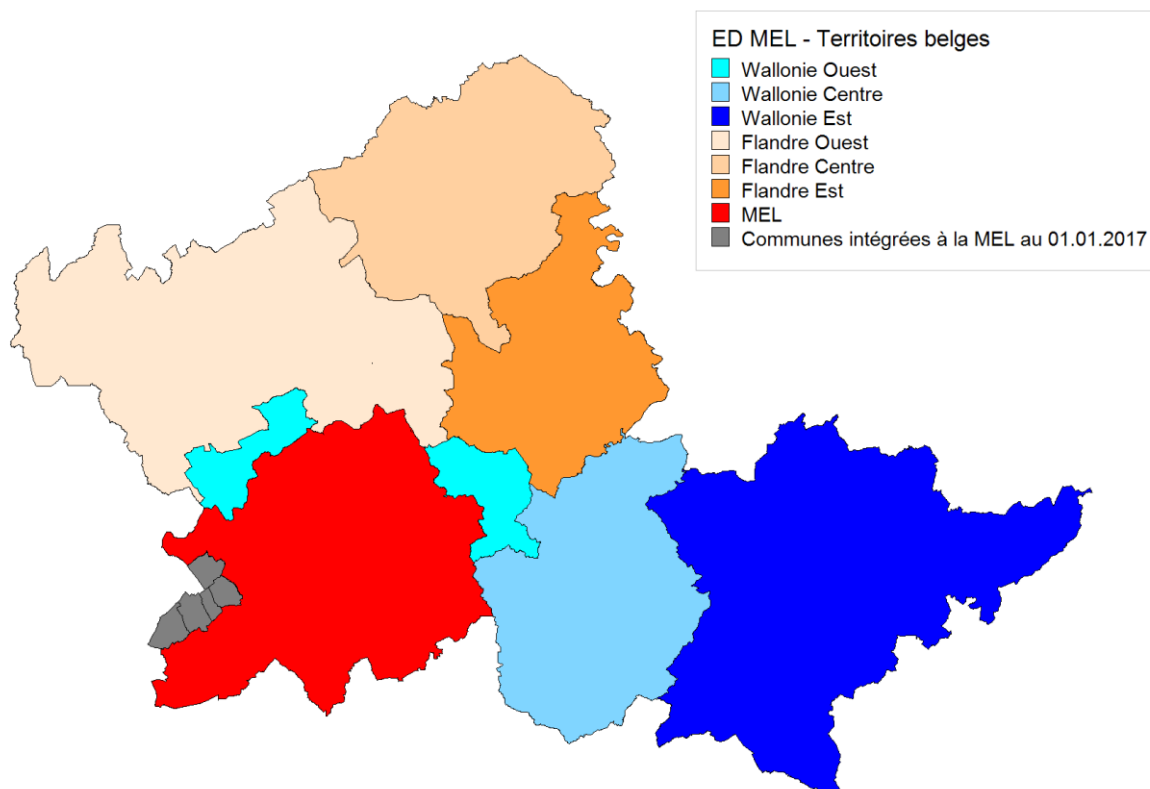
3 Découpage de l'aire d'étude

Le territoire wallon a été subdivisé en 6 zones appelées secteurs de tirage. Chacune de ces zones a été traitée de manière indépendante pour le tirage au sort de l'échantillon à enquêter : on parle de stratification géographique.

Pour éviter les lourdeurs rédactionnelles, on pourra parler de territoire wallon ou « Wallonie » ainsi que territoire flamand ou « Flandre » à la place de « la partie flamande de l'Eurométropole » (respectivement « la partie wallonne de l'Eurométropole »).

Les secteurs de tirage sont à leur tour subdivisés en « zones fines » et en « générateurs de trafic » (hypermarchés, gares, stations de métro, zones d'activités, etc.) qui vont permettre de recenser de manière précise les origines et destinations des déplacements, les lieux de résidence ou de travail/études.

Pour des exploitations lisibles et sur des échantillons suffisamment importants pour être représentatifs, un regroupement de secteurs de tirage a été effectué afin d'aboutir à 3 zones : Wallonie Est, Wallonie Centre, Wallonie Ouest.



4 Précision des résultats

L'enquête déplacements est un sondage, les résultats obtenus présentent donc une marge d'incertitude liée à la taille de l'échantillon concerné : plus il est faible, moins l'estimation est précise. Pour cette raison, si on veut des informations sur une catégorie de population précise, on ne pourra pas avoir d'exigences géographiques trop fines, et inversement. Ci-après, quelques exemples de niveau de précision que l'on peut obtenir avec l'ED 2016 sur le territoire wallon.

Indicateur	Estimation	Précision	Incertitude
Taille moyenne des ménages	2,30	3,5%	+/- 0,08
Nombre de voitures par ménage	1,27	3,9%	+/- 0,05
Mobilité tous modes en semaine	3,65	4,3%	+/- 0,16
Mobilité tous modes le samedi	2,98	11,7%	+/- 0,35
Part modale de la marche (sem.)	19,1%	14,0%	+/- 2,7%
Part modale de la voiture conducteur (dimanche)	53,1%	17,3%	+/- 9,2%
Budget temps de déplacement (sem.)	75,1	6,5%	+/- 4,9

Comment lire ce tableau ? L'estimation de la moyenne de la mobilité tous modes en semaine est de 3,65 déplacements/jour/personne avec 95 % de chance que la « vraie » mobilité soit comprise entre 3,49 et 3,81 (3,65 +/- 0,16). La précision de cette mobilité est donc de 0,05/4,07=4,3 %. On peut conclure à une différence significative entre la mobilité de semaine et celle du samedi, les intervalles de confiance ne se recouvrant pas (2,98 +/-0,35 pour le samedi).

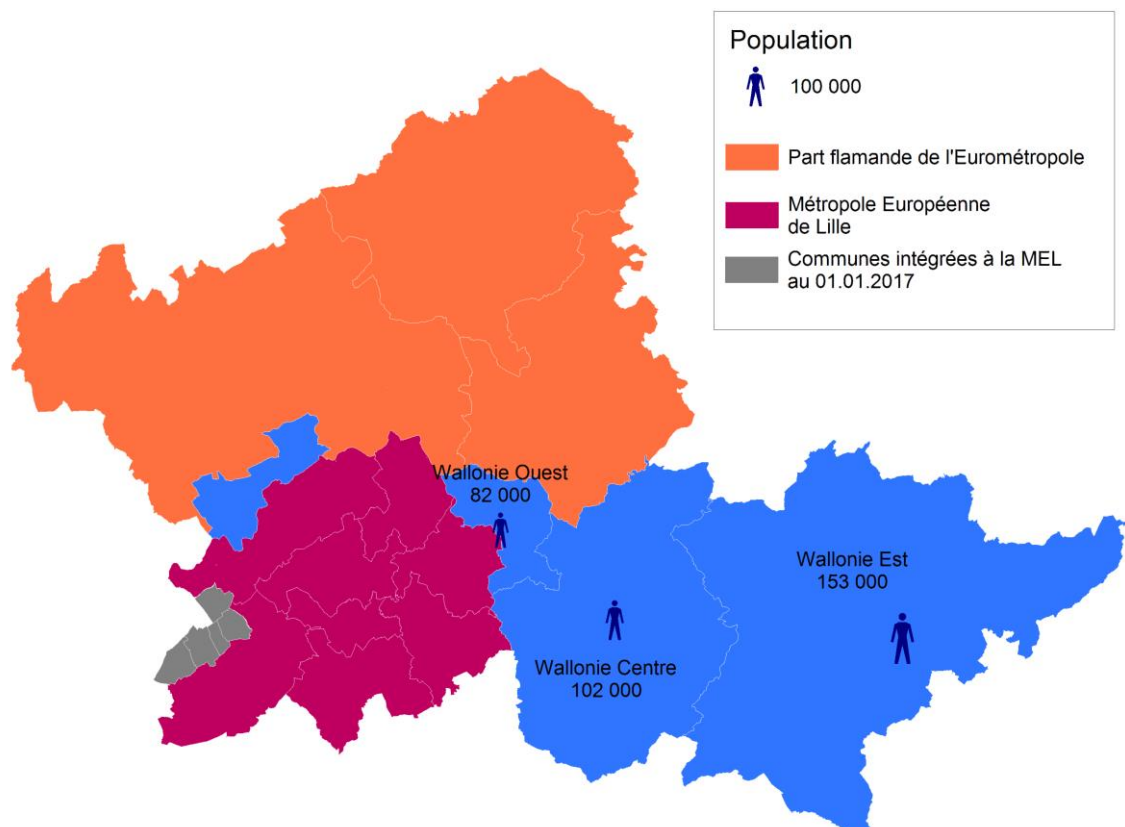
En travaillant sur des « sous populations », comme les habitants du secteur Wallonie Est, on diminue la taille globale de l'échantillon et donc la précision.

Indicateur	Estimation	Précision	Incertitude
Mobilité tous modes en semaine (rappel)	3,65	4,3%	+/- 0,16
Mobilité tous modes en semaine Wallonie Est	3,33	7,73%	+/- 0,26

5 Caractéristiques des ménages

5.1 Localisation des ménages et des personnes

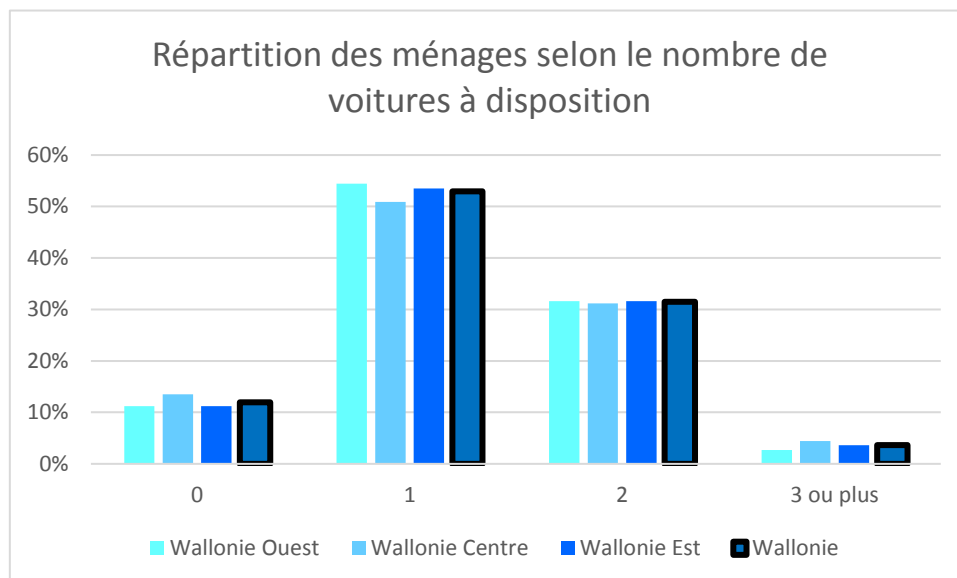
Le territoire wallon de l'Eurométropole est composé d'environ **147 000 ménages**, soit plus de **337 000 habitants** qui sont répartis de la manière suivante sur nos trois zones d'analyses.



La taille moyenne des ménages sur le territoire wallon est de **2,30 personnes par ménage** contre 2,38 sur le territoire flamand et 2,27 sur la MEL.

5.2 Motorisation des ménages

5.2.1 Les voitures à disposition

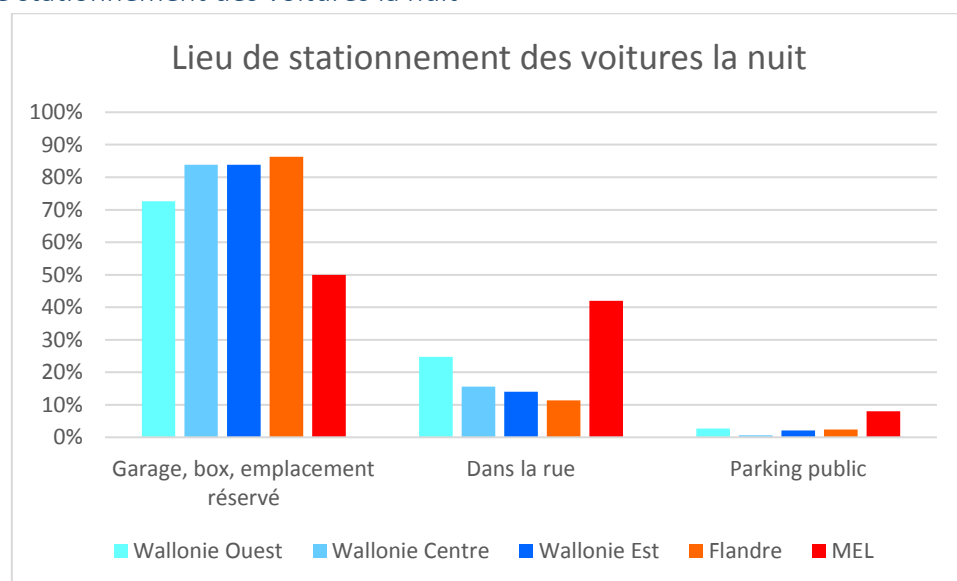


Les chiffres sont assez similaires selon les zones étudiées avec, pour la Wallonie Centre, des écarts un peu plus marqué sur les non motorisés (certainement dans le centre de Tournai) qui se substituent à des ménages disposant d'un seul véhicule.

Le nombre moyen de voitures à disposition par ménage est de 1,27 sur le territoire wallon (1,28 en Flandre où la taille de ménage moyenne est plus élevée et 1,08 sur la MEL où la taille de ménage moyenne est similaire).

Afin de s'affranchir de l'effet taille de ménage, il est intéressant de calculer le nombre de véhicules à disposition par adulte. Pour la Wallonie, il est de **0,73 véhicule/adulte** contre 0,70 en Flandre et 0,64 sur la MEL).

5.2.2 Le stationnement des voitures la nuit



Une grande majorité (81%) des véhicules en Wallonie stationnent la nuit dans un garage ou autre emplacement réservé, avec une petite différence pour la Wallonie Ouest où le stationnement dans la rue gagne quelques points sans toutefois atteindre les niveaux observés de l'autre côté de la frontière. Les écarts avec la Flandre sont assez faibles.

5.3 Équipements des ménages en vélos et deux-roues motorisés

5.3.1 Les deux-roues motorisés

Environ 8% des ménages wallons disposent d'au moins un deux-roues motorisé. Ce chiffre est plus faible en Wallonie Ouest (4%) qu'en Wallonie Est (10%). Ce chiffre est légèrement inférieur à la Flandre (9%) mais plus élevé que sur la MEL (6%).

Près de **27 000 deux-roues motorisés sont à la disposition des Wallons** pour leurs déplacements, c'est moins que sur la MEL (32 000) ou la Flandre (38 000).

5.3.2 Les vélos

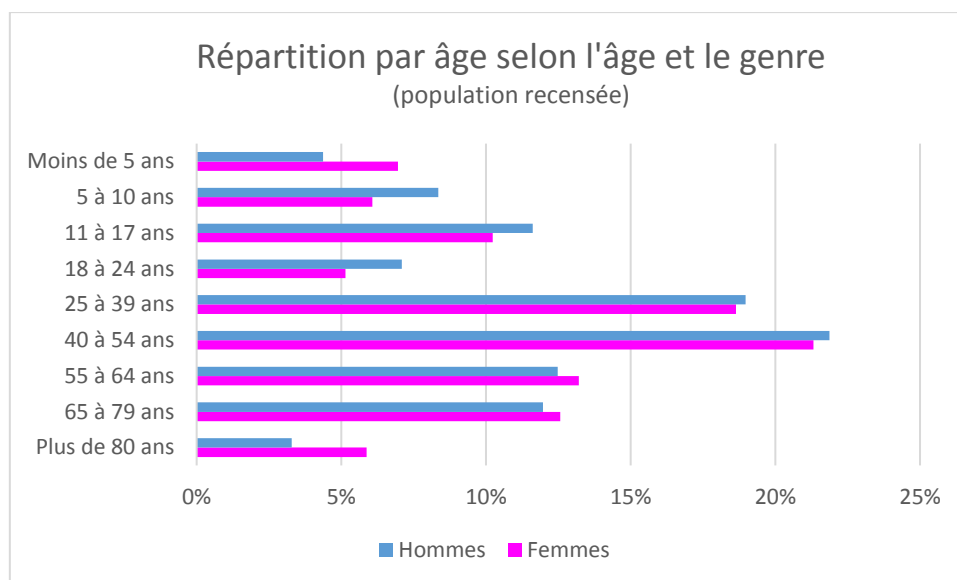
En Wallonie, environ 30% des ménages n'ont pas de vélos en état de marche sur la voie publique à leur disposition. Cette proportion est de 15% en Flandre et de 50% sur la MEL. Plus la zone est proche de la France, plus le taux de non équipement est élevé (de 27 à 35%).

Près de 246 000 vélos sont à la disposition des Wallons pour leurs déplacements (623 000 en Flandre, 540 000 sur la MEL). Cela représente 0,78 vélo/habitant de 5 ans et plus du territoire wallon. Parmi eux, environ 7 000 sont à assistance électrique (2,7% du total).

6 Caractéristiques de la population

6.1 Répartition de la population selon le genre et l'âge

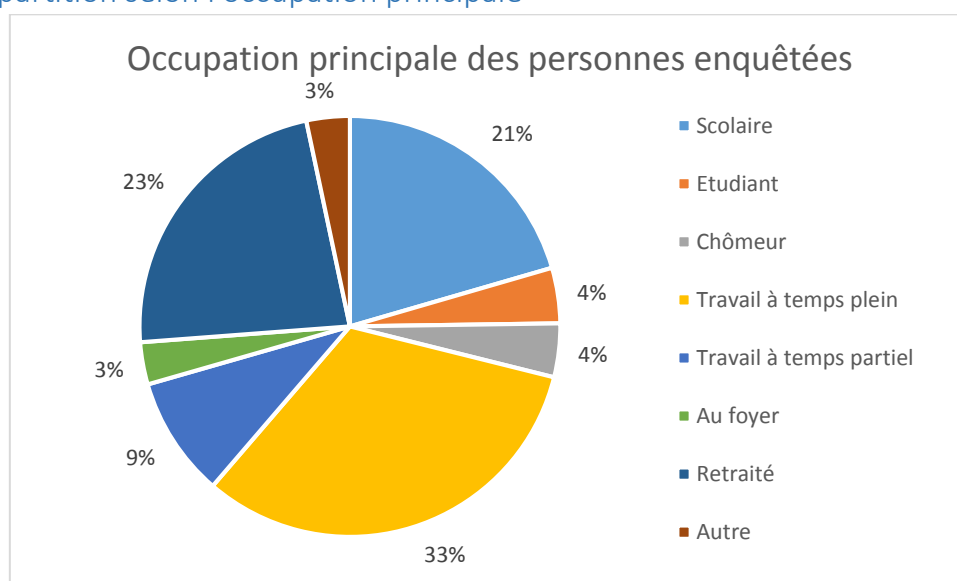
L'âge moyen des habitants du territoire wallon est de 40 ans. A titre de comparaison, l'âge moyen en Flandre est de 41,5 ans et de 36 ans sur la MEL.



On observe une sur-représentation des hommes dans la plupart des tranches d'âge « jeunes » essentiellement à cause de la bien plus forte proportion de femmes à partir de 55 ans, liée à une espérance de vie plus élevée. Les faibles échantillons peuvent expliquer les écarts importants chez les plus jeunes.

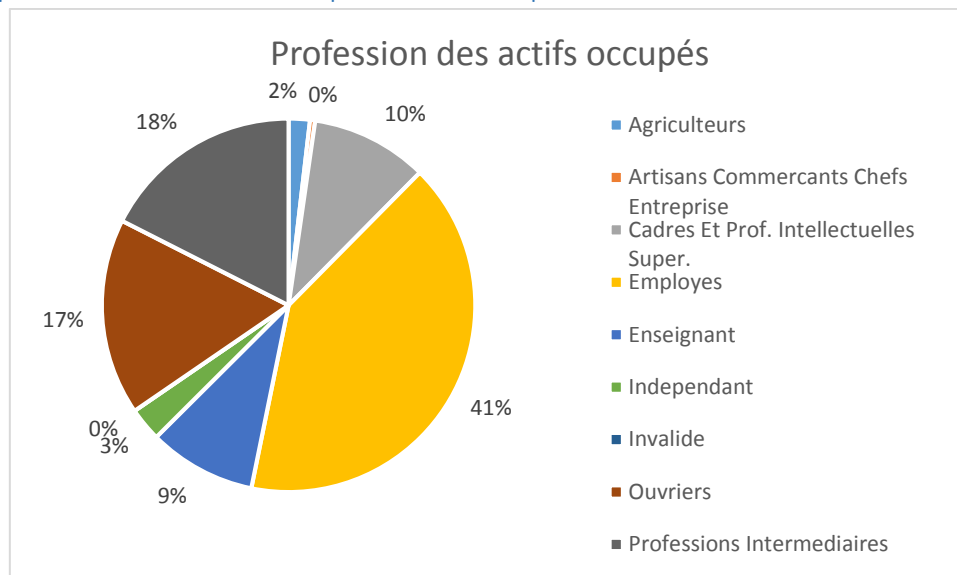
Par soucis de cohérence avec les données qui suivront, seules les personnes enquêtées sont désormais prises en compte dans la suite de cette partie.

6.2 Répartition selon l'occupation principale



L'occupation la plus fréquente dans la population wallonne est le travail qui occupe 42% des plus de 5 ans dont une grande partie de personnes à temps plein. Si près d'un quart de la population est retraitée (23%), la proportion de jeunes est également importante (21% de scolaires et 4% d'étudiants).

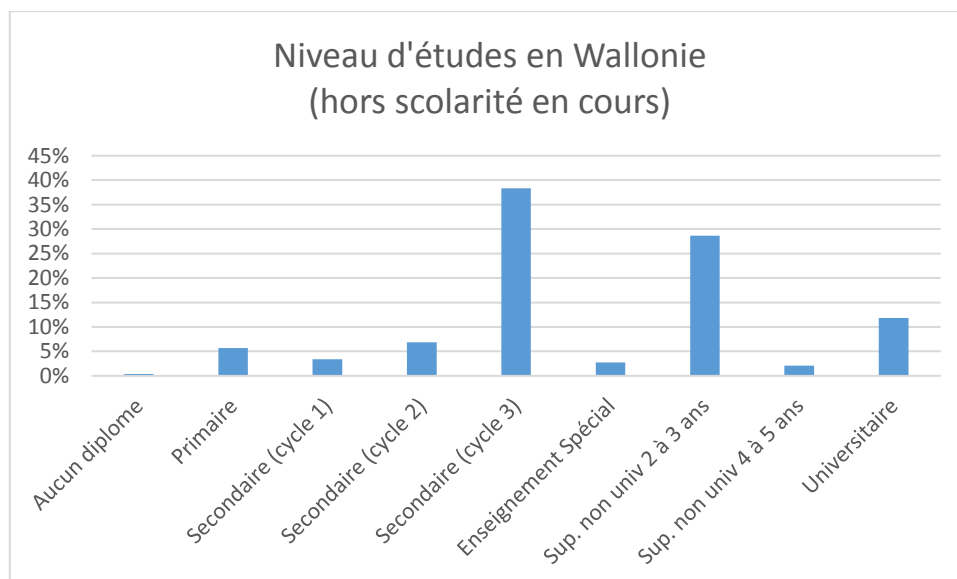
6.3 Répartition des actifs occupés selon leur profession



En Wallonie, une catégorie de profession domine : les employés qui représentent 41% des actifs occupés. Les ouvriers et les professions intermédiaires (avec respectivement 17 et 18% des actifs occupés) arrivent ensuite, avec des proportions très différentes de la Flandre (respectivement 31 et 5%). Il semble y avoir également sensiblement plus de cadres/professions supérieures en Wallonie qu'en Flandre (10 contre 5%).

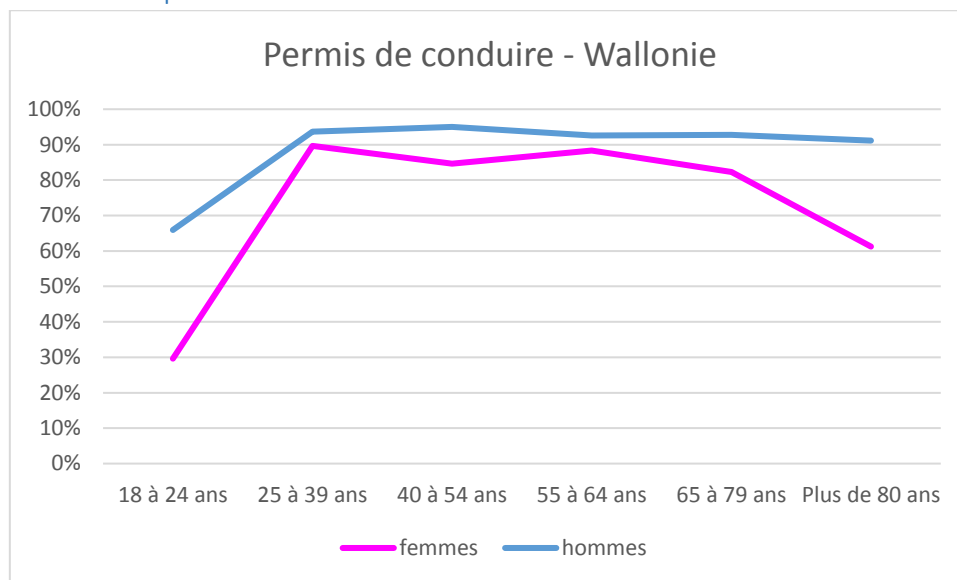
6.4 Niveau d'études

Cette partie ne tient pas compte des scolaires et étudiants.



38% de la population ayant terminé ses études possède un niveau d'études de niveau secondaire de cycle 3. 29% possède un niveau supérieur non universitaire sur 2 ou 3 ans. 12% des Wallons ont réalisé des études universitaires (contre 7% en Flandre).

6.5 Possession du permis de conduire



Les Wallons majeurs sont 85% à posséder le permis de conduire. Il existe toujours une différence sur l'accès au permis entre les femmes (81%) et les hommes (91%) qui se retrouve presque à tous les âges, y compris chez les jeunes. Le taux de permis atteint des niveaux très élevés dès 25 ans et ne faiblit qu'à partir de 80 ans pour les femmes (il reste constant chez les hommes). Le taux de permis de 85% est à comparer avec celui de la Flandre (89%) et celui de la MEL (78%).

6.6 Les actifs

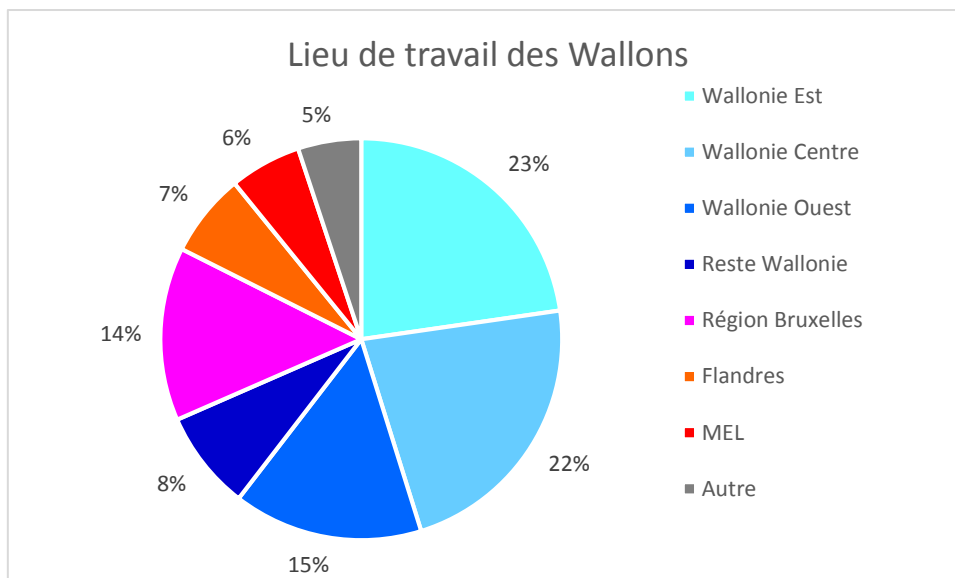
Le terme « actifs » est utilisé ici en lieu et place du terme « actifs occupés » pour simplifier et faciliter la lecture du document.

Environ 132 000 actifs ayant un emploi habitent dans la zone wallonne de l'Eurométropole.

6.6.1 Lieu de travail

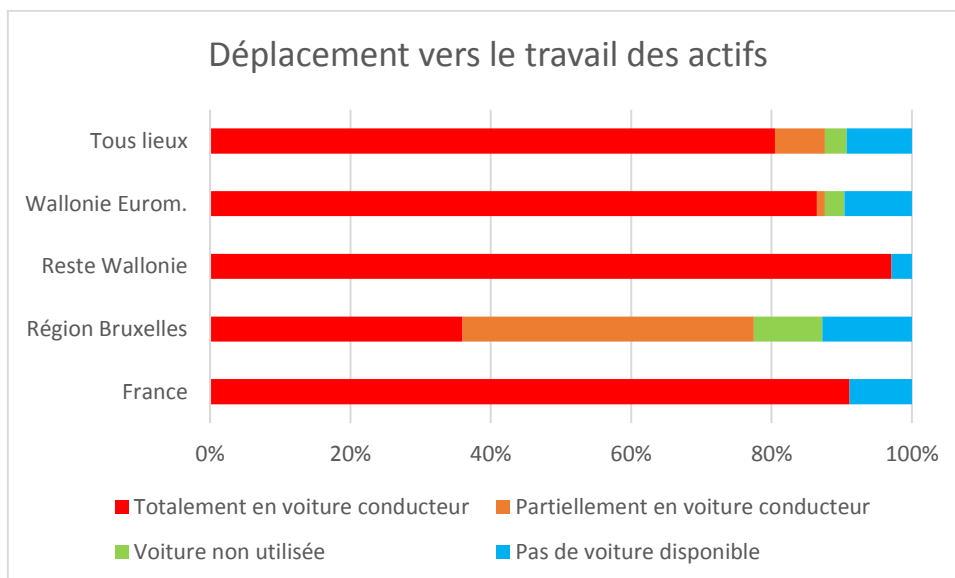
Environ 4% des actifs wallons travaillent exclusivement depuis leur domicile et 88% ne le font jamais.

Voici la répartition des lieux de travail de ceux qui déclarent travailler au moins 2 jours par semaine en dehors de leur domicile.



La majorité des lieux d’emplois se trouvent sur le territoire wallon enquêté (60%), la Région Bruxelles Capitale et le reste de la Wallonie. Une petite part des actifs wallons travaille également dans la MEL ou bien en Flandre. La catégorie « Autre » correspondant essentiellement à la France en dehors de la MEL (Valenciennes et Maubeuge notamment).

6.6.2 Équipement en moyens de transport et utilisation de la voiture pour se rendre au travail
 On s’intéresse ici aux actifs travaillant au moins 2 jours par semaine en dehors de leur domicile et ayant déclaré un lieu de travail fixe (environ 121 000 personnes).

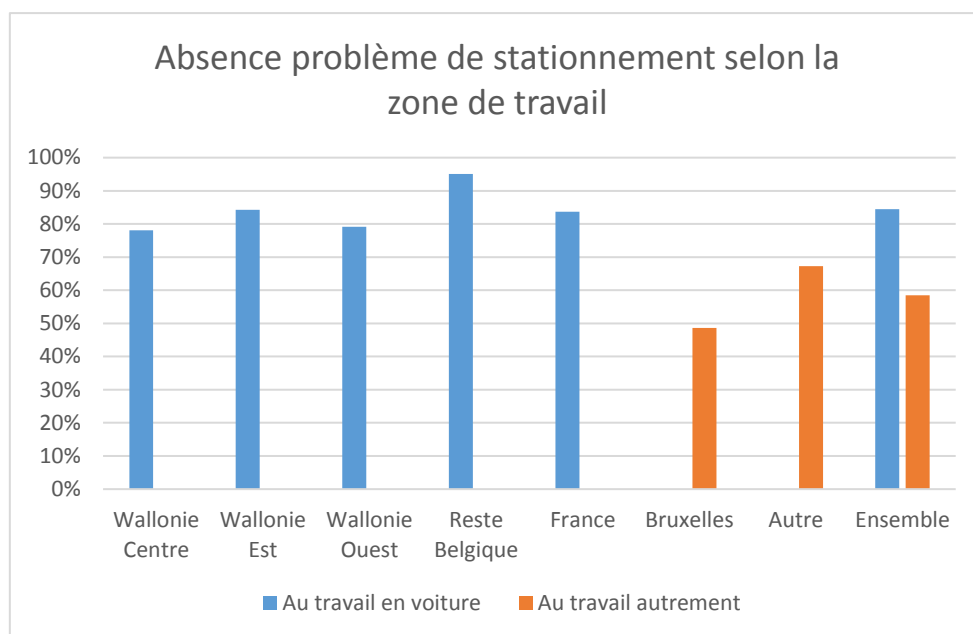


Environ 80% des Wallons actifs disposent et utilisent sur l’intégralité de leur trajet domicile travail une voiture (qu’ils conduisent). Cette proportion est de 72% en Flandre et de 73% sur la MEL. Environ 9% des actifs ne disposent pas d’une voiture pour se rendre sur leur lieu de travail (deux fois moins qu’en Flandre).

Un écart très important apparaît pour les personnes travaillant à Bruxelles et dans sa région : l’usage de la voiture sur la totalité du déplacement y est beaucoup plus faible qu’ailleurs,

compensé par un forte part d'intermodalité et de non utilisation de la voiture. Les personnes travaillant dans la Wallonie hors zone enquêtée et en France (MEL ou autre) utilisent plus la voiture de bout en bout que la moyenne.

6.6.3 Difficultés de stationnement sur le lieu de travail



Au total, parmi les actifs ayant un lieu de travail fixe, **80% des Wallons déclarent qu'il n'y a pas de problème de stationnement sur leur lieu de travail**. C'est le cas pour 87% des Flamands et 76% des habitants de la MEL.

Le graphique ci-dessus nous montre que les personnes utilisant exclusivement leur voiture pour aller travailler déclarent rencontrer moins fréquemment des problèmes de stationnement. Les problèmes de stationnement se retrouvent surtout pour les personnes travaillant dans la région de Bruxelles.

6.7 Les scolaires et les étudiants

6.7.1 Les scolaires

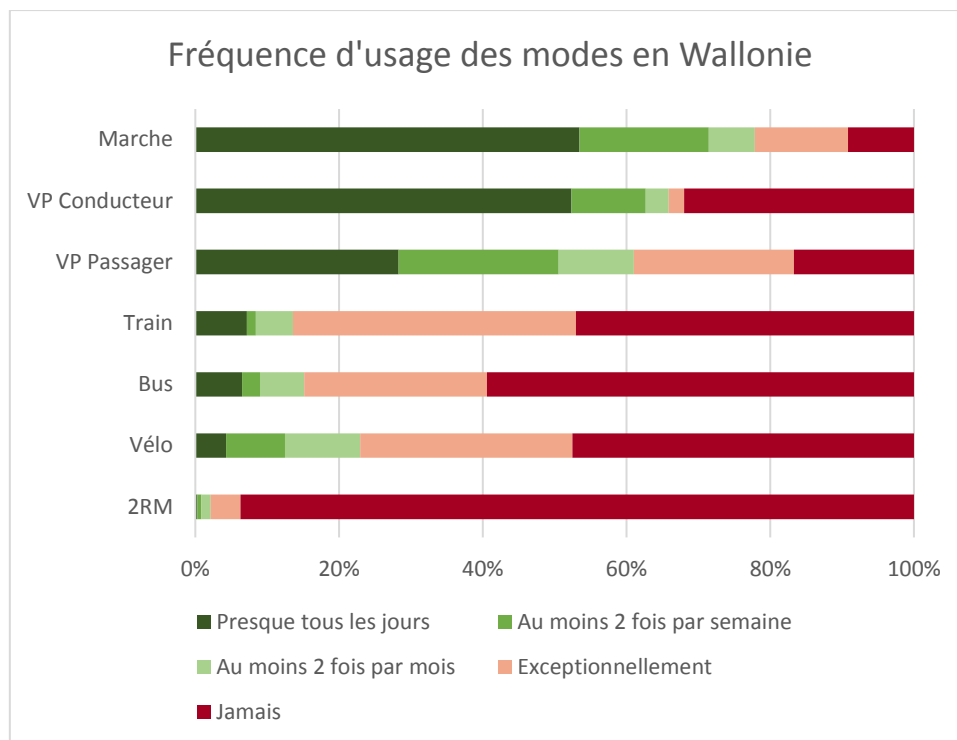
Le territoire wallon comprend 65 000 scolaires, c'est à dire des personnes de 5 ans et plus déclarant être en cours de scolarité à un niveau primaire ou secondaire. Parmi eux, 62 000 sont scolarisés sur le territoire wallon (hors domicile).

6.7.2 Les étudiants

Environ 12 000 étudiants résident sur le territoire wallon, mais seule la moitié d'entre eux étudient dans un établissement du territoire wallon, les autres étudient soit à domicile soit dans le reste de la Belgique.

7 Fréquence d'usage des modes

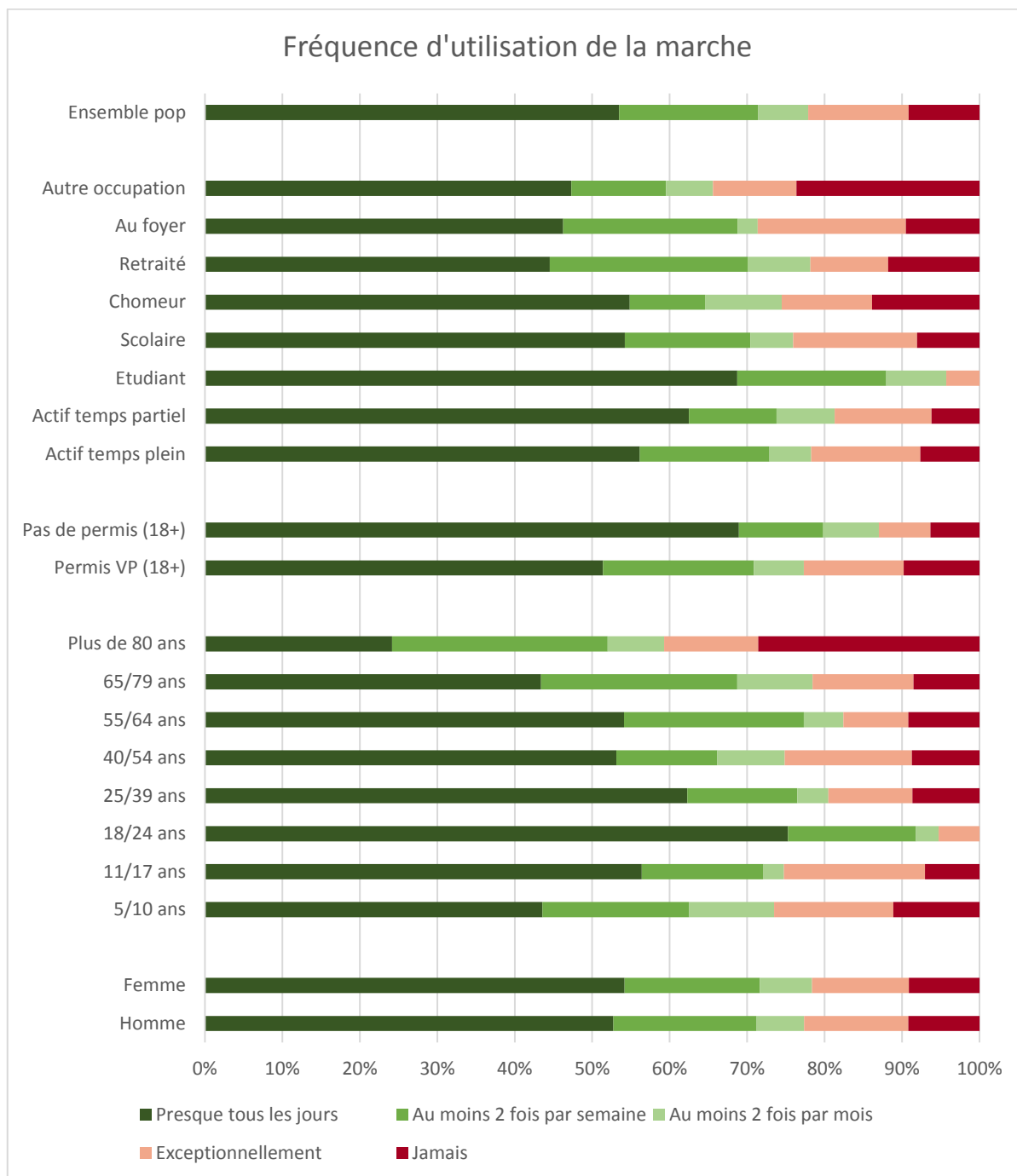
La fréquence d'usage des modes correspond à l'utilisation des différents modes de déplacement en semaine du lundi au vendredi.



La fréquence d'utilisation de la voiture en tant que conducteur est indiquée ici pour l'ensemble de la population de 5 ans et plus afin d'être comparable avec les autres modes.

Le mode le plus fréquemment utilisé, (quasi) quotidiennement en semaine est la marche, juste devant la voiture en tant que conducteur (53 et 52% respectivement). Cette proportion de marcheurs quasi quotidiens est bien plus forte qu'en Flandre (36%) mais bien plus faible que sur la MEL (72%), la Flandre se « rattrapant » avec beaucoup plus de cyclistes (26% contre 4% en Wallonie). Les transports collectifs sont plus souvent utilisés, en Wallonie, à une fréquence élevée qu'en Flandre (6% pour le bus et 7% pour le train contre respectivement 5% et 3% en Flandre).

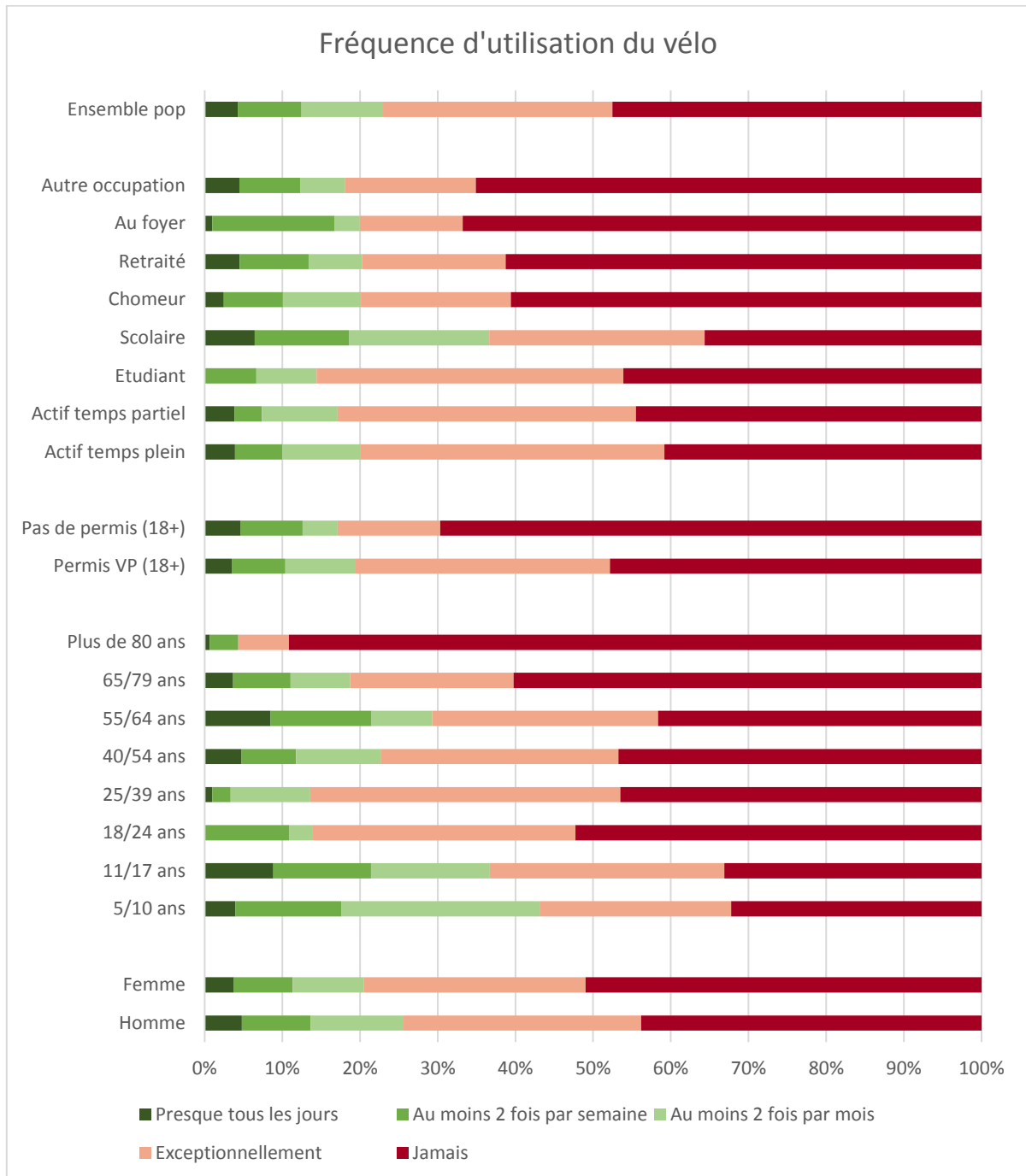
7.1 Utilisation de la marche



Les Wallons et les Wallonnes marchent tous les jours ou presque pour plus de la moitié d'entre eux, c'est plus que les Flamands (35%) mais moins que les habitants de la MEL (72%). La pratique pédestre est la plus fréquente chez les 18/39 ans, les étudiants et les actifs à temps partiel.

227 000 Wallons marchent au moins 2 fois par semaine.

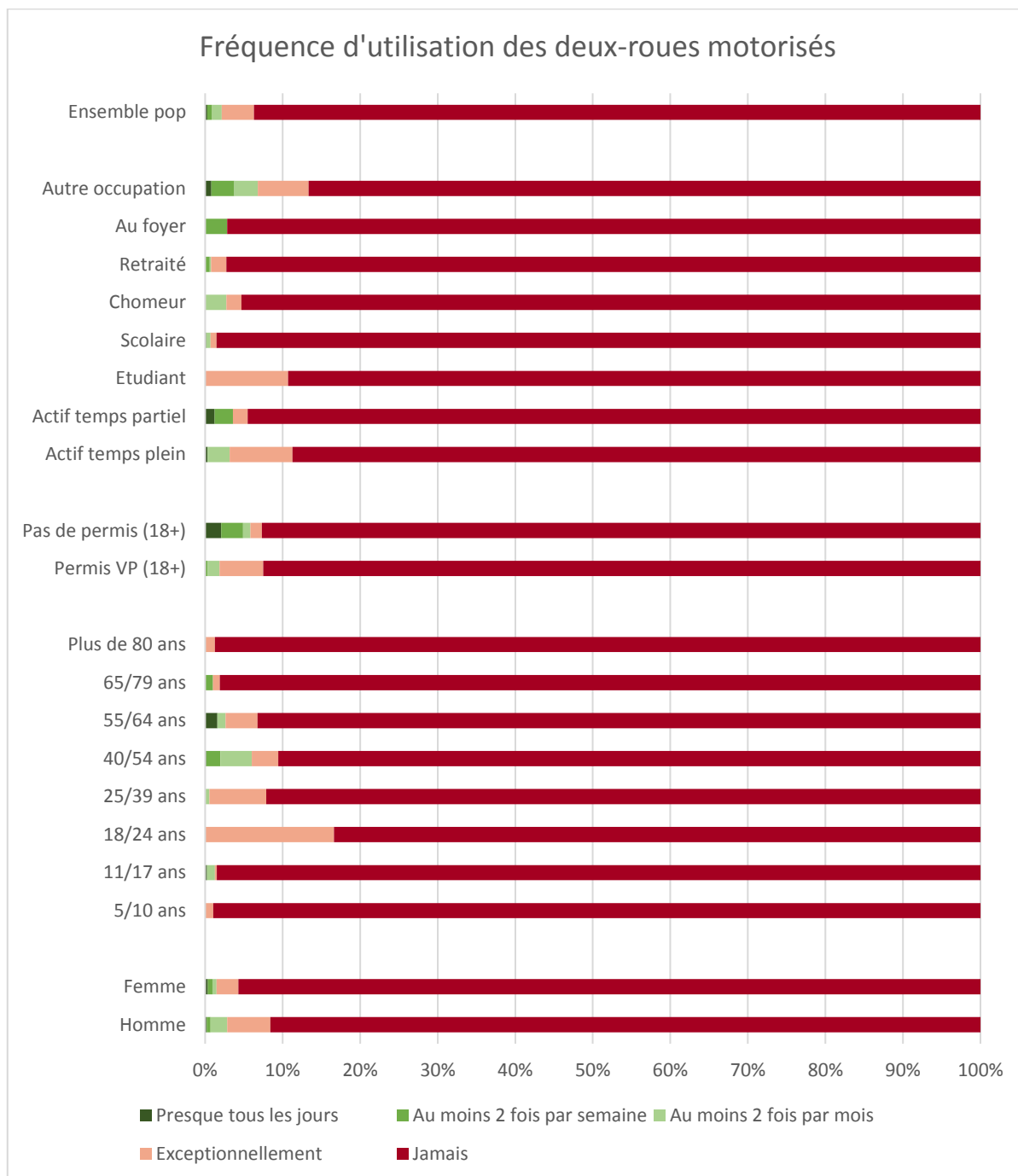
7.2 Utilisation du vélo



La fréquence d'usage du vélo sur le territoire wallon est bien plus faible qu'en Flandre : 4% d'utilisateurs quasi-quotidien contre plus de 26%. Mais elle est équivalente à celle observée sur la MEL. L'usage fréquent du vélo est assez fort chez les moins de 17 ans et les 40/79 ans. Il est, de manière étonnante par rapport à ce que l'on peut observer ailleurs, très peu présent chez les étudiants et les jeunes adultes. L'influence du permis de conduire est faible.

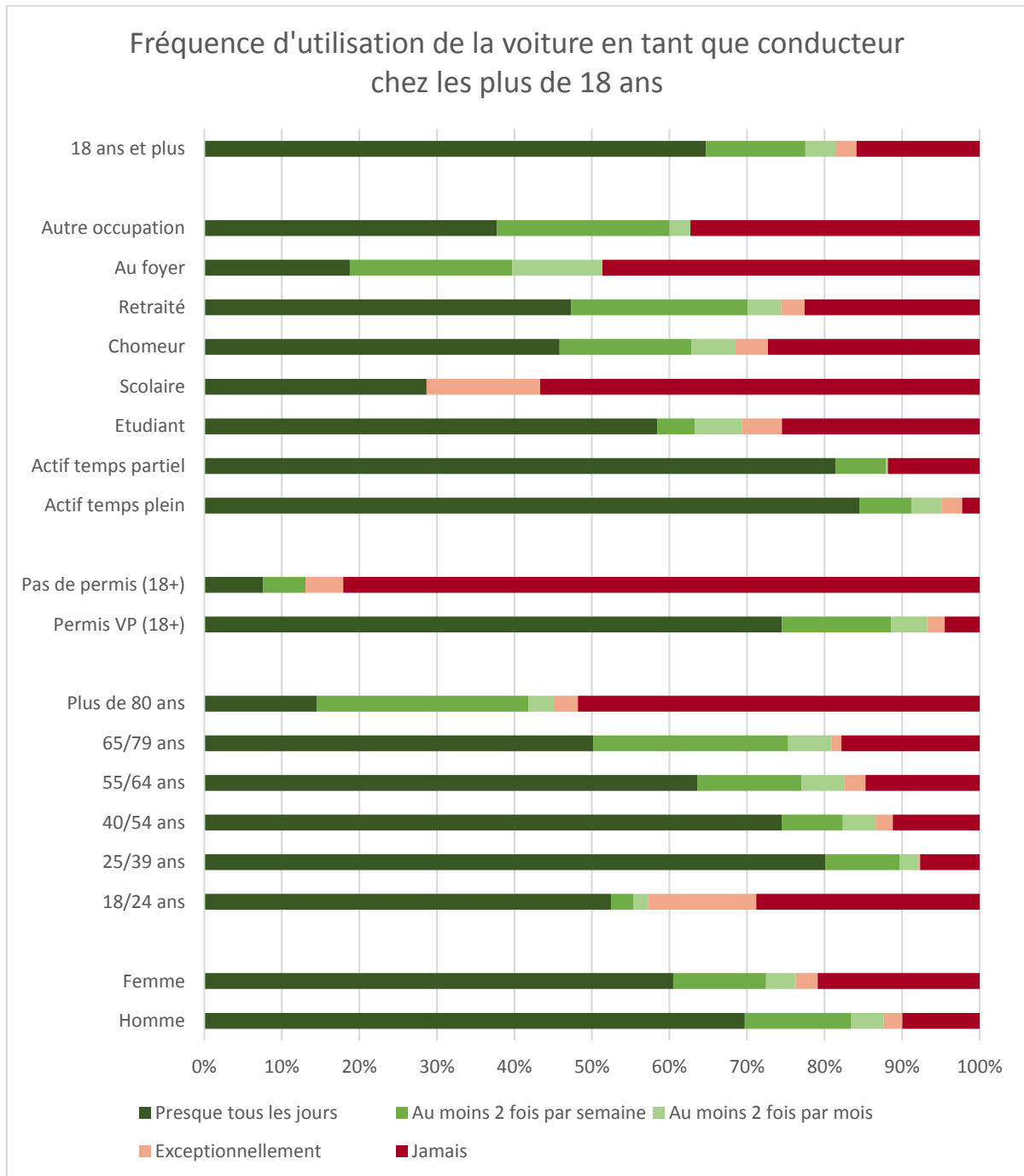
40 000 Wallons font du vélo au moins 2 fois par semaine.

7.3 Utilisation d'un deux-roues motorisé



Avec **environ 2 500 Wallons qui utilisent un deux-roues motorisé au moins deux fois par semaine**, il est difficile de faire des analyses statistiques des profils que l'on retrouve le plus souvent, les échantillons disponibles étant trop faibles.

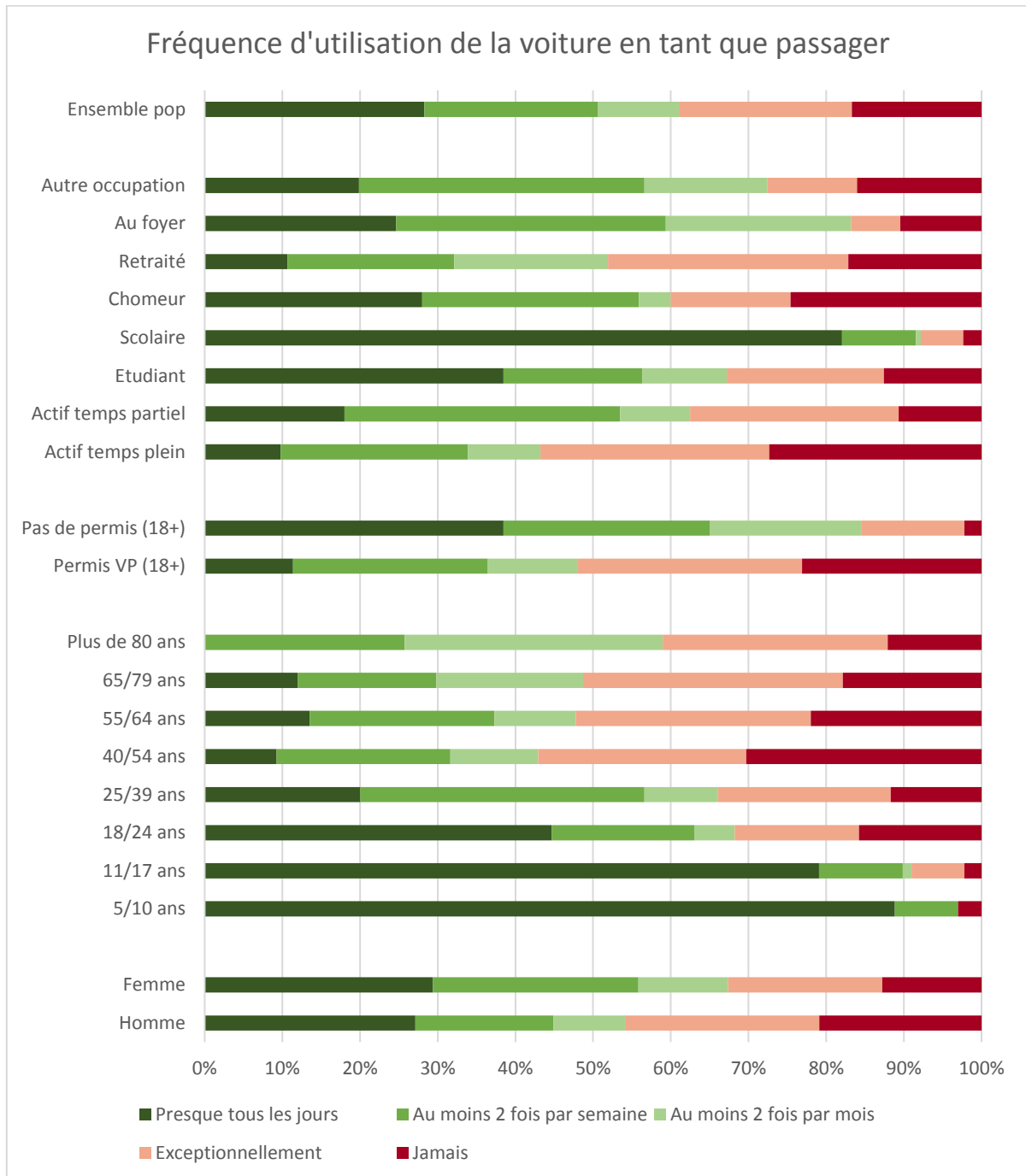
7.4 Utilisation de la voiture en tant que conducteur



Près de 2 Wallons sur 3 de plus de 18 ans conduisent une voiture tous les jours ou presque (65%). Ce chiffre est supérieur à la Flandre (55%) et à la MEL (52%). La proportion dépasse les 80% chez les actifs à temps plein ou partiel. C'est la tranche d'âge 25/39 ans qui possède la plus forte proportion d'utilisateurs très réguliers. Ne pas avoir le permis n'empêche pas environ 8% des personnes dans cette situation de déclarer conduire tous les jours ou presque (voiture sans permis, cours de conduite, fraude ?).

Près de 200 000 Wallons conduisent une voiture au moins 2 fois par semaine.

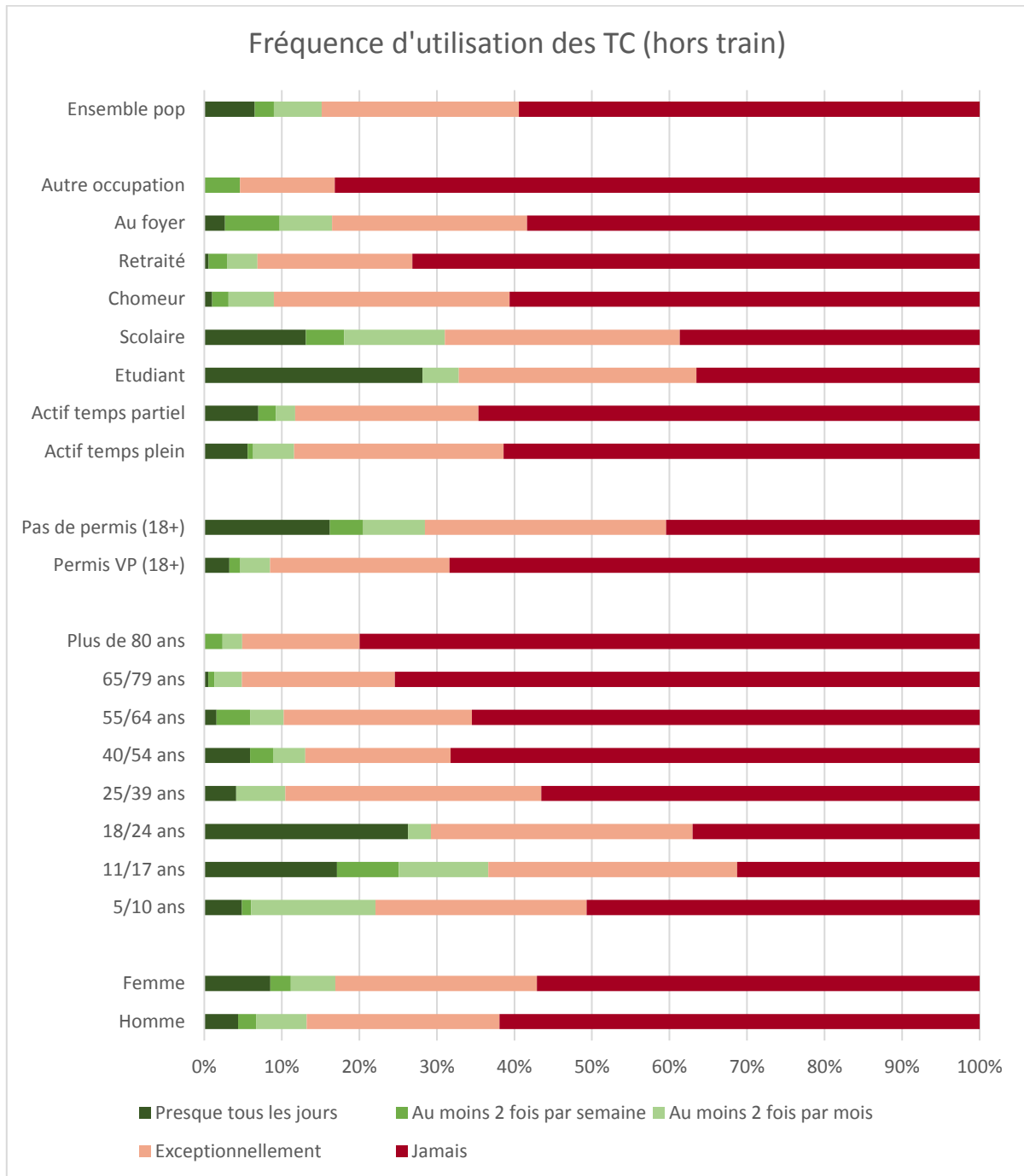
7.5 Utilisation de la voiture en tant que passager



Parmi les Wallons, 28% utilisent la voiture en tant que passager tous les jours ou presque. C'est beaucoup plus qu'en Flandre, notamment parce que le taux reste très élevé chez les 11/17 ans, contrairement à la Flandre (79% contre 31%). Le taux minimal est atteint pour les 40/54 ans (9%, hors 80 ans et plus). Ce sont les scolaires qui utilisent le plus fréquemment la voiture en tant que passagers, les étudiants sont également présents en forte proportion. Posséder le permis de conduire limite fortement la fréquence des déplacements en tant que passager.

161 000 Wallons sont passagers d'une voiture au moins 2 fois par semaine.

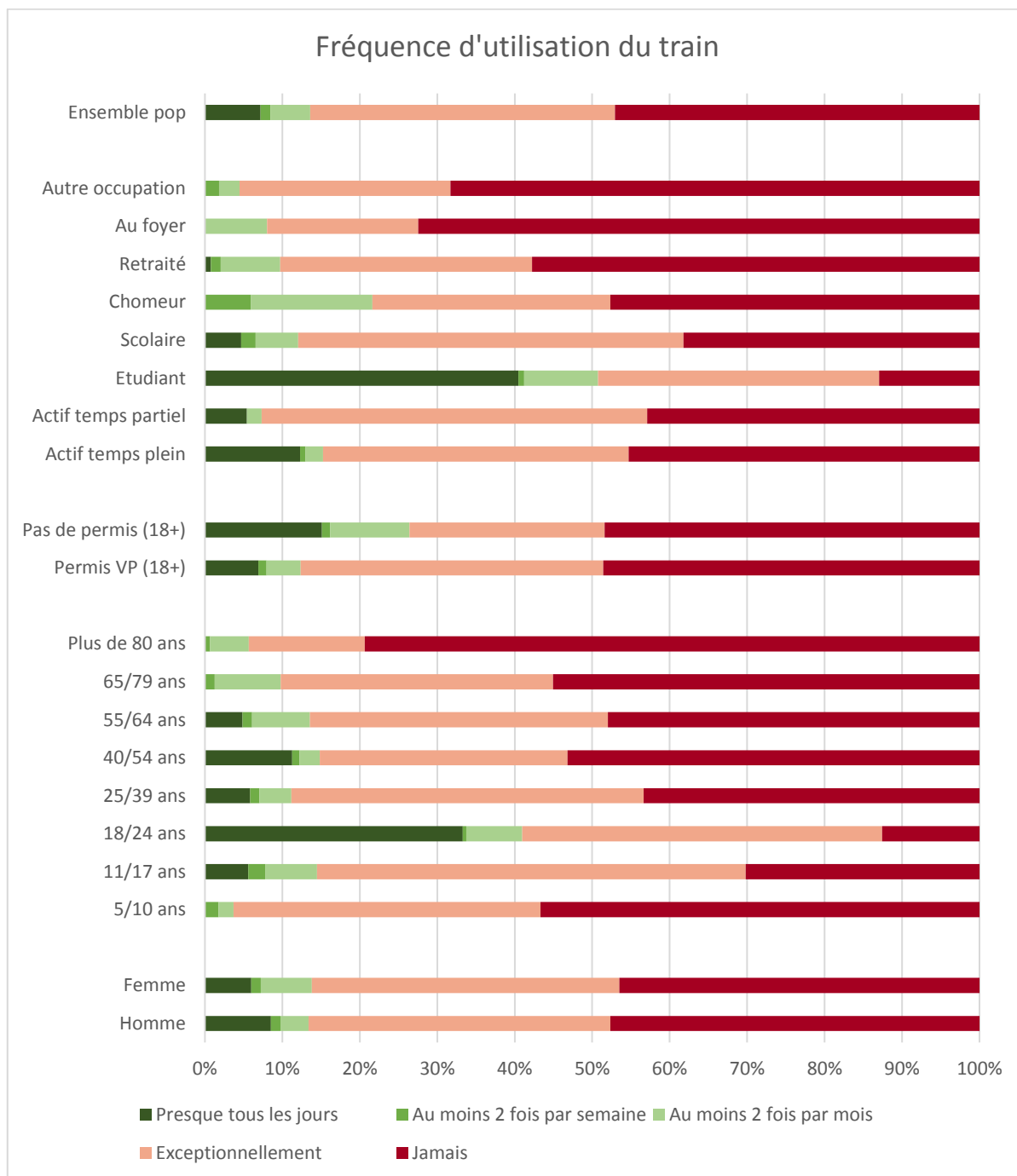
7.6 Utilisation des transports collectifs (hors train)



Environ 6,5% des Wallons utilisent les transports collectifs tous les jours ou presque, essentiellement des étudiants et des personnes qui n'ont pas le permis. L'usage est également fréquent chez les scolaires « autonomes » de 11/17 ans et au contraire très faible chez les plus jeunes. Les femmes sont des utilisatrices beaucoup plus fréquentes et régulières que les hommes. Les personnes en recherche d'emploi et les retraités sont parmi les catégories de personnes qui les utilisent le moins souvent.

29 000 Wallons utilisent au moins 2 fois par semaine les transports collectifs (hors train).

7.7 Utilisation du train



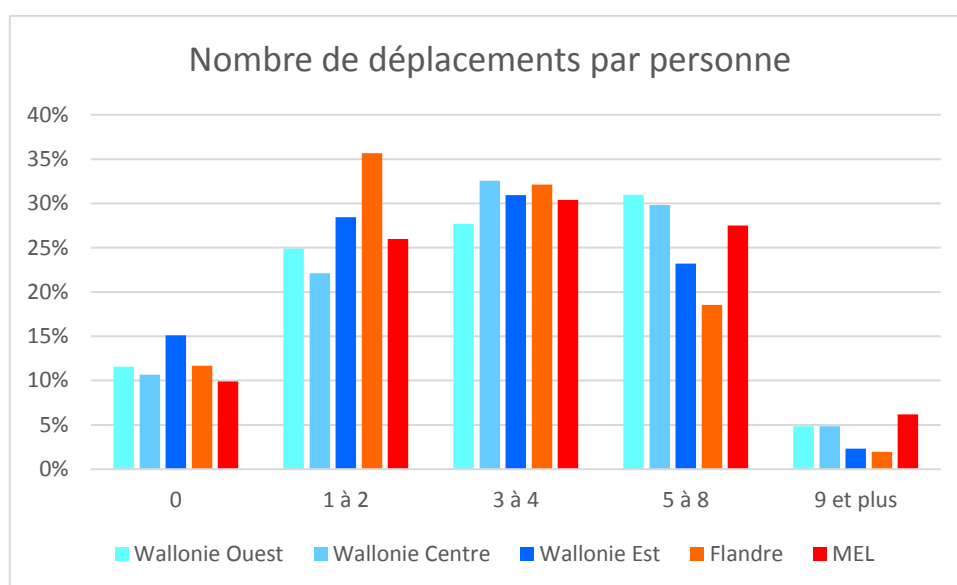
Les Wallons sont des utilisateurs plus fréquents du train que les Flamands (plus de 7% d'utilisateurs quasi-quotidien contre moins de 3%). Si dans les deux cas on retrouve des proportions relativement importantes d'utilisateurs très fréquents chez les étudiants, la différence se fait sur les actifs à temps plein dont plus de 12% utilisent le train tous les jours ou presque (3% en Flandre). Les personnes travaillant notamment dans la région de Bruxelles expliquent cet écart important.

Près de 27 000 Wallons utilisent le train au moins 2 fois par semaine.

8 Les déplacements

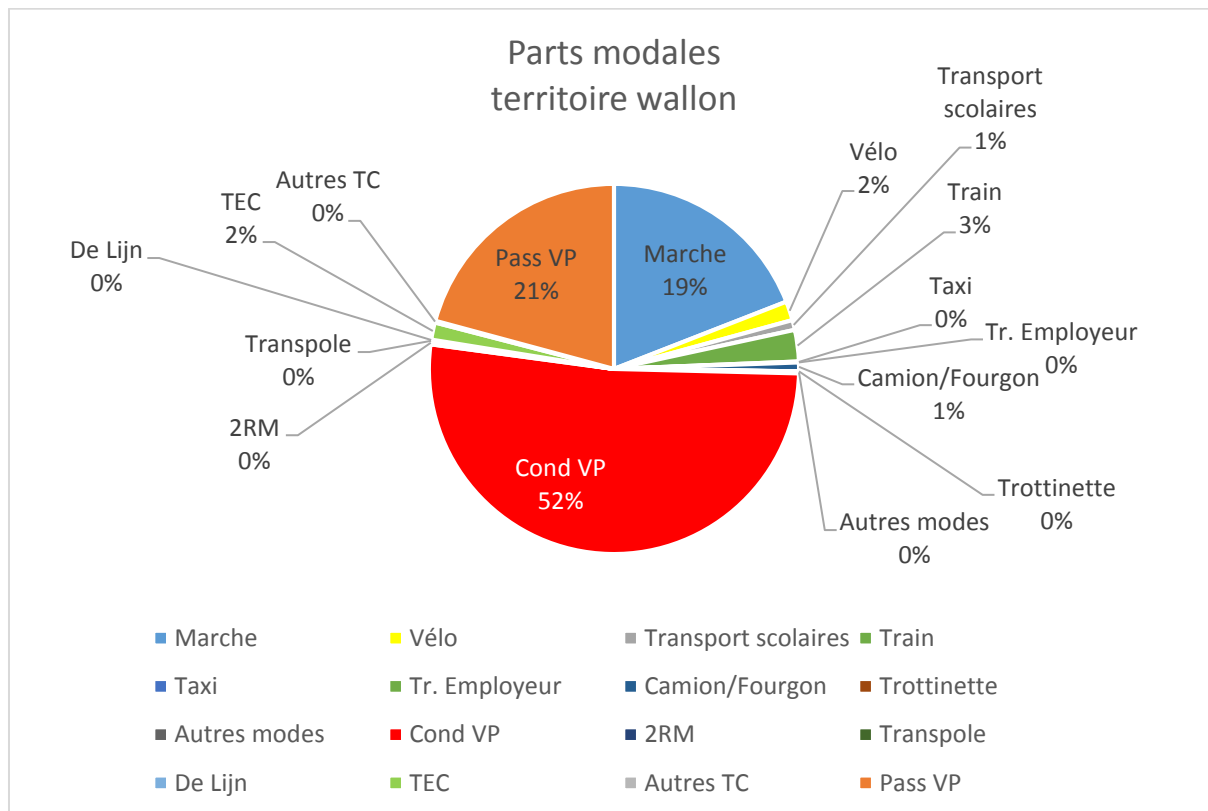
8.1 Nombre de déplacements global, répartition des mobilités

Un jour moyen de semaine, du lundi au vendredi, hors vacances scolaires, les 318 000 Wallons de 5 ans et plus résidant sur le territoire enquêté réalisent environ 1,16 millions de déplacements, soit **3,65 déplacements par jour et par personne**. Ce chiffre est supérieur à celui observé en Flandre (3,18) mais inférieur à celui de la MEL (4,07).



Le territoire wallon se caractérise par une proportion d'immobiles relativement élevée : 13% de la population de 5 ans et plus, contre 12% en Flandre et 10% dans la MEL. Elle se compose davantage de personnes très mobiles ou « hypermobiles » que la Flandre (plus de 5 déplacements), tout en restant en deçà de la MEL. Entre les différents secteurs wallons, on peut noter le secteur Est qui se distingue globalement par un comportement qui se rapproche de celui de la Flandre quand les autres secteurs ressemblent à celui de la MEL, notamment au niveau de l'hypermobilité. Peut-être une influence moindre de la France sur cette zone assez éloignée de la frontière ?

8.2 Ensemble du territoire wallon

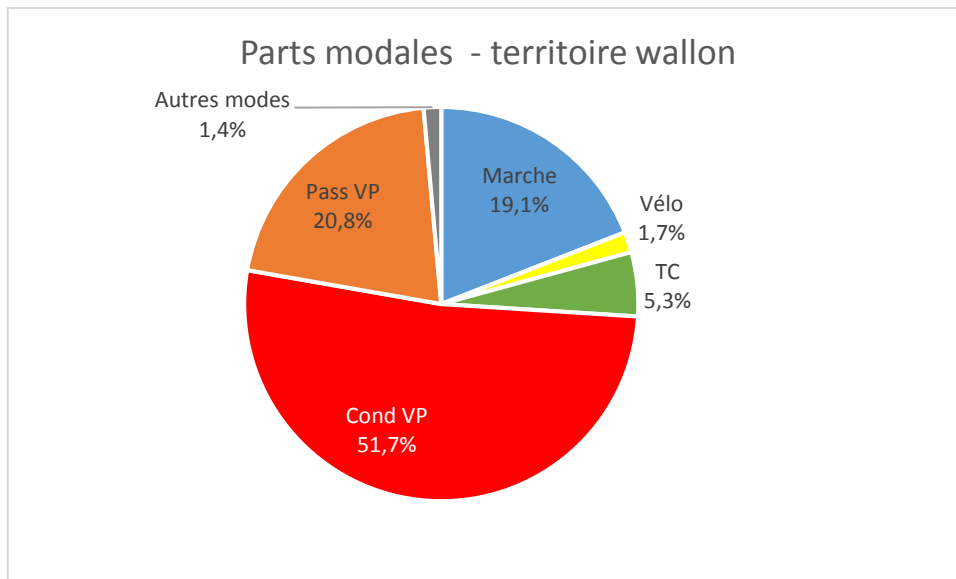


Les parts modales représentent la proportion des déplacements qui sont réalisés selon leur mode principal. La longueur ou la durée des déplacements n'est pas prise en compte dans ce calcul.

Le mode le plus utilisé est la voiture en tant que conducteur (Cond VP sur le graphique) avec plus d'un déplacement sur deux. Deux modes se partagent quasiment tous les autres déplacements : la voiture en tant que passager (Pass VP) et la marche. Ces trois modes représentent 92% des déplacements réalisés par les Wallons.

Pour faciliter la lecture de la suite de ce document, les autres modes seront regroupés dans les trois catégories suivantes : TC (De Lijn, TEC, Transpole, train, transports scolaires, autres TC), vélo et autres modes (Deux roues motorisés (2RM), Trottinette, camion/fourgon, transport employeur, taxi, autres modes).

Les modes agrégés fournissent les résultats suivants :

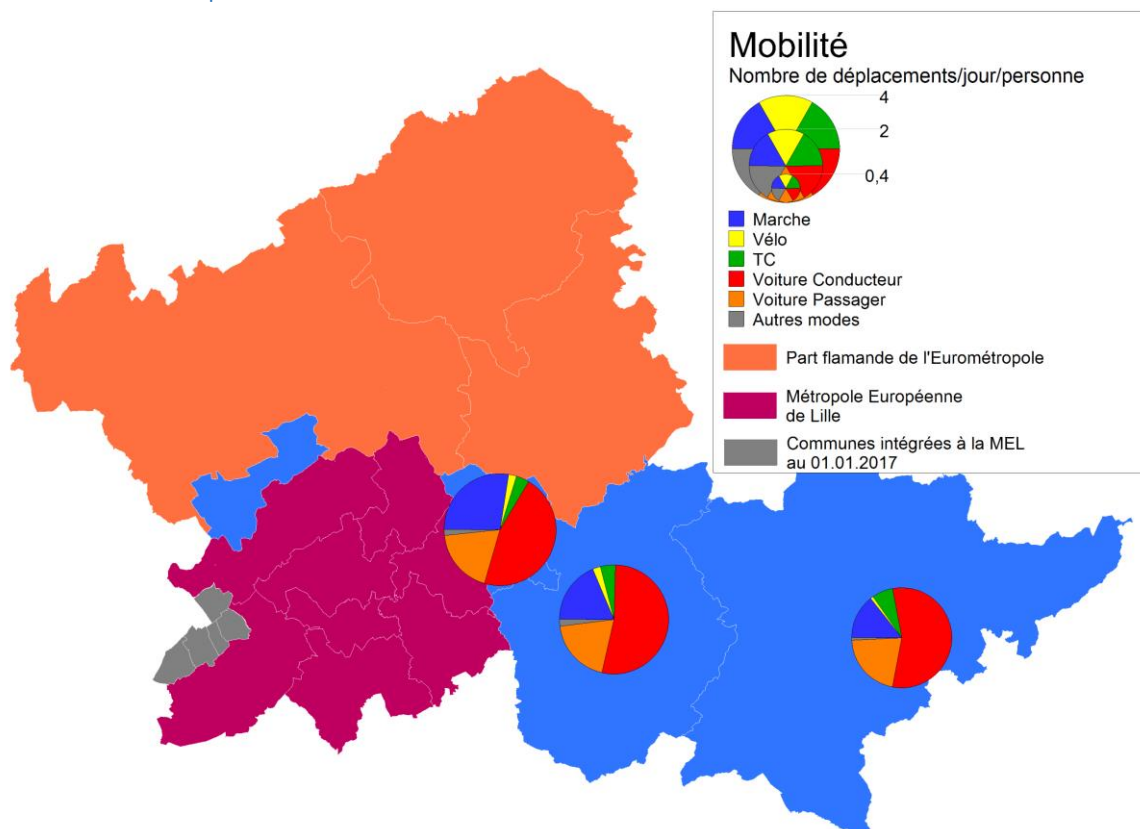


Lors des comparaisons de parts modales il faut garder à l'esprit que les niveaux variables de mobilité selon les territoires peuvent nuancer les analyses. Par exemple, sur la voiture passager, la part modale bien plus faible de la MEL est en partie compensée par une mobilité plus forte, et l'écart sur les mobilités par personne est toujours présent mais moins important (0,75 en Wallonie contre 0,55 sur la MEL).

Le territoire wallon est le seul des trois territoires analysés où plus de la moitié des déplacements sont effectués au volant d'une voiture, ce qui entraîne d'ailleurs une part modale de la voiture passager assez élevée avec 20,8% (environ 14% en Flandre et sur la MEL). La part modale de la marche (19,1%) est plus élevée qu'en Flandre (15,0%) mais moins que sur la MEL (29,6%) avec une part modale du vélo (1,7%) très proche de celle de la MEL et bien moindre qu'en Flandre (16,3%).

L'usage des transports collectifs (5,3%) est supérieur à ce que l'on observe en Flandre (3,8%) mais bien moins élevée que sur la MEL (9,8%), ce qui s'explique notamment par le caractère moins urbain du territoire wallon et dont la desserte en transports collectifs est moindre.

8.3 Résultats par secteurs



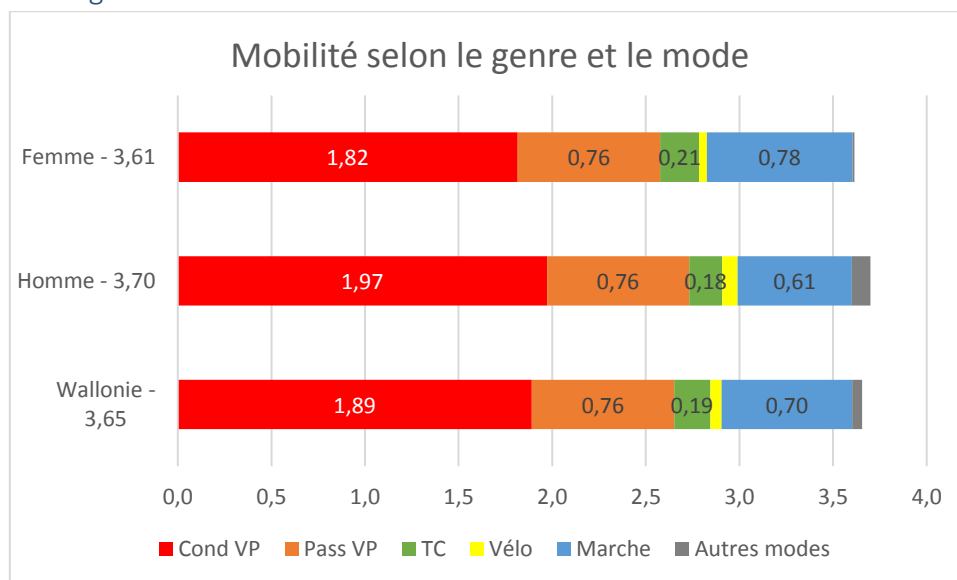
La mobilité individuelle est sensiblement plus faible en Wallonie Est avec 3,33 déplacements par jour et par personne contre 3,92 sur les autres territoires wallons.

Sur les trois secteurs wallons, on observe très bien une évolution inverse des parts modales de la marche et de la voiture en tant que conducteur : plus on se rapproche de la MEL, plus la marche augmente et la voiture conducteur diminue jusqu'à atteindre des parts modales proches de celle de la MEL (sauf pour les TC et la voiture en tant que passager).

On observe également une part modale des TC un peu plus forte sur la Wallonie Est, certainement en lien avec des déplacements vers la région Bruxelles Capitale.

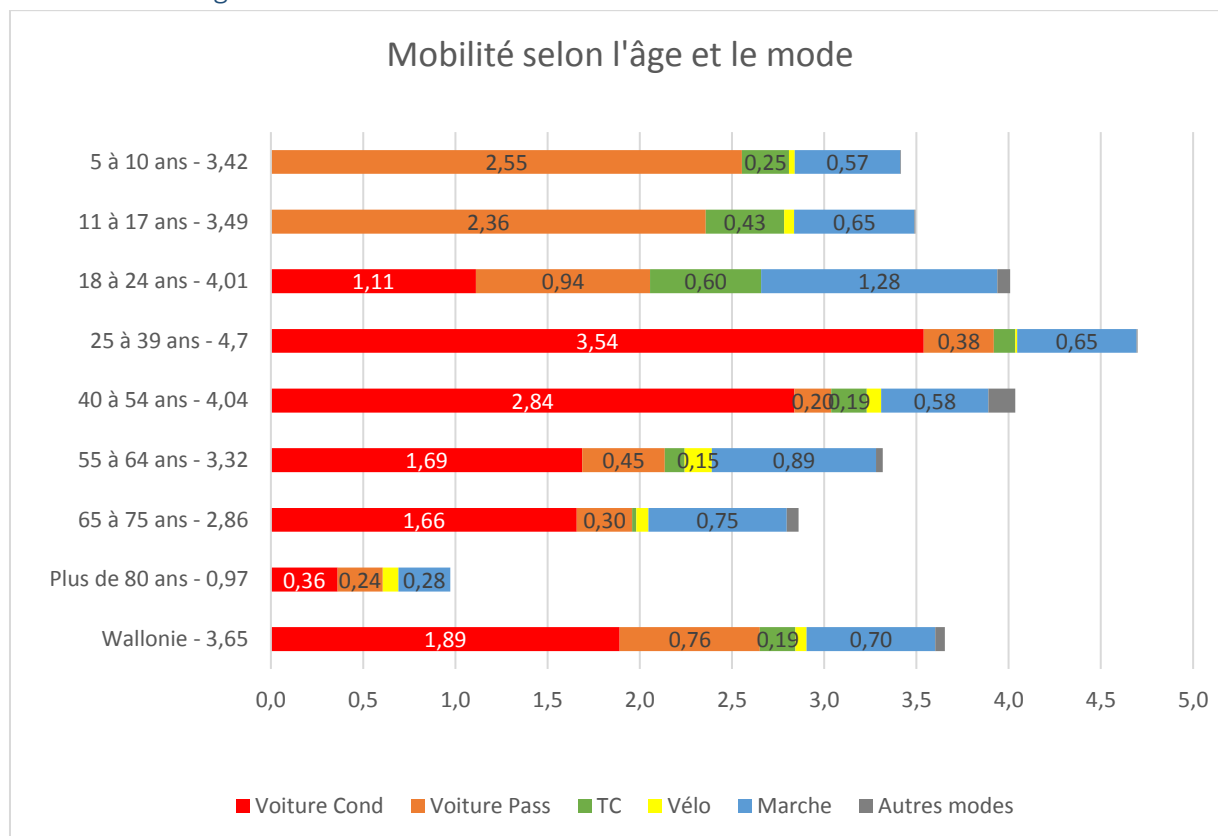
8.4 Mobilité selon les caractéristiques des personnes

8.4.1 Selon le genre



Les hommes sont légèrement plus mobiles que les femmes ce qui n'est pas le cas en Flandre, de même que leur usage de même niveau de la voiture en tant que passager. A part ces éléments particuliers, les résultats sont assez classiques : la voiture en tant que conducteur est moins utilisée par les femmes, la marche et les TC le sont un peu plus.

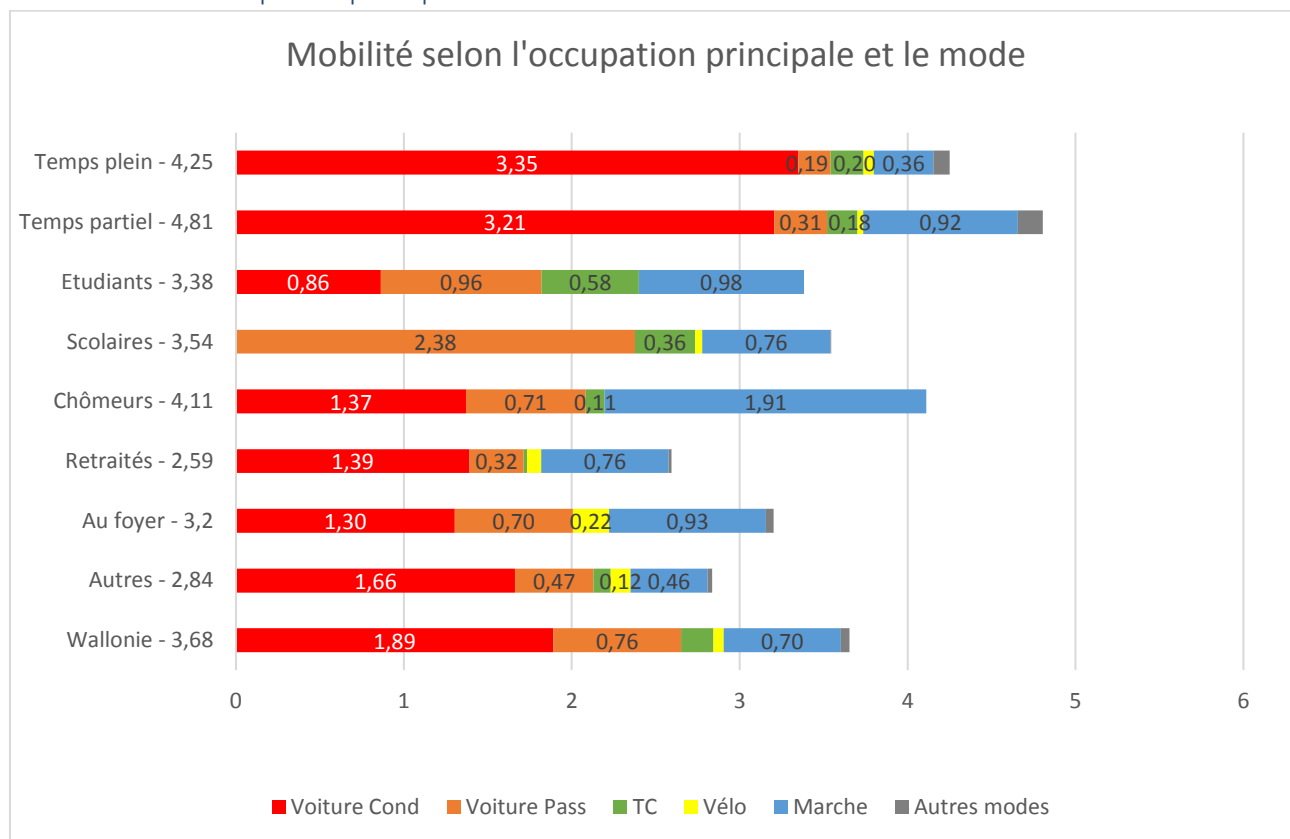
8.4.2 Selon l'âge



Les niveaux de mobilités évoluent de manière tout à fait habituelle avec l'âge, le maximum de mobilité étant atteint entre 25 et 39 ans.

- Contrairement à ce que l'on peut observer sur la MEL ou le territoire flamand, la structure de la mobilité évolue très peu entre les 5/10 ans et les 11/17 ans. On n'assiste notamment pas à une prise d'autonomie dans la mobilité par le recours à des modes qui peuvent être utilisés seul (TC, vélo, marche) contrairement à la voiture passager qui reste ici très élevée.
- Le recours à la voiture en tant que passager reste relativement fort chez les 18/24 ans contrairement à ce que l'on peut observer par ailleurs. Cette catégorie d'âge est également celle qui marche le plus et utilise le plus les TC.
- En Wallonie comme en Flandre, le pic de l'usage automobile en tant que conducteur est plus précoce que sur la MEL : 25/39 ans contre 40/54 ans. La part modale atteint alors les 75%.

8.4.3 Selon l'occupation principale

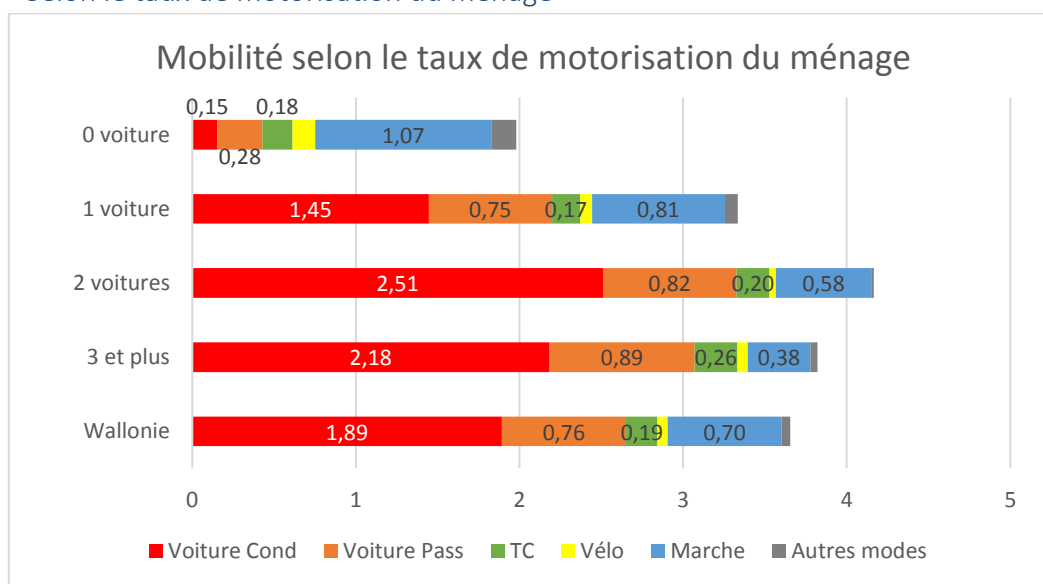


L'occupation principale fait varier la mobilité selon plusieurs logiques.

- Les actifs ayant un emploi à temps partiel sont les plus mobiles, les retraités les moins mobiles, de manière tout à fait habituelle.
- L'usage des transports collectifs est essentiellement réalisé par les étudiants et les scolaires.

- Les personnes en recherche d'emploi réalisent une grande partie de leurs déplacements à pied (46%).
- La voiture en tant que conducteur est très utilisée chez les actifs, à temps plein ou partiel, et beaucoup moins par les autres catégories de la population.
- La catégorie « Autres occupations principales » est complexe à analyser de par son caractère hétéroclite et sa faible proportion dans la population (environ 3%).

8.4.4 Selon le taux de motorisation du ménage



L'analyse du nombre de déplacements par personne en lien avec le taux de motorisation est intéressante mais doit être faite avec précaution, le nombre de véhicules à disposition du ménage étant fortement corrélé au nombre de personnes du ménage, ce dernier influençant la mobilité individuelle (accompagnements, déplacements induits, etc.).

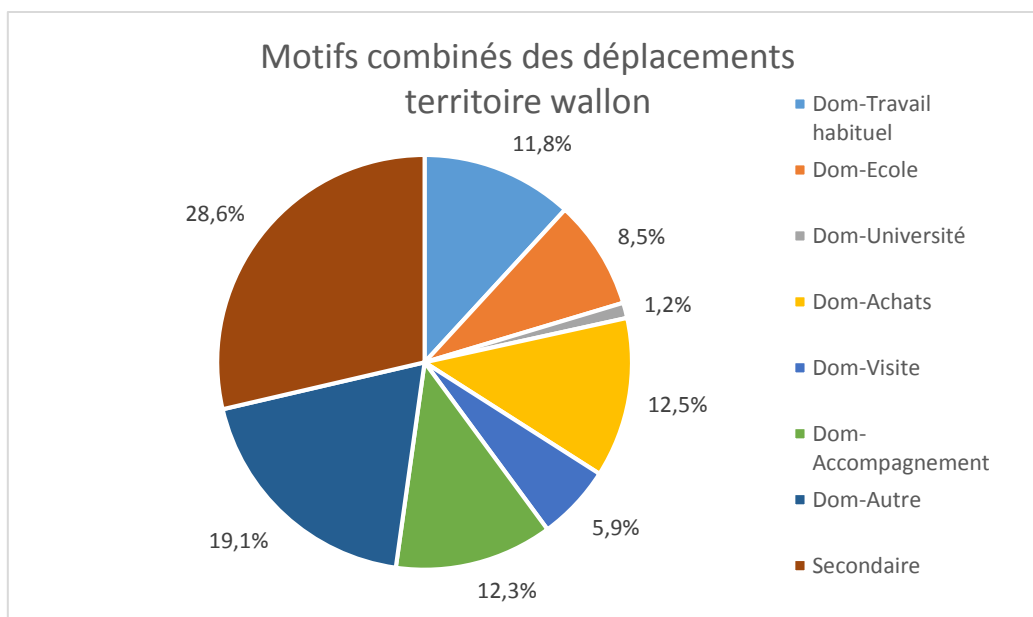
On observe ici que le nombre de voitures à disposition influe relativement peu sur la mobilité individuelle en nombre de déplacements réalisés, mais plus sur les modes utilisés pour se déplacer même si les ménages avec trois voitures ou plus voient leur usage de la voiture en tant que conducteur se tasser un peu par rapport aux « deux voitures ».

Le cas des ménages non motorisés est particulier avec une mobilité bien moindre que les autres, y compris en tant que passager de voiture ce qui n'est pas le cas ailleurs (Flandre, MEL). Le vélo y est par contre légèrement plus fort. Pour les autres ménages, plus on a de voitures à disposition, moins on marche et plus paradoxalement on utilise les TC (même si les chiffres sont faibles et le nombre élevé de véhicule est certainement corrélés à la présence d'enfants dans le ménage).

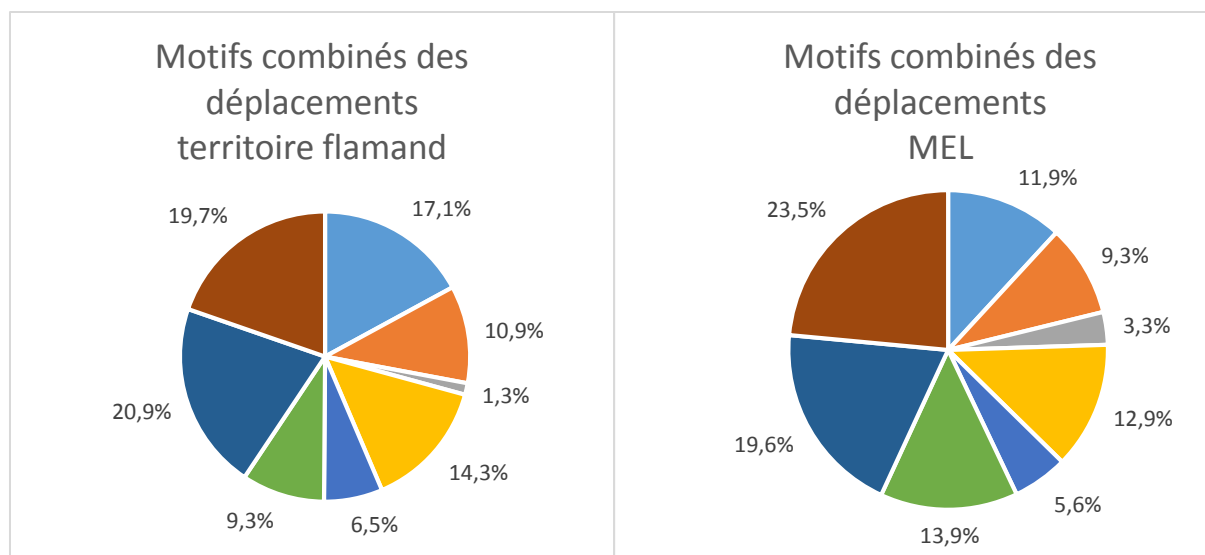
8.5 Les motifs de déplacements

8.5.1 Motifs combinés

Précision : les motifs combinés ne sont pas orientés : par exemple la catégorie « Dom-Ecole » correspond aussi bien au déplacement du domicile vers l'école que de l'école vers le domicile.



L'analyse des motifs combinés de manière simple est assez difficile, il vaut mieux des points de comparaisons pour pouvoir situer les pratiques par rapport à un cadre de référence. Voici donc les motifs observés sur le territoire flamand et sur la MEL (même code couleur).



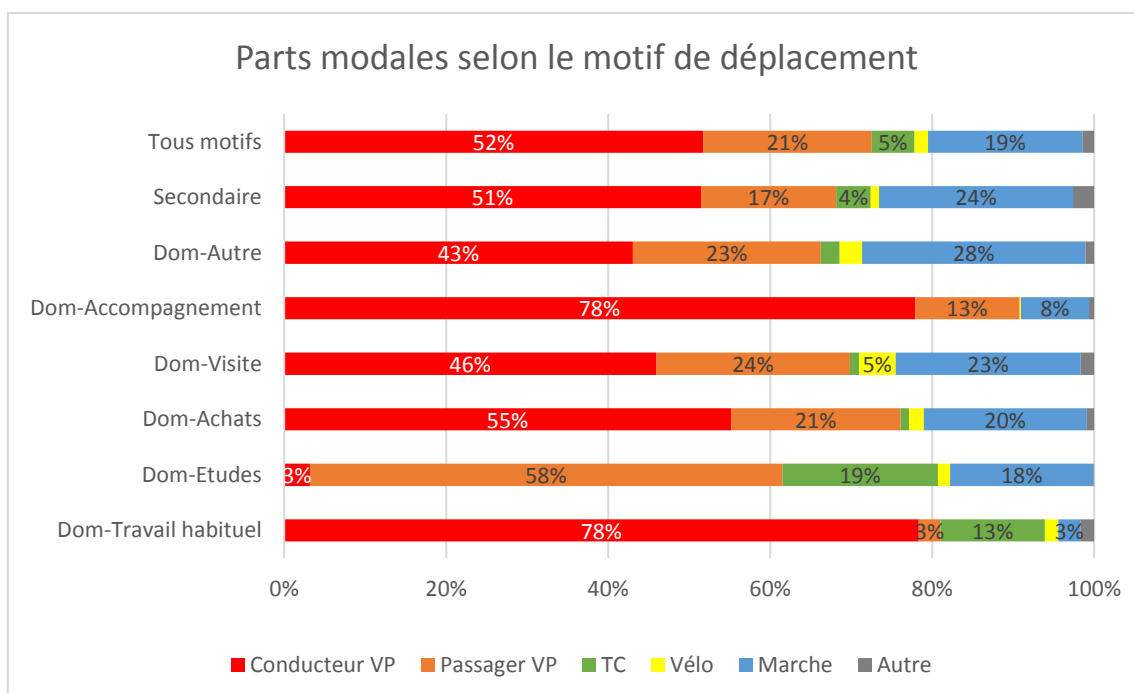
Si les ordres de grandeurs des différents motifs combinés sont globalement respectés, on peut relever quelques différences intéressantes :

- Les proportions sont vraiment très proches de celles observées sur la MEL à une exception près, les déplacements secondaires, proportionnellement plus nombreux en Wallonie. Cela signifie que les wallons ont une tendance plus forte à réaliser plusieurs activités de manière consécutive sans repasser par leur domicile. Ce phénomène peut s'expliquer par des localisations des activités assez éloignées du domicile.

- Les déplacements pour accompagnements sont plus faibles que sur la MEL mais plus forts que sur le territoire flamand. Cela corrobore l'analyse sur les modes de déplacements des jeunes (11-17 ans) qui restent de gros consommateurs de voiture en tant que passager en Wallonie (ce qui induit des accompagnements plus nombreux).
- La faible proportion de déplacements domicile-université (en fait, vers tous les lieux d'études supérieures) par rapport à la MEL peut s'expliquer par une offre moins importante de formation post-bac sur le territoire.

8.5.2 Modes utilisés selon le motif

En raison de sa trop faible fréquence, le motif domicile-université est ici fusionné avec domicile-école pour devenir domicile-études.

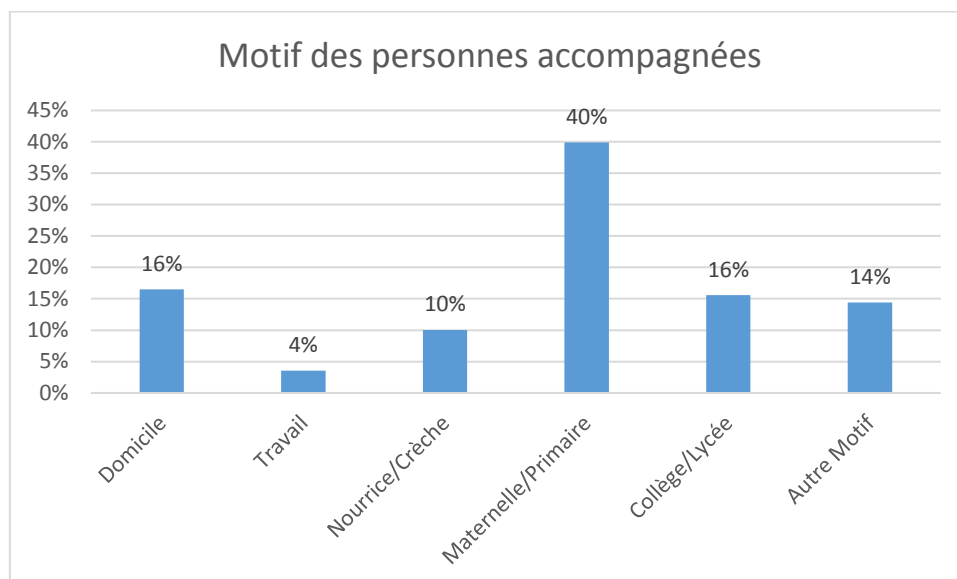


De manière très classique, on observe des variations importantes de parts modales selon le motif du déplacement.

- La voiture en tant que conducteur est fortement majoritaire pour les motifs Travail habituel et Accompagnement avec 78% de parts modales.
- Pour les déplacements secondaires (sans lien avec le domicile), les parts modales s'approchent de la moyenne tous motifs de déplacement à part pour la voiture en tant que passager qui est en retrait et remplacée par de la marche.
- Les déplacements pour aller étudier se font en grande majorité en tant que passager d'une voiture. C'est cependant pour ce motif que la part des transports collectifs est la plus élevée.
- Les transports collectifs sont essentiellement utilisés pour aller étudier ou travailler.

8.6 Déplacements d'accompagnement

Environ 123 000 déplacements ayant pour but un accompagnement sont réalisés chaque jour par les habitants du territoire wallon, soit 10,6% de l'ensemble des déplacements réalisés.

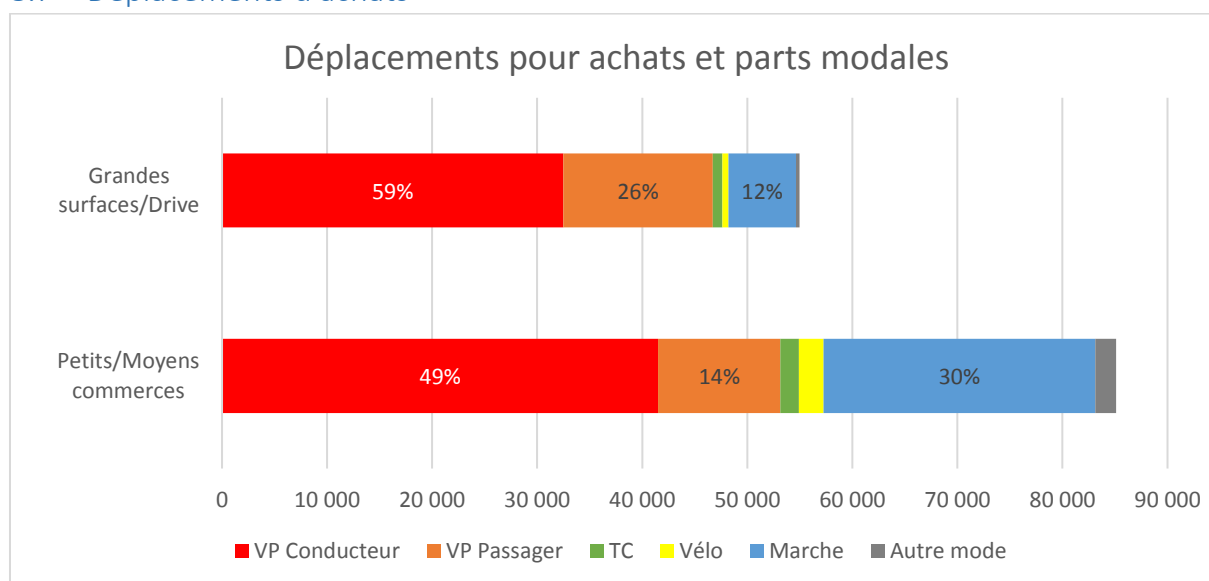


Les accompagnements se font principalement vers les écoles maternelles et primaires (40% des accompagnements). C'est sur le territoire wallon que la proportion de ce motif est la plus faible (50% en Flandre, 43% sur la MEL) car, comparativement, c'est ici que les accompagnements vers le collège/lycée sont les plus fréquents, avec 16% (6% en Flandre, 13% sur la MEL).

Les accompagnements vers les écoles maternelles et primaires se font à 79% en voiture et 18% à pied.

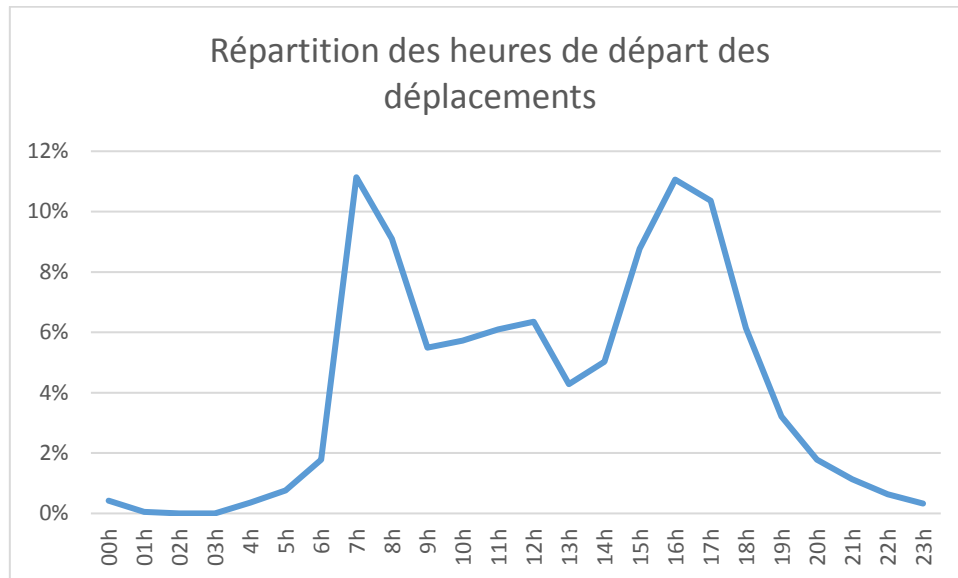
Il est à noter que les accompagnements vers le travail ne représentent que 4% des accompagnements ce qui démontre la faible existence des pratiques de covoiturage.

8.7 Déplacements d'achats



La grande majorité des déplacements pour achats se fait à destination des petits et moyens commerces avec une part modale de la voiture plus faible que vers les grandes surfaces mais qui reste très importante : **près de 2/3 des déplacements vers des petits et moyens commerces sont réalisés en voiture (conducteur ou passager)**. La part modale de la marche est de 30% vers les mêmes petits et moyens commerces contre 12% vers les grandes surfaces.

8.8 Répartition horaire des déplacements



La répartition horaire des déplacements des wallons présente une particularité assez inhabituelle : on n'observe pas vraiment de pointe du midi mais plutôt un plateau matinée/midi. Le creux de l'après-midi est, lui, bien présent de manière « classique ».

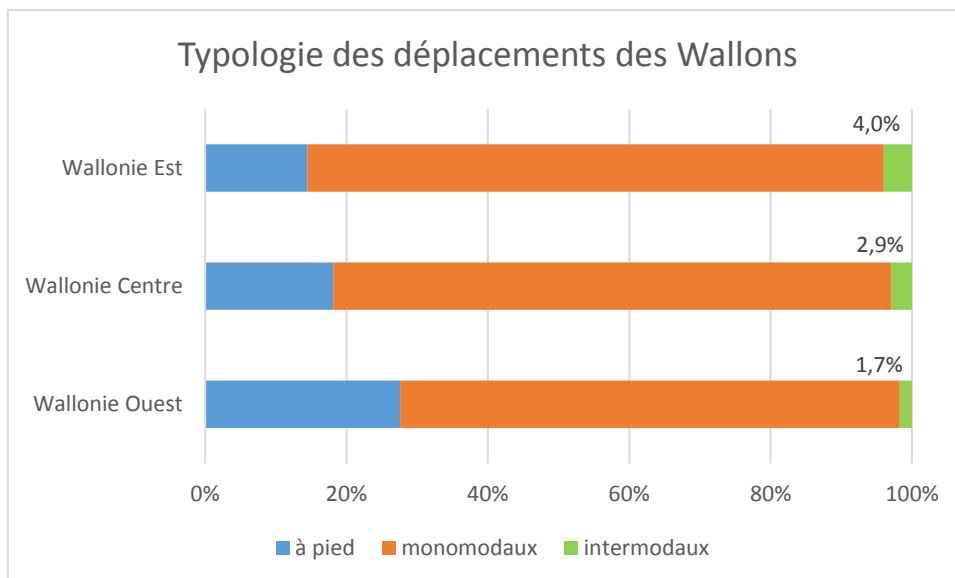
La journée des Wallons commence plus tôt que celle des Français avec une pointe du matin entre 7h et 8h (contre 8h à 9h sur la MEL). Cette période de pointe est plus accentuée qu'en Flandre où elle s'étend plus fortement de 8h à 9h.

La pointe du soir ressemble beaucoup à la pointe sur la MEL avec deux heures chargées de manière à peu près équivalente (16h à 18h).

8.9 Déplacements intermodaux

Les déplacements sont classés en trois catégories :

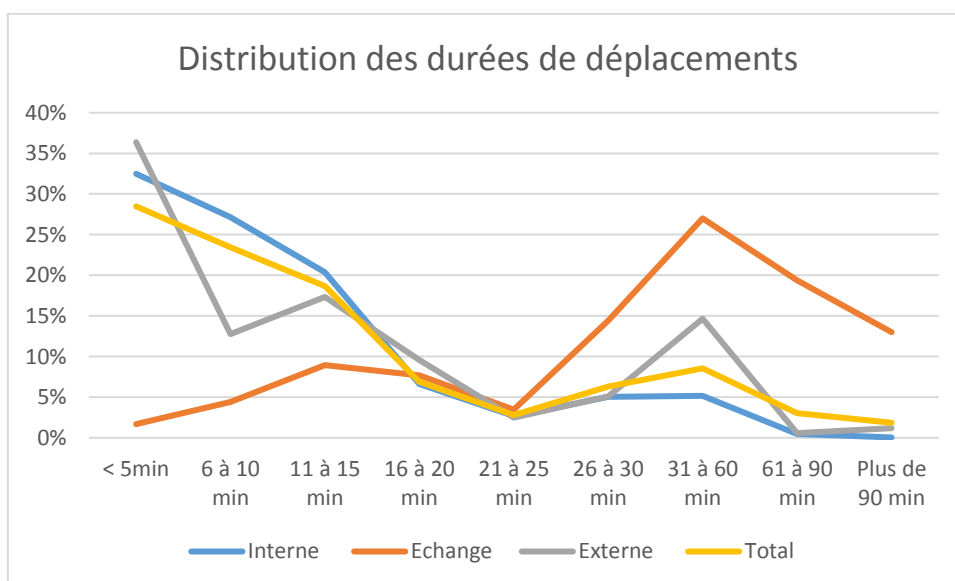
- Les déplacements à pied ;
- Les déplacements monomodaux (un seul mode mécanisé, avec éventuellement de la marche avant/après) ;
- Les déplacements intermodaux (au moins deux modes mécanisés enchaînés, ces deux modes pouvant être identiques – cas d'une correspondance bus/bus par exemple – avec éventuellement de la marche avant/pendant/après).



La proportion des déplacements intermodaux est faible et atteint au maximum 4% sur la Wallonie Est, ce qui est logique car il s'agit du territoire qui a le plus recours aux transports collectifs.

8.10 Durée des déplacements

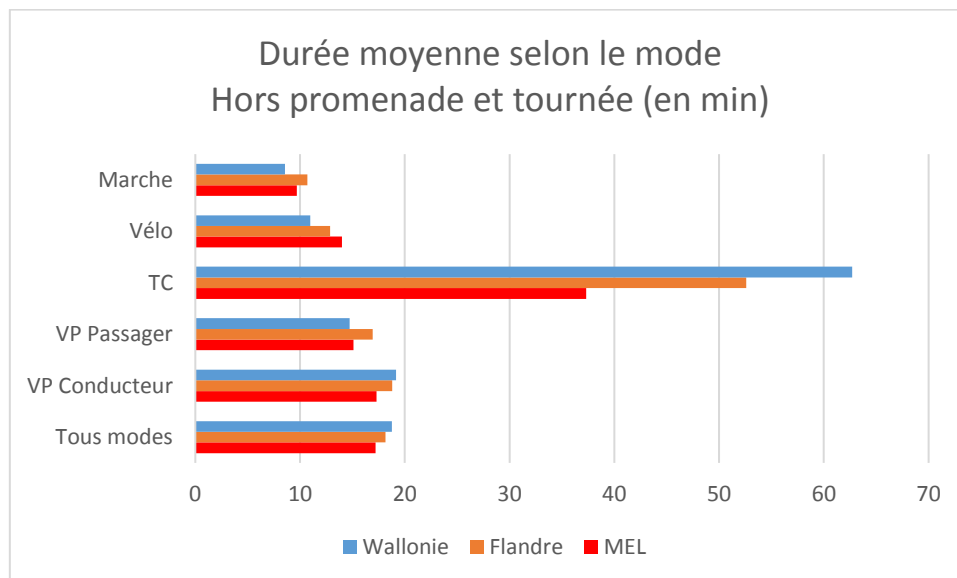
Un déplacement dure en moyenne un peu moins de 19 minutes (en excluant les déplacements ayant pour motif une promenade ou une tournée professionnelle ou de magasin sans achat, voir annexe 10.2 pour plus de précisions). Il existe cependant des écarts importants entre les déplacements internes au territoire wallon (13 min), les déplacements d'échanges (53 min) et les déplacements totalement externes au territoire wallon (18 min).



Les déplacements externes et internes ont des distributions relativement similaires, et la courbe du nombre total de déplacements est proche de celle des déplacements internes vu leur poids important dans l'ensemble des déplacements (82% d'interne, 14% d'échange, 4% d'externe).

Quant aux déplacements d'échanges, ils présentent un pic important sur des durées « moyennes à élevées », au-delà de 25 minutes.

Plus d'un déplacement sur deux (52%) réalisé par les habitants du territoire wallon dure 10 minutes ou moins.

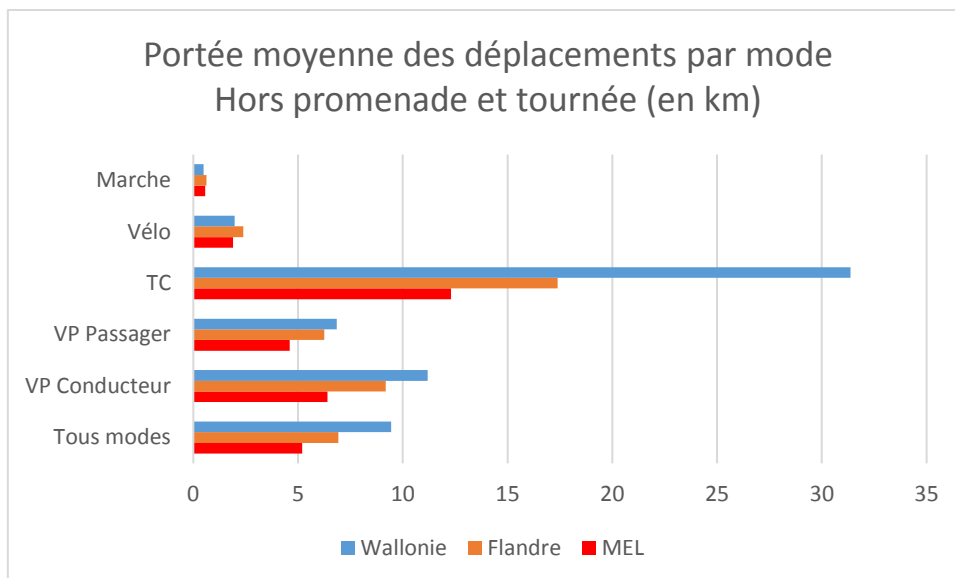


Les déplacements réalisés avec un autre mode ne sont pas représentés ici car trop peu nombreux, ils sont par contre intégrés dans le calcul « tous modes ».

Il y a globalement peu d'écart sur les durées moyennes d'un déplacement entre les zones étudiées. Des différences importantes sont visibles sur les TC, notamment liées à la nature différente des réseaux empruntés : essentiellement urbain sur la MEL et beaucoup plus interurbain en Flandre et encore plus en Wallonie qui a des relations plus fortes avec l'extérieur (région de Bruxelles, MEL).

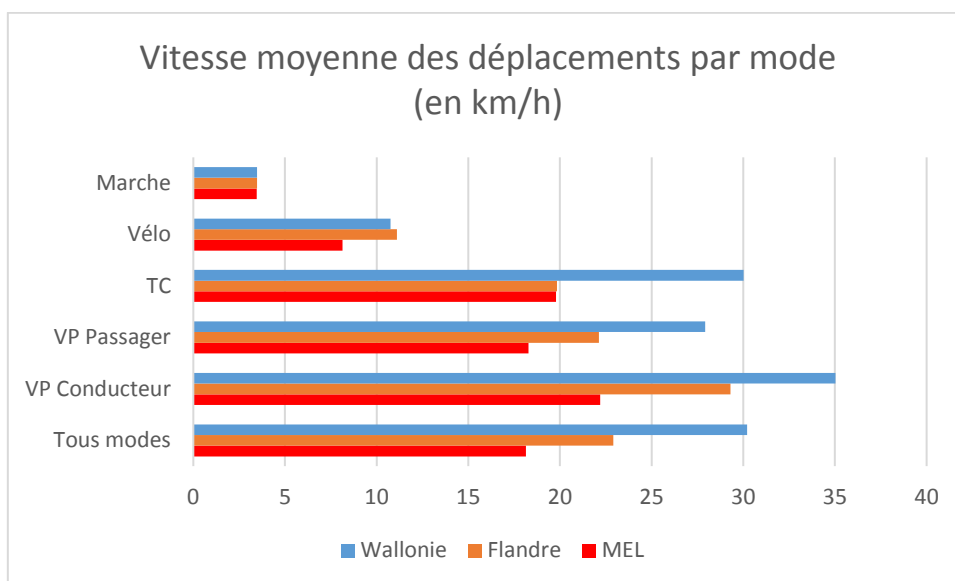
8.11 Longueur à vol d'oiseau et vitesse des déplacements

Comme pour les durées, les portées et les vitesses de déplacements excluent les déplacements pour les motifs promenades ou tournées dont le recueil simplifié ne permet pas de déterminer de manière suffisamment précise la durée et la distance.



Les portées de déplacements sont plus variées selon les modes et les territoires que les durées car la vitesse de déplacement varie selon les endroits.

La portée moyenne d'un déplacement est de 9,4 km : plus que sur la MEL (5,2 km) et sur le territoire flamand (6,9 km). De manière générale, les déplacements des Wallons sont plus longs pour presque tous les modes que ceux des autres habitants de l'Eurométropole.



Les déplacements des habitants du territoire wallon se font en moyenne à plus de 30 km/h¹. Le mode le plus rapide est la voiture en tant que conducteur avec environ 35 km/h. La vitesse des modes est généralement plus élevée qu'ailleurs. Cela se voit notamment pour les transports collectifs où la part relativement importante des transports interurbains fait augmenter de manière importante la vitesse moyenne.

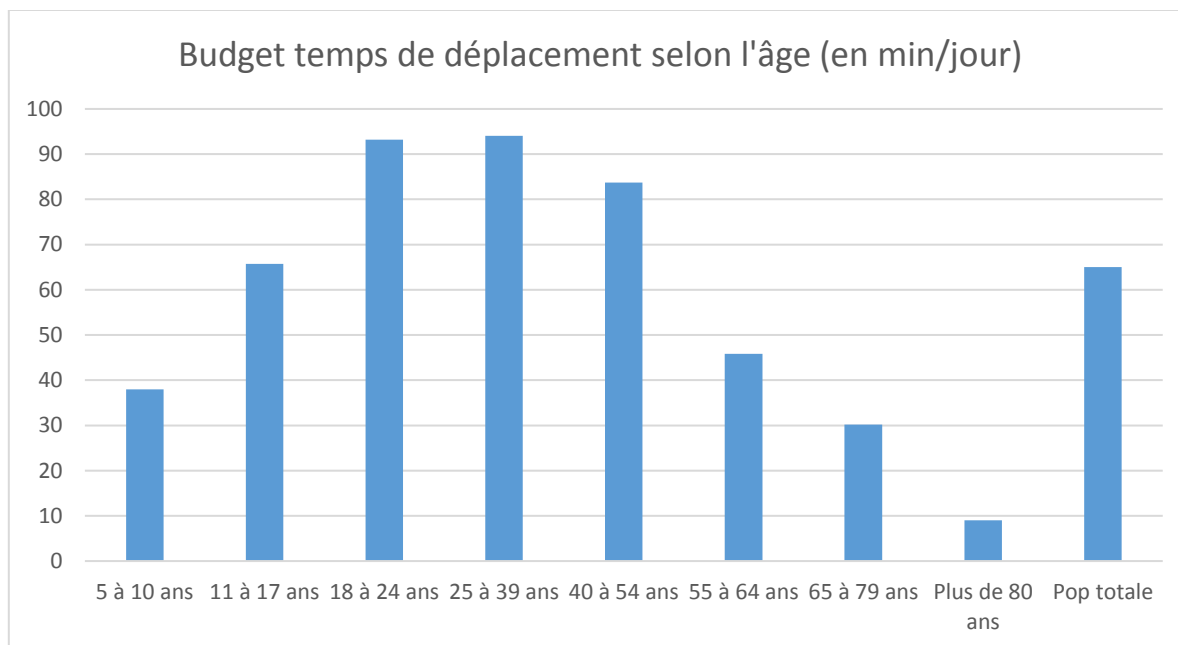
La vitesse de la marche est calculée forfaitairement ce qui explique l'égalité pour les trois territoires.

¹ Cette « vitesse » est calculée à partir de la portée du déplacement et non de la distance parcourue.

8.12 Les budgets temps de déplacement par personne

Le budget temps de déplacement correspond à la durée totale passée par une personne à se déplacer au cours de la journée. Les promenades et les tournées professionnelles ou de magasin sans achat sont exclues de ces analyses en raison du caractère particulier de leur recueil.

Hors promenades et tournées, **les habitants du territoire wallon se déplacent en moyenne 65 minutes par jour** contre 66 minutes sur la MEL et 55 minutes en Flandre.



Le budget temps varie de manière importante selon l'âge, avec un pic assez marqué chez les 18/39 ans à environ 94 minutes par jour. Autour de cette valeur maximale, il ne fait que décroître en s'en éloignant.

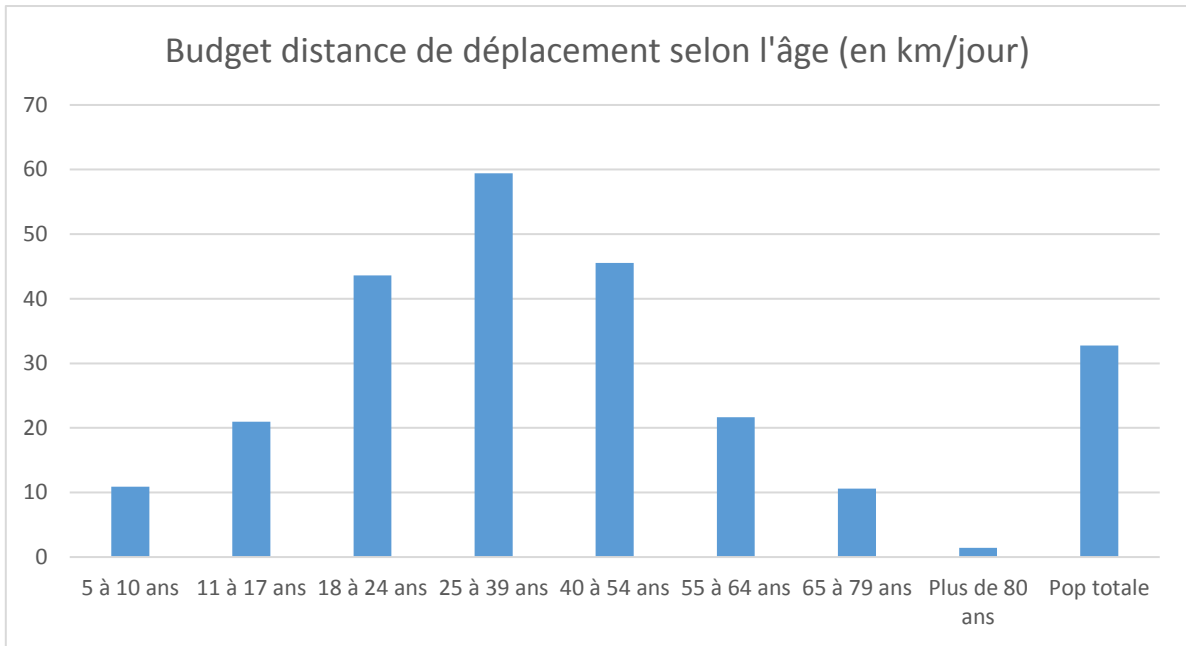
La mobilité chez les plus de 80 ans wallons est très faible avec en moyenne moins de 10 minutes de déplacement par jour.

Si on ne tient pas compte des personnes ne s'étant pas déplacé la veille, le budget temps des Wallons mobiles est de 75 minutes, celui des Flamands de 62 minutes et celui des habitants de la MEL de 74 minutes.

8.13 Les budgets distance de déplacement par personne

Le budget distance de déplacement correspond à la somme des portées des déplacements réalisés par une personne au cours de la journée. De même que pour les budgets temps, les promenades et les tournées professionnelles ou de magasin sans achat sont exclues de ces analyses en raison du caractère particulier de leur recueil.

Hors promenades et tournées, **les habitants du territoire wallon parcourent en moyenne 33 kilomètres par jour** contre 20 km sur la MEL et 21 km en Flandre.



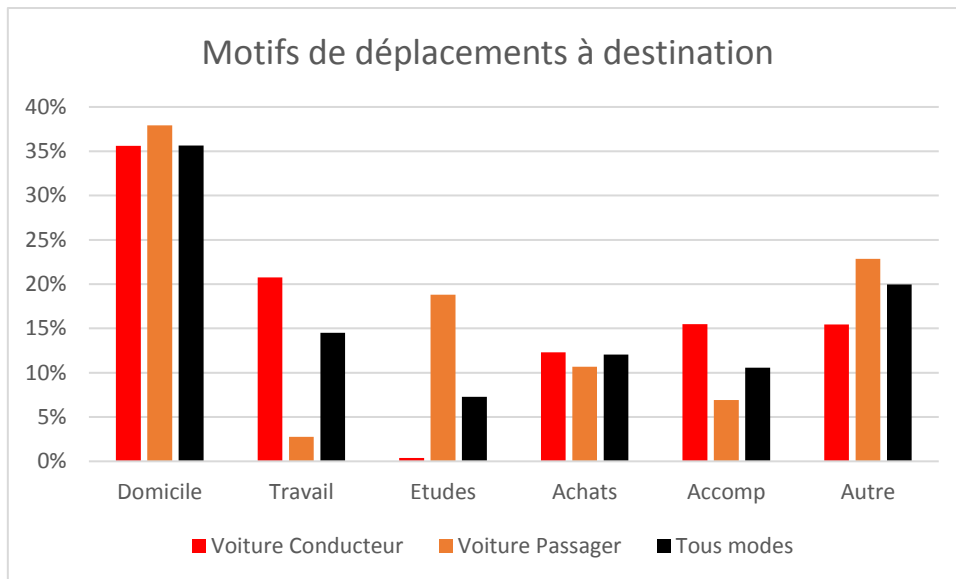
Le pic de la distance quotidienne la plus élevée parcourue est atteint pour les 25/39 ans, nettement au-dessus des 18/24 qui prennent pourtant autant de temps pour se déplacer chaque jour. Ce « décalage » est dû à un usage plus important des modes « rapides » chez les plus âgés.

Il est intéressant de noter que les 25/39 ans Wallons parcourent près de 60 km/jour quand les Flamands de la même tranche d'âge en parcourent moins de 32. On peut remarquer que le pic de distance parcourue sur la MEL est atteint dans la tranche d'âge supérieur : 29 km/jour pour les 40/54 ans.

8.14 Déplacements en voiture

Les Wallons réalisent 613 000 trajets et parcourent en moyenne environ 22 km par jour au volant d'une voiture ce qui représente environ **7 millions de kilomètres parcourus quotidiennement**. Au-delà de ces kilomètres, 1,7 millions de kilomètres sont également effectués en tant que passagers d'une voiture (252 000 trajets).

Le taux d'occupation moyen d'une voiture en circulation est de 1,42 personnes (y compris des moins de 5 ans ou des non-résidents du territoire wallon), il est identique à celui de la Flandre. Seules 29,8 % des voitures en circulation comprennent au moins un passager, et 9,0 % de l'ensemble des voitures en circulation au moins un passager qui n'est pas un membre du ménage (en Flandre : 29,5% et 9,7% respectivement). Le taux d'occupation sur la MEL est de 1,39 personnes par voiture et 28,5% des voitures ont au moins un passager à bord.



La voiture en tant que conducteur est un mode « surutilisé » pour se rendre au travail et réaliser des accompagnements. Il est sous utilisé pour le motif « Autre » et quasiment pas utilisé pour les études (ce qui est logique car il s’agit d’un motif très fréquent pour les personnes trop jeunes pour avoir le permis de conduire).

La voiture en tant que passager est quant à elle surreprésentée pour les études et le motif autre, ainsi que le retour au domicile. Elle est par contre très peu utilisée pour aller au travail (faible existence du covoiturage vers le travail).

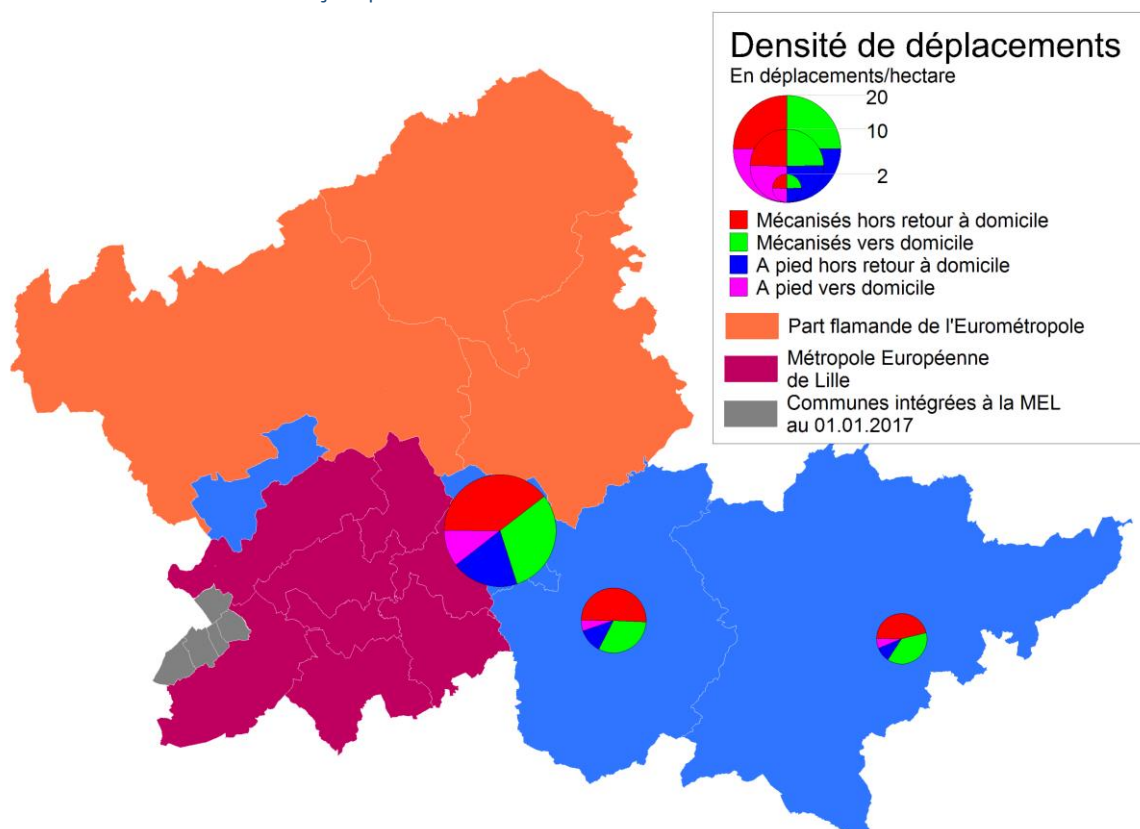
Ces résultats sont tout à fait conformes à ce que l’on peut observer sur d’autres territoires.

Pour les trajets au volant d’une voiture, **la durée moyenne de recherche d’une place de stationnement est d’environ 12 secondes...** Cette valeur extrêmement faible est liée à la très faible proportion de temps de recherche déclaré comme étant non nul (seulement 7,7 %). Lorsque le temps est non nul, la durée moyenne est de 2’25. Dans 54% des cas où la durée est non nulle, la durée de la recherche est estimée par le conducteur à 1 minute.

Pour les trajets au volant d’une voiture, **la distance parcourue à pied jusqu’à sa destination (ou au prochain mode dans les rares cas d’intermodalité) est d’environ 43 mètres...** Dans près de 72% des cas, les automobilistes déclarent une distance nulle de marche jusqu’à leur destination (ils peuvent être stationnés juste devant leur porte ou à l’intérieur de leur propriété par exemple). Lorsque la distance est non nulle, la distance moyenne parcourue à pied est de 150 mètres. Dans 72% des cas où la durée est estimée comme non négligeable, la durée de marche est de 2 minutes ou moins.

8.15 Les flux de déplacements

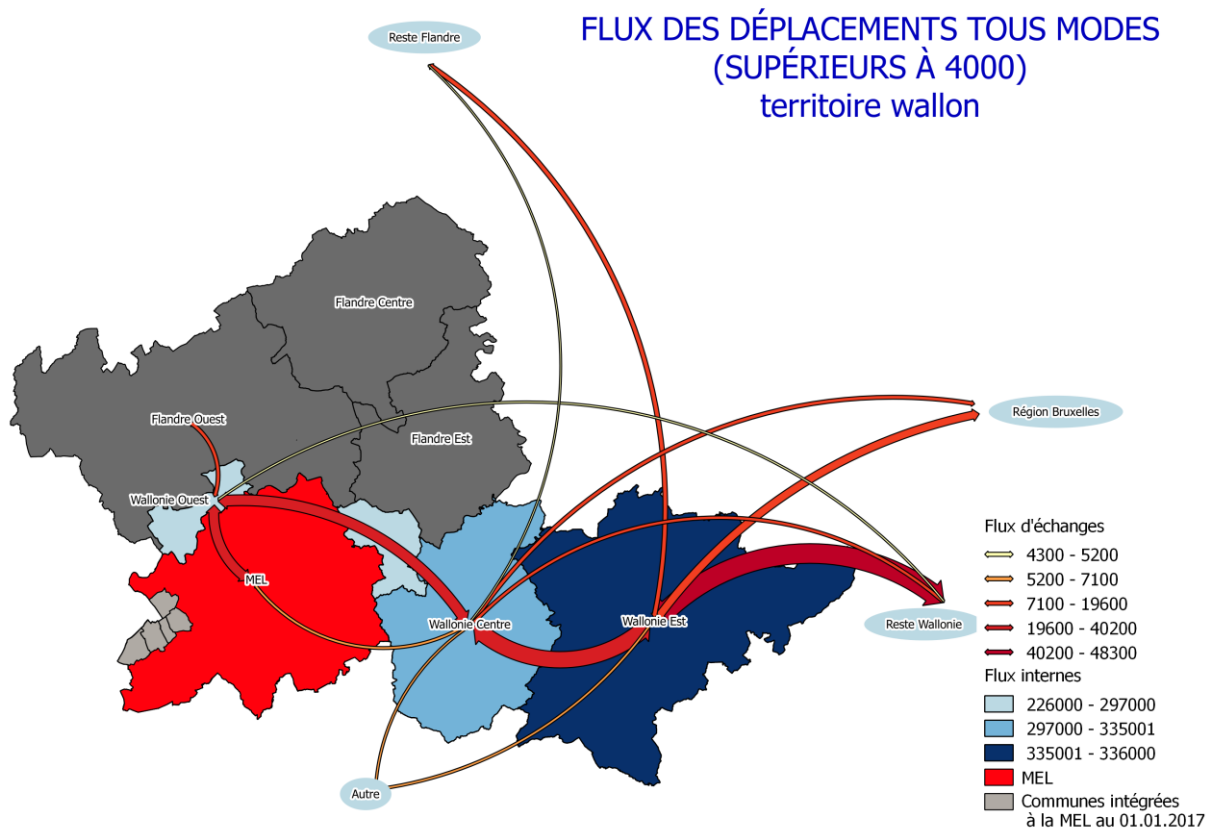
8.15.1 Densité de flux reçus par les zones



La très petite superficie de la Wallonie Ouest lui permet d'obtenir, malgré une faible population, la densité de déplacement la plus forte des territoires wallons (environ 20 déplacements/ha). Ce territoire, très urbanisé, génère beaucoup de déplacements à pied, vers le domicile ou pour un autre motif.

Les deux autres secteurs ont une densité bien plus faible en déplacements (environ 8 dep/ha pour le centre et 5 pour la partie Est de la Wallonie) avec des proportions similaires des différents types de déplacement.

8.15.2 Les flux de déplacements

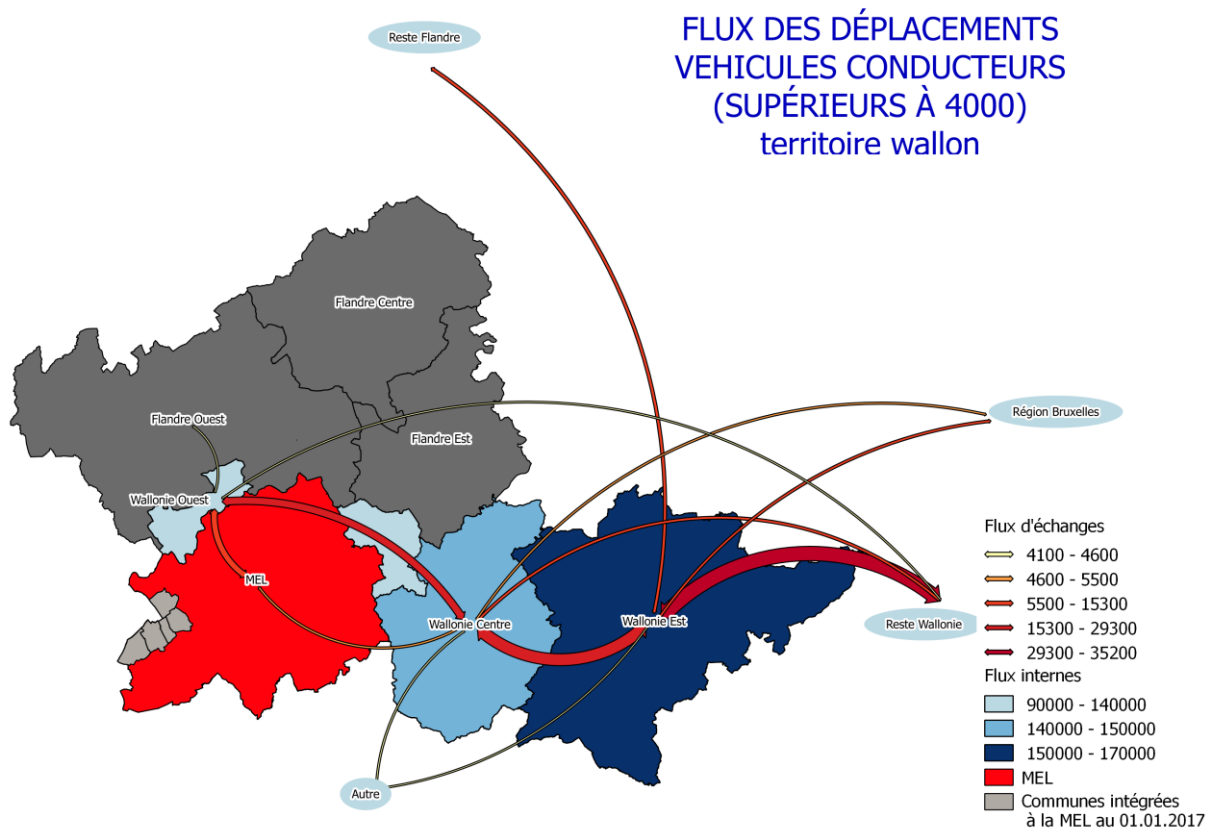


Le secteur Wallonie Ouest étant disjoint, le centroïde vers lequel pointe les flèches a été arbitrairement placé sur la partie Ouest du territoire mais les flèches correspondent bien à la somme des deux sous-territoires.

Les flux internes sont bien plus importants que les flux d'échanges. Les trois territoires wallons échangent entre eux surtout de proche en proche, les flux entre la Wallonie Est et Ouest ne sont pas significatifs. La Wallonie Ouest échange beaucoup avec la MEL.

On observe des relations relativement importantes avec le reste de la Wallonie, la région Bruxelles Capitale ou même avec le reste de la Flandre.

8.15.3 Les flux de déplacements en voiture conducteur



Les flux internes diminuent fortement, les déplacements à pied notamment n'étant plus pris en compte.

En se limitant aux flux automobiles conducteur, on observe une nette diminution de l'intensité des flux vers la région Bruxelles Capitale et le reste de la Wallonie, ce qui indique que le recours aux transports collectifs pour rejoindre ces destinations représente une part non négligeable des flux.

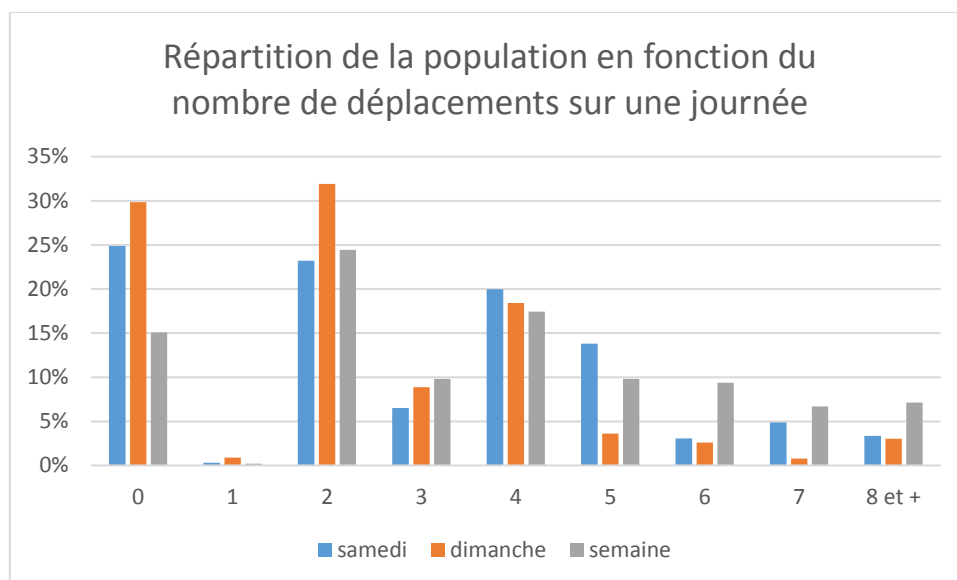
8.15.4 Les flux de déplacements entre grands secteurs

	Wallonie Est	Wallonie Centre	Wallonie Ouest	Reste Wallonie	Région Bruxelles	MEL	Flandre Eurom.	Reste Flandre	Autre	Total
Wallonie Est	335 000	20 000	NS	24 000	10 000	NS	NS	6 000	4 000	401 000
Wallonie Centre	20 000	297 000	12 000	5 000	5 000	4 000	NS	NS	NS	350 000
Wallonie Ouest	NS	14 000	227 000	NS	NS	12 000	7 000	NS	NS	266 000
Reste Wallonie	24 000	4 000	NS	18 000	NS	NS	NS	NS	NS	50 000
Région Bruxelles	10 000	5 000	NS	NS	15 000	NS	NS	NS	NS	32 000
MEL	NS	NS	12 000	NS	NS	6 000	NS	NS	NS	22 000
Flandre Eurom.	NS	NS	7 000	NS	NS	NS	6 000	NS	NS	17 000
Reste Flandre	6 000	NS	NS	NS	NS	NS	NS	4 000	NS	14 000
Autre	NS	NS	NS	NS	NS	NS	NS	NS	4 000	11 000
Total	402 000	350 000	265 000	49 000	32 000	22 000	17 000	14 000	12 000	1 162 000

Les origines des déplacements sont en ligne, les destinations en colonne. Le classement des territoires se fait selon le nombre de déplacements en origine. Les valeurs inférieures à 4 000 déplacements n'ont été renseignées pour des raisons de significativité statistique.

9 La mobilité le week-end

Contrairement aux jours de semaine, seule la mobilité des personnes de 16 ans et plus a été recueillie le week-end. Les analyses ne porteront donc que sur les personnes de 16 ans et plus et les données de comparaison présentées avec les jours de semaine concerneront également uniquement les 16 ans et plus.

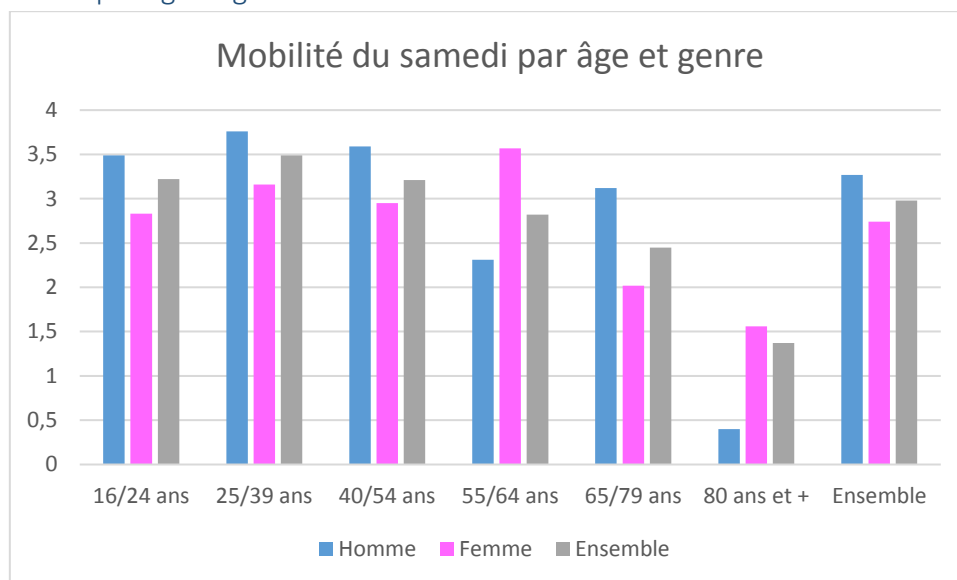


Les profils de mobilité sont différents entre le samedi, le dimanche et les jours de semaine : on a une plus forte proportion de personnes ne s'étant pas déplacé ces jours-là (25% le samedi, 30% le dimanche contre 15% en semaine) et beaucoup moins de personnes ayant réalisés de nombreux déplacements (plus de 6 dans la journée).

Les différences entre le samedi et le dimanche étant également non négligeables, les mobilités seront analysées de manière différenciée par la suite en se référant à la mobilité moyenne de semaine (des 16 ans et plus) comme référence.

9.1 Le samedi

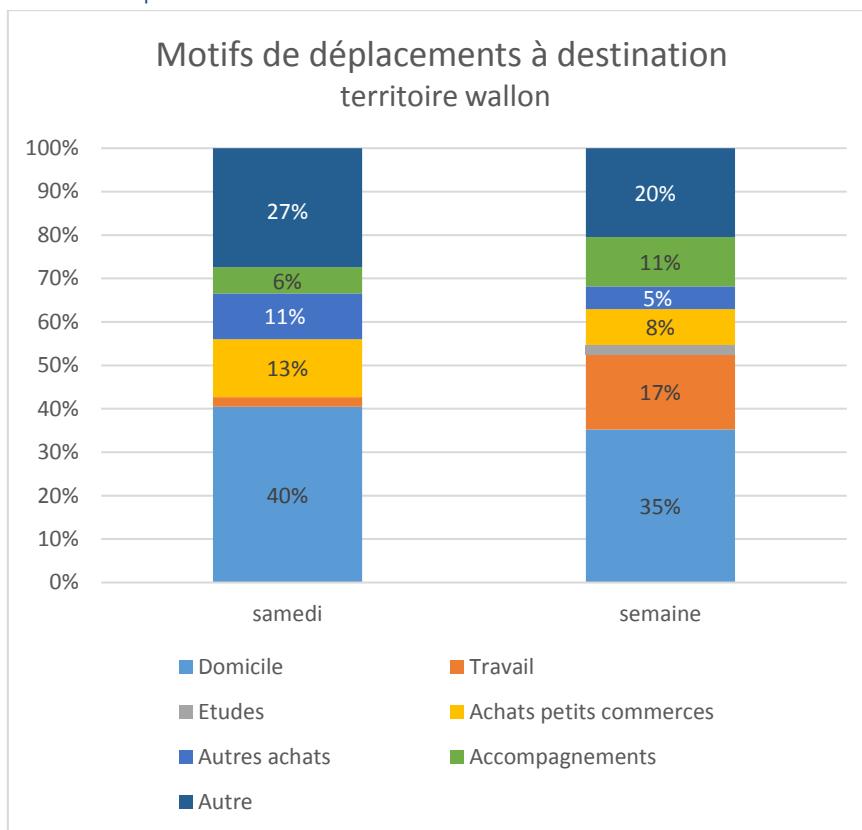
9.1.1 Mobilité par âge et genre



Le samedi, la mobilité des habitants du territoire wallon est d'en moyenne 3 déplacements par jour et par personne, très sensiblement inférieure à la semaine (environ 3,7 pour les plus de 16 ans).

La mobilité est relativement stable sur les personnes de 16 à 54 ans avant de décroître avec l'âge. Les hommes ont une mobilité légèrement plus élevée ce qui tranche avec les résultats obtenus en Flandre et sur la MEL où la tendance est plutôt inverse. De même, on observe une surmobilité importante chez les femmes de plus de 80 ans assez illogique étant donné leur espérance de vie plus élevée, mais elle peut s'expliquer par le faible échantillon de cette tranche d'âge (seulement 3 hommes interrogés de plus de 80 ans sur les déplacements du week-end...).

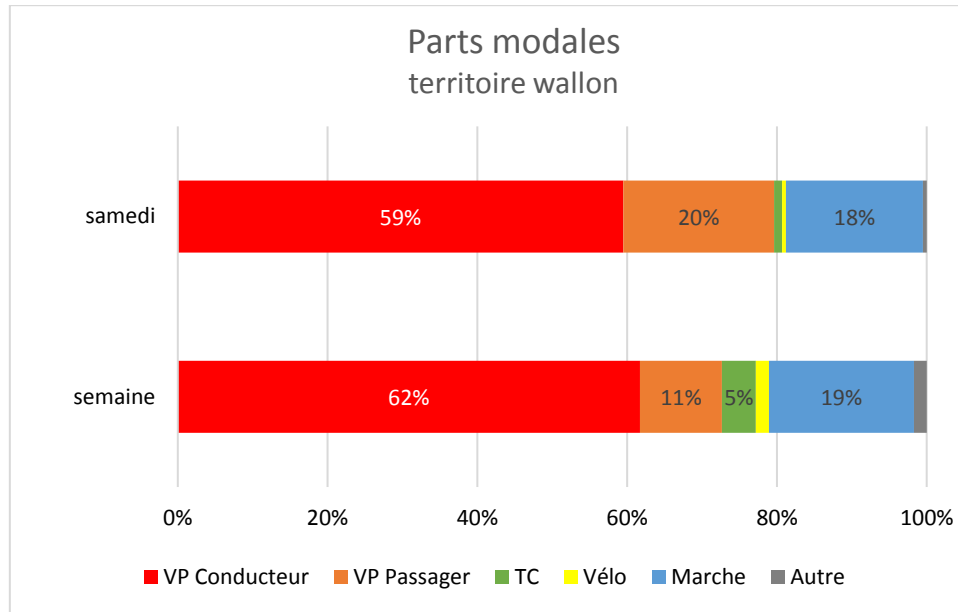
9.1.2 Les motifs de déplacements



En termes d'évolution des motifs de déplacements, on observe une augmentation le samedi du motif « Autre » qui regroupe notamment les démarches, les loisirs, la restauration hors du domicile, les visites, etc. Les achats (en petit commerce ou en supermarché) sont en forte hausse également. Parmi les baisses notables, les motifs études et travail sont logiquement en forte diminution par rapport à la semaine, de même que les accompagnements (souvent vers l'école).

Le motif « Retour au domicile » est en hausse, ce qui signifie que les boucles de déplacements sont un peu plus simples le samedi que la semaine : les Wallons font plus fréquemment de simples aller-retours entre leur domicile et une activité le samedi que la semaine. La forte baisse du motif travail (qui amenait les personnes à partir loin de leur domicile) peut expliquer cette évolution.

9.1.3 Parts modales

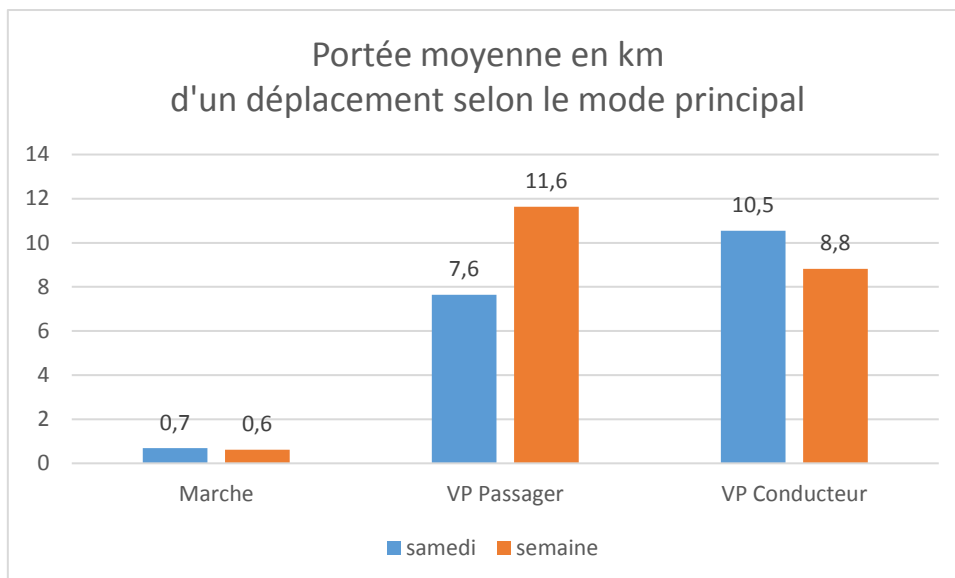


Les déplacements du samedi se caractérisent par un usage renforcé de la voiture, essentiellement à cause d'une augmentation très importante de la voiture en tant que passager. Ce résultat n'est pas surprenant puisque les activités du samedi sont beaucoup plus fréquemment réalisées à plusieurs (achats, loisirs, sorties diverses) que la semaine (travail, études). La marche est en léger retrait, les transports collectifs ne sont plus que très exceptionnellement utilisés.

9.1.4 Les distances/durées des déplacements

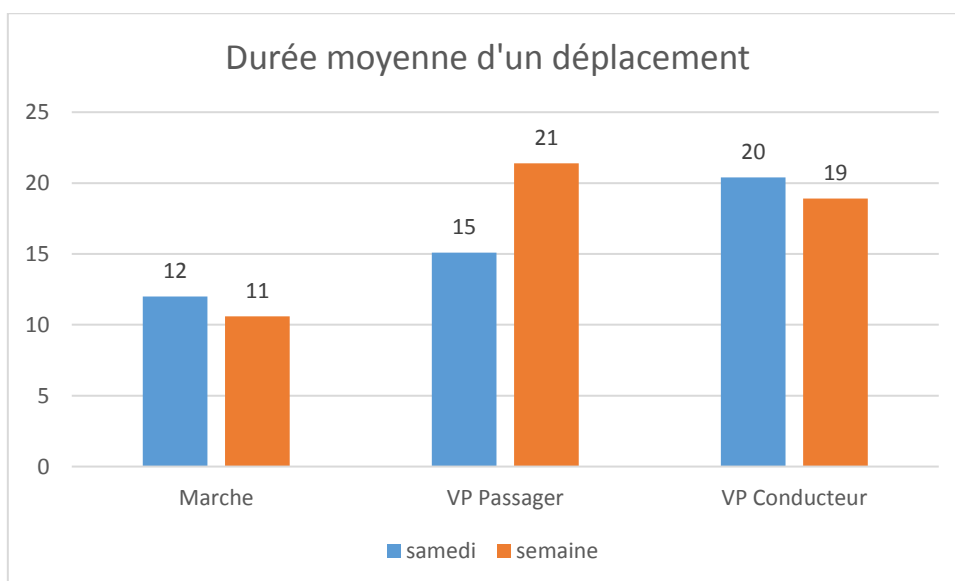
Les déplacements concernant des promenades ou des tournées sont exclus des analyses ci-après. Ce sont les portées des déplacements (distance à vol d'oiseau) qui sont analysées.

Seuls les modes présentant des échantillons suffisamment robustes sont présentés dans la suite de cette partie.



Les comparaisons (samedi/semaine) des portées de chaque déplacement pris individuellement selon le mode montrent des variations contrastées, sachant que seuls les modes suffisamment utilisés le samedi sont analysés individuellement pour des raisons statistiques. Les déplacements en voiture passager sont plus courts, la marche augmente très légèrement, et seuls les déplacements en voiture conducteur voient leur portée augmenter le samedi.

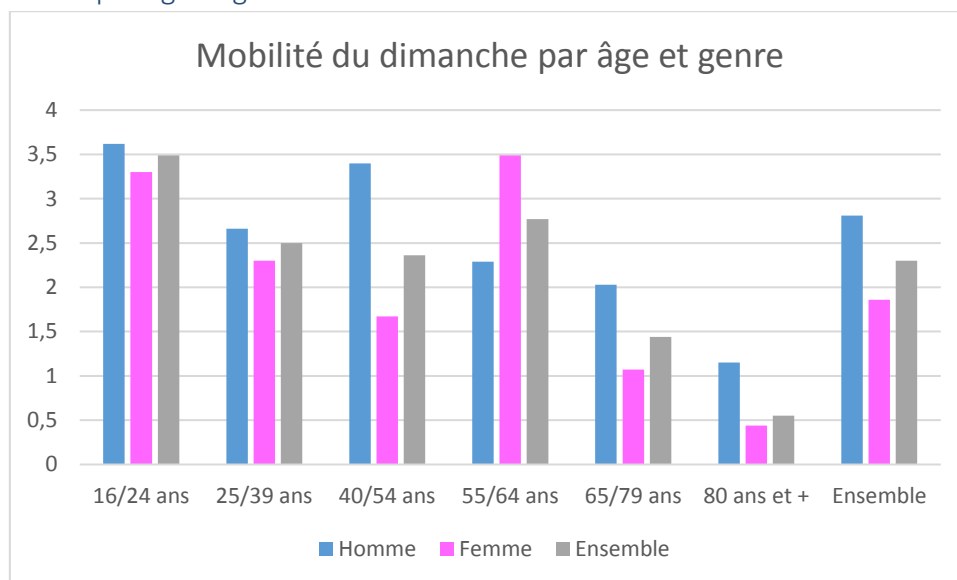
Tous modes confondus, la longueur moyenne d'un déplacement est en baisse le samedi par rapport à la semaine avec une portée moyenne de 7,6 km contre 10,6 la semaine.



La durée moyenne d'un déplacement est significativement plus faible le samedi qu'en semaine : 17 minutes contre 22. La vitesse moyenne des déplacements est en baisse par rapport à la semaine car si la portée moyenne diminue d'environ 30%, la durée ne baisse que de 20% environ.

9.2 Le dimanche

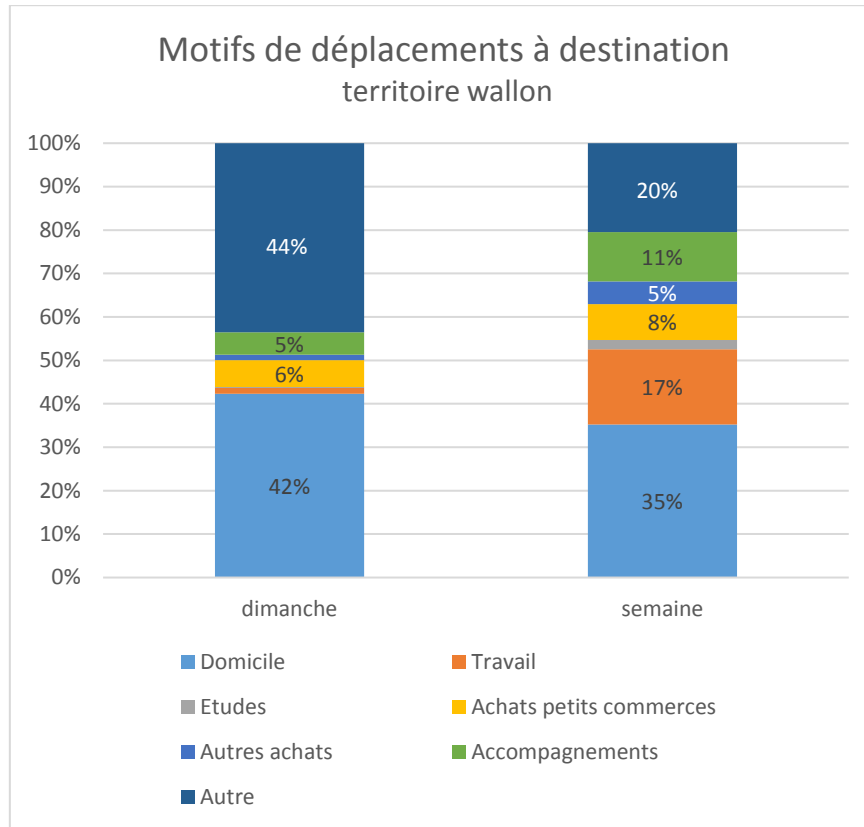
9.2.1 Mobilité par âge et genre



Le dimanche, la mobilité des habitants du territoire wallon est en moyenne de 2,3 déplacements par jour et par personne, très faible par rapport à la semaine (environ 3,7 pour les plus de 16 ans). Ce résultat apparaît cependant cohérent avec ce que l'on observe sur d'autres territoires pour la mobilité dominicale.

L'analyse détaillée des mobilités par tranche d'âge ou genre est assez complexe étant donnée les faibles échantillons disponibles dans certaines catégories de population (par exemple, seulement 11 personnes de 16 à 24 ans enquêtées sur les déplacements du week-end). On peut retenir au global des écarts faibles entre les hommes et les femmes.

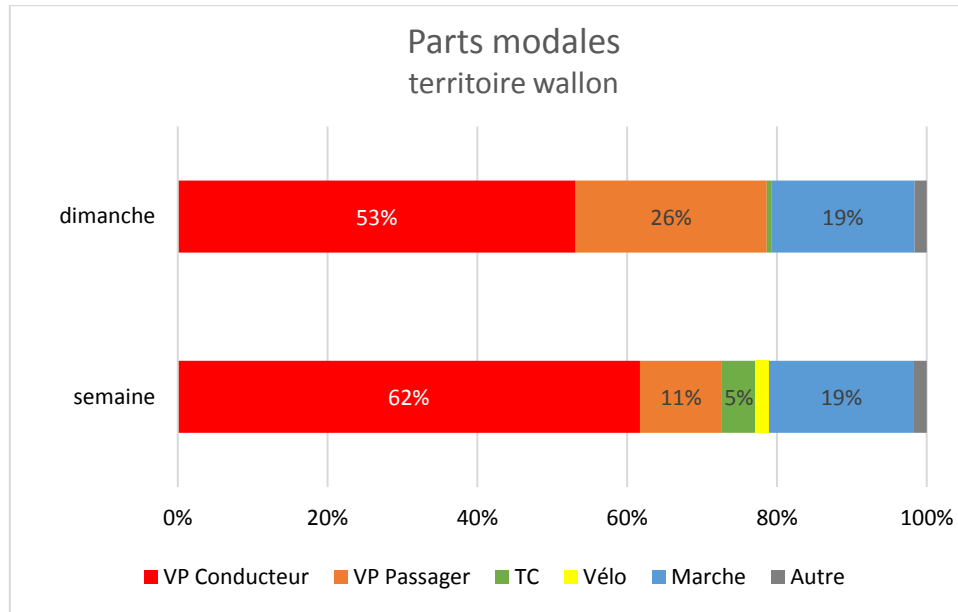
9.2.2 Les motifs de déplacements



En termes de comparaison des motifs de déplacements « semaine » et « dimanche », on observe une part très importante le dimanche du motif « Autre » qui regroupe notamment les démarches, les loisirs, la restauration hors du domicile, les visites, etc. Les achats en petits commerces diminuent sensiblement, les autres achats (supermarchés) de manière plus importante. Logiquement, les motifs études et travail sont en forte diminution par rapport à la semaine, de même que les accompagnements (souvent vers l'école).

Le motif « Retour au domicile » augmente de manière importante, ce qui signifie que les boucles de déplacements sont fréquemment de simples aller-retours.

9.2.3 Parts modales

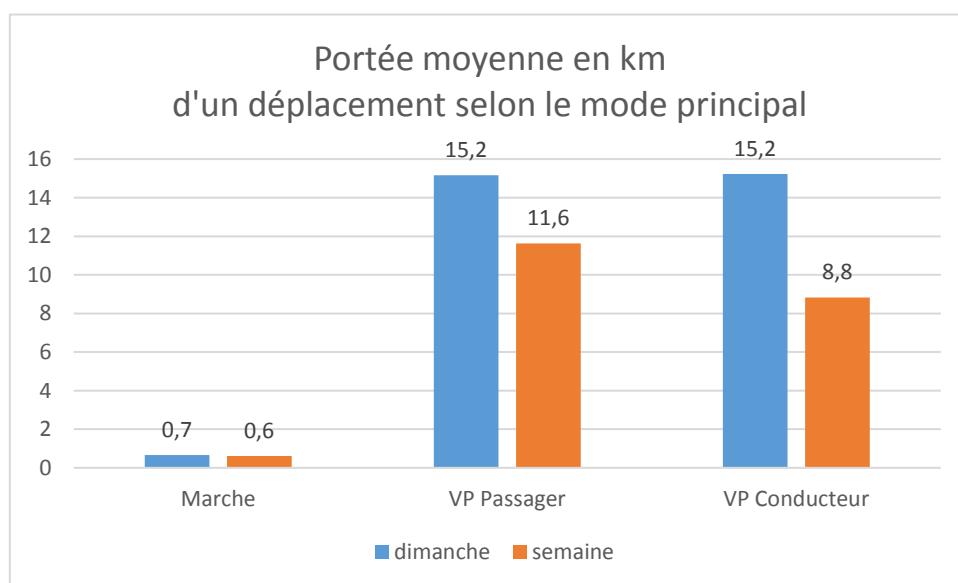


Les constats du samedi restent valables le dimanche et se trouvent même renforcés quant à l'usage encore plus élevé de la voiture en tant que passager au détriment de la voiture en tant que conducteur. La marche est toujours globalement stable.

9.2.4 Les distances/durées des déplacements

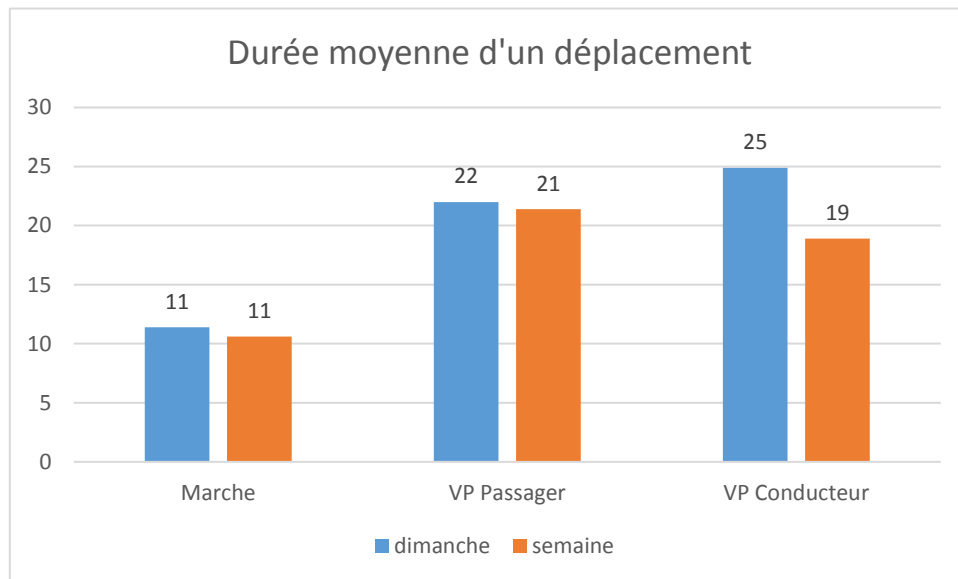
Les déplacements concernant des promenades ou des tournées sont exclus des analyses ci-après. Ce sont les portées des déplacements (distance à vol d'oiseau) qui sont analysées.

Seuls les modes présentant des échantillons suffisamment robustes sont présentés dans la suite de cette partie.



Les portées moyennes des déplacements en voiture sont équivalentes, que l'on soit passager ou conducteur, et en hausse importante par rapport à la semaine. Contrairement à ce que l'on voit en Flandre ou dans la MEL, les portées des déplacements en TC sont plus faibles que la semaine, mais le nombre de déplacements recueillis est trop faible pour que l'on puisse en tirer des conclusions significatives.

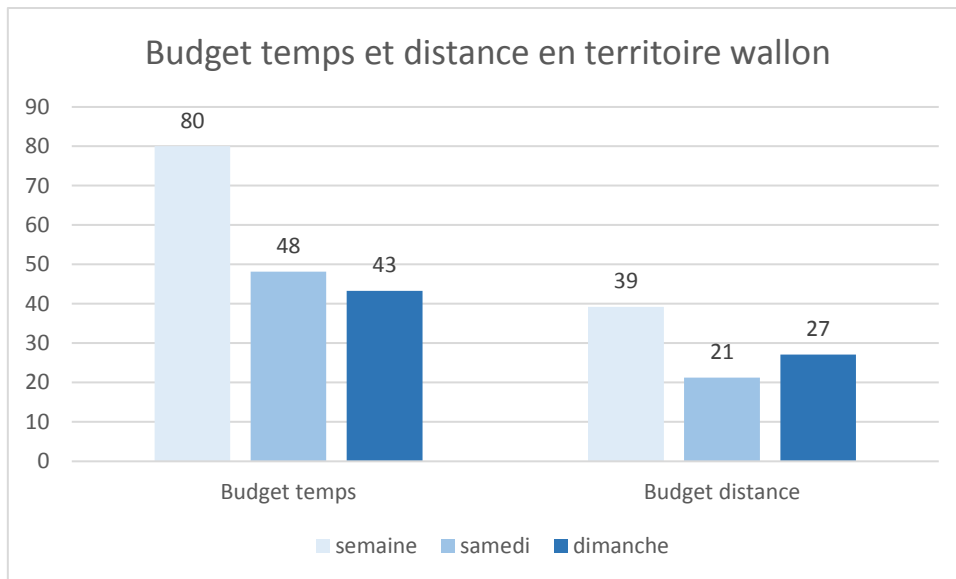
La portée moyenne d'un déplacement tous modes confondus est de 13,6 km le dimanche, contre 10,6 la semaine.



La durée moyenne d'un déplacement est stable par rapport à la semaine avec environ 22 minutes. Comme la distance est en hausse, les déplacements sont plus rapides.

9.3 Budgets temps et distance de déplacement

Les budgets sont toujours calculés hors déplacements pour les motifs promenades et tournées.



Les habitants du territoire wallon passent beaucoup moins de temps à se déplacer les jours de week-end que les jours de semaine. Les kilomètres qu'ils parcourent sont eux aussi moins nombreux, mais à la différence des Flamands et des habitants de la MEL, ils couvrent une plus grande distance le dimanche que le samedi (mais en moins de temps).

10 Annexes Techniques

10.1 Questionnaire

Le questionnaire belge de l'ED 2016 comporte plusieurs « fiches », chacune correspondant à un niveau d'information :

- La fiche « Ménage », qui permet d'obtenir des informations sur le logement, l'équipement du ménage en moyen de déplacements, etc. Elle est renseignée par l'un des adultes du ménage.
- La fiche « Personne », qui permet de recueillir des données sur les personnes composant le ménage. Elle permet d'obtenir quelques informations sur tous les membres du ménage ainsi que de nombreuses informations supplémentaires sur les personnes tirées au sort pour répondre à l'enquête complète.
- La fiche « Déplacements », qui permet de recenser tous les déplacements effectués par les personnes enquêtées sur 24 heures et leurs caractéristiques. Elle est renseignée par chaque personne tirée au sort au sein du ménage.

Le nombre de personnes tirées au sort dépend du nombre de personnes de 5 ans et plus du ménage : s'il y a une ou deux personnes de plus de 5 ans, une seule personne est tirée au sort. Si il y a au moins trois personnes de 5 ans et plus, alors deux personnes sont tirées au sort pour répondre aux fiches « Personne » et « Déplacement ».

Pour la mobilité du week-end, c'est une version légèrement édulcorée de la fiche « Déplacements » qui est utilisée deux fois : une fois pour les déplacements du samedi, une fois pour les déplacements du dimanche. (Fiche non présentée ici). Ces fiches comportent moins d'informations sur les trajets car elles sont administrées via un entretien téléphonique.

Les éléments présentés après sont des versions « imprimables » des questionnaires qui ont été passés via un CATI (Computer Assisted Telephone Interview) aux enquêtés puisque l'enquête a été administrée par téléphone.

**ENQUÊTE DÉPLACEMENTS GRAND TERRITOIRE
ET MOYENS DE COMMUNICATION DES MÉNAGES
DU BASSIN DE VIE DE LA METROPOLE LILLOISE 2016
VOLET TELEPHONIQUE**

FICHE MÉNAGE

Code fiche

1

Jour déplacements personne n°1

Lu 1 Ma 2 Me 3 Je 4 Ve 5

Durée de l'entretien (*en minutes*)

Jour déplacements personne n°2

Lu 1 Ma 2 Me 3 Je 4 Ve 5

Tableau de bord

Secteur de tirage d'échantillon et zone fine de résidence

Numéro d'échantillon dans le secteur

Nom, prénom et n° de l'enquêteur

Numéro de semaine

Résultat de l'enquête

Durée de l'entretien

La loi n° 7817 du 6 janvier 1978 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés, et ses modificatifs garantissent aux personnes physiques concernées un droit d'accès et de rectification pour les informations les concernant. Ce droit peut être exercé pendant le délai où ces informations sont gardées sous forme nominative auprès de

COMPOSITION DU MENAGE

Recenser, par ordre d'âge décroissant, toutes les personnes habitant habituellement le logement au moins 3 nuits par semaine du lundi au vendredi.

M0. Pouvez-vous m'indiquer, par ordre d'âge décroissant, le prénom et l'âge de toutes les personnes qui habitent habituellement dans votre logement au moins 3 nuits par semaine du lundi au vendredi ?

P0		P2	P3	P4	P7	P9
N°	Prénom	Genre	Lien avec la personne de référence (à coder une fois la personne de référence désignée par le logiciel)	Age	Possession du permis de conduire VL (tourisme B – valide hier)	Occupation Principale
		1. Masc. 2. Fém.	1. Personne de référence 2. Conjoint 3. Enfant 4. Colocataire, locataire ou sous-locataire 5. Autre (avec lien de parenté) 6. Autre (sans lien de parenté)	<i>Âge révolu à la date d'enquête</i> FIN DE L'ENQUETE POUR LES MOINS DE 5 ANS	1. Oui 2. Non 3. Conduite accompagnée et leçons de conduite	1. Travail à plein temps 2. Travail à temps partiel 3. Formation en alternance (apprentissage, professionnalisation), stage 4. Étudiant 5. Scolaire jusque fin d'études secondaires 6. Chômeur et/ou recherche un emploi 7. Retraité 8. Reste au foyer 9. Autre
<input type="text"/>	*****	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>

Règle de désignation de la personne de référence (question P3)

La personne de référence du ménage est déterminée automatiquement à l'aide d'une règle qui ne prend en compte que les trois personnes les plus âgées du ménage (classées par ordre décroissant) et considère leurs relations potentielles :

Ménage de **1 personne** : cette dernière est la personne de référence ;

Ménage de **2 personnes** : la personne de référence est l'homme s'il s'agit d'un couple (marié ou non) ; en l'absence de couple, c'est l'actif le plus âgé et, en l'absence d'actif, la personne la plus âgée ;

Ménage de **3 personnes et plus** : s'il y a un couple dans le ménage, la personne de référence est l'homme du couple ; en l'absence de couple, c'est l'actif le plus âgé et, en l'absence d'actif, la personne la plus âgée.

Calculer le nombre de personnes **âgées de 5 ans et plus** (âge révolu à la date de l'enquête).

La (ou les) personne(s) à interroger sont désignées par un tirage aléatoire informatisé.

Pour la personne de référence, si elle n'est pas désignée parmi les personnes à interroger :


P8.	Quel est le dernier établissement scolaire fréquenté à temps complet par (prénom de la personne de référence) ?	
0.	En cours de scolarité	┌
1.	Aucun diplôme	
2.	Primaire	
3.	Secondaire Cycle 1	
4.	Secondaire Cycle 2	
5.	Secondaire Cycle 3	
6.	Enseignement spécial	
7.	Supérieur non universitaire, 2 à 3 ans	
8.	Supérieur non universitaire, 4 à 5 ans	
9.	Universitaire	

P11.	Quelle est ou quelle a été la profession principale de (prénom de la personne de référence) (si scolaire, étudiant coder « 7 ») ?	
1.	Agriculteur	┌
2.	Artisan, commerçant, chef d'entreprise	
3.	Cadre et profession intellectuelle supérieure	
4.	Profession intermédiaire	
5.	Employé	
6.	Ouvrier	
7.	Élève, étudiant	
8.	Chômeur n'ayant jamais travaillé	
9.	Autre inactif n'ayant jamais travaillé	
10.	Indépendant	
11.	Invalide	
12.	Enseignant	

M5.	Avez-vous une connexion Internet ?	1. Oui	2. Non	┌
------------	------------------------------------	--------	--------	---

M6.	Nombre de véhicules de tourisme ou véhicules utilitaires de moins de 1 000 kg de charge utile à la disposition des membres du ménage (véhicules possédés + véhicules mis à disposition) (Si 0 passer à M14)	<input type="text"/>			
		Véhicule n° 1	Véhicule n° 2	Véhicule n° 3	Véhicule n° 4
M8 Energie du véhicule					
1. Sans plomb					
2. Super					
3. Diesel					
4. Gaz	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
5. Électrique					
6. Hybride					
7. Autre					
M9 Année de première mise en circulation	<input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/>	<input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/>	<input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/>	<input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/>	<input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/>
M10 Cylindrée du véhicule					
1. Entre 0 et 1599 cc (ou cm3)	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
2. Entre 1600 et 2000 cc (ou cm3)					
3. 2001 ou plus cc (ou cm3)					
M24 De hier 4h00 a ce matin 4h00, ce véhicule a t-il été utilisé ?					
1. Oui	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
2. Non					
M12. La nuit, où stationne le plus souvent, le véhicule ?					
1. Dans un garage, box ou un autre Emplacement privé					
2. Dans la rue	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
3. Dans un parc de stationnement à ciel ouvert (ou place publique)					
4. Dans un parc de stationnement couvert accessible au public					

M14.	Combien de 2 ou 3 roues à moteur les membres de votre ménage disposent-ils ? (possédés + mis à disposition)	<input type="text"/>
-------------	--	----------------------

M20.	Combien de vélos en état de marche et utilisables sur la voie publique avez-vous à disposition dans votre ménage ? (Si 0 , passer à M23)	<input type="text"/>
 M22A.	Parmi eux, combien sont équipés d'une assistance électrique ?	<input type="text"/>

**ENQUÊTE DÉPLACEMENTS GRAND TERRITOIRE
ET MOYENS DE COMMUNICATION DES MÉNAGES
DU BASSIN DE VIE DE LA METROPOLE LILLOISE 2016
VOLET TELEPHONIQUE**

FICHE PERSONNES Interrogés	Le choix de la (ou des) personne(s) à interroger a été fait par une fonction aléatoire intégrée dans le logiciel de recueil.
Code fiche	2

Secteur de tirage d'échantillon et zone fine de résidence					_ _ _ _ _ _ _ _ _ _ _ _ _ _		
Numéro d'échantillon dans le secteur					_ _ _ _		
Première personne interrogée							
Prénom	Enquête réalisée le	Ma	Me	Je	Ve	Sa
Date/...../.....	Heure				
Deuxième personne interrogée							
Prénom	Enquête réalisée le	Ma	Me	Je	Ve	Sa
Date/...../.....	Heure				

La loi n° 7817 du 6 janvier 1978 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés, et ses modificatifs garantissent aux personnes physiques concernées un droit d'accès et de rectification pour les informations les concernant. Ce droit peut être exercé pendant le délai où ces informations sont gardées sous forme nominative auprès de
Pour chaque personne à interroger :

P0.	Numéro de la personne	┌
P8.	<p>Quel est le dernier établissement scolaire fréquenté à temps complet ?</p> <p>0. En cours de scolarité 1. Aucun diplôme 2. Primaire 3. Secondaire Cycle 1 4. Secondaire Cycle 2 5. Secondaire Cycle 3 6. Enseignement spécial 7. Supérieur non universitaire, 2 à 3 ans 8. Supérieur non universitaire, 4 à 5 ans 9. Universitaire</p>	┌

P11.	<p>Quelle est ou quelle a été la profession principale de (si scolaire, étudiant coder « 7 ») ?</p> <p>1. Agriculteur 2. Artisan, commerçant, chef d'entreprise 3. Cadre et profession intellectuelle supérieure 4. Profession intermédiaire 5. Employé 6. Ouvrier 7. Élève, étudiant 8. Chômeur n'ayant jamais travaillé 9. Autre inactif n'ayant jamais travaillé 10. Indépendant 11. Invalide 12. Enseignant</p>	┌
-------------	--	---

Pour les actifs, étudiants et scolaires (codes « 1 » à « 5 » en P9, fiche « Ménage »)

P14.	Pour votre occupation principale, travaillez-vous ou étudiez-vous exclusivement à domicile ? 1. Oui (aller en P19) 2. Non	<input type="checkbox"/>
-------------	---	--------------------------

P15.	Pour votre occupation principale, quelle est l'adresse de votre lieu de travail ou d'études ? (vous indiquerez le secteur et le PGT ou la zone fine de l'aire d'étude ou le code « commune » du MCG hors aire d'étude.) Si P15 = 888888 (itinérant), aller en P19	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
-------------	--	---

**POUR LES ACTIFS, SCOLAIRES ET ÉTUDIANTS (codes 1, 2, 3, 4 et 5 en P9)
DE 18 ANS ET PLUS, SI P14 = 2, CONCERNANT LEUR OCCUPATION
 PRINCIPALE**

Pour vous rendre sur votre lieu de travail ou sur d'études de votre
occupation principale

P16

P17

P18

En général,
 disposez-vous d'une
 voiture
 en tant que
 conducteur ?

En général,
 rencontrez-vous des
 problèmes de
 stationnement ?

Est-il difficile de
 stationner ?

- 1. Oui et je l'utilise jusqu'à mon lieu de travail ou d'études
- 2. Oui mais je ne l'utilise que sur une partie du déplacement
- 3. Oui mais je ne l'utilise pas
- 4. Non

- 1. Oui
- 2. Non, j'ai une place réservée
- 3. Non, il y a une offre importante de stationnement à proximité
- 4. Non, compte tenu de mes horaires

- 1. Oui
- 2. Non car je pourrais avoir une place réservée
- 3. Non car il y a une offre importante de stationnement à proximité

Si pas de permis, coder 4.

***Si 1, aller en P17
 Si 2 à 4, aller en P18***

***Dans tous les cas,
 aller en P19***

01

02

POUR TOUS							POUR LES ACTIFS	
Fréquence d'utilisation des modes de déplacements							Concernant la journée d'hier	
En semaine (du lundi au vendredi), avec quelle fréquence utilisez-vous(citer le mode) pour vous déplacer dans l'aire d'étude ? Attention : 1 déplacement = 1 aller ou 1 retour								
1. Tous les jours ou presque 2. Deux déplacements par semaine au minimum 3. Deux déplacements par mois au minimum				4. Exceptionnellement 5. Jamais				
P19	P20	P21	P22	P23	P24	P27	P25	P26
à pied (au moins 5 minutes de marche).	Vélo (conducteur)	Deux-roues à moteur (conducteur)	Voiture (conducteur)	Voiture (passager)	Réseau de TC (bus, tram, etc.)	Train	Hier, de 4h du matin à ce jour 4h du matin, vous êtes-vous déplacé ?	Hier, de 4h du matin à ce jour 4h du matin, avez-vous travaillé ?
							1. Oui 2. Non	1. Oui, hors du domicile 2. Oui mais à domicile (travail toujours au domicile) 3. Oui mais à domicile - télétravail 4. Oui mais à domicile - autre 5. Non, ne travaille jamais ce jour là 6. Non en raison de congés, grève ou maladie
01	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
02	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

**ENQUÊTE DÉPLACEMENTS GRAND TERRITOIRE
ET MOYENS DE COMMUNICATION DES MÉNAGES
DU BASSIN DE VIE DE LA METROPOLE LILLOISE 2016
VOLET TELEPHONIQUE**

FICHE DÉPLACEMENTS	
Code fiche	3
Secteur de tirage d'échantillon et zone fine de résidence	_ _ _ _ _ _
Numéro d'échantillon dans le secteur	_ _ _
Nom, prénom et n° de l'enquêteur	_ _ _
Numéro de la personne (Report de P0 de la fiche Personnes du ménage)	_ _

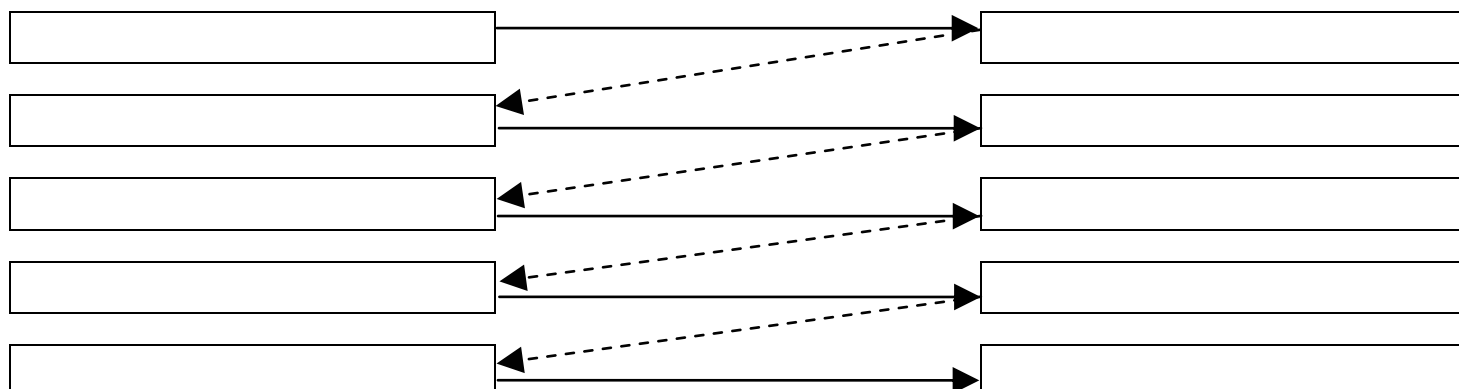
La loi n° 7817 du 6 janvier 1978 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés, et ses modificatifs garantissent aux personnes physiques concernées un droit d'accès et de rectification pour les informations les concernant. Ce droit peut être exercé pendant le délai où ces informations sont gardées sous forme nominative auprès de

CODES DES MOTIFS ORIGINE (D2) ET DESTINATION (D5) DES DÉPLACEMENTS		CODES DES MODES DE TRANSPORT (T3)	
01	Domicile (partir de, se rendre à)	01	Marche à pied
02	Résidence secondaire, logement occasionnel, hôtel, autre domicile (partir de, se rendre à)	10	Conducteur Vélo Libre Service
11	Travailler sur le lieu d'emploi déclaré	11	Conducteur de vélo
12	Travailler sur un autre lieu – télétravail.	12	Passager de vélo
13	Travailler sur un autre lieu hors télétravail	13	Conducteur de deux ou trois roues motorisés < 50 cm3
21	Être gardé (Nourrice, crèche...)	14	Passager de deux ou trois roues motorisés < 50 cm3
22	Étudier sur le lieu d'études déclaré (école maternelle et primaire)	15	Conducteur de deux ou trois roues motorisés >= 50 cm3
23	Étudier sur le lieu d'études déclaré (enseignement secondaire)	16	Passager de deux ou trois roues motorisés >= 50 cm3
25	Étudier sur le lieu d'études déclaré (universitaire ou non universitaire)	21	Conducteur de véhicule particulier (VP)
26	Étudier sur un autre lieu (école maternelle et primaire)	22	Passager de véhicule particulier (VP)
27	Étudier sur un autre lieu (enseignement secondaire)	31	Passager bus Transpole
29	Étudier sur un autre lieu (universitaire ou non universitaire)	32	Passager tramway Transpole
30	Visite d'un magasin, d'un centre commercial ou d'un marché de plein vent sans effectuer d'achat	33	Passager métro Transpole
31	Réaliser plusieurs motifs en centre commercial	34	Réseau lignes publiques De Lijn (hors transport scolaire)
32	Faire des achats en grand magasin, supermarché, hypermarché et leurs galeries marchandes	35	Réseau lignes publiques TEC (hors transport scolaire)
33	Faire des achats en petit et moyen commerce et "drive in"	39	Passager autre réseau urbain
34	Faire des achats en marché couvert et de plein vent	41	Passager cars départementaux (Arc en ciel)
35	Faire des achats dans un magasin "drive"	42	Passager autres autocars (dont lignes régionales, ter routiers, périscolaire, occasionnel, lignes internationales en cabotage)
41	Recevoir des soins (santé)	43	Passager service de transport scolaire
42	Faire une démarche autre que rechercher un emploi	51	Passager train (SNCF, SNCB)
43	Rechercher un emploi	52	Passager Shuttle (Tunnel sous la Manche en voiture/moto)
51	Participer à des loisirs, des activités sportives, culturelles ou associatives	61	Passager taxi
52	Faire une promenade, du « lèche-vitrines », prendre une leçon de conduite	71	Transport employeur (exclusivement)
53	Se restaurer hors du domicile	81	Conducteur de fourgon, camionnette, camion (pour tournées professionnelles ou déplacements privés)
54	Visiter des parents ou des amis	82	Passager de fourgon, camionnette, camion (pour tournées professionnelles ou déplacements privés).
61	Accompagner quelqu'un (personne présente)	91	Transport fluvial ou maritime
62	Aller chercher quelqu'un (personne présente)	92	Avion
63	Accompagner quelqu'un (personne absente)	93	Roller
64	Aller chercher quelqu'un (personne absente)	94	Fauteuil roulant
71	Déposer une personne à un mode de transport (personne)	95	Skate
72	Reprendre une personne à un mode de transport (personne)	96	Trottinette
73	Déposer d'une personne à un mode de transport (personne)	97	Autres modes (Tracteur, engin agricole, quad, etc.)
74	Reprendre une personne à un mode de transport(personne absente)		
81	Réaliser une tournée professionnelle		
82	Tournée de magasin sans achat		
91	Autres motifs (préciser)		

Schéma des déplacements :

Indiquez à gauche, pour chaque déplacement, le motif ORIGINE et à droite le motif DESTINATION, ainsi que le ou les MODES DE TRANSPORT utilisés (en général, la destination d'un déplacement devient l'origine du déplacement suivant).

PENSEZ AUX RELANCES (voir manuel d'instructions) et demandez si la personne ne s'est pas arrêtée durant le déplacement qu'elle a déclaré. N'oubliez pas les « petits déplacements » : accompagner un enfant, acheter du pain, le journal, l'essence, promener le chien...



DESCRIPTION DES DÉPLACEMENTS																
ORIGINE DU DÉPLACEMENT					DESTINATION DU DÉPLACEMENT											
D1	D2	D3	D4	D5	D6	D7	D8	D9	T1	T3	T7	T8	T8A	T9	T10	T11
DESCRIPTION DES TRAJETS																
SI CONDUCTEUR DE VEHICULE (T3 = 10, 11, 13, 15, 21 ET 81)																
N° du déplacement																
	Motif de la personne (plus éventuellement celui de la personne accompagnée)	Zone fine Origine (voir MCG)	Heure de départ HHMM	Motif de la personne (plus éventuellement celui de la personne accompagnée)	Si D5 = 81 ou 82 motifs tournés (indiquer le nombre d'arrêts sur le premier déplacement de la tournée)	Zone fine Destination (voir MCG)	Heure d'arrivée HHMM	Durée du déplacement en minutes	N° du trajet	Mode de transport utilisé	N° de véhicule (voir fiche ménage) Si véhicule non répertorié dans la fiche ménage :	Nb total d'occupants du véhicule (conducteur compris toujours au moins à 1)	Nb d'occupants extérieurs au ménage du véhicule (hors conducteur)	Lieu de stationnement	Nature du stationnement	Durée de recherche du stationnement
1 ^{er} DÉPLACEMENT Si MAP uniquement, après T3 ↓ déplacement suivant Si mode(s) mécanisé(s), description du ou des trajets										TRAJET(S) DU 1 ^{er} DÉPLACEMENT						
2 ^{ème} DÉPLACEMENT Si MAP uniquement, après T3 ↓ déplacement suivant Si mode(s) mécanisé(s), description du ou des trajets										TRAJET(S) DU 2 ^{ème} DÉPLACEMENT						
3 ^{ème} DÉPLACEMENT Si MAP uniquement, après T3 ↓ déplacement suivant Si mode(s) mécanisé(s), description du ou des trajets										TRAJET(S) DU 3 ^{ème} DÉPLACEMENT						
4 ^{ème} DÉPLACEMENT Si MAP uniquement, après T3 ↓ déplacement suivant Si mode(s) mécanisé(s), description du ou des trajets										TRAJET(S) DU 4 ^{ème} DÉPLACEMENT						

10.2 Cas particulier des tournées et des promenades

La codification des déplacements impose de faire certaines hypothèses pour des déplacements particuliers, c'est notamment le cas des promenades et des tournées.

Les tournées sont une succession de déplacements répétitifs dont la description complète serait extrêmement fastidieuse et entraînerait des abandons ou des omissions de la part des enquêtés. On distingue deux types de tournées qui sont « simplifiées » lors du recueil : les tournées professionnelles au-delà de 6 arrêts consécutifs (exemple : une infirmière libérale qui visite 20 patients de suite) et les tournées de visite de magasin sans achats au-delà de 3 arrêts consécutifs (par exemple pour du « repérage » avant les soldes).

Dans les deux cas, on va considérer que la tournée/promenade correspond à deux déplacements de durée égale à la moitié de la tournée totale et que la destination du déplacement est le lieu le plus loin atteint au cours de la tournée/promenade.

Ces conventions de codification ne permettent pas d'analyser les durées et distances parcourues de manière satisfaisante, les déplacements pour les motifs tournées et promenades sont donc exclues des analyses de durée/portée/distance des déplacements.

10.3 Glossaire

ED : Enquête Déplacements. Nom donné à l'Enquête Ménages Déplacements de la MEL

EMD : Enquête Ménages Déplacements. Méthodologie d'enquête pour recueillir la mobilité des habitants d'un territoire selon une méthodologie élaborée par le Cerema

LMCU : Lille Métropole Communauté Urbaine. Ancien nom de la Métropole Européenne de Lille

MaP : Marche à Pied

MEL : Métropole Européenne de Lille

PCS : Profession et catégorie sociale

Promenade (motif de déplacements) : voir 10.2

TC : Transports collectifs

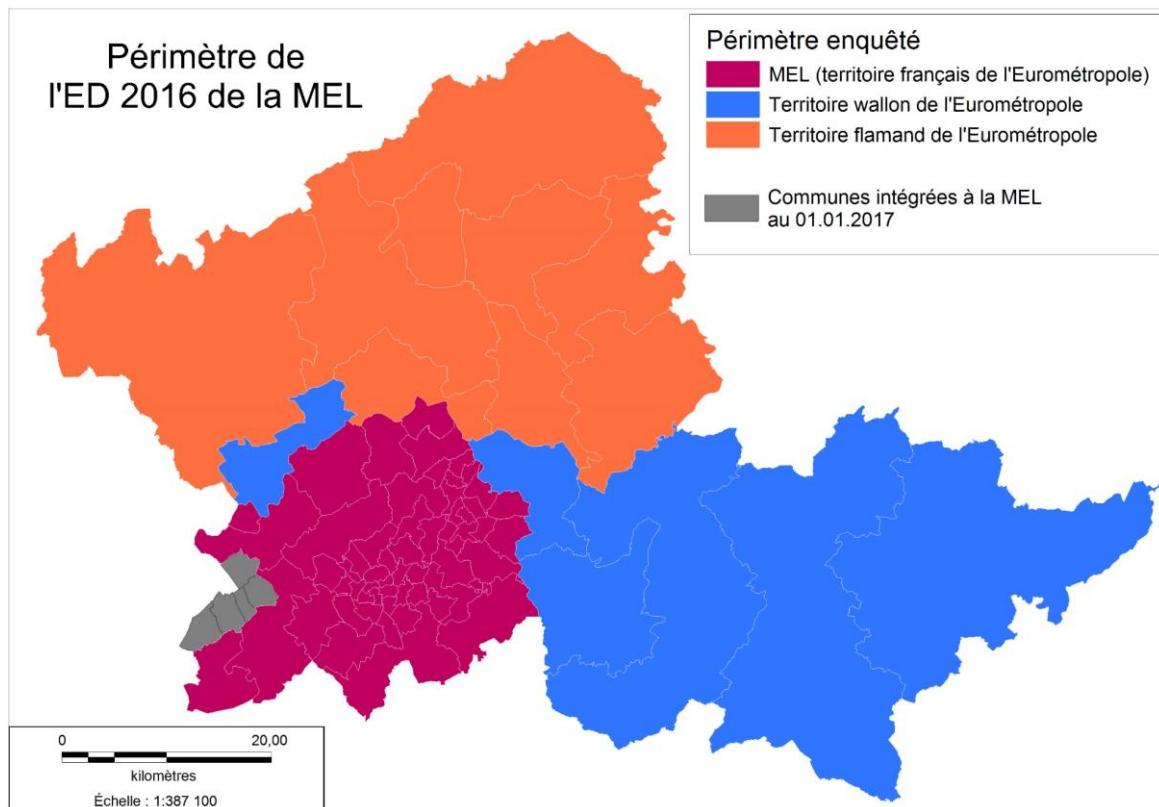
TCU : Transports collectifs urbains. Pour la MEL, le nom commercial du réseau TCU est Transpole

Tournée (motif de déplacements) : voir 10.2

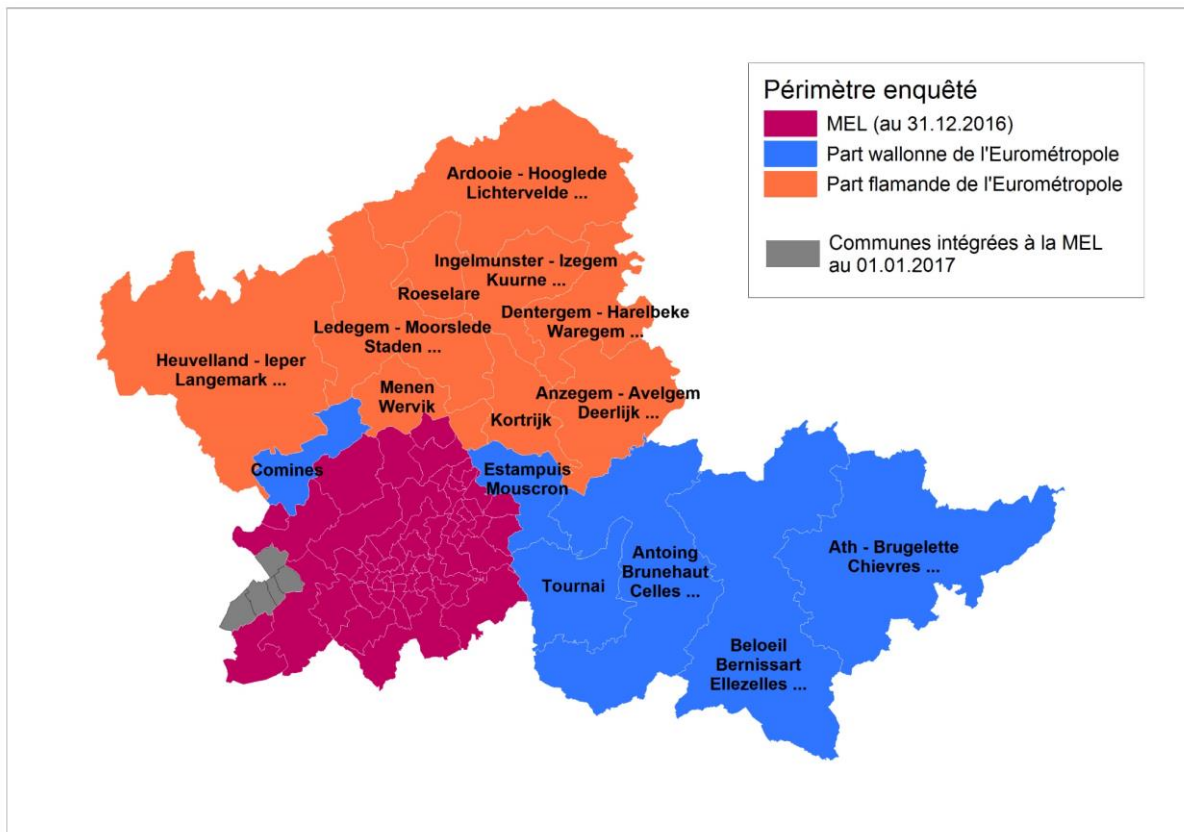
2RM : Deux-roues motorisés

10.4 Cartes des découpages de l'enquête

10.4.1 Périmètre complet



10.4.2 Découpage en secteurs de tirage



10.4.3 Découpage en secteurs d'analyse

