



ENQUÊTE DÉPLACEMENTS 2016

RAPPORT DE SYNTHÈSE / JUIN 2018

TERRITOIRE FLAMAND DE L'EUROMETROPOLE

LILLE - KORTRIJK - TOURNAI



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

Pour son volet flamand, 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 Flamande 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.....	16
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 flamand	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.....	35
8.4.3	Selon l'occupation principale.....	36
8.4.4	Selon le taux de motorisation du ménage.....	37
8.5	Les motifs de déplacements.....	38
8.5.1	Motifs combinés	38
8.5.2	Modes utilisés selon le motif.....	39
8.6	Déplacements d'accompagnement.....	40
8.7	Déplacements d'achats	40
8.8	Répartition horaire des déplacements.....	41
8.9	Déplacements intermodaux	41
8.10	Durée des déplacements	42
8.11	Longueur à vol d'oiseau et vitesse des déplacements	44
8.12	Les budgets temps de déplacement par personne	45
8.13	Les budgets distance de déplacement par personne	45
8.14	Déplacements en voiture	46
8.15	Les flux de déplacements	48
8.15.1	Densité de flux reçus par les zones	48
8.15.2	Les flux de déplacements	49
8.15.3	Les flux de déplacements en voiture conducteur	50
8.15.4	Les flux de déplacements entre grands secteurs.....	51
9	La mobilité le week-end.....	52
9.1	Le samedi.....	53
9.1.1	Mobilité par âge et genre.....	53
9.1.2	Les motifs de déplacements	54
9.1.3	Parts modales.....	55

9.1.4	Les distances/durées des déplacements	55
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 :

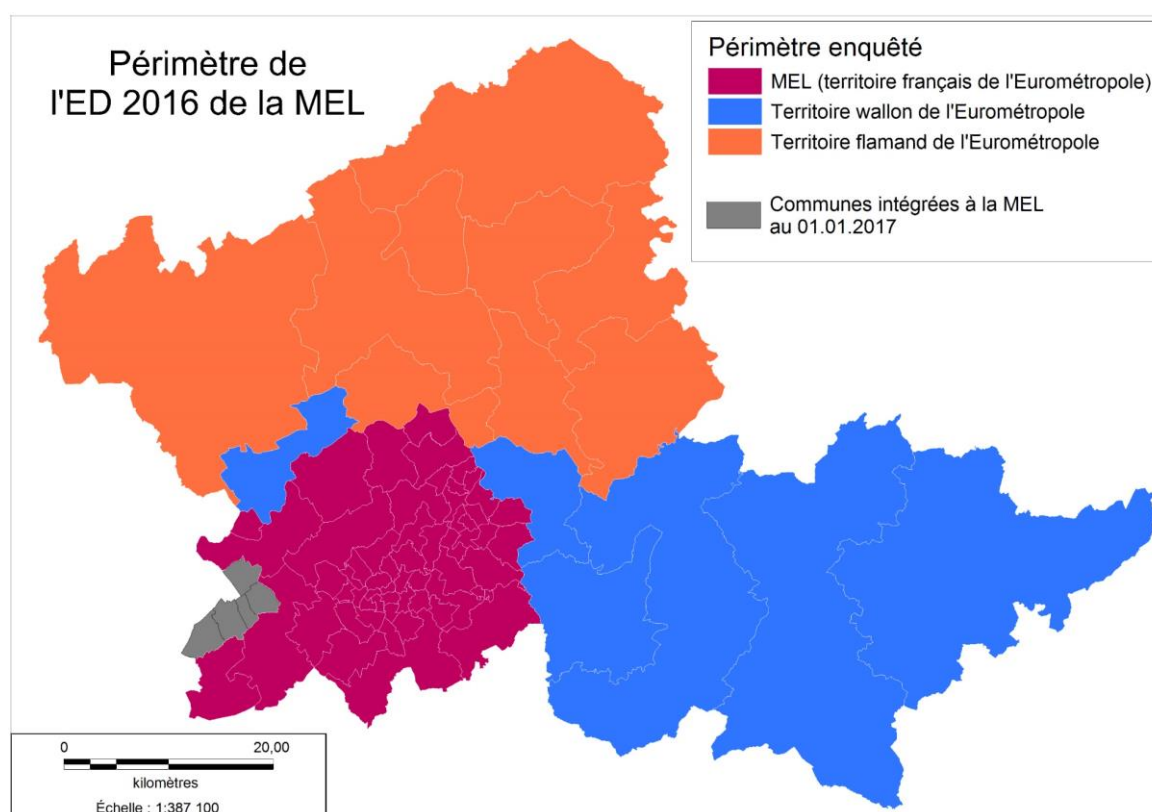
- L'enquête sur les déplacements de semaine des habitants de la part flamande de l'Eurométropole ;
- L'enquête sur les déplacements de week-end des habitants de la part flamande de l'Eurométropole.

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 wallonne 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 flamand avait été enquêtée en face à face, le territoire flamand 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.

1 531 habitants appartenant à **1 282 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 9 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, **4 591 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, **309 personnes** ont décrit **1 602 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 de Lijn
2	Réseau TEC
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, VéliB, 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. La MEL a réalisé des écoutes à distance en flamand. A la demande du Cerema, TEST SA a également réalisé des 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.

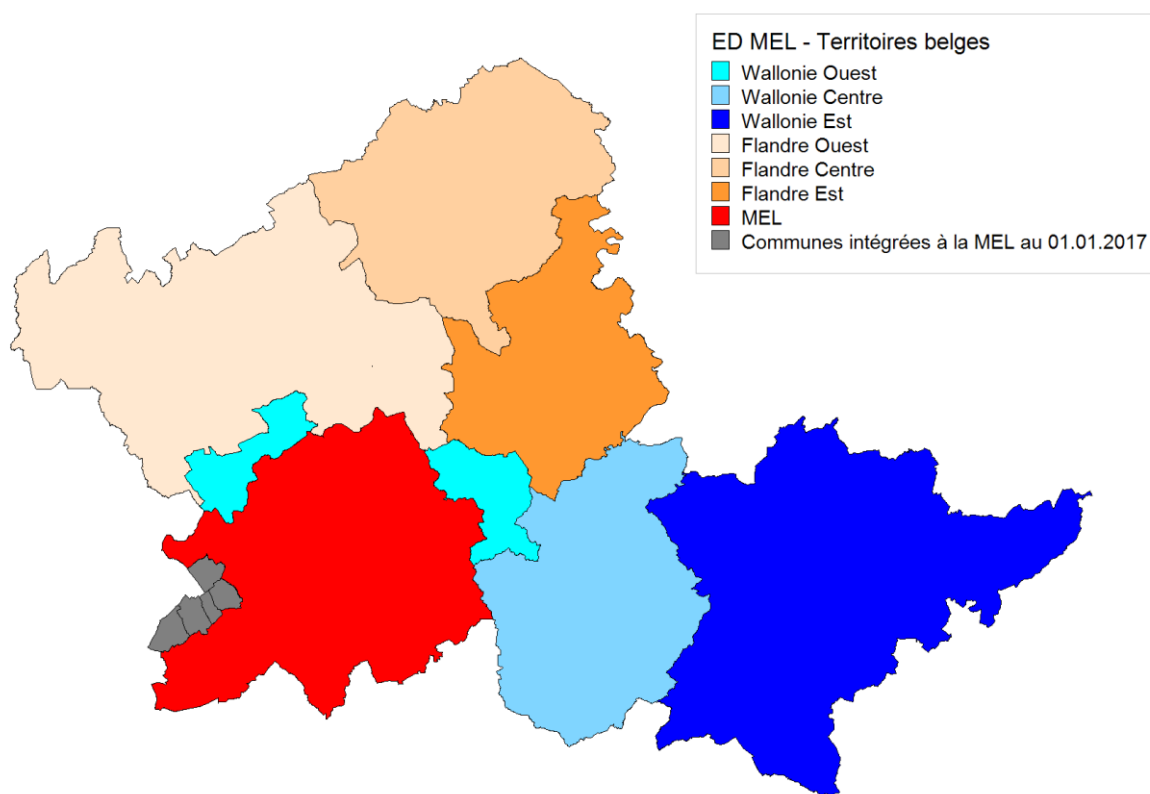
3 Découpage de l'aire d'étude

Le territoire flamand a été subdivisé en 9 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 flamand ou « Flandre » ainsi que territoire wallon ou « Wallonie » 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 : Flandre Est, Flandre Centre, Flandre 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 flamand.

Indicateur	Estimation	Précision	Incertitude
Taille moyenne des ménages	2,38	2,4%	+/- 0,06
Nombre de voitures par ménage	1,28	2,9%	+/- 0,04
Mobilité tous modes en semaine	3,18	3,4%	+/- 0,11
Mobilité tous modes le samedi	3,22	8,4%	+/- 0,27
Part modale de la marche (sem.)	15,0%	13,7%	+/- 2,1%
Part modale de la voiture conducteur (dimanche)	42,2%	17,8%	+/- 7,5%
Budget temps de déplacement tous motifs (sem.)	63,7	6,2%	+/- 3,9

Comment lire ce tableau ? L'estimation de la moyenne de la mobilité tous modes en semaine est de 3,18 déplacements/jour/personne avec 95 % de chance que la « vraie » mobilité soit comprise entre 3,07 et 3,29 (3,18 +/- 0,11). La précision de cette mobilité est donc de $0,05/4,07=3,4\%$. On ne peut pas conclure à une différence significative entre la mobilité de semaine et celle du samedi, les intervalles de confiance se recouvrant (3,22 +/-0,27 pour le samedi).

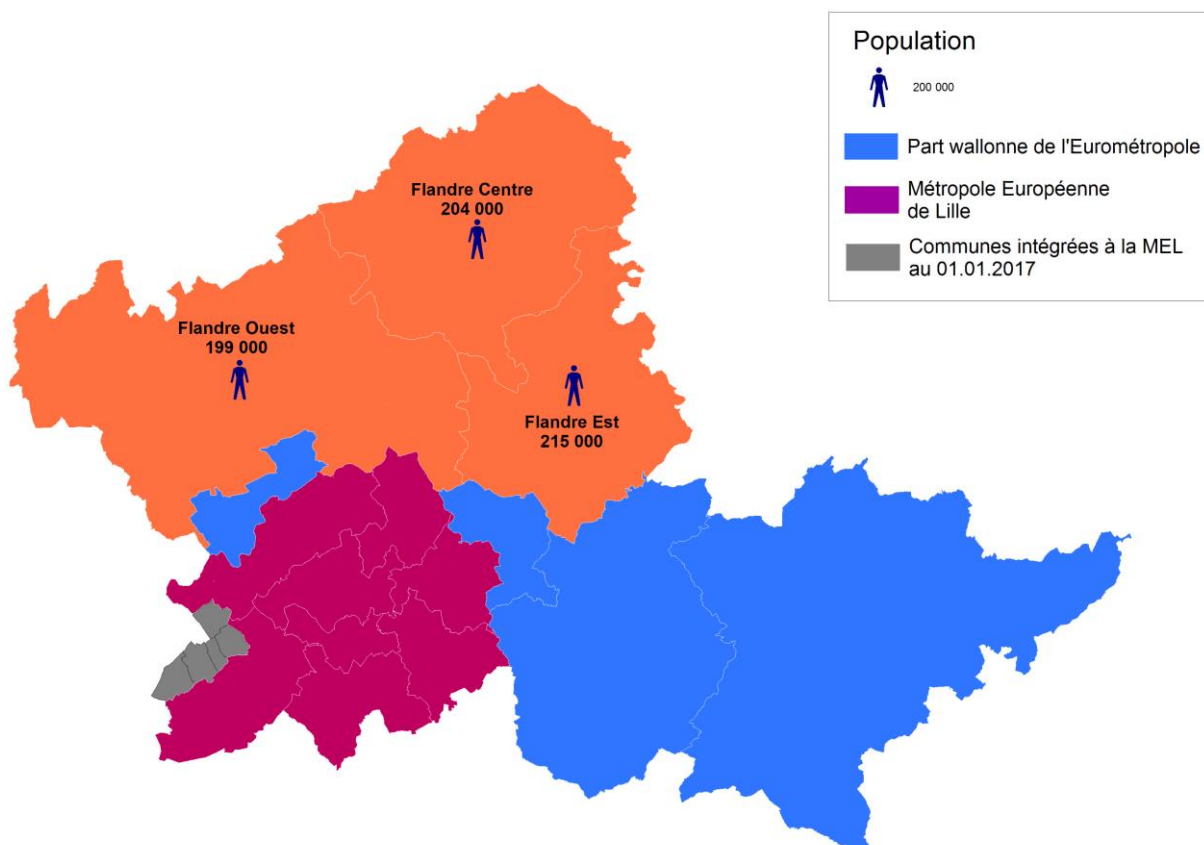
En travaillant sur des « sous populations », comme les habitants du secteur Flandre Ouest, on diminue la taille globale de l'échantillon et donc la précision.

Indicateur	Estimation	Précision	Incertitude
Mobilité tous modes en semaine (rappel)	3,18	3,4%	+/- 0,11
Mobilité tous modes en semaine Flandre Ouest	3,15	5,7%	+/- 0,18

5 Caractéristiques des ménages

5.1 Localisation des ménages et des personnes

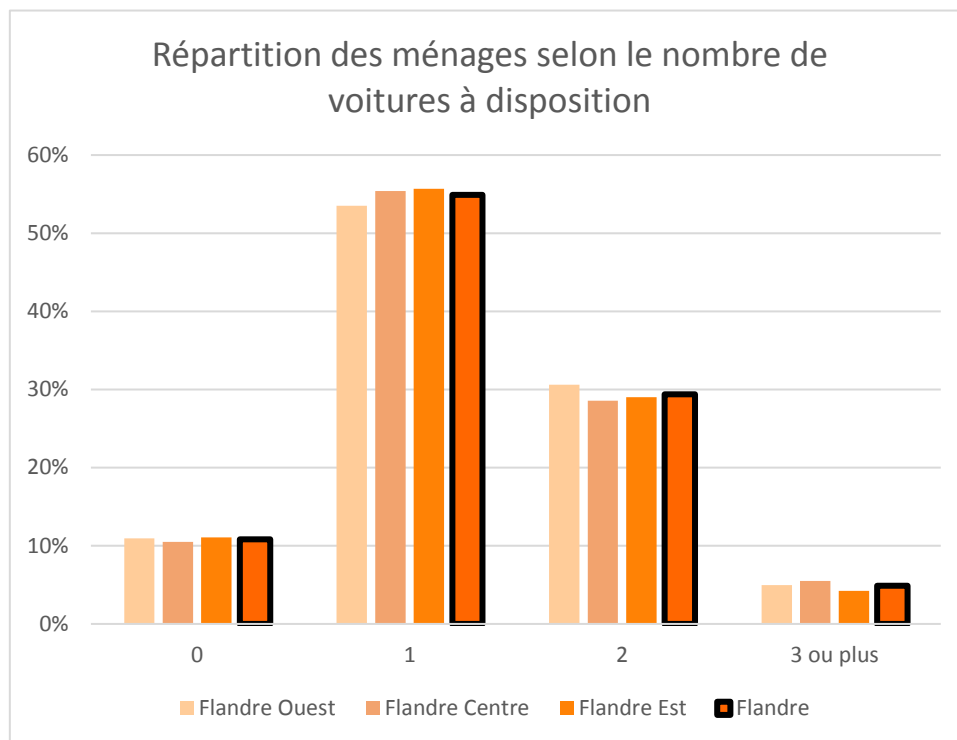
Le territoire flamand de l'Eurométropole est composé d'environ **260 000 ménages**, soit plus de **617 000 habitants** qui sont répartis de la manière suivante sur nos trois zones d'analyses.



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

5.2 Motorisation des ménages

5.2.1 Les voitures à disposition

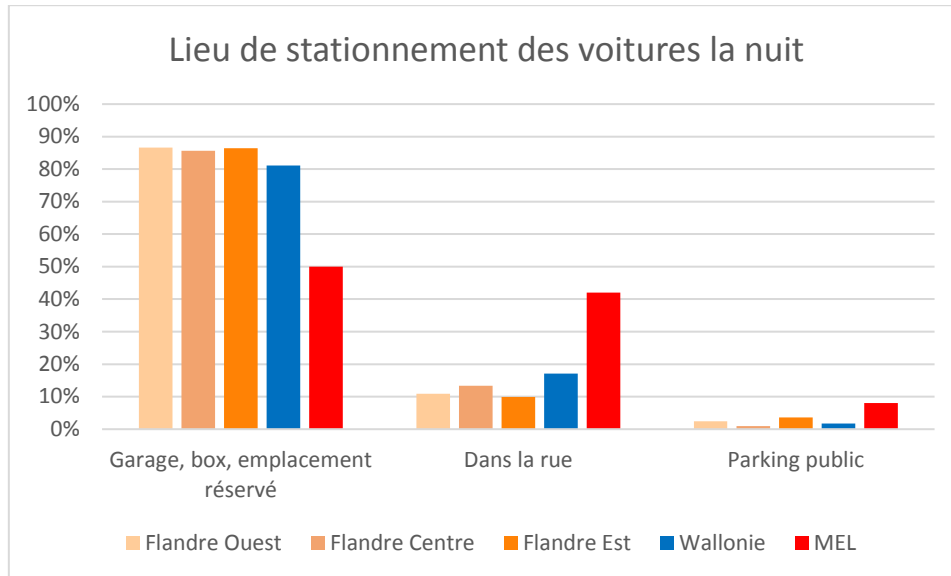


Les chiffres sont assez similaires selon les zones étudiées avec, pour la Flandre Ouest, des écarts un peu plus marqués sur les ménages bi-motorisés qui se substituent à des ménages disposant d'un seul véhicule.

Le nombre moyen de voitures à disposition par ménage est de 1,28 sur le territoire flamand (1,27 en Wallonie où la taille de ménage moyenne est plus faible et 1,08 sur la MEL où la taille de ménage moyenne est bien plus faible).

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 Flandre, il est de **0,70 véhicule/adulte** contre 0,73 en Wallonie et 0,64 sur la MEL).

5.2.2 Le stationnement des voitures la nuit



La très grande majorité (86%) des véhicules stationnent la nuit dans un garage ou autre emplacement réservé. Les pratiques de stationnement sont similaires sur toutes les zones et assez proches de ce qui se fait en Wallonie. L'écart avec la MEL est par contre plus important, le stationnement dans la rue est beaucoup plus important en France.

5.3 Équipements des ménages en vélos et deux-roues motorisés

5.3.1 Les deux-roues motorisés

Environ 9% des ménages flamands disposent d'au moins un deux-roues motorisé. Cette proportion est relativement stable sur les trois zones flamandes. Elle est légèrement plus élevée qu'en Wallonie (8%) et que sur la MEL (6%).

Près de **38 000 deux-roues motorisés** sont à la disposition des Flamands pour leurs déplacements, c'est plus que sur l'ensemble de la MEL (32 000) ou sur la Wallonie (27 000).

5.3.2 Les vélos

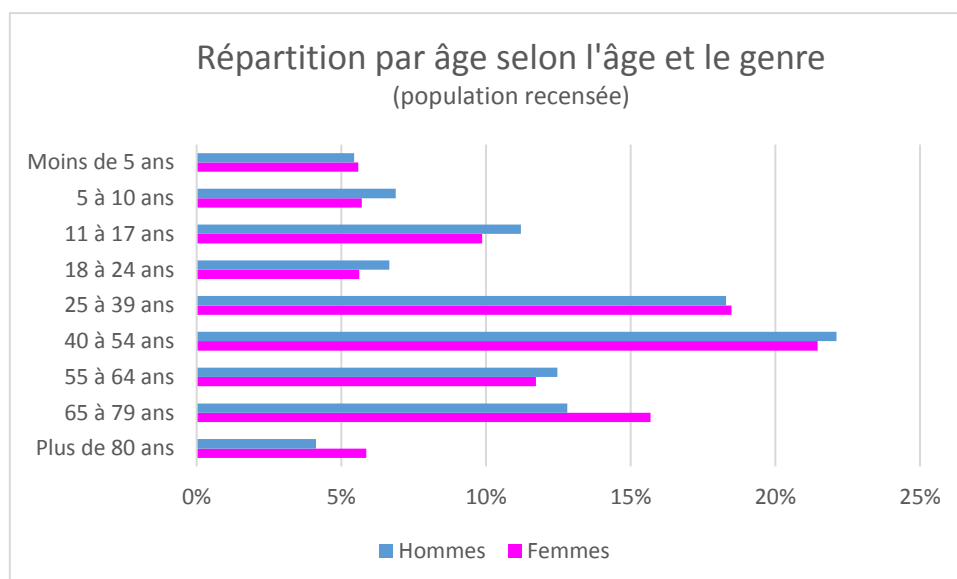
En Flandre, **moins de 15% des ménages n'ont pas de vélos** en état de marche sur la voie publique à leur disposition, cette proportion est d'environ 30% en Wallonie et de 50% sur la MEL. La zone Flandre Ouest se caractérise par un taux de non équipement légèrement plus élevé que les autres zones (18% contre environ 13%).

Près de 623 000 vélos sont à la disposition des Flamands pour leurs déplacements (246 000 en Wallonie, 540 000 sur la MEL). Cela représente 1,1 vélo/habitant de 5 ans et plus de territoire flamand. Parmi eux, 35 000 sont à assistance électrique (5,6% du total).

6 Caractéristiques de la population

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

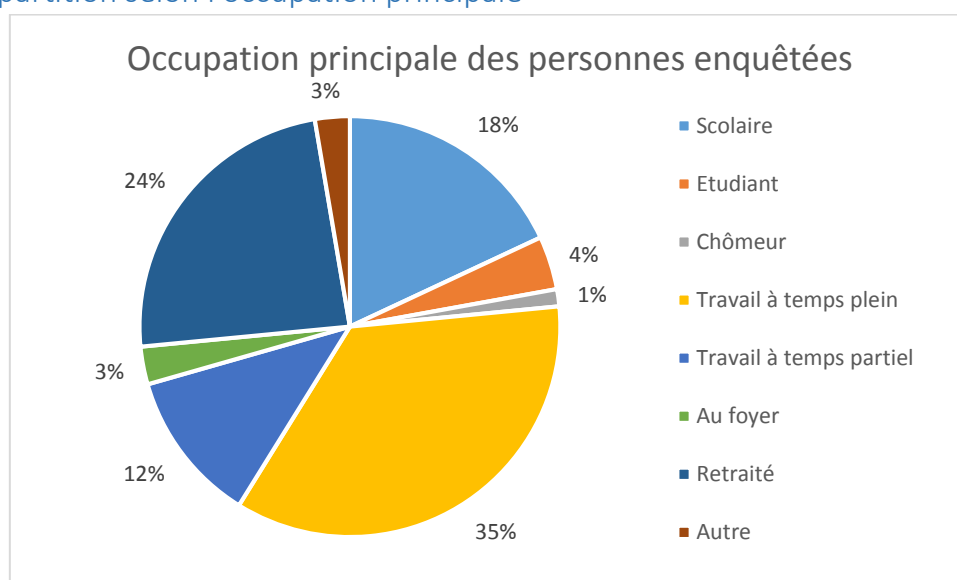
L'âge moyen des habitants du territoire flamand est de 41,5 ans. A titre de comparaison, l'âge moyen en Wallonie est de 40 ans et de 36 ans sur la MEL.



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 65 ans, liée à une espérance de vie plus élevée.

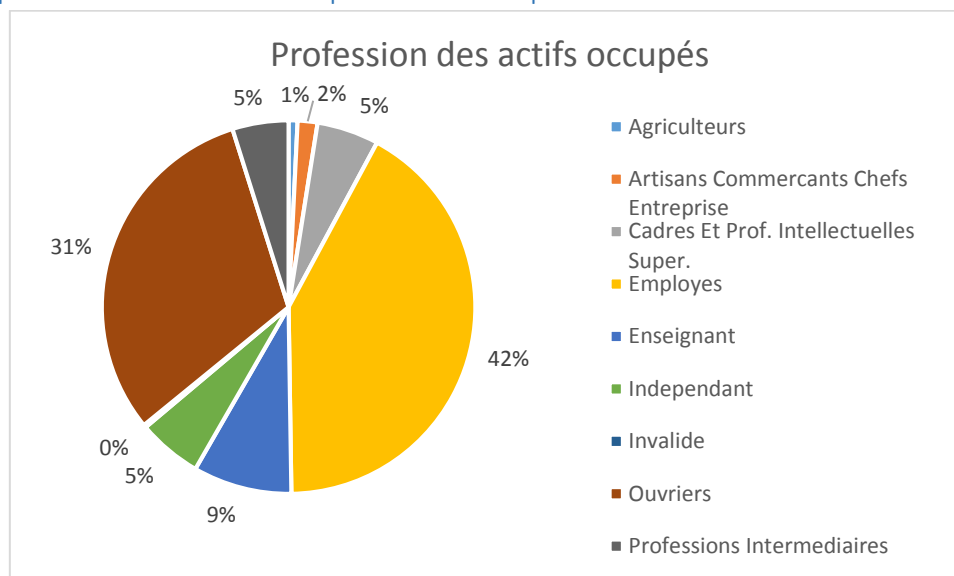
Par soucis de cohérence avec les données qui suivront, seules les personnes enquêtées sont désormais prises en compte dans la suite de cette partie.

6.2 Répartition selon l'occupation principale



L'occupation la plus fréquente dans la population flamande est le travail qui occupe 47% des plus de cinq ans dont une grande partie de personnes à temps plein. Près d'un quart de la population est retraitée (24%), la proportion de jeunes est moins importante (18% de scolaires et 4% d'étudiants).

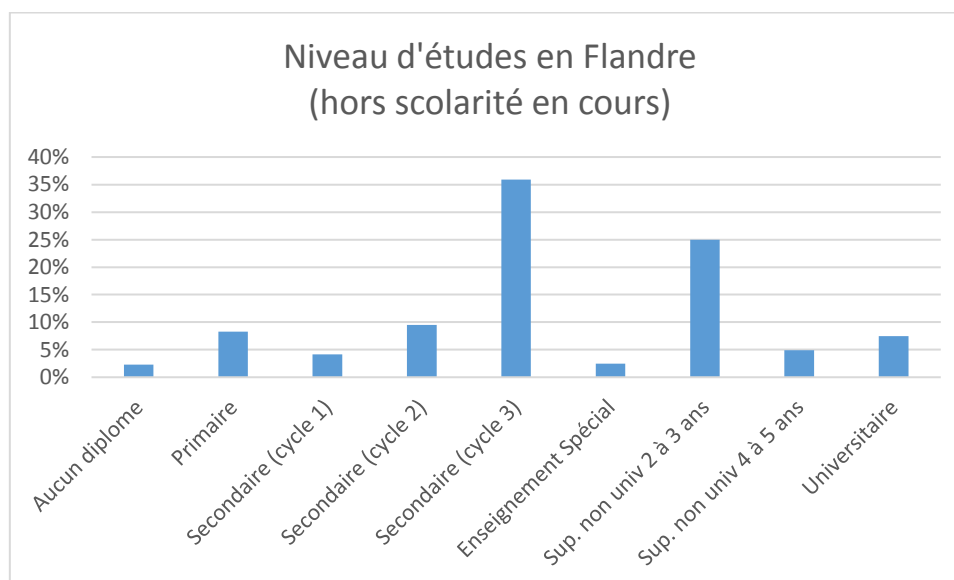
6.3 Répartition des actifs occupés selon leur profession



En Flandre, deux catégories de profession sont prépondérantes sur les autres : les employés (42% des actifs occupés) et les ouvriers (31%). Les autres n'atteignent pas les 10%, notamment les professions intermédiaires (5%) qui sont bien moins nombreuses qu'en Wallonie (18%).

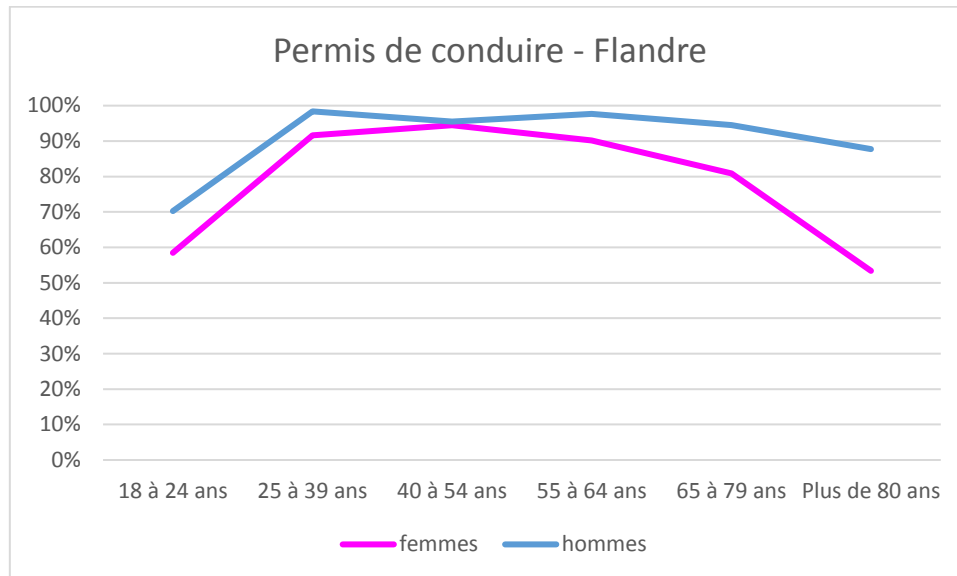
6.4 Niveau d'études

Cette partie ne tient pas compte des scolaires et étudiants.



Près d'un tiers de la population ayant terminé ses études possède un niveau d'études de niveau secondaire de cycle 3. Un quart possède un niveau supérieur non universitaire sur 2 ou 3 ans. 7% des flamands ont réalisé des études universitaires (contre 12% en Wallonie).

6.5 Possession du permis de conduire



Près de 9 Flamands majeurs sur 10 possèdent le permis de conduire (89%). Il existe toujours une différence sur l'accès au permis entre les femmes (85%) et les hommes (94%) qui se retrouve presque à tous les âges, y compris chez les jeunes. Le taux de permis atteint des niveaux très élevés dès la tranche 25/39 ans puis se maintient jusqu'à 80 ans chez les hommes alors qu'il faiblit dès 55 ans chez les femmes. Le taux de permis de 89% est à comparer avec celui de la Wallonie (85%) et celui de la MEL (78%).

6.6 Les actifs

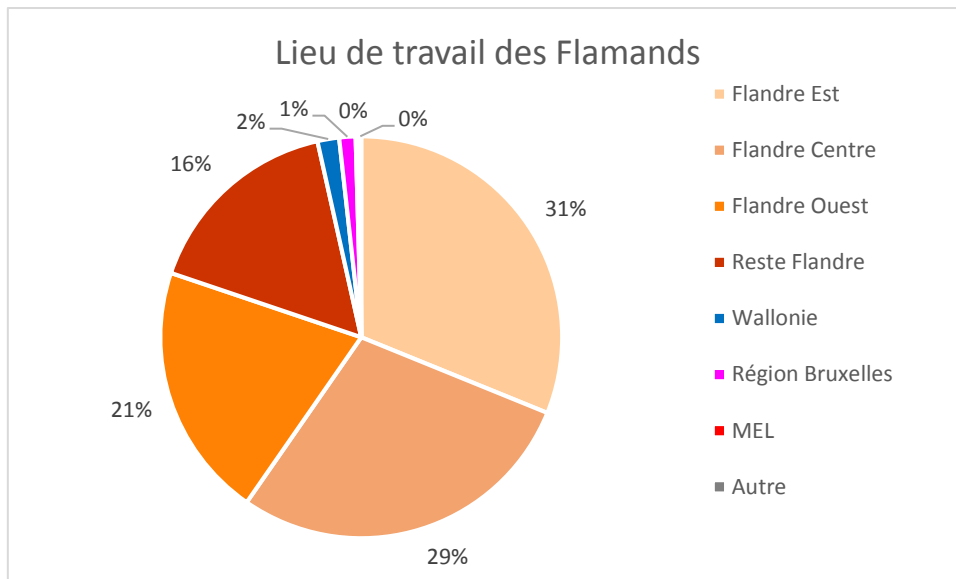
Le terme « actifs » est utilisé ici en lieu et place du terme « actifs occupés » pour simplifier et faciliter la lecture du document.

Environ 275 000 actifs ayant un emploi habitent dans la zone flamande de l'Eurométropole.

6.6.1 Lieu de travail

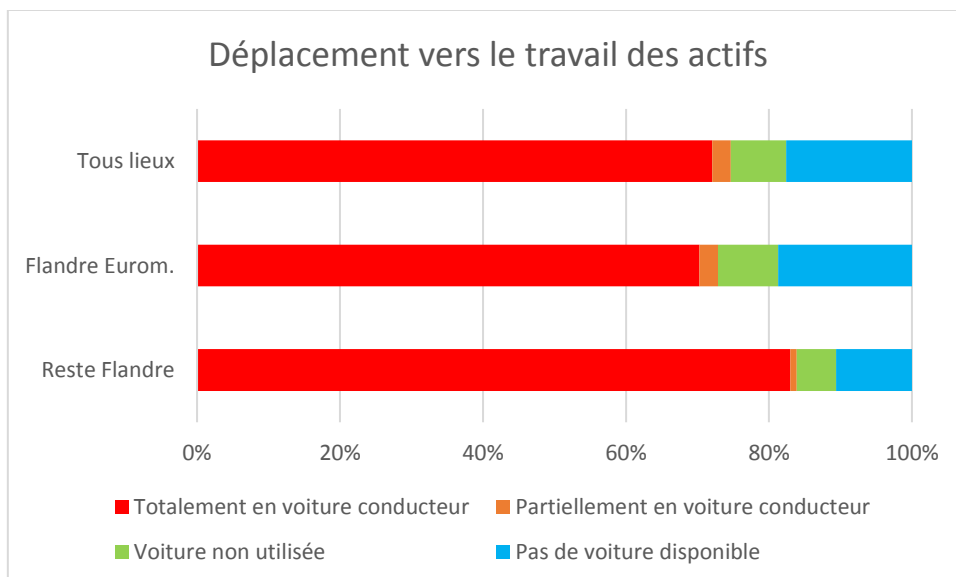
Environ 8% des actifs flamands travaillent exclusivement depuis leur domicile et 82% ne le font jamais.

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



La très grande majorité des lieux d’emplois se trouvent sur le territoire flamand enquêté (81%) et quasiment tout le reste se situe en Flandre hors zone d’études. L’emploi au sein de la MEL ou de la Wallonie est anecdotique.

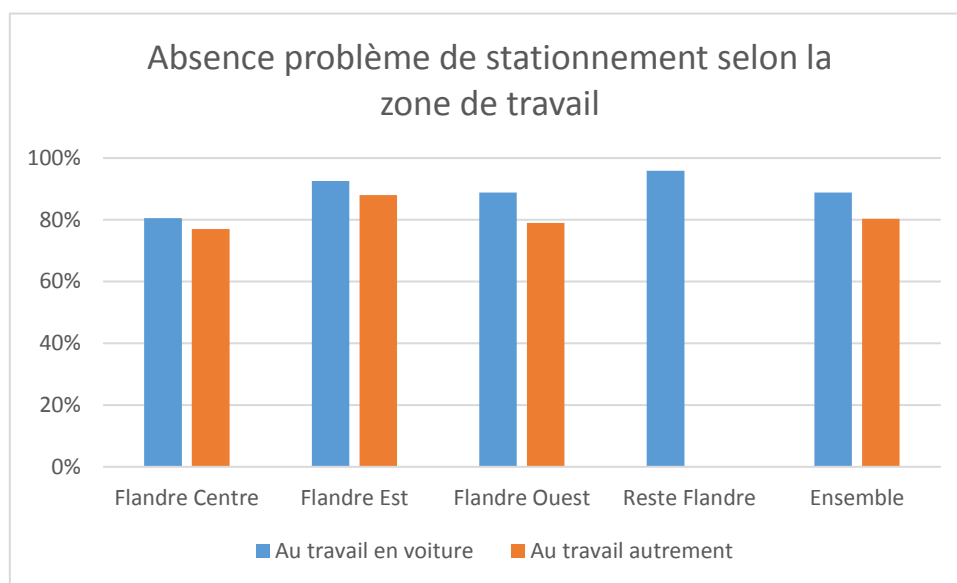
6.6.2 Équipement en moyens de transport et utilisation de la voiture pour se rendre au travail
 On s’intéresse ici aux actifs travaillant au moins 2 jours par semaine en dehors de leur domicile et ayant déclaré un lieu de travail fixe (environ 244 000 personnes).



Environ 72% des Flamands actifs disposent et utilisent sur l’intégralité de leur trajet domicile travail une voiture (qu’ils conduisent). Cette proportion est de 80% en Wallonie et de 73% sur la MEL. Environ 18% des actifs ne disposent pas d’une voiture pour se rendre sur leur lieu de travail (deux fois plus qu’en Wallonie).

La majorité des emplois se trouvant sur le territoire flamand de l’Eurométropole (c’est à dire la zone enquêtée), les chiffres varient assez peu avec un usage légèrement plus faible de la voiture cependant. Pour les personnes travaillant dans le reste de la Flandre (seule zone suffisamment représentée pour que l’on puisse estimer des résultats), l’usage de la voiture est plus important.

6.6.3 Difficultés de stationnement sur le lieu de travail



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

Le graphique ci-dessus nous montre que, quelle que soit la zone du lieu de travail, les personnes n'utilisant pas uniquement une voiture pour aller travailler observent en général plus de problèmes de stationnement (échantillon trop faible sur le reste de la Flandre pour être présentée).

6.7 Les scolaires et les étudiants

6.7.1 Les scolaires

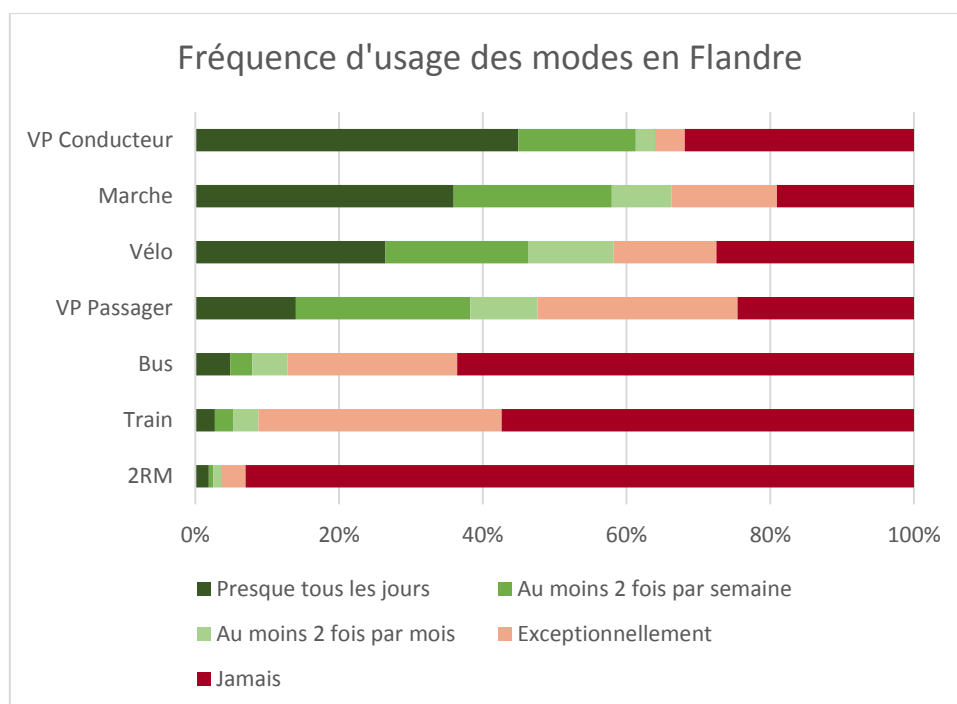
Le territoire flamand comprend 105 000 scolaires, c'est à dire des personnes de 5 ans et plus déclarant être en cours de scolarité à un niveau primaire ou secondaire. Parmi eux, 87 000 sont scolarisés sur le territoire flamand (hors domicile). A noter **qu'environ 12 000 personnes ont déclaré étudier exclusivement à domicile** (quasiment aucune en Wallonie).

6.7.2 Les étudiants

Environ 24 000 étudiants résident sur le territoire flamand, plus de 14 000 le font dans un établissement de la zone flamande enquêtée, les autres étudient majoritairement dans le reste de la région.

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.



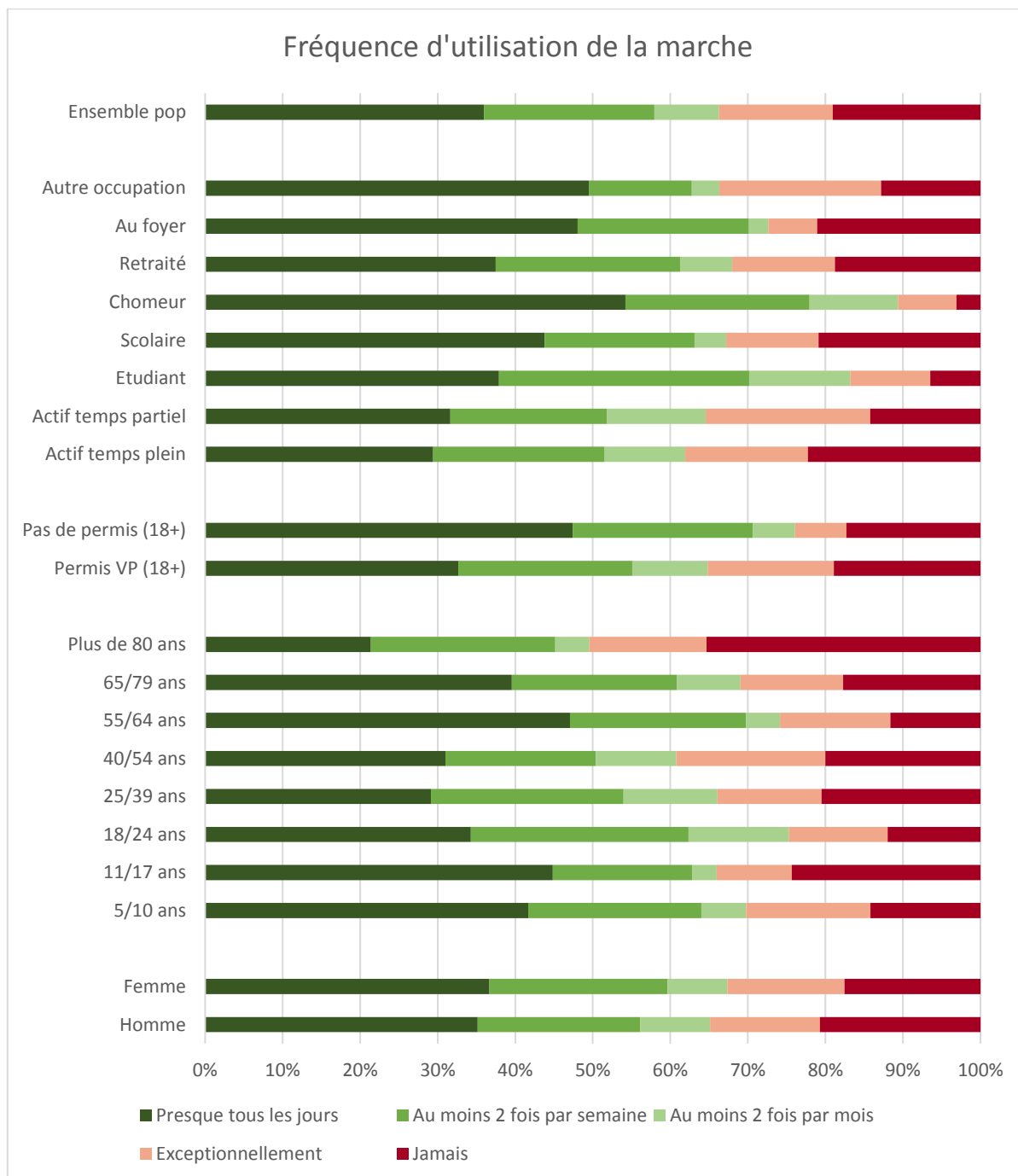
La fréquence d'utilisation de la voiture en tant que conducteur est indiquée ici pour l'ensemble de la population de 5 ans et plus afin d'être comparable avec les autres modes.

Le mode le plus fréquemment utilisé tous les jours ou presque est la voiture en tant que conducteur avec 45 % de conducteurs (quasi) quotidiens contre 52% en Wallonie. La marche est bien plus en retrait avec 36% d'utilisateurs (quasi) quotidiens contre 53% en Wallonie. On peut penser que ce chiffre très faible pour la marche (il est de 72% sur la MEL) est dû aux chiffres importants de cyclistes du quotidien (26% en Flandre contre seulement 4% en Wallonie et 3% sur la MEL).

Les transports collectifs sont très peu utilisés à une fréquence importante.

7.1 Utilisation de la marche

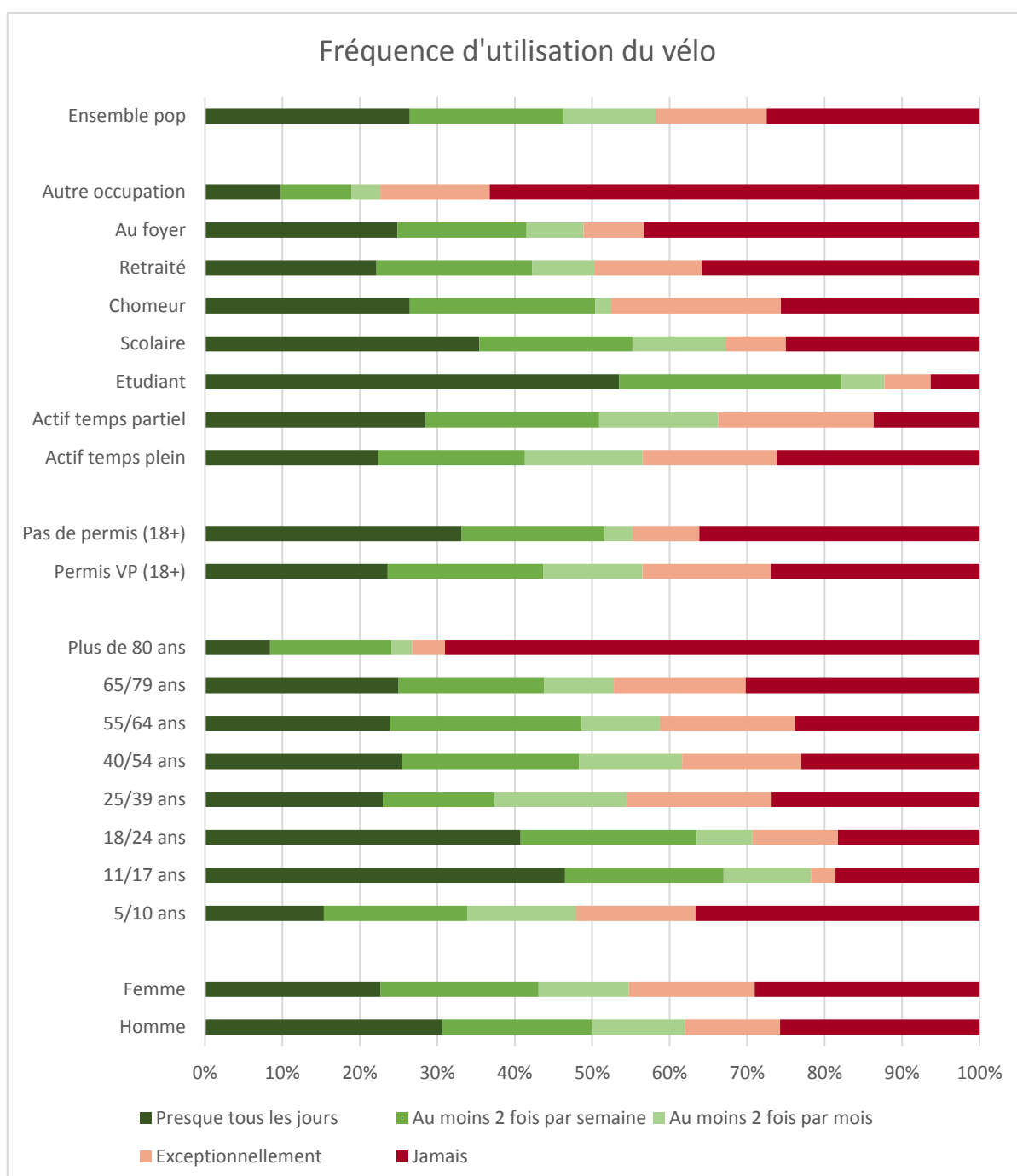
On considère qu'il faut marcher au moins 5 minutes consécutives pour comptabiliser un déplacement à pied. Cette définition permet de prendre en compte l'utilisation de la marche en rabattement vers un autre mode de déplacement ou bien jusqu'à sa destination.



La marche, notamment à cause de la concurrence du vélo, est utilisée moins fréquemment par les Flamands que par les Wallons ou les habitants de la MEL. C'est un mode plus fréquents chez les jeunes ou les plus âgés, hors plus de 80 ans. Les personnes au foyer, celles en recherche d'emploi ou n'ayant pas le permis de conduire sont parmi les marcheurs les plus fréquents.

338 000 Flamands marchent au moins 2 fois par semaine.

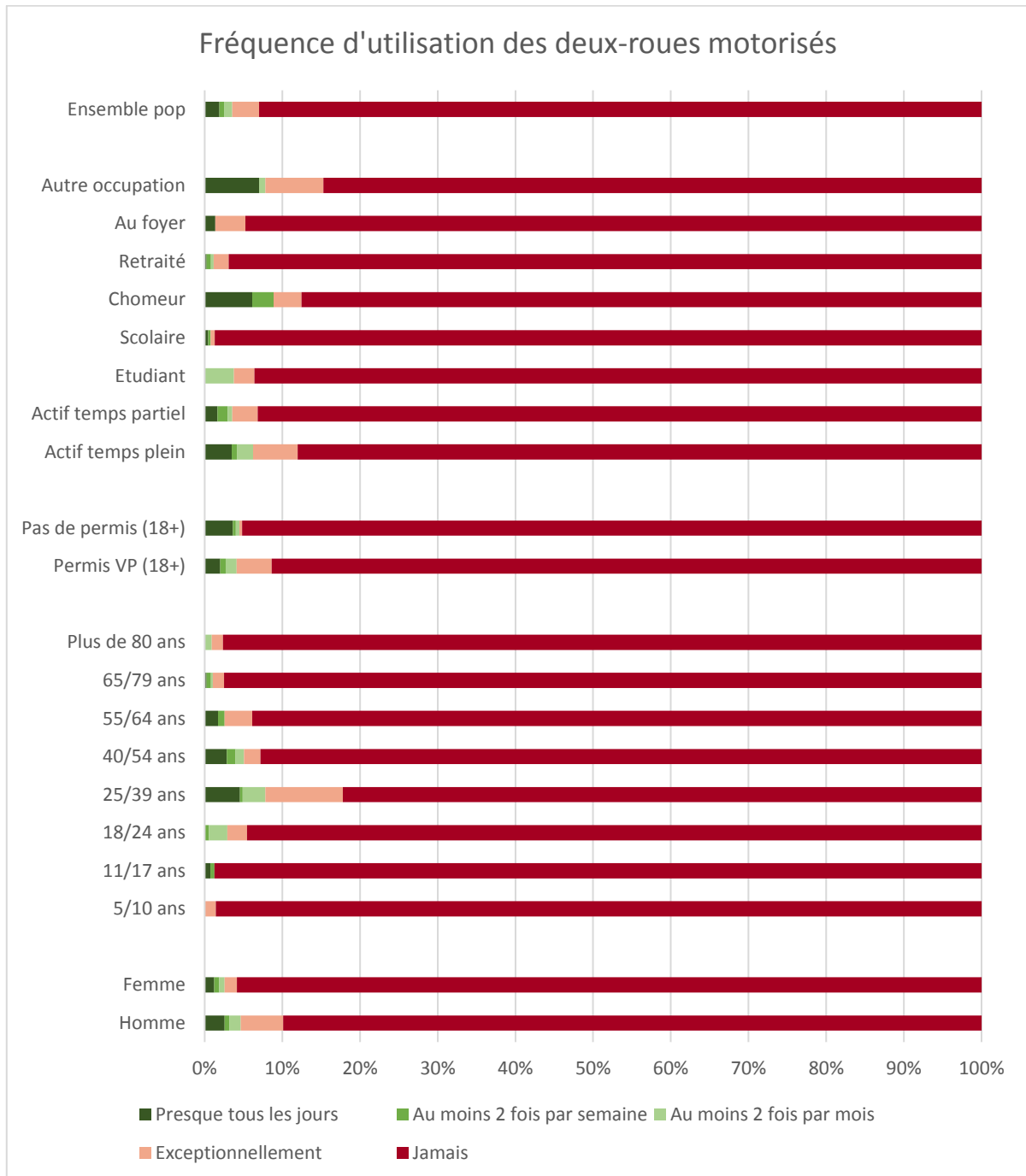
7.2 Utilisation du vélo



Plus d'un quart des Flamands font du vélo tous les jours ou presque, bien plus que ce que l'on observe en Wallonie ou sur la MEL (environ 4%). Cette pratique est très forte chez les adolescents et les jeunes adultes (plus de 40%) tout en restant élevée par la suite (plus de 20% jusqu'à 79 ans). La pratique est également bien présente quelle que soit l'occupation principale. La pratique est cependant plus fréquente chez les hommes et les personnes n'ayant pas le permis de conduire.

271 000 Flamands utilisent le vélo au moins 2 fois par semaine.

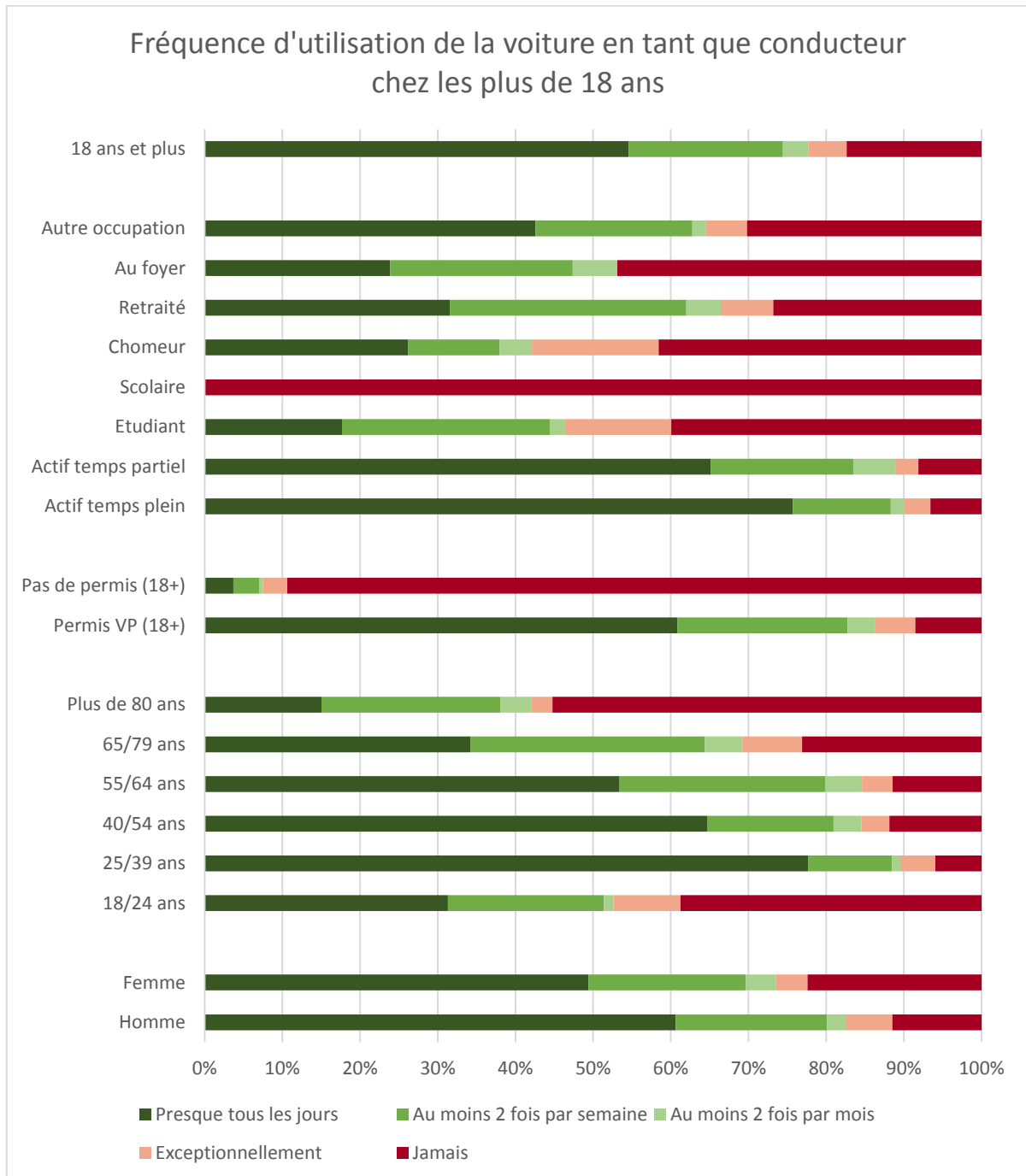
7.3 Utilisation d'un deux-roues motorisé



Les motos et scooters sont un mode très peu utilisé de manière régulière par les Flamands. La pratique fréquente est surtout masculine, plus présente chez les personnes en recherche d'emploi ou actifs à temps plein, entre 25 et 54 ans.

Moins de 15 000 Flamands font au moins 2 déplacements en deux-roues motorisés par semaine.

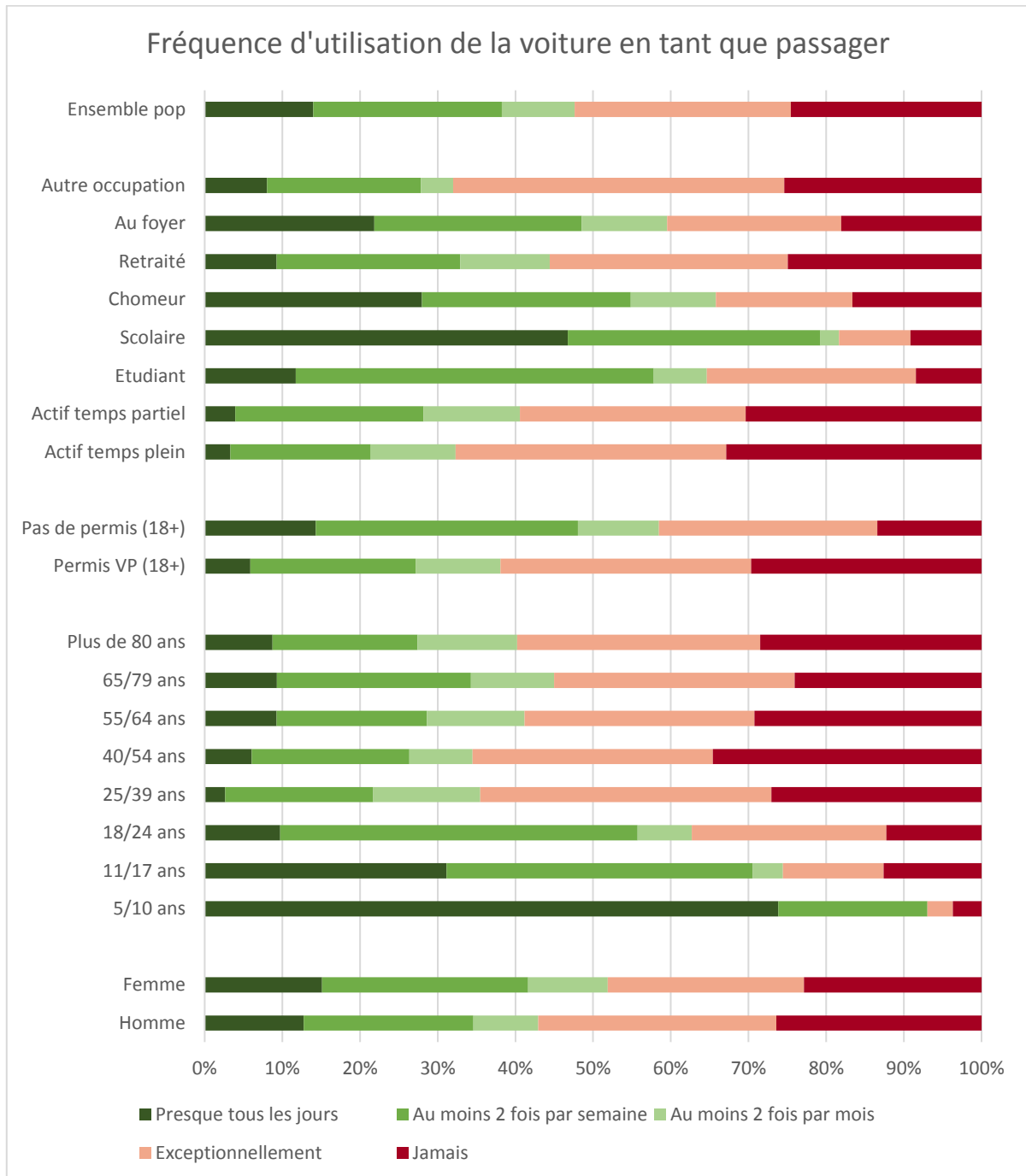
7.4 Utilisation de la voiture en tant que conducteur



Parmi les personnes de plus de 18 ans résidant sur le territoire flamand, plus de la moitié (55%) utilisent une voiture en tant que conducteur tous les jours ou presque. C'est un peu plus que sur la MEL (52%) mais beaucoup moins qu'en Wallonie (65%). L'usage très fréquent est maximal chez les 25/39 ans et les actifs. Il est bien sûr très faible chez les non titulaires du permis de conduire (voiture sans permis ou passage en cours possibles...). Les femmes sont moins nombreuses à conduire très fréquemment une voiture.

357 000 Flamands conduisent une voiture au moins 2 fois par semaine.

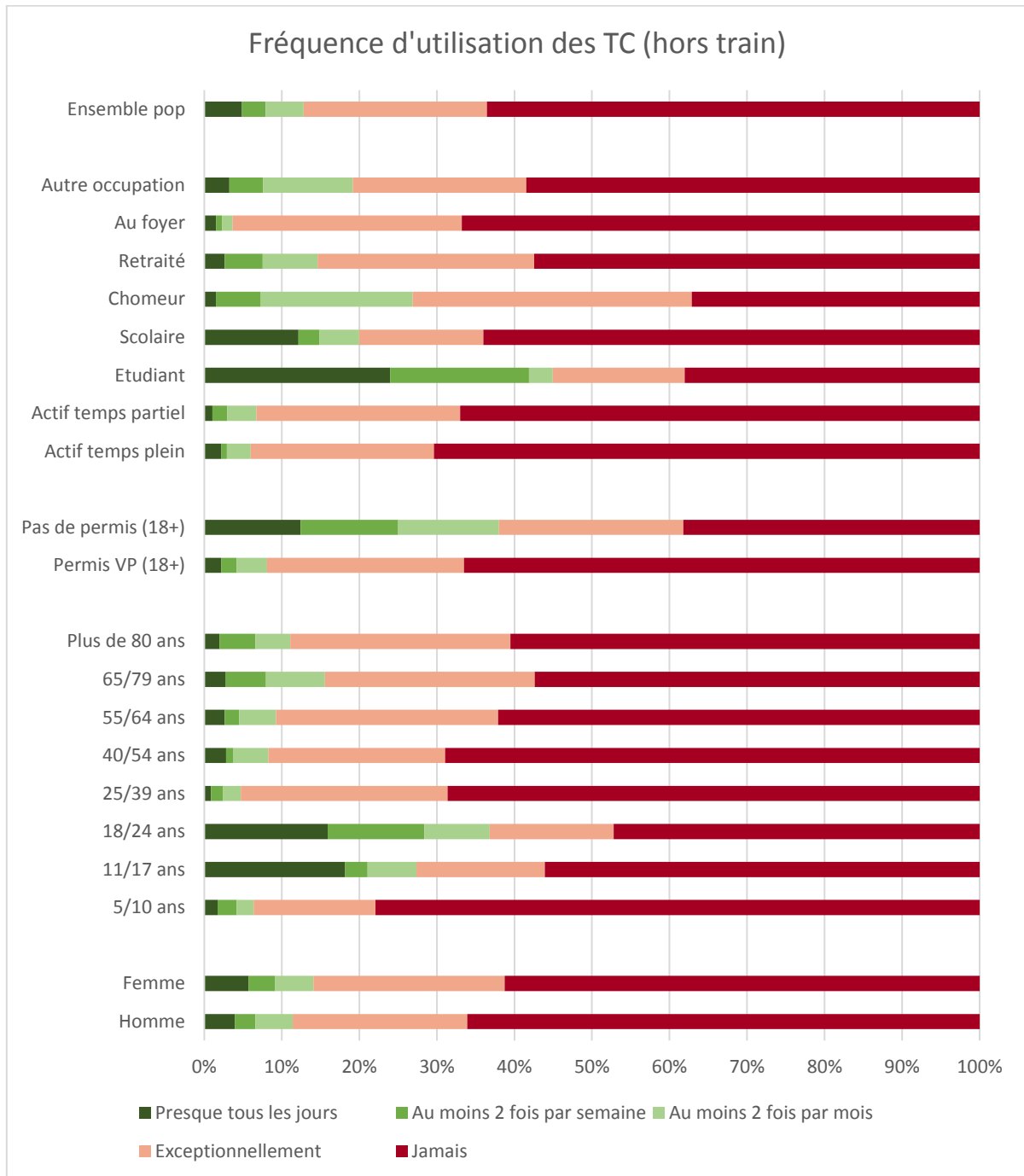
7.5 Utilisation de la voiture en tant que passager



Sans grande surprise, les niveaux de fréquence d’usage de la voiture en tant que passager sont à peu près opposés à ceux de la voiture en tant que conducteur : 14% y a recours tous les jours ou presque, contre 28% en Wallonie. Près des ¾ des enfants de 5 à 10 ans utilisent la voiture en tant que passager quasi quotidiennement, ce taux chute fortement ensuite. Ils sont environ 2,5% dans la tranche 25/39 ans. Les scolaires, et dans une moindre mesure les personnes en recherche d’emploi, sont les principales catégories de population présentes dans les utilisateurs quasi-quotidien de la voiture en tant que passager. Les taux sont par contre très faibles chez les actifs.

223 000 Flamands sont passagers d’une voiture au moins 2 fois par semaine.

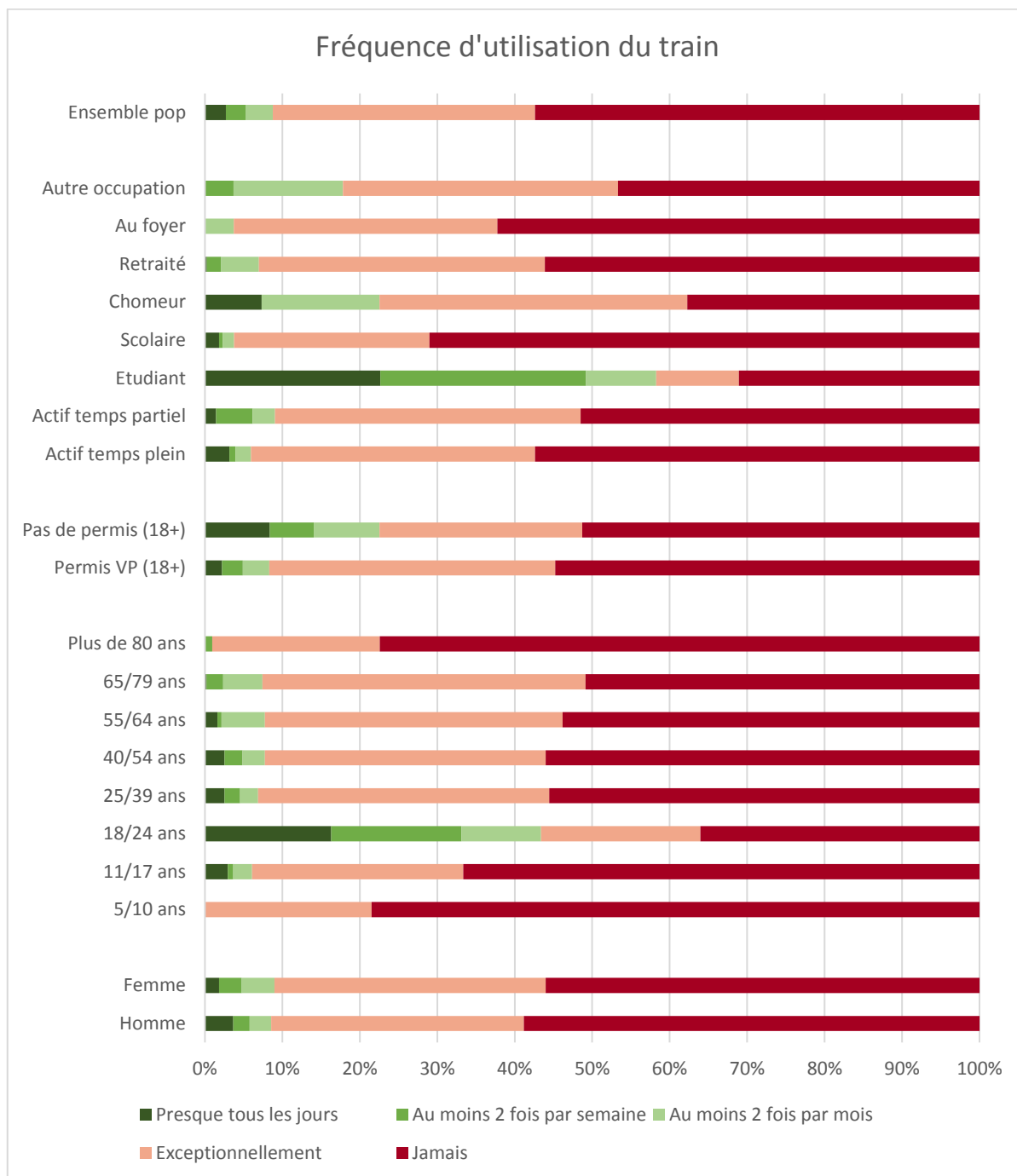
7.6 Utilisation des transports collectifs (hors train)



L'usage fréquent des transports collectifs (hors train) se concentre sur les 11/24 ans avec plus de 15% d'utilisateurs quasi-quotidiens. La proportion d'utilisateurs quasi-quotidiens est obtenue pour les étudiants avec environ 25% tandis que quasiment aucun actif à temps partiel n'est dans cette situation. De manière classique, les femmes sont un peu plus présentes dans les utilisateurs réguliers des transports collectifs. Globalement, moins de 5% de la population les utilisent tous les jours ou presque.

46 000 Flamands utilisent au moins 2 fois par semaine les transports collectifs (hors train).

7.7 Utilisation du train



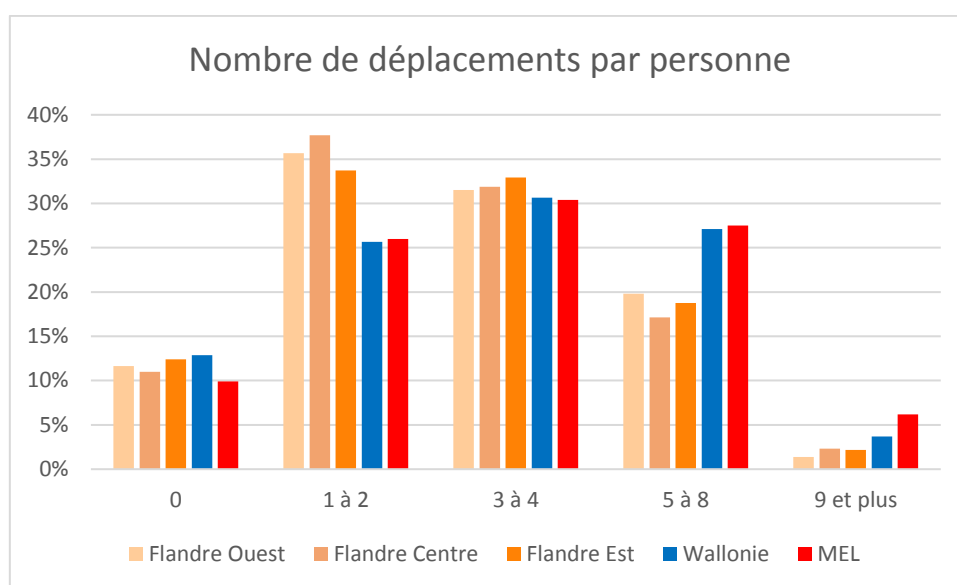
L'usage quasi-quotidien du train est plutôt rare chez les flamands avec moins de 3% de la population contre plus de 7% en Wallonie. Il est surtout utilisé par des hommes, des étudiants et également – dans une moindre mesure – des personnes en recherche d'emploi et des actifs à temps plein. L'usage du train chez les plus de 65 ans et chez les 5/10 ans est très peu fréquent.

Un peu plus de 30 000 Flamands utilisent le train au moins 2 fois par semaine.

8 Les déplacements

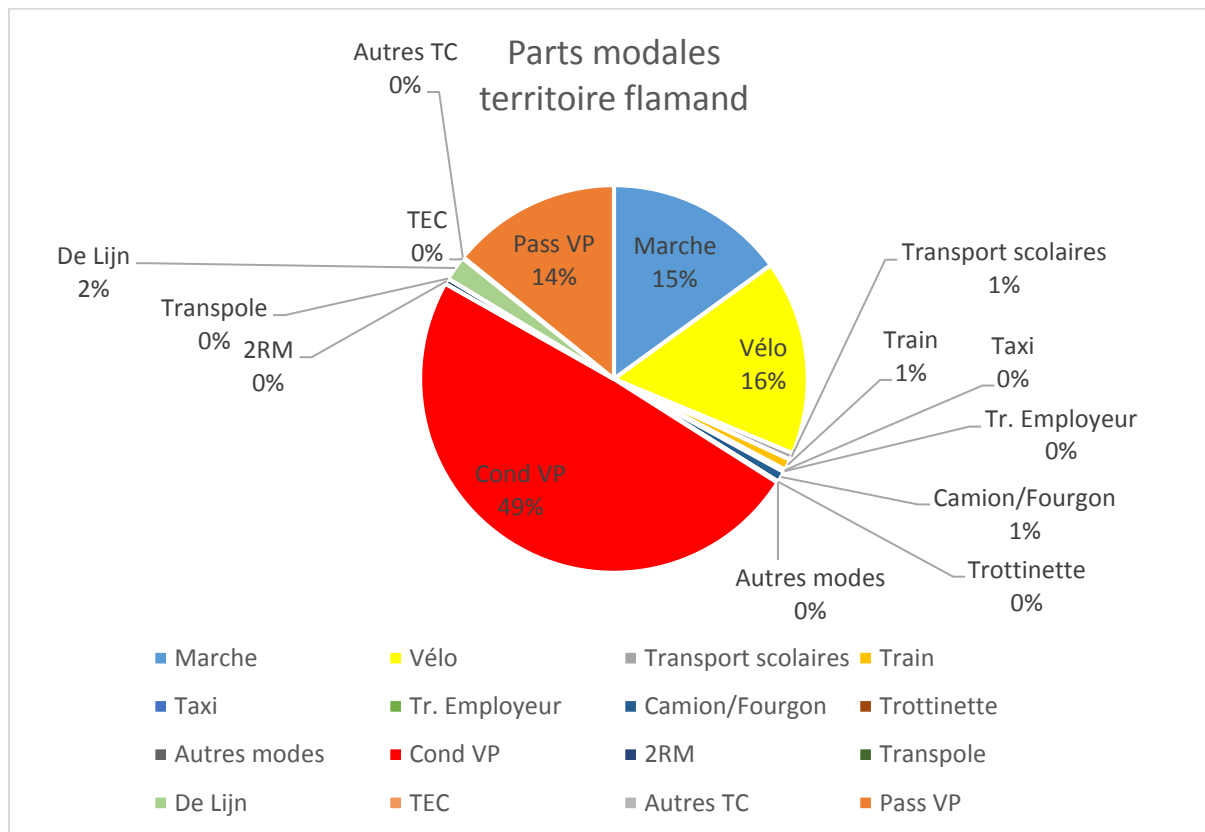
8.1 Nombre de déplacements global, répartition des mobilités

Un jour moyen de semaine, du lundi au vendredi, hors vacances scolaires, les 583 000 Flamands de 5 ans et plus résidant sur le territoire enquêté réalisent environ 1,86 millions de déplacements, soit **3,18 déplacements par jour et par personne**. Ce chiffre est inférieur à ceux observés en Wallonie (3,65) et à celui de la MEL (4,07).



Les Flamands, avec des résultats assez similaires quel que soit le secteur considéré, ont tendance à être moins nombreux à réaliser des nombres de déplacements élevés au cours d'une journée. On les retrouve plus fréquemment que les Wallons et les Français chez les personnes ayant réalisé 1 à 4 déplacements. La proportion d'immobiles est un peu plus faible que chez les Wallons (12% contre 13%).

8.2 Ensemble du territoire flamand

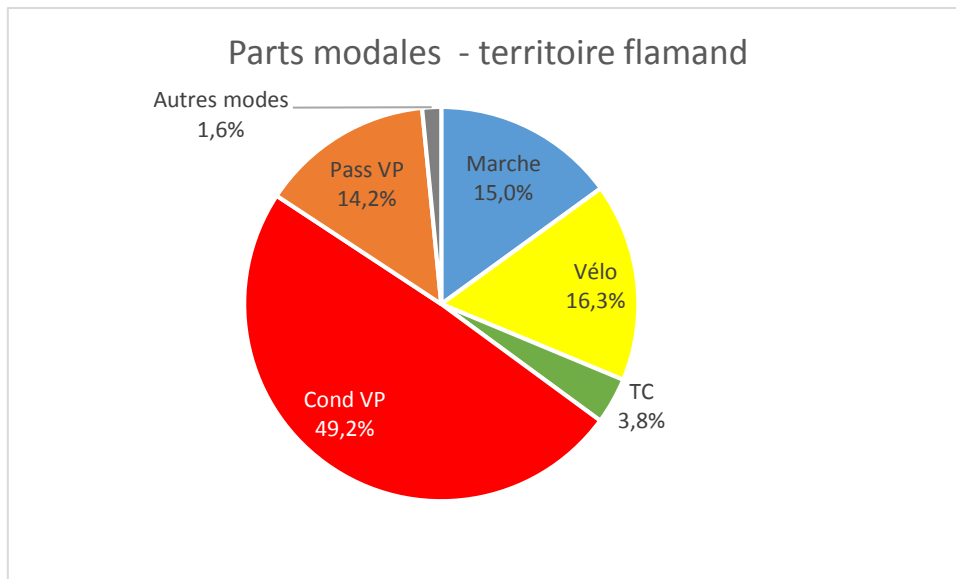


Les parts modales représentent la proportion des déplacements qui sont réalisés selon leur mode principal. La longueur ou la durée des déplacements n'est pas prise en compte dans ce calcul.

Le mode le plus utilisé est la voiture en tant que conducteur (Cond VP sur le graphique) avec près d'un déplacement sur deux. Trois modes se partagent quasiment tous les autres déplacements : le vélo (16%), la marche (15%) et la voiture en tant que passager (Pass VP, 15%). Ces quatre modes représentent 95% des déplacements réalisés par les Flamands.

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

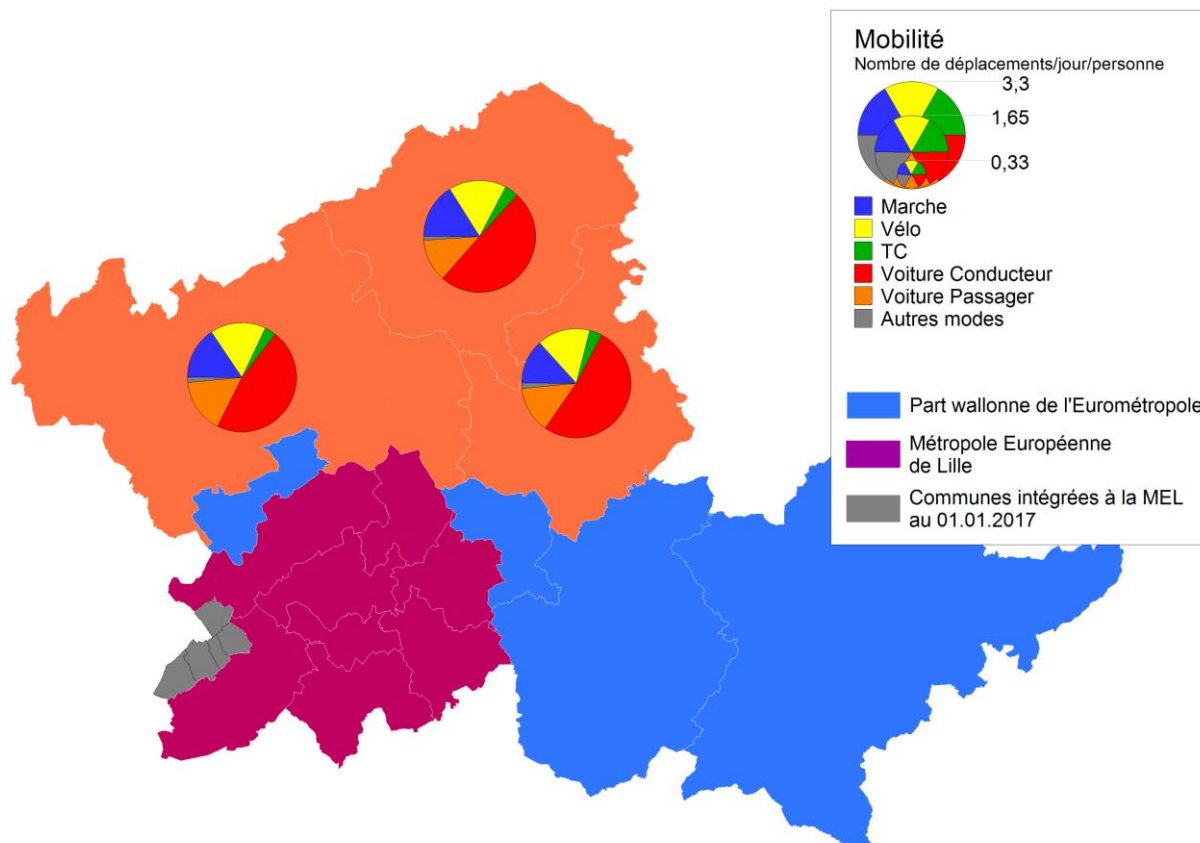
Les modes agrégés fournissent les résultats suivants :



La mobilité moindre par personne doit être prise en compte lorsque l'on compare les parts modales de la Flandre et de la MEL. Par exemple, alors que la part modale de la voiture en tant que passager est similaire (14,2% ici contre 13,6%), le nombre de déplacements par personne est assez différent (0,45 contre 0,55).

La proportion de déplacements en voiture conducteur est plus élevée en Flandre que sur la MEL (43,4%) mais légèrement plus faible qu'en Wallonie (51,7%), mais les différences les plus flagrantes sont sur les modes actifs : si la marche recensée en Flandre est très faible avec 15,0% (19,1% en Wallonie et 29,6% sur la MEL), la part modale du vélo de 16,3% est sans commune mesure avec celles observées sur les autres territoires (1,7 et 1,6% respectivement). La part modale des transports collectifs est par contre plus faible qu'en Wallonie (5,3%) et sur la MEL (9,8%), les territoires belges enquêtés étant bien sûr moins urbains que les français et disposant, du fait, d'une desserte en transports collectifs urbains moindre.

8.3 Résultats par secteurs



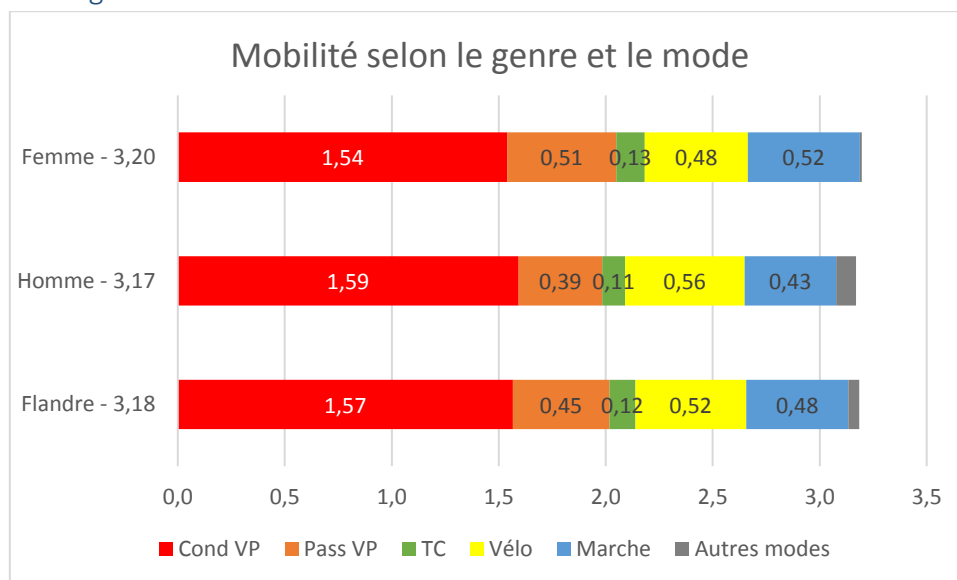
Les mobilités observées en Flandre sont assez stables quel que soit le secteur considéré avec des variations non significatives (entre 3,15 et 3,23 déplacements par jour et par personne).

Les parts modales sur les trois secteurs flamands sont relativement peu marquées : le vélo et les TC y sont quasiment stables.

On observe de légères différences sur les parts modales de la voiture et de la marche, notamment en Flandre Est où les déplacements à pied sont un peu plus rares et ceux derrière un volant plus fréquents.

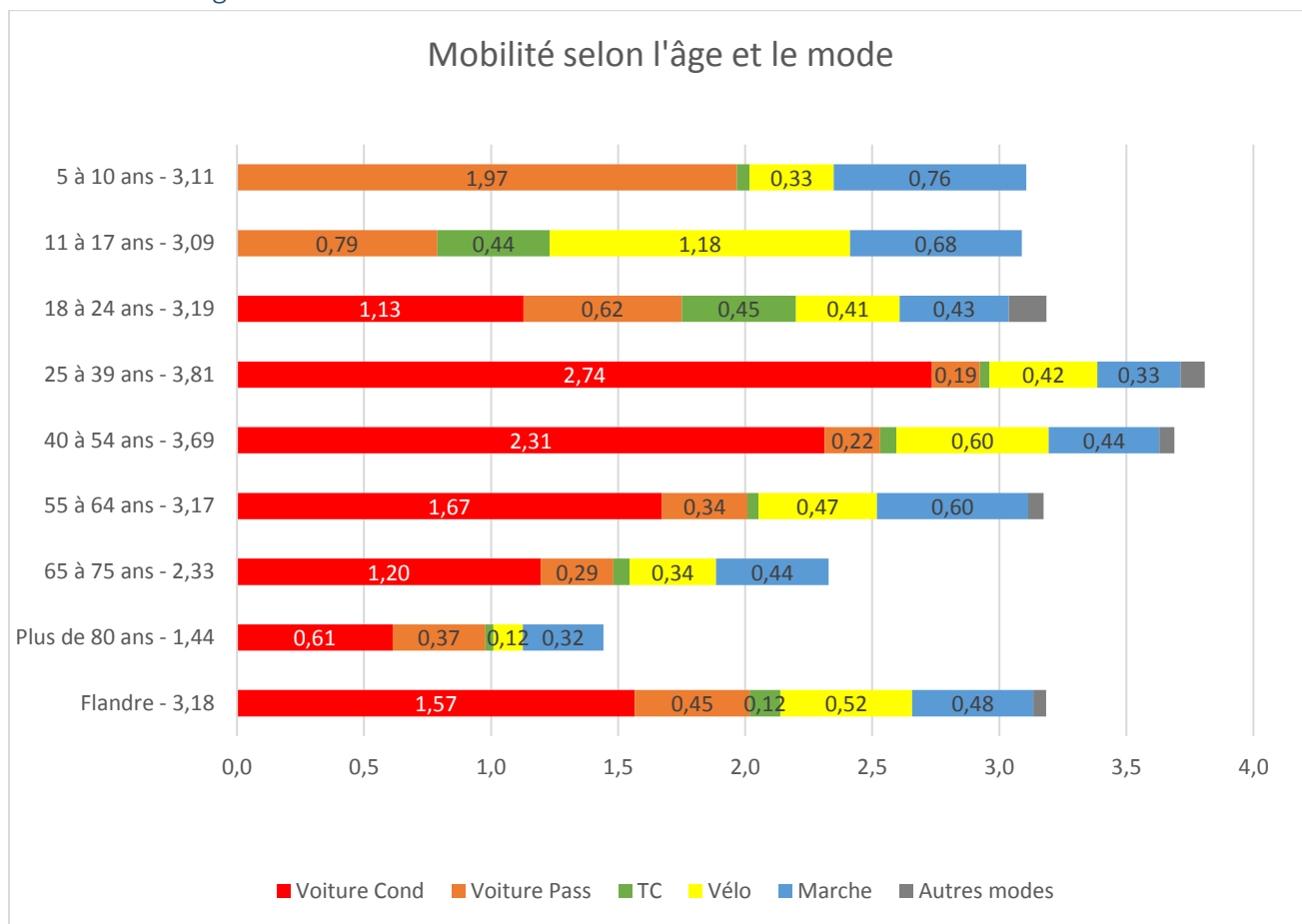
8.4 Mobilité selon les caractéristiques des personnes

8.4.1 Selon le genre



Le niveau global de mobilité est peu influencé par le genre de la personne. En termes d'usages des différents modes, on observe des différences assez classiques par rapport à ce que l'on voit habituellement en France : les hommes utilisent un peu plus la voiture conducteur et le vélo, les femmes un peu plus la voiture passager, la marche et les TC.

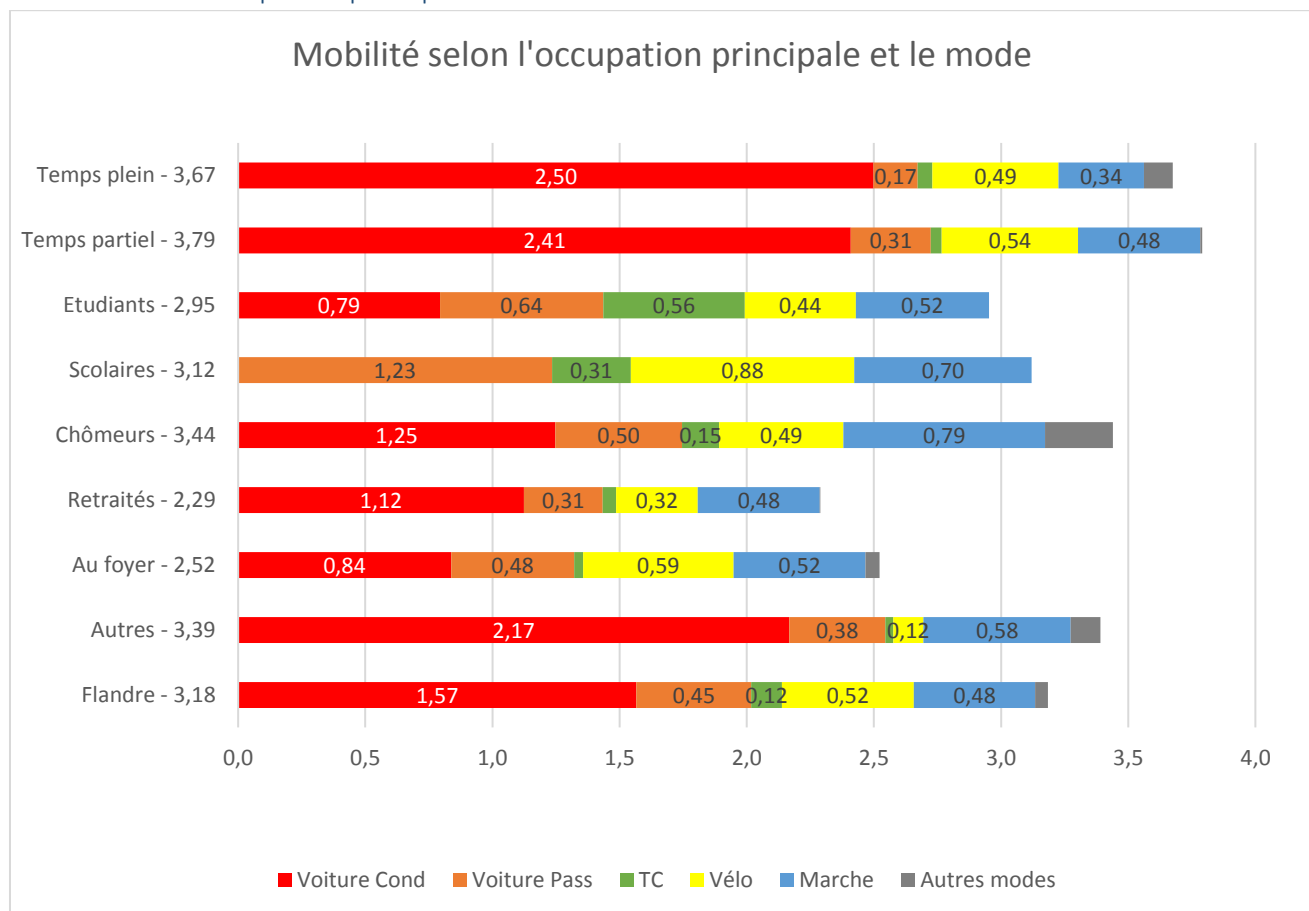
8.4.2 Selon l'âge



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.

- On observe, comme sur la MEL mais avec des modes différents, la prise d'autonomie dans les déplacements entre les 5/10 ans et les 11/17 ans avec un recours à la voiture en tant que passager qui chute fortement. En Wallonie, ce phénomène n'apparaît pas vraiment.
- Les 11/17 ans sont les champions de vélo avec une part modale de 38 %. Le vélo reste ensuite utilisé à tous les âges dans des proportions toujours élevées (par rapport au contexte français ou wallon) mais de façon moins marquée.
- En Flandre comme en Wallonie, 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 72%.

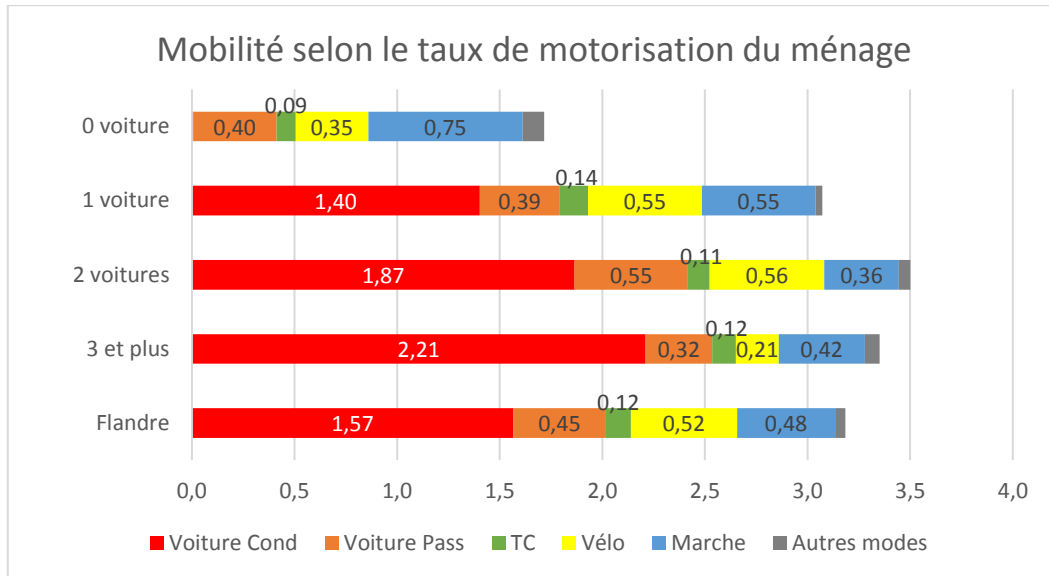
8.4.3 Selon l'occupation principale



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. Ces derniers sont les plus grands utilisateurs du vélo, même si l'usage est plutôt homogène pour les autres catégories de population aux alentours de 0,5 déplacements par jour et par personne.
- Les scolaires et les personnes en recherche d'emploi sont celles qui font le plus de déplacements à pied.
- 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 2%).

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.).

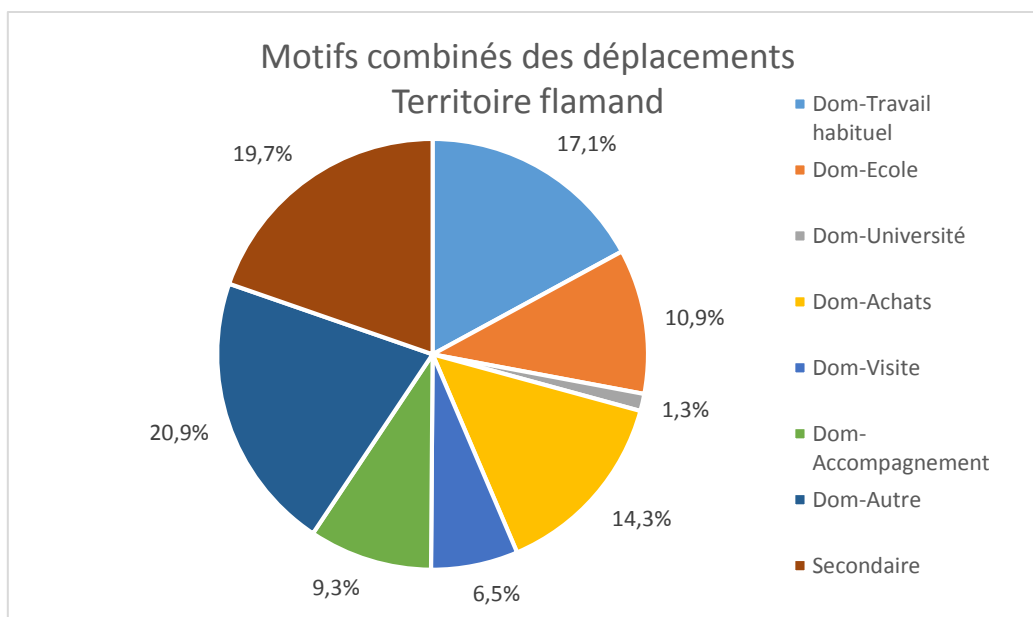
On observe ici que le nombre de voitures à disposition influe relativement peu sur la mobilité individuelle en nombre de déplacements réalisés, mais plus sur les modes utilisés pour se déplacer, notamment en voiture conducteur. L'usage de la voiture en tant que passager semble lui peu corrélé au taux de motorisation.

Le cas des ménages non motorisés est très particulier avec une mobilité bien plus faible que les autres et une marche à pied importante. Le niveau de voiture en tant que passager reste quant à lui proche de la moyenne globale. Les ménages mono et bi-motorisés sont les plus grands utilisateurs de vélo, les mobilités en TC restant assez constantes.

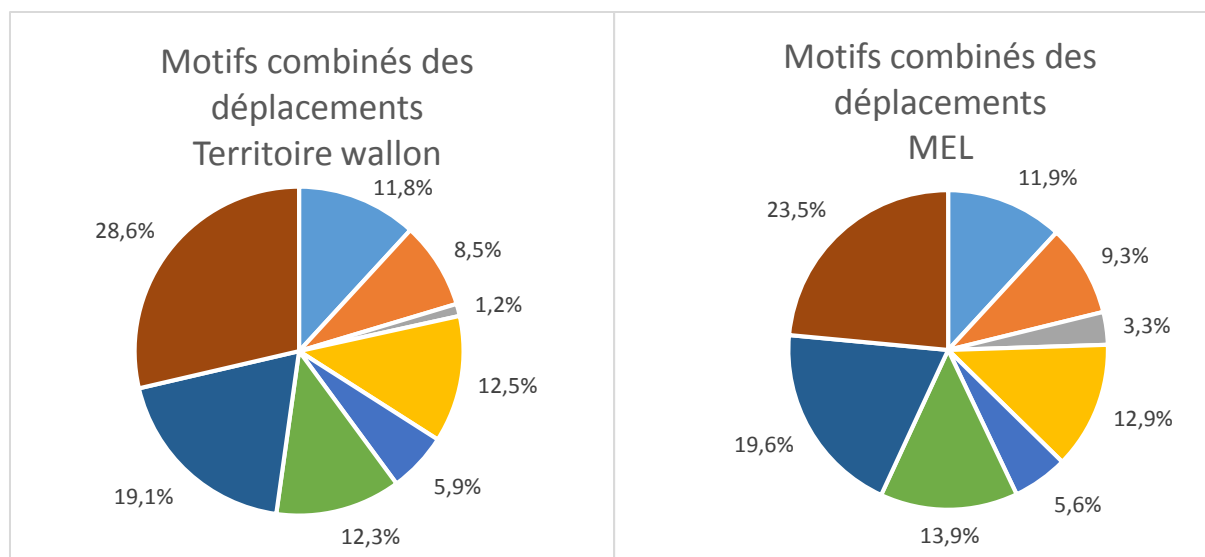
8.5 Les motifs de déplacements

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 wallon et sur la MEL (même code couleur).



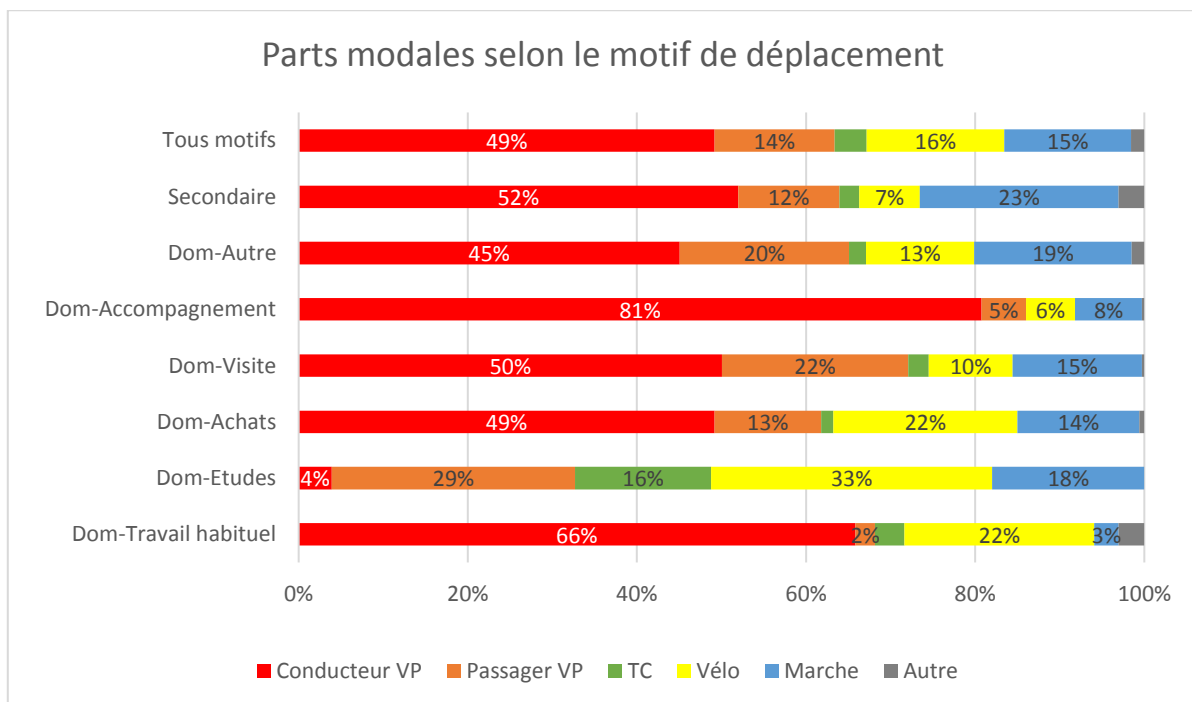
Si les ordres de grandeurs des différents motifs combinés sont globalement respectés, on peut relever quelques différences intéressantes :

- En Flandre, il y a plus de domicile-travail/école qu'ailleurs (28% contre 20% et 21% environ en Wallonie et dans la MEL). Cela ne signifie pas forcément qu'on y travaille/étudie plus mais qu'on le fait plus directement en lien avec le domicile.

- L'analyse précédente est confortée par la faible part de déplacements secondaires sur le territoire flamand : beaucoup de déplacements se font en lien avec le domicile, il y a relativement peu d'enchaînement des activités.
- La proportion des déplacements domicile-achats est aussi plutôt élevée par rapport aux autres territoires, certainement le signe d'une fréquentation plus importante de petits commerces (plusieurs déplacements pour réaliser ses achats du quotidien versus un seul pour un supermarché).
- Le dernier point notable est la faible part des accompagnements : comme on a pu le voir précédemment, les jeunes dès la tranche 11/17 ans utilisent des modes de déplacement leur permettant d'être autonome dans leur mobilité (marche, vélo, TC), ce qui se traduit par un besoin plus faible d'accompagnements.

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.

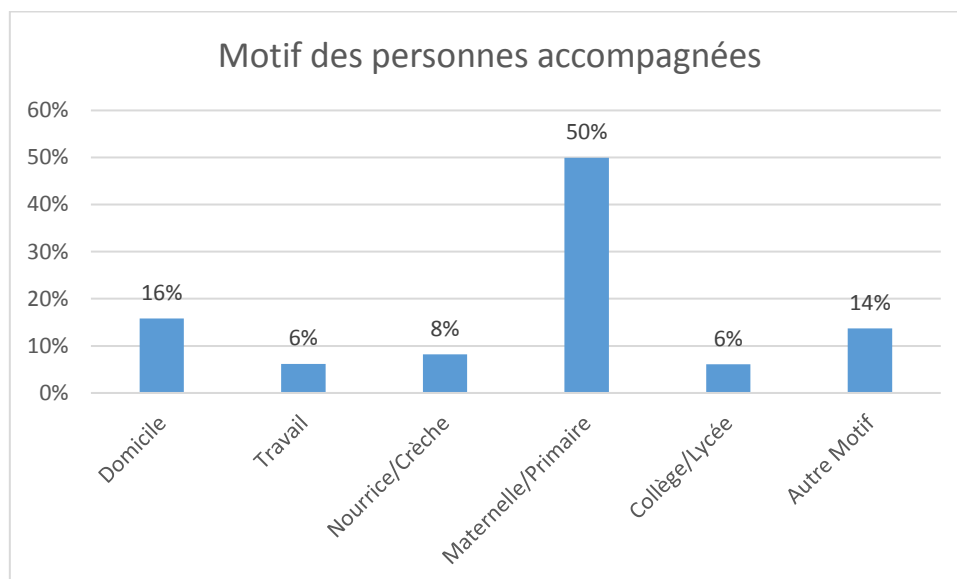


De manière très classique, on observe des variations importantes de parts modales selon le motif du déplacement.

- La voiture en tant que conducteur est fortement majoritaire pour les motifs Travail habituel et Accompagnement avec 66 et 81% de parts modales.
- Le vélo est le premier mode pour les déplacements vers les études, il est également très fort pour le travail habituel et les achats.
- Pour les déplacements secondaires (sans lien avec le domicile), les parts modales s'approchent de la moyenne tous motifs de déplacements à part pour le vélo qui est en retrait et remplacé par de la marche.
- Les transports collectifs sont essentiellement utilisés pour aller étudier.

8.6 Déplacements d'accompagnement

Environ 143 000 déplacements ayant pour but un accompagnement sont réalisés chaque jour par les habitants du territoire flamand, soit 7,7% de l'ensemble des déplacements.

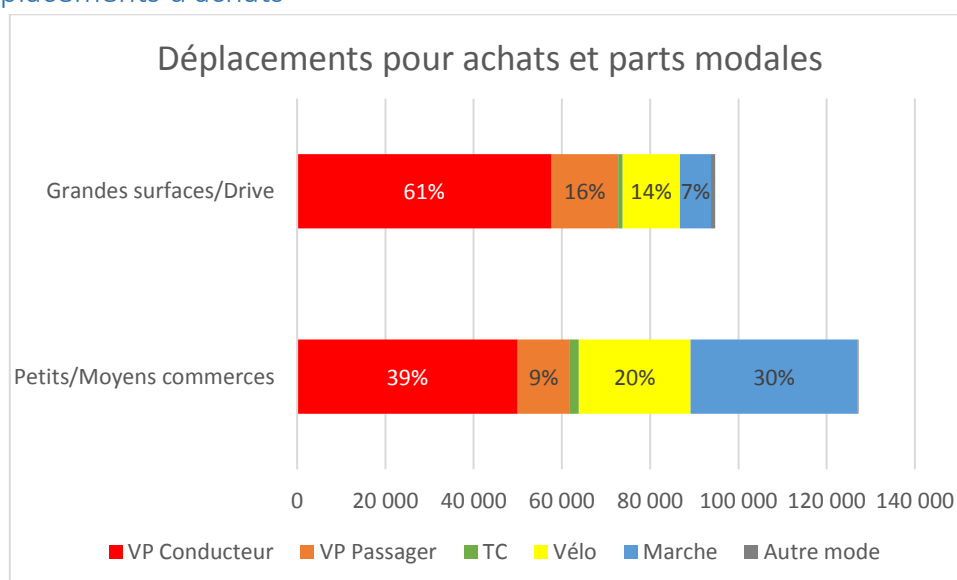


Les accompagnements se font pour moitié vers les écoles maternelles et primaires. Avec 50% des accompagnements, c'est sur le territoire flamand que la proportion de ce motif est la plus élevée (40% en Wallonie, 43% sur la MEL) car, comparativement, c'est ici que les accompagnements vers le collège/lycée sont les moins fréquents, avec 6% (16% en Wallonie, 13% sur la MEL).

Les accompagnements vers les écoles maternelles et primaires se font à 84% en voiture, 8% en vélo et 8% à pied.

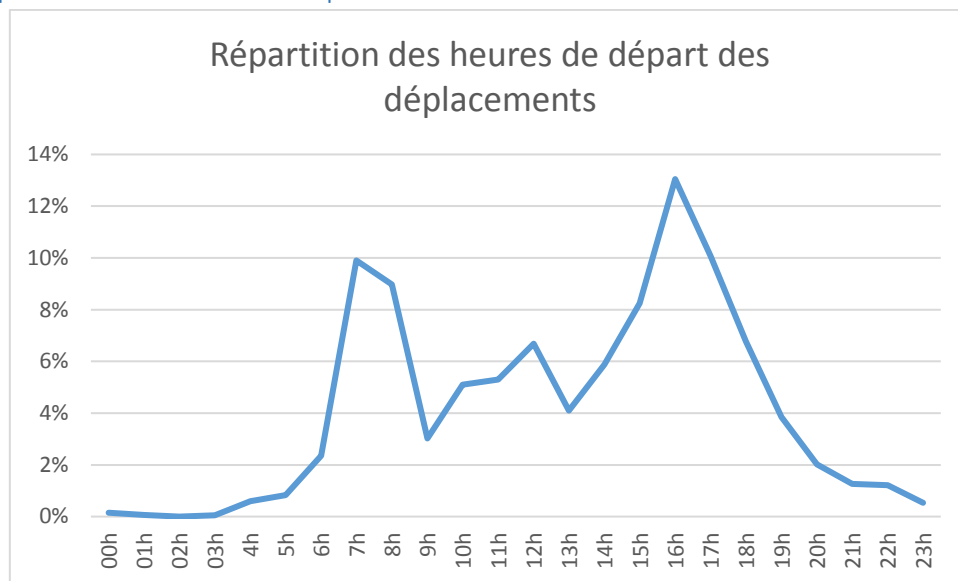
Il est à noter que les accompagnements vers le travail ne représentent que 6% des accompagnements, ce qui démontre la faible existence des pratiques de covoiturage.

8.7 Déplacements d'achats



Si les déplacements pour achats se font en majorité à destination des petits et moyens commerces, la majorité des déplacements en voiture pour achats se font vers les grandes surfaces. Vers ces dernières, on peut tout de même noter une part modale du vélo assez importante avec 14% (par rapport à la moyenne pour les déplacements des flamands qui est de 16%). Pour les petits et moyens commerces, la part modale du vélo est encore plus élevée mais elle est surtout complétée par une part modale de la marche très importante pour la Flandre et qui permet que **moins de 50% des déplacements vers les petits et moyens commerces soient réalisés en voiture (conducteur ou passager)**.

8.8 Répartition horaire des déplacements



La répartition horaire des déplacements des flamands suit une logique tout à fait classique : heures de pointe le matin et le soir avec une « contre pointe » le midi.

On peut noter quelques nuances par rapport à ce que l'on peut observer par ailleurs :

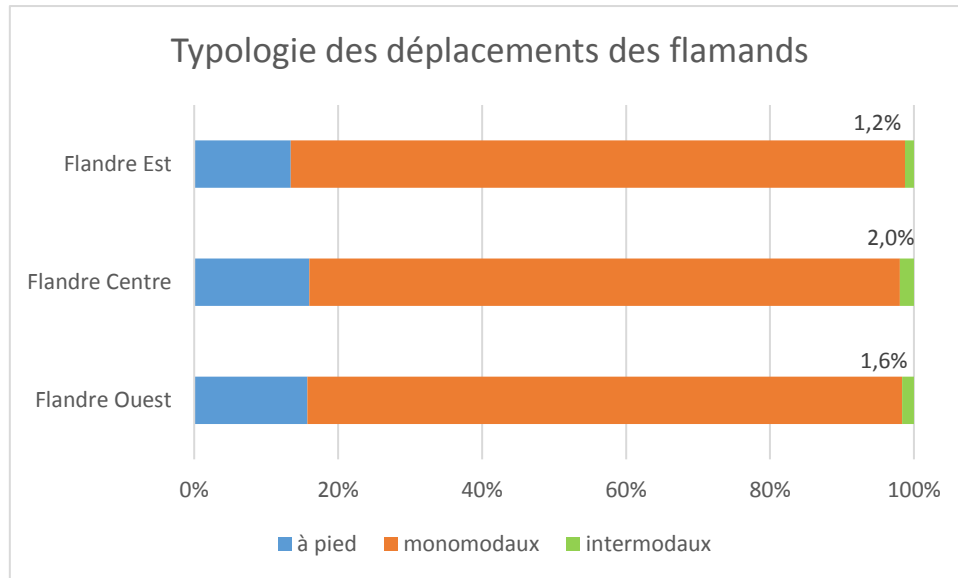
- La pointe du matin est répartie sur deux heures (entre 7h et 9h) alors qu'elle est plus souvent concentrée sur une seule heure (7h/8h en Wallonie, 8h/9h sur la MEL).
- La pointe du soir au contraire est très resserrée sur 16h quand elle est ailleurs mieux répartie sur la période 16h/18h. Elle est d'ailleurs plus forte avec 13% des déplacements de l'ensemble de la journée qui commence en 60 minutes contre 10 ou 11% ailleurs.
- Comme sur la MEL et contrairement au territoire wallon, la contre pointe du midi est bien marquée mais reste d'un niveau faible à moins de 7% (contre près de 8% sur la MEL).

8.9 Déplacements intermodaux

Les déplacements sont classés en trois catégories :

- Les déplacements à pied ;

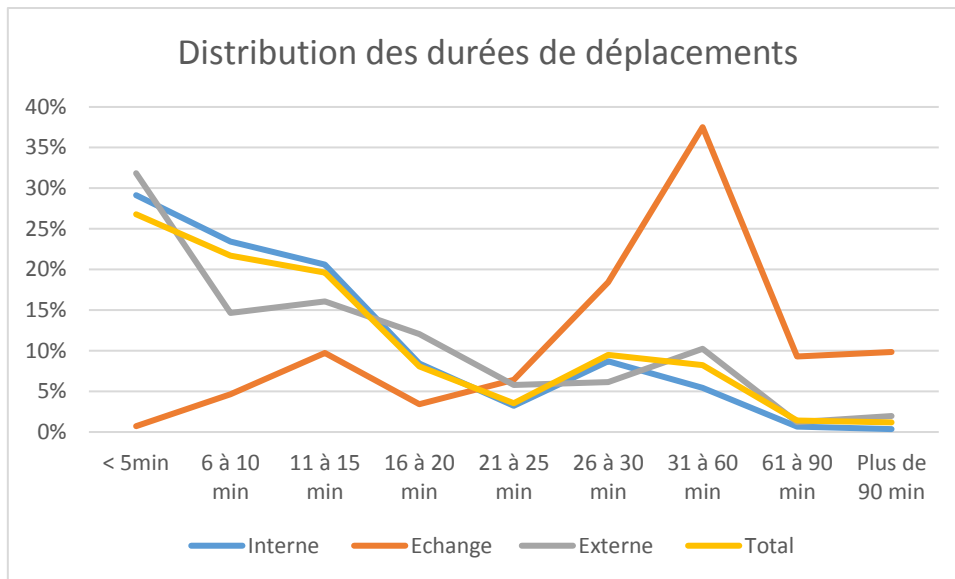
- Les déplacements monomodaux (un seul mode mécanisé, avec éventuellement de la marche avant/après) ;
- Les déplacements intermodaux (au moins deux modes mécanisés enchaînés, ces deux modes pouvant être identique – cas d’une correspondance bus/bus par exemple – avec éventuellement de la marche avant/pendant/après).



La proportion de déplacements intermodaux est très faible et ne dépasse sur aucun territoire les 2% des déplacements. Une explication est le faible usage des transports collectifs par les habitants du territoire flamands, ce mode de transport étant un important générateur d’intermodalité.

8.10 Durée des déplacements

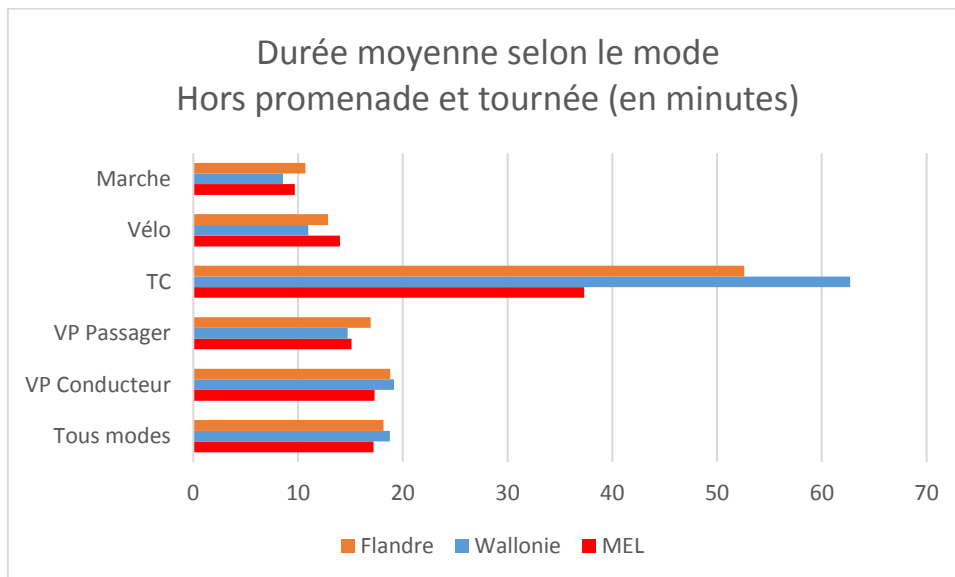
Un déplacement dure en moyenne un peu plus de 18 minutes (en excluant les déplacements ayant pour motif une promenade ou une tournée professionnelle ou de magasin sans achat, voir annexe 10.2 pour plus de précisions). Il existe cependant des écarts importants entre les déplacements internes au territoire flamand (15 min), les déplacements d’échanges (50 min) et les déplacements totalement externes au territoire flamand (20 min).



Les déplacements externes et internes ont des distributions relativement similaires, et la courbe du nombre total de déplacement est très proche de celle des déplacements internes vu leur poids prépondérant dans l'ensemble des déplacements (90% d'interne, 8% d'échange, 2% d'externe).

Quant aux déplacements d'échanges, ils présentent un pic important sur des durées « moyennes » entre 26 et 60 minutes tout en restant important pour les durées supérieures.

Près d'un déplacement sur deux (49%) réalisé par les habitants du territoire flamand dure 10 minutes ou moins.

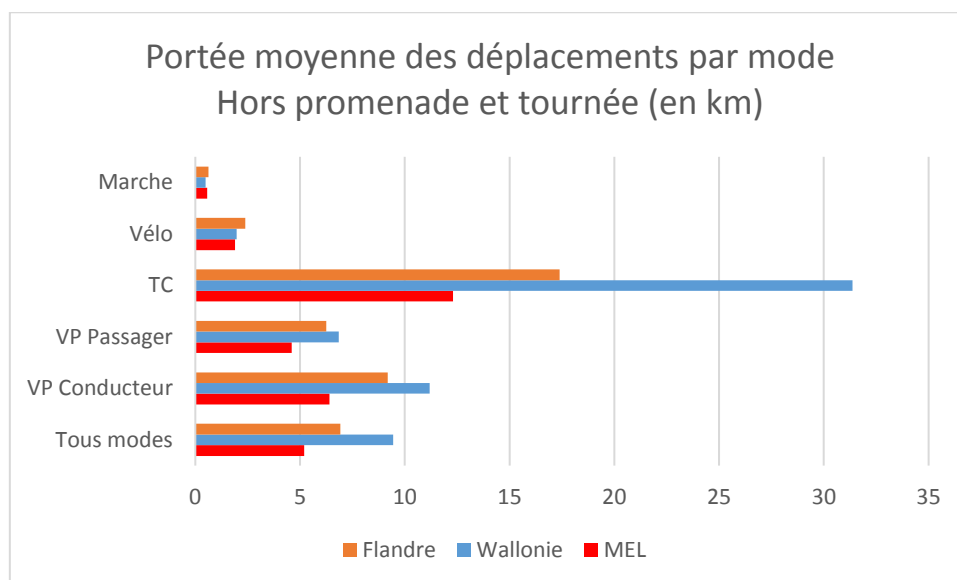


Les déplacements réalisés avec un autre mode ne sont pas représentés ici car trop peu nombreux, ils sont par contre intégrés dans le calcul « tous modes ».

Il y a globalement peu d'écarts 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).

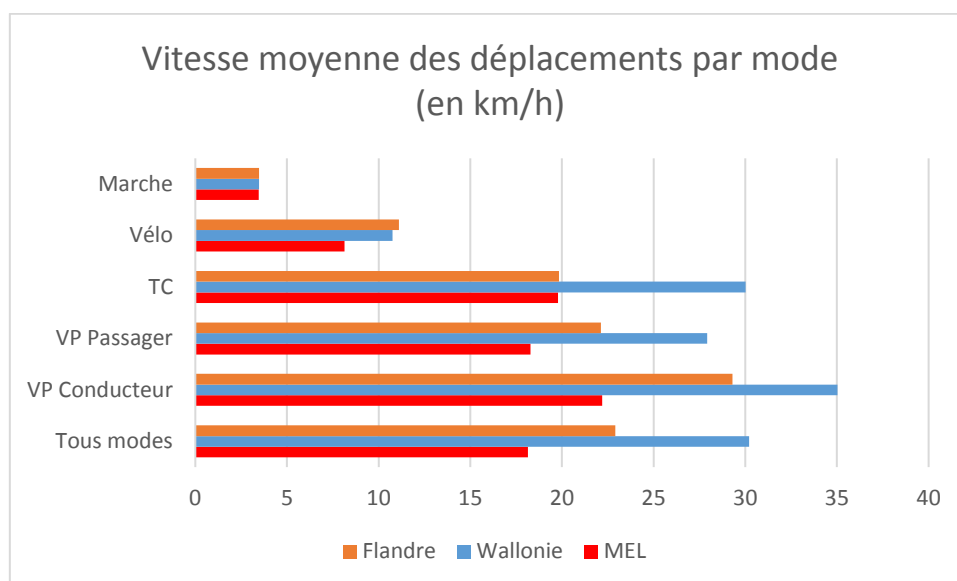
8.11 Longueur à vol d'oiseau et vitesse des déplacements

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 6,9 km : plus que sur la MEL (5,2 km) et moins que sur le territoire wallon (9,4 km). De manière générale, les déplacements des flamands sont plus courts que ceux des wallons mais plus longs que ceux des habitants de la MEL pour presque tous les modes.



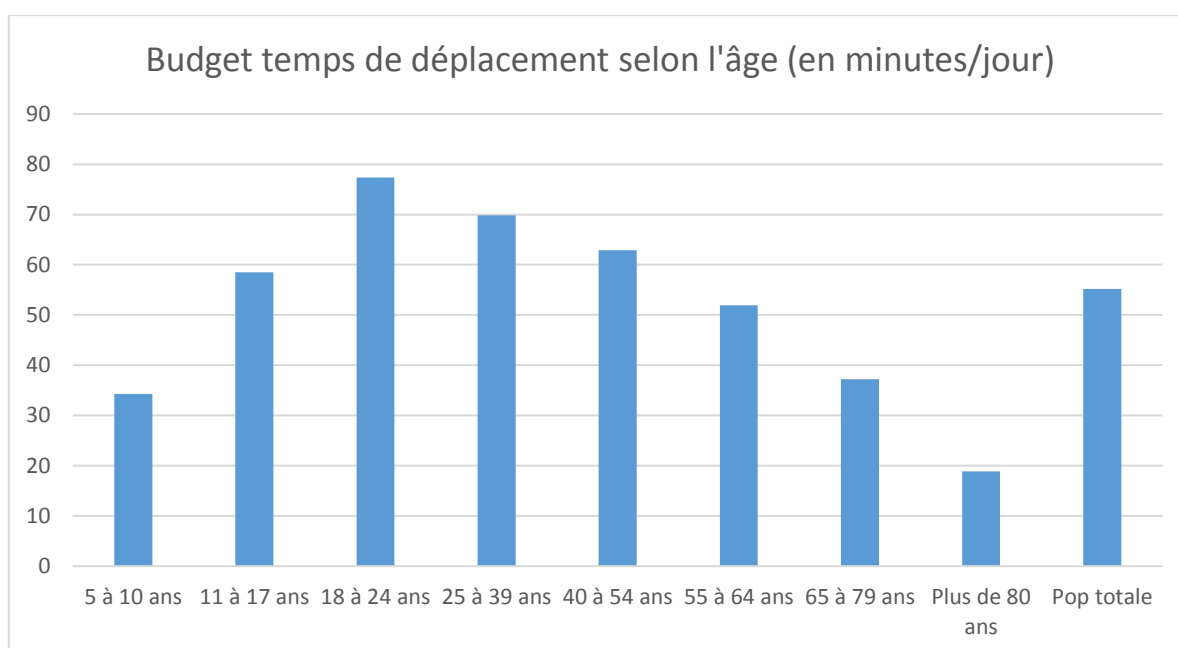
Les déplacements des habitants du territoire flamand se font en moyenne à près de 23 km/h¹. Le mode le plus rapide est la voiture en tant que conducteur avec près de 30 km/h. La vitesse des modes est généralement plus faible qu'en Wallonie mais plus forte que sur la MEL. On peut noter que cela ne se vérifie pas pour le vélo qui est plus rapide chez les flamands.

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

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 flamand se déplacent en moyenne 55 minutes par jour** contre 66 minutes sur la MEL et 65 minutes en Wallonie.



Le budget temps varie de manière importante selon l'âge, avec un pic assez marqué chez les 18/24 ans à environ 77 minutes par jour. Autour de cette valeur maximale, il ne fait que décroître en s'en éloignant.

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

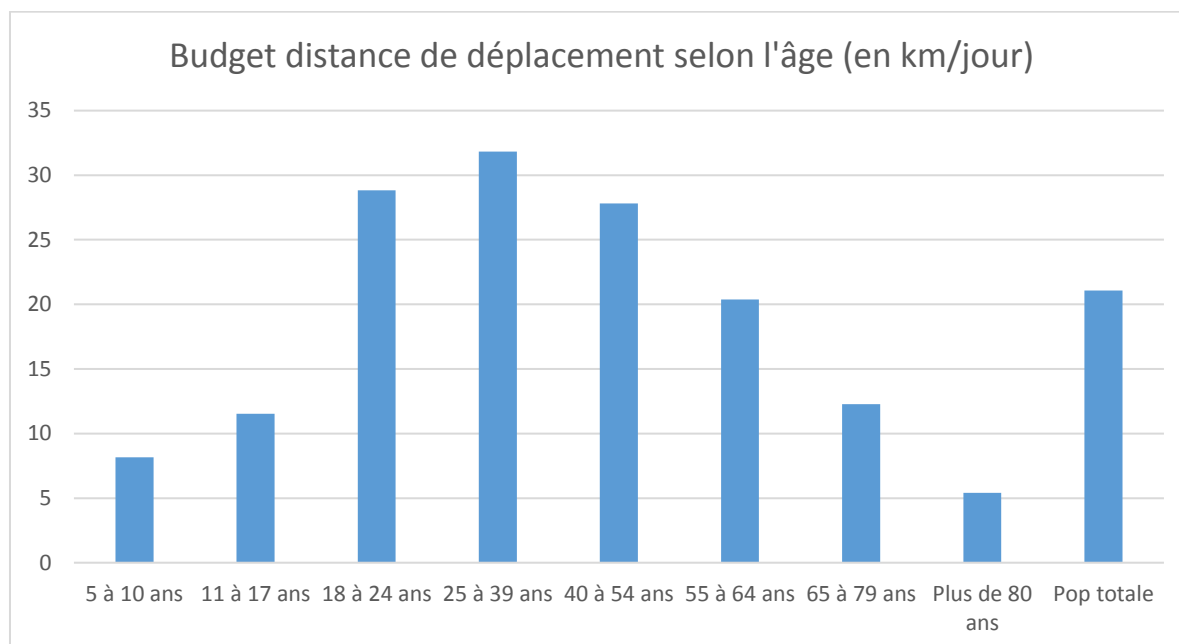
8.13 Les budgets distance de déplacement par personne

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

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

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 flamand parcourent en moyenne 21 kilomètres par jour** contre 20 km sur la MEL et 33 km en Wallonie.



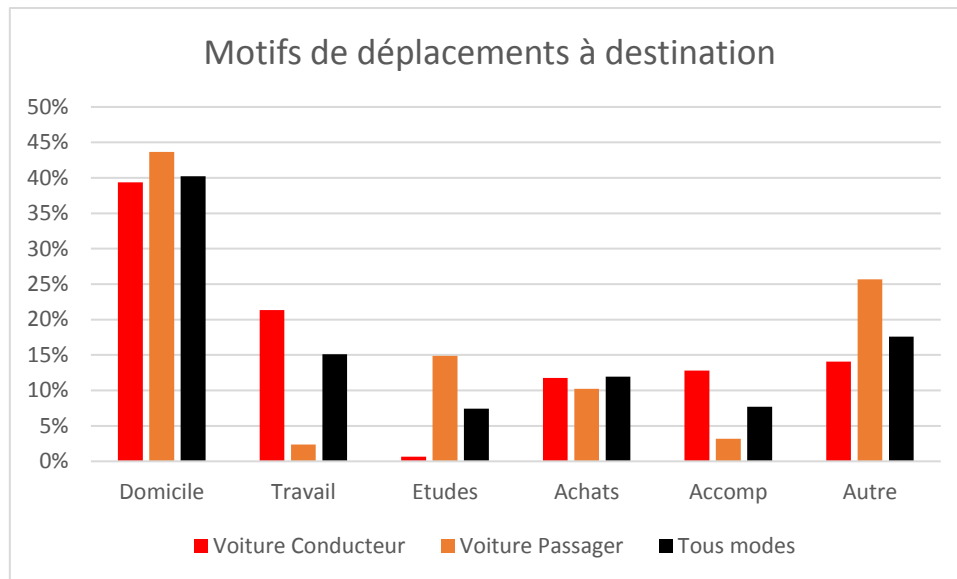
Le pic de la distance quotidienne la plus élevée parcourue est atteint pour les 25/39 ans, alors qu'ils prennent moins de temps pour se déplacer que les 18/24. Ce « décalage » est dû à un usage plus important des modes « rapides » chez les plus âgés.

Les 25/39 ans Flamands parcourent beaucoup moins de distance que leurs homologues Wallons : moins de 32 km contre près de 60... On peut remarquer que le pic de distance parcourue sur la MEL est atteint dans la tranche d'âge supérieure : 29 km/jour pour les 40/54 ans.

8.14 Déplacements en voiture

Les Flamands réalisent 914 000 trajets et parcourent en moyenne environ 15 km par jour au volant d'une voiture ce qui représente environ **8,5 millions de kilomètres parcourus quotidiennement**. Au-delà de ces kilomètres, 1,7 millions de kilomètres sont également effectués en tant que passager d'une voiture (270 000 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 flamand), il est identique à celui de la Wallonie. Seules 29,5 % des voitures en circulation comprennent au moins un passager, et 9,7 % de l'ensemble des voitures en circulation au moins un passager qui n'est pas un membre du ménage (en Wallonie : 29,8% et 9,0% 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 « sur utilisé » 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).

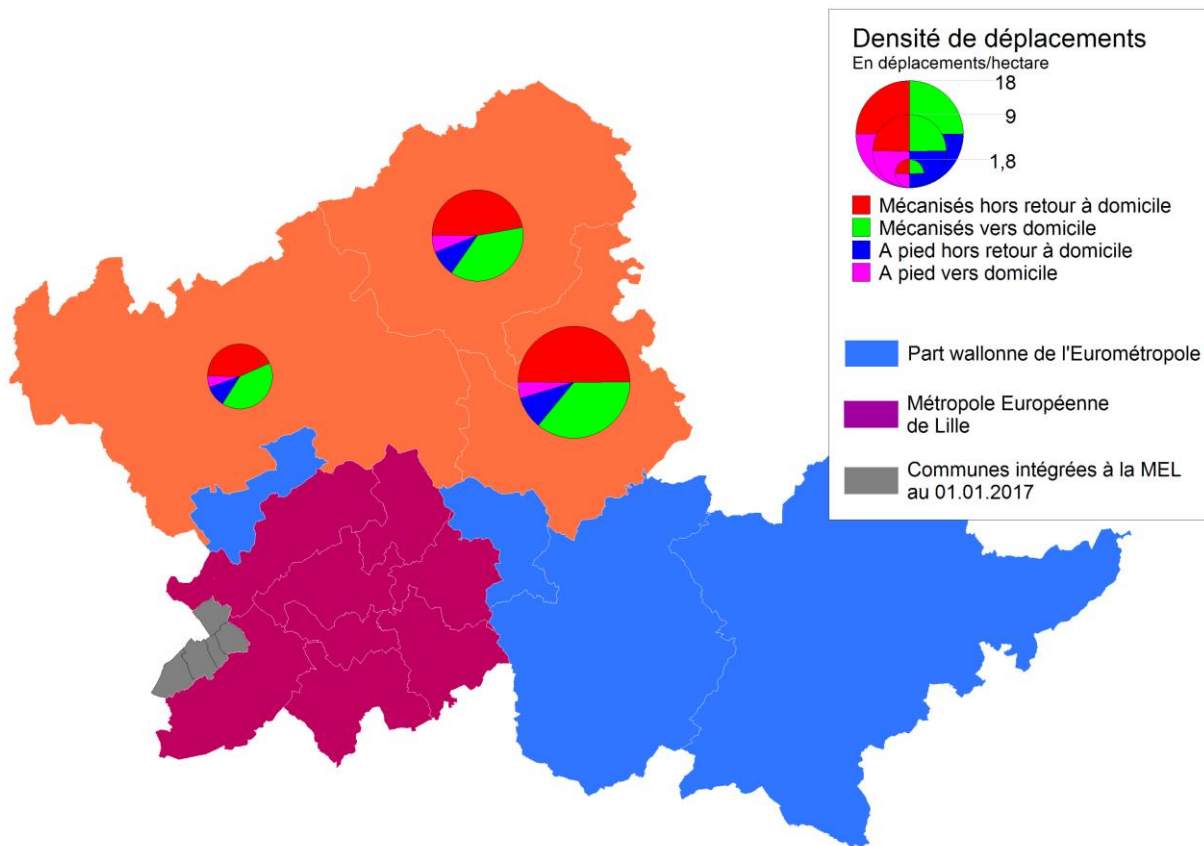
Ces résultats sont tout à fait conformes à ce que l’on peut observer sur d’autres territoires.

Pour les trajets au volant d’une voiture, **la durée moyenne de recherche d’une place de stationnement est d’environ 8 secondes...** Cette valeur extrêmement faible est liée à la très faible proportion de temps de recherche déclaré comme étant non nul (seulement 6,0 %). Lorsque le temps est non nul, la durée moyenne est de 2’13. Dans 57% 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 38 mètres...** Dans plus de 73% 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 140 mètres. Dans 78% 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

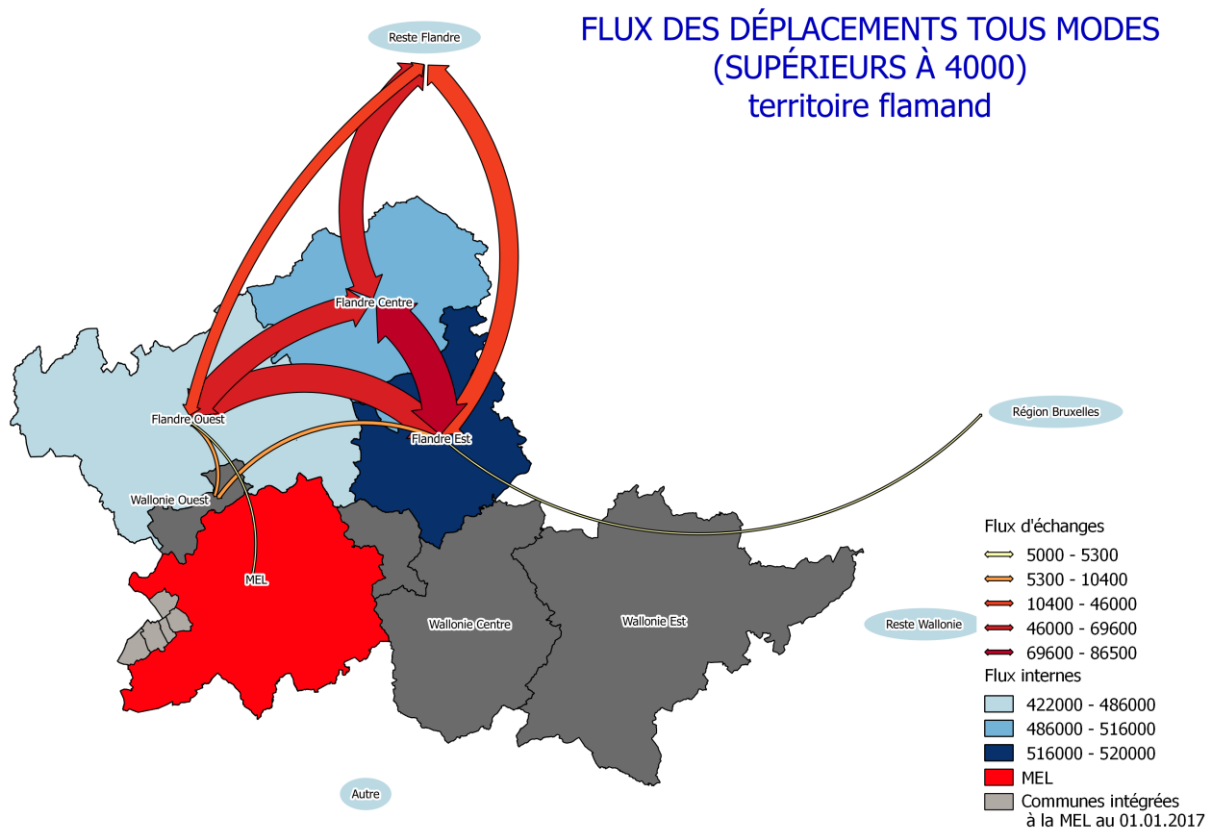
8.15.1 Densité de flux reçus par les zones



Le territoire de Flandre Est, le plus petit et le plus peuplé des trois territoires flamands est logiquement celui qui présente la plus grande densité de déplacements par hectare (plus de 17).

La répartition entre déplacements mécanisés ou non et vers le domicile ou non ne laisse pas apparaître de résultats particulièrement atypique en Flandre.

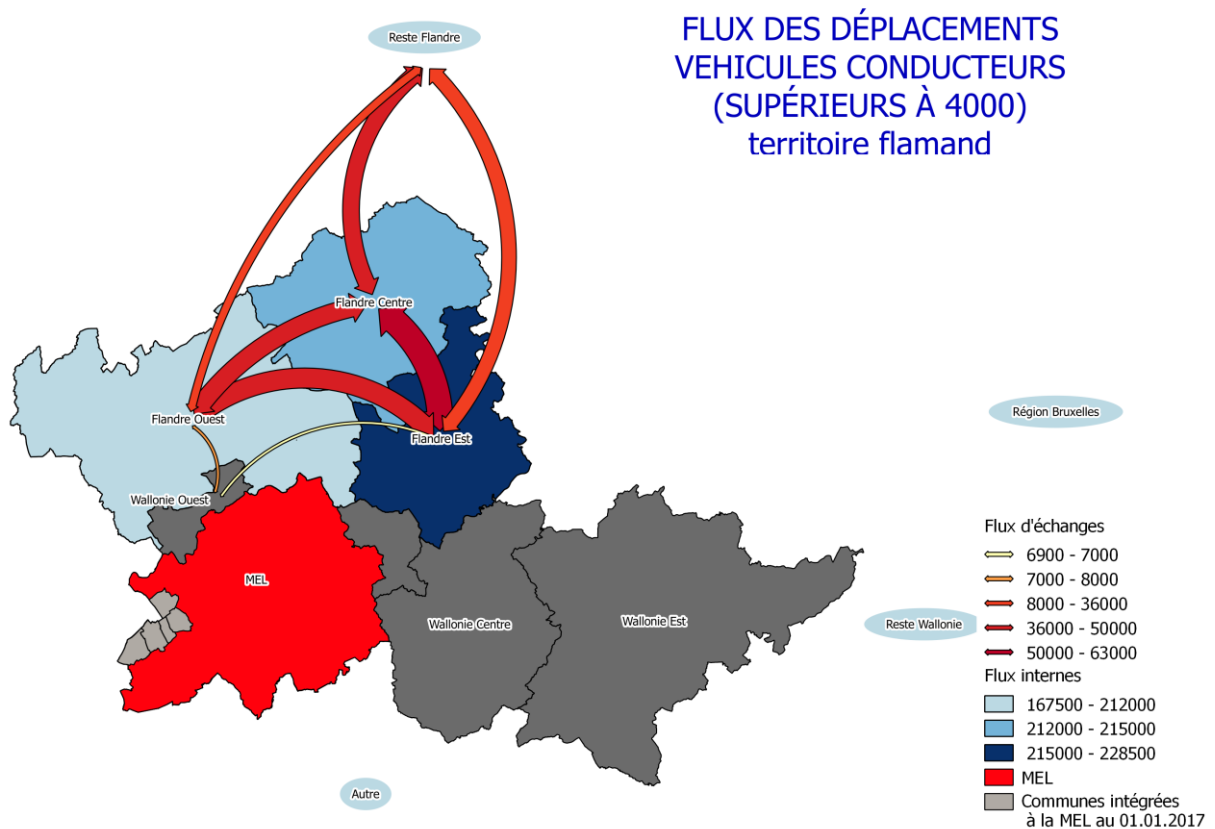
8.15.2 Les flux de déplacements



Les flux internes sont bien plus importants que les flux d'échanges entre les différentes parties du territoire. Les interactions sont fortes entre les trois territoires flamands qui possèdent tous une frontière commune.

En dehors du territoire, les interactions avec le reste de la Flandre sont les seules présentant des flux relativement importants, on peut noter de très faibles liens avec la région Bruxelles Capitale ou la MEL et très peu de liens avec la Wallonie.

8.15.3 Les flux de déplacements en voiture conducteur



La carte des flux de déplacements en voiture conducteur ressemble beaucoup à la carte tous modes (sauf pour les ordres de grandeur des flux internes), les « petites » relations disparaissent car elles deviennent inférieures au seuil des 4 000 déplacements retenus pour être considérés comme significatives.

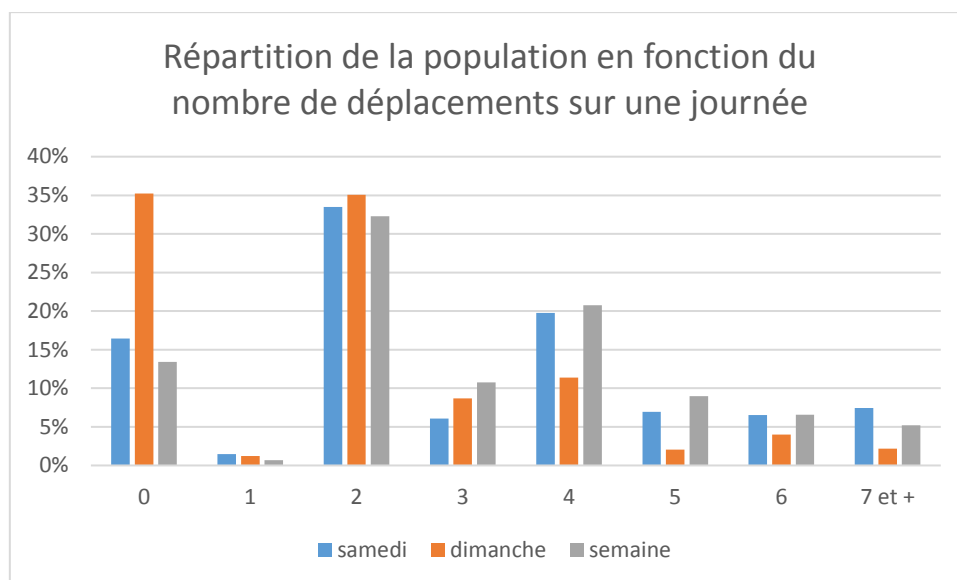
8.15.4 Les flux de déplacements entre grands secteurs

	Flandre Est	Flandre Centre	Flandre Ouest	Reste Flandre	Wallonie Eurom.	Autre	MEL	Total
Flandre Est	517 000	44 000	34 000	23 000	6 000	NS	NS	629 000
Flandre Centre	43 000	486 000	32 000	28 000	NS	NS	NS	593 000
Flandre Ouest	35 000	29 000	423 000	15 000	5 000	NS	NS	512 000
Reste Flandre	23 000	30 000	13 000	23 000	NS	NS	NS	90 000
Wallonie Eurom.	7 000	NS	4 000	NS	NS	NS	NS	16 000
Autre	4 000	NS	NS	NS	NS	NS	NS	10 000
MEL	NS	NS	NS	NS	NS	NS	NS	8 000
Total	630 000	593 000	513 000	89 000	16 000	8 000	9 000	1 858 000

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.

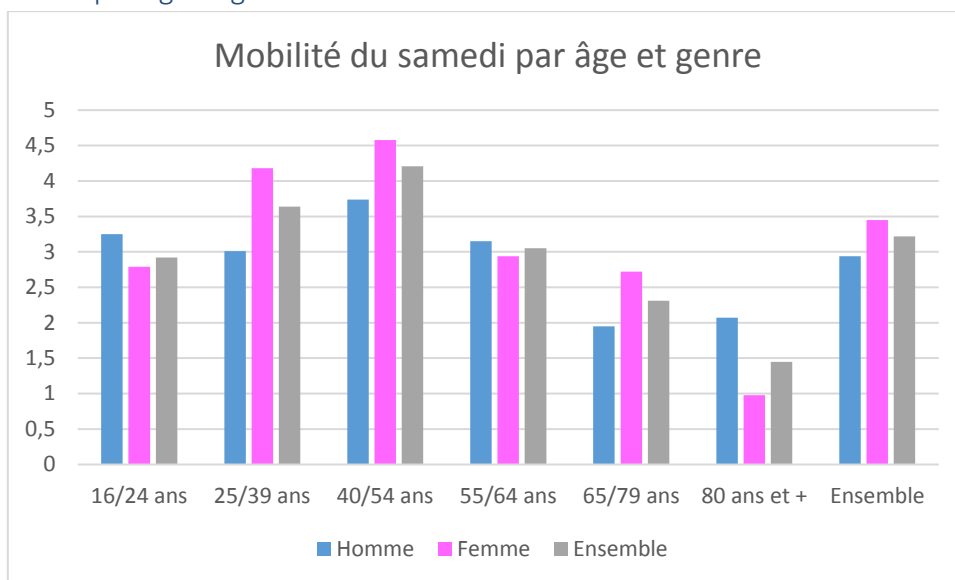


Les profils de mobilité sont très différents entre le dimanche et les jours de semaine ou le samedi : on a une forte proportion de personnes ne s'étant pas déplacé ce jour-là (environ 35% contre 13 à 16% sinon) et beaucoup moins de personnes ayant réalisé de nombreux déplacements.

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

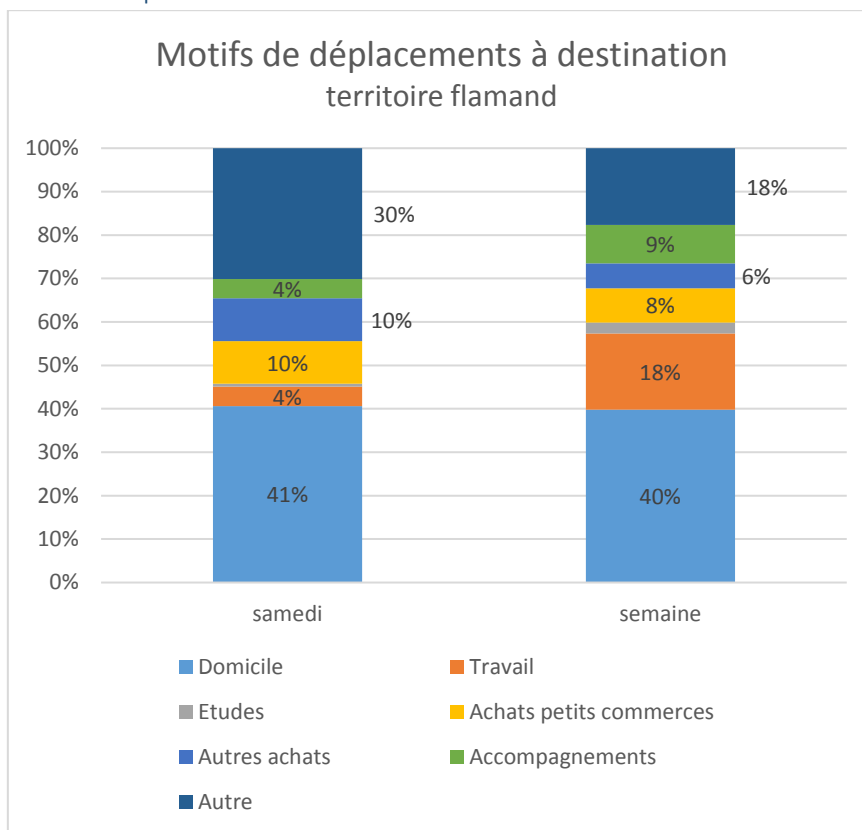
9.1 Le samedi

9.1.1 Mobilité par âge et genre



Le samedi, la mobilité des habitants du territoire flamand est en moyenne de 3,2 déplacements, équivalente à celle observée la semaine. Le maximum de la mobilité du samedi est atteint chez les 40/54 ans, avec une légère sur-mobilité globale pour les femmes. La seule tranche d'âge où leur mobilité est significativement inférieure à celle des hommes est celle des plus de 80 ans, ce qui est logique étant donné l'âge moyen plus élevé des femmes dans cette tranche d'âge (espérance de vie plus importante).

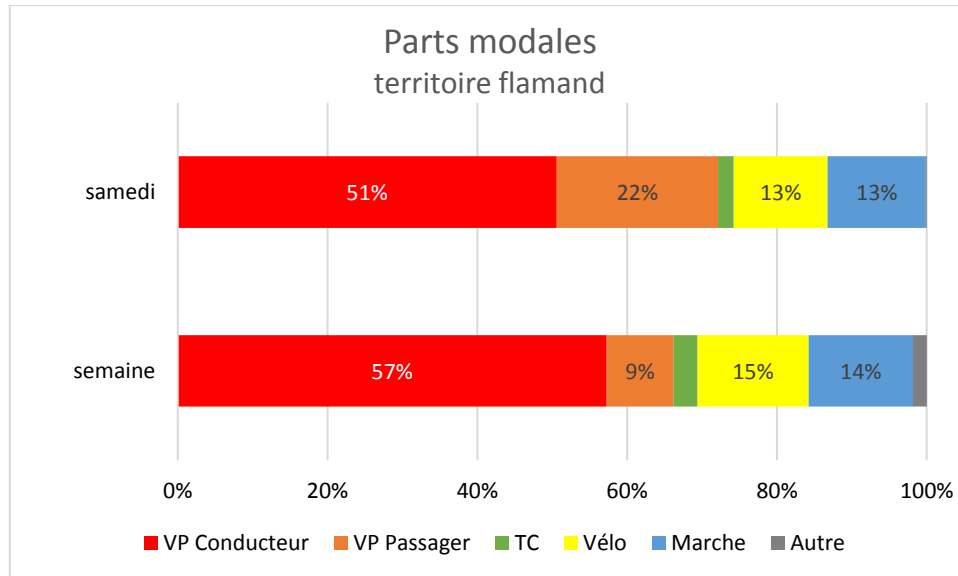
9.1.2 Les motifs de déplacements



En termes de comparaison samedi/semaine des motifs de déplacements, on observe une part importante 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 hausse. 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 toujours le plus élevé le samedi en restant relativement stable par rapport à la semaine, cela signifie que les boucles de déplacements ne sont pas significativement différentes en nombre d'arrêts avant de retourner à son domicile.

9.1.3 Parts modales

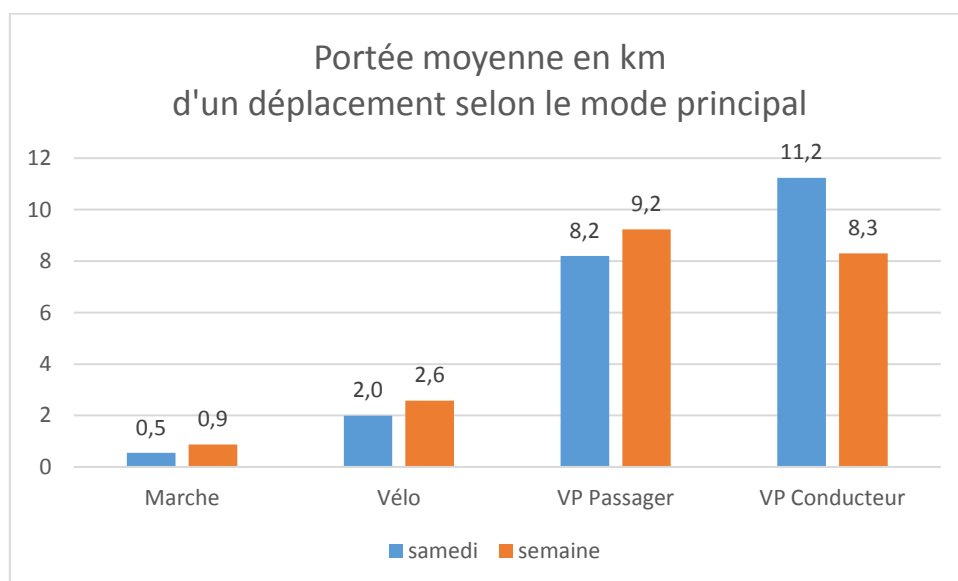


Les déplacements du samedi se caractérisent par un usage renforcé de la voiture, essentiellement à cause d'une augmentation très importante de la voiture en tant que passager. Ce résultat n'est pas surprenant puisque les activités du samedi sont beaucoup plus fréquemment réalisées à plusieurs (achats,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

9.1.4 Les distances/durées des déplacements

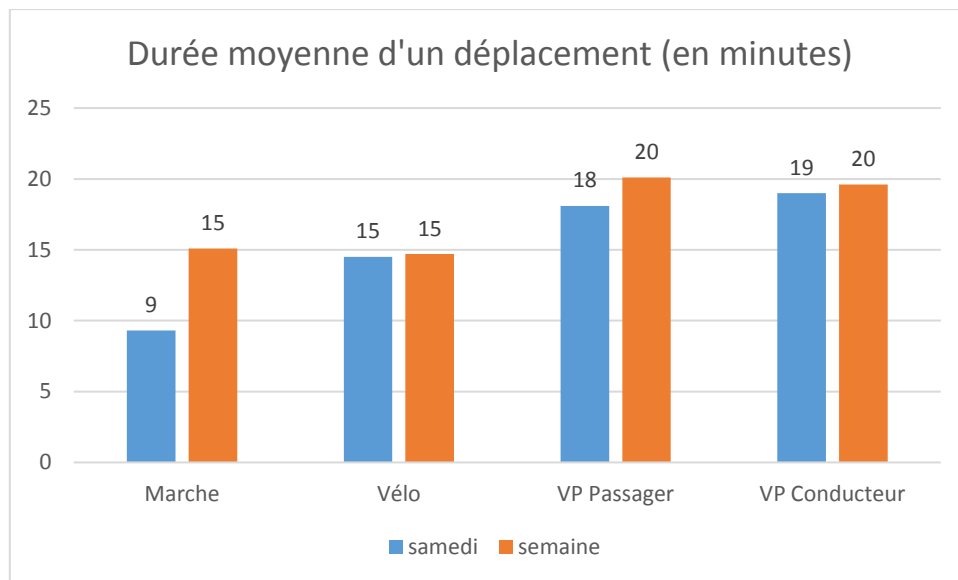
Les déplacements concernant des promenades ou des tournées sont exclus des analyses ci-après. Ce sont les portées des déplacements (distance à vol d'oiseau) qui sont analysées.

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



Les variations des portées de chaque déplacement pris individuellement selon le mode montrent des différences contrastées. Les déplacements à pied et à vélo sont plus courts, de même que ceux en voiture passager. Par contre, les déplacements en voiture conducteur voient leur portée augmenter de manière non négligeable.

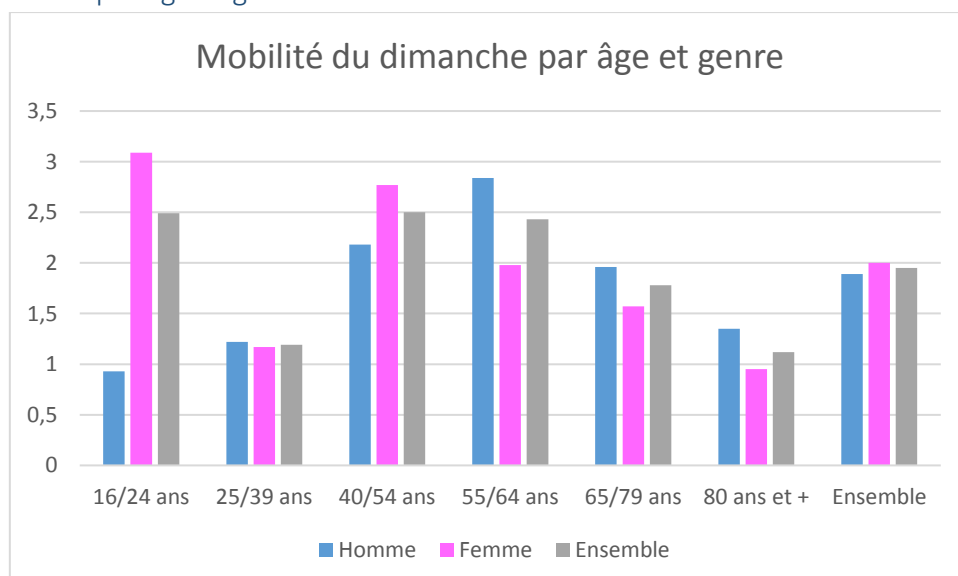
Tous modes confondus, la longueur d'un déplacement est stable par rapport à la semaine avec une portée moyenne de 7,4 km.



La durée moyenne d'un déplacement est significativement plus faible le samedi qu'en semaine : 18 minutes contre 21. La portée étant stable, cela signifie une hausse de la vitesse moyenne de déplacement, que l'on peut observer sur les déplacements en voiture conducteur : alors que le déplacement est plus long, il prend moins de temps.

9.2 Le dimanche

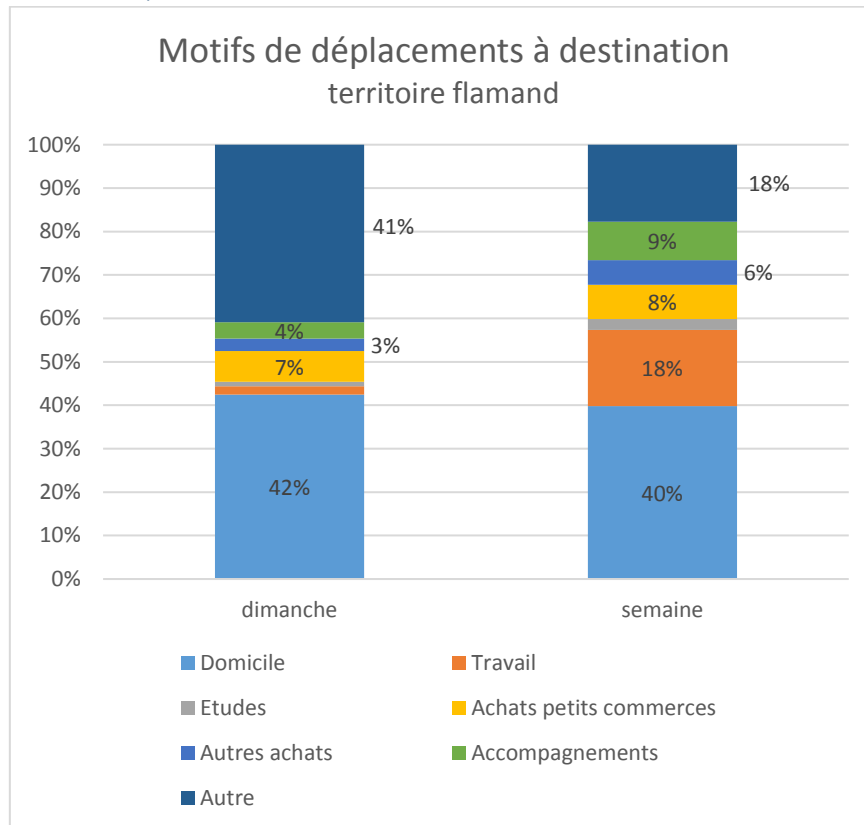
9.2.1 Mobilité par âge et genre



Le dimanche, la mobilité des habitants du territoire flamand est en moyenne de 2,0 déplacements par jour et par personne, très faible par rapport à la semaine (environ 3,2 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 14 personnes de 16 à 24 ans enquêtés sur les déplacements du week-end). On peut retenir au global des écarts faibles entre les hommes et les femmes.

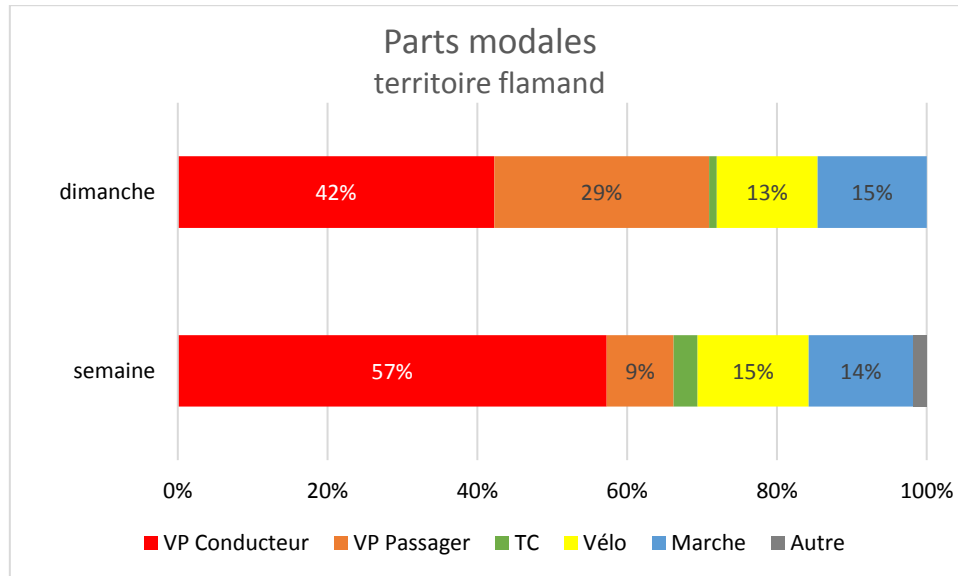
9.2.2 Les motifs de déplacements



En termes de comparaison dimanche/semaine des motifs de déplacements, 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 légèrement en proportion, 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 très légèrement, ce qui signifie que les boucles de déplacements sont un peu plus simples le dimanche que la semaine : les Flamands font plus fréquemment de simples aller-retours entre leur domicile et une activité le dimanche que la semaine. La forte baisse du motif travail (qui amenait les personnes à partir loin de leur domicile) peut expliquer cette différence.

9.2.3 Parts modales

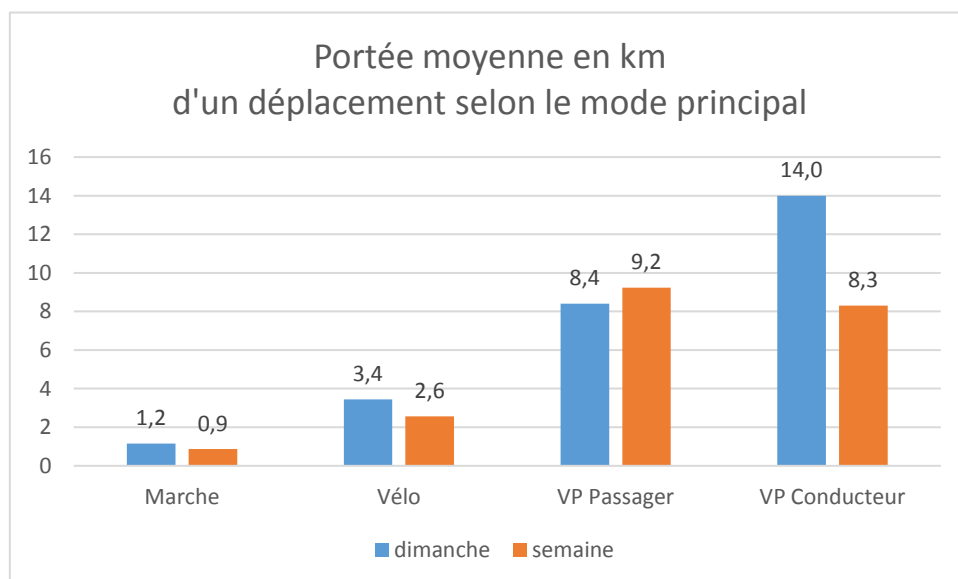


Les constats du samedi restent valables le dimanche et se trouvent même renforcés quant à l'usage encore plus élevé de la voiture en tant que passager au détriment de la voiture en tant que conducteur. Les modes actifs sont toujours globalement stables.

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.

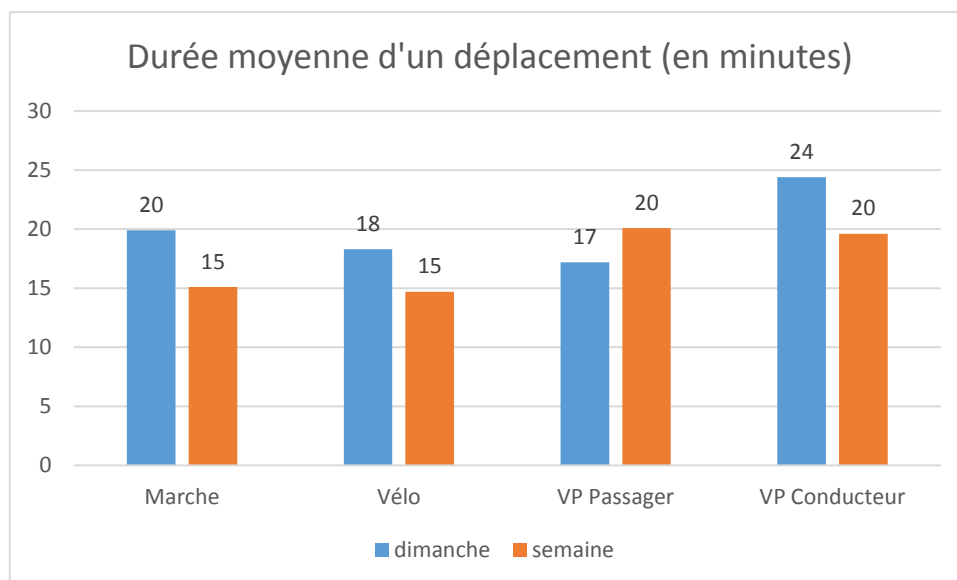
Seuls les modes présentant des échantillons suffisamment robustes sont présentés dans la suite de cette partie.



Contrairement au samedi, la portée moyenne d'un déplacement à vélo augmente le dimanche, peut-être dû à une pratique plus cyclo-sportive qu'utilitaire.

Si la portée moyenne d'un déplacement en tant que passager d'une voiture reste inférieure à ce que l'on observe la semaine, celle au volant est beaucoup plus importante.

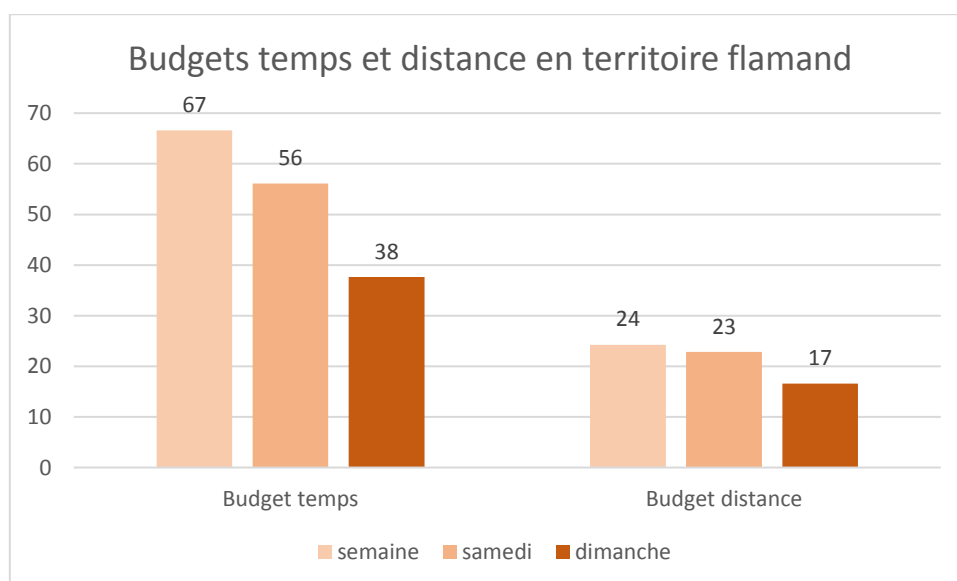
La portée moyenne d'un déplacement tous modes confondus est de 9 km le dimanche, contre 7,5 la semaine.



La durée moyenne d'un déplacement est stable par rapport à la semaine avec environ 21 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.



Pour les habitants du territoire flamand, la durée consacrée à se déplacer diminue fortement le week-end, et encore plus le dimanche que le samedi. En termes de distance parcourue cependant, le samedi reste à un niveau proche de la semaine alors que l'on observe tout de même une baisse des kilomètres parcourus le dimanche (comme pour les habitants de la MEL) à l'inverse des Wallons.

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

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

Si pas de permis, coder 4.

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

- 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

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

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

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)	_ _

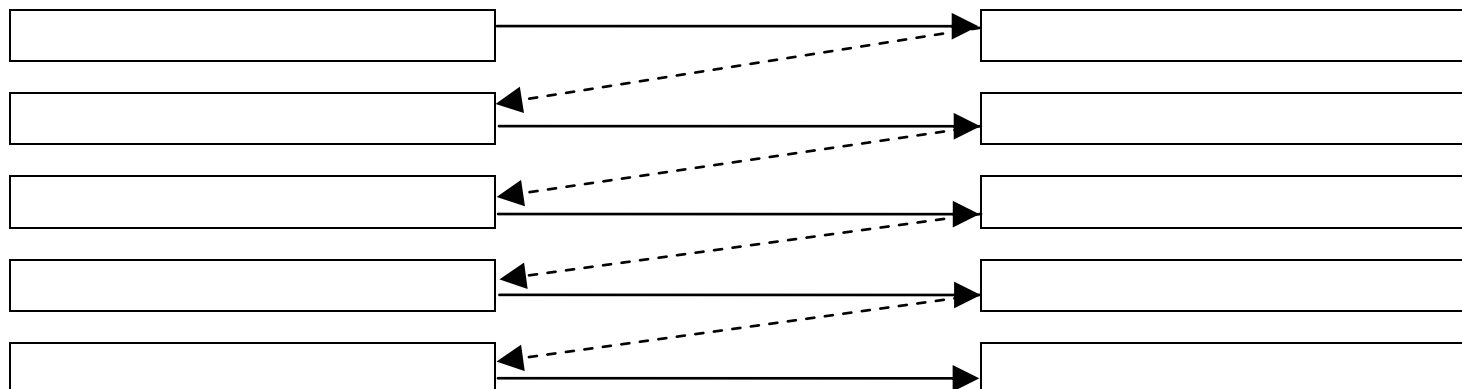
La loi n° 7817 du 6 janvier 1978 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés, et ses modificatifs garantissent aux personnes physiques concernées un droit d'accès et de rectification pour les informations les concernant. Ce droit peut être exercé pendant le délai où ces informations sont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



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 « simplifiés » 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

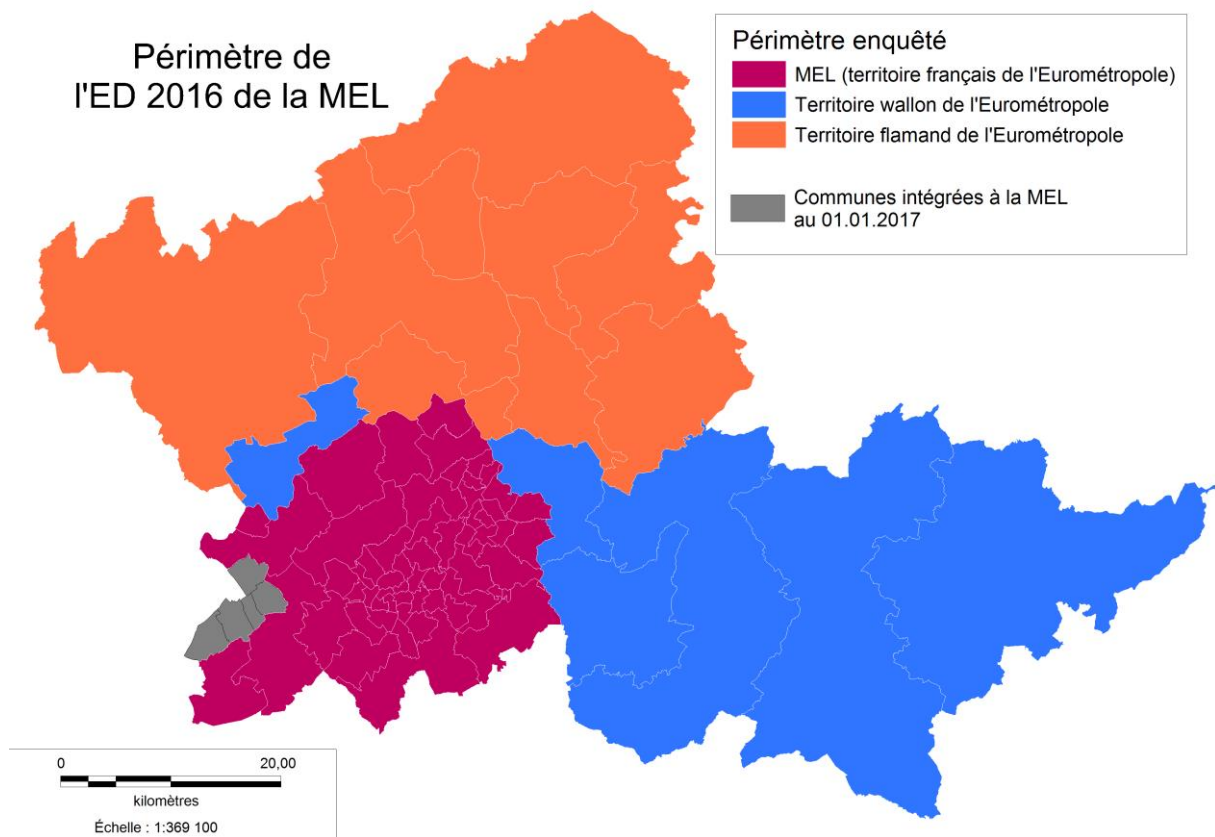
TCU : Transports collectifs urbains. Pour la MEL, le nom commercial du réseau TCU est Transpole

Tournée (motif de déplacements) : voir 10.2

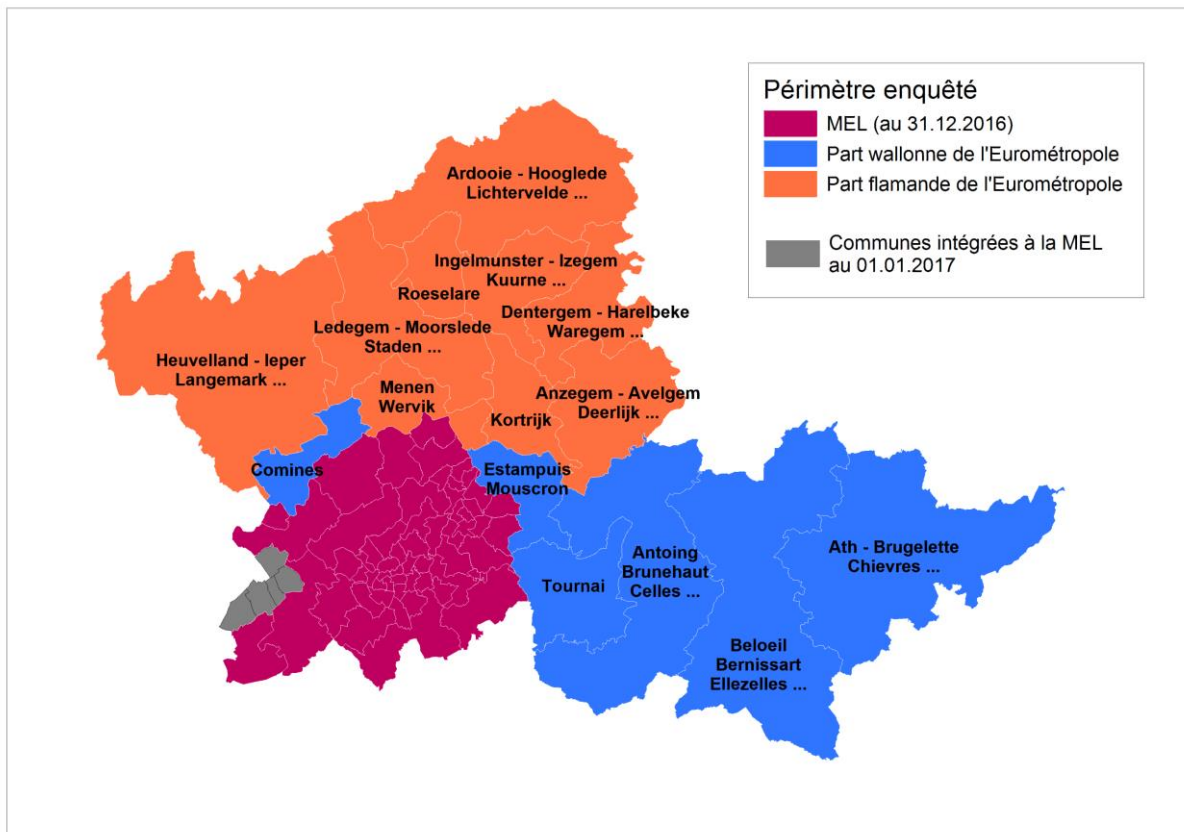
2RM : Deux-roues motorisés

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

