

# Table des matières

**Préface, par Madame Isabelle Durant, ministre de la Mobilité et des Transports** 9

<b>1</b>	<b>Introduction</b>	<b>11</b>
1.1	Pourquoi ce livre ?	11
1.2	Organisation de l'ouvrage	12
1.3	Remerciements	13
<b>2</b>	<b>Méthodologie</b>	<b>15</b>
2.1	Le cadre	15
2.2	Éléments méthodologiques	16
2.2.1	La population ciblée	16
2.2.2	Le cadre d'échantillonnage	16
2.2.3	La sélection de l'échantillon	17
2.2.4	Les protocoles : tests et choix final	21
2.2.5	Le travail d'enquête sur le terrain	27
2.2.6	La correction et la pondération des observations	32
2.2.7	Quelques concepts fondamentaux pour l'analyse	34
2.2.8	La diffusion et l'archivage des résultats : mobil.be	38
2.3	Conclusion	39
<b>3</b>	<b>Les ménages comme acteurs de la mobilité</b>	<b>41</b>
3.1	Introduction	41
3.1.1	La composition du ménage : un déterminant des activités individuelles	41
3.1.2	Les cycles de l'urbanisation en Belgique	42
3.1.3	Le cycle résidentiel depuis 30 ans	44
3.1.4	Evolution du logement et de la motorisation	45
3.1.5	Les distances et durées des déplacements vers le travail et l'école	46
3.1.6	Et demain : les nouvelles technologies ?	51
3.2	Les ménages et leur taille	52
3.3	La structure d'âge	54
3.4	Le niveau de scolarité et les diplômes	56
3.5	Les statuts professionnels	58
3.6	Les revenus	60
3.7	Le logement	62
3.8	Les distances au travail et à l'école	64

3.9	Les taux de motorisation	66
3.10	Motorisation et logement	68
3.11	Les automobiles des ménages	70
3.12	Le kilométrage annuel des voitures du ménage	72
3.13	Les vélos et motos	74
3.14	L'accès aux transports publics	76
3.15	Les permis de conduire	78
3.16	Les difficultés physiques pour la mobilité	80
<b>4</b>	<b>Les dimensions socio-spatiales des déplacements</b>	<b>83</b>
4.1	Une première approche des déplacements	83
4.1.1	Le nombre de déplacements comme indicateur de la mobilité	83
4.1.2	Les distances et durées des déplacements	87
4.1.3	Les budgets individuels de mobilité	89
4.1.4	Les types d'habitat comme paramètres de la mobilité	92
4.1.5	Les différences sociales et démographiques	93
4.1.6	Les trajets comme indicateurs de la mobilité à plusieurs	94
4.2	Le nombre de déplacements selon le type de jour	96
4.3	Le nombre de déplacements des individus	98
4.4	Les personnes qui ne se déplacent pas	100
4.5	Le partage de la mobilité entre les Belges	102
4.6	Le nombre de déplacements dans les ménages	104
4.7	Les budgets quotidiens en temps et distance pour tous	106
4.8	Budgets quotidiens, travail et études	108
4.9	Les trajets dans les ménages	110
4.10	Les déplacements à longue distance	112
<b>5</b>	<b>Les déplacements dans le temps</b>	<b>115</b>
5.1	Introduction	115
5.1.1	La question des heures de pointe	115
5.1.2	Les pointes sur le territoire	119
5.1.3	Les conditions météorologiques	123
5.1.4	Quelques autres indicateurs	126
5.2	Les déplacements dans la journée	128
5.3	Les effets de pointe	130
5.4	Qui est pris dans les pointes ?	132
5.5	Les déplacements dans la semaine	134
5.6	Les déplacements dans l'année	136
5.7	Immobilité dans la semaine et l'année	138
5.8	Immobilité et météo	140
5.9	Météo et déplacements	142
5.10	Les trajets dans la journée et la semaine	144

<b>6</b>	<b>Les motifs de déplacement</b>	<b>147</b>
6.1	Pourquoi se déplace-t-on ?	147
6.1.1	Quelques définitions	147
6.1.2	De la maison à la maison	149
6.1.3	Comment analyser les motifs ?	150
6.1.4	Distribution des nombres, distances et durées de déplacement	151
6.1.5	Les motifs du point de vue individuel	166
6.1.6	Les activités structurantes	169
6.1.7	Motif principal des trajets	176
6.2	Les motifs dans la journée en Belgique	178
6.3	Les motifs dans la journée par région	180
6.4	Les motifs au cours de la semaine et l'année	182
6.5	Motifs, distances et durées	184
6.6	Motifs et habitat	186
6.7	Motifs et caractéristiques individuelles un jour ouvrable scolaire	188
6.8	Motifs et caractéristiques individuelles un jour férié	190
6.9	Motifs, sexe et âge	192
6.10	Motifs et motorisation du ménage	194
6.11	Motifs principaux des trajets dans les ménages	196
6.12	Le chaînage des motifs de déplacement	198
6.13	Motifs, transport de bagages et jeunes enfants	200
<b>7</b>	<b>Les modes de déplacement</b>	<b>203</b>
7.1	Comment se déplace-t-on ?	203
7.1.1	Tronçons de déplacement et modes associés	203
7.1.2	Mode principal d'un déplacement	208
7.1.3	Déplacements, distances et durées par mode principal	208
7.1.4	Les modes du point de vue individuel	220
7.1.5	Evolution des parts modales pour le travail et l'école	230
7.2	Les modes principaux dans la journée en Belgique	234
7.3	Les modes principaux dans la journée par région	236
7.4	Les modes au cours de la semaine et l'année	238
7.5	Modes, distances et durées en Belgique	240
7.6	Modes régionalisés, distances et durées	242
7.7	Modes et déplacements courts	244
7.8	Modes et caractéristiques individuelles	246
7.9	Modes et âge en Belgique	248
7.10	Modes et âge les jours ouvrables par région	250
7.11	Modes et âge les jours fériés par région	252
7.12	Modes un jour ouvrable scolaire et niveau de scolarité	254
7.13	Modes un jour férié et niveau de scolarité	256
7.14	Modes et caractéristiques des ménages	258
7.15	Modes et habitat	260
7.16	Modes et motorisation des ménages	262
7.17	Modes et trajets	264
7.18	Mode principal et modes secondaires	266

7.19	Le taux d'occupation des voitures	268
7.20	Modes et motifs en Belgique	270
7.21	Modes et motifs dans les régions	272
7.22	Le nombre et la gravité des accidents par mode	274
7.23	Accidents et caractéristiques sociologiques	276
7.24	Quelques comparaisons avec d'autres sources	278
<b>8</b>	<b>Les comportements de la mobilité</b>	<b>281</b>
8.1	Introduction	281
8.2	Un cadre descriptif des activités des individus	281
8.2.1	Une hiérarchie des déplacements quotidiens	281
8.2.2	L'organisation des déplacements des travailleurs	282
8.2.3	L'organisation des déplacements des non-travailleurs	284
8.3	Application aux données de MOBEL	285
8.3.1	Le nombre de tours et leur activité centrale	286
8.3.2	Le nombre d'arrêts	288
8.3.3	Interaction entre les arrêts pendant la journée	290
8.3.4	Interaction du choix modal avec les tours et les arrêts	292
8.3.5	Distance et durée des activités	294
8.3.6	En bref	295
8.3.7	La diversité des comportements	298
8.4	Comparaison avec la France et la Grande Bretagne	300
8.4.1	Autres sources de données	301
8.4.2	Le nombre de tours	302
8.4.3	Le nombre d'arrêts	303
8.4.4	Les activités	303
8.4.5	Le mode principal	306
8.4.6	Les distances et durées	307
8.4.7	La diversité comportementale	310
8.5	Quelques conclusions	310
<b>9</b>	<b>Conclusions et perspectives</b>	<b>311</b>
	<b>Définitions et acronymes</b>	<b>315</b>
	<b>Table des codes de couleurs</b>	<b>319</b>
	<b>Bibliographie</b>	<b>321</b>
	<b>Index</b>	<b>325</b>
	<b>Les questionnaires MOBEL</b>	<b>333</b>
	<b>Table des matières</b>	<b>348</b>