

L'équipement et les pratiques de mobilité des ménages locataires du secteur du logement social bruxellois

**Analyse d'accessibilité et enquête pilote concernant
deux sites de logements**

**Rapport à la Société du Logement
de la Région de Bruxelles-Capitale**

Juin 2018

Étude réalisée par Céline Brandeleer, Kevin Lebrun,
Philippe Huynen et Michel Hubert

Table des matières

| | |
|---|-----------|
| 1. Objectifs de l'étude et questions de recherche | 3 |
| 1.1 Objectif général | 3 |
| 1.2 Questions de recherche | 4 |
| 1.3 Opérationnalisation | 5 |
| 1.3.1 Dimensions et indicateurs concernant la 1 ^{re} question de recherche | 5 |
| 1.3.2 Dimensions et indicateurs concernant la 2 ^e question de recherche..... | 7 |
| 2. Choix des sites et analyse de leur accessibilité | 8 |
| 2.1 Critères retenus | 8 |
| 2.2 Analyse de l'accessibilité des deux sites | 8 |
| 2.2.1 Site de Lennik..... | 8 |
| 2.2.2 Site de Saint-Josse (rue Verte)..... | 10 |
| 2.3 Focus sur l'accessibilité des deux sites en transport public | 11 |
| 3. Réalisation de l'enquête | 17 |
| 3.1 Données collectées | 17 |
| 3.1.1 Questionnaire | 17 |
| 3.1.2 Données externes..... | 17 |
| 3.2 Méthodologie et phases de travail | 18 |
| 3.2.1 Préparation de l'enquête | 18 |
| 3.2.2 Réalisation de l'enquête | 19 |
| 3.3 Enseignements de la phase d'enquête | 21 |
| 4. Résultats de l'enquête pilote | 24 |
| 4.1 Répondants à l'enquête | 24 |
| 4.2 Équipement des ménages | 26 |
| 4.2.1 Équipement en voitures particulières | 26 |
| 4.2.2 Équipement des ménages en motos et vélos | 31 |
| 4.2.3 L'accès des ménages aux transports publics..... | 32 |
| 4.3 Compétences physiques et cognitives | 33 |
| 4.4 Représentations | 34 |
| 4.5 Usages des différents modes de transport | 35 |
| 5. Recommandations pour une enquête plus large | 38 |
| 5.1 Échantillonnage | 38 |
| 5.2 Choix des sites | 39 |
| 5.3 Méthode d'enquête | 40 |
| 5.4 Suggestions concernant le questionnaire | 40 |
| 6. Synthèse des résultats de l'enquête pilote | 41 |
| Bibliographie | 42 |
| Annexe : le questionnaire utilisé pour l'enquête pilote | 43 |

1. Objectifs de l'étude et questions de recherche

1.1 Objectif général

La SLRB augmente régulièrement son parc de logement social et moyen pour faire face à la pénurie de logements accessibles aux ménages bruxellois. Les normes urbanistiques en matière de construction imposent au minimum une place de parking par nouveau logement pour les immeubles à logements multiples (RRU, titre VIII, art. 6). Le Règlement Régional d'Urbanisme prévoit cependant une exception pour le logement social dans la mesure où l'accessibilité du site ou le profil de mobilité des habitants des logements le justifient (RRU, titre VIII, art.7). Dans la pratique, l'usage lors de la construction de nouveaux logements par la SLRB est d'une place de parking par logement moyen et d'une place de parking pour deux nouveaux logements sociaux. Cette semble toutefois remise en cause dans le cadre de l'obtention de nouveaux permis d'environnement, augmentant sensiblement les coûts de construction et, le cas échéant, de location pour les locataires. Or, cette exigence en termes de parking semble *a priori* en inadéquation avec les besoins réels des locataires. En effet, les parkings proposés à la location dans des complexes déjà existants rencontrent en moyenne, d'après la SLRB, peu de succès.

La SLRB souhaitait dès lors objectiver l'équipement des ménages de logements sociaux et moyens en voiture particulière, mais aussi mieux saisir leurs pratiques et besoins de mobilité en général.

Pour ce faire, elle a demandé au Centre d'études sociologiques (CES) de l'Université Saint-Louis – Bruxelles (USL-B) de mener une enquête pilote auprès de ménages locataires sur deux sites de logement social et moyen, sites choisis selon plusieurs caractéristiques (taille, localisation, niveau d'accessibilité, notamment en transport public). L'objectif de cette enquête est de donner un premier éclairage sur l'équipement des ménages en modes de transport, sur les fréquences et motifs d'usage, en particulier de la voiture, ainsi que sur d'autres variables descriptives et explicatives pertinentes.

Pour ce projet pilote, l'équipe de recherche était composée de Michel Hubert (responsable de l'étude), Philippe Huynen, Céline Brandeleer et Kevin Lebrun. Au niveau de la phase de terrain, Khadija Oualmakran a assuré la coordination et la gestion des enquêteurs.

1.2 Questions de recherche

Se déplacer, a fortiori dans une ville comme Bruxelles qui offre une diversité de moyens de transport, n'est pas quelque chose d'inné. Cela nécessite une certaine familiarité avec le territoire et un certain nombre de « droits d'accès » et de « capacités » qui sont plus ou moins acquises au fil de l'existence et qui ne sont pas réparties de manière égale entre tous les habitants et usagers de la ville. C'est ce que le sociologue Vincent Kaufmann appelle la *motilité* (Kaufmann 2001, 2014 ; Flamm & Kaufmann, 2006), concept que nous utilisons nous-mêmes dans nos travaux (Lebrun et al, 2013 ; Lebrun & Hubert, 2015).

Dans la mesure où la motilité détermine l'accès aux différentes ressources du territoire (le travail, le logement, mais aussi l'éducation, la culture et l'offre sociale en général), elle peut être considérée comme centrale et décisive pour l'inclusion sociale, à condition de l'appréhender en association avec les réseaux de sociabilité auxquels les personnes participent ou veulent participer et les activités auxquelles elles souhaitent prendre part. C'est cet ensemble qui conduit les personnes à se déplacer ou non.

Notre question générale de recherche pour cette enquête pourrait dès lors se formuler comme suit :

→ Quelle est la *motilité* (ou capacité à être mobile) des ménages locataires et/ou leurs membres sur les deux sites de logement à caractère social sélectionnés et qu'est-ce qui détermine celle-ci ?

Dans un premier temps, il s'agit donc d'abord de mesurer les différentes dimensions de la motilité et d'identifier les variables susceptibles de l'expliquer, que ce soit grâce aux données d'enquête ou à des données externes à celle-ci. Dans un deuxième temps, nous tenterons de répondre à une seconde question de recherche :

→ Quelle est la *mobilité effectivement réalisée* (déplacements) par ce public et avec quels moyens et qu'est-ce qui détermine celle-ci ?

En l'absence d'un « carnet de déplacements » détaillé, cette seconde question ne pourra qu'être esquissée dans cette enquête mais elle est néanmoins essentielle pour évaluer les potentialités de la demande en équipement de voiture.

1.3 Opérationnalisation

Nous présentons ici les principales dimensions et indicateurs qui permettent d'opérationnaliser les questions de recherche. Ceci étant, vu la taille restreinte de l'échantillon pour cette enquête pilote, il ne sera pas possible de pousser très loin l'analyse, et en particulier la prise en compte de facteurs explicatifs. En revanche, cette enquête a constitué un bon test, grandeur nature, pour la mise en œuvre de certains indicateurs et leur traduction sous forme de questions d'enquête.

1.3.1 Dimensions et indicateurs concernant la 1^{re} question de recherche

La première question fait appel au concept de motilité, qui comporte trois dimensions :

- *les droits d'accès* à des moyens de transport privés au sein du ménage ou dans l'entourage et/ou à des services de transport collectif ou individuel dans la ville, aux différentes temporalités souhaitées ;
- *des compétences physiques* (restriction ou non de mobilité en fonction d'un handicap, de l'âge, du fait d'être accompagné d'enfants en bas âge ou de devoir transporter des objets pondéreux ou encombrants...) *et cognitives* (familiarité avec le territoire, connaissances des différents moyens de déplacement, capacité à mobiliser des sources d'information ou des soutiens divers, aisance et contrôle de soi en déplacement...);
- *des représentations*, associées aux différents modes de transport et aux situations dans lesquelles on se voit les utiliser, ainsi qu'aux espaces pratiqués ou potentiels (Montulet et al., 2007).

Il est difficile de traduire la motilité en un indice unique. Nous devons donc décomposer les trois dimensions de ce concept en indicateurs opérationnels, permettant de prendre en compte à la fois les caractéristiques du ménage et celles des individus qui le composent, ainsi que du territoire qui l'entoure.

A. Les droits d'accès :

- Accessibilité « objective » du lieu de résidence et infrastructures de transport disponibles autour du site en un temps donné (arrêts TC, gares, vélos en libre service, infrastructures routières et autoroutières). Il s'agit ici d'indicateurs externes non mesurés par l'enquête permettant de caractériser les deux sites d'étude.
- Taux d'équipement des ménages en voitures (en distinguant propriété – et, dans ce cas, caractéristiques du véhicule [modèle ; essence ou diesel ; âge ; acquis neuf ou d'occasion] et/ou accès à une voiture et en cernant les modalités de

stationnement) et modalités de stationnement, en vélo et cyclomoteur (y compris leur état de marche et leur lieu d'entreposage), de même que la possession de permis de conduire et d'abonnement(s) de transport public par les différents membres du ménage.

B. Les compétences :

- Compétences physiques pour se déplacer (qui déterminent le champ des possibles parmi les « droits d'accès » ci-dessus) : difficultés à se déplacer (présence d'un handicap, charge pondérale...), responsabilité dans le ménage (courses, enfants en bas âge, parents âgés...), incapacité à rouler à vélo...
- Compétences cognitives :
 - Connaissance de l'offre de transport à disposition des ménages (sur la base du relevé « objectif » dans « Accès » ci-dessus)
 - Sources d'information utilisées

C. Les représentations :

- Perception des différents modes de transport.
- Perception de l'automobile (Demoli et Lannoy, 2018 – à paraître) que l'on en possède une ou non :
 - Profits de distinction (désir de se distinguer d'autres groupes sociaux).
 - Profits d'accomplissement (possibilité, grâce à la voiture, d'accomplir un projet, de répondre à une aspiration, de rendre possibles de nouvelles pratiques...).
 - Profits d'accessibilité (efficacité supérieure de l'automobile pour certains déplacements - emploi, courses, loisirs... - qui rend nécessaire / avantageuse son acquisition).

Concernant les déterminants, la motilité est fonction du niveau socio-économique, mais n'entretient pas pour autant de relation linéaire avec celui-ci. D'autres facteurs peuvent aussi intervenir, liés notamment au genre ou au milieu et/ou à la culture d'origine. Indicateurs possibles :

- Le niveau de revenus du ménage.
- Le genre.
- Le type d'emploi (fixe ou nécessitant de nombreux changements de lieux, horaires variables et/ou décalés...).
- Les caractéristiques du ménage (taille, âge des membres – présence d'enfants en bas âge, de personnes âgées –, présence de personnes à mobilité réduite, etc.).

- Le milieu et/ou la culture d'origine.

1.3.2 Dimensions et indicateurs concernant la 2^e question de recherche

La deuxième question concerne la mobilité effectivement réalisée. Comme indiqué plus haut, il sera difficile d'aller très loin ici en l'absence de carnet de déplacements mais elle est néanmoins essentielle pour évaluer les potentialités de la demande en équipement de voiture. Indicateurs :

- fréquence d'usage des différents modes de transport
- mode principal pour aller au travail / à l'école ou à l'activité régulière

Par ailleurs, les indicateurs identifiés pour étudier les déterminants de la motilité sont transposables ici.

2. Choix des sites et analyse de leur accessibilité

2.1 Critères retenus

Pour la réalisation de l'enquête, deux sites ont été sélectionnés, rassemblant ensemble environ 280 ménages. Ces sites ont été choisis selon plusieurs critères permettant de mettre en exergue des différences et similitudes dans les variables que nous souhaitons observer.

- Le premier critère est celui de la localisation géographique au sein de la RBC, à savoir si le site est situé dans une localisation centrale ou plus périphérique.
- Le deuxième critère est celui de la mobilité. Par ce critère, nous entendons à la fois prendre en compte l'accessibilité en transport public du site, le nombre d'emplacements de parking à disposition des locataires et la proximité des grandes infrastructures routières (Ring...).
- Le troisième critère est celui de la densité des aménités urbaines. Par cela, nous entendons la proximité des services (commerces...) et équipements collectifs (écoles...).

Les deux sites retenus sur cette base sont les sites de Lennik à Anderlecht et celui de la Rue Verte à Saint-Josse.

2.2 Analyse de l'accessibilité des deux sites

L'accessibilité d'un lieu fait référence à son potentiel de mobilité, c'est-à-dire aux différentes possibilités permettant de se déplacer, tant au départ de celui-ci (accessibilité à l'origine) que pour le rejoindre (accessibilité à destination). Apprécier ce potentiel équivaut à caractériser l'offre de transport et se distingue donc aisément des déplacements, qui représentent la mobilité réalisée. L'accessibilité fait ainsi partie intégrante du concept de motilité et constitue assurément le premier aspect à examiner afin d'apprécier les attentes et pratiques de mobilité des répondants.

2.2.1 Site de Lennik

Le site est formé par deux immeubles récents entourant un espace privé destiné à la rencontre et aux jeux d'enfants. Il comporte 200 logements (les 124 logements sociaux qui font l'objet de la présente étude, ainsi que 76 logements moyens). Situé à Anderlecht, en deuxième couronne de la ville, il est longé au sud par la ligne ferroviaire Bruxelles – Gand – Ostende et à l'ouest par le Ring de Bruxelles (R0). Au nord et à l'est, le site est bordé par des rues résidentielles composées de maisons mitoyennes avec jardin.

Concernant les aménités urbaines, on trouve à proximité du site une offre commerciale de masse (grandes surfaces) et peu de commerces de proximité.



Figure 1 : illustration du site de Lennik
Source : Google Maps (capture d'écran)

Pour se déplacer au départ du site, les résidents peuvent recourir aux infrastructures routières, qui comprennent un accès aisé au Ring, via l'entrée CERIA située à seulement 600 mètres du site. Celui-ci se situe également à proximité de la chaussée de Mons, qui permet de se déplacer efficacement vers le centre-ville. Outre l'accès au territoire local, la desserte routière du site procure donc un accès à de larges parties du territoire régional, que ce soit via les chaussées historiques ou via le Ring, du moins lorsque le trafic le permet.

Concernant les transports publics, on note la présence de la station de métro CERIA et de plusieurs lignes de bus STIB et De Lijn. Bien que la ligne ferroviaire 50A longe le sud du site, il n'y a pas d'accès aux services de la SNCB aux alentours (du moins en attendant l'ouverture de l'arrêt CERIA, prévue dans le cadre du projet RER). Le point d'arrêt le plus proche (Forest-Midi) se situe en effet à environ deux kilomètres à vol d'oiseau, et le chemin à emprunter n'est pas simple. La gare de Bruxelles-Midi se situe quant à elle à plus de quatre kilomètres.

Comme souvent, le corollaire de la proximité de grandes infrastructures de transport dédiées aux modes routiers ou ferroviaires est qu'elle entrave l'accès – et donc la

pratique – des modes non concernés, en particulier des modes actifs, tels que la marche ou le vélo¹.

Ainsi, à Lennik, le Ring et la ligne ferroviaire limitent *de facto* le nombre de passages pour les déplacements de courte distance, hormis en direction du centre. Concernant plus spécifiquement le mode vélo, s'ajoute le fait qu'il n'existe pas de voiries avec des pistes cyclables séparées du trafic à proximité. La chaussée de Mons n'est d'ailleurs même pas équipée de pistes cyclables suggérées. Un itinéraire cyclable régional (ICR) est toutefois présent à proximité et constitue une ligne de rocade (ligne C) ceinturant l'ensemble de la Région.

2.2.2 Site de Saint-Josse (rue Verte)

Le deuxième site, de taille plus réduite (81 logements sociaux), possède une localisation très centrale puisque qu'il se situe sur la commune de Saint-Josse, à proximité de la gare de Bruxelles-Nord. Il est bordé presque directement à l'ouest par la jonction ferroviaire Nord-Midi et au sud par le parc et ensuite le Boulevard du Jardin Botanique. Il est caractérisé par une densité du bâti plus importante et des voiries plus étroites, mais également un accès aisé au parc précité. Contrairement au site de Lennik, l'offre commerciale se compose avant tout de commerces de proximité, mais également, un peu plus loin, de l'importante offre commerciale du centre-ville (City 2, rue Neuve...).

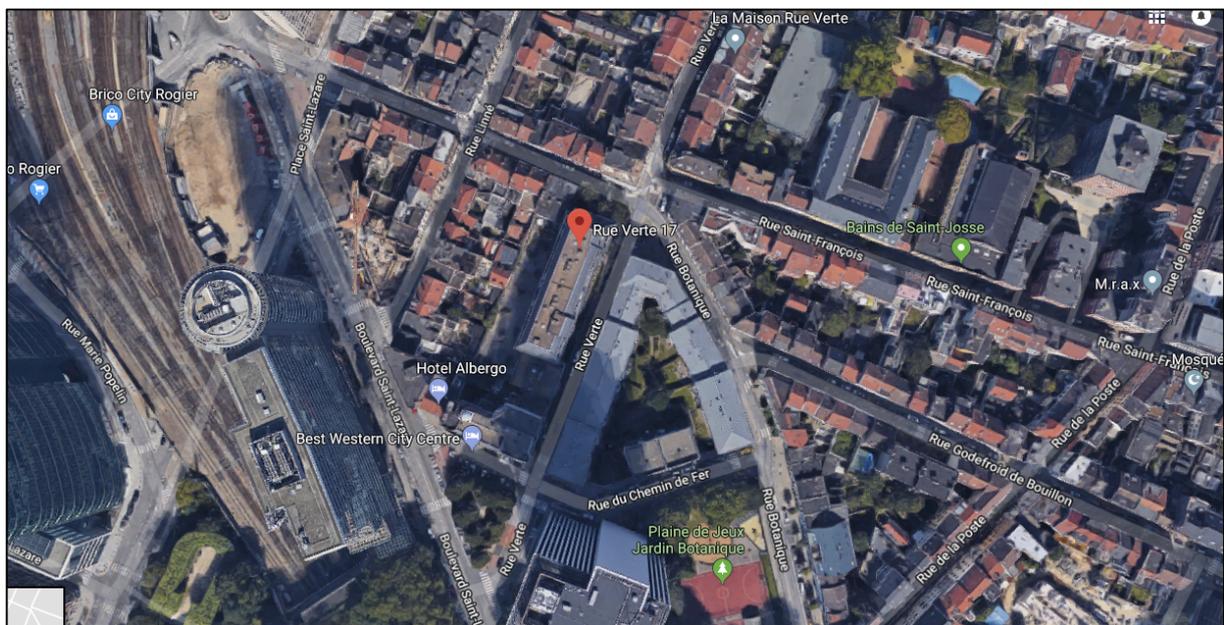


Figure 2 : illustration du site de Saint-Josse
Source : Google Maps (capture d'écran)

¹ De façon plus générale, la hiérarchisation des voiries produit le même effet, en lien avec le différentiel de vitesse accentué entre les modes (cf. par exemple Héran, 2011).

L'offre de transport est, quant à elle, plus variée qu'à Lennik, mais cela qui ne signifie pas nécessairement qu'elle soit plus efficace. Ainsi concernant les infrastructures routières, si la proximité d'artères importantes permet théoriquement de se déplacer rapidement au sein de la RBC, leur congestion limite vraisemblablement leur performance. Par contre, les transports publics sont bien mieux représentés, avec la proximité de la gare de Bruxelles-Nord et de son offre ferroviaire de premier plan au niveau national, mais également avec l'offre de la STIB (métro, tram et bus) ainsi que de nombreux bus De Lijn. Deux ICR passent également à proximité du site (lignes S et P).

Malgré leur localisation fort différente, et sans se préoccuper des besoins des résidents, on peut déjà souligner que les deux sites ont en commun le fait de ne pas présenter un profil idéal pour réaliser des déplacements motorisés (congestion) ou à l'aide du vélo (distance et absence de sites propres dédiés pour Lennik, pression automobile pour Saint-Josse). Le potentiel se différencie par contre très nettement s'agissant des transports publics, ce qu'illustre d'ailleurs bien un simple relevé des lignes présentes à proximité des deux sites (**Erreur ! Nous n'avons pas trouvé la source du renvoi.**).

| Opérateur | Lennik | | Rue Verte | |
|-----------|--|----------------|---|--|
| | 5 min (333 m) | 10 min (666 m) | 5 min (333 m) | 10 min (666 m) |
| SNCB | - | - | - | Relations depuis Bruxelles-Nord |
| STIB | M5, B75 | B98 | B61, T92, T93 | M2, T3, T4, M6, B14, (B15), T25, (T32), B47, T55, B57, B58, B65, B66, B88 |
| TEC | - | - | - | - |
| De Lijn | 141, 142, 144, 145, 153, 154, 155, 170, 171, 810 | - | 270, 271, 272, 318, 351, 358, 410, 470, 620 | 126, 127, 128, 129, 212, 213, 214, 230, 231, 232, 240, 241, 242, 243, 245, 250, 251, 260, 318, 355, 460, 461, 471, 532 |

Tableau 1 : relevé des lignes de transport public dont au moins un arrêt se situe à proximité des sites étudiés

Ce constat pousse à explorer de façon plus précise les conséquences de cette forte différenciation, notamment concernant les temps de parcours, ainsi qu'à mieux positionner les deux sites étudiés par rapport à la situation régionale. C'est ce que propose le point suivant.

2.3 Focus sur l'accessibilité des deux sites en transport public

L'outil utilisé pour mesurer l'accessibilité considère les secteurs statistiques, qui correspondent à une subdivision des communes, comme unité territoriale. La RBC compte 724 secteurs. L'accessibilité a été évaluée selon le temps médian nécessaire pour se rendre depuis le centre de chaque secteur vers les principaux pôles d'activités. Ce temps repose donc sur les horaires des différents opérateurs, mais inclut également le temps de marche depuis le centre du secteur de départ jusqu'à l'arrêt de transport en

commun, ainsi que les temps de correspondances éventuels. D'un point de vue temporel, les mesures ont été faites pour l'heure de pointe du matin, lors d'un jour ouvrable. Plus précisément, nous avons considéré les liaisons dont le départ se situe sur la tranche horaire 8h-9h et l'arrivée sur la tranche horaire 8h-10h².

Dans le détail, les pôles d'activités pris en compte incluent les trois grandes gares de la Jonction Nord-Midi (Bruxelles-Nord, Bruxelles-Central et Bruxelles-Midi), qui correspondent à des pôles d'emploi majeurs, mais sont également des lieux de transit importants, notamment vers le réseau de la STIB (métro) et celui de De Lijn (Bruxelles-Nord). Bien que géographiquement proche de la gare centrale, la prise en compte du quartier de la Bourse permet d'inclure, de façon plus importante, des déplacements qui ne sont pas liés au travail. En effet, ce quartier constitue un pôle commercial et culturel majeur.

Dans le but de refléter une plus grande diversité de motifs de déplacements³, quatre autres destinations ont été ajoutées à cet ensemble. Il s'agit tout d'abord de deux hôpitaux, le CHU Brugmann et les Cliniques Universitaires Saint-Luc, qui permettent de diversifier la géographie des destinations, tout en prenant en compte l'accès à ce type de service (que ce soit comme patient ou comme visiteur, mais également comme travailleur et/ou étudiant). Enfin, les quartiers du campus universitaire du Solbosh (ULB) et celui de la place Flagey complètent le panel. Ils ont été choisis pour leur forte mixité combinant une fonction résidentielle et une fonction commerciale, auxquelles s'ajoute un pôle d'enseignement et d'emploi dans le cas du quartier de l'ULB.

Avec cette approche, les pôles sélectionnés forment un échantillon témoignant de la possibilité de se déplacer à l'heure de pointe pour des motifs variés, comprenant le travail, mais également la possibilité de se rendre à l'hôpital ou encore de faire des achats. La sélection des lieux faisant déjà la part belle aux déplacements en lien avec le travail, il a été choisi de ne pas accentuer cette part, en donnant à chaque destination un poids identique.

Cette sélection des pôles repose donc avant tout sur une connaissance empirique générale de la demande de transport bruxelloise à l'heure de pointe et ne découle pas d'une approche strictement quantitative. On peut toutefois noter que les destinations

² Pour plus de détails concernant la méthodologie utilisée, cf. notamment Lebrun (2018).

³ Les déplacements en lien avec l'école ou le travail ne représentent qu'une partie des déplacements réalisés un jour ouvrable (Lebrun et al., 2013 : 11).

sélectionnées représentent à elles seules plus du tiers (35 %) de l'emploi localisé à Bruxelles et comprennent notamment les cinq gares les plus fréquentées de la Région⁴.

Selon cette mesure, voici à présent une vision du temps d'accès pour se déplacer depuis chacun des secteurs bruxellois vers les pôles d'activité principaux (Figure 3). Le temps d'accès vers les principaux pôles d'activités est ainsi de 31,3 minutes à l'heure de pointe du matin (Lebrun, 2018). Il faut cependant souligner l'ampleur de l'hétérogénéité observée. Ainsi, les temps moyens varient-ils du simple au quadruple malgré la période – assez étroite – considérée.

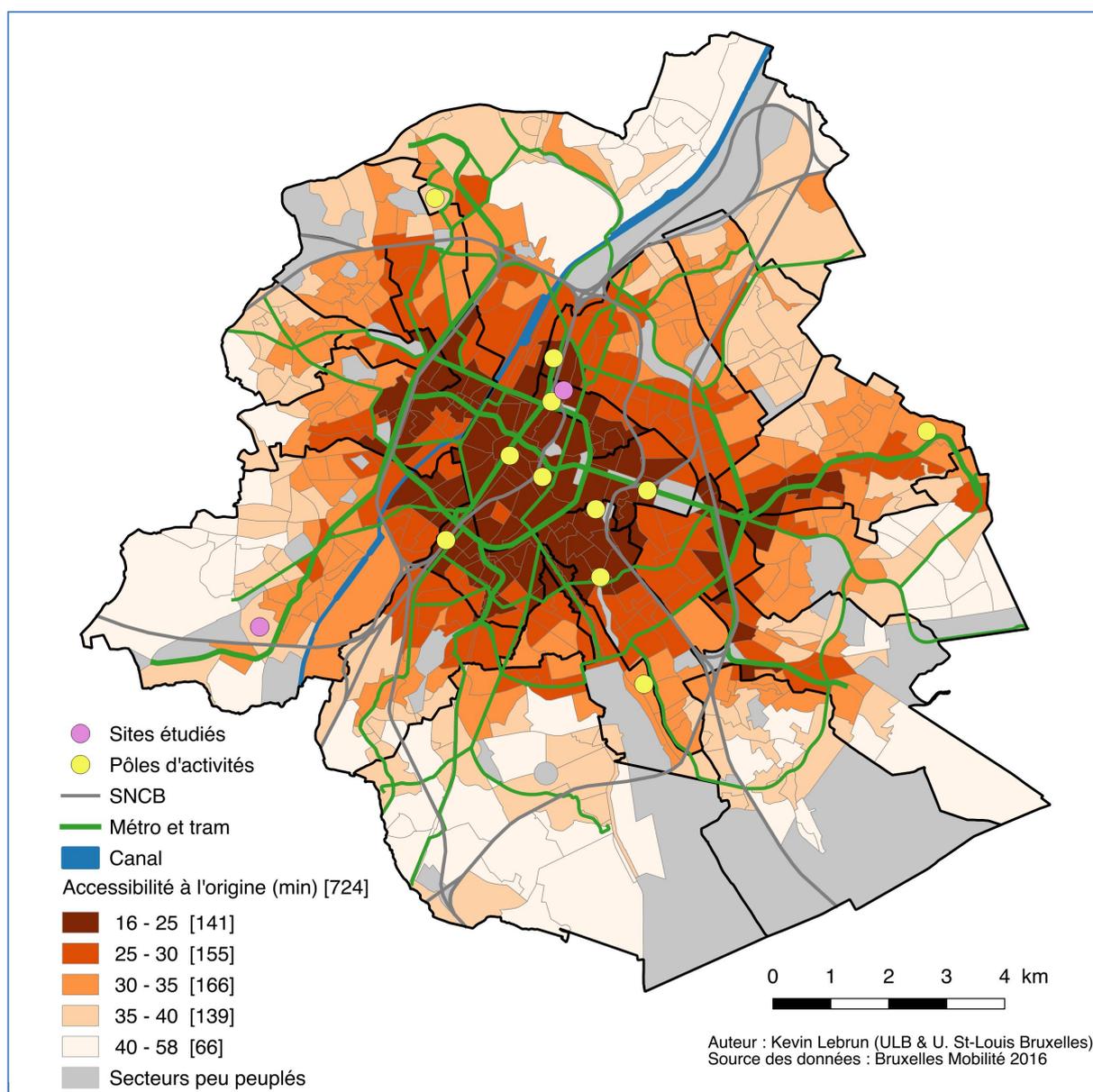


Figure 3 : accessibilité horaire de la RBC à l'heure de pointe du matin, tous opérateurs, vis-à-vis des pôles d'activités principaux

⁴ Les destinations considérées pourraient par ailleurs être modifiées moyennant une meilleure connaissance de la demande de transport de la population étudiée.

On voit également que l'accès prodigué par la STIB et les autres opérateurs est fort contrasté, avec deux logiques spatiales qui se superposent, la plus fondamentale étant de type concentrique, à laquelle s'ajoute une logique plutôt radiale, en lien avec les services les plus performants, en particulier le métro. Ceci n'empêche pas le secteur du site de Lennik, bien desservi par le métro mais assez excentré, d'être situé à 36 minutes des principaux pôles d'activités, en moyenne (22 minutes pour le site de Saint-Josse).

Comme la demande de transport des résidents ne peut pas se résumer aux principaux pôles d'activités, d'autant qu'il s'agit d'une population avec un taux d'emploi/d'activité régulière moins important (cf. plus loin), il est également intéressant de cartographier l'accessibilité au départ des sites et à destination de l'ensemble des autres quartiers bruxellois (Figure 4).

Concernant le site de Saint-Josse, la géographie dessinée est relativement similaire à celle de la Région prise dans son ensemble, ce qui s'explique avant tout par la position assez centrale du site. Toutefois, la zone la plus accessible en transport public (moins de 20 minutes à l'heure de pointe) comprend l'ensemble du quartier Nord et la majeure partie du Pentagone. On perçoit bien ici l'effet positif des axes Nord-Sud (tram souterrain de la STIB et Jonction Nord-Midi de la SNCB), qui prolongent cette zone jusqu'à la gare du Midi au sud et jusqu'à celle de Schaerbeek au nord. La zone de Tour et Taxis est également atteignable en moins de 20 minutes. La seconde classe (entre 20 et 30 minutes) englobe une large partie de la Région et les axes de métro se dessinent assez nettement vers l'est. A l'opposé, très peu de secteurs sont situés à plus de 50 minutes du quartier.

La situation de Lennik se distingue fortement. En effet, dans l'absolu, seuls 40 secteurs sont situés à moins de 20 minutes de temps de parcours et à peine 120 à moins d'une demi-heure. Si les résidents perçoivent certainement tout l'effet bénéfique du métro, on peut faire l'hypothèse qu'ils perçoivent tout autant le manque d'efficacité du reste de la desserte, qui ne permet d'atteindre que des quartiers du quadrant sud-ouest endéans les 30 minutes. Au final, le site possède une accessibilité à la RBC assez duale, avec une partie ouest relativement accessible, au contraire de la partie est de la Région, où l'on est fréquemment à plus de 40 minutes de temps de parcours en transport public.

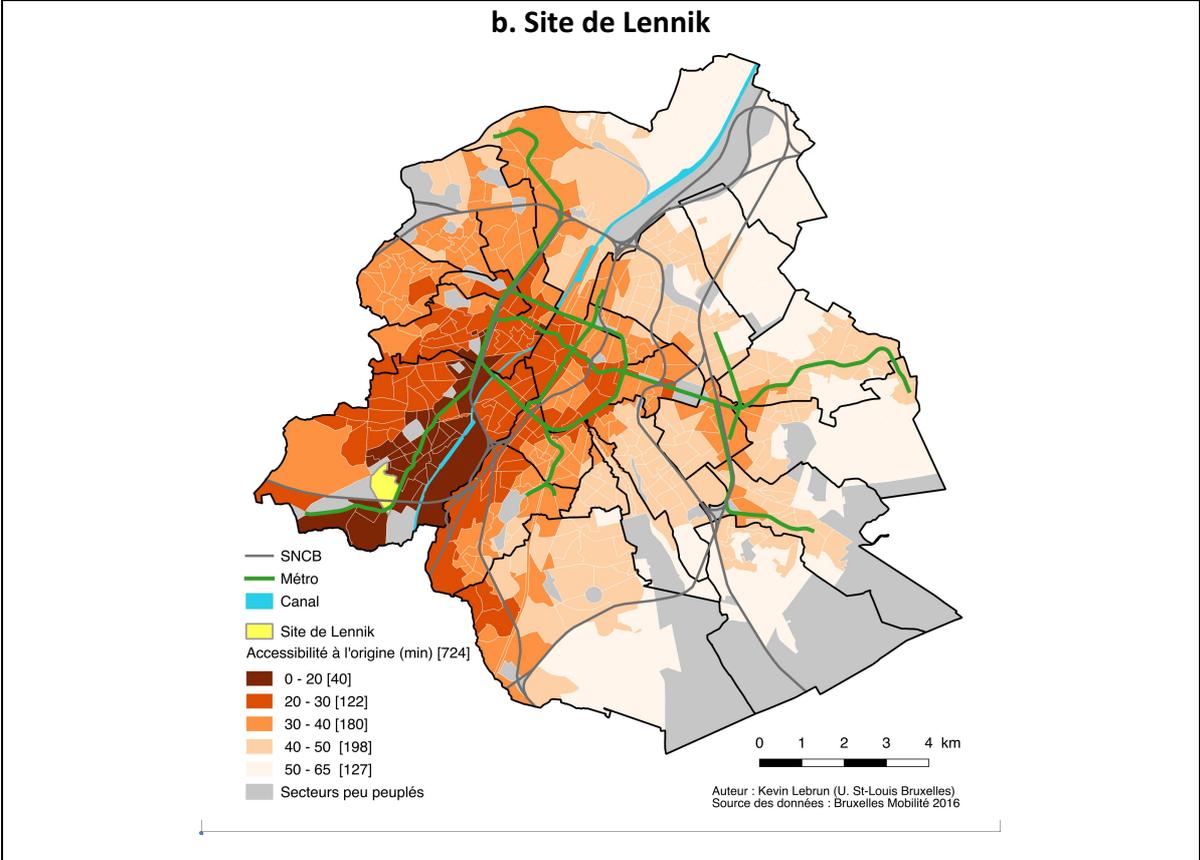
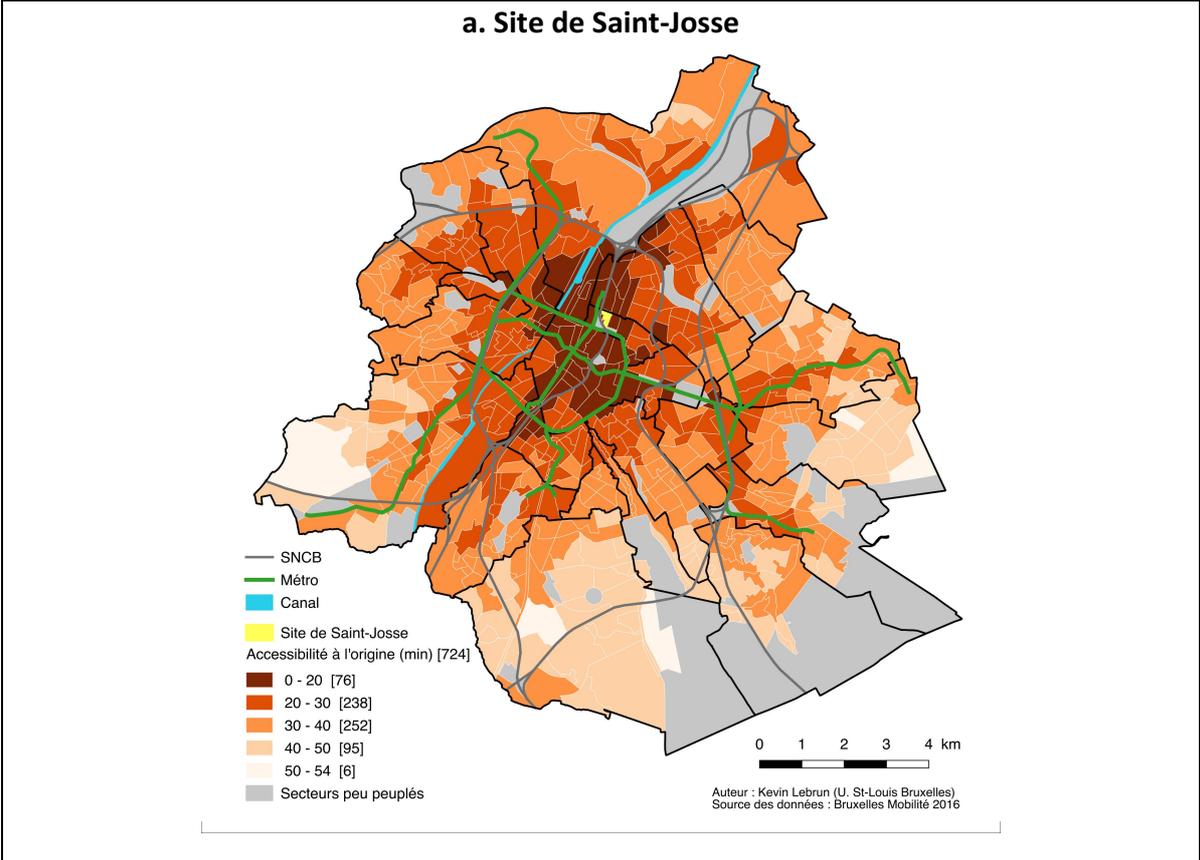


Figure 4 : accessibilité horaire au départ des deux sites étudiés, à l'heure de pointe du matin, tous opérateurs

Le tableau suivant (**Erreur ! Nous n'avons pas trouvé la source du renvoi.**) donne enfin une série d'indicateurs synthétiques permettant de comparer tant les sites entre eux que par rapport à la moyenne régionale.

| Vers le reste de la RBC | Saint-Josse | Lennik | RBC |
|---------------------------------------|-------------|--------|------|
| Temps horaire moyen (min) | 31 | 39,3 | 37,7 |
| Temps perçu moyen (min) | 73,9 | 85 | 87,8 |
| Taux moyen de correspondance | 1,2 | 1,2 | 1,4 |
| Vers les pôles d'activités principaux | Saint-Josse | Lennik | RBC |
| Temps horaire moyen (min) | 22,3 | 35,6 | 31,3 |
| Temps perçu moyen (min) | 53 | 72,5 | 71,6 |
| Taux moyen de correspondance | 0,6 | 0,9 | 1,1 |

Tableau 2. Indicateurs synthétiques d'accessibilité en TP pour les deux sites étudiés

Au temps horaire moyen s'ajoutent deux indicateurs relatifs à la pénibilité des déplacements : le temps dit perçu, qui incorpore une série de pénalités relatives au vécu des déplacements (temps d'attente, temps de correspondances, modes moins attractifs que d'autres, etc.), et le taux moyen de correspondances.

On y lit principalement que la considération de cette dimension a pour effet de rapprocher Lennik de la situation régionale (voire de la dépasser), alors que le quartier affichait des valeurs plus médiocres que celle-ci en temps horaire. Ce constat peut paraître surprenant vu l'éloignement de Lennik du centre, mais il s'agit à nouveau de l'effet du métro, mode le moins pénalisant et en même temps absent de nombreux autres quartiers situés en seconde couronne.

*

* *

3. Réalisation de l'enquête

3.1 Données collectées

3.1.1 Questionnaire

Pour construire le questionnaire (cf. Annexe), nous sommes partis d'un premier essai de problématisation au cours duquel il est ressorti que mesurer la motilité du ménage nécessite non seulement de cerner l'équipement de celui-ci mais aussi les capacités et représentations de chaque membre du ménage. Cependant, pour cette enquête pilote, nous nous limitons à une seule enquête par ménage (auprès de la personne de référence). Au vu de cette limitation, nous avons décidé de resserrer le questionnaire autour :

- des « besoins » de mobilité du ménage (statut et activités des membres)
- de l'équipement des ménages en modes de transport
- des usages et usagers de l'éventuelle voiture du ménage
- de ce que la personne de référence pense des « profits » de la possession ou non d'une voiture dans le ménage.

Il en résulte un questionnaire relativement court (8 pages, soit environ 20 minutes par enquête) avec des questions portant à la fois sur la personne de référence et sur les caractéristiques et l'équipement de son ménage. Le questionnaire est également pourvu de filtres permettant de ne poser des questions spécifiques que dans les cas *ad hoc* (en cas de possession de voiture et/ou d'activité professionnelle, par exemple).

3.1.2 Données externes

A côté des données récoltées sur le terrain, plusieurs données étaient disponibles directement via la base de données de la SLRB. Il s'agissait de données relatives à la composition (nombre d'enfants à charge, nombre de personnes de plus de 60 ans et nombre de personnes avec un handicap) et au revenu des ménages. Nous avons également mobilisé d'autres sources de données, issues de Bruxelles Mobilité, pour qualifier l'accessibilité des sites en transport public.

3.2 Méthodologie et phases de travail

Cette enquête touche un public généralement peu « répondant » (pour de multiples raisons, linguistiques et autres) et sous-représenté dans les enquêtes classiques. Il était donc essentiel d'affronter avec soin cette difficulté d'accès. Une enquête auto-administrée, que ce soit par voie postale ou par internet, ne nous semblait pas une option réaliste. Nous avons dès lors opté pour une enquête en face-à-face, visant l'exhaustivité sur les deux sites.

3.2.1 Préparation de l'enquête

Nous avons effectué un **pré-test du questionnaire**, afin de s'assurer de sa bonne compréhension par des répondants. Il a été testé sur trois personnes de l'USL-B ainsi que sur deux personnes travaillant dans les cuisines de l'asbl Bouillon de Culture, dont le profil était probablement assez proche des habitants du site de Saint-Josse.

Nous avons également pris contact avec une **personne-relais** par site, renseignée par la SLRB afin d'aider à la diffusion de l'information sur l'enquête (notamment des affiches prévenant du déroulement de l'enquête) et à la détermination des heures et langues de contact avec les personnes de référence. Une **lettre annonce**, en français et en néerlandais, a été déposée dans toutes les boîtes des ménages des deux sites. L'objectif de cette lettre était à la fois de prévenir la personne de référence de la démarche et de légitimer le passage des enquêteurs sur place.

Nous avons ensuite procédé à la **sélection et à la formation des enquêteurs**. Khadija Oualmakran (« field supervisor ») était en charge de recruter et de coordonner ceux-ci. Les enquêteurs étaient présélectionnés sur base de leurs compétences linguistiques variées (arabe, berbère, turc, russe...) et de leurs disponibilités afin de couvrir des plages horaires relativement larges.

Deux séances de formation ont été organisées (les 21/03 et 28/03 avec chaque fois une dizaine de participants). L'objectif était de former les enquêteurs aux spécificités d'une enquête de mobilité et du public rencontré. En effet, les ménages les plus précarisés sont généralement ceux qui répondent le moins aux enquêtes, même en face-à-face, ce qui nécessite des aménagements méthodologiques particuliers. Les enquêteurs devaient bien connaître le sens précis des vocables utilisés, afin d'éviter toute confusion en cas de demande de simplification ou d'exemplification de la part des répondants, et être capable de présenter correctement l'enquête et ses objectifs. La séance de formation était donc à la fois l'occasion de parcourir méticuleusement le questionnaire avec les enquêteurs, mais également de leur faire faire l'exercice de le tester entre eux.

3.2.2 Réalisation de l'enquête

L'enquête de terrain s'est déroulée sur un mois (du 23/03 au 23/04).

Le questionnaire s'adressait à la « personne de référence du ménage » (chef du ménage ou personne responsable). Pour cette enquête, il s'agissait du locataire signataire, c'est-à-dire de la personne qui a signé le contrat de bail avec la société du logement. Seule cette personne était habilitée à répondre aux questions. Cela veut dire que, si elle n'était pas présente au domicile lors du passage de l'enquêteur-trice, il fallait tenter de prendre un rendez-vous pour rencontrer la personne de référence à un autre moment. C'est donc à travers ses réponses qu'il s'agissait d'obtenir des informations sur le ménage (comme, par exemple, la possession de moyens de transport), voire sur certains de ses autres membres (par exemple, les abonnements au transport public).

Il était prévu que l'enquêteur-trice tente au maximum 3 fois de prendre contact avec la personne de référence (deux tentatives sur place et une par téléphone si le numéro de cette personne était disponible et que les deux premières sont restées infructueuses, ou trois fois sur place si ce n'est pas le cas). En cas de refus, il/elle devait veiller à l'indiquer sur le questionnaire, ainsi que le motif général de ce refus.

Il est vite apparu que des **passages supplémentaires étaient nécessaires** pour obtenir un taux de réponse un minimum satisfaisant. Il a fallu parfois jusqu'à huit tentatives de contact avant de pouvoir joindre une personne ou d'avoir sa réponse (positive ou négative) pour participer.

Les enquêtes devaient se réaliser en français ou en néerlandais, avec le soutien si nécessaire d'autres langues grâce aux compétences linguistiques variées des enquêteurs et de la *field supervisor*. **La langue constituait souvent un obstacle important** et le fait de parler la langue de la personne de référence permettait d'instaurer un climat positif, même si cela peut impliquer certains biais (le risque de transformer le sens de certaines questions lors de la traduction, par exemple). De même, la personne de référence devait parfois se faire aider par un autre membre de son ménage pour répondre au questionnaire, parce que son niveau de français n'était pas suffisant. Il fallait alors veiller à ce que cette autre personne ne réponde pas « à la place » de la personne de référence. **La durée des interviews** était fonction de la taille du ménage et de son équipement (selon les filtres du questionnaire) mais restait relativement courte en moyenne (30 minutes maximum), à quelques exceptions près, notamment lorsque les personnes étaient en recherche de contact social ou souhaitaient s'exprimer sur leurs conditions de logement.

Pour s'assurer que les interviews se passent bien, un **débriefing régulier** était organisé avec les enquêteurs (le premier après les 3 premières enquêtes). En fonction des besoins, la *field supervisor* a accompagné les enquêteurs lors de leurs rencontres avec les

personnes de référence. Les leçons tirées de ces débriefings ont permis d'attirer mieux l'attention des enquêteurs sur les difficultés rencontrées et de disposer d'informations utiles pour l'analyse des résultats.

Les enquêteurs recevaient régulièrement des **listes des personnes de référence** à contacter, basées sur les données fournies par la SLRB. Ces listes visaient une concordance entre le genre et/ou les compétences linguistiques de l'enquêteur et les caractéristiques de la personne à interroger (par exemple, attribuer l'adresse d'une femme isolée à une enquêtrice femme).

Notons ici que **nous avons dû réduire le nombre de personnes interrogées sur le site de Lennik**, car les données concernant notamment le revenu et la composition des ménages n'étaient pas disponibles pour la partie concernant le logement moyen (74 ménages concernés). En effet, ce patrimoine venant d'être transféré au bailleur de logement social, celui-ci ne disposait à ce moment-là que de l'identité des locataires. Ce manque d'information rendant difficile la comparaison avec les autres ménages, nous avons convenu avec la SLRB de ne travailler que sur les ménages dont les données étaient à jour. Cette limitation du nombre de personnes interrogées, bien que regrettable car diminuant la taille de l'échantillon, permettait néanmoins d'éviter de comparer des ménages avec des revenus sensiblement différents et de poser certaines questions délicates comme le revenu du ménage ou le nombre de personnes avec un handicap.

Au total :

- un contact a pu être établi avec 163 personnes sur 205 (111 sur 124 pour le site de Lennik et 52 sur 81 pour Saint-Josse).
- 127 personnes ont effectivement répondu à l'enquête (88 à Lennik et 39 à Saint-Josse)⁵,
- 36 ont marqué un refus (23 à Lennik et 13 à Saint-Josse). Les principaux motifs de refus évoqués sont le manque de temps, la situation familiale difficile (parent/enfant malade), la méconnaissance de la langue et la méfiance vis-à-vis d'inconnus.

⁵ Le taux de réponse net est plus bas, après nettoyage et validation des questionnaires (voir partie résultats). En effet, une partie des questionnaires étaient non complets pour diverses raisons : la personne de référence n'a pas pu répondre à une partie des questions pour des raisons linguistiques; elle n'avait plus le temps et a interrompu l'enquête; elle a refusé de répondre au questionnaire auprès d'une question jugée trop personnelle; une enquête a dû être invalidée car effectuée par téléphone par un enquêteur, etc. Une partie de cette différence est également imputable à une erreur d'encodage de refus de la part des enquêteurs. Il serait probablement utile, pour une prochaine enquête, d'utiliser un carnet de bord pour les enquêteurs afin d'améliorer la centralisation de l'information.

- 42 n'ont jamais pu être contactées (13 à Lennik et 29 à Saint-Josse).

Le site de Saint-Josse est caractérisé par un **taux de réponse plus faible**. Il était, en effet, plus difficile de joindre les personnes chez elles et de faire du porte à porte (nécessité de passer par la sonnette, parfois sans nom et par l'interphone souvent peu audible ou déconnecté). La majorité des enquêtes qui ont pu être réalisées sur ce site l'ont été le dimanche. Le taux de réponse est meilleur à Lennik, ce qui tient notamment à la **configuration des lieux** qui permet d'aller directement frapper aux portes et grâce à la présence d'un espace vert commun permettant davantage de contact entre voisins (et donc de faciliter le contact des enquêteurs par le bouche à oreille ou par recommandation des voisins sur, par exemple les heures de contact ou le genre de l'enquêteur à envoyer chez telle ou telle personne).

3.3 Enseignements de la phase d'enquête

1. **La sélection des enquêteurs** : il est indispensable de connaître le profil de l'échantillon de répondants avant de sélectionner les enquêteurs. Cela permet d'orienter le choix selon les caractéristiques des répondants (genre, langue...). Dans ce cas-ci, il aurait été plus facile de réaliser les enquêtes avec davantage d'enquêteurs arabophones.
2. **La formation des enquêteurs** : il est important, lors de la formation (sous la forme d'un jeu de rôle, par exemple), d'insister sur la manière dont l'enquêteur doit se présenter à la personne de référence. En effet, la présentation de l'enquêteur est le premier obstacle à lever pour réussir le contact avec la personne à interroger. Il est important de rassurer la personne sur la nature de l'enquête (il ne s'agit pas d'un contrôle) et de mettre en avant l'importance de la participation à cette étude pour le répondant. Sur ce point, le terme « questionnaire » ou « sondage » devait être privilégié, car le terme « enquête » renvoyait à sa variante policière pour certains habitants. En outre, il était également nécessaire d'insister sur les différences culturelles et leurs subtilités. Par exemple, expliquer aux enquêteurs qu'on ne rentre pas chez le répondant sans y avoir été invité. Il est également judicieux de sensibiliser les enquêteurs à la situation précaire de certains locataires et de leur donner des conseils pour savoir comment réagir face à une personne isolée, ayant besoin de parler, dépressive, souffrant d'une maladie lourde, d'un grand handicap...
3. **La mise en œuvre de l'enquête** : une des limites de l'enquête se situe dans sa temporalité. En effet, une partie de la phase de terrain se déroulait durant les vacances de Pâques et plusieurs ménages étaient partis durant cette période. Au

niveau des tentatives de contact, il est rapidement apparu qu'il fallait davantage faire du porte à porte que d'essayer chaque sonnette. Cette solution a pu facilement être mise en œuvre à Lennik grâce à la disposition des lieux, mais était plus difficilement applicable sur le site de Saint-Josse qui s'y prêtait moins. Concernant le nombre de passage, il n'est pas possible avec ce public de se limiter à trois tentatives de contact comme pour une enquête classique. Cela s'explique notamment par la variabilité des horaires des personnes, notamment au niveau du travail. Au niveau des heures de passage, nous avons tenté de couvrir des plages horaires les plus larges possibles, mais les personnes répondaient le plus souvent en soirée.

4. **La communication autour de l'enquête** : la personne-relais nous a facilité la communication pour le site de Saint-Josse en nous permettant de mettre des affiches aux portes et aux valves. Malheureusement, pour le site de Lennik, la personne-relais n'a pas donné suite à cette demande, mais elle a fourni un fichier de données contenant certains numéros de téléphone des personnes de référence, permettant aux enquêteurs de prendre quelques rendez-vous supplémentaires. Dans la plupart des cas, les personnes n'avaient pas vu/lu le courrier déposé dans leur boîte. Il s'agissait d'une feuille recto-verso, une variante peut-être plus efficace serait de la mettre dans une enveloppe au nom de la personne de référence. Néanmoins, une proportion plus importante était au courant via les affiches. Mais, à nouveau, beaucoup de personnes n'avaient pas eu l'information, par manque de maîtrise du français ou du néerlandais, ce qui justifierait une traduction dans d'autres langues, tant pour les affiches que pour le questionnaire (notons que ce dernier a été traduit en néerlandais mais qu'aucune enquête n'a été réalisée dans cette langue).
5. **Le questionnaire** : il est rapidement apparu que les questions jugées trop personnelles au début du questionnaire devraient être reformulées ou mise à la fin du questionnaire. Il s'agissait principalement des questions portant sur le niveau d'études ou sur l'année de naissance. Par ailleurs, nous n'avons pas anticipé toutes les modalités de réponses pour certaines questions. Par exemple, le questionnaire ne permettait pas d'encoder des niveaux d'études acquis à l'étranger dont les subdivisions ne correspondent pas toujours à celles que l'on retrouve en Belgique. De même, le travail intérimaire qui se déroule parfois à temps plein et parfois à temps partiel ne rentrait pas non plus dans les items prévus. Certaines précisions intéressantes n'ont pas pu être encodées. Par exemple, plusieurs ménages n'avaient plus de voiture car la leur n'avait pas passé le contrôle technique ou parce qu'il s'agissait d'une Euro 0 ou 1 ne passant plus les limites de la Zone Basse Émission à Bruxelles. De plus, les questions relatives au statut social et à la perception de la possession d'une voiture étaient parfois difficiles à comprendre par et à expliquer

aux personnes n'ayant pas une bonne maîtrise du français. Enfin, une autre information intéressante qui n'a pas pu être encodée dans le questionnaire est que, pour le site de Lennik, plusieurs répondants ont manifesté leur désir de posséder un vélo mais ont souligné que le risque de vol était trop élevé.

On le voit, ce type de public nécessite une adaptation spécifique de la méthodologie d'enquête par rapport à une enquête classique. La force de cette enquête pilote se situe dans la prise en compte du caractère multiculturel et social des personnes interrogées, mais pourrait aller plus loin encore à ce niveau dans la préparation de la phase de terrain. Cette adaptation, notamment grâce à la prise en compte du facteur de la langue, nous a néanmoins permis d'établir une relation de confiance avec les répondants qui a influé positivement sur la fiabilité des réponses obtenues. De plus, nous avons constaté que la mobilité, et la possession de véhicules automobiles en particulier, n'a pas constitué un enjeu spécifique pour le ménage ou été perçu comme une question particulièrement sensible (à l'inverse d'autres questions moins directement centrales par rapport aux objectifs de cette enquête), ce qui a assuré selon nous un bon niveau de qualité et une bonne cohérence au niveau des réponses obtenues.

*

* *

4. Résultats de l'enquête pilote

4.1 Répondants à l'enquête

Il s'agit à présent de décrire brièvement les répondants de l'enquête pilote que nous avons menée. Les résultats présentés ici se rapporteront en effet directement à ces personnes et, dans certains cas, à la façon dont celles-ci ont décrit leur ménage (à défaut d'être en mesure d'interroger directement l'ensemble des habitants).

Il faut donc garder en mémoire que les répondants constituent un échantillon de personnes de référence des ménages, mais pas nécessairement représentatif de l'ensemble de la population résidente, ni même de l'ensemble formé par les personnes de référence et leur conjoint(e). Si nous supposons que les répondants à l'enquête pilote représentent correctement les deux groupes d'habitants dont ils sont issus, les marges d'erreur à appliquer à toute tentative d'inférence (généralisation) sont de +/- 9% lorsqu'on s'intéresse à l'ensemble de nos observations (Saint-Josse et Lennik).

Les deux sites totalisent 205 unités de logement ou ménages. Parmi celles-ci, nous avons obtenu des informations exploitables de la part de 82 ménages sur 124 (66%) pour le site de Lennik, et de 33 ménages sur 81 (41%) pour le site de Saint-Josse⁶.

Sur le site de Saint-Josse, les 33 répondants étaient, en tant que personnes de référence du ménage, en majorité des hommes (60%) alors que la proportion était inverse à Lennik, où les 80 répondants comportaient 60% de femmes. Les ménages décrits sont de grande taille, particulièrement à Lennik (4,5 personnes en moyenne), mais le site de Saint-Josse compte tout de même 3,8 personnes en moyenne par ménage. A titre indicatif, la taille moyenne d'un ménage bruxellois, était de 2,16 en 2017 (IBSA, 2018 : 10). La variation de cette caractéristique est quasiment identique sur les deux sites (écart-type de 1,3/1,4). Selon les données de référence reçues de la SLRB, les tailles moyennes des ménages sont respectivement de 3,4 à Lennik (tous ménages compris) et de 1,9 à Saint-Josse.

Les répondants sont également relativement âgés, en moyenne (53 ans), davantage à Saint-Josse (60 ans) qu'à Lennik (50 ans). L'écart-type est cependant assez important (12,7 pour Saint-Josse et 12,8 pour Lennik).

D'un point de vue socio-économique, la population qui réside au sein des logements sociaux est davantage précarisée que ne l'est la population bruxelloise dans son

⁶ Le taux de réponse brut est un peu plus important (environ 70% pour Lennik et 50% pour Saint-Josse), la différence s'expliquant par les opérations de nettoyage et de contrôle des données.

ensemble, ce que traduit bien le tableau précisant le niveau d'études des répondants, ce dernier étant généralement bien corrélé aux revenus (**Erreur ! Nous n'avons pas trouvé la source du renvoi.**).

| % en colonne | | Site | | | Sexe | | Possède voiture(s) | | Dispose d'un travail ou activité régulière | |
|---------------------------------------|--|--------|----------|--------|--------|--------|--------------------|--------|--|--------|
| | | Total | St Josse | Lennik | masc. | fémin. | oui | non | oui | non |
| non réponse | | 10,4 % | 6,1 % | 12,2 % | 5,8 % | 11,5 % | 12,8 % | 9,2 % | 12,0 % | 9,2 % |
| aucun diplôme | | 18,3 % | 24,2 % | 15,9 % | 13,5 % | 23,0 % | 7,7 % | 23,7 % | 12,0 % | 23,1 % |
| primaire | | 16,5 % | 24,2 % | 13,4 % | 19,2 % | 14,8 % | 7,7 % | 21,1 % | 14,0 % | 18,5 % |
| secondaire (inf.) | | 19,1 % | 18,2 % | 19,5 % | 15,4 % | 23,0 % | 25,6 % | 15,8 % | 20,0 % | 18,5 % |
| secondaire (sup.) | | 24,3 % | 24,2 % | 24,4 % | 32,7 % | 18,0 % | 30,8 % | 21,1 % | 30,0 % | 20,0 % |
| supérieur non univ., 2 à 3 ans | | 5,2 % | 3,0 % | 6,1 % | 3,8 % | 6,6 % | 7,7 % | 3,9 % | 6,0 % | 4,6 % |
| universitaire | | 6,1 % | 0,0 % | 8,5 % | 9,6 % | 3,3 % | 7,7 % | 5,3 % | 6,0 % | 6,2 % |
| Total | | 100 % | 100 % | 100 % | 100 % | 100 % | 100 % | 100 % | 100 % | 100 % |
| # Répondants | | 115 | 33 | 82 | 52 | 61 | 39 | 76 | 50 | 65 |

Tableau 3 : diplôme ou certificat le plus élevé obtenu à ce jour (% sur personnes de référence du ménage)

Sur les deux sites, la proportion des répondants n'ayant aucun diplôme est assez importante (18%) et seuls 36% des répondants ont obtenu leur diplôme du secondaire supérieur⁷. Des différences substantielles se marquent entre les deux sites, avec une meilleure répartition des ménages à Lennik, particulièrement dans les classes les plus extrêmes. La part des non-diplômés est ainsi plus faible à Lennik, et le site compte également 13 répondants qui ont achevé des études supérieures ou universitaires, contre un seul sur le site de Saint-Josse. De plus, les répondants de sexe masculin possèdent, en moyenne, un diplôme plus élevé que leurs homologues féminins. Les personnes possédant une voiture ou exerçant un emploi/une activité régulière sont aussi davantage diplômés.

Le statut professionnel des répondants est également caractéristique avec, dans l'ensemble, relativement peu de personnes qui travaillent (28%). Il faut également souligner l'importance des personnes invalides (21% des répondants, et même 33% pour le site de Saint-Josse).

⁷ Contre environ 60% de la population bruxelloise de plus de 25 ans (IBSA, 2018 : 23).

4.2 Équipement des ménages

Comme expliqué plus haut, la motilité constitue un capital de mobilité propre aux acteurs. Si elle est influencée par les possibilités offertes par le territoire (l'accessibilité), elle se focalise avant tout sur la relation que développent les acteurs avec ce territoire dans le but de se déplacer. Elle se décompose classiquement en trois parties : droits d'accès, compétences et représentations. Nous nous focaliserons ici essentiellement sur certains droits d'accès et compétences, qui incluent l'équipement des ménages en véhicules, la possession de différents titres de transport ainsi que le permis de conduire. A chaque fois que cela est possible, la situation des deux sites étudiés sera comparée à celle de la Région de Bruxelles-Capitale prise dans son ensemble, grâce aux données de l'enquête ménage BELDAM de 2010 (cf. Cornelis et al., 2012 ; Lebrun et al. 2013 et 2014).

4.2.1 Équipement en voitures particulières

En premier lieu, les résultats de l'enquête montrent que le permis de conduire n'est possédé que par 44% de l'ensemble formé par les répondants et leur conjoint, (33% concernant le site de Saint-Josse et 48% à Lennik). 60% des personnes ayant un permis sont des hommes. Cette possession contraste avec la situation bruxelloise de 2010, puisque 64,3% des individus âgés d'au moins 18 ans possédaient alors le permis de conduire (Lebrun et al., 2013 : 33). Ceci balise déjà quelque peu les taux d'équipement possibles.

Concrètement, un tiers des ménages possède au moins une voiture, contre deux tiers qui n'en possèdent pas. Cette situation distingue à nouveau fortement les deux sites étudiés de la situation bruxelloise dans son ensemble, où seulement un tiers des ménages ne possède pas de voiture (Figure 5). De même, si les ménages équipés de deux voitures ou plus représentent 11% des ménages bruxellois, ils sont ici très peu fréquents : à peine 4% (5 observations), tous de Lennik. Aucun ménage interrogé n'a déclaré posséder plus de deux voitures. De plus, le taux d'équipement des ménages en voiture n'est ni influencé par le sexe du répondant, ni par son statut (travail/activité régulière ou non), mais il varie par contre sensiblement selon le site. Saint-Josse présente ainsi un taux de ménage sans voiture bien plus important (82%).

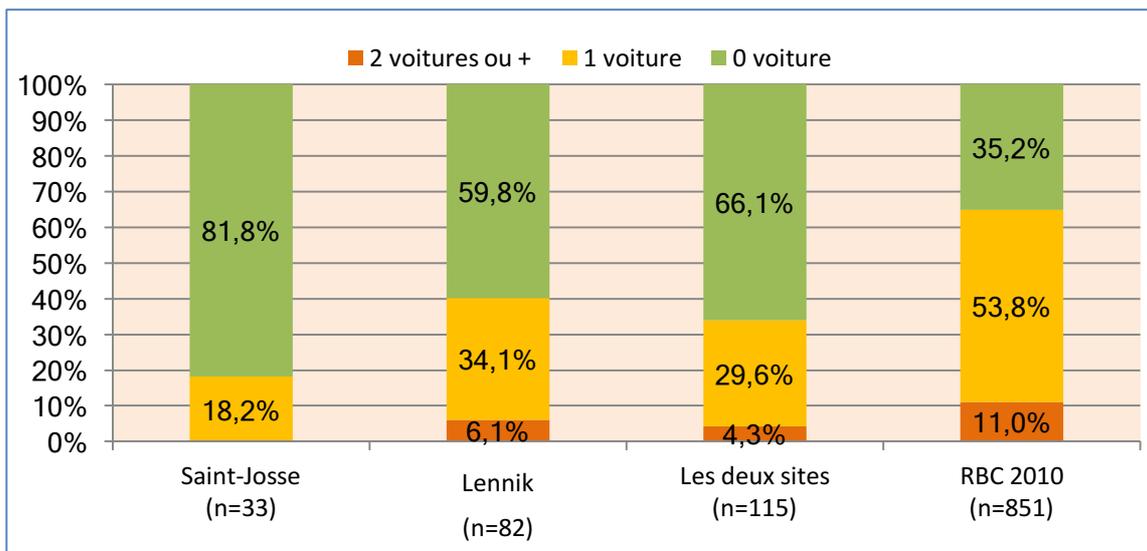


Figure 5 : répartition des ménages selon leur équipement en voitures particulières, pour les différents sites

Le plus faible taux d'équipement des sites étudiés par rapport à la moyenne régionale peut s'expliquer en partie par le coût élevé d'une voiture pour le budget des ménages. Les caractéristiques des véhicules possédés traduisent d'ailleurs cette contrainte, puisque ceux-ci sont achetés d'occasion dans 90% des cas et ont actuellement un âge moyen de 10,5 ans (chiffre stable selon le site, le genre et l'activité du répondant). Les voitures roulent au diesel dans près de 70% des cas.

Ces derniers chiffres sont à considérer dans le cadre de la fiscalité automobile, devenue une compétence régionale. En la matière, le gouvernement bruxellois a la ferme intention de « verdir » le parc automobile en réduisant fortement, voire en éradiquant le parc automobile diesel d'ici 2025, en plus d'avoir instauré une zone de basse émission (LEZ) depuis le 1^{er} janvier 2018. En lien avec la réduction du parc de voitures, les populations les plus fragiles pourraient donc avoir de plus en plus de mal à se motoriser, sans même parler des coûts fixes amenés à augmenter pour les véhicules les plus anciens (les plus polluants). On pourrait donc s'attendre à une diminution de l'équipement automobile des ménages concernés.

Par ailleurs, si l'on sait qu'il existe un lien fort entre la possession d'un véhicule et les revenus, un tel lien existe également entre cette possession et la possibilité de garer un véhicule dans un garage ou un emplacement privé (Lebrun et al., 2013 : 32). Ainsi, en 2010 à Bruxelles, seulement 38% des ménages indiquaient disposer d'un garage ou d'un emplacement privé contre plus de 80% en périphérie. Il est donc intéressant d'examiner conjointement ces données (équipement et possibilité de stationnement) concernant les deux sites (Tableau 4).

| Rubrique | Indicateur | Saint-Josse | Lennik |
|--------------------------------------|---------------------------------------|-------------|--------|
| Nombre de logements | - occupés au moment de l'enquête | 81 | 124 |
| | - avec données exploitables | 33 | 82 |
| | - taux de réponses exploitables | 41% | 66% |
| Equipped des ménages en voitures | - taux d'équipement des ménages | 18% | 40% |
| | - nombre moyen de voitures par ménage | 0,18 | 0,46 |
| | - nb. voitures correspondant | 6 | 38 |
| Stationnement disponible sur le site | - gratuit | 0 | 122 |
| | • <i>dont quota log. soc.</i> | 0 | 63 |
| | • <i>dont quota log. moy.</i> | 0 | 49 |
| | • <i>dont parking sauvage</i> | 0 | 10 |
| | - payant avec priorité log. soc. | 32 | 0 |

Tableau 4 : synthèse concernant l'équipement des ménages

On s'aperçoit que Saint-Josse présente une situation comparable à la situation bruxelloise, du moins sur un plan théorique. Il y a en effet 32 emplacements pour 81 ménages, soit une possibilité de parquer une (seule) voiture pour 40% des ménages, mais il s'agit là d'emplacements payants⁸. A Lennik, la situation est meilleure de ce point de vue, puisque la norme appliquée lors de la construction de l'ensemble était d'un emplacement pour deux unités de logement social et de deux emplacements pour trois unités de logements moyens. Mais, à Lennik, certains emplacements sont également utilisés par des non résidents (des riverains par exemple). De plus, le site compte une dizaine d'emplacements officiels, tel que des zones en « pavés gazon » destinées par exemple aux manœuvres des camions poubelles. Toutefois, si l'on ne considère que le stationnement officiel, il y a donc une possibilité de garer une (seule) voiture pour 50% des locataires sociaux.

En pratique, on observe un taux d'équipement des ménages en voiture de 34% pour les deux sites. L'interprétation du taux d'équipement n'est pas évidente. La question est souvent posée de savoir si la valeur du taux traduit avant tout un choix de vie en partie basé sur les possibilités de stationnement, parce que l'on souhaite – a priori – utiliser la voiture, ou bien s'il est au contraire le résultat d'un accès facilité, notamment par l'abondance du stationnement. Dans le cas de la population étudiée, la composante liée au choix du lieu de vie est nécessairement plus faible, mais tout comme l'est aussi la possibilité de se motoriser eu égard à la contrainte financière que cela représente.

On peut en tout cas affirmer que le nombre moyen de voitures par ménage observé pour le site de Saint-Josse (0,18) est bien plus faible que ce que le site propose aux riverains (32 places pour 82 ménages soit, à considérer au maximum une voiture par ménage, une

⁸ Avec une priorité pour les locataires sociaux, et une location par des privés en seconde option.

moyenne possible de 0,4). Ce qui pourrait donc s'expliquer avant tout par le coût (cf. plus loin). A Lennik par contre, ces nombres semblent globalement à l'équilibre. Il y a en effet 63 places destinées aux locataires sociaux pour 124 ménages (soit une place pour deux ménages), et on observe un nombre moyen de voitures par ménage de 0,46. Ce site semble donc suffisamment équipé en emplacements de stationnement pour voitures, et ceci d'autant plus que le faible taux de possession du permis de conduire et les contraintes financières liées tant à l'achat qu'à l'usage (probablement amenées à augmenter à l'avenir) limitent sans doute les possibilités d'augmenter le taux d'équipement.

On observe également que le taux d'équipement peut être très différent d'un site de logement social à un autre. Ce constat remet en cause la pertinence d'une norme d'équipement en places de stationnement qui est unique pour l'ensemble du territoire régional. Il paraît évident que les éléments de contexte, et avant tout la localisation, mènent à des mobilités potentiellement différentes. Une piste de réforme serait donc d'envisager de lier la norme d'équipement en stationnement au niveau d'accessibilité des quartiers en transport public, soit une idée comparable à celle présente au sein du Règlement Régional d'Urbanisme (RRU, Titre VIII) concernant le stationnement pour les immeubles de bureaux. La mise en œuvre d'une norme spatialement différenciée nécessite toutefois au préalable une bonne connaissance de la situation pour l'ensemble de la Région, ce qui requiert l'obtention de données concernant un nombre de sites bien plus important.

A défaut de pouvoir « expliquer » davantage les taux d'équipement via la présente enquête pilote, on peut toutefois examiner les pratiques réelles des locataires en matière de stationnement, ainsi que les raisons de leurs choix.

Tout d'abord, sans doute en lien avec l'offre de stationnement dans son ensemble (gratuite ou non), on observe que parmi l'ensemble de la population possédant une voiture, seulement 30% possèdent une carte riverain (ou handicapé). En pratique, à Lennik, 27 personnes de référence sur 33 possédant une voiture dans leur ménage (soit 82%) indiquent garer leur(s) voiture(s) dans un emplacement de parking gratuit et non réservé situé sur le terrain de l'immeuble. Parmi les six autres ménages, trois d'entre eux indiquent stationner dans une rue à proximité, tandis que les trois derniers utilisent un garage, un box ou un emplacement loué, soit au sein de l'immeuble, soit situé à proximité du logement. A Saint-Josse, quatre ménages indiquent que leur voiture stationne dans la rue, tandis que les deux autres louent une place de stationnement, dont seulement une fait partie de l'offre proposée par le site.

Ainsi donc, à Lennik, les places de stationnement gratuites sont largement utilisées, même si elles ne constituent pas pour autant la seule option retenue pour stationner.

Cette forte utilisation des emplacements privés va d'ailleurs de pair avec les difficultés soulignées par les répondants pour stationner dans la rue en soirée, à proximité du lieu de résidence (Tableau 5), indépendamment du fait qu'ils utilisent ou non une voiture. On remarque ainsi que seuls 10% des ménages observent qu'il n'y a pas de difficultés à stationner près de leur lieu de résidence en soirée.

| | Saint-Josse | Lennik | Les deux sites |
|------------------------------|---------------|---------------|----------------|
| Ne pose pas de problème | 6,1% | 11,0% | 9,6% |
| Pose quelques difficultés | 18,2% | 26,8% | 24,3% |
| Pose beaucoup de difficultés | 69,7% | 62,2% | 64,3% |
| Pas de réponse | 6,1% | 0,0% | 1,7% |
| Total | 100,0% | 100,0% | 100,0% |
| <i># ménages</i> | <i>33</i> | <i>82</i> | <i>115</i> |

Tableau 5 : facilité à trouver un stationnement pour une voiture près du lieu de résidence en soirée

Par ailleurs, les pratiques effectives montrent que le recours à la location reste très limité sur les deux sites, donc y compris sur celui de Saint-Josse où l'offre est bien développée, mais où la majeure partie des véhicules stationnent en rue.

Parmi les ménages possédant une voiture, les raisons les plus fréquemment mentionnées pour expliquer la non-utilisation⁹ de ce type de service sont :

- Le coût trop important (mentionné par 15 répondants sur les 34 concernés).
- Le nombre suffisant de places en rue (12 répondants).
- La trop faible sécurité pour le véhicule ou la personne (9 répondants).
- L'absence d'offre sur le site ou à proximité (8 répondants).
- La trop grande difficulté d'accès à l'emplacement pour le véhicule ou la personne (7 répondants).

Avec une certaine prudence quant aux intentions réelles des répondants et au regard du faible nombre d'observations, les réponses mettent tout de même en évidence l'existence d'une demande pour ce type de service (seulement 12 citations concernent le nombre suffisant de place en rue) dans le chef de la minorité des ménages qui disposent d'une voiture. Son utilisation semble avant tout freinée par le coût que cela représenterait pour le ménage, un aspect qui est en tout cas davantage cité que d'autres, relatifs à la sécurité ou à l'accès. D'un autre côté, cette demande reste faible dans l'absolu, eu égard aux taux d'équipement observés et même aux nombres moyens de voitures par ménage.

⁹ Les répondants louant un emplacement sont trop peu nombreux pour que l'on puisse détailler les raisons qu'ils avancent pour justifier l'utilisation de ce service.

4.2.2 Équipement des ménages en motos et vélos

L'enquête montre que la possession d'une moto est assez marginale : à peine sept répondants sur 115 déclarent en posséder une, et six d'entre eux résident à Lennik. Le vélo adulte électrique est quant à lui presque totalement absent, avec un seul ménage de ce type sur chacun des sites. Les vélos pour enfant et pour adulte (non électriques) sont davantage répandus.

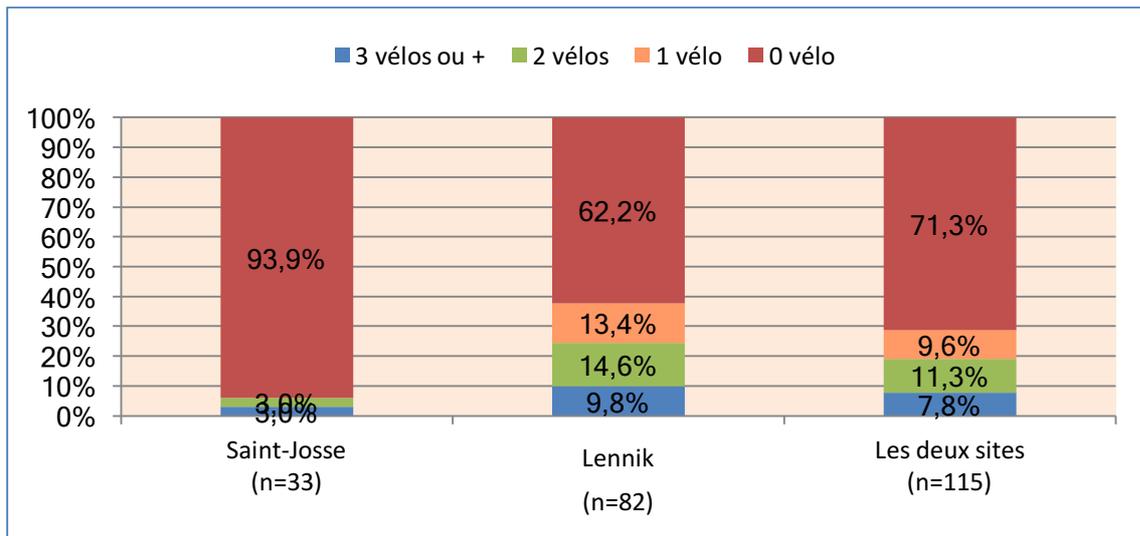


Figure 6 : répartition des ménages selon leur équipement en vélo pour enfant, pour les différents sites

La Figure 6 montre qu'un peu moins de 30% des ménages possèdent au moins un vélo d'enfant (classe la plus fréquente = 2 vélos). Il y a une grande différence entre Saint-Josse et Lennik, en lien avec la configuration des sites (pour rappel, Lennik possède un large espace privatif et des alentours plus calmes où les enfants peuvent pratiquer dans de meilleures conditions). Les ménages possédant une voiture ou dont le répondant travaille/exerce une activité régulière possèdent également un taux d'équipement plus important (respectivement 1,0 versus 0,4 et 0,7 versus 0,5).

Concernant l'équipement en vélo adulte non électrique, seulement 16% des ménages en sont équipés, et quasiment tous d'un seul vélo. Au contraire des vélos pour enfant, il n'y a ici aucune différence notable entre les deux sites, ni selon la possession d'une voiture. Par contre, 26% des actifs en possèdent au moins un contre seulement 8% des non-actifs (travail ou activité régulière). Enfin, sur les 18 vélos déclarés, seulement 12 sont en état de marche. Autrement dit, un tiers des vélos pour adultes est hors service.

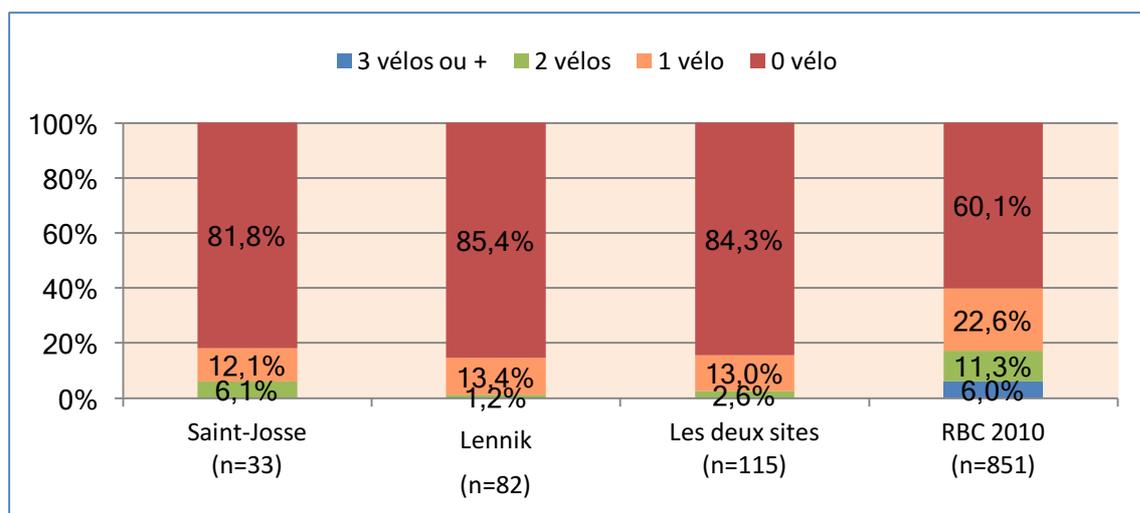


Figure 7 : répartition des ménages selon leur équipement en vélo pour adulte, pour les différents sites

Ces taux sont à mettre en perspective avec une information non directement collectée par le questionnaire mais qui a régulièrement été mentionnée aux enquêteurs. Pour le site de Lennik, plusieurs répondants ont en effet manifesté leur désir de posséder un vélo, mais ont souligné le fait que le risque de vol était trop élevé. Ceux qui en possédaient un le gardait généralement à l'intérieur de leur domicile. Il s'agit d'une information intéressante dans la mesure où l'usage et la possession du vélo sont en partie conditionnés par la possibilité d'entreposer son vélo notamment pour le protéger du vol (Brandeleer et al., 2016 : 82).

4.2.3 L'accès des ménages aux transports publics

Le tableau suivant détaille les taux de possession d'abonnements de transport public.

| | Les deux sites | Saint-Josse | Lennik | RBC 2010 |
|--------------------------|----------------|-------------|-------------|-------------|
| A au moins un abonnement | 80% | 82% | 79% | 49% |
| - SNCB | 6% | 9% | 5% | 10% |
| - STIB | 75% | 79% | 73% | 46% |
| - De Lijn | 16% | 12% | 17% | 15% |
| - TEC | 0% | 0% | 0% | 10% |
| - MTB | 9% | 3% | 11% | n.c. |
| Aucun abonnement | 20% | 18% | 21% | 51% |
| Total | 100% | 100% | 100% | 100% |
| <i># ménages</i> | <i>115</i> | <i>33</i> | <i>82</i> | <i>851</i> |

Tableau 6 : possession d'un abonnement de transport public

Les individus pouvant posséder plusieurs abonnements, le total des abonnements mentionnés peut dépasser le pourcentage total de possession (« a au moins un abonnement »). La part des répondants ne possédant aucun abonnement est fort minoritaire : à peine un sur cinq. Parmi les personnes possédant au moins un

abonnement, presque toutes ont au moins celui de la STIB (seule ou inclus dans la formule MTB). Il faut également remarquer que 16% des répondants déclarent posséder au moins un abonnement de De Lijn, une possession qui semble plus forte à Lennik, à l'inverse de l'abonnement SNCB, toutefois plus marginale. Des différences apparaissent également selon le sexe, avec par exemple 71% des hommes qui déclarent posséder un abonnement STIB, contre 79% des femmes. Toujours concernant la STIB, une variation de même amplitude s'observe également selon que l'on possède ou non une voiture (69% versus 78%), elle est un peu plus modérée s'agissant de la variable travail/activité régulière (72% versus 77%).

Les résultats pour la Région (enquête Beldam 2010) sont donnés à titre indicatif : en effet, dans le cadre de cette enquête, chaque membre du ménage répondait selon sa propre situation, alors que dans le cadre de la présente enquête, le locataire-signataire interrogé était amené à répondre pour tous les membres du ménage. Il semble cependant clair que le recours à l'abonnement aux transports publics est proportionnellement nettement plus répandu parmi la population des sites examinés que parmi la population de la Région en général. De plus, il semble que les habitants des deux sites privilégient les déplacements courts (taux d'abonnement à la STIB) aux déplacements longs (taux d'abonnement à la SNCB).

De nombreux répondants ont indiqué bénéficier de réduction(s). Parmi 110 « citations de réduction », 74 se rapportaient au statut social, 12 aux seniors, 11 aux familles nombreuses, et 11 citations avaient trait au remboursement par l'employeur.

4.3 Compétences physiques et cognitives

Au-delà de la possession et des droits d'accès, le potentiel de mobilité peut également être influencé par des difficultés rencontrées pour se déplacer (présence d'un handicap, charge pondérale, incapacité à rouler à vélo, etc.). Ainsi en 2010, pas moins de 10% des Bruxellois déclaraient avoir des difficultés pour marcher, 15% éprouvaient des difficultés à faire du vélo et... 22% déclaraient même que la conduite d'un véhicule automobile était difficile ou impossible pour eux (Lebrun *et al.*, 2013 : 42).

Bien que l'enquête ne permette pas de détailler les difficultés physiques des personnes de référence du ménage, il faut toutefois rappeler que la proportion de personnes invalides est importante, puisqu'elle représente 21% des personnes de référence du ménage, et même 33% pour le site de Saint-Josse. Ces chiffres suggèrent des taux de personnes éprouvant des difficultés pour utiliser tel ou tel mode plus importants encore qu'à l'échelle de la population bruxelloise dans son ensemble.

Concernant les compétences cognitives, l'enquête permet de détailler et de comparer les sources d'information utilisées, non pas habituellement mais bien pour se rendre à Bruxelles dans un lieu inconnu (Figure 8).

Confronté à un déplacement nouveau, on remarque que les « personnes de référence du ménage » mettent en œuvre des stratégies différentes selon le site. Celles de Lennik utiliseraient ainsi avant tout les cartes ou itinéraires sur un support web ou sur smartphone, suivi du conseil aux amis ou à la famille. Viennent ensuite d'autres services web, le reste étant marginal. Sans s'attarder trop sur l'ampleur des différences, on voit que dans l'ensemble, les répondants de Saint-Josse privilégient l'utilisation de sources d'information plus traditionnelles (non numériques). Ceci étant, la quasi-absence de l'utilisation du GPS s'explique avant tout par le faible nombre de voitures.

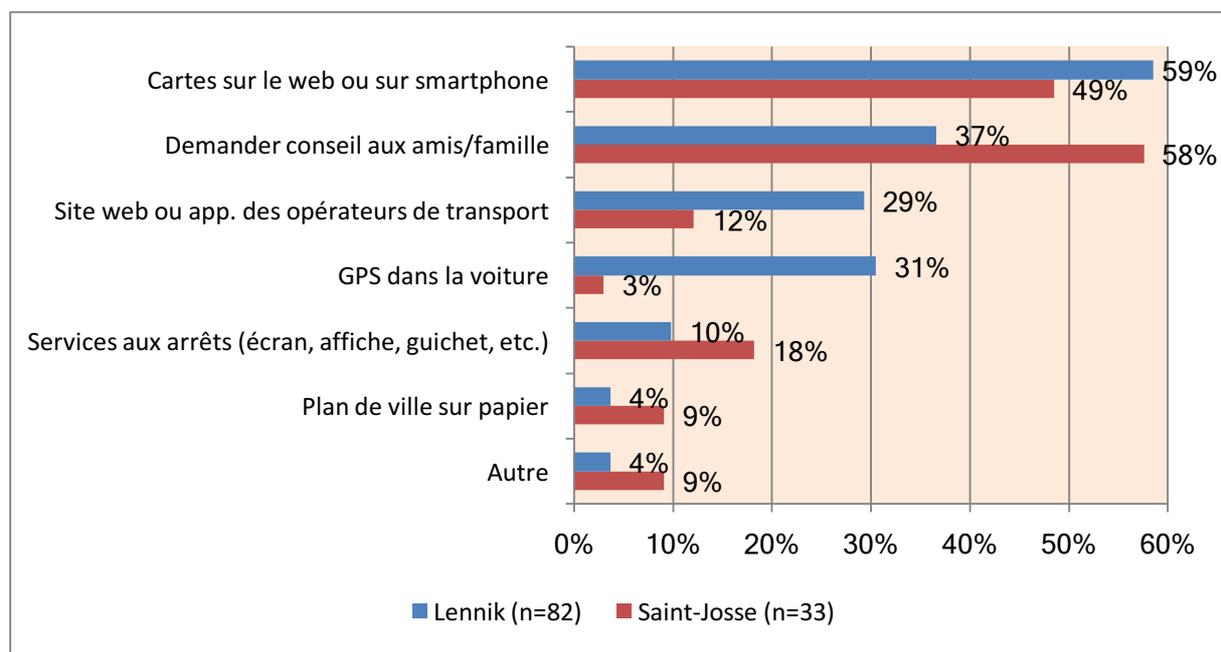


Figure 8 : source(s) d'information utilisées par les répondants pour déterminer la façon ils se rendraient à Bruxelles dans un endroit qu'ils ne connaissent pas

4.4 Représentations

La perception des différents modes de transport, dans l'absolu mais également les situations dans lesquelles on se voit les utiliser, influence également nos comportements. Ainsi, concernant plus particulièrement l'automobile, Demoli et Lannoy (2018, à paraître) distinguent plusieurs types de profits :

- Profits de distinction (désir, à travers la voiture, de se distinguer d'autres groupes sociaux).

- Profits d'accomplissement (possibilité, grâce à la voiture, d'accomplir un projet, de répondre à une aspiration, de rendre possibles de nouvelles pratiques, etc.).
- Profits d'accessibilité (efficacité supérieure de l'automobile pour certains déplacements - emploi, courses, loisirs, etc. - qui rend nécessaire/avantageuse son acquisition).

Examinons donc à présent ce que la personne de référence pense des « profits » de la possession ou non d'une voiture dans le ménage. Ce ne sera bien sûr que son opinion mais en tant que personne de référence, elle compte. Notons d'emblée que les personnes interrogées pouvaient répondre à plusieurs catégories d'items. Les pourcentages exprimés ne s'additionnent donc pas et représentent uniquement les items les plus souvent cités par les répondants.

- **Pour quelles raisons y a-t-il une voiture dans votre ménage ?**

- 87% estiment que la voiture permet de réaliser certains déplacements impossibles autrement.
- 46% doivent transporter des enfants en bas âge.
- 31% pour des raisons liées à l'âge ou à l'état de santé.
- à peine 13% pour le statut social.

- **Pour quelles raisons n'y a-t-il pas de voiture dans votre ménage ?**

- 47% par manque de moyens
- 34% parce que personne n'a le permis
- 29% parce que les personnes n'ont pas réellement besoin d'une voiture
- 28% pour des raisons liées à l'âge ou à l'état de santé des personnes de référence ou des conducteurs potentiels
- à peine 13% parce que c'est difficile de stationner dans le quartier
- 12% parce que louer un emplacement de parking est cher

- **Comment considérez-vous l'absence de voiture dans votre ménage ?**

- 41% estiment que cela rend les déplacements difficiles
- 37% estiment que cela évite des soucis (assurance, entretiens...)
- 37% estiment que cela permet de faire des économies
- 32% estiment que cela les empêche de réaliser certains rêves ou projets

Ce sont donc les profits d'accessibilité qui sont les plus largement évoqués. A l'inverse, les profits de distinction ne représentent qu'une faible part des citations.

4.5 Usages des différents modes de transport

Tous ensemble, les points qui précèdent forment un potentiel de mobilité propre à la personne de référence ou au ménage. Celui-ci interagit avec les besoins de mobilité et se traduit en pratiques, qui sont détaillées ci-dessous (Figure 9).

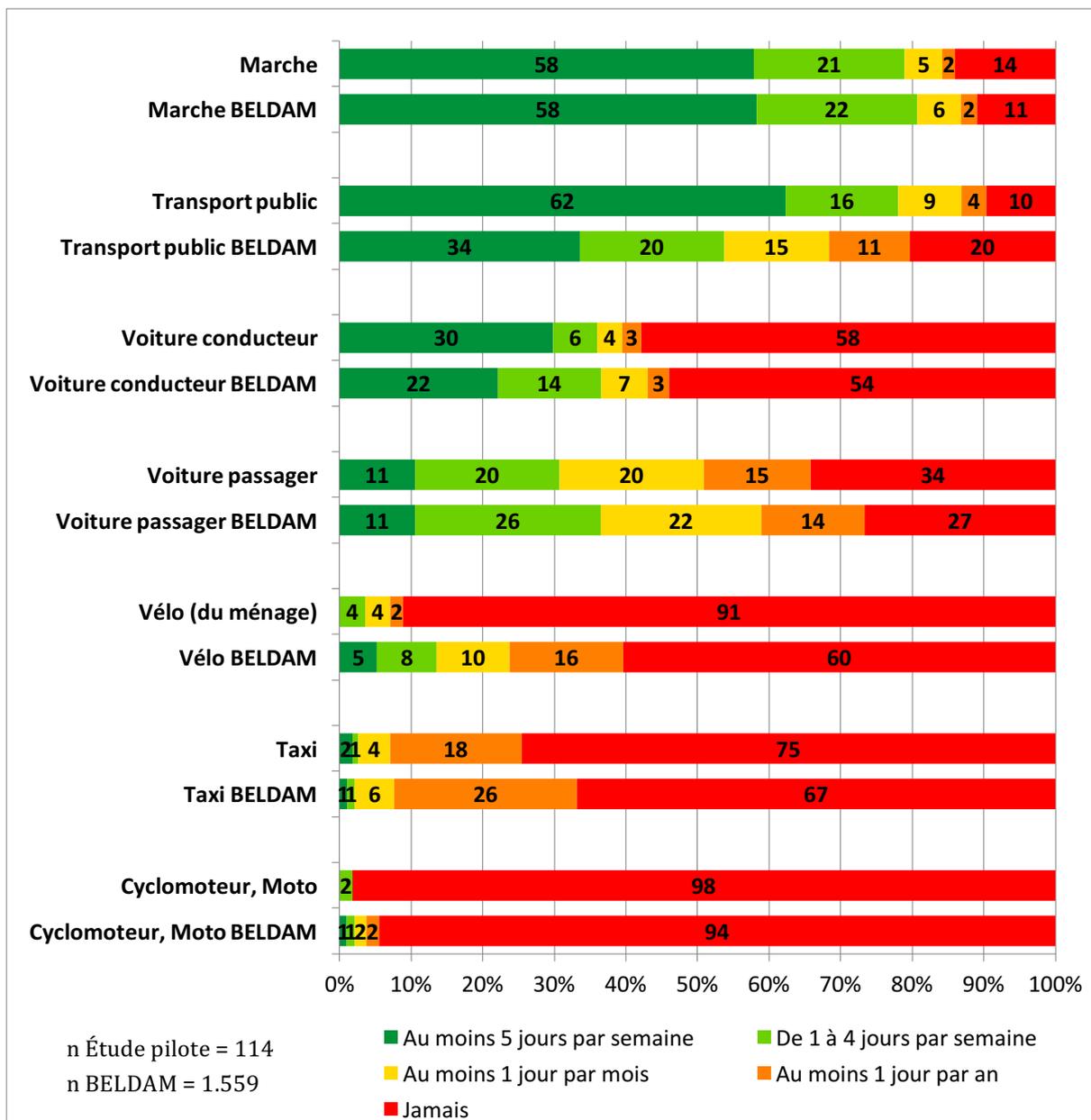


Figure 9 : fréquence d'utilisation¹⁰ des différents moyens de transport par les personnes de référence des ménages des deux sites, et comparaison avec les Bruxellois

Concernant la marche, on remarque que ce mode est utilisé de façon quotidienne par près de 60% des personnes de référence. Dans le même temps, elles sont 16% à avoir déclaré ne presque jamais marcher. Ces scores sont comparables à ceux des Bruxellois dans leur ensemble. De façon complémentaire, précisons que la pratique de la marche est moins fréquente sur le site de Saint-Josse. Les hommes déclarent également marcher davantage, tous comme les personnes de référence dont le ménage est équipé d'une voiture.

¹⁰ Légères différences d'intitulé BELDAM -SLRB : « Un à quatre jours par semaine » devient « Un à quelques jours par semaine » et « Au moins un jour par mois/an » devient « Un à quelques jours par mois/an ».

Les transports publics représentent le deuxième mode de transport dont l'utilisation est la plus fréquente. Si c'est également le cas des Bruxellois dans leur ensemble, le contraste est malgré tout assez important. 62% des répondants ont ainsi déclaré les utiliser au moins cinq fois par semaine, contre à peine 34% des Bruxellois, et ils ne sont que 10% à ne jamais les utiliser. Dans le détail, le train est utilisé de façon très occasionnelle, curieusement, davantage à Lennik (sans doute plus en lien avec le profil général des répondants du site et leurs besoins, que de l'accessibilité ferroviaire). La STIB est fréquemment utilisée (min. 1 jour/semaine) par 77% des répondants et son utilisation est identique selon le site. Cette part atteint toutefois 82% pour les femmes contre 73% s'agissant des hommes. Et elle est de 83% pour les répondants qui comptent une voiture au sein de leur ménage contre seulement 64% lorsqu'ils n'en comptent pas. De Lijn est utilisé assez fréquemment (min. 1 jour par semaine) par 26% des répondants. Un score certainement plus élevé que les Bruxellois en général. Surtout à Lennik (32% versus 12% à Saint-Josse) et surtout par les femmes (34% versus 17%).

L'usage de la voiture est, dans l'ensemble, comparable à celui que l'on observe en RBC, à une différence près : concernant l'utilisation de la voiture en tant que conducteur, on note une plus grande importance de la classe de plus haute fréquence, au détriment des fréquences intermédiaires.

S'il n'est pas possible de détailler la pratique du vélo en libre service en raison de sa faible utilisation (4 personnes de référence concernées sur 115), concernant le vélo du ménage, on observe un contraste énorme avec la possession, pourtant déjà faible (cf. plus haut). En effet, personne ne déclare faire du vélo de façon très régulière (au minimum 5 fois par semaine). Neuf répondants sur dix déclarent d'ailleurs ne jamais en faire. Parmi les répondants, les femmes déclarent en faire moins que les hommes, de même que ceux possédant une voiture.

5. Recommandations pour une enquête plus large

L'objectif de cette enquête pilote était également d'en tirer une série de recommandations méthodologiques afin d'envisager une enquête plus approfondie sur l'ensemble des locataires du logement social et moyen en RBC (environ 40.000 personnes) autour des mêmes questions de recherche.

Cette enquête plus approfondie pourrait être menée selon deux finalités différentes, pas nécessairement mutuellement exclusives :

- Affiner la connaissance que nous avons de l'équipement actuel des ménages installés dans les logements de la SLRB.
- Cerner les facteurs déterminants l'équipement pour se donner les moyens d'estimer les besoins des habitants futurs.

Le dispositif méthodologique peut également varier selon que l'on souhaite disposer de résultats représentatifs de l'ensemble du parc existant ou seulement de certains sites en fonction de leurs caractéristiques typiques (accessibilité aux transports publics, localisation centrale ou périphérique dans la RBC...).

5.1 Échantillonnage

Nous avons ici travaillé sur les ménages de deux sites, en visant l'exhaustivité ; les personnes interrogées étaient les personnes de référence des ménages uniquement. Ces divers paramètres peuvent être discutés et revus en fonction de l'objectif poursuivi.

Il est entendu – et cette enquête l'a démontré à nouveau – que toutes les personnes contactées ne sont pas nécessairement en mesure (que ce soit pour raison d'absence, de mauvaise compréhension, de refus, etc.) de répondre à l'enquête. Pour une enquête de plus grande ampleur et visant par exemple la représentativité plutôt que l'exhaustivité, il sera important :

- de se donner les moyens de couvrir un maximum de sites, si pas tous les sites ;
- de dimensionner les échantillons de personnes à contacter, par site, en fonction des taux de « non réponse » observés dans l'enquête pilote.

Ces principes n'excluent donc pas que l'on décide de viser l'exhaustivité dans des sites de petite taille, pour s'assurer d'un nombre de réponses suffisant pour cerner les spécificités éventuelles de ces sites.

Par ailleurs, la question se pose de savoir à qui s'adresse l'enquête et on peut imaginer de voir le choix de la façon suivante :

- Soit toujours une enquête auprès de la seule personne de référence, avec des questions principalement sur le ménage et la personne de référence, ainsi que, de manière très limitée, sur les autres membres du ménage. Ces dernières questions sont en effet – pour partie – sujettes à caution, vu que ce n’est pas la personne concernée qui répond pour elle-même, mais la personne de référence, et – pour partie – difficiles à intégrer dans un raisonnement global sur le comportement au sein du ménage, du fait de leur précision.
- Soit une enquête en vue de constituer un échantillon représentatif de l’ensemble de la population. Cela permettrait d’obtenir des informations plus détaillées sur les pratiques de mobilité d’une sélection de membres du ménage (en plus de la personne de référence), via par exemple un carnet de déplacements. Cela nécessite de constituer un échantillon de départ important vu le taux de réponse. Cela implique de plus de disposer d’une base de données de la population totale de chaque site, au sein duquel il sera possible de faire un tirage aléatoire, ou de mettre en œuvre une démarche de sélection d’un autre membre du ménage lors de la prise de contact, avec tous les aléas que cela implique.

La première option nous semble la solution la plus réaliste, vu les difficultés rencontrées dans l’enquête pilote pour contacter rien que les personnes de référence, difficultés qui seraient multipliées s’il s’agissait de rencontrer un ou plusieurs autres membres du ménage. De plus, le remplissage d’un carnet de déplacements constituerait probablement une tâche particulièrement ardue pour un grand nombre de répondants.

Concernant le tirage au sort des répondants, l’expérience de l’enquête pilote montre qu’il est intéressant de réaliser l’enquête sur l’ensemble d’un site (ou à tout le moins de concentrer un nombre important d’enquête par site), à la fois pour des raisons de coût (plus d’enquêtes susceptibles d’être réalisées en un laps de temps limité) et d’efficacité (connaissance progressive du site par les enquêteurs, bouche à oreille entre locataires, « tuyaux » de leur part sur la meilleure manière de contacter certains de leurs voisins, etc.). Dans le cas d’un tel échantillon (dit « par grappes »), il s’agit toutefois de multiplier et diversifier les sites échantillonnés afin d’éviter les « effets de grappe » (biais en raison de caractéristiques spécifiques aux sites enquêtés).

5.2 Choix des sites

Concernant le choix des différents sites à inclure dans une enquête plus large, les critères à retenir sont principalement :

- l'accessibilité en transport public et la proximité des grandes infrastructures routières (ring, etc.)
- la situation du site dans la ville (centre, première et deuxième couronne)
- l'accès des différents logements du site pour les enquêteurs (accès direct aux portes des différents logements plutôt que sas d'entrée).

5.3 Méthode d'enquête

Comme nous l'avons déjà analysé, l'enquête pilote nous a permis de tirer plusieurs enseignements en termes de méthode d'enquête avec ce public :

- Le face-à-face est à privilégier impérativement comme méthode d'administration du questionnaire (plutôt que l'auto-administré que ce soit sur support papier ou informatique).
- La sélection et la formation des enquêteurs doivent être soignées et en concordance avec le profil des personnes interrogées, avec une variété importante de compétences linguistiques.
- La temporalité de la phase d'enquête doit couvrir de larges périodes horaires, de préférence en dehors des vacances scolaires.
- La communication autour de l'enquête doit être davantage visuelle, traduite dans les langues dominantes pour les affiches dans les communs ou davantage personnelle pour les lettres annonce.
- Le questionnaire doit rester relativement court, facilement compréhensible et si possible traduit dans les langues dominantes des locataires, avec une attention particulière pour la formulation et la place des questions jugées « sensibles ».
- La prise de contact par les enquêteurs doit favoriser le face-à-face via le porte à porte plutôt que le contact par téléphone ou par interphone.

5.4 Suggestions concernant le questionnaire

Le questionnaire utilisé pour cette enquête pilote nous paraît une bonne base de travail pour une enquête plus large moyennant le déplacement à la fin du questionnaire de questions plus « sensibles » (niveau d'instruction, etc.).

*

* *

6. Synthèse des résultats de l'enquête pilote

L'enquête pilote présentée dans ce rapport avait pour but d'évaluer l'équipement et les pratiques de mobilité des ménages locataires du secteur du logement social bruxellois. Elle a été réalisée sur deux sites très différents, dont on peut faire l'hypothèse qu'ils représentent, du point de vue de leur localisation, les deux extrémités du phénomène à étudier : l'un (Lennik), situé en bordure de la Région et du ring autoroutier, moins bien desservi en transport en commun et ne disposant pas à proximité de toutes les commodités urbaines accessibles à pied; l'autre (Saint-Josse), central, très bien desservi par tous les transports en commun et disposant d'une grande variété de services et de commerces de proximité.

S'agissant d'une enquête pilote, le nombre d'individus interrogés est faible (n=115), laissant des marges d'erreur importantes (+/- 9% lorsqu'on s'intéresse à l'ensemble des observations, Saint-Josse et Lennik confondus).

Au niveau du profil des répondants à l'enquête, il est évident que la population qui réside au sein des logements sociaux est davantage précarisée que ne l'est la population bruxelloise dans son ensemble. D'autres différences notables sont apparues, comme la taille importante des ménages et le pourcentage élevé de personnes interrogées se déclarant invalides (21%).

En ce qui concerne l'équipement des ménages en voiture individuelle, seulement un tiers des ménages possède au moins une voiture (moyenne des deux sites). Cette proportion est à mettre en perspective avec le taux d'équipement au niveau de la Région, où deux tiers des ménages sont dans ce cas. Les deux sites se distinguent assez bien sur ce point puisqu'à Saint-Josse, 82% des personnes de référence du ménage déclaraient ne pas posséder de voiture, contre 60% à Lennik. La grande majorité (90%) des véhicules possédés sont des véhicules d'occasion, dont l'âge moyen dépasse les 10 ans. Ce faible taux d'équipement est lié au taux de possession du permis de conduire, qui est assez bas parmi l'ensemble des personnes de référence (et leurs partenaires) interrogées. Seules 44% de ces personnes possédaient un permis de conduire, contre 64% des plus de 18 ans pour l'ensemble de la Région.

Au niveau des sites, le nombre moyen de véhicules par ménage peut être estimé à 0,46 pour le site de Lennik, ce qui concorde approximativement avec l'offre de stationnement mis à disposition. Pour le site de Saint-Josse, ce nombre moyen est nettement inférieur et s'élève à 0,18, laissant vacants un nombre important d'emplacements de stationnement. Outre le faible taux de motorisation, la sous-occupation des places disponibles est justifiée par plusieurs facteurs, dans l'ordre décroissant : le coût de la location de l'emplacement, le nombre suffisant de places gratuites en rue, la faible sécurité perçue de l'emplacement proposé et la difficulté d'accès à l'emplacement pour le véhicule ou la personne.

Par rapport aux autres modes de transport, un peu moins de 30% des ménages possèdent au moins un vélo d'enfant et seulement 16% sont équipés d'(au moins) un vélo adulte (contre 40% en moyenne dans la Région). Enfin, dans 4 ménages sur 5, il y a au moins un abonnement aux transports publics. La STIB est présente dans presque tous ces ménages et De Lijn l'est dans près d'un ménage sur 6 (surtout à Lennik).

Enfin, cette enquête pilote a fourni un grand nombre d'enseignements méthodologiques précieux pour la réalisation éventuelle d'une enquête plus large auprès des ménages locataires du secteur du logement social bruxellois.

Bibliographie

- CORNELIS E., HUBERT M., HUYNEN Ph., LEBRUN K., PATRIARCHE G. et DE WITTE A. 2012. *Belgian Daily Mobility 2012 (BELdam). Rapport de recherche*. FUNDP (Université de Namur), IMOB (Université d'Hasselt), CES (Université Saint-Louis).
- DEMOLI Y. et LANNOY P., 2018 (à paraître), *Sociologie de l'automobile*, Parie, La Découverte, coll. Repères.
- FLAMM, M. et KAUFMANN, V., 2006, *Operationalising the concept of motility: a qualitative study*, *Mobilities*, 1(2), pp. 167-189.
- HERAN, F. 2011. *La ville morcelée. Effets de coupure en milieu urbain*. Paris: Économica.
- IBSA Institut bruxellois de statistique et d'analyse. 2018. *Mini-Bru. La Région de Bruxelles-Capitale en chiffres*. Bruxelles.
- KAUFMANN, V., 2001, *La motilité : une notion clé pour revisiter l'urbain*, In BASSAND, M., KAUFMANN, V., JOYE, D. (eds), *Enjeux de la sociologie urbaine*, Lausanne, Les Presses polytechniques et universitaires romandes, Science, technique, société, pp. 87-102.
- KAUFMANN V., 2014, *Retour sur la ville. Motilité et transformations urbaines*, Lausanne, Presses polytechniques et universitaires romandes, 198 p.
- KAUFMANN, V., RAVALET, E., DUPUIS, E. (eds), 2015, *Motilité et mobilité : mode d'emploi*, Neuchâtel, Éditions Alphil - Presses universitaires suisses, 248 p.
- LEBRUN K., Hubert M., Huynen P., De Witte A., Macharis C., 2013, *Les pratiques de déplacement à Bruxelles*, Bruxelles, Cahiers de l'Observatoire de la mobilité de la Région de Bruxelles-Capitale, n°2, 108 p.
- LEBRUN K., HUBERT M., HUYNEN Ph. et PATRIARCHE G. 2014. *Les pratiques de déplacement à Bruxelles: analyses approfondies*. 3e Cahier de l'Observatoire de la mobilité de la Région de Bruxelles-Capitale. Publication de la RBC.
- LEBRUN, K. et HUBERT, M., 2015, « Motilité, accessibilité des quartiers et planification urbaine », in KAUFMANN, V., RAVALET, E., DUPUIS, E. (eds), *Motilité et mobilité : mode d'emploi*, Neuchâtel, Éditions Alphil, Presses universitaires suisses, pp. 137-156.
- LEBRUN K. 2018. Temps de déplacements en transport public à Bruxelles : l'accessibilité des pôles d'activités. *Brussels Studies* (N° 123):22.
- MONTULET, B., HUBERT, M., HUYNEN, P., 2007, *Etre Mobile. Vécus du temps et usages des modes de transport à Bruxelles*, Bruxelles, Publications des Facultés universitaires Saint-Louis, 208 p.
- RBC. Région de Bruxelles-Capitale. 2006. *Règlement Régional d'Urbanisme*

Annexe : le questionnaire utilisé pour l'enquête pilote

Site

N° de questionnaire

Enquête sur l'équipement des ménages, en termes de moyens de transport, et les pratiques de déplacements des locataires de deux sites de logements du secteur du logement social bruxellois

Nom de l'enquêteur

SI PASSAGES INFRUCTUEUX :

Date et heure du 1^{er} passage infructueux :

Date et heure du 2^e passage infructueux :

Date et heure du 3^e passage infructueux :

Date et heure de début d'interview

Présentation de l'enquête :

Cette enquête est menée par le *Centre d'études sociologiques* de l'Université Saint-Louis – Bruxelles à la demande de la Société du Logement de la Région de Bruxelles-Capitale (SLRB) → montrer la lettre nous mandatant. Elle a pour but de savoir de quels moyens de transport disposent les ménages habitant votre ensemble de logements, ainsi que leurs besoins en matière de mobilité.

Les réponses que vous donnerez seront traitées de manière confidentielle et anonyme. Nous n'inspectons rien, nous ne transmettrons pas nominativement vos réponses à la SLRB ou à votre bailleur (votre Société de logement). L'ensemble des réponses obtenues seront globalisées à des fins d'analyse exclusivement.

Conformément à la loi du 8 décembre 1992 relative à la protection de la vie privée à l'égard des traitements de données à caractère personnel, nous vous indiquons les coordonnées des responsables du traitement des données qui seront collectées dans le cadre de cette enquête. Vous avez le droit d'accéder et de rectifier vos données tant que celles-ci n'auront pas été anonymisées.

Personnes de contact :

Catherine Bruynix (SLRB)

cbruynix@slrb.brussels

Tel : 02/600 10 79

Michel Hubert (USL-B)

michel.hubert@usaintlouis.be

Tel: 02/ 211 78 53

Remerciez déjà la personne pour le temps qu'elle vous consacre...

1a. Nous allons commencer par la description de votre ménage. Par ménage, nous entendons les personnes, de votre famille ou non, qui habitent, même partiellement, le même logement

| Personne n° | Personne de référence du ménage | Conjoint(e) / partenaire éventuel(le) |
|--|--|---|
| | 1 | 2 |
| Prénom (d'emprunt ou non) | | |
| Année de naissance | <input type="text"/> <input type="text"/> | <input type="text"/> <input type="text"/> |
| Sexe | masculin 1 féminin 2 | 1 2 |
| Diplôme ou certificat le plus élevé obtenu à ce jour <i>1 seule réponse par colonne</i> | aucun diplôme 1 primaire 2 secondaire (inf.) 3 secondaire (sup.) 4 supérieur non univ., 2 à 3 ans 5 universitaire 6 | 1 2 3 4 5 6 |
| Statut professionnel à ce jour <i>Si plusieurs, gardez le statut professionnel principal</i> <i>1 seule réponse par colonne</i> | écolier(ère), étudiant(e) 1 femme/homme au foyer 2 chercheur d'emploi 3 (pré)pensionné(e) 4 invalides 5 ouvrier(ère) 6 cadre 7 employé(e) 8 indépendant(e) 9 profession libérale 10 enseignant(e) 11 autre 12 | 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 |
| SI FILTRE A Temps de travail global équivalent à... <i>1 seule réponse par colonne</i> | moins qu'un mi-temps (50%) 1 un mi-temps (50%) 2 entre un mi- (50%) et plein temps (100%) 3 un temps plein (100%) 4 | 1 2 3 4 |
| SI FILTRE B Activités régulières (études, implication au sein d'une association, sport, activité artistique ou autre, bénévolat, etc.) ? SI OUI Fréquences de ces activités <i>1 seule réponse par colonne</i> | oui 1 non 2 plusieurs fois par semaine 1 une fois par semaine 2 une à trois fois par mois 3 moins d'une fois par mois 4 | 1 2 1 2 3 4 |
| Permis de conduire B (voiture et camionnette) ? | oui 1 non mais en apprentissage 2 non 3 | 1 2 3 |

SELON FILTRE A (travaille) OU FILTRE C (a une autre activité), COCHEZ DEJA EN HAUT DE LA QUESTION 3...

2

1b. Autre(s) personne(s) du ménage (en plus des deux ci-dessus).

Renseignez le nombre de personnes pour chacune des catégories d'âge ci-dessous.

| | | | |
|-------------------------------|----------------------|-------------------------------|----------------------|
| Personne(s) de moins de 6 ans | <input type="text"/> | Personne(s) de 18 à 24 ans | <input type="text"/> |
| Personne(s) de 6 à 12 ans | <input type="text"/> | Personne(s) de 25 à 29 ans | <input type="text"/> |
| Personne(s) de 13 à 17 ans | <input type="text"/> | Personne(s) de 30 à 59 ans | <input type="text"/> |
| | | Personne(s) de 60 ans ou plus | <input type="text"/> |

FILTRE : SI PERSONNES DE 18 ANS ET PLUS en Q1b, POUR CHACUN.E :

1c. Pouvez-vous nous parler des autres personnes de 18 ans ou plus faisant partie du ménage ?

| Personne n° | 3 | 4 | 5 | 6 |
|--|---|---|---|---|
| Prénom (d'emprunt ou non) | | | | |
| Année de naissance | <input type="text"/> <input type="text"/> |
| Sexe | | | | |
| | masculin.....1 | 1 | 1 | 1 |
| | féminin2 | 2 | 2 | 2 |
| Statut professionnel à ce jour | | | | |
| | écolier(ère), étudiant(e) 1 | 1 | 1 | 1 |
| | femme/homme au foyer..... 2 | 2 | 2 | 2 |
| | chercheur d'emploi 3 | 3 | 3 | 3 |
| <i>Si plusieurs, gardez le statut professionnel principal</i> | (pré)pensionné(e) 4 | 4 | 4 | 4 |
| | invalidé..... 5 | 5 | 5 | 5 |
| | ouvrier(ère) 6 | 6 | 6 | 6 |
| <i>1 seule réponse par colonne</i> | cadre..... 7 | 7 | 7 | 7 |
| | employé(e)..... 8 | 8 | 8 | 8 |
| | indépendant(e)..... 9 | 9 | 9 | 9 |
| | profession libérale.....10 | 10 | 10 | 10 |
| | enseignant(e).....11 | 11 | 11 | 11 |
| | autre12 | 12 | 12 | 12 |
| Ces personnes ont-elles le permis de conduire B (voiture et camionnette) ? | | | | |
| | oui.....1 | 1 | 1 | 1 |
| | non mais en apprentissage.....2 | 2 | 2 | 2 |
| | non.....3 | 3 | 3 | 3 |

2. À quelle fréquence avez-vous utilisé les modes de déplacement ci-dessous au cours des 12 derniers mois, que ce soit en Belgique ou à l'étranger, quelle que soit la raison (promenades comprises) ?

| <i>Une seule réponse par ligne</i> | au moins cinq jours par semaine | un à quelques jours par semaine | un à quelques jours par mois | un à quelques jours par an | jamais |
|---|---------------------------------|---------------------------------|------------------------------|----------------------------|--------|
| Marche (plus de 10 minutes) | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| Vélo en libre service (Villo! ou autre) | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| Vélo (du ménage) | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| Cyclomoteur, moto | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| Transport public : | | | | | |
| SNCB | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| STIB | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| De Lijn | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| TEC | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| Voiture en tant que conducteur | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| Voiture en tant que passager | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| Taxi | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| Bus scolaire ou d'entreprise | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |

3

3. Et au sujet de votre activité (professionnelle ou autre), et de celle de votre partenaire, puis-je savoir...

| Personne n° | | 1 | 2 |
|---|---|---|---|
| | travail (A) | 0 | 0 |
| | autre activité (C) | 0 | 0 |
| Le travail ou l'activité se déroule habituellement (c'est-à-dire pour plus de ¼ de votre temps de travail, quelle que soit la durée de celui-ci) <i>1 seule réponse par colonne</i> | durant la journée | 1 | 1 |
| | durant la nuit | 2 | 2 |
| | à pause, sans service de nuit | 3 | 3 |
| | à pause, avec service de nuit | 4 | 4 |
| | variable | 5 | 5 |
| | autre | 6 | 6 |
| Horaires du travail (SEULEMENT !) <i>1 seule réponse par colonne</i> | des heures identiques chaque jour, fixées par votre employeur | 1 | 1 |
| | des heures de travail identiques chaque jour, fixées par vous | 2 | 2 |
| | des heures de travail variables, fixées par votre employeur | 3 | 3 |
| | des heures de travail variables, fixées par vous-même | 4 | 4 |
| Le lieu de travail ou d'activité est-il fixe (c'est-à-dire que vous devez vous y rendre au moins 2 jours par semaine) ? <i>1 seule réponse par colonne</i> | Non, car cette activité est exercée à domicile | 1 | 1 |
| | Non, car ce lieu d'activité n'est pas fixe | 2 | 2 |
| | Oui, cette activité est exercée dans un(ou plusieurs) lieu(x) de travail fixe(s) (autre que votre habitation) | 3 | 3 |
| | | | |

4. A quelle fréquence utilisez-vous les modes de transports suivants pour vous rendre sur votre lieu de travail ou sur le lieu d'activité et pour en revenir ?.

| <i>Une seule réponse par ligne</i> | Le plus souvent | De temps en temps | Jamais |
|-------------------------------------|-----------------|-------------------|--------|
| à pied | 1 | 2 | 3 |
| vélo | 1 | 2 | 3 |
| cyclomoteur/moto | 1 | 2 | 3 |
| train | 1 | 2 | 3 |
| bus | 1 | 2 | 3 |
| tram | 1 | 2 | 3 |
| métro | 1 | 2 | 3 |
| taxi | 1 | 2 | 3 |
| voiture comme conducteur | 1 | 2 | 3 |
| voiture comme passager | 1 | 2 | 3 |
| transport organisé par l'entreprise | 1 | 2 | 3 |

5. Sur votre lieu de travail ou d'activité, ou dans ses environs, y a-t-il un/des emplacement(s) de parking privé (càd en dehors de la voie publique) gratuit pour ... ?

| <i>Une seule réponse par ligne, même si la personne n'a pas ce moyen</i> | Oui, il y a un parking privé gratuit | Non | Ne sait pas |
|--|--------------------------------------|-----|-------------|
| Voiture | 1 | 2 | 3 |
| Vélo | 1 | 2 | 3 |
| Cyclo/moto | 1 | 2 | 3 |

6. Pour chaque type de véhicule proposé ci-dessous, combien sont possédés par dans votre ménage ?
Nous sommes intéressés par tous les véhicules possédés et les véhicules en ordre de fonctionnement dont votre ménage dispose pour un usage privé, donc aussi par les éventuels véhicules de société s'ils peuvent être utilisés en dehors du contexte du travail.

| | Nombre | Nombre en état de marche |
|--|--------|--------------------------|
| Vélo d'enfant | | |
| Vélo d'adulte électrique | | |
| Vélo d'adulte non électrique | | |
| Cyclomoteur ou moto | | |
| Voiture (y compris monospace et 4*4, camionnettes et pick-up) | | |
| Nouveaux modes (overboards (càd gyropode ou skate électrique), monoroues, trottinettes...) | | |
| Autre | | |

7. Combien de vélos (cités ci-dessus) pouvez-vous abriter chez vous et/ou dans les communs ?

Nombre de vélos

FILTRE : POUR LA OU LES VOITURE(S) CITEES CI-DESSUS :

8a. Quelles sont les caractéristiques de la / des voiture(s) (au sens de la question ci-dessus) que vous venez de citer ?

| | Véhicule | 1 | 2 |
|---|---|--|--|
| Type de véhicule <i>1 seule réponse possible</i> | voiture (y c. monospace, 4x4) | 1 | 1 |
| | camionnette..... | 2 | 2 |
| | autre | 3 | 3 |
| Comment avez-vous pris possession du véhicule ? <i>1 seule réponse possible</i> | acheté neuf | 1 | 1 |
| | acheté d'occasion | 2 | 2 |
| | véhicule de société..... | 3 | 3 |
| | autre | 4 | 4 |
| Age total du véhicule | <i>laisser vide si ne sait pas</i> | <input type="text"/> <input type="text"/> | <input type="text"/> <input type="text"/> |
| Si vous avez le véhicule <i>nombre approximatif</i> <i>laissez vide si ne sait pas</i> | depuis plus d'un an : nombre de km parcourus/an | <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> | <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> |
| Carburant <i>1 seule réponse possible</i> | Essence sans plomb | 1 | 1 |
| | Diesel/gasoil | 2 | 2 |
| | LPG | 3 | 3 |
| | Hybride..... | 4 | 4 |
| | Autre | 5 | 5 |
| Par quelle(s) personne(s) <i>plusieurs rép/ possibles</i> | dans le ménage ce véhicule est-il conduit principalement ? | <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> | <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> |
| Quels sont les trois principaux motifs pour lesquels ce véhicule est-il utilisé ? <i>3 réponses maximum par colonne</i> | déposer/chercher quelqu'un..... | 1 | 1 |
| | aller travailler | 2 | 2 |
| | se déplacer dans le cadre du travail | 3 | 3 |
| | suivre un cours (école, ...) | 4 | 4 |
| | prendre un repas à l'extérieur | 5 | 5 |
| | faire des courses/du shopping | 6 | 6 |
| | services (médecin, banque, ...) | 7 | 7 |
| | rendre visite à la famille ou amis..... | 8 | 8 |
| | se promener, faire un tour..... | 9 | 9 |
| | loisirs, sports, culture | 10 | 10 |
| autre, précisez..... | <input type="text"/> <input type="text"/> | <input type="text"/> <input type="text"/> | |



5

| | | | |
|--|--|---|---|
| De quel(s) type(s) de cartes disposez-vous pour stationner ce véhicule en rue dans votre quartier ? | carte de riverain..... | 1 | 1 |
| | carte « handicapé » | 2 | 2 |
| | autre | 3 | 3 |
| | aucune carte..... | 4 | 4 |
| | | | |
| La nuit, où stationne le plus souvent ce véhicule? <i>1 seule réponse possible</i> | dans un garage, box ou emplacement loué, au sein de l'immeuble..... | 1 | 1 |
| | dans un garage, box ou un autre emplacement loué, situé à proximité du logement..... | 2 | 2 |
| | dans un emplacement de parking gratuit et non réservé situé sur le terrain de l'immeuble..... | 3 | 3 |
| | dans la rue..... | 4 | 4 |
| | autre | 5 | 5 |

FILTRE : Q8a STATIONNEMENT : ITEM 1

8b. Vous avez loué un emplacement de parking dans votre immeuble. Etait-ce...

| | | |
|---|-----|-----|
| <i>Une seule réponse par ligne</i> | Oui | Non |
| parce qu'il est trop difficile de trouver une place de stationnement en rue ? | 1 | 2 |
| pour mettre votre véhicule en sécurité ? | 1 | 2 |

8c. Trouvez-vous que...

| | | |
|---|-----|-----|
| <i>Une seule réponse par ligne</i> | Oui | Non |
| son prix est raisonnable ? | 1 | 2 |
| il est facile d'accès pour votre véhicule ? | 1 | 2 |
| il est facile d'accès pour vous-même ? | 1 | 2 |
| il est suffisamment sécurisé ? | 1 | 2 |

FILTRE : Q8a STATIONNEMENT : ITEM 2

8d. Vous avez loué un emplacement en dehors de votre site de logements. Etait-ce parce que...

| | | |
|--|-----|-----|
| <i>Une seule réponse par ligne</i> | Oui | Non |
| il n'y en avait pas de disponible sur le site ? | 1 | 2 |
| il est trop difficile de trouver une place de stationnement en rue ? | 1 | 2 |
| pour mettre votre véhicule en sécurité ? | 1 | 2 |

FILTRE : Q8a STATIONNEMENT : ITEM 3, 4 ou 5

8e. Si vous ne louez pas d'emplacement de parking, est-ce parce que...

| | | |
|---|-----|-----|
| <i>Une seule réponse par ligne</i> | Oui | Non |
| il n'en existe pas de disponible sur le site ou à proximité ? | 1 | 2 |
| il y a assez de places en rue ? | 1 | 2 |
| cela vous coûterait trop cher ? | 1 | 2 |
| ceux qui sont disponibles sont difficiles d'accès pour la voiture (difficulté de manœuvrer) ? | 1 | 2 |
| ceux qui sont disponibles sont difficiles d'accès à pied (escaliers ou autres difficultés) ? | 1 | 2 |
| ceux qui sont disponibles ne sont pas suffisamment sécurisés pour votre véhicule ? | 1 | 2 |
| vous ne vous sentiriez pas en sécurité d'y accéder ? | 1 | 2 |

9. Dans votre quartier, trouver un emplacement de parking en rue en soirée pour une voiture...

| | |
|------------------------------------|---|
| ne pose pas de problème | 1 |
| pose quelques difficultés | 2 |
| pose beaucoup de difficultés | 3 |

10. À quelle(s) réduction(s) de tarifs ou mesure(s) de gratuité sur les transports publics avez-vous droit et/ou d'autres membres de votre ménage? (c-à-d que vous et/ou le membre du ménage concerné dispose de la carte d'accès ou du remboursement correspondant, même si il/elle ne l'(les) utilise pas).

Mettre 0 si personne dans le ménage n'en bénéficie et n'utiliser la réponse « Ne sait pas » que si la personne ne sait réellement pas.

| | Personne de référence en dispose | Nombre d'AUTRES personnes du ménage qui en disposent : | Ne sait pas |
|---|----------------------------------|--|-------------|
| Senior | 1 | <input type="text"/> <input type="text"/> | 9 |
| Scolaire/étudiant | 1 | <input type="text"/> <input type="text"/> | 9 |
| Famille nombreuse | 1 | <input type="text"/> <input type="text"/> | 9 |
| Statut social (OMNIO / BIM, bénéficiaire RIS...) | 1 | <input type="text"/> <input type="text"/> | 9 |
| Remboursement (total ou partiel) par votre employeur de vos déplacements domicile-travail en transports publics | 1 | <input type="text"/> <input type="text"/> | 9 |
| Autre | 1 | <input type="text"/> <input type="text"/> | 9 |

11. De combien d'abonnement nominatif pour les transports publics votre ménage dispose-t-il pour les opérateurs suivants ?

| | Personne de référence en dispose | Nombre d'AUTRES personnes du ménage qui en disposent : | Ne sait pas |
|---------------------------------|----------------------------------|--|-------------|
| SNCB | 1 | <input type="text"/> <input type="text"/> | 9 |
| De Lijn | 1 | <input type="text"/> <input type="text"/> | 9 |
| STIB | 1 | <input type="text"/> <input type="text"/> | 9 |
| TEC | 1 | <input type="text"/> <input type="text"/> | 9 |
| MTB (métro – tram – train -bus) | 1 | <input type="text"/> <input type="text"/> | 9 |

12. Pouvez-vous citer les lignes de transport en commun qui passent à proximité de chez vous (10-15 minutes de marche de votre domicile) ? Parmi celles-ci, quelles sont celles qu'il vous arrive d'utiliser ?

| Ne pas citer !!! | Lennik | rue Verte / Rivière | Connait | Utilise | |
|------------------|--------|---------------------|--|--|---|
| STIB | Bus | 75 | 61 | 1 | 2 |
| | | 98 | | 1 | 2 |
| | Tram | | 3 | 1 | 2 |
| | | | 4 | 1 | 2 |
| | | | 92 | 1 | 2 |
| | Métro | | 93 | 1 | 2 |
| | | 5 | 2 | 1 | 2 |
| | | | 6 | 1 | 2 |
| De Lijn | | | <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> | <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> | |
| SNCB | | | 1 | 2 | |

FILTRE : SI PAS DE VOITURE DANS LE MENAGE :**13. Pour quelle(s) raison(s) n'y a-t-il pas de voiture dans votre ménage ?**

| <i>Une seule réponse par ligne</i> | Oui | Non |
|--|-----|-----|
| Personne dans le ménage ne dispose d'un permis de conduire | 1 | 2 |
| L'âge ou l'état de santé de ceux qui pourraient conduire ne permet pas ou plus d'avoir une voiture | 1 | 2 |
| Vous n'avez pas les moyens de vous en acheter une | 1 | 2 |
| Vous n'avez pas réellement besoin de posséder une voiture | 1 | 2 |
| Parce que c'est difficile de se parquer dans le quartier | 1 | 2 |
| Parce que louer un emplacement de parking, c'est cher | 1 | 2 |
| Autre raison | 1 | 2 |

FILTRE : SI PAS DE VOITURE DANS LE MENAGE :**14. Comment considérez-vous l'absence de voiture dans votre ménage ?**

| <i>Une seule réponse par ligne</i> | Oui | Non |
|---|-----|-----|
| Cela permet de faire des économies au niveau du ménage | 1 | 2 |
| Cela évite des soucis (assurances, entretien...) | 1 | 2 |
| Cela rend très difficile certains déplacements (courses, visites, etc.) qui pourtant sont nécessaires pour vous | 1 | 2 |
| Cela vous empêche de réaliser certains de vos rêves ou projets | 1 | 2 |
| Cela vous donne l'impression d'être moins bien que les autres | 1 | 2 |
| Autre raison | 1 | 2 |

FILTRE : SI VOITURE(S) DANS LE MENAGE :**15. Pour quelle(s) raison(s) avez-vous une voiture dans votre ménage ?**

| <i>Une seule réponse par ligne</i> | Oui | Non |
|---|-----|-----|
| Vous devez transporter des enfants en bas âge | 1 | 2 |
| Votre âge ou votre état de santé, ou ceux d'un ou plusieurs autres membres de votre ménage, rend une voiture indispensable | 1 | 2 |
| Vous devez réaliser certains déplacements (travail, courses, visites, etc.) qui seraient très difficiles, voire impossibles, sans voiture | 1 | 2 |
| Vous estimez qu'avoir une voiture vous donne un certain statut social | 1 | 2 |
| Autre raison | 1 | 2 |

16. Si vous devez vous rendre à Bruxelles dans un endroit que vous ne connaissez pas, quel(s) moyen(s) d'information allez-vous utiliser pour connaître la manière de vous y rendre (définir le trajet, rechercher l'horaire, choisir le transport, etc.) ?*Plusieurs réponses possibles*

| | |
|---|---|
| Vous demandez conseil à un.e ami.e ou membre de la famille | 1 |
| Plan de ville sur papier | 2 |
| Carte, plan ou service de calcul d'itinéraires sur internet ou via application smartphone (Google Maps, ...)..... | 3 |
| Site web ou application des sociétés de transport (train, métro, tram, bus ...)..... | 4 |
| GPS dans la voiture | 5 |
| Service d'information à un arrêt ou à la gare (écran, affiche, guichet...) | 6 |
| Autre..... | 7 |

17. Sur quels supports vous connectez-vous sur internet pour consulter des informations pour planifier un déplacement ?

| <i>Une seule réponse par ligne</i> | Oui | Non |
|------------------------------------|-----|-----|
| Un ordinateur (portable ou non) | 1 | 2 |
| Une tablette | 1 | 2 |
| Un smartphone | 1 | 2 |

Heure de fin d'interview

Remerciez une nouvelle fois la personne interrogée...

Commentaires de l'enquêteur/trice sur la manière dont l'interview s'est déroulée :

- *Questions qui ont posé problème et pourquoi :*

- *Impressions générales :*