



**BRUXELLES MOBILITÉ**

SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES

# Enquête auprès des non-usagers du service Villo! en Région bruxelloise

**Rapport d'enquête**  
*Décembre 2023*

**AQrate**

strattec 

# Sommaire

<b>1</b>	<b>Introduction .....</b>	<b>3</b>
1.1	Contexte et objectifs .....	3
1.2	Méthode .....	3
<b>2</b>	<b>Pondération et redressement de l'échantillon .....</b>	<b>4</b>
<b>3</b>	<b>Profil des répondants .....</b>	<b>4</b>
3.1	Âge et genre .....	4
3.2	Lieu de résidence.....	5
3.3	Activité et catégorie professionnelle.....	6
<b>4</b>	<b>Comportements de mobilité des non-usagers .....</b>	<b>7</b>
4.1	Fréquence d'utilisation des différents modes de déplacement pour se déplacer en région bruxelloise .....	7
4.2	Appréciation du mode principal utilisé .....	10
4.2.1	Mode principal .....	10
4.2.2	Avantages du mode principal choisi.....	12
4.2.3	Inconvénients du mode principal choisi.....	16
<b>5</b>	<b>Attitudes par rapport à la micromobilité.....</b>	<b>23</b>
5.1	Usage du vélo .....	23
5.2	Raisons décourageant l'usage du vélo .....	23
5.3	Cas de figure pouvant inciter à l'usage du vélo.....	28
<b>6</b>	<b>Focus sur le service Villo!.....</b>	<b>33</b>
6.1	Connaissance du service.....	33
6.2	Raisons du désintérêt des anciens usagers du service Villo! .....	33
6.3	Image de la marque Villo! .....	38
6.4	Opinion des répondants sur les utilités du service Villo! .....	39
6.5	Principaux freins à l'utilisation du service Villo!.....	40
<b>7</b>	<b>Evolution de l'offre Villo!.....</b>	<b>45</b>
7.1	Avis sur les potentielles offres du service .....	45
7.2	Motifs d'utilisation future de vélos partagés .....	49
7.3	Modes potentiellement substitués par les vélos partagés .....	51
7.4	Suggestions d'amélioration .....	54
<b>8</b>	<b>Clustering.....</b>	<b>56</b>
<b>9</b>	<b>Synthèse générale .....</b>	<b>58</b>
<b>10</b>	<b>Annexes .....</b>	<b>61</b>
10.1	Contenu de l'invitation à répondre envoyée aux panélistes .....	61
10.2	Questionnaire de l'enquête.....	63
10.3	Tableaux des résultats ventilés selon le profil socio-démographique .....	71

# 1 INTRODUCTION

## 1.1 Contexte et objectifs

Ce rapport présente les résultats de l'enquête en ligne réalisée auprès des non-usagers du service Villo! en Région de Bruxelles-Capitale (« RBC »).

Villo! est un service de vélos en libre-service (« VLS ») en station, électriques (« e-Villo! ») ou non. Le service est actif en Région bruxelloise depuis 2009 et totalise aujourd'hui une flotte de près de 5 000 vélos disposés dans 360 stations au sein des 19 communes bruxelloises. Il est opéré par JC Decaux pour le compte de la Région. La concession de service public Villo! avec JC Decaux prenant fin en 2026, la Région bruxelloise souhaite aujourd'hui réfléchir à l'évolution du système public de VLS en vue d'attirer davantage d'utilisateurs et de contribuer à l'atteinte des objectifs ambitieux du Plan Régional de Mobilité (multiplier par 4 la part modale du vélo d'ici 2030).

Par « non-usagers » on entend les personnes qui n'ont jamais utilisé le service Villo! auparavant, celles pour lesquelles la dernière utilisation remonte à plus d'un an ou celles qui utilisent très peu le service (moins d'une fois par mois).

L'enquête a été réalisée du 21/06/2023 au 05/07/2023 auprès d'un échantillon de 670 répondants. La mission a été confiée aux bureaux indépendants AQ Rate (questionnaire, passation de l'enquête, traitement des résultats) et Stratec (analyse des résultats).

Les objectifs de l'enquête sont les suivants :

- connaître les comportements actuels de mobilité des non-usagers,
- évaluer la perception et l'image du vélo auprès de ces derniers, et du service Villo! en particulier,
- connaître les raisons de leur non-utilisation,
- identifier les leviers pour un changement vers le service Villo! lorsque son offre sera remodelée à l'issue du contrat JCDecaux.

A noter qu'en novembre 2022 une enquête spécifique similaire a été conduite auprès des usagers des services de micromobilité en Région bruxelloise. Cette enquête a fait l'objet d'un rapport d'analyse dédié, disponible au téléchargement sur le site de l'Observatoire de la mobilité.

## 1.2 Méthode

La population ciblée est celle des bruxellois et non bruxellois âgés de 16 ans et plus qui se sont déplacés au moins une fois dans la Région bruxelloise au cours des 6 derniers mois et qui n'utilisent pas Villo! plus d'une fois par mois.

L'enquête a été réalisée en ligne de manière auto-administrée, en deux langues (français et néerlandais) et durait environ 10 minutes.

Le recrutement a été effectué sur invitation envoyée personnellement par email à une sélection<sup>1</sup> des membres d'InternetPanel, le panel propriétaire d'AQ Rate. Ce panel compte près de 100 000 membres actifs et est représentatif de la population *online* en Belgique. Il est utilisé uniquement par AQ Rate à des fins d'études de marché pour le compte de ses clients. Les personnes s'inscrivent de manière volontaire sur le site internetpanel.be via une procédure de double opt-in. AQ Rate a pris toutes les dispositions nécessaires pour se conformer à la réglementation GDPR.

<sup>1</sup> Les non bruxellois ont été sélectionnés dans ce panel sur base du code postal de leur lieu de résidence afin de sélectionner ceux qui résident dans un rayon d'une centaine de kilomètres autour de la RBC car la probabilité qu'ils se soient déplacés au cours des 6 derniers mois (qui est la question filtre conditionnant la participation à l'enquête) est plus élevée que dans des provinces plus éloignées de la Capitale.

Au total, 670 réponses complètes ont été collectées après les contrôles qualité. D'un commun accord avec Bruxelles Mobilité, cet échantillon a été redressé car il comprenait une part jugée trop importante de personnes âgées (55 ans +) et de niveau d'instruction plutôt élevé.

## 2 PONDÉRATION ET REDRESSEMENT DE L'ÉCHANTILLON

L'échantillon collecté a fait l'objet d'une pondération. Cette pondération vise à rendre l'échantillon représentatif de la population observée selon différents critères qui ont été déterminés conjointement avec Bruxelles Mobilité. Le poids maximal a ici été limité à 5.

Ainsi, l'échantillon bruxellois a été pondéré sur base des résultats de l'enquête ECD 6 2021/2022 concernant les résidents qui sont « non-usagers des vélos partagés » selon les critères suivants:

- Genre: hommes / femmes
- Classes d'âges : 16-34, 35-54 et 55+
- Niveau d'instruction : secondaire ou inférieur ; supérieur type court ; supérieur type long
- Activité professionnelle : Actifs / inactifs

Les non-bruxellois ont quant à eux été pondérés sur base du profil des données Beldam 2010 des non-bruxellois entrant dans Bruxelles selon les critères suivants :

- Genre: hommes / femmes
- Classes d'âges : 16-34, 35-54 et 55+
- Habitant en région Wallonne ou en région Flamande
- Ayant effectué au moins un déplacement dont la destination est la RBC
- Niveau d'instruction : secondaire ou inférieur ; supérieur
- Activité professionnelle : Actifs / inactifs

Les résultats et analyses qui suivent portent sur l'échantillon redressé.

## 3 PROFIL DES RÉPONDANTS

### 3.1 Âge et genre

Les graphiques ci-dessous présentent l'âge et le genre des répondants. L'âge des personnes a été regroupé en 5 groupes : moins de 25 ans, 25-34 ans, 35-44 ans, 45-54 ans, et plus de 55 ans.

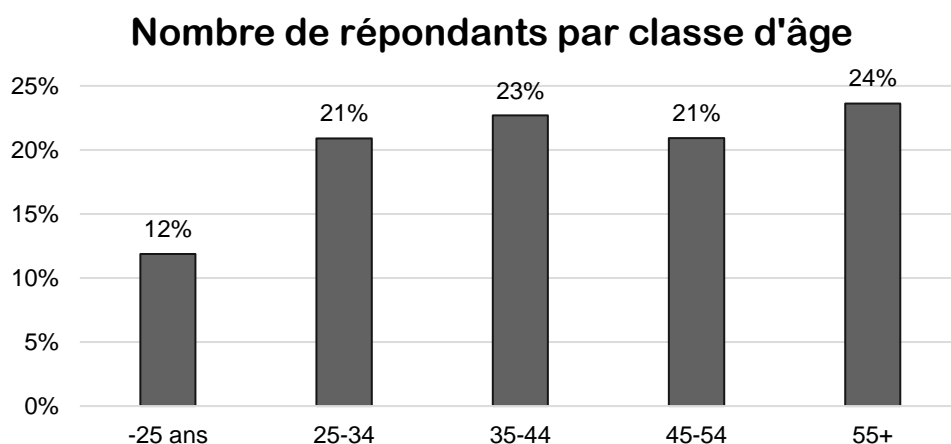


Figure 1 Pourcentage des répondants par classe d'âge (total : 670 répondants)

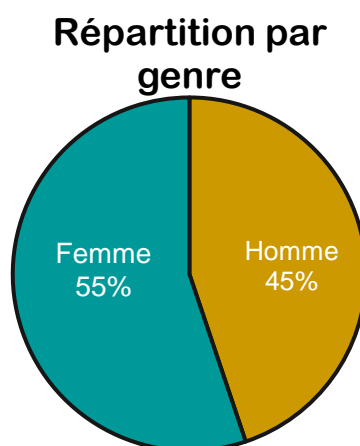


Figure 2 Répartition des répondants par genre (total : 670 répondants)

67% des répondants ont plus de 35 ans, la population la plus jeune (moins de 25 ans) est légèrement minoritaire, représentant environ 12% des répondants. Les femmes sont modérément majoritaires dans l'échantillon (55%).

### 3.2 Lieu de résidence

Le graphique ci-dessous précise l'origine des répondants en indiquant l'arrondissement de leur lieu de résidence principale.

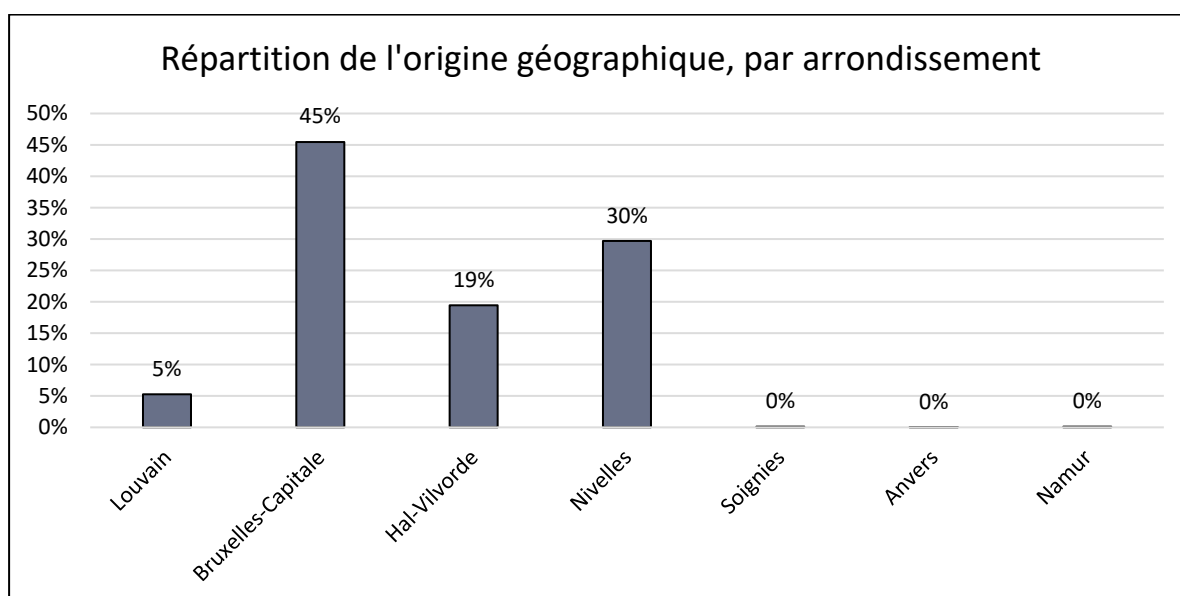


Figure 3 Pourcentage de répondants selon leur arrondissement (total : 670 répondants)

Près de la moitié des répondants réside en Région de Bruxelles-Capitale (304 répondants, soit 45%). La plupart se trouvent à :

- Uccle : 43 répondants
- Anderlecht : 23 répondants
- Schaerbeek : 21 répondants

Près d'un tiers de l'échantillon résident à Nivelles et un cinquième à Hal-Vilvorde.

### 3.3 Activité et catégorie professionnelle

Le graphique ci-dessous présente la catégorie professionnelle des répondants.



Figure 4 Répartition de la catégorie professionnelle des répondants (total : 670 répondants)

Trois catégories professionnelles se distinguent clairement. Les employés représentent environ 48% de l'échantillon, suivis des personnes pensionnées (16%), puis des cadres moyens (9%).

Le graphique ci-dessous représente la répartition de l'activité professionnelle des répondants.

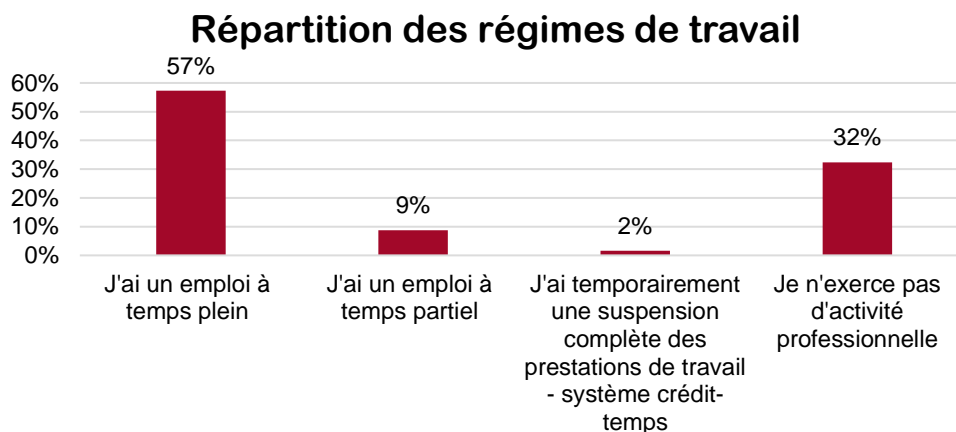


Figure 5 Répartition de l'activité professionnelle des répondants (total : 670 répondants)

L'échantillon contient majoritairement des personnes ayant un travail à temps plein, puisqu'elles représentent 57% des répondants.

Le graphique suivant présente enfin le diplôme le plus élevé obtenu par les répondants au moment de l'enquête.

### Diplôme le plus élevé obtenu

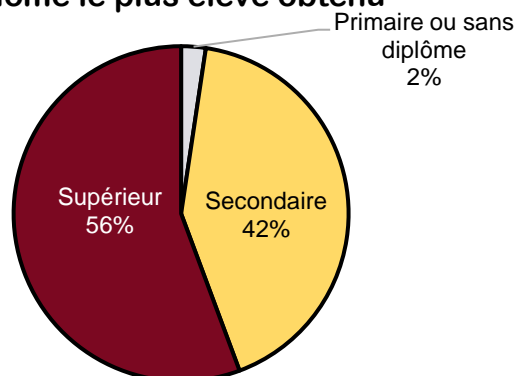


Figure 6 Niveau de diplôme le plus élevé obtenu par les répondants (total : 670 répondants)

Il apparaît que la majorité des répondants a obtenu un diplôme supérieur (plus de 55%). 42% d'entre eux ont obtenu un diplôme secondaire. Seulement environ 2% de l'échantillon ne sont pas en possession de diplôme, ou bien uniquement d'un diplôme primaire.

#### Synthèse intermédiaire – Profil des usagers

- La **parité est respectée** dans l'échantillon avec tout de même légèrement plus de femmes.
- L'échantillon est composé majoritairement de personnes de **plus de 35 ans**.
- Les répondants résident majoritairement en **Région bruxelloise (45%)**, du côté de Nivelles (30%) ou de Hal-Vilvorde (19%).
- Environ la **moitié** des répondants sont des **employés**, avec sur l'échantillon 57% de **temps plein**. 55% des répondants ont obtenu un **diplôme supérieur**.

## 4 COMPORTEMENTS DE MOBILITÉ DES NON-USAGERS

### 4.1 **Fréquence d'utilisation des différents modes de déplacement pour se déplacer en région bruxelloise**

Les deux graphiques en pages suivantes présentent la fréquence d'utilisation des différents modes de déplacement pour se déplacer en Région bruxelloise, selon le genre et la fréquence de déplacement.

## Part d'usager par fréquence par mode

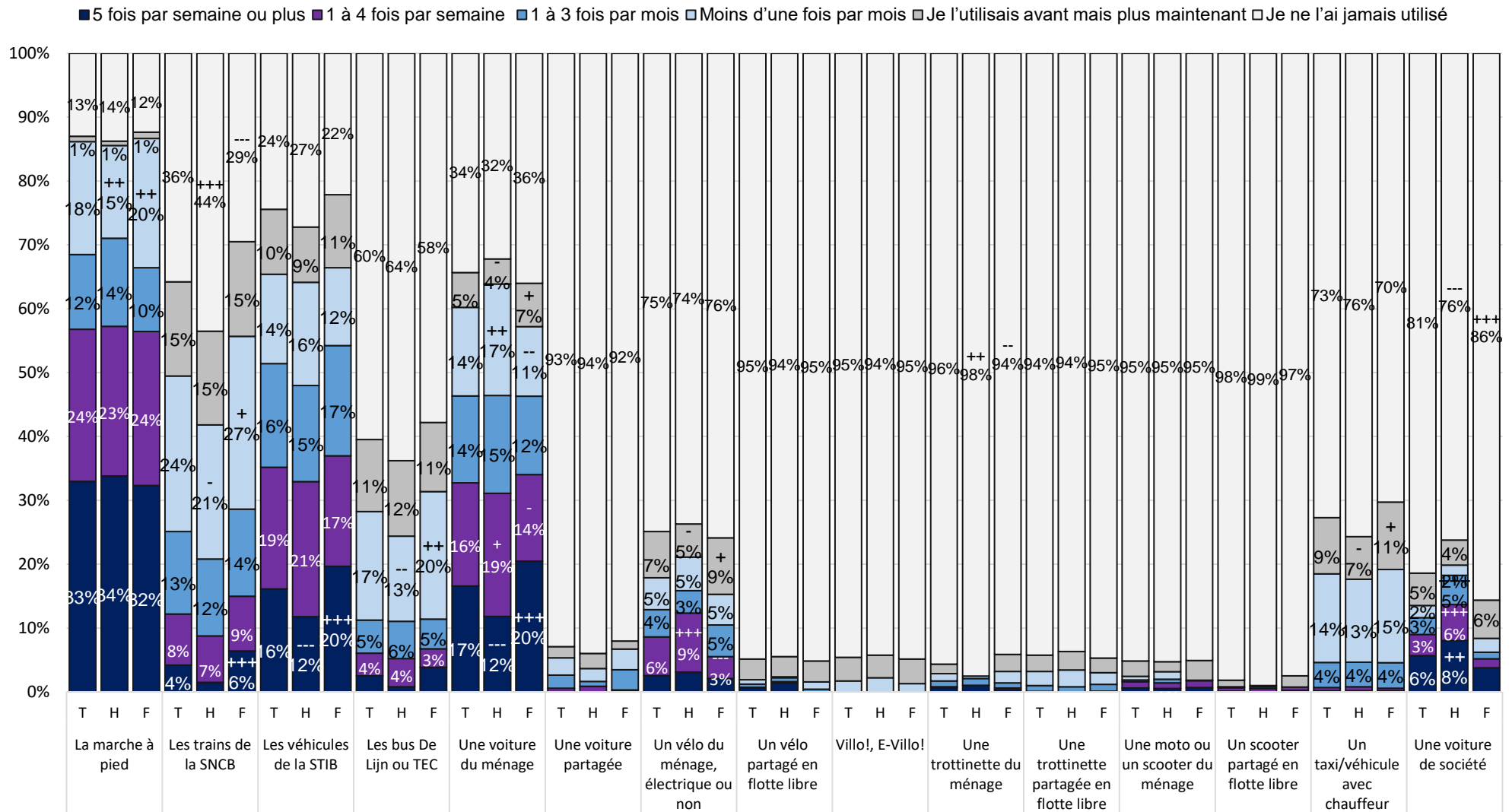


Figure 7 Répartition de l'usage modal des répondants en Région bruxelloise ayant déjà utilisé ce mode suivant leur genre (T = Total = 670 rép., H = Hommes = 300 rép., F = Femmes = 370 rép.)



## Part d'usager par fréquence par mode

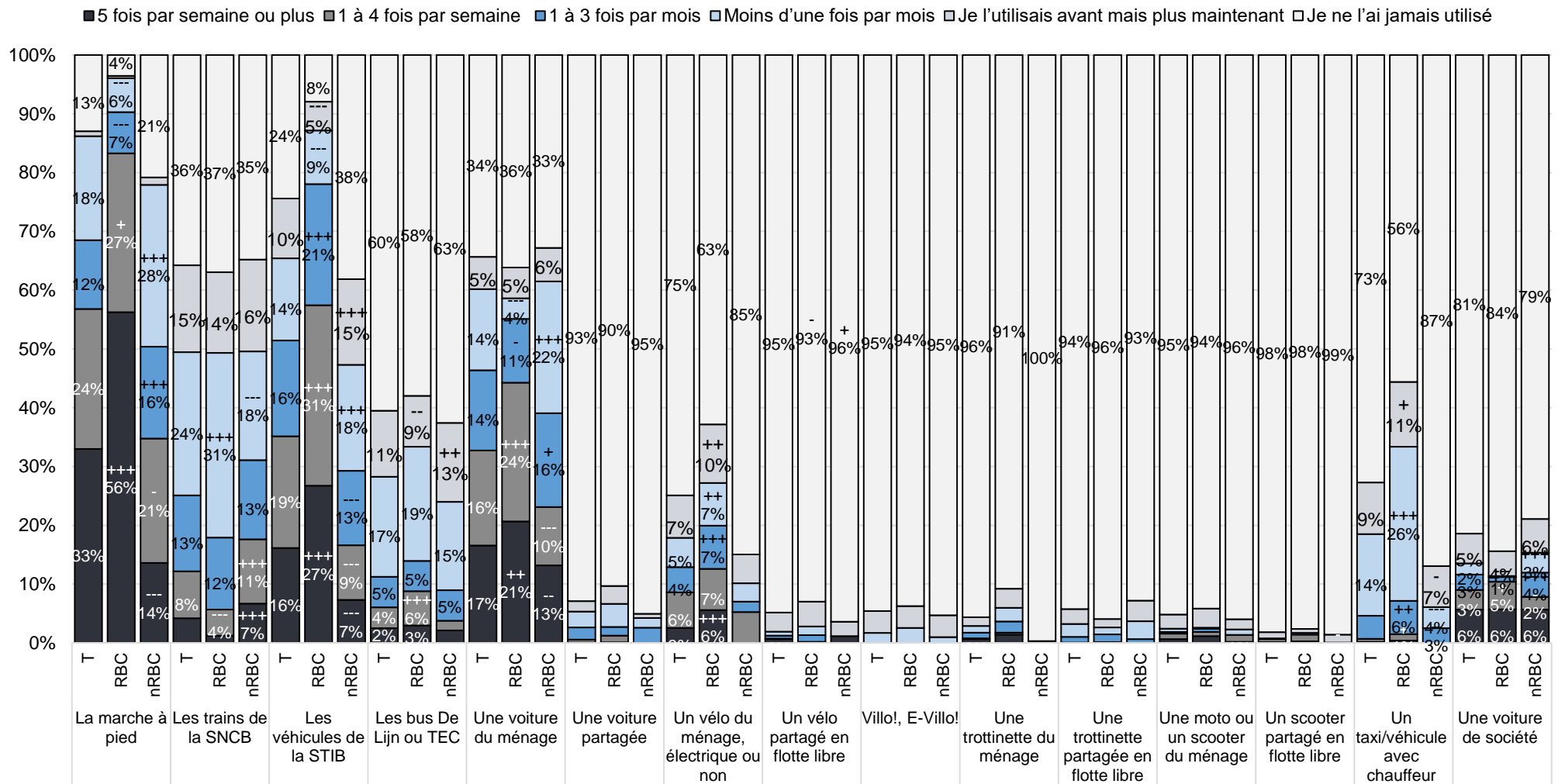


Figure 8 Répartition de l'usage modal des répondants en Région bruxelloise ayant déjà utilisé ce mode suivant leur lieu d'habitation (T = Total=670 rép., RBC = Résident en région Bruxelles-Capitale=304 rép., nRBC = non Résident de la région Bruxelles-Capitale=366 rép.)

4% des répondants ont déjà utilisé le service Villo! mais ne l'utilisent plus, il en est de même pour les personnes habitant à l'extérieur et à l'intérieur de la RBC. 95% ne l'ont jamais utilisé (94% pour les personnes habitant dans la RBC et 95% pour les autres).

Parmi les non-usagers Villo!, 11 répondants utilisent Villo! moins d'une fois par mois, 25 répondants l'utilisaient avant mais plus maintenant et 633 répondants n'ont jamais utilisé le service.

## 4.2 Appréciation du mode principal utilisé

### 4.2.1 Mode principal

Les graphiques en pages suivantes présentent le mode principal utilisé par le répondant pour se déplacer dans la Région bruxelloise, d'abord selon leur genre puis selon leur lieu de résidence.

**Quel est le mode de déplacement que vous considérez comme votre mode principal pour vous déplacer dans la Région de Bruxelles-Capitale ? (Une seule réponse possible)**

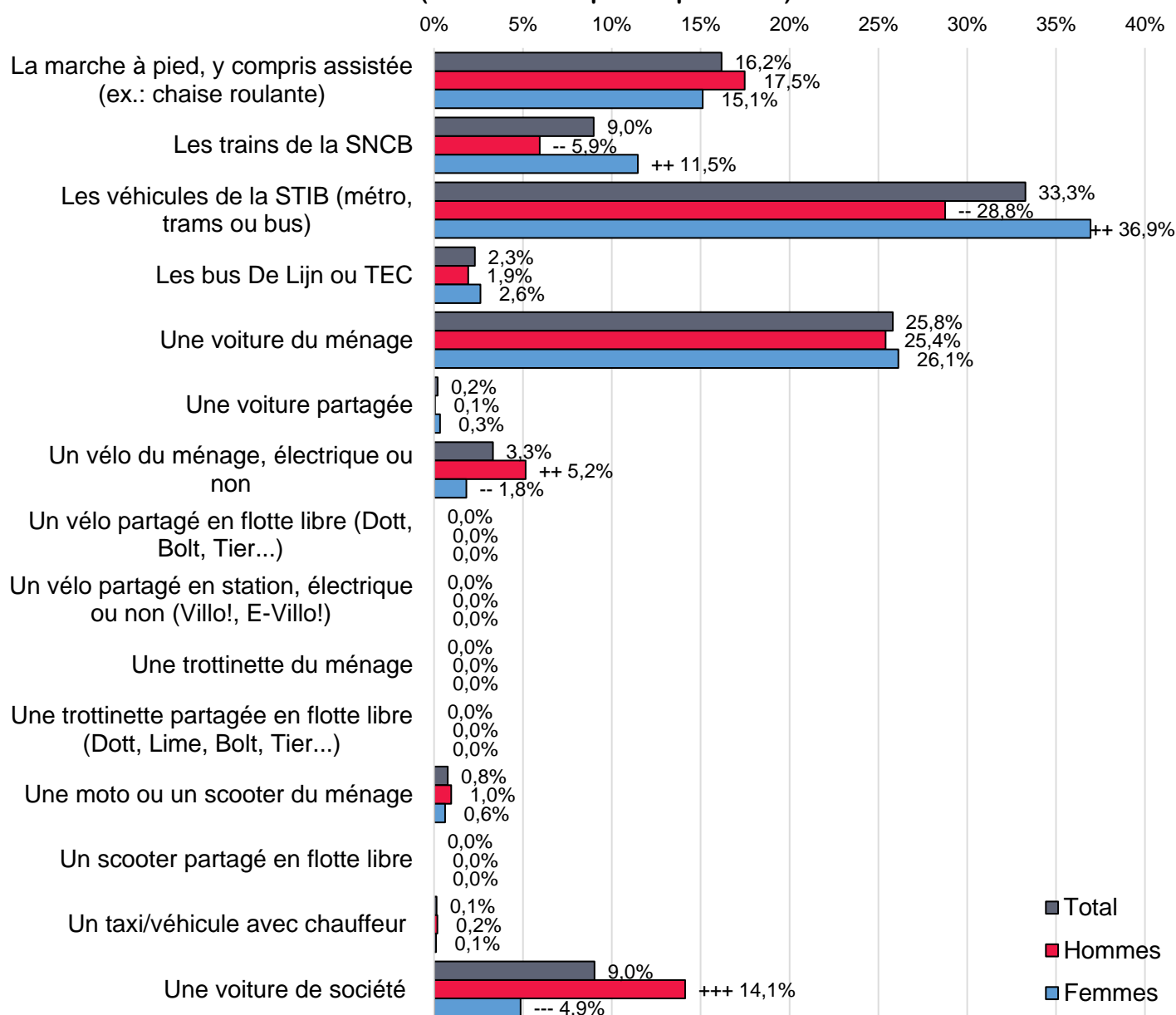


Figure 9 Mode de déplacement principal des répondants selon leur genre  
(Total : 670 rép., Hommes : 300 rép., Femmes : 370 rép.)

**Quel est le mode de déplacement que vous considérez comme votre mode principal pour vous déplacer dans la Région de Bruxelles-Capitale ? (Une seule réponse possible)**

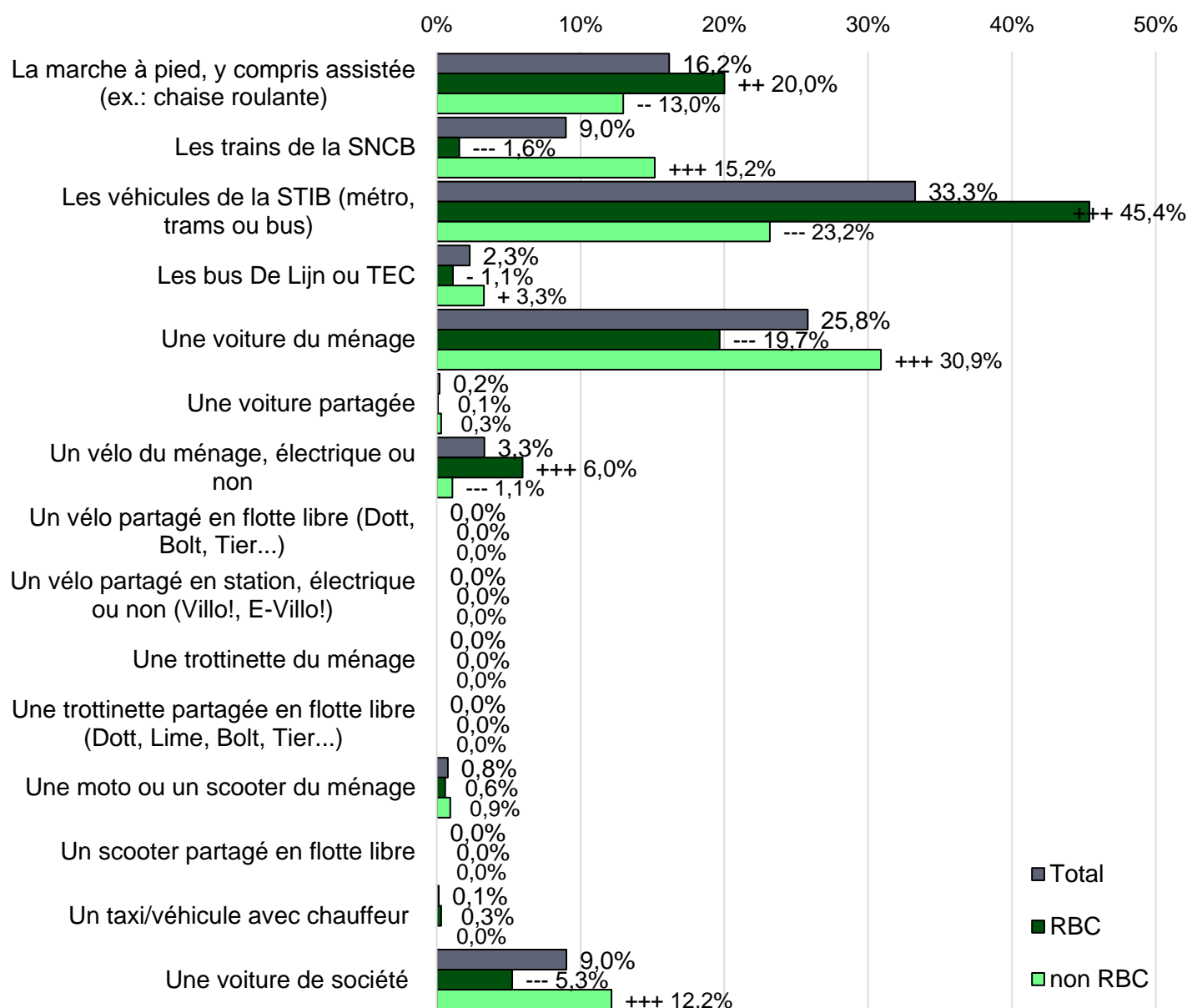


Figure 10 Mode de déplacement principal des répondants selon leur origine (Total : 670 rép., RBC : 304 rép., nRBC : 366 rép.)

Les modes principaux sélectionnés en premier sont les véhicules de la STIB (mode principal de 33% des répondants), la voiture du ménage (26%) suivie de la marche (16%). Comme précédemment, les trains de la SNCB et les véhicules de la STIB sont plus utilisés comme mode principal par les femmes, et la voiture de société et les vélos du ménage par les hommes. Les habitants de la RBC utilisent davantage en premier lieu le réseau de la STIB, la marche et le vélo du ménage. Les habitants hors RBC utilisent plus comme premier mode les voitures, que ce soit du ménage ou de société, ainsi que le train. Les vélos partagés en flotte libre et en station, les scooters partagés en flotte libre et les trottinettes ne sont jamais utilisés comme premier mode.

#### 4.2.2 Avantages du mode principal choisi

Les graphiques suivants soulignent les principaux avantages du mode de déplacement utilisé le plus fréquemment par les répondants selon leur genre et leur lieu de résidence, d'abord avec l'ensemble des réponses sélectionnées, puis uniquement la première.

#### Quels sont d'après vous les 3 principaux avantages du mode de déplacement que vous utilisez le plus fréquemment ? (Plusieurs réponses possibles)

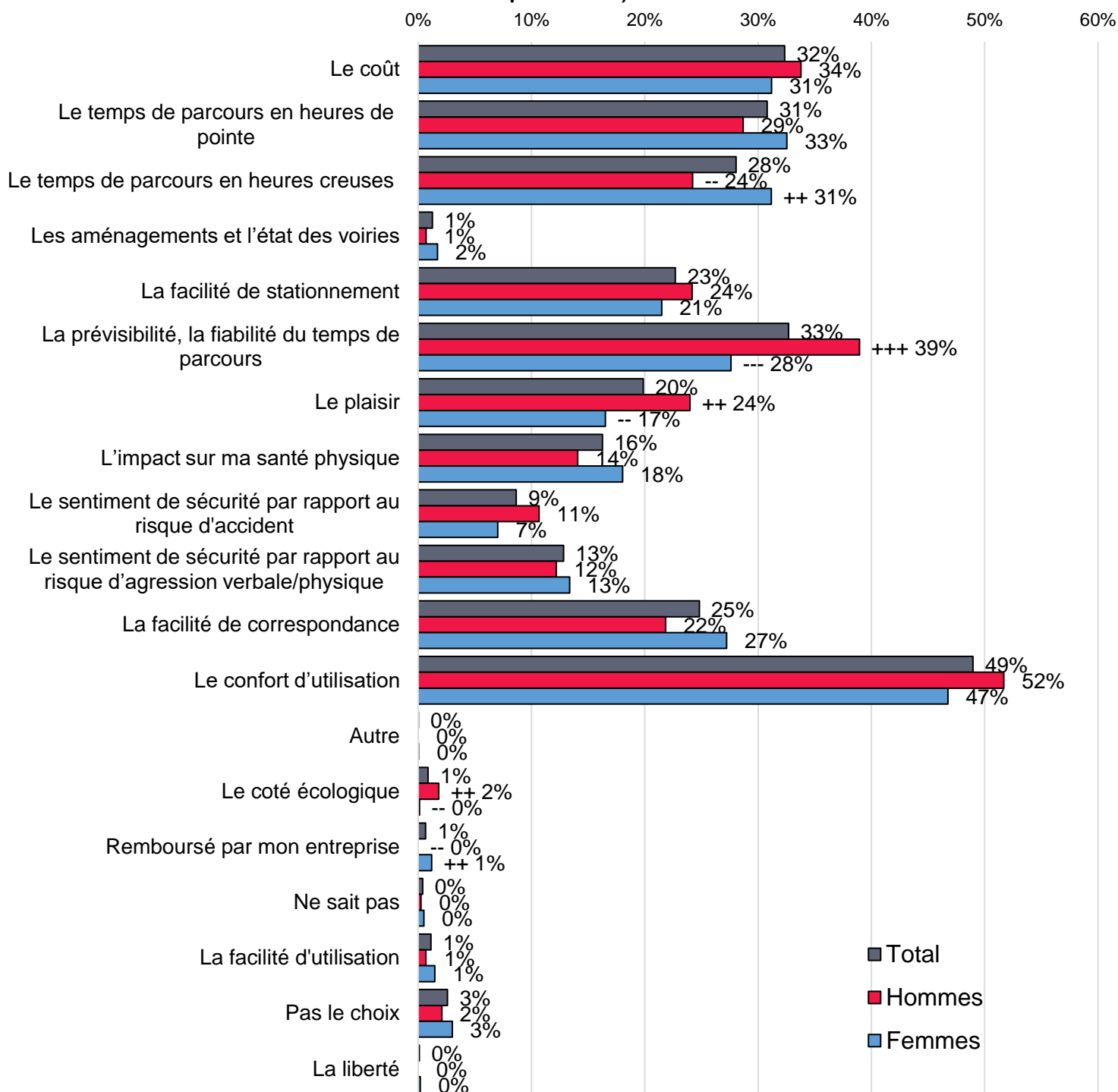


Figure 11 Avantages principaux du mode le plus utilisé par les répondants selon leur genre  
(Total : 670 rép., Hommes : 300 rép., Femmes : 370 rép.)

## Quels sont d'après vous les 3 principaux avantages du mode de déplacement que vous utilisez le plus fréquemment ? (Premier avantage sélectionné)

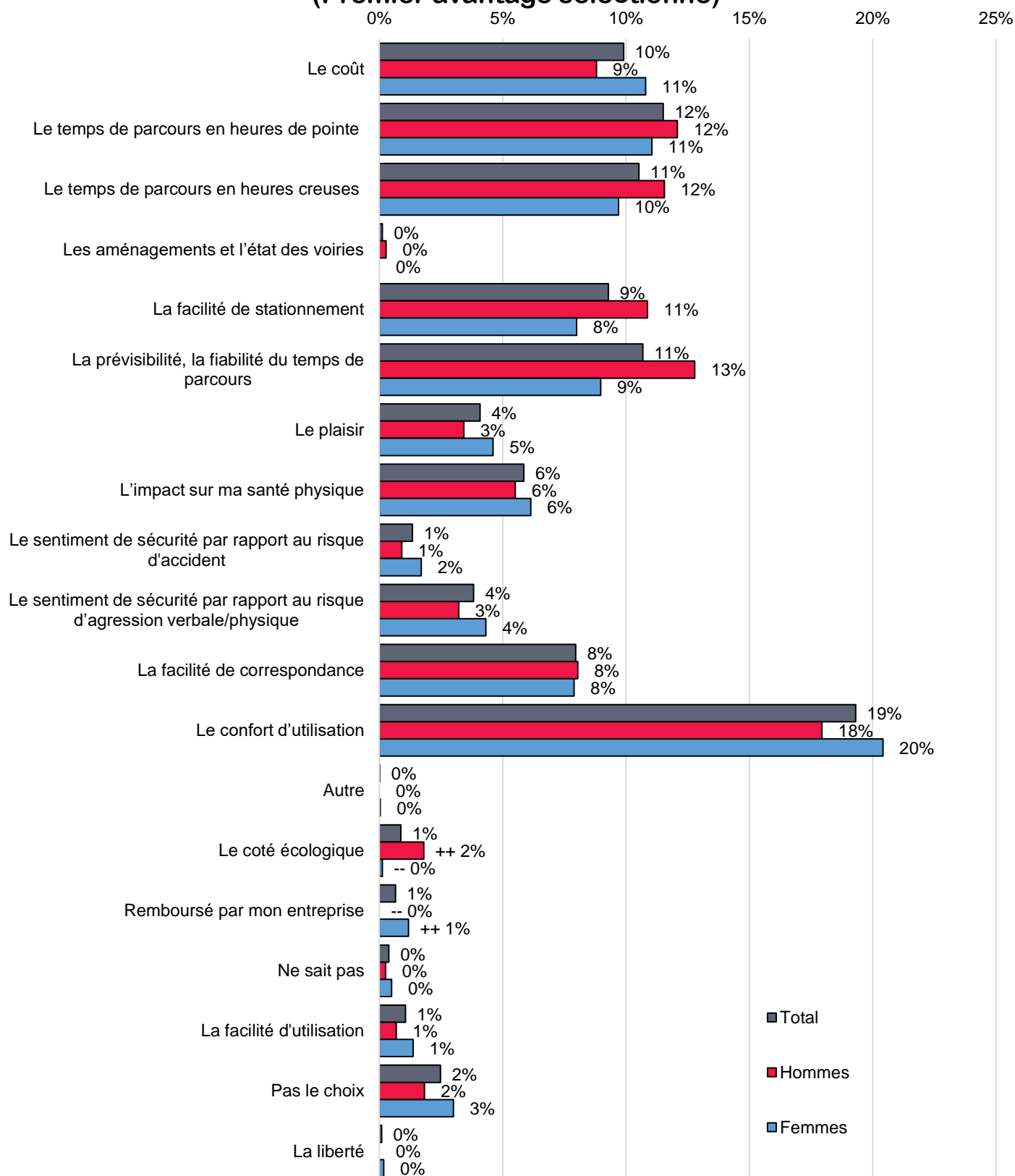


Figure 12 Premier avantage du mode de déplacement le plus utilisé par les répondants selon leur genre  
(Total : 670 rép., Hommes : 300 rép., Femmes : 370 rép.)

## Quels sont d'après vous les 3 principaux avantages du mode de déplacement que vous utilisez le plus fréquemment ? (Plusieurs réponses possibles)

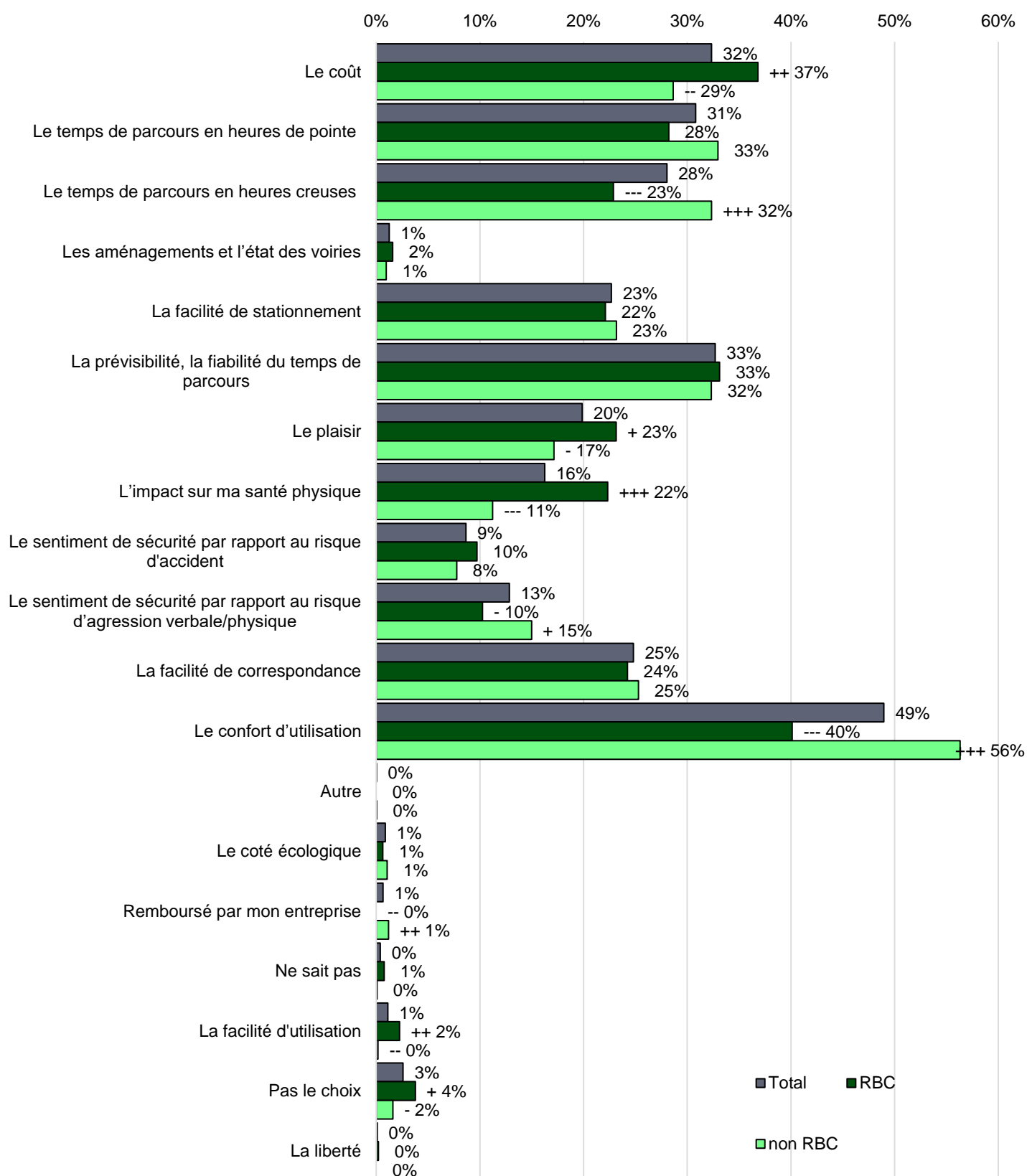


Figure 13 Avantages principaux du mode le plus utilisé par les répondants selon leur origine  
(Total : 670 rép., RBC : 304 rép., nRBC : 366 rép.)

## Quel sont d'après vous les 3 principaux avantages du mode de déplacement que vous utilisez le plus fréquemment (Premier avantage sélectionné)

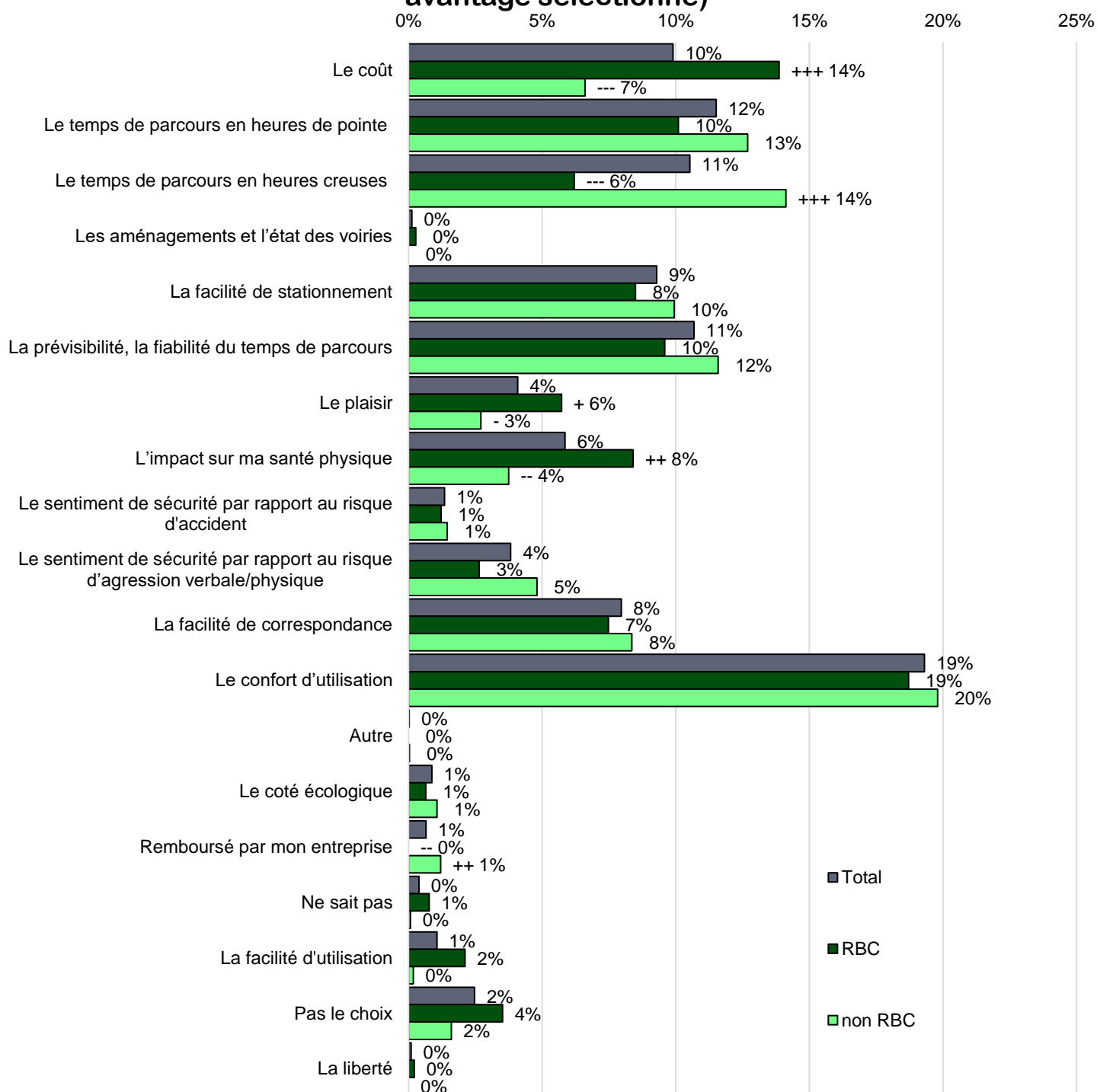


Figure 14 Premier avantage du mode de déplacement le plus utilisé par les répondants selon leur origine  
(Total : 670 rép., RBC : 304 rép., nRBC : 366 rép.)

Les principaux avantages qui ressortent sont le confort d'utilisation, choisi par 49% des usagers parmi leurs trois premiers choix, la fiabilité du temps de parcours (33%) puis le coût (32%). Le confort d'utilisation est également le premier avantage sélectionné par les répondants, 19% des répondants l'ont choisi comme avantage le plus important.

Les femmes s'intéressent plus au temps de parcours en heures creuses et les hommes à la fiabilité du temps de parcours et à la notion de plaisir dans le déplacement. Les habitants de la RBC portent plus d'attention au coût et à l'impact sur leur santé physique, mais moins sur le temps de parcours en heures creuses et le confort d'utilisation. Il est à noter que la liberté, la facilité d'utilisation, le côté écologique, le remboursement par l'entreprise, les aménagements et état de la voirie ainsi que le sentiment de sécurité par rapport aux accidents ne sont pas considérés comme avantages principaux par les répondants.

Le schéma ci-dessous présente les principaux avantages cités par les répondants pour les modes les plus utilisés.

### Principaux avantages des modes les plus utilisés

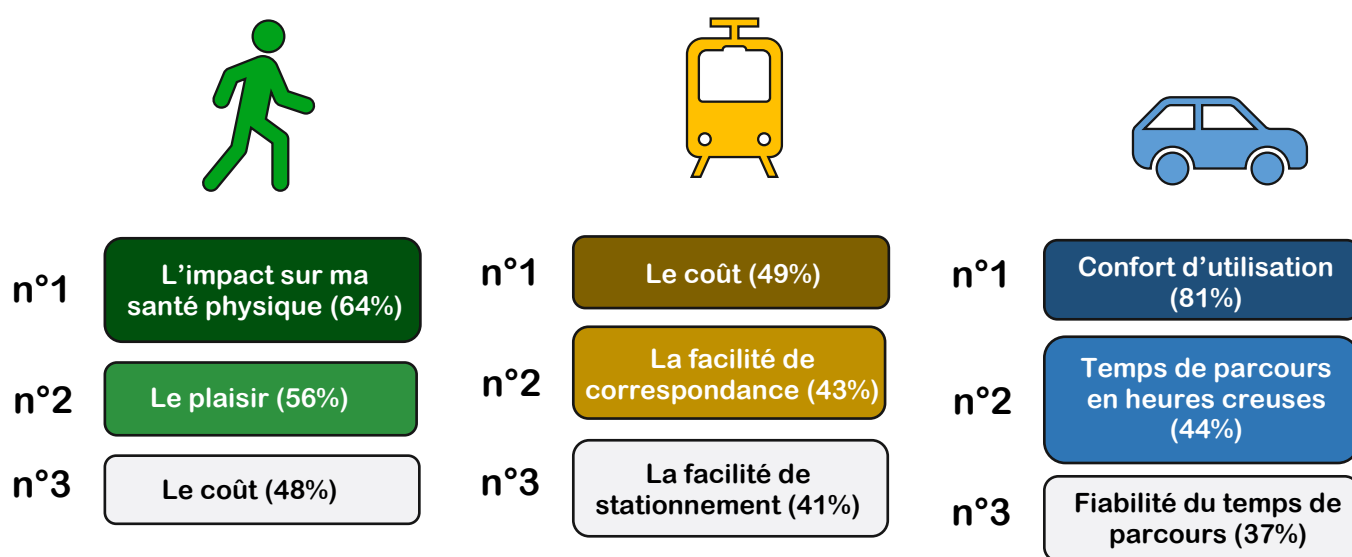


Figure 15 Principaux avantages des modes les plus utilisés (piéton : 108 rép., TC : 223 rép., voiture : 173 rép.)

Selon les répondants utilisant ce mode parmi leurs principaux, le premier avantage de la marche est l'impact qu'elle a sur la santé physique des usagers, suivi du plaisir qu'elle procure et de son coût. La moitié des usagers des transports en commun cite comme principal avantage son coût, puis la facilité dans les correspondances qu'ils permettent (41%), en s'affranchissant des problèmes de stationnement (41%). 81% des répondants utilisant la voiture déclarent que son confort d'utilisation est son avantage principal, suivi de son temps de parcours en heures creuses (44%) et de la fiabilité de son temps de parcours (37%).

#### 4.2.3 Inconvénients du mode principal choisi

Les graphiques des pages suivantes présentent les principaux inconvénients du mode de déplacement utilisé le plus fréquemment selon le genre et le lieu de résidence des répondants, d'abord avec l'ensemble des réponses sélectionnées, puis uniquement avec la première.



**Quels sont d'après vous les 3 principaux inconvénients du mode de déplacement que vous utilisez le plus fréquemment ? (Plusieurs réponses possibles)**

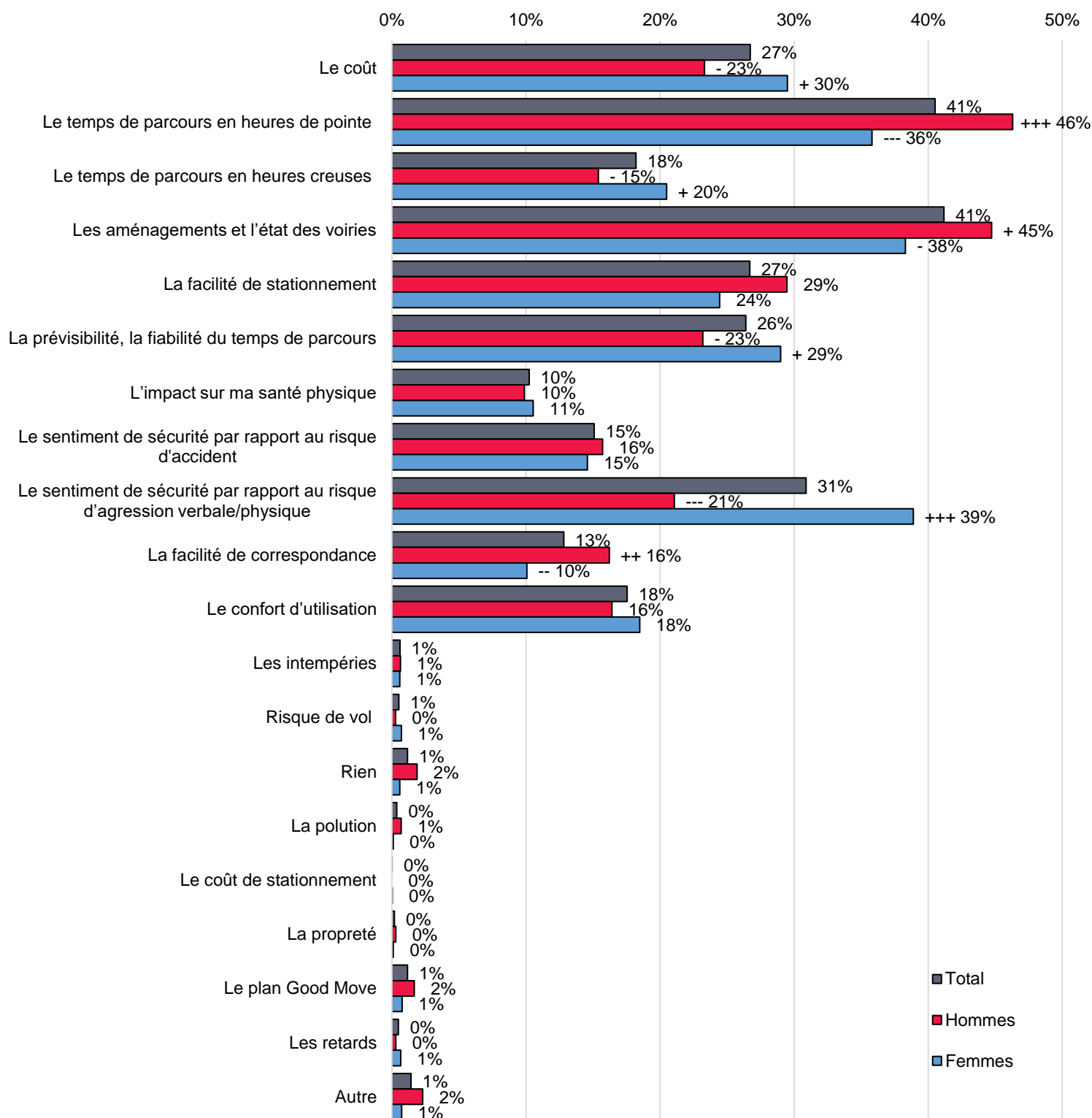


Figure 16 Principaux inconvénients du mode le plus utilisé par les répondants selon leur genre  
(Total : 670 rép., Hommes : 300 rép., Femmes : 370 rép.)

**Quels sont d'après vous les 3 principaux inconvénients du mode de déplacement que vous utilisez le plus fréquemment ? (Premier inconvénient sélectionné)**

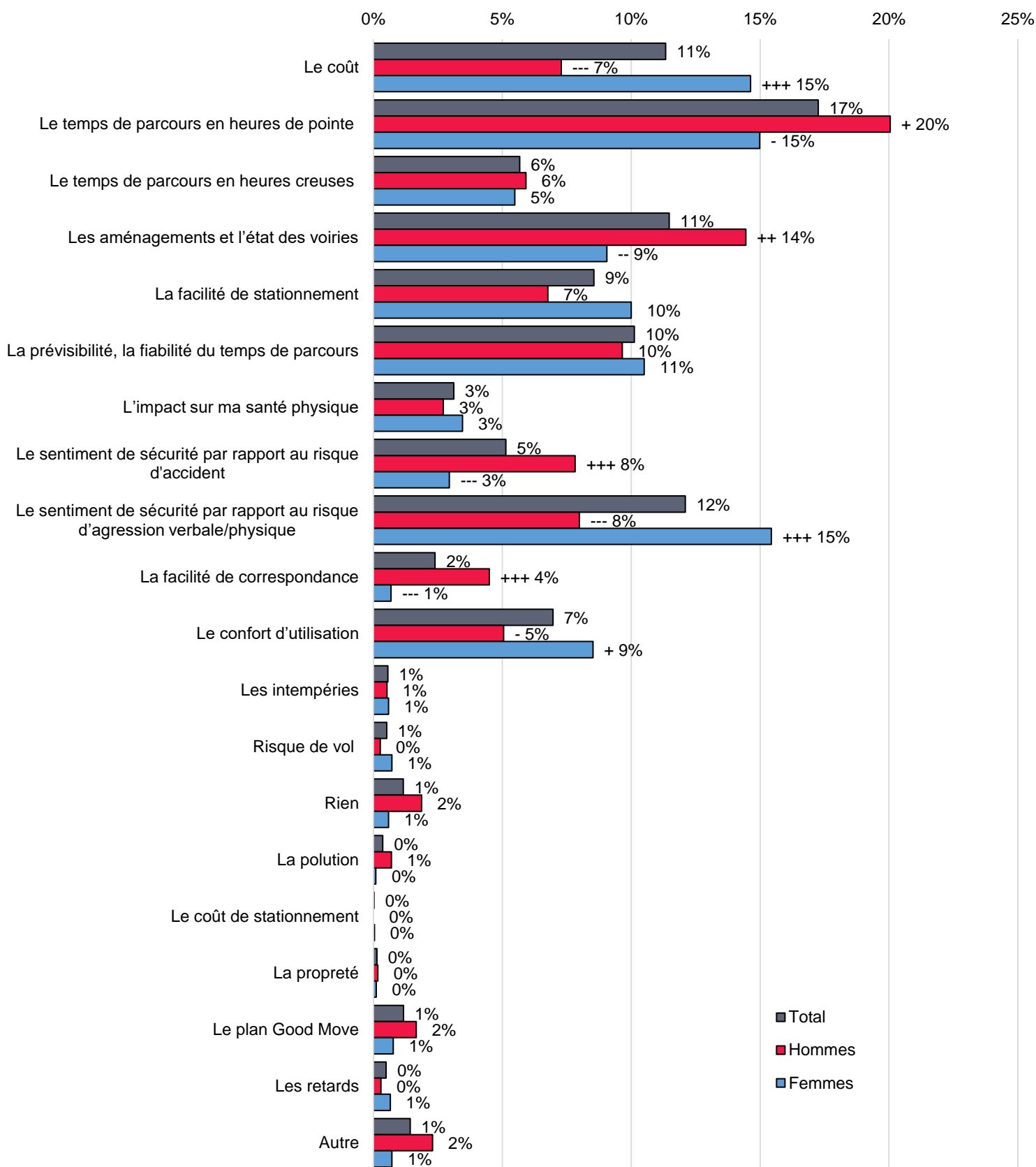


Figure 17 Principal inconvénient du mode le plus utilisé par les répondants selon leur genre  
(Total : 670 rép., Hommes : 300 rép., Femmes : 370 rép.)

**Quels sont d'après vous les 3 principaux inconvénients du mode de déplacement que vous utilisez le plus fréquemment ? (Plusieurs réponses possibles)**

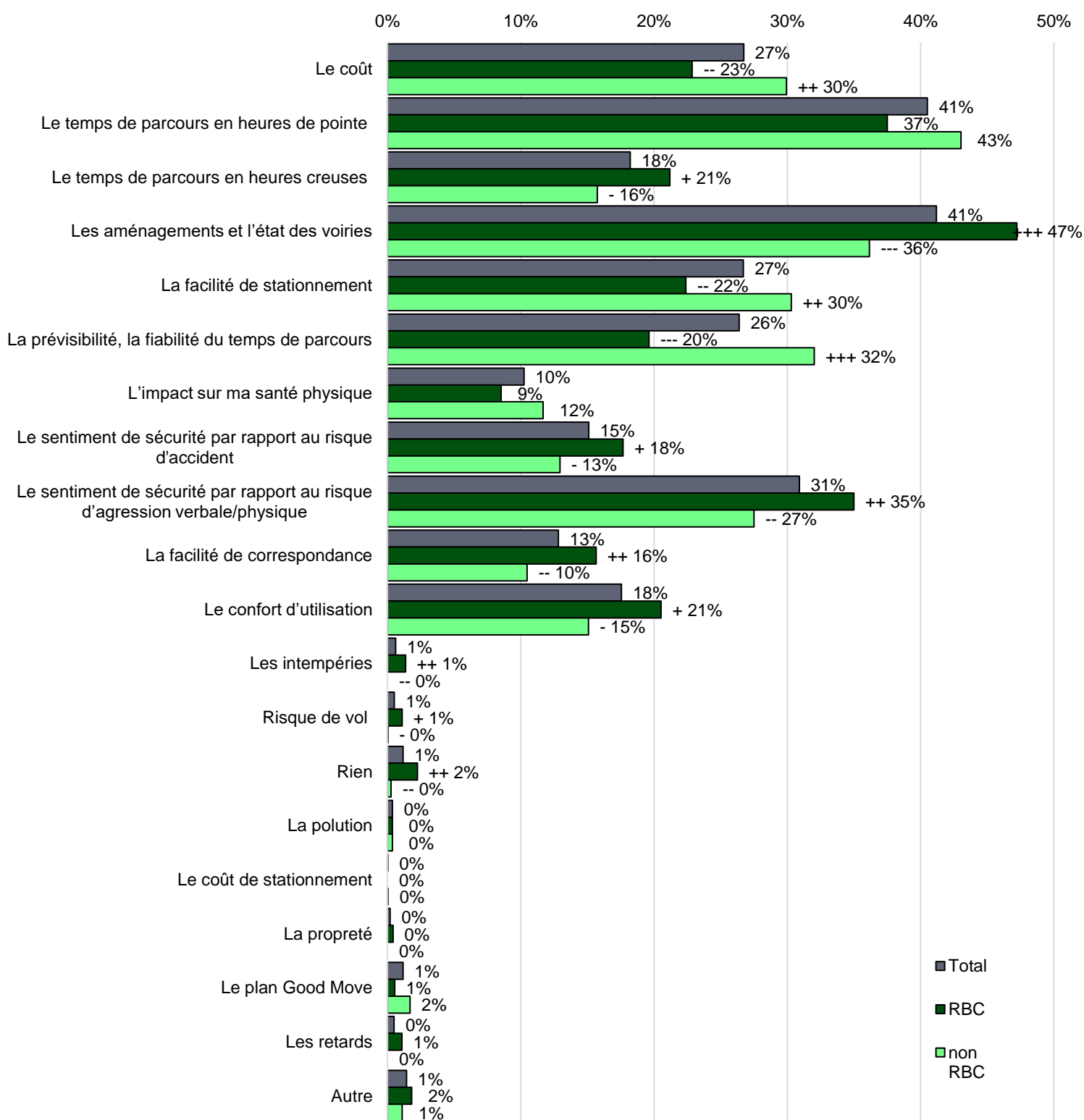


Figure 18 Principaux inconvénients du mode le plus utilisé par les répondants selon leur origine  
(Total : 670 rép., RBC : 304 rép., nRBC : 366 rép.)

**Quels sont d'après vous les 3 principaux inconvénients du mode de déplacement que vous utilisez le plus fréquemment ? (Une seule réponse sélectionnée)**

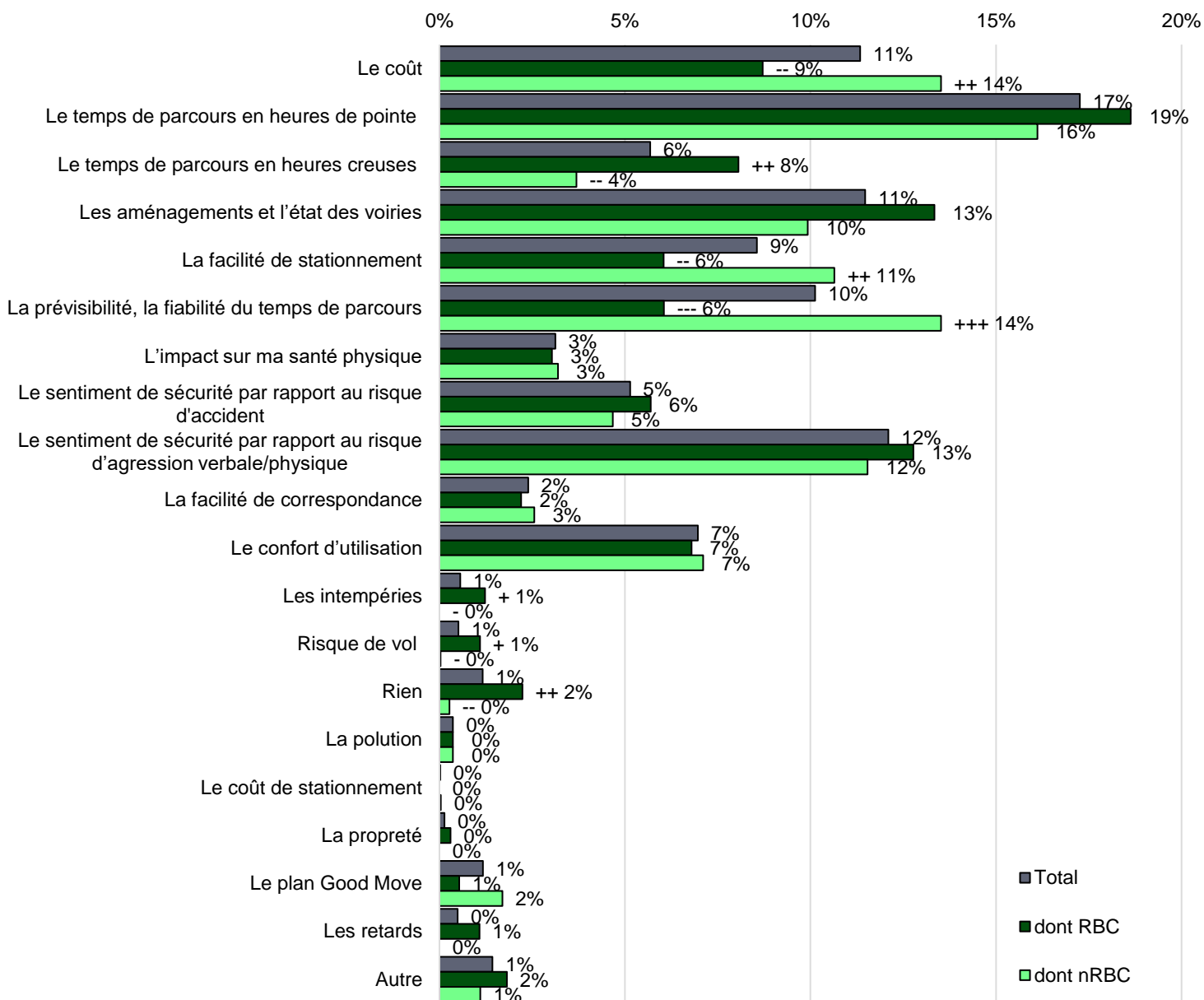


Figure 19 Principal inconvénient du mode le plus utilisé par les répondants selon leur origine  
(Total : 670 rép., RBC : 304 rép., nRBC : 366 rép.)

Les principaux inconvénients sélectionnés sont les aménagements et l'état des voiries ainsi que le temps de parcours en heure de pointe. Ces derniers ont été sélectionnés parmi les 3 inconvénients principaux du mode le plus utilisé par 41% des répondants. Le sentiment de sécurité par rapport au risque d'agression verbale/physique, la facilité de stationnement et le coût se démarquent également en étant le choix de 31% et de 27% des répondants.

Les femmes et les bruxellois accordent plus d'importance au sentiment de sécurité par rapport au risque d'agression verbale ou physique. Les habitants de la RBC sont plus critiques sur les aménagements et l'état des voiries ainsi que sur le temps de parcours en heures creuses. Les répondants habitant en dehors de la RBC émettent un avis plus négatif sur la facilité de stationnement, le coût et la fiabilité du temps de parcours.

## Principaux inconvénients des modes les plus utilisés

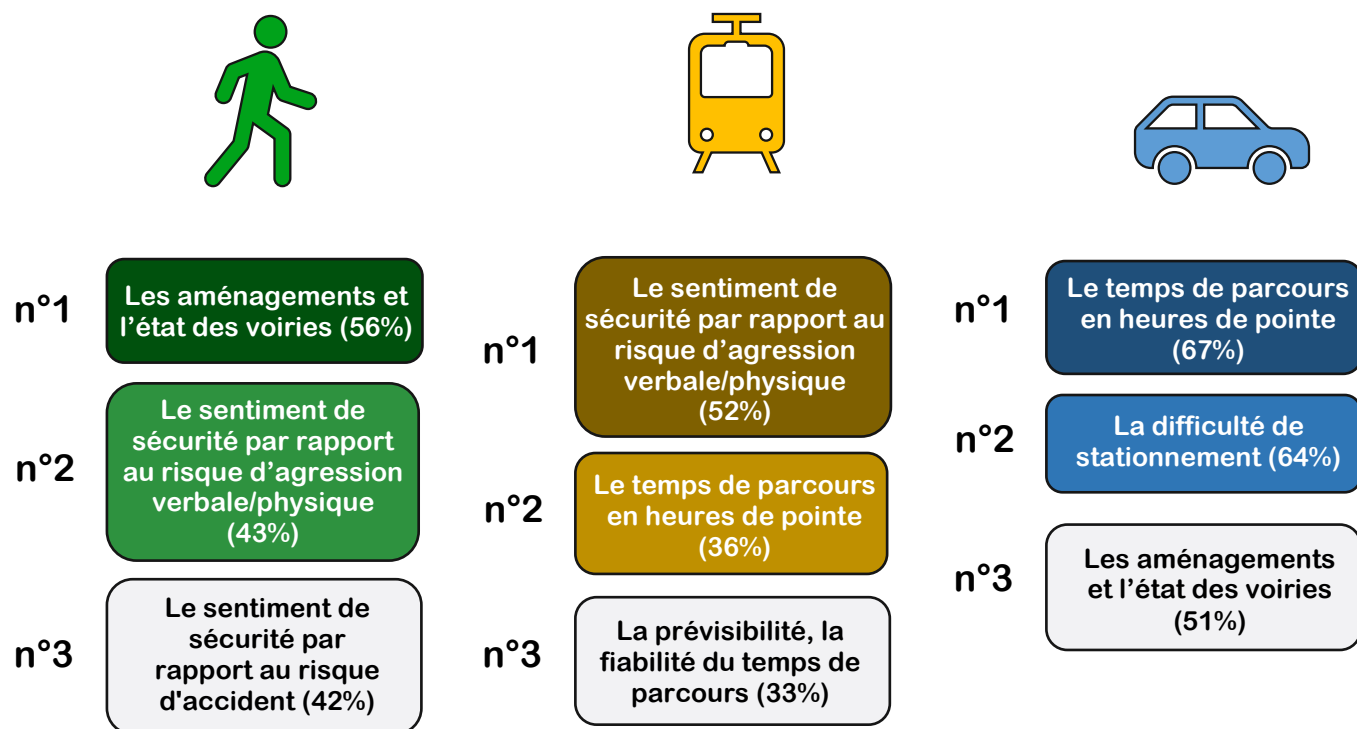


Figure 20 Principaux inconvénients des modes les plus utilisés (piéton : 108 rép., TC : 223 rép., voiture : 173 rép.)

Les personnes optant principalement pour la marche à pied citent comme premiers inconvénients les aménagements et l'état des voiries (56%), le sentiment de sécurité par rapport au risque d'agression verbale ou physique (43%) et par rapport au risque d'accident (42%). Les usagers réguliers de la STIB déclarent le peu de sentiment de sécurité par rapport au risque d'agression, le temps de parcours en heures de pointe et la fiabilité du temps de parcours comme principaux défauts de ce mode. Enfin, 67% des personnes utilisant comme mode principal la voiture reprochent son temps de parcours en heures de pointe, 64% sa facilité de stationnement et 51% les aménagements et l'état des voiries.

### Synthèse intermédiaire – Comportements de mobilité des non-usagers

- Les modes les plus fréquemment utilisés sont la **marche**, la **voiture du ménage** et les véhicules de la **STIB**.
- On note un fort taux de désistement pour les **Villo!** et **E-Villo!** ainsi que pour les **vélos partagés en flotte libre**.
- Les **modes principaux** utilisés par les répondants sont les véhicules de la **STIB** (mode principal de 33% des répondants), la **voiture du ménage** (26%) suivi de la **marche** (16%).
- Les **hommes** ont tendance à utiliser davantage comme mode principal la **voiture de société** ainsi que le **vélo du ménage**, et les **femmes** les **trains SNCB**. Les **habitants** de la **RBC** se déplacent plus via la **marche à pied**, les véhicules de la **STIB**, le **vélo du ménage** et les **taxis/véhicules avec chauffeur**. La **voiture** est le mode principal le plus adopté par les personnes **habitant en dehors de la RBC**.
- Les principaux **avantages** qui ressortent concernant le mode principal utilisé, quel qu'il soit, sont le **confort d'utilisation**, la **fiabilité du temps de parcours** puis le **coût**.
- Les principaux **inconvenients** sélectionnés sont les **aménagements et l'états des voiries** ainsi que le **temps de parcours en heure de pointe**.
- Les **femmes** et les **habitants** de la **RBC** accordent plus d'importance au sentiment de **sécurité** par rapport au risque **d'agression** verbale ou physique que les autres répondants.

## 5 ATTITUDES PAR RAPPORT À LA MICROMOBILITÉ

### 5.1 Usage du vélo

Plusieurs questions ont été posées aux répondants concernant leur usage du vélo. Le graphique ci-dessous présente leur réponse à la question « Vous arrive-t-il de rouler à vélo, ne serait-ce qu'occasionnellement ? » qui leur avait été posée s'ils avaient répondu ne jamais avoir utilisé de vélo en Région bruxelloise au cours des six derniers mois.

#### Vous arrive-t-il de rouler à vélo, ne serait-ce qu'occasionnellement ?

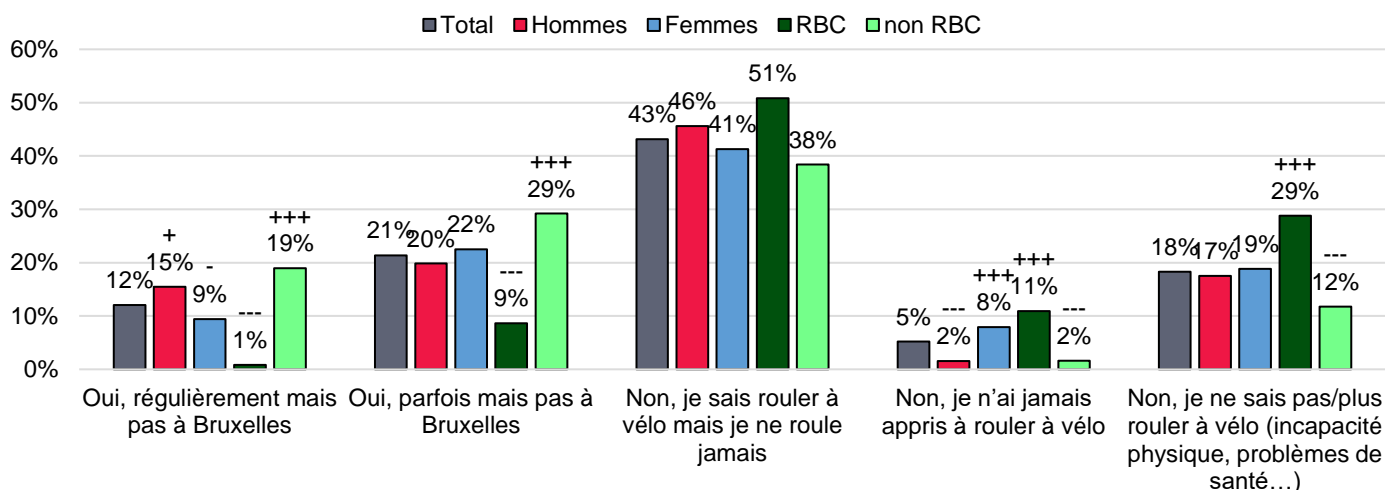


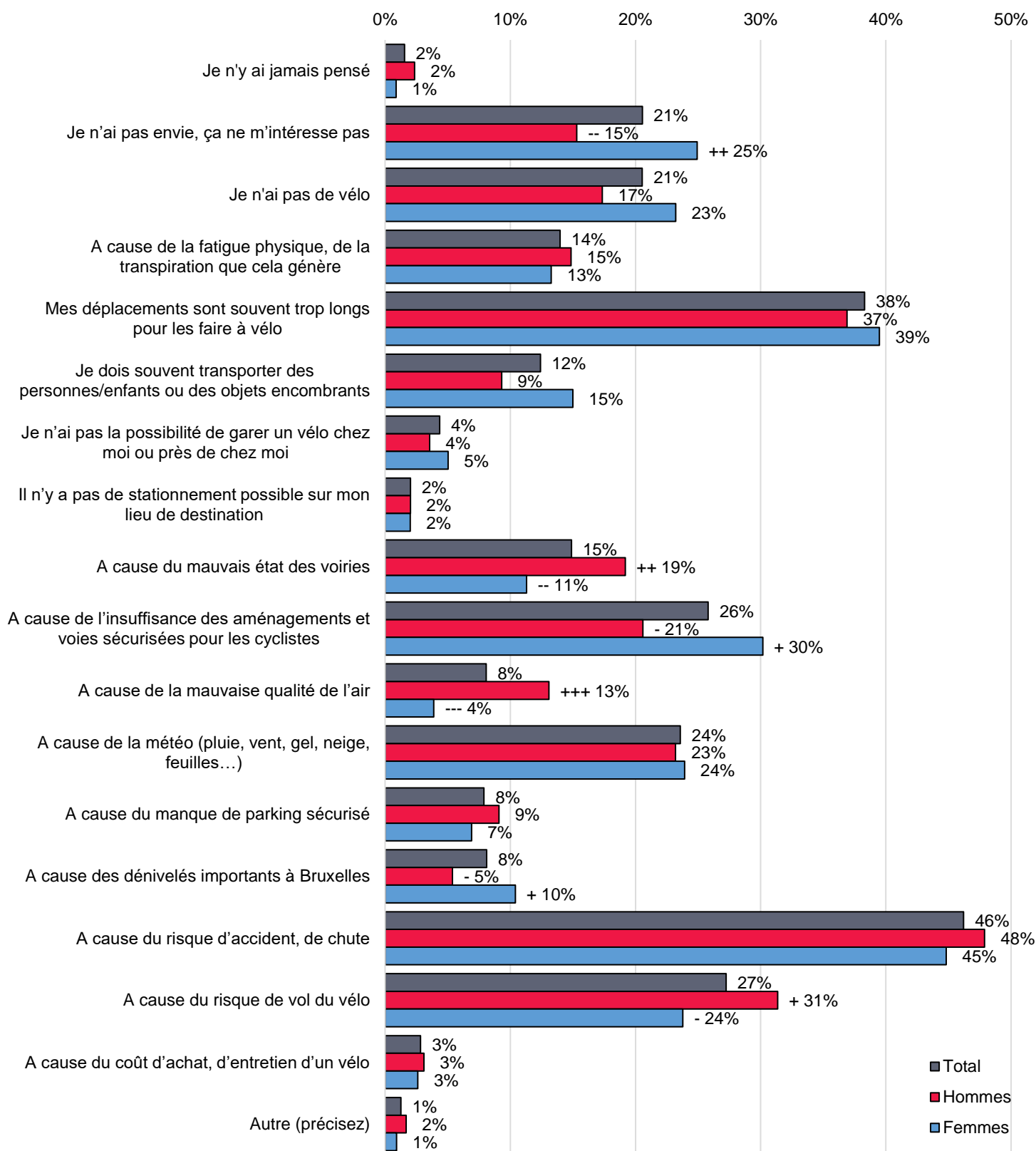
Figure 21 : Utilisation ou non du vélo par les répondants  
(Total : 486 rép., Hommes : 209 rép., Femmes : 276 rép., RBC : 186 rép., nRBC : 300 rép.)

Parmi les 486 répondants qui ne se sont jamais déplacés à vélo en Région Bruxelles-Capitale au cours des 6 derniers mois, la plupart (43%) sait rouler à vélo, mais ne roule jamais. 12% des répondants déclare rouler régulièrement à vélo mais pas à Bruxelles. C'est surtout le cas pour les hommes (15%) et les non bruxellois (19%). Une part de 21% de répondants roule parfois mais jamais à Bruxelles. Les non bruxellois se distinguent largement des bruxellois avec une part de 29% contre seulement 9% pour les bruxellois. 5% n'ont jamais appris à faire du vélo. Les femmes et les bruxellois sont surreprésentés dans cette catégorie avec respectivement 8% et 11% de répondants qui n'ont jamais appris à faire du vélo. Les personnes qui ne savent pas ou plus rouler à vélo pour raison de santé représentent 18% de ce sous-échantillon. Parmi les bruxellois, cette part monte à 29% contre 12% parmi les non bruxellois. Sur l'ensemble des répondants, 17% ne roule pas à vélo par manque d'apprentissage ou en raison de problèmes de santé, soit environ un répondant sur six (part relativement importante).

### 5.2 Raisons décourageant l'usage du vélo

Les graphiques se situant sur les pages suivantes indiquent les différentes raisons pour lesquelles les répondants n'utilisent pas le vélo, selon leur genre puis leur origine. Cette question a été posée aux enquêtés ayant répondu savoir rouler à vélo à la question précédente (Figure 21 : utilisation ou non du vélo par les répondants). Les premiers montrent l'ensemble des réponses sélectionnées tandis que les deuxièmes présentent uniquement les premières réponses de chacun.

**Quelles sont les 3 principales raisons pour lesquelles vous ne souhaitez pas vous déplacer à vélo en Région bruxelloise ? (Plusieurs réponses possibles)**



*Figure 22 Principales raisons des répondants qui les découragent à utiliser le vélo selon leur genre  
(Total : 372 rép., Hommes : 169 rép., Femmes : 203 rép.)*



**Quelles sont les 3 principales raisons pour lesquelles vous ne souhaitez pas vous déplacer à vélo en Région bruxelloise ? (Première raison sélectionnée)**

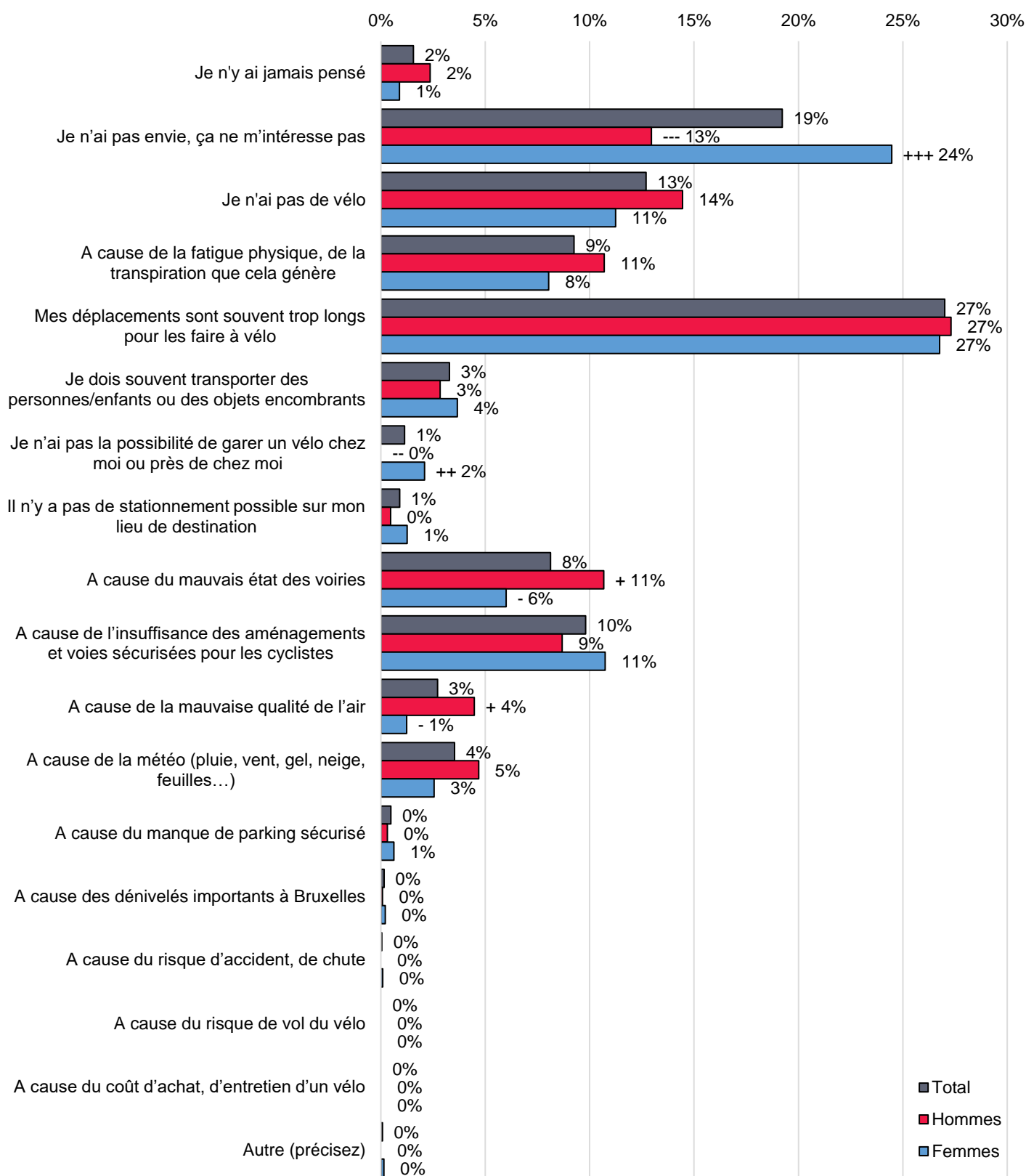


Figure 23 Première raison des répondants qui les décourage à utiliser le vélo selon leur genre  
(Total : 372 rép., Hommes : 169 rép., Femmes : 203 rép.)

**Quelles sont les 3 principales raisons pour lesquelles vous ne souhaitez pas vous déplacer à vélo en Région bruxelloise ? (Plusieurs réponses possibles)**

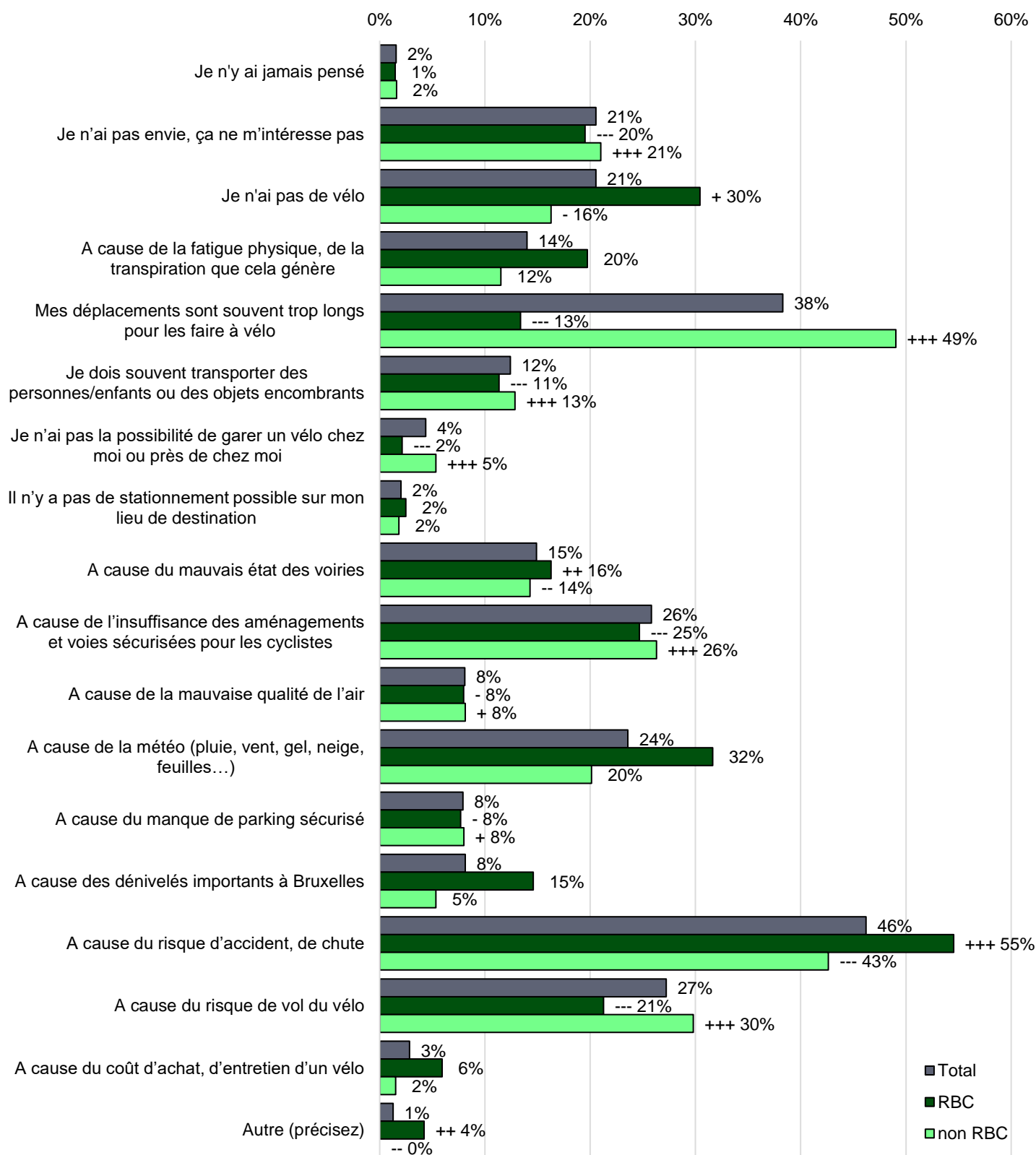


Figure 24 Principales raisons des répondants qui les découragent à utiliser le vélo selon leur origine  
(Total : 372 rép., RBC : 112 rép., nRBC : 260 rép.)

### Quelles sont les 3 principales raisons pour lesquelles vous ne souhaitez pas vous déplacer à vélo en Région bruxelloise ? (Première raison sélectionnée)

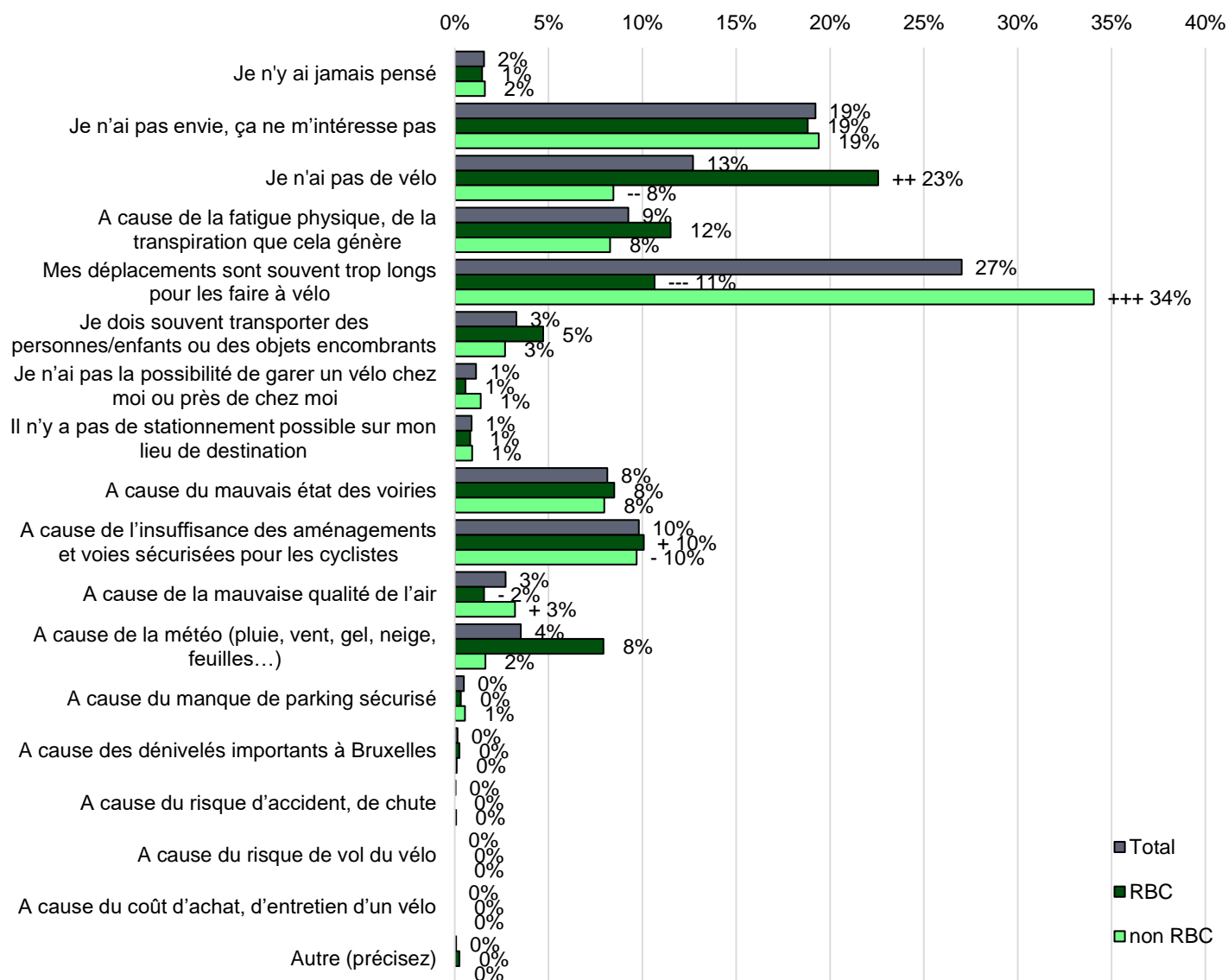


Figure 25 Première raison des répondants qui les décourage à utiliser le vélo selon leur origine  
(Total : 372 rép., RBC : 112 rép., nRBC : 260 rép.)

Les raisons décourageant le plus les répondants d'utiliser le vélo sont tout d'abord le risque d'accident ou de chute (sélectionné par 46% des répondants) et les déplacements jugés trop longs pour les réaliser à vélo (38%). Le risque du vol de vélo et l'insuffisance des aménagements et voies sécurisées sont aussi des points importants puisque 27% et 26% des répondants ont sélectionné ces réponses.

Les hommes semblent plus sensibles à la mauvaise qualité de l'air, au mauvais état des voiries et au risque de vol. Les femmes se déclarent moins intéressées par ce mode que les hommes (25% contre 15%). Elles déplorent davantage l'insuffisance d'aménagements et de voies sécurisées pour les cyclistes et le dénivelé important de Bruxelles. Les personnes habitant en dehors de la RBC pointent beaucoup plus le fait de devoir effectuer des déplacements trop longs. Ils sont 49% à avoir cité cette raison contre 13% pour les habitants de la RBC. Les bruxellois sont plus découragés par les risques d'accidents et moins par les risques de vol que les autres.

En se concentrant uniquement sur les premières réponses sélectionnées, donc la raison la plus décourageante, ce sont la longueur des déplacements puis le désintéressement des répondants pour

ce mode de transport qui se démarquent. Le risque d'accident n'est cependant pas déclaré comme une des raisons principales. La première raison la plus citée par les Bruxellois est qu'ils n'ont pas de vélo.

### 5.3 Cas de figure pouvant inciter à l'usage du vélo.

Les graphiques suivants présentent les différentes situations qui pourraient encourager les répondants à se déplacer à vélo. Cette question a été posée aux répondants ayant préalablement indiqué qu'ils n'utilisaient pas de vélo, mais qu'ils savaient en faire. Les résultats regroupent d'abord l'ensemble des réponses sélectionnées, puis uniquement la première, selon le genre et l'origine du répondant.

#### Parmi les situations suivantes, quelles sont les 3 situations pour lesquelles vous pourriez vous déplacer à vélo en Région bruxelloise ? (Plusieurs réponses possibles)

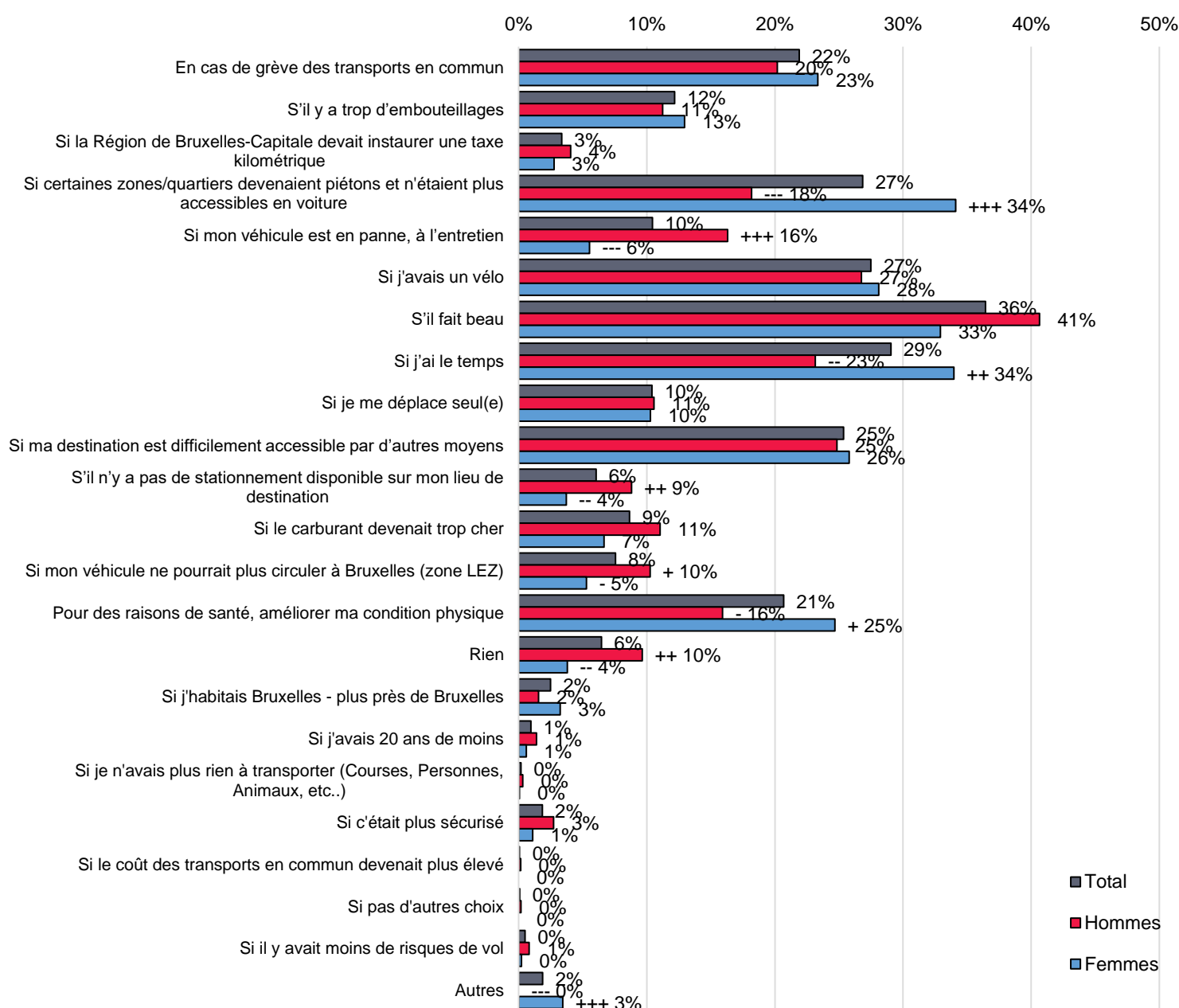


Figure 26 Situations encourageant l'usage du vélo selon le genre des répondants  
(Total : 372 rép., Hommes : 169 rép., Femmes : 203 rép.)

**Parmi les situations suivantes, quelles sont les 3 situations pour lesquelles vous pourriez vous déplacer à vélo en Région bruxelloise ? (Première situation sélectionnée)**

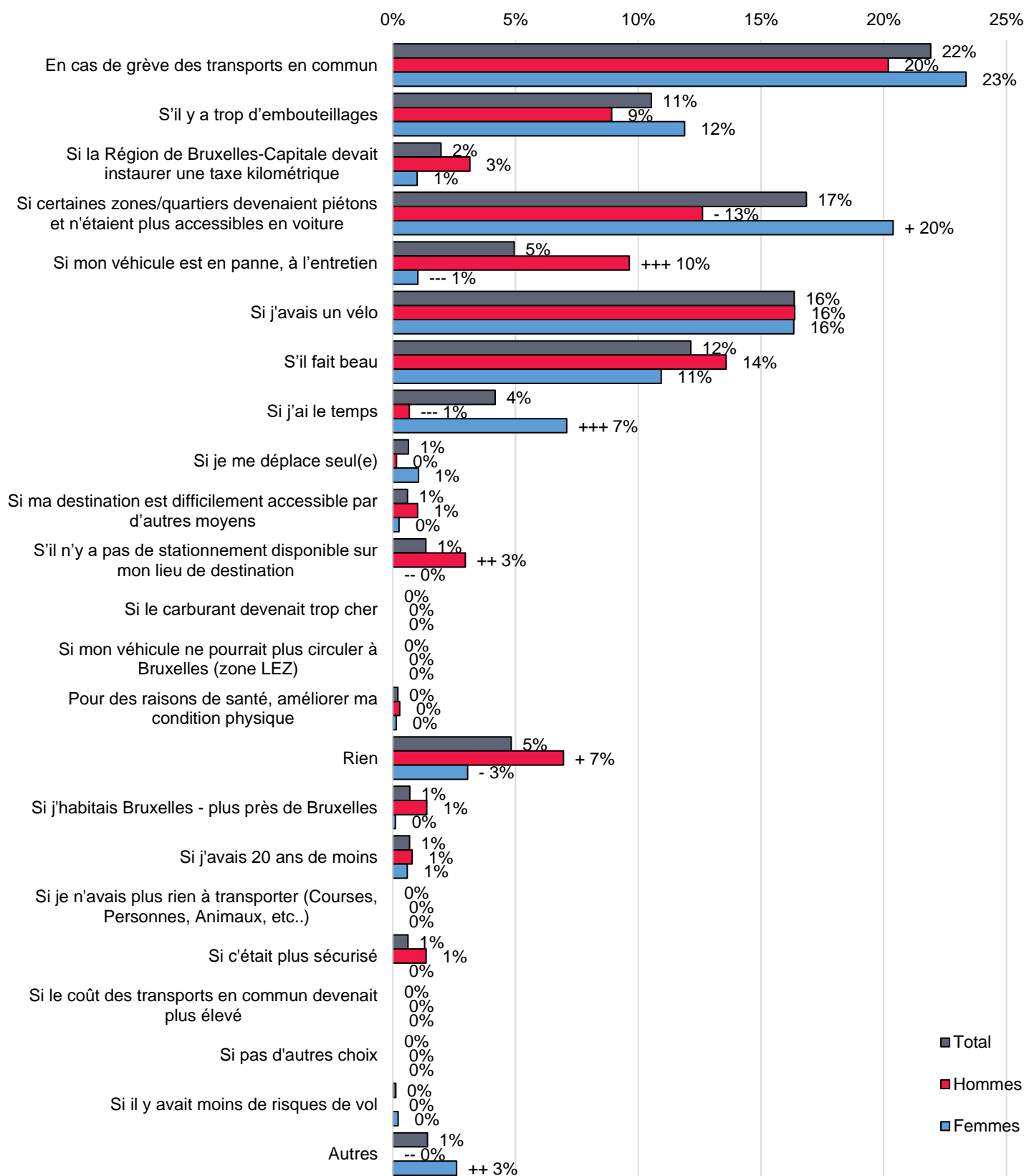
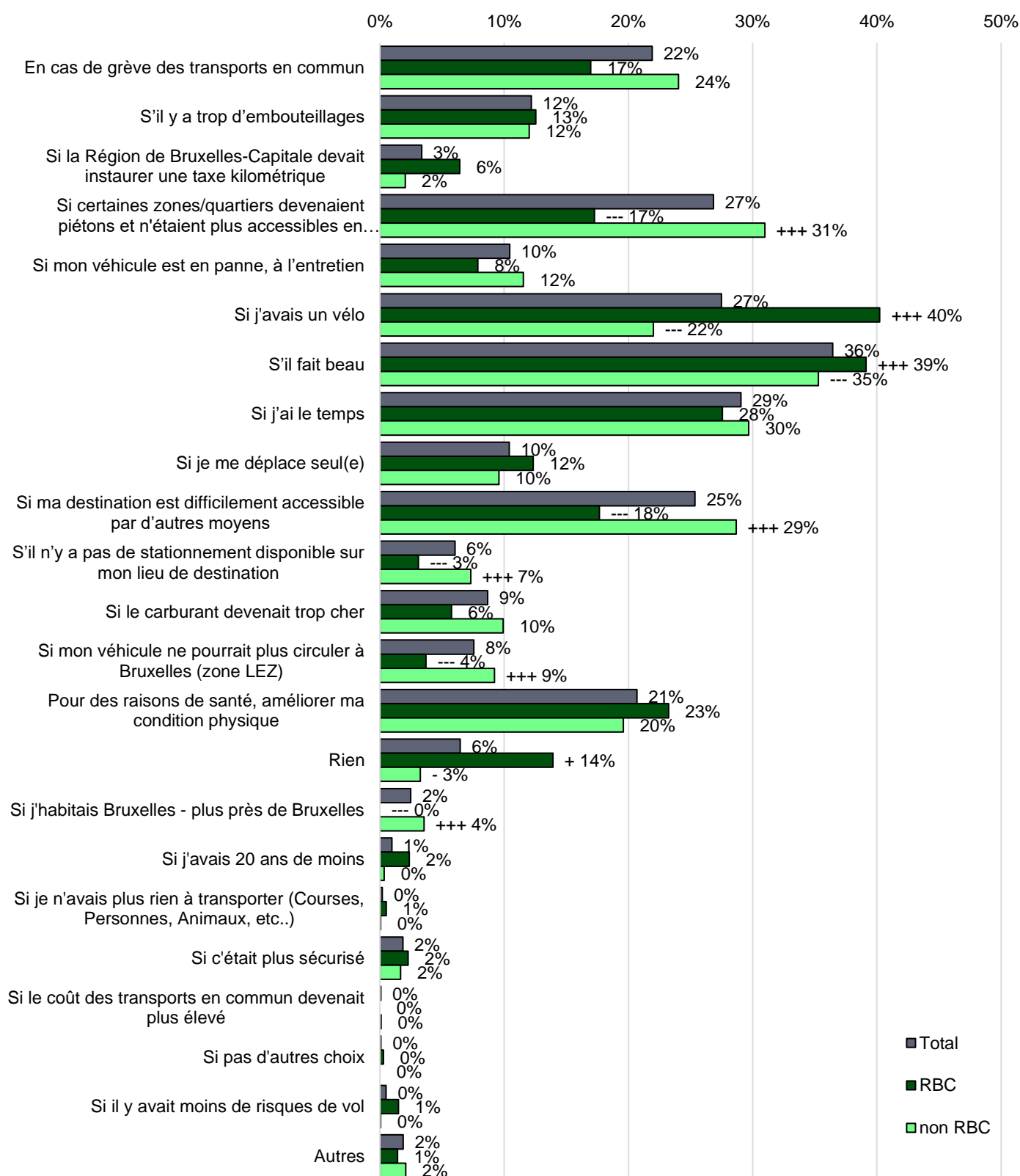


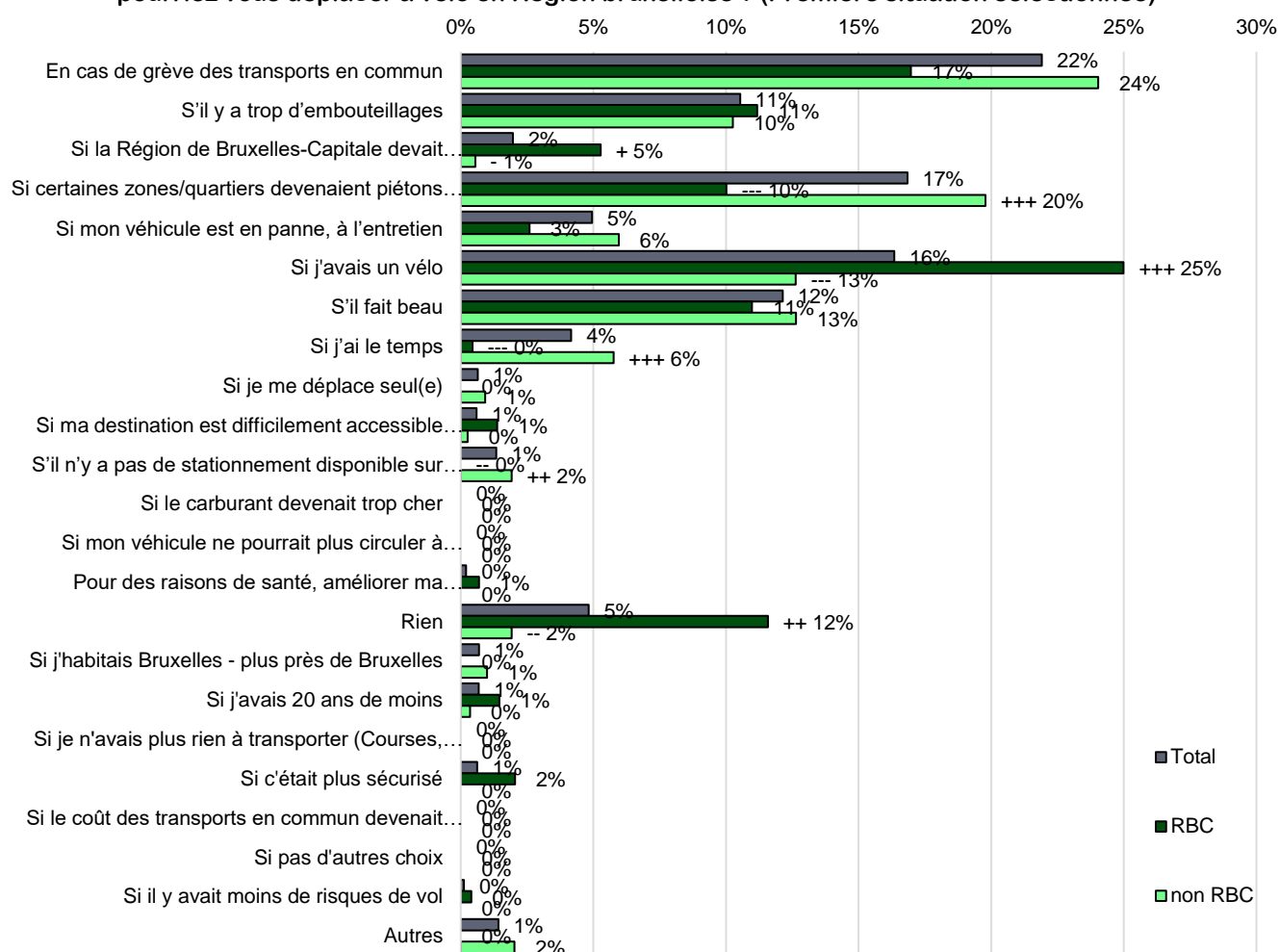
Figure 27 Principale situation encourageant l'usage du vélo selon le genre des répondants  
(Total : 372 rép., Hommes : 169 rép., Femmes : 203 rép.)

**Parmi les situations suivantes, quelles sont les 3 situations pour lesquelles vous pourriez vous déplacer à vélo en Région bruxelloise ? (Plusieurs réponses possibles)**



*Figure 28 Situations encourageant l'usage du vélo selon le genre des répondants  
(Total : 372 rép., RBC : 112 rép., nRBC : 260 rép.)*

**Parmi les situations suivantes, quelles sont les 3 situations pour lesquelles vous pourriez vous déplacer à vélo en Région bruxelloise ? (Première situation sélectionnée)**



*Figure 29 Principale situation encourageant l'usage du vélo selon le genre des répondants  
(Total : 372 rép., RBC : 112 rép., nRBC : 260 rép.)*

Les principales situations qui pourraient encourager les répondants à se déplacer à vélo sont tout d'abord s'il faisait beau (sélectionné parmi les plus probables à 36%), puis s'ils avaient le temps (29%) suivi de s'ils avaient un vélo ou si certaines zones devenaient piétonnes (27%).

Les femmes sont davantage attirées par l'usage du vélo suivant cette dernière condition, 34% d'entre elles l'ont sélectionnée contre 18% des hommes. Elles l'utiliseraient si elles avaient plus de temps ou pour rester en forme. Les hommes auraient plus tendance à utiliser le vélo si leur véhicule était en panne ou s'il n'y a pas de stationnement disponible sur leur lieu de destination. Les personnes habitant en dehors de la RBC seraient plus enclines à se déplacer ainsi si certaines zones devenaient piétonnes, si leur destination était difficilement accessible par d'autres moyens, s'il n'y avait pas de stationnement disponible ou si leur véhicule ne pouvait plus circuler à Bruxelles.

La situation encourageant le plus à utiliser ce mode (première réponse sélectionnée) est en cas de grève des transports en commun (22% des réponses, sachant que la moitié de l'échantillon utilise des véhicules STIB plus d'une fois par mois), puis si certaines zones devenaient piétonnes (17%) et enfin s'ils avaient un vélo (16%). La première réponse la plus citée par les habitants de la RBC est s'ils avaient un vélo (25% d'entre eux). 12% des personnes habitant en RBC déclarent qu'aucune situation ne pourrait leur faire utiliser le vélo. Les situations n'étant pour aucun des répondants assez encourageantes pour se déplacer à vélo sont : si le carburant devenait trop cher, si leur véhicule ne

pouvait plus circuler à Bruxelles, s'ils n'avaient plus rien à transporter, si le coût des transports en commun devenait plus élevé et s'ils n'avaient pas d'autres choix.

#### **Synthèse intermédiaire – Mode de déplacement : vélo**

- Près de la moitié des répondants ne se déplaçant pas à vélo **sait rouler**, mais ne le fait **jamais**. Près d'un quart d'entre eux **roule parfois**, mais **jamais en Région bruxelloise**.
- L'une des **raisons décourageant** le plus les répondants d'utiliser le vélo est le **risque d'accident ou de chute** (sélectionné par 46% des répondants). La deuxième raison la plus sélectionnée est la **longueur des déplacements**.
- Les principales situations qui pourraient **encourager** les répondants à se déplacer à vélo sont tout d'abord s'il faisait **beau**, puis s'ils **avaient le temps**, suivi de s'ils **avaient un vélo** ou si certaines **zones devenaient piétonnes**.
- Les **femmes** et les personnes habitant en **dehors de la RBC** seraient plus enclines à utiliser ce mode si certaines **zones devenaient piétonnes**.
- La situation la plus encourageante à utiliser ce mode (première réponse sélectionnée) est en cas de **grève des transports en commun**.
- Un quart des répondants habitant en **RBC** et ayant indiqué qu'ils **n'utilisaient pas** de vélo mais **savaient en faire** ont cité le fait **d'avoir un vélo** comme **raison la plus encourageante** pour en utiliser.
- 12% d'entre eux ont déclaré **qu'aucune situation** ne pourrait leur faire utiliser ce mode, contre 2% pour les autres.



## 6 FOCUS SUR LE SERVICE VILLO!

### 6.1 Connaissance du service

Le graphique ci-dessous présente le niveau de connaissance du service Villo! des répondants selon leur genre et leur origine.

#### Dans quelle mesure connaissez-vous les vélos partagés en station Villo! ?

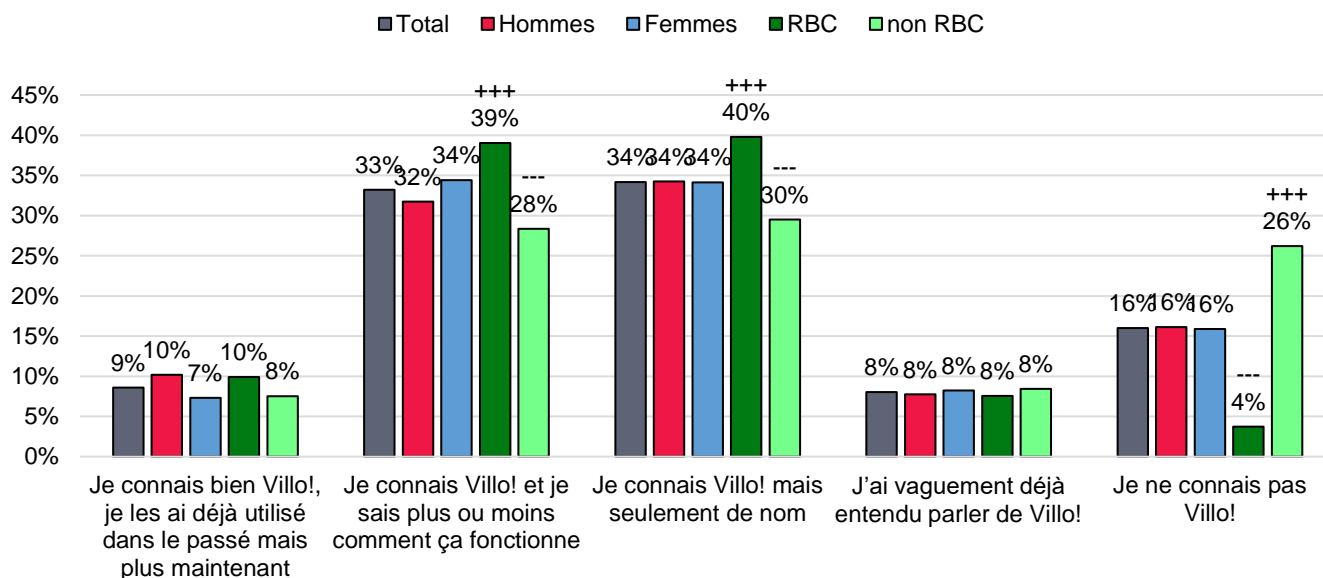


Figure 30 Connaissance du service Villo! des répondants  
(Total : 670 rép., Hommes : 300 rép., Femmes : 370 rép., RBC : 304 rép., nRBC : 366 rép.)

Les taux de personnes connaissant plus ou moins le fonctionnement de ce service et celles le connaissant uniquement de nom sont similaires, représentant chacun un tiers des répondants. 16% des répondants ne connaissent pas Villo!, ce sont en priorité des personnes habitant en dehors de la RBC.

### 6.2 Raisons du désintérêt des anciens usagers du service Villo!

Les graphiques des pages suivantes illustrent les raisons pour lesquelles les répondants n'utilisent plus Villo! pour se déplacer en Région bruxelloise, selon leur genre puis leur lieu de résidence. Cette question leur a été posée uniquement s'ils avaient déclaré ne plus utiliser ce service, c'est-à-dire un faible échantillon (les résultats sont donc à lire avec précaution).

## Quelles sont les 3 principales raisons pour lesquelles vous n'utilisez- plus Villo! pour vous déplacer en Région bruxelloise ? (plusieurs réponses possibles)

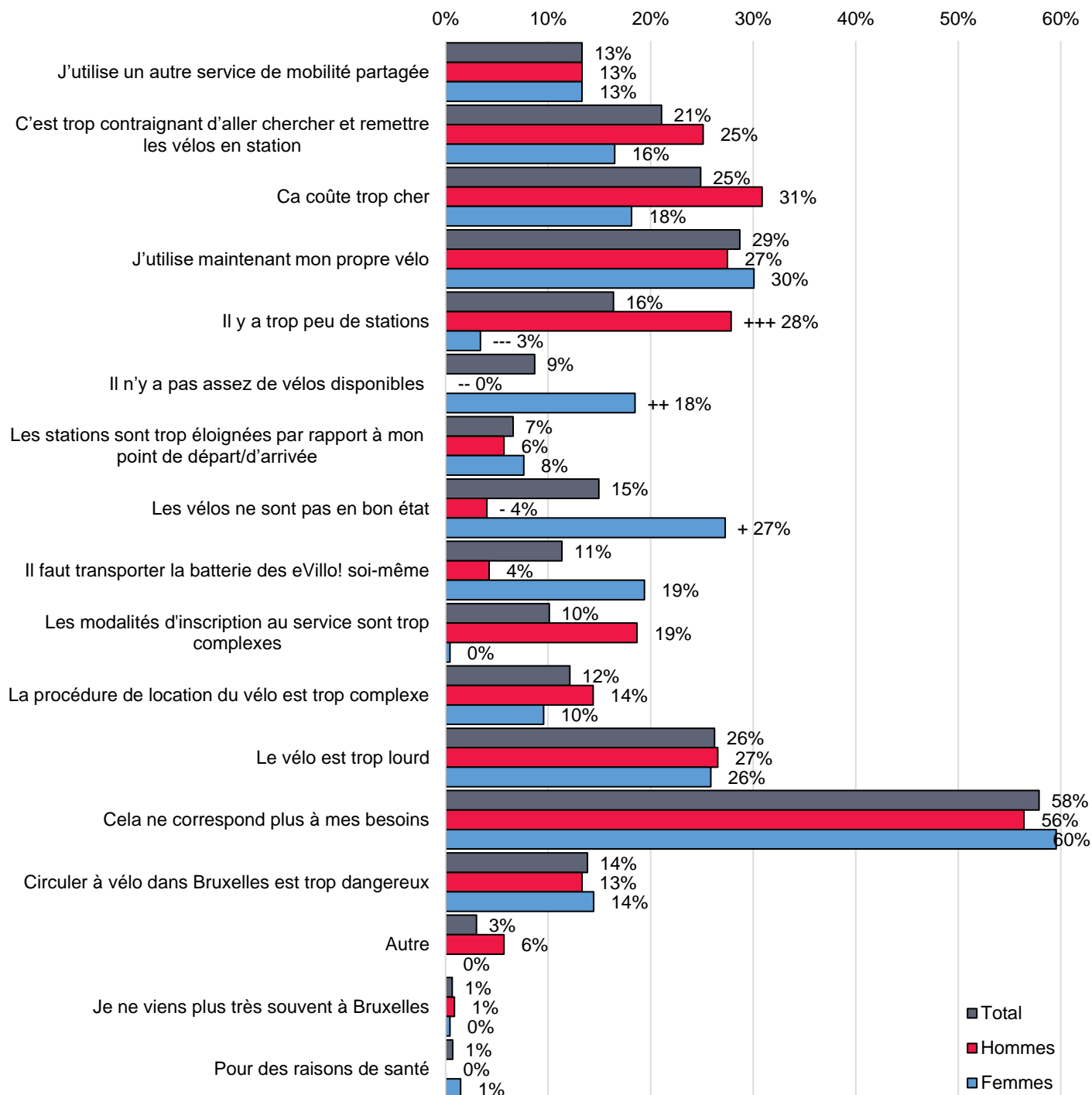


Figure 31 Principales raisons du désintéressement des anciens usagers du service Villo!, selon leur genre  
(Total : 58 rép., Hommes : 31 rép., Femmes : 27 rép.)

## Quelles sont les 3 principales raisons pour lesquelles vous n'utilisez- plus Villo! pour vous déplacer en Région bruxelloise ? (Première raison sélectionnée)

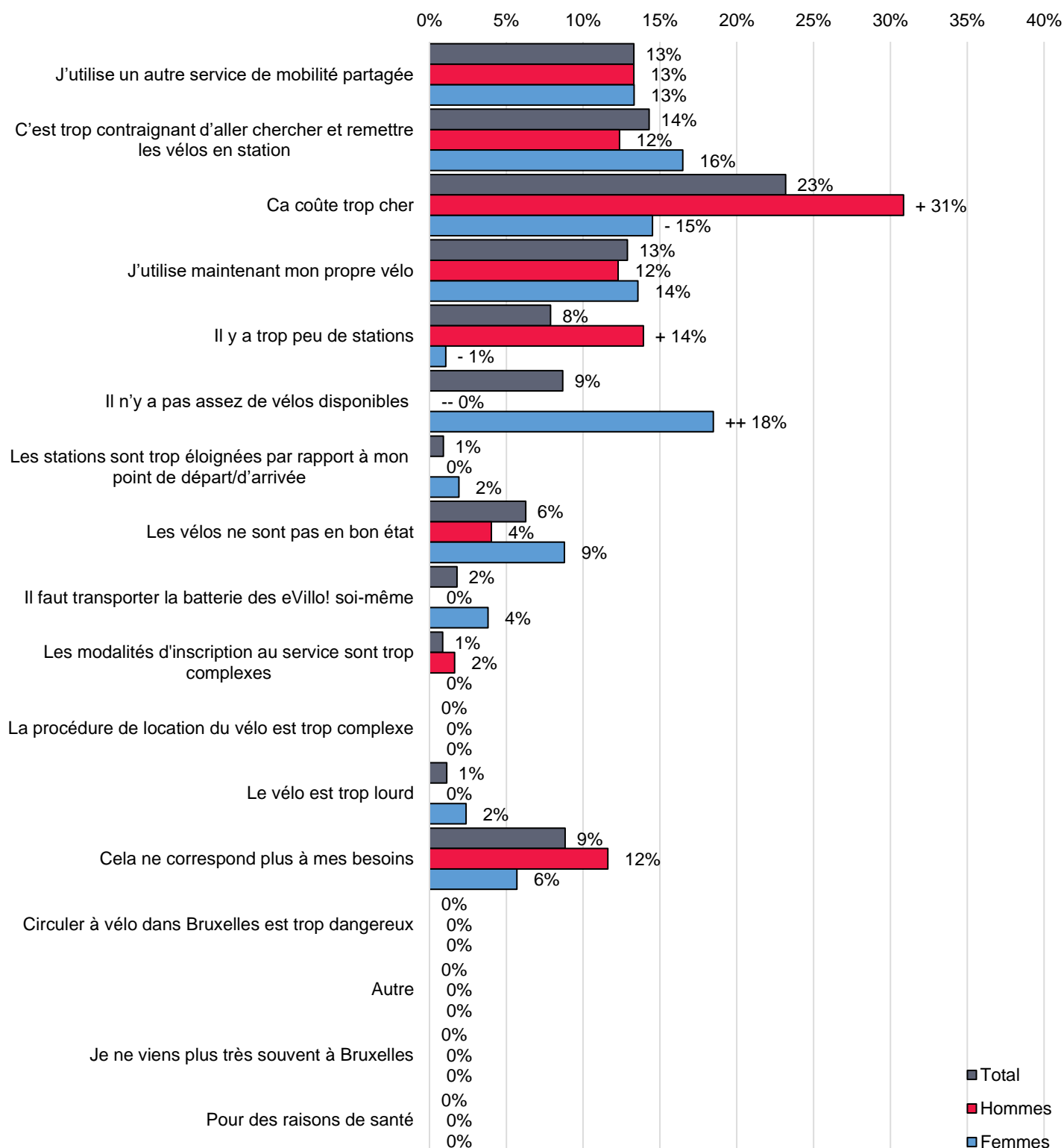


Figure 32 Raison principale du désintéressement des anciens usagers du service Villo!, selon leur genre  
(Total : 58 rép., Hommes : 31 rép., Femmes : 27 rép.)

## Quelles sont les 3 principales raisons pour lesquelles vous n'utilisez- plus Villo! pour vous déplacer en Région bruxelloise ? (plusieurs réponses possibles)

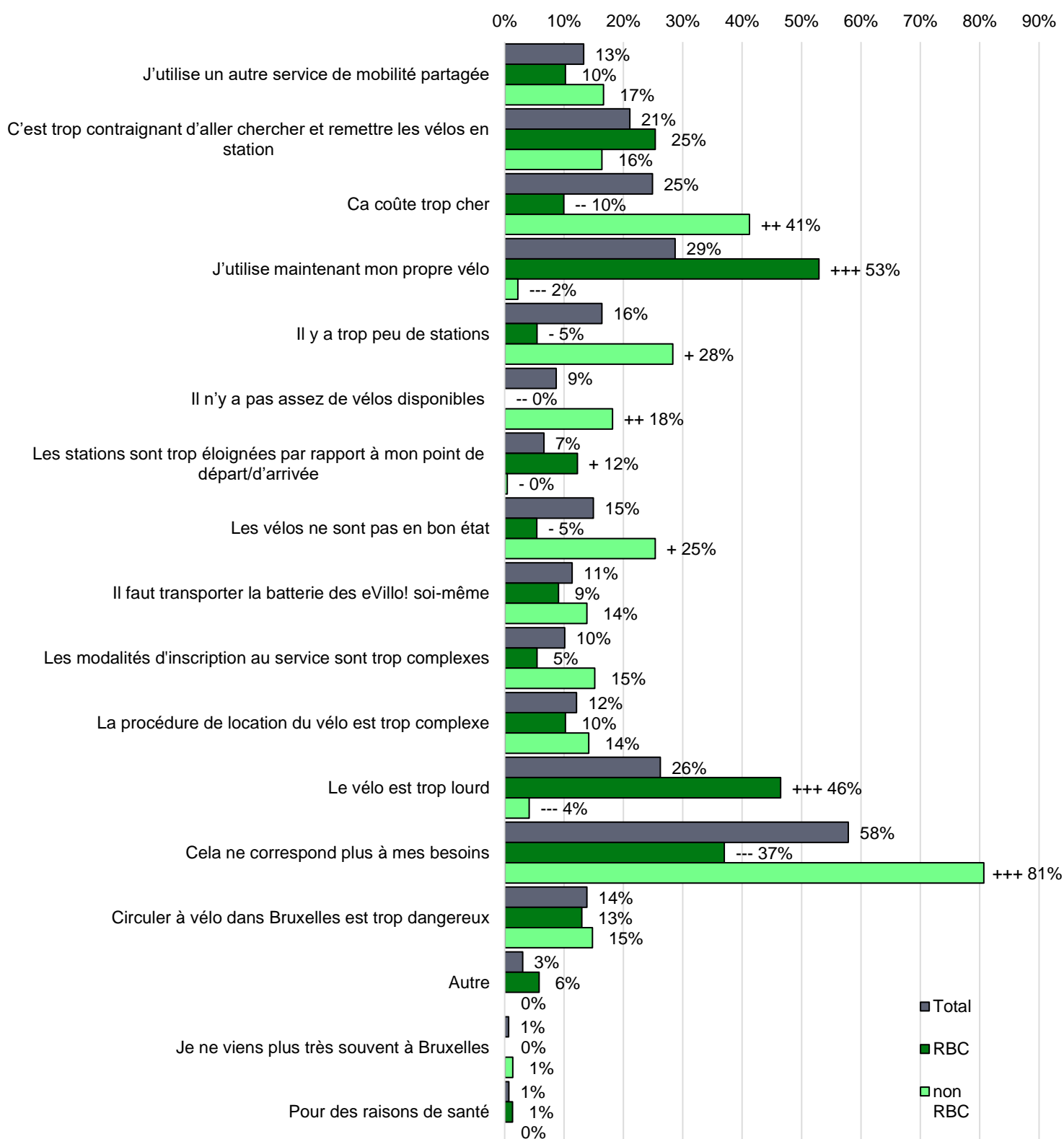


Figure 33 Principales raisons du désintéressement des anciens usagers du service Villo!, selon leur origine  
(Total : 58 rép., RBC : 30 rép., nRBC : 28 rép.)

## Quelles sont les 3 principales raisons pour lesquelles vous n'utilisez- plus Villo! pour vous déplacer en Région bruxelloise ? (Première raison sélectionnée)

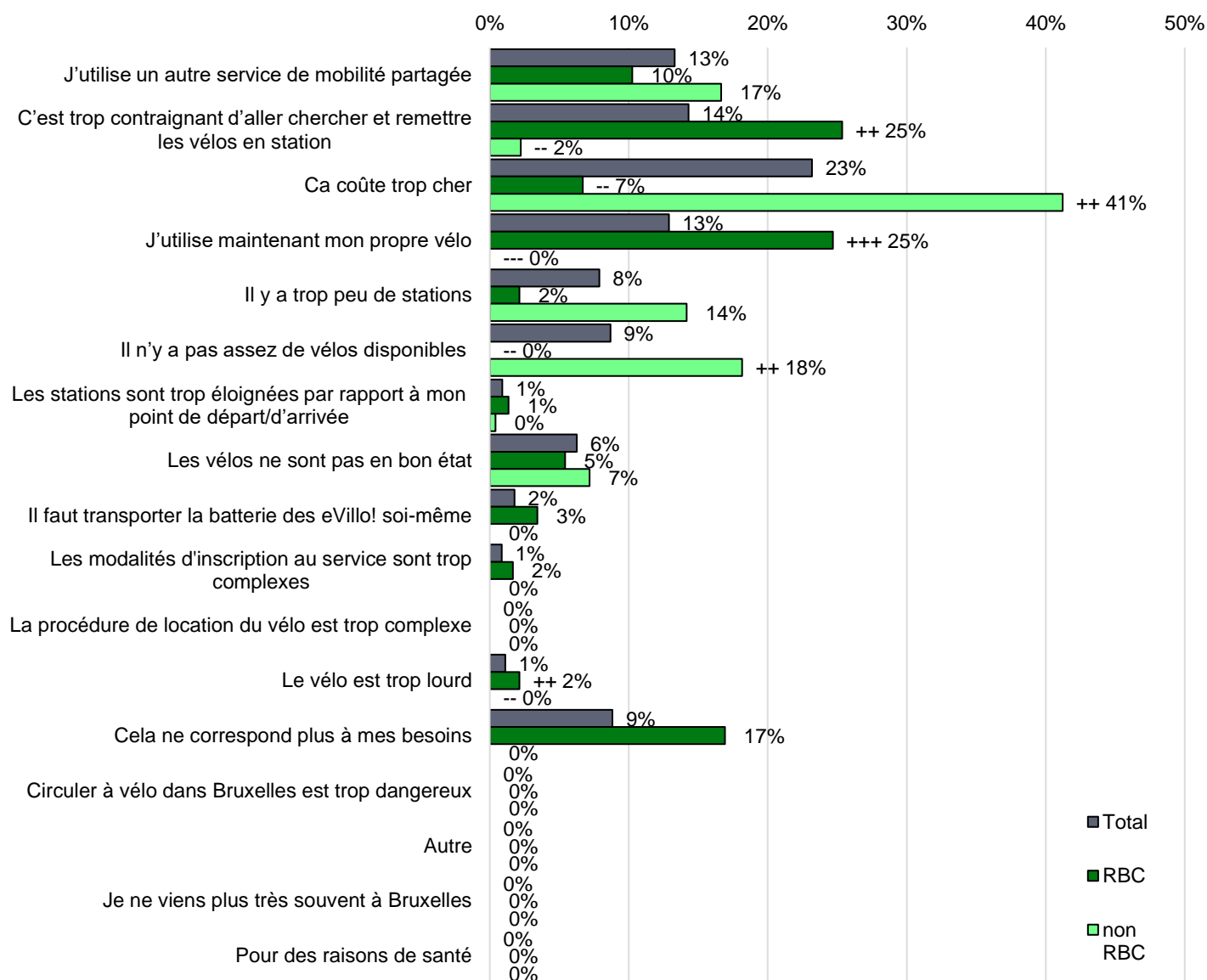


Figure 34 Raison principale du désintéressement des anciens usagers du service Villo!, selon leur origine (Total : 58 rép., RBC : 30 rép., nRBC : 28 rép.)

Parmi les anciens usagers de Villo!, 26% continuent à utiliser de la micromobilité pour se déplacer, soit en utilisant leur propre vélo (13%), soit en se tournant vers d'autres services de mobilité partagée (13%). Plus de la moitié des répondants indiquent que le service Villo! ne correspond plus à leurs besoins (58%, 81% chez les habitants hors RBC). Près d'un tiers utilisent désormais leur propre vélo, ce qui concerne plus les habitants de la RBC (53%) que les autres (2%). 26% des répondants désignent le poids du vélo et 25% le coût du service comme raisons de leur désintéressement. Les habitants de la région bruxelloise sont plus sensibles aux poids des vélos.

La raison principale du désintérêt (première raison sélectionnée) est le coût du service, notamment pour les personnes habitant en dehors de la RBC (41% contre 7% pour les autres). La raison du coût n'a cependant été choisie que par 13 répondants, qui ne sont donc pas forcément représentatifs de l'ensemble des anciens usagers Villo!. Il est à noter que les raisons « la procédure de location du vélo est trop complexe », « circuler à Bruxelles est trop dangereux », « je ne viens plus très souvent à Bruxelles » et « pour des raisons de santé » ne sont la cause principale d'aucun désintérêt.

### 6.3 Image de la marque Villo!

Le graphique ci-dessous présente l'appréciation de l'image qu'ont les répondants de la marque Villo!.

#### Quelle image avez-vous de la marque Villo! aujourd'hui ?

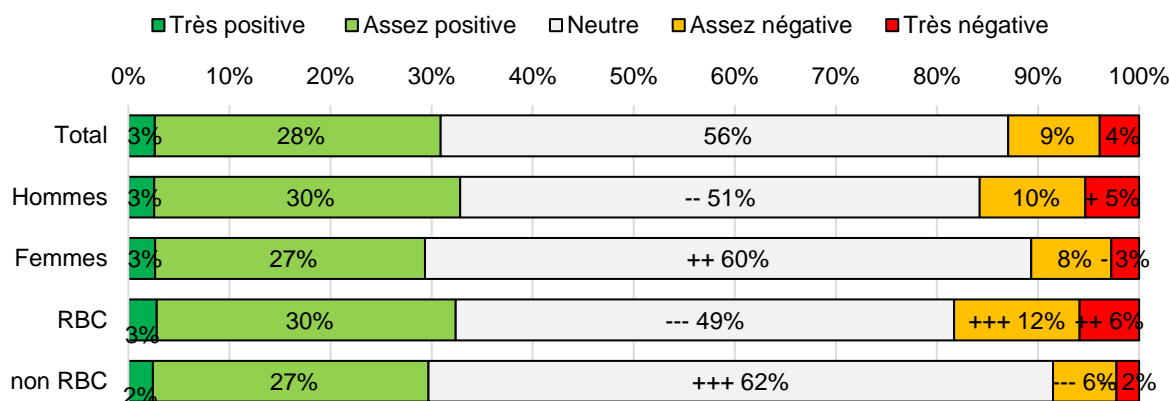


Figure 35 Appréciation de l'image de la marque Villo!  
(Total : 670 rép., Hommes : 300 rép., Femmes : 370 rép., RBC : 304 rép., nRBC : 366 rép.)

56% des répondants ont un avis neutre sur l'image de la marque Villo!. Un tiers des répondants a un avis positif sur cette marque. Il y a 13% d'avis négatif, dont seulement 4% de très négatif. Les habitants de la RBC et les hommes ont un avis plus négatif que les autres, tandis que les femmes et les personnes habitant en dehors de la RBC ont un avis plus neutre.

Le graphique ci-dessous illustre l'avis des répondants concernant la conservation d'un service de vélos partagés en station tel que Villo!.

#### Est-il important de conserver un service de vélos partagés en station tel que Villo! à l'avenir ?

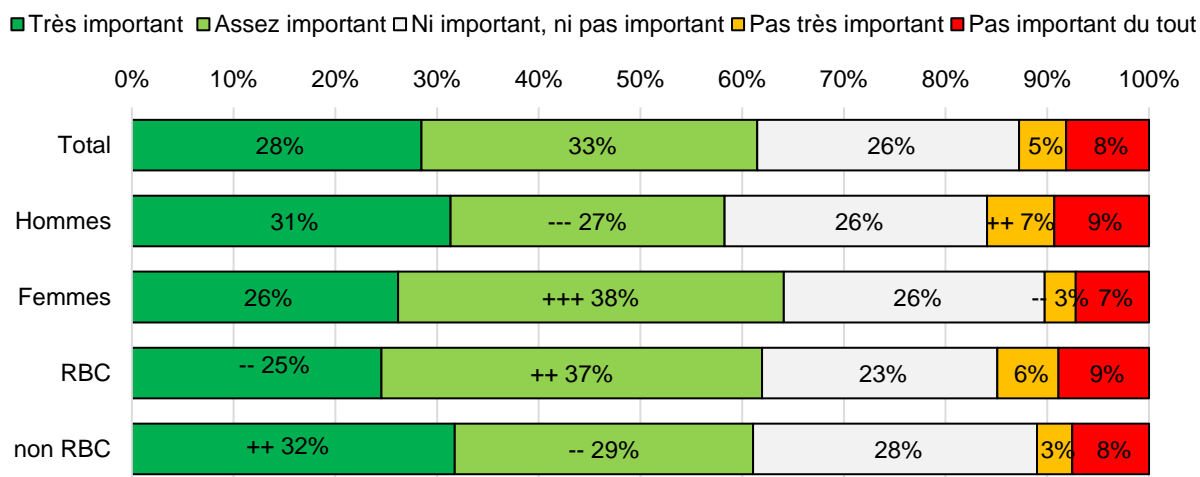


Figure 36 Avis des répondants sur la conservation d'un service de vélos partagés en station  
(Total : 670 rép., Hommes : 300 rép., Femmes : 370 rép., RBC : 304 rép., nRBC : 366 rép.)

Plus de la majorité des répondants pensent qu'il est important de conserver un service de vélos partagés en station tel que Villo! à l'avenir. Un quart des répondants a un avis neutre. Les femmes jugent globalement plus important que les hommes de conserver un tel service à l'avenir.

## 6.4 Opinion des répondants sur les utilités du service Villo!

Les graphiques ci-dessous illustrent l'opinion de l'ensemble des répondants sur les différentes utilités ou objectifs du service Villo!, selon leur genre puis leur origine.

**Dans quelle mesure êtes-vous d'accord avec les affirmations suivantes à propos de la présence d'un service de vélos partagés en station en Région de Bruxelles-Capitale ?  
(Ventilé selon le genre)**

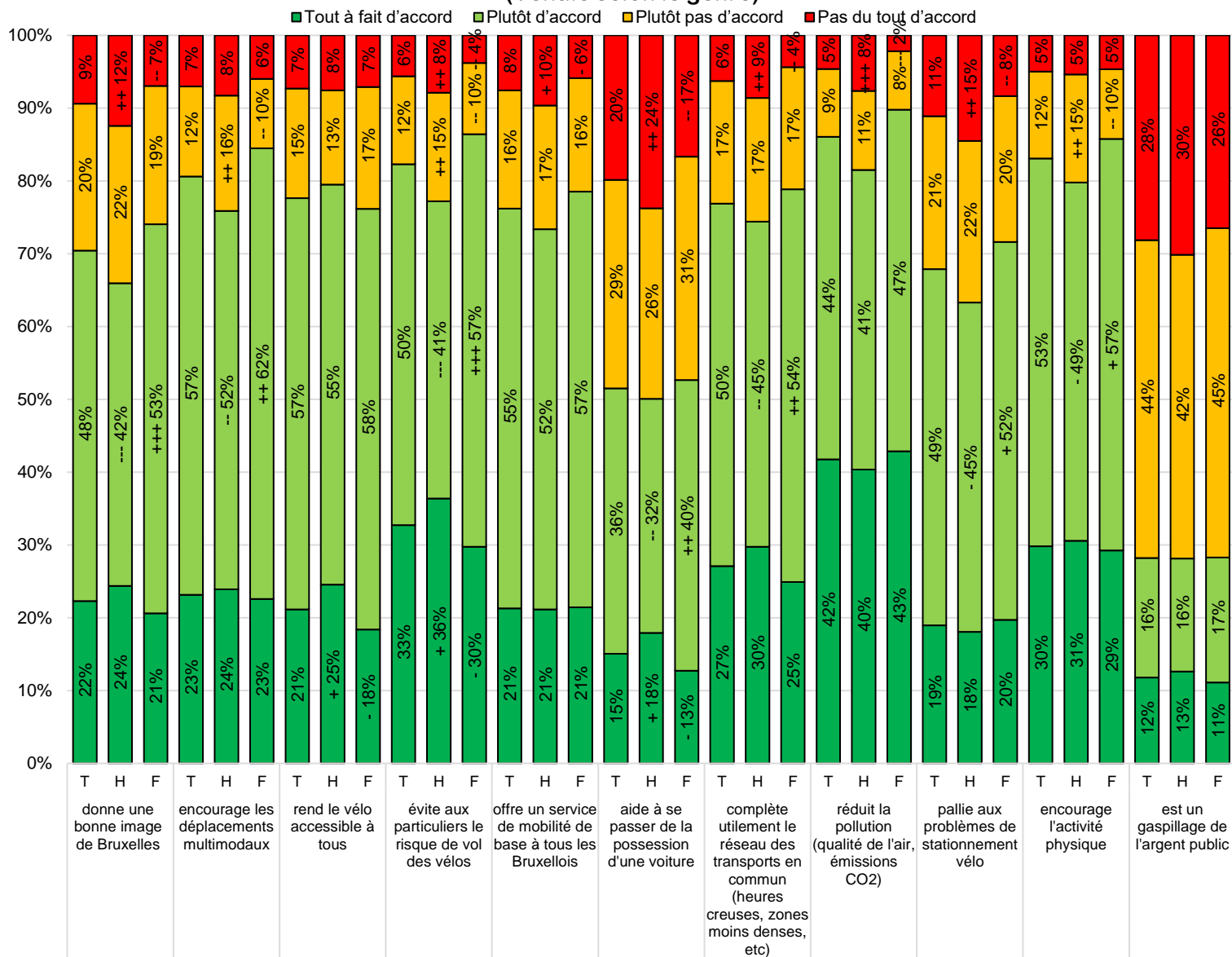


Figure 37 Avis des répondants sur les utilités du service Villo! selon leur genre  
(Total : 670 rép., Hommes : 300 rép., Femmes : 370 rép.)

## Êtes vous d'accord avec les affirmations suivantes ? (Ventilé selon l'origine des répondants)

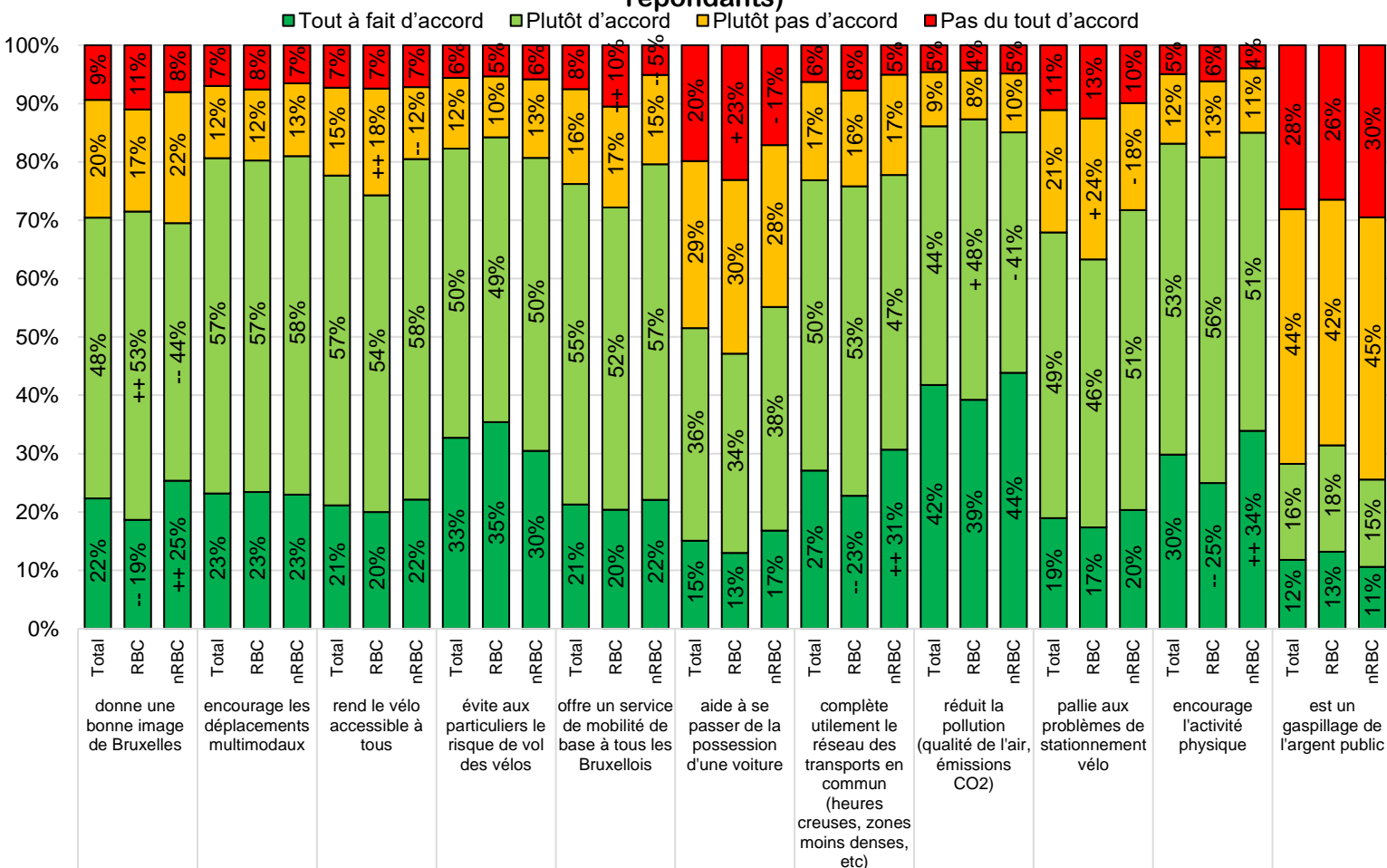


Figure 38 Avis des répondants sur les utilités du service Villo! selon leur origine  
(Total : 670 rép., RBC : 304 rép., nRBC : 366 rép.)

Les principales utilités du service Villo! selon les répondants sont qu'il contribue à réduire la pollution (86% d'accord), qu'il évite aux particuliers le vol des vélos et qu'il encourage l'activité physique (83% d'accord). Les répondants sont moins d'accord sur le fait que ce service gaspille l'argent public et qu'il aide à se passer de la possession d'une voiture.

Les femmes sont davantage d'accord sur le fait que cela renvoie une bonne image de Bruxelles, que cela évite le vol de vélos et que cela pallie aux problèmes de stationnement. Les hommes sont moins d'accord sur le fait que Villo! encourage les déplacements multimodaux. Les habitants de la RBC s'accordent moins sur le fait que cela rend le vélo accessible à tous, offre un service de mobilité de base à tous les Bruxellois et complète le réseau de transport.

### 6.5 Principaux freins à l'utilisation du service Villo!

Les graphiques se trouvant sur les pages suivantes présentent les principaux inconvénients liés à l'utilisation des vélos partagés en station Villo!, selon le genre puis l'origine des répondants.



## Selon vous, quels sont les 3 principaux freins/inconvénients liés à l'utilisation des vélos partagés en station Villo! ? (Plusieurs réponses possibles)

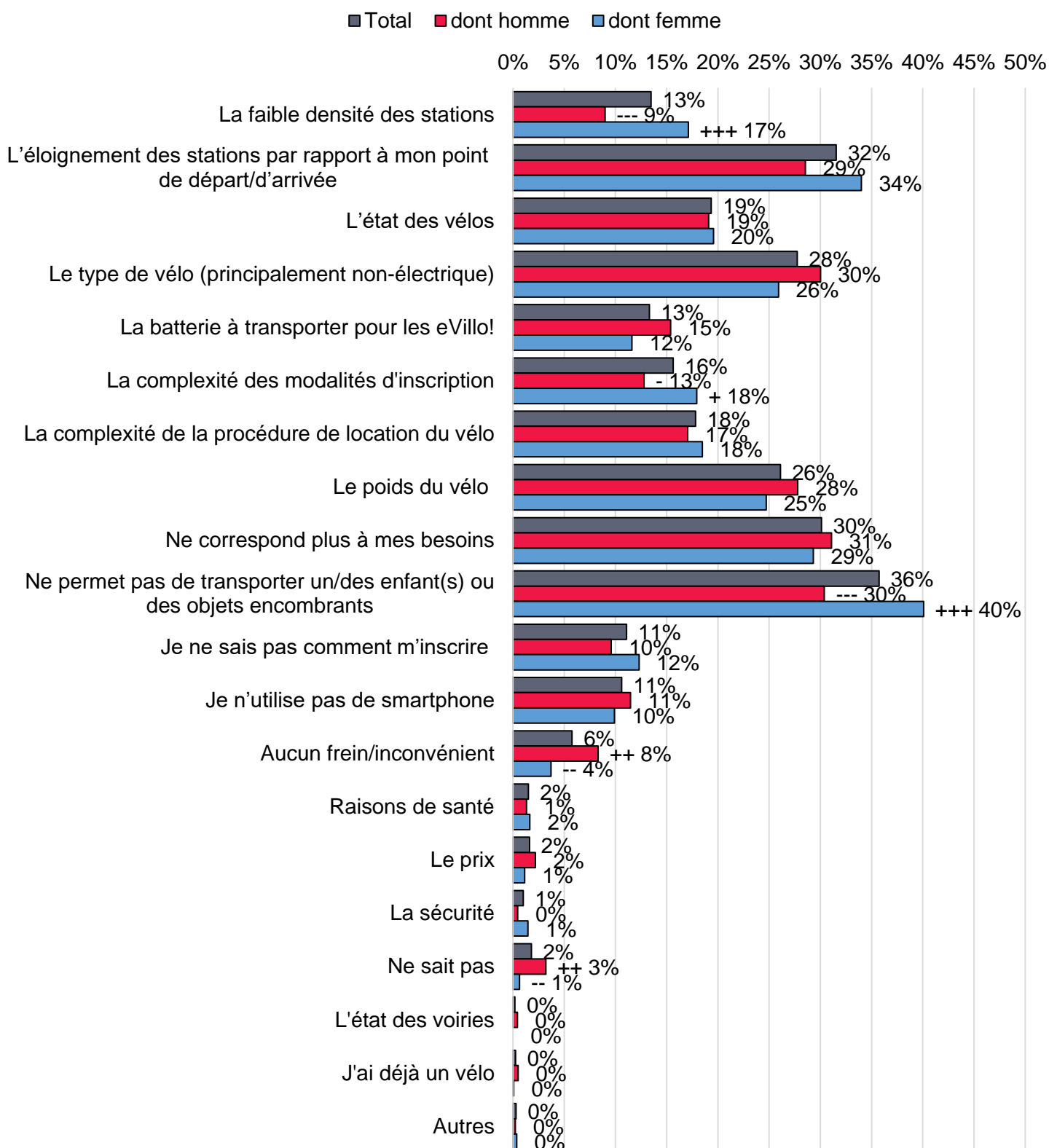


Figure 39 Principaux freins à l'usage du service Villo!, selon le genre des répondants  
(Total : 670 rép., Hommes : 300 rép., Femmes : 370 rép.)

## Selon vous, quels sont les 3 principaux freins/inconvénients liés à l'utilisation des vélos partagés en station Villo! ? (Premier inconvénient sélectionné)

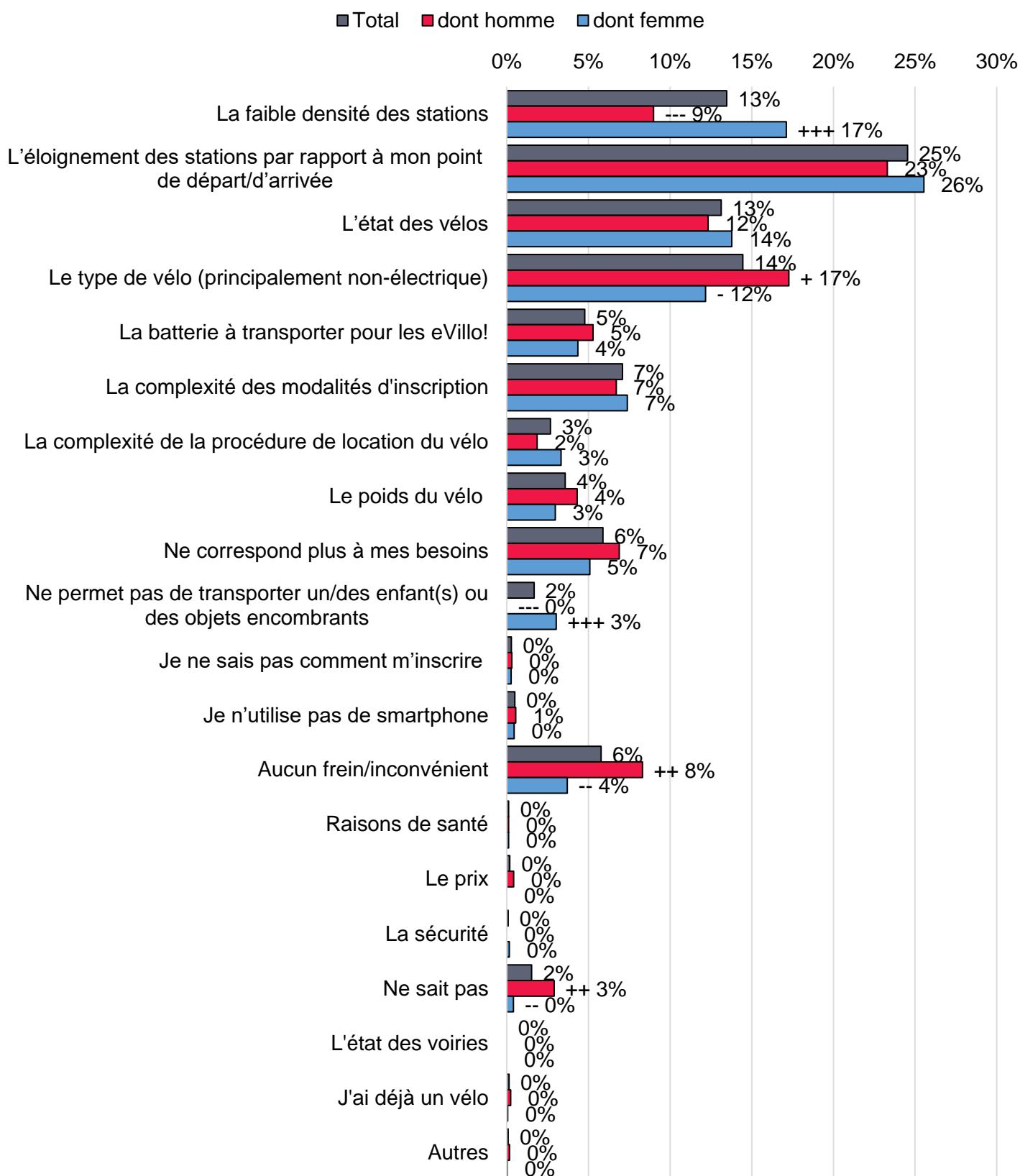


Figure 40 Frein principal à l'usage du service Villo!, selon le genre des répondants  
(Total : 670 rép., Hommes : 300 rép., Femmes : 370 rép.)

## Selon vous, quels sont les 3 principaux freins/inconvénients liés à l'utilisation des vélos partagés en station Villo! ? (Plusieurs réponses possibles)

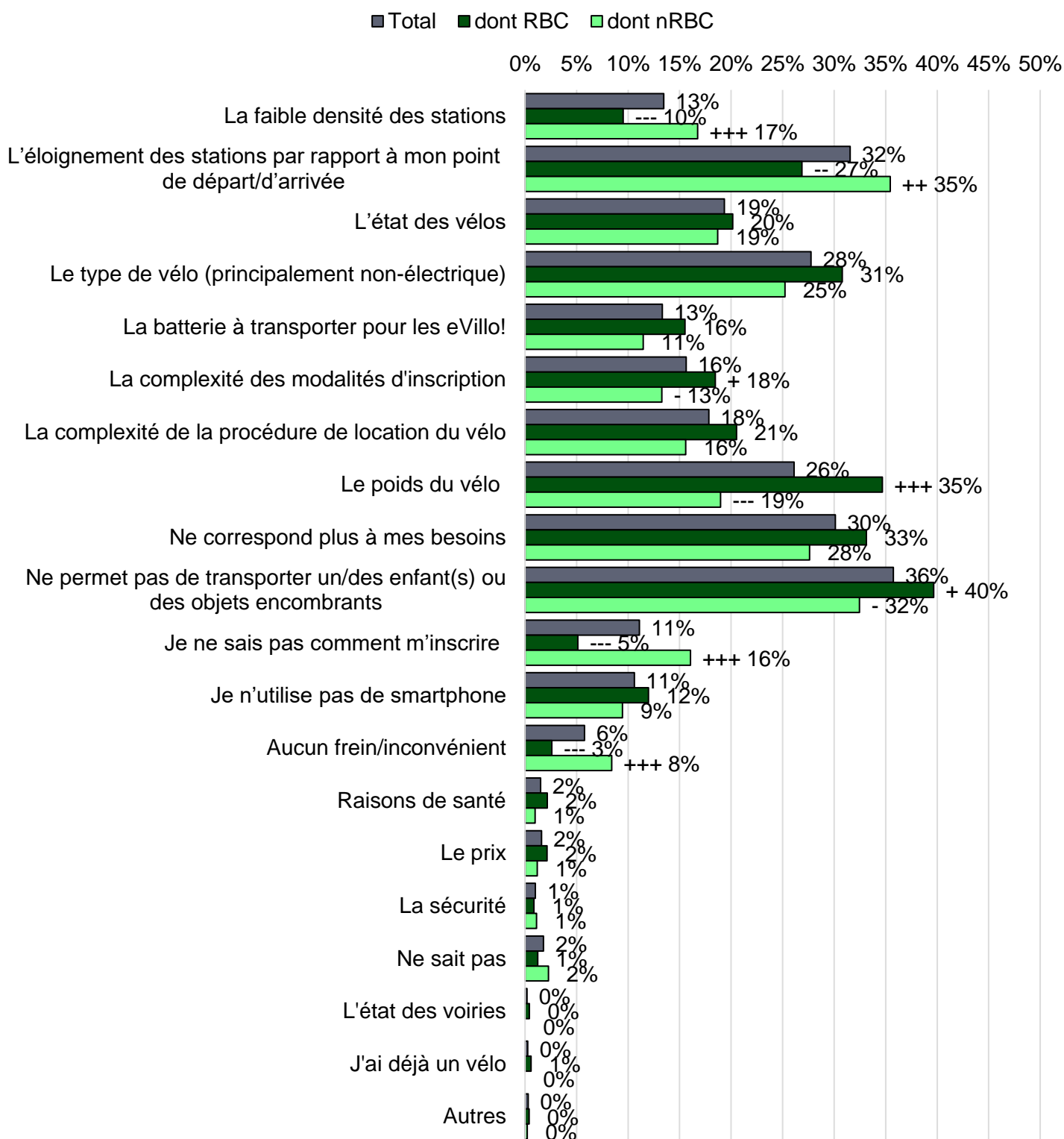


Figure 41 Principaux freins à l'usage du service Villo!, selon l'origine des répondants  
(Total : 670 rép., RBC : 304 rép., nRBC : 366 rép.)

## Selon vous, quels sont les 3 principaux freins/inconvénients liés à l'utilisation des vélos partagés en station Villo! ? (Première réponse sélectionnée)

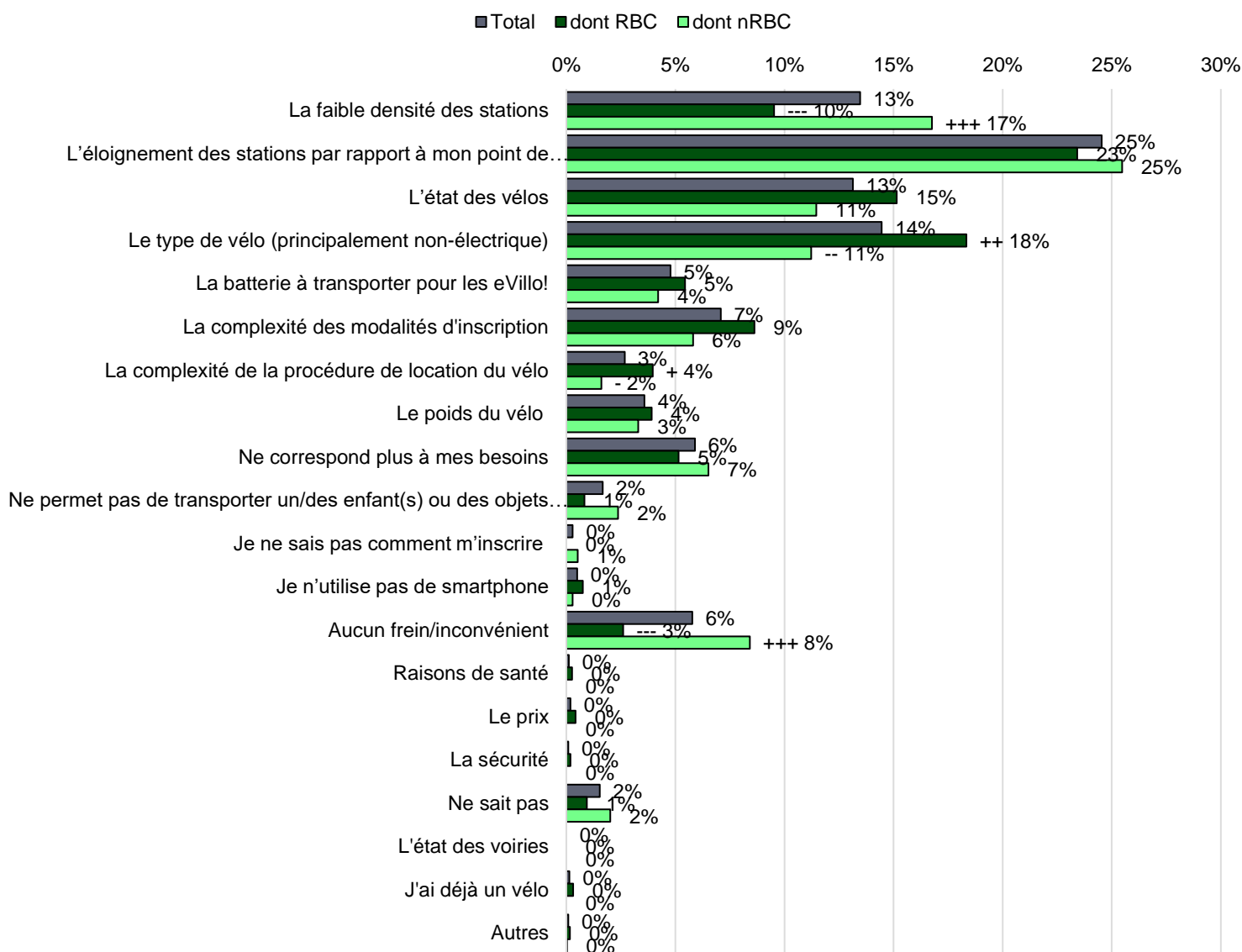


Figure 42 Frein principal à l'usage du service Villo!, selon l'origine des répondants  
(Total : 670 rép., RBC : 304 rép., nRBC : 366 rép.)

Les principaux freins à l'utilisation du service Villo! sont les suivants :

- Les vélos ne permettent pas de transporter un enfant ou des objets encombrants, particulièrement pour les femmes puisqu'elles sont 40% à avoir choisi cette réponse parmi les 3 demandées, contre 30% pour les hommes,
- L'éloignement des stations par rapport au point d'arrivée ou de départ choisi en moyenne par 32% des répondants. Ceci correspond au premier inconvénient le plus cité. Il a été moins sélectionné par les personnes habitant en RBC,
- Ce service ne correspond plus aux besoins des répondants (30%).

Les habitants hors RBC sont plus enclins à ne pas savoir comment s'inscrire. Les femmes déclarent plus que les hommes la faible densité des stations comme frein à l'utilisation du service. Le poids du vélo reste un inconvénient majeur pour les habitants de la RBC.

### Synthèse intermédiaire – Focus sur le service Villo!

- **Deux tiers** des répondants **connaissent** le service Villo!, du moins son nom ou son principe de fonctionnement.
- Ceux ayant utilisé Villo! ont principalement **arrêté** car ce service ne répondait plus à leurs **besoins** ou pour des raisons de **coûts**.
- Parmi les **anciens utilisateurs** de Villo!, 26% continuent à faire usage de la **micro-mobilité** pour se déplacer, soit en utilisant leur propre vélo (13%), soit en se tournant vers d'autres services de mobilité partagée (13%).
- L'image de la marque Villo! reste relativement **neutre** avec plus de **la moitié** des réponses. **Un tiers** des répondants a un **avis positif** sur cette marque. Il y a 13% d'avis négatif, dont seulement **4% de très négatif**.
- **Plus de la majorité** des répondants pensent qu'il est important de **conserver un service de vélos partagés** en station tel que Villo! à l'avenir.
- Les principales **utilités** du service Villo! selon les répondants sont qu'il **contribue à réduire la pollution**, qu'il **évite** aux particuliers le **vol des vélos** et qu'il **encourage l'activité physique**.
- Les principaux **freins** à l'utilisation du service Villo! sont qu'il ne permet pas de **transporter un enfant** ou des objets encombrants, que les **stations** sont **trop éloignées** du point d'arrivée ou de départ des répondants ou qu'il ne **correspond plus** à leurs **besoins**.

## 7 EVOLUTION DE L'OFFRE VILLO!

### 7.1 **Avis sur les potentielles offres du service**

Dans la dernière partie de l'enquête, des questions ont été posées à tous les répondants à propos de l'évolution de l'offre Villo!. Les graphiques sur les pages suivantes illustrent les avis de ces derniers sur un ensemble de propositions concernant le futur de Villo!, selon leur genre puis leur lieu de résidence.

## Si les caractéristiques de l'offre Villo! venaient à être modifiées dans le futur, dans quelle mesure trouveriez-vous intéressante chacune des propositions suivantes ?

■ Très intéressante ■ Assez intéressante ■ Pas très intéressante ■ Pas intéressante du tout

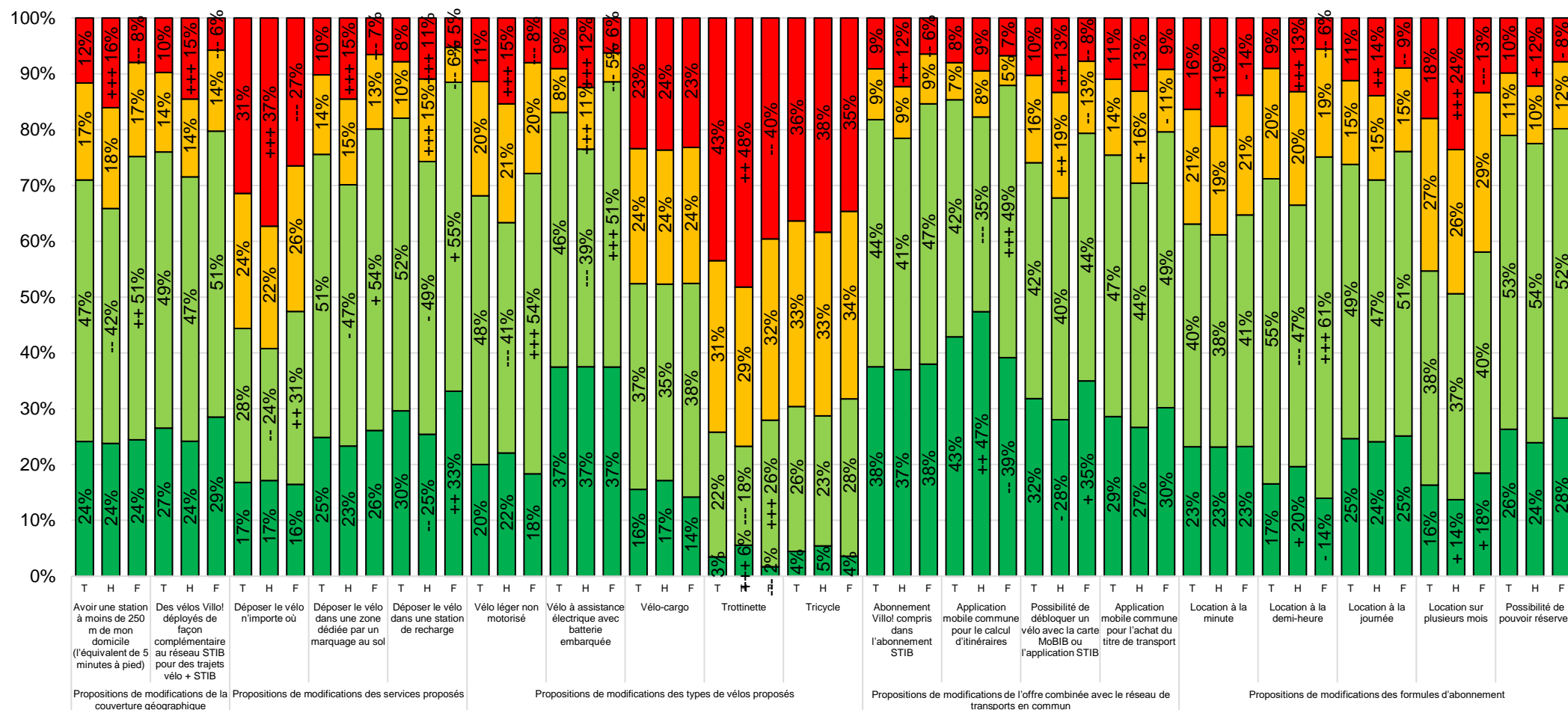


Figure 43 Avis des répondants sur un ensemble de propositions concernant le futur de Villo!, selon leur genre  
(Total : 670 rép., Hommes : 300 rép., Femmes : 370 rép.)

## Si les caractéristiques de l'offre Villo! venaient à être modifiées dans le futur, dans quelle mesure trouveriez-vous intéressante chacune des propositions suivantes ?

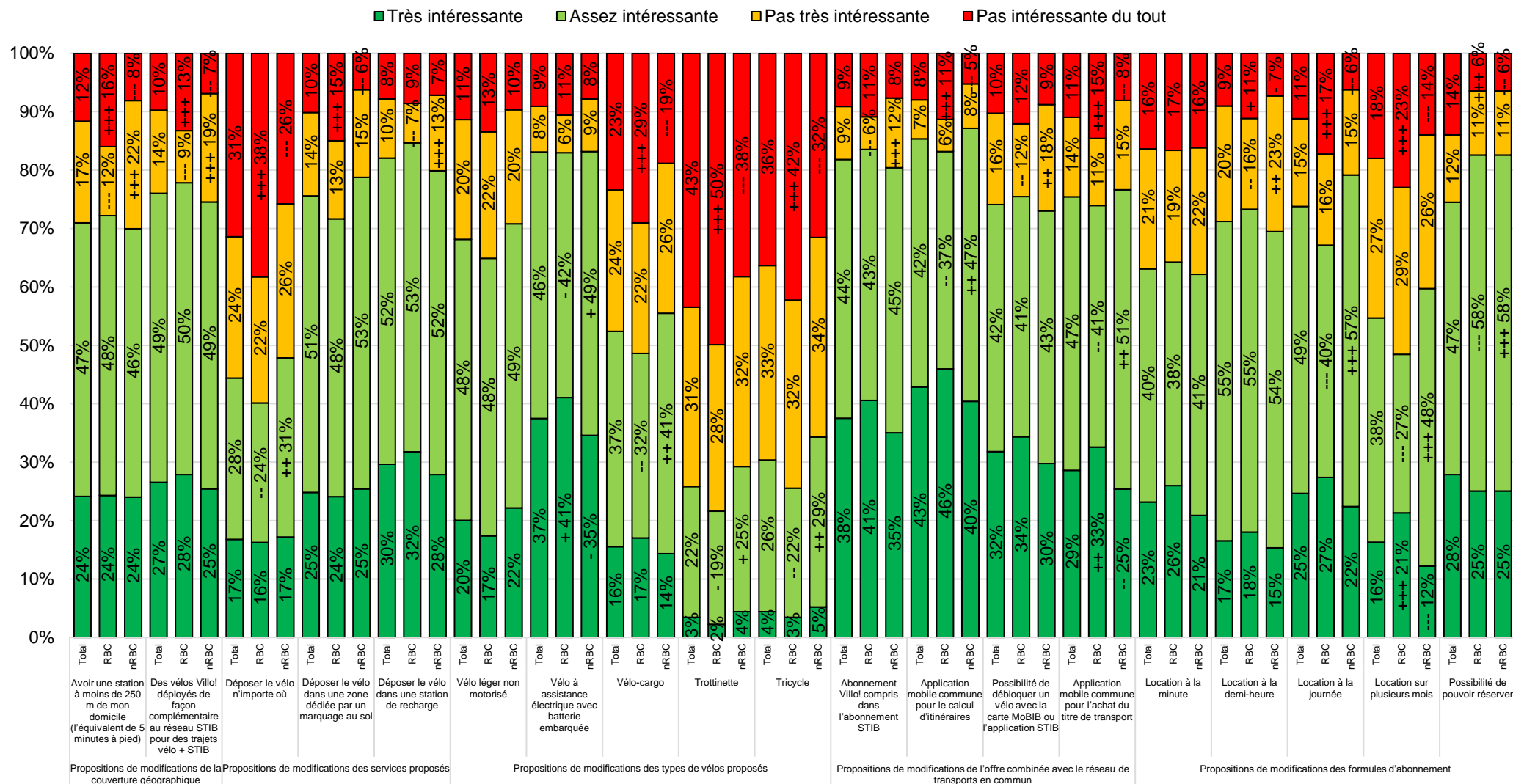


Figure 44 Avis des répondants sur un ensemble de propositions concernant le futur de Villo!, selon leur origine  
(Total : 670 rép., RBC : 304 rép., nRBC : 366 rép.)

Les mesures étant les plus intéressantes pour les répondants sont la mise en place d'une application mobile commune pour le calcul d'itinéraires (85% de personnes intéressées), l'ajout de vélo à assistance électrique avec batterie embarquée (83%), la dépose des vélos dans une station de recharge (82%) et l'abonnement Villo! compris dans l'abonnement STIB (82%). Les propositions les moins intéressantes sont l'ajout de trottinettes (74% de personnes non intéressées), l'ajout de tricycle (69%) et le fait de pouvoir déposer les vélos n'importe où (55%).

Les femmes sont plus intéressées par la location à la journée et sur plusieurs mois, par le vélo cargo, par la possibilité de pouvoir réserver et par l'application mobile commune pour l'achat du titre de transport. Les hommes se montrent moins intéressés par les trottinettes et les tricycles. Les personnes habitant en dehors de la RBC déclarent avoir plus d'intérêt pour les vélos à assistance électrique avec batterie embarquée, pour les vélos légers non motorisés et pour pouvoir déposer le vélo n'importe où.

Le graphique suivant présente l'intérêt des répondants à la nouvelle offre Villo! si les mesures précédemment sélectionnées étaient effectivement mises en place.

### Si les mesures qui vous intéressent le plus étaient implémentées, seriez-vous intéressés par la nouvelle offre Villo! ?

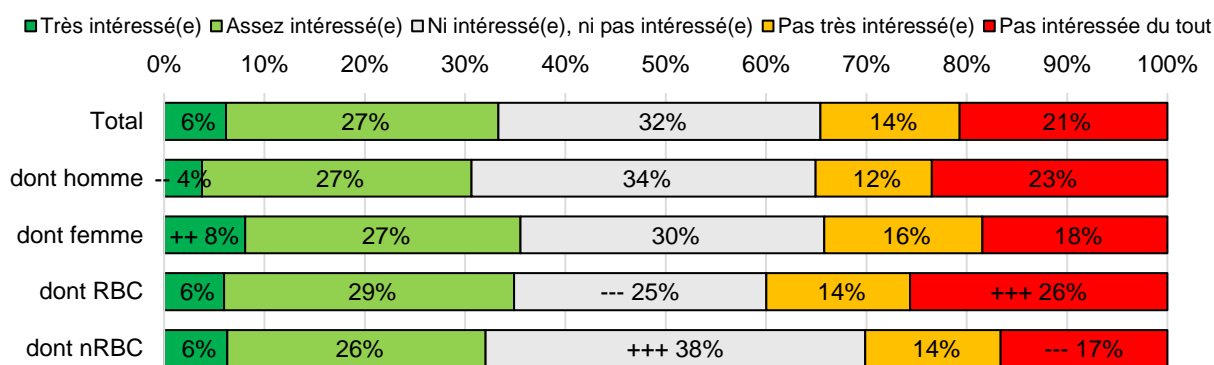


Figure 45 Intérêt des répondants à la nouvelle offre Villo!  
(Total : 670 rép., Hommes : 300 rép., Femmes : 370 rép., RBC : 304 rép., nRBC : 366 rép.)

Autant de répondants se disent intéressés, désintéressés et sans intérêt ni désintérêt par la nouvelle offre Villo!, même si les mesures qu'ils souhaitent étaient implémentées (avec respectivement 33% des réponses, 35% et 32%). Les personnes habitant dans la RBC sont moins intéressées que les autres.

Tableau 1 Intérêt des répondants à une nouvelle offre Villo! (profil des répondants)

	Total	Hommes	Femmes	RBC	nRBC	<25 ans	25-34	35-44	45-54	55+	Actifs	Inactifs	Primaire, sans diplômes	Secondaire	Supérieur	Cyclistes	Savent faire du vélo	Usager TC (> 1x/sem.)	Ont un vélo
Très intéressé(e)	0%	-2%	+2%	-0%	+0%	+11%	-3%	+2%	-0%	-4%	-0%	+1%	-6%	-1%	+1%	+2%	+1%	+3%	-0%
Assez intéressé(e)	0%	-0%	+0%	+2%	-1%	+20%	+13%	-5%	-3%	-15%	+4%	-8%	-4%	-4%	+3%	+1%	+2%	+6%	+2%
Avis neutre	0%	+2%	-2%	-7%	+6%	-7%	+9%	-8%	+7%	-3%	+3%	-6%	+3%	-2%	+1%	+5%	+4%	-5%	+0%
Pas très intéressé(e)	0%	-2%	+2%	+0%	-0%	-8%	-3%	+10%	-6%	+2%	-1%	+1%	+18%	+0%	-1%	+1%	-0%	+1%	-1%
Pas intéressée du tout	0%	+3%	-2%	+5%	-4%	-16%	-16%	+1%	+2%	+20%	-6%	+12%	-11%	+6%	-4%	-8%	-6%	-5%	-2%
Total intéressés	0%	-3%	+2%	+2%	-1%	+31%	+10%	-3%	-3%	-19%	+4%	-8%	-10%	-5%	+4%	+3%	+2%	+9%	+2%

Une nouvelle offre Villo! adoptant les caractéristiques proposées seraient particulièrement intéressantes pour les <35 ans, les actifs et les usagers réguliers des transports en commun de la STIB (1x/sem. ou+). Le fait de savoir faire du vélo, d'en posséder un et de l'utiliser augmente à la marge l'intérêt prononcé pour une nouvelle offre Villo!.



## 7.2 Motifs d'utilisation future de vélos partagés

Les graphiques en pages suivantes présentent les différents motifs de déplacement pour lesquels les répondants pourraient se déplacer en vélo partagé dans le futur, selon leur genre puis leur origine. La question n'a été posée qu'aux enquêtés ayant répondu être assez ou très intéressés à la question précédente (Figure 45 : Intérêt des répondants à la nouvelle offre Villo!).

### Pour quels motifs seriez-vous intéressés par un déplacement en vélos partagés en RBC à l'avenir ? (Plusieurs réponses possibles)

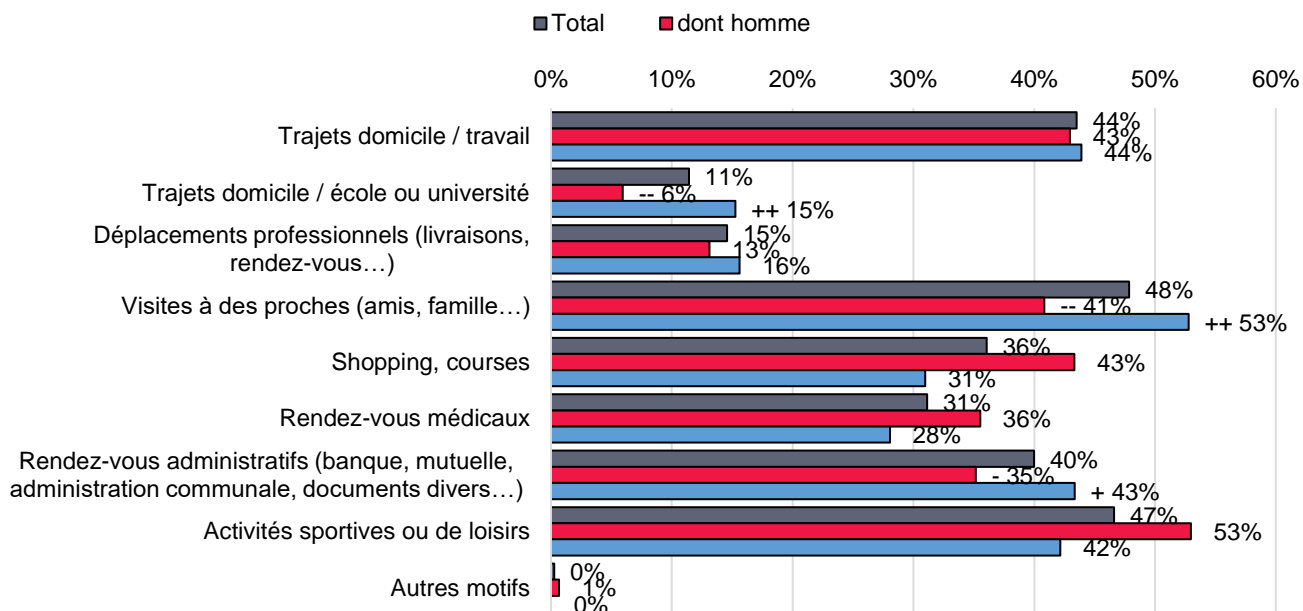


Figure 46 Motifs potentiels de déplacement en vélo partagé selon le genre des répondants  
(Total : 223 rép., Hommes : 92 rép., Femmes : 131 rép.)

### Pour quels motifs seriez-vous intéressés par un déplacement en vélos partagés en RBC à l'avenir ? (Première réponse sélectionnée)

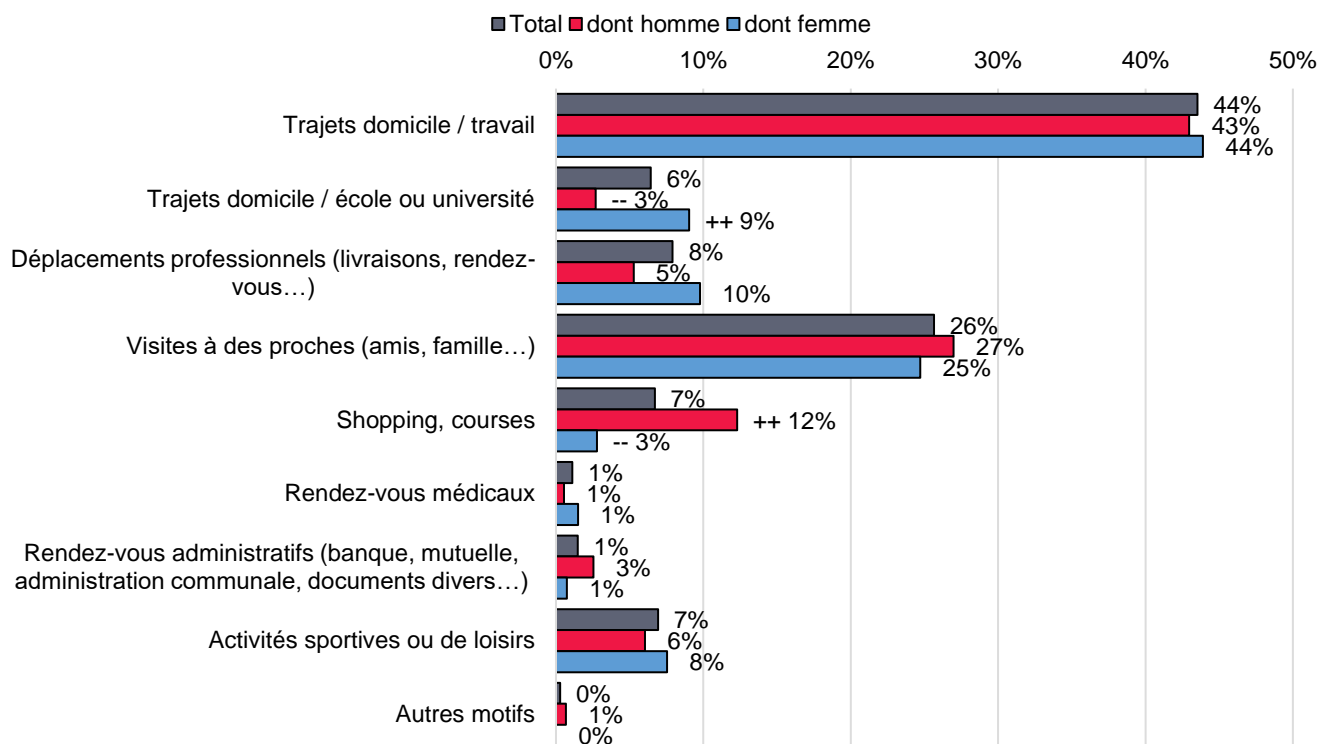


Figure 47 Motif principal de déplacement en vélo partagé selon le genre des répondants  
(Total : 223 rép., Hommes : 92 rép., Femmes : 131 rép.)

### Pour quels motifs seriez-vous intéressés par un déplacement en vélos partagés en RBC à l'avenir ? (Plusieurs réponses possibles)

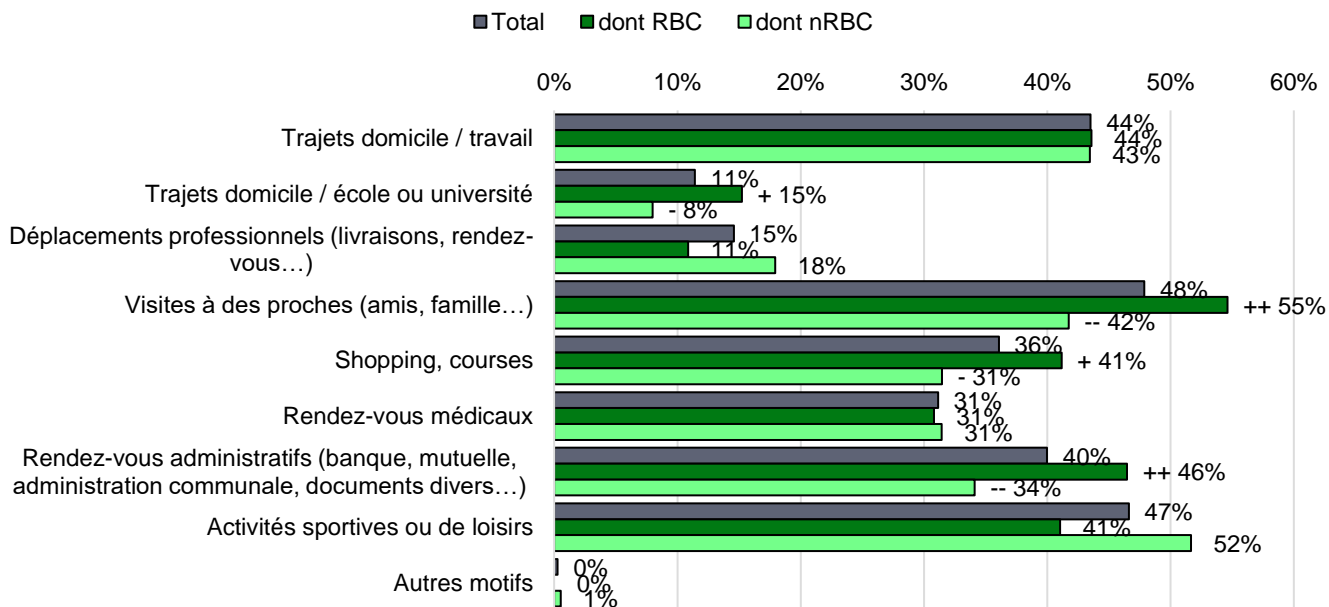


Figure 48 Motifs potentiels de déplacement en vélo partagé selon l'origine des répondants  
(Total : 223 rép., RBC : 106 rép., nRBC : 117 rép.)

## Pour quels motifs seriez-vous intéressés par un déplacement en vélos partagés en RBC à l'avenir ? (Première réponse sélectionnée)

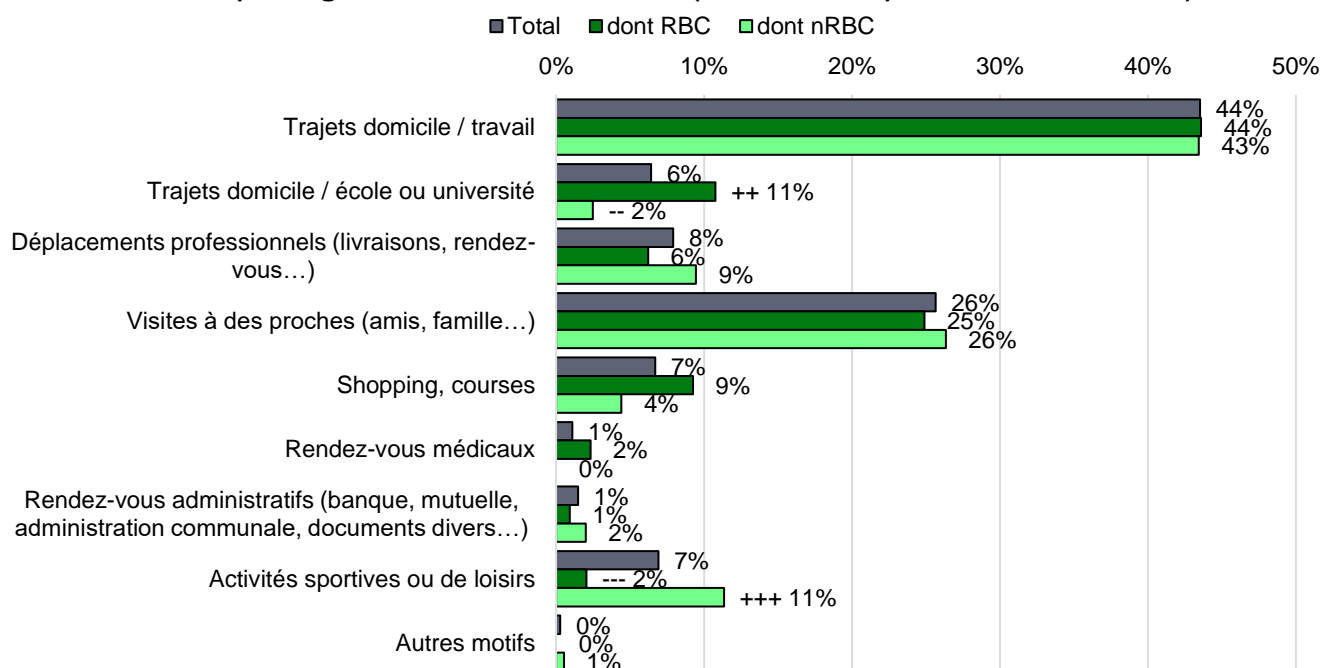


Figure 49 Motif principal de déplacement en vélo partagé selon l'origine des répondants  
(Total : 223 rép., RBC : 106 rép., nRBC : 117 rép.)

Les motifs pour lesquels les répondants seraient incités à se déplacer en vélo partagé sont des visites à des proches, des activités sportives ou de loisirs et des trajets domicile / travail. Ce dernier a été le motif principal le plus cité (sélectionné par presque 1 répondants sur 2 en premier motif).

Les femmes et les habitants de la RBC se montrent plus intéressés pour utiliser les vélos partagés afin de rendre visite à des proches et pour des démarches administratives.

### 7.3 Modes potentiellement substitués par les vélos partagés

Les graphiques ci-après présentent les différents modes qui seraient potentiellement substitués par les vélos partagés, si les répondants devaient utiliser ce service en RBC. Cette question n'a été posée qu'aux personnes ayant répondu être potentiellement intéressées par un nouveau service Villo! (cfe. Figure 45 : Intérêt des répondants à la nouvelle offre Villo!).

**Si vous deviez utiliser un service de vélos partagés en RBC, quel autre mode que vous utilisez serait remplacé par ce service pour tout ou partie du trajet ? (Plusieurs réponses possibles)**

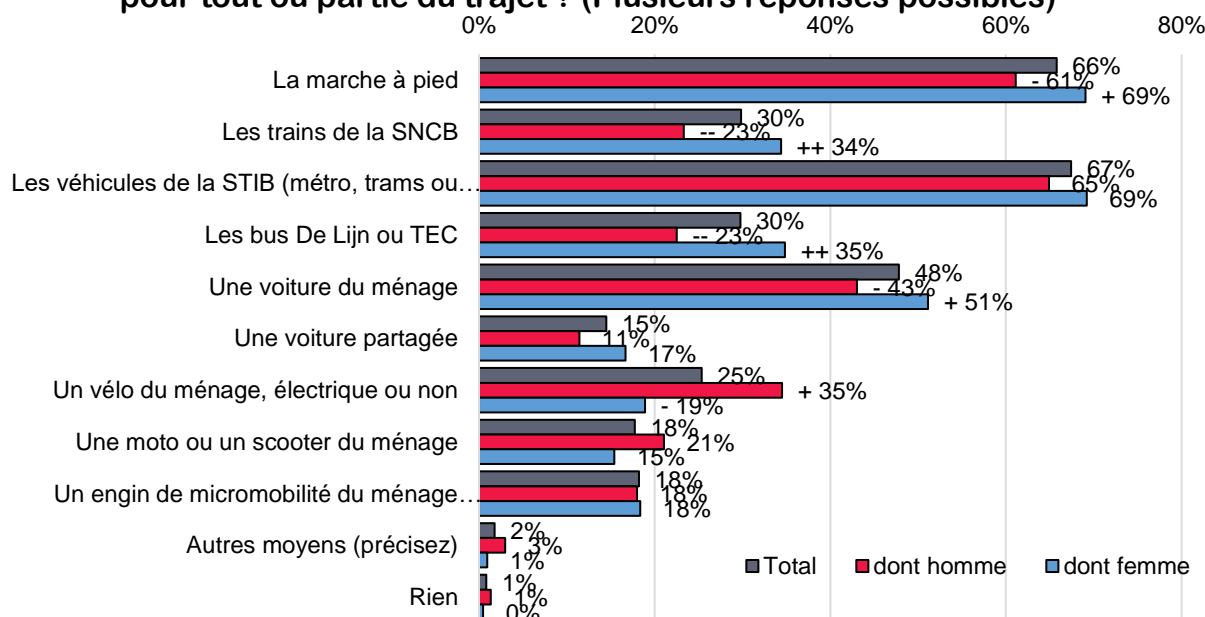


Figure 50 Modes potentiellement substitués par Villo!, selon le genre des répondants  
(Total : 223 rép., Hommes : 92 rép., Femmes : 131 rép.)

**Si vous deviez utiliser un service de vélos partagés en RBC, quel autre mode que vous utilisez serait remplacé par ce service pour tout ou partie du trajet ? (Première réponse sélectionnée)**

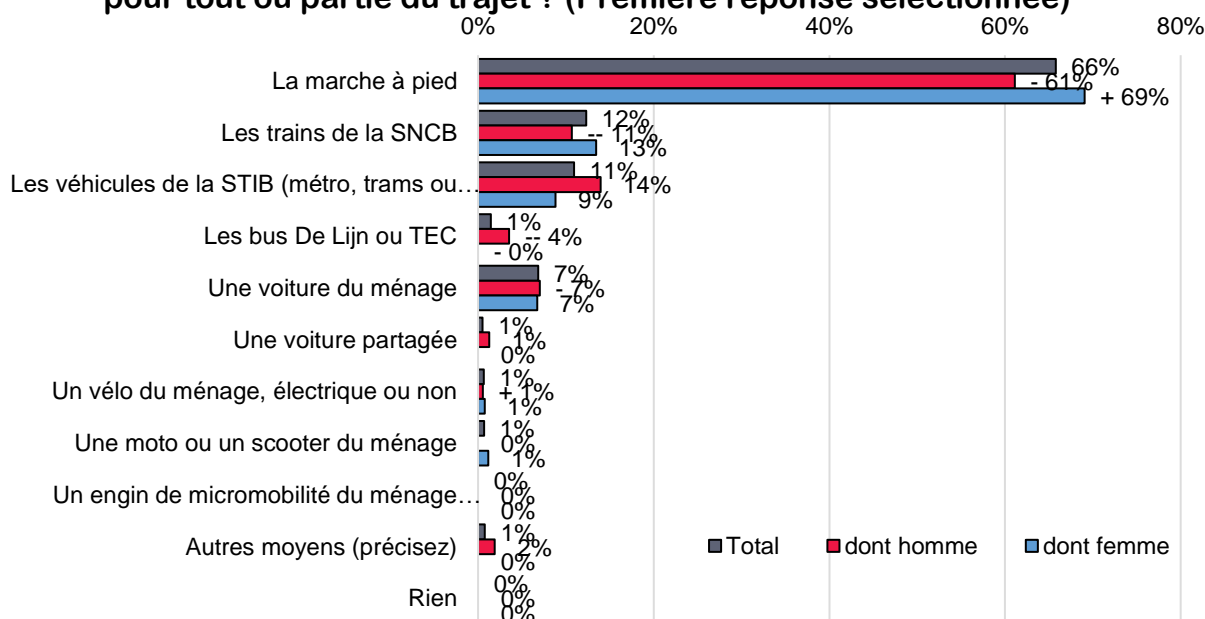


Figure 51 Mode principal potentiellement substitué par Villo!, selon le genre des répondants  
(Total : 223 rép., Hommes : 92 rép., Femmes : 131 rép.)

**Si vous deviez utiliser un service de vélos partagés en RBC, quel autre mode que vous utilisez serait remplacé par ce service pour tout ou partie du trajet ? (Plusieurs réponses possibles)**

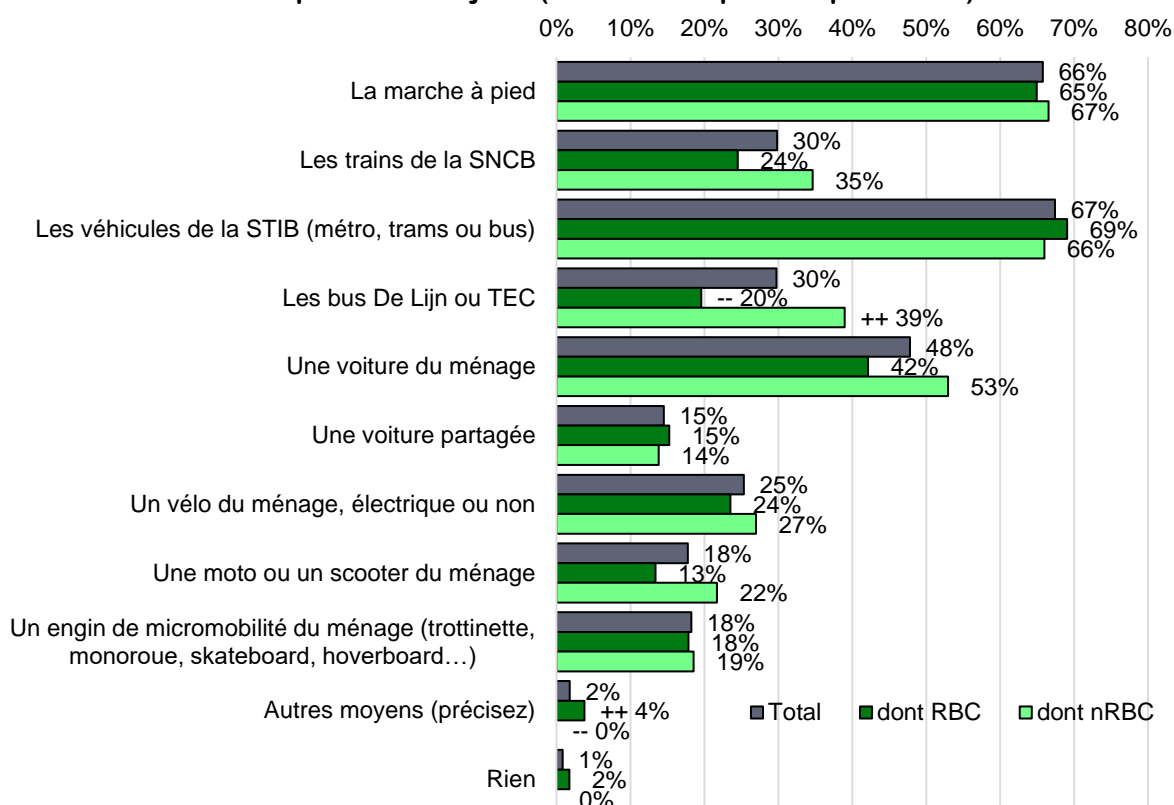


Figure 52 Modes potentiellement substitués par Villo!, selon l'origine des répondants  
(Total : 223 rép., RBC : 106 rép., nRBC : 117 rép.)

**Si vous deviez utiliser un service de vélos partagés en RBC, quel autre mode que vous utilisez serait remplacé par ce service pour tout ou partie du trajet ? (Première réponse sélectionnée)**

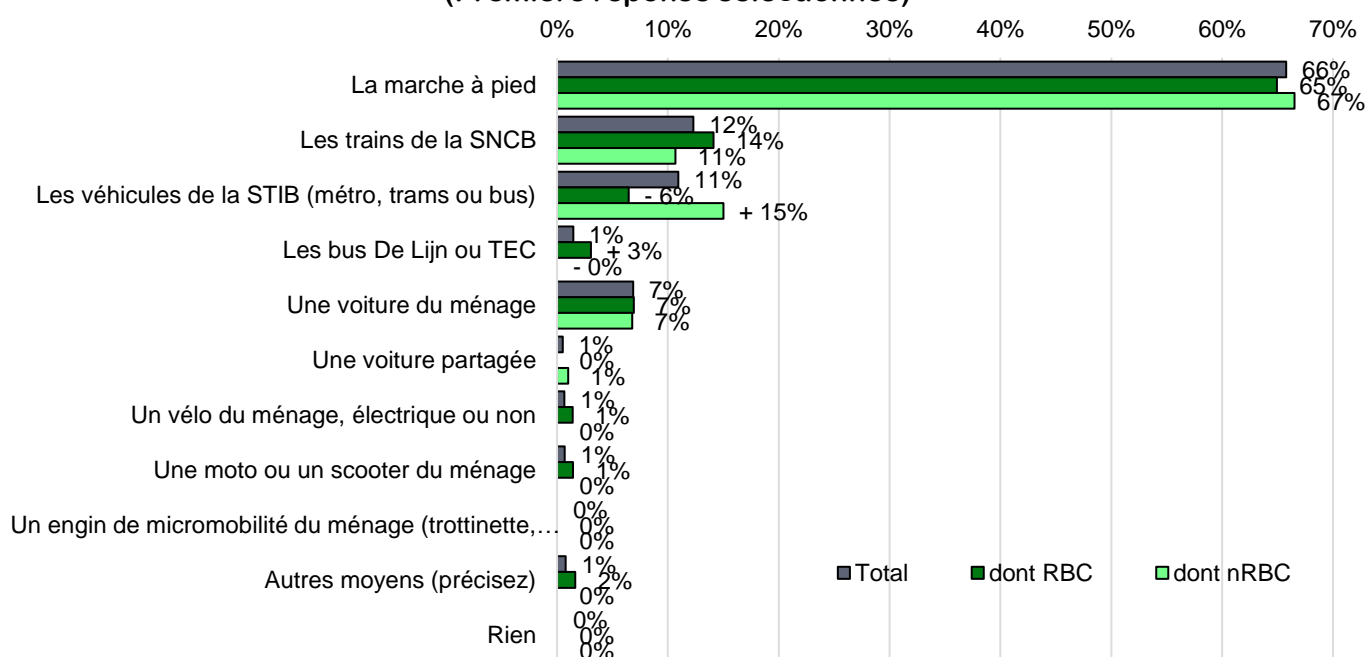


Figure 53 Mode principal potentiellement substitué par Villo!, selon l'origine des répondants  
(Total : 223 rép., RBC : 106 rép., nRBC : 117 rép.)

Le principal mode qui serait remplacé par les vélos partagés est la marche, sélectionnée en premier par presque 70% des répondants à la question. 7% des répondants ont déclaré remplacer en premier la voiture par les vélos partagés s'ils devaient les utiliser en RBC. Les autres modes ensuite sélectionnés sont les véhicules de la STIB et la voiture du ménage.

Les femmes substitueraient davantage les trains et les bus De Lijn ou TEC par le service Villo!. Deux fois plus de personnes habitant en dehors de la RBC remplaceraient ces bus par Villo!.

Très peu de répondants voire aucun ne remplaceraient en premier les engins de micromobilité, vélo, scooter, moto du ménage et les voitures partagées par ce service.

Dans l'ensemble, environ 30% des répondants ont cité Villo! comme mode de substitution potentiel au train, néanmoins :

- les modes principalement cités restent la marche, les véhicules STIB et la voiture personnelle,
- les 27 personnes qui ont cité le train comme premier mode de déplacement remplacé sont principalement des actifs qui utilisent le train pour se rendre au travail. Ils pourraient donc envisager d'aller travailler à vélo plutôt qu'en train, au moins pour une partie du trajet.

#### 7.4 Suggestions d'amélioration

A la fin du questionnaire, les répondants ont eu l'occasion de suggérer des améliorations qu'un service de vélos partagés tel que Villo! pourrait mettre en place (question ouverte). Plus de 207 remarques ont été formulées.

Les remarques les plus fréquentes concernent la régulation du stationnement des deux-roues ainsi que la sécurité et le respect du Code de la Route, représentant chacune 12% des remarques. En effet, les répondants souhaiteraient davantage de régulation sur le dépôt de véhicules, s'inquiétant du stationnement anarchique des vélos et trottinettes. Ces remarques concernent néanmoins les autres services de micromobilité en *free-floating*. Les répondants demandent également un respect supplémentaire du Code de la Route par les cyclistes et par les utilisateurs de trottinettes, afin d'améliorer la sécurité de tous les usagers. Il est à noter que 11% des remarques visent à demander la suppression de l'offre Villo! ou des vélos et trottinettes partagées en général, puisque ce service est jugé comme étant une source de dépenses publiques inutile et car ces modes paraissent trop dangereux dans un milieu urbain.

Des suggestions plus marginales ont été faites concernant d'autres points :

- Le poids trop important des Villo! et le souhait d'avoir accès à des vélos électriques plus légers pour s'adapter au mieux à la topographie bruxelloise (6% des remarques),
- La diminution du coût voire la gratuité du service Villo! (6%),
- Le remplacement du système de batterie actuel par une recharge en station (5%),
- L'augmentation du nombre de stations, notamment en périphérie, pour assurer une meilleure accessibilité aux usagers (5%).

### Synthèse intermédiaire – Evolution de l'offre Villo!

- Les **mesures** étant les plus **intéressantes** pour les répondants sont la mise en place d'une **application mobile commune** pour le **calcul d'itinéraires** et l'ajout de **vélo à assistance électrique** avec **batterie embarquée**.
- Les **femmes** sont plus intéressées par la **location** à la **journée** et sur **plusieurs mois**, par le **vélo cargo** et par l'**application mobile commune** pour l'**achat** du titre de transport.
- **Autant** de répondants se disent **intéressés**, **désintéressés** et **sans intérêt ni désintérêt** par la nouvelle offre Villo! même si les mesures qu'ils souhaitent étaient implémentées.
- Les **motifs** pour lesquels les répondants seraient **incités** à se **déplacer en vélo partagé** sont des **visites** à des proches, des **activités sportives ou de loisirs** et des **trajets domicile / travail**.
- Le **principal mode** qui serait remplacé par les vélos partagés est la **marche**, sélectionnée en premier par presque 70% des répondants à la question. Les autres modes ensuite sélectionnés sont les véhicules de la **STIB** et la **voiture du ménage**.
- Deux fois plus de personnes habitant **en dehors de la RBC** remplaceraient les **bus de Lijn ou TEC** par **Villo!**.
- Un quart des remarques qui ont été faites par les répondants concerne la **régulation du stationnement des deux-roues** ainsi que la **sécurité** et le **respect** du **Code de la Route** par les cyclistes.

## 8 CLUSTERING

Le clustering est une méthode d'analyse des données<sup>2</sup> utilisée ici pour regrouper les répondants en groupes d'individus aux caractéristiques similaires de manière automatisée. L'ensemble des réponses au questionnaire ont été utilisées, à l'exception des réponses aux questions de type catégorielles nominales (ex : la catégorie socio-professionnelle, dont les réponses sont des groupes de métiers ne pouvant pas être classés dans un ordre particulier).

Par cette méthode, cinq groupes ont été identifiés :

- Le premier groupe (32% des répondants) est non bruxellois et plutôt non intéressé par Villo!. Il habite en dehors de la Région bruxelloise et s'y rend de manière occasionnelle principalement en voiture. Les distances trop longues et la faible densité des stations sont pour lui les principaux freins à l'utilisation de Villo!.
- Le deuxième groupe (42% des répondants), potentiellement intéressé par Villo!, est plus jeune et utilise principalement les transports en commun STIB. Il est intéressé par des mesures telles que l'intégration de l'abonnement Villo! à l'abonnement STIB, l'ajout de vélos cargos et l'introduction de vélos à assistance électrique embarquée électriques. Presque la moitié des répondants du groupe serait intéressé par Villo! si leur mesure préférée était implémentée
- Le troisième groupe (8% des répondants) ne va presque jamais à Bruxelles et ne connaît pas Villo!.
- Le quatrième groupe (8% des répondants), particulièrement réfractaire à Villo!, est composé de personnes plus âgées qui utilisent principalement la voiture. Elles considèrent Villo! comme un gaspillage d'argent public et ont une vision négative du service. Environ 26% des répondants du groupe ne peut pas ou plus faire de vélo à cause de leur condition physique ; contre 13% en moyenne sur le total.
- Le cinquième groupe (10% des répondants), composé de personnes âgées bruxelloises, est plutôt non intéressé par Villo!. Elles utilisent la voiture ou à pied et sont légèrement plus réfractaires à Villo! que les groupes 1, 2 et 3. Près de la moitié ne seraient pas intéressées même si leurs mesures préférées étaient implémentées.

Le tableau ci-dessous reprend de manière synthétique les caractéristiques socio-démographiques principales des différents groupes identifiés.

Tableau 2 Caractéristiques socio-démographiques des différents groupes identifiés

	Groupe 1	Groupe 2	Groupe 3	Groupe 4	Groupe 5	Total général
Homme	45%	39%	22%	58%	75%	45%
Femme	55%	61%	78%	42%	25%	55%
Actifs	86%	65%	71%	38%	36%	68%
Inactifs	14%	35%	29%	62%	64%	32%
-25 ans	7%	18%	27%	0%	0%	12%
25-34	22%	29%	15%	3%	2%	21%
35-44	32%	19%	5%	36%	10%	23%
45-54	24%	17%	30%	13%	28%	21%
55+	15%	18%	24%	48%	60%	24%

<sup>2</sup> Les méthodes utilisées sont ici la méthode UMAP pour la réduction des dimensions et l'Agglomerative Clustering pour le clustering en lui-même. Elles ont été utilisées via le module sklearn du langage python.



Le tableau suivant reprend l'adhésion des groupes identifiés aux différentes propositions de modification de l'offre Villo! à l'avenir. Le tableau présente l'adhésion moyenne sous forme de notes allant de -10 (Proposition pas intéressante du tout) à +10 (Proposition très intéressante).

Tableau 3 Adhésion aux propositions de modification de l'offre Villo! à l'avenir suivant le groupe identifié

Proposition très intéressante	+10,0
Proposition assez intéressante	+5,0
Proposition pas très intéressante	-5,0
Proposition pas intéressante du tout	-10,0

Adhésions aux propositions de modification de l'offre Villo! à l'avenir		Groupe 1	Groupe 2	Groupe 3	Groupe 4	Groupe 5
Propositions de modifications de la couverture géographique	Avoir une station à moins de 250 m de mon domicile (l'équivalent de 5 minutes à pied)	+3,6	+3,6	+5,7	-7,0	+1,1
	Des vélos Villo! déployés de façon complémentaire au réseau STIB pour des trajets vélo + STIB	+4,5	+4,8	+3,4	-7,0	+2,3
Propositions de modifications des services proposés	Déposer le vélo n'importe où	-1,0	-1,2	+2,0	-4,3	-3,0
	Déposer le vélo dans une zone dédiée par un marquage au sol	+4,3	+3,6	+4,1	-3,3	+2,8
	Déposer le vélo dans une station de recharge	+5,5	+4,4	+5,0	-2,7	+4,5
Propositions de modifications des types de vélos proposés	Vélo léger non motorisé	+2,7	+3,2	+3,8	-4,2	+0,3
	Vélo à assistance électrique avec batterie embarquée	+4,8	+5,8	+6,9	-3,4	+4,4
	Vélo-cargo	-0,6	+1,4	+2,1	-6,2	-2,5
	Trottinette	-4,1	-3,7	-3,3	-9,0	-5,6
	Tricycle	-3,9	-2,6	-2,0	-6,9	-5,0
Propositions de modifications de l'offre combinée avec le réseau de transports en commun	Abonnement Villo! compris dans l'abonnement STIB	+4,7	+6,4	+3,5	-3,3	+3,6
	Application mobile commune pour le calcul d'itinéraires	+5,4	+6,7	+4,5	-1,3	+4,5
	Possibilité de débloquer un vélo avec la carte MoBIB ou l'application STIB	+4,4	+4,3	+4,1	-4,3	+2,6
	Application mobile commune pour l'achat du titre de transport	+3,9	+4,5	+4,7	-4,7	+2,3
Propositions de modifications des formules d'abonnement	Location à la minute	+3,1	+2,1	+2,2	-5,3	-0,2
	Location à la demi-heure	+3,0	+3,8	+1,6	-4,9	+1,9
	Location à la journée	+3,2	+4,4	+4,4	-3,1	+0,5
	Location sur plusieurs mois	+1,0	+1,4	+1,4	-7,2	-1,1
	Possibilité de pouvoir réserver	+4,5	+4,3	+4,3	-2,4	+2,9
Si les modifications qui vous intéressent le plus étaient apportées, dans quelle mesure seriez-vous intéressé(e) d'utiliser un service de vélos partagés pour vous déplacer dans la Région de Bruxelles-Capitale à l'avenir ?		-0,9	+0,8	-0,2	-7,6	-2,5

## 9 SYNTHÈSE GÉNÉRALE

Tableau 4 Reprise des synthèses intermédiaires par partie

Profil des usagers	<ul style="list-style-type: none"> <li>La <b>parité est respectée</b> dans l'échantillon avec tout de même légèrement plus de femmes.</li> <li>L'échantillon est composé majoritairement de personnes de <b>plus de 35 ans</b>.</li> <li>Près de la moitié des répondants réside en <b>Région de Bruxelles-Capitale</b> (45%). Près de 30% de l'échantillon résident à <b>Nivelles</b> et 20% à <b>Hal-Vilvorde</b>.</li> <li>Environ la <b>moitié</b> des répondants sont des <b>employés</b>, avec sur l'échantillon 57% de <b>temps plein</b>. 55% des répondants ont obtenu un <b>diplôme supérieur</b>.</li> </ul>
Comportements de mobilité des non-usagers	<ul style="list-style-type: none"> <li>Plus de <b>neuf répondants sur 10</b> se sont déplacés <b>plusieurs fois</b> en <b>RBC</b> au cours des 6 derniers mois.</li> <li>Les modes les plus fréquemment utilisés sont la <b>marche</b>, la <b>voiture du ménage</b> et les véhicules de la <b>STIB</b>.</li> <li>Le mode avec le plus de <b>désistements</b> sont les <b>Villo!</b> et <b>E-Villo!</b> avec 69% des répondants les ayant déjà utilisés qui ne les utilisent plus, suivi des <b>vélos partagés en flotte libre</b> (63%).</li> <li>Les <b>modes principaux</b> utilisés par les répondants sont les véhicules de la <b>STIB</b> (mode principal de 33% des répondants), la <b>voiture du ménage</b> (26%) suivi de la <b>marche</b> (16%).</li> <li>Les <b>hommes</b> ont tendance à utiliser davantage comme mode principal la <b>voiture de société</b> ainsi que le <b>vélo du ménage</b>, et les <b>femmes</b> les <b>trains SNCB</b>. Les <b>habitants</b> de la <b>RBC</b> se déplacent plus via la <b>marche</b>, les véhicules de la <b>STIB</b>, le <b>vélo du ménage</b> et les <b>taxis/véhicules avec chauffeur</b>. La <b>voiture</b> est le mode principal le plus adopté par les personnes <b>habitant en dehors de la RBC</b>.</li> <li>Les principaux <b>avantages</b> qui ressortent sont le <b>confort d'utilisation</b>, la <b>fiabilité du temps de parcours</b> puis le <b>coût</b>.</li> <li>Les principaux <b>inconconvénients</b> sélectionnés sont les <b>aménagements et l'états des voiries</b> ainsi que le <b>temps de parcours en heure de pointe</b>.</li> <li>Les <b>femmes</b> et les <b>habitants</b> de la <b>RBC</b> accordent plus d'importance au sentiment de <b>sécurité</b> par rapport au risque <b>d'agression</b> verbale ou physique que les autres répondants.</li> </ul>
Mode de déplacement : vélo	<ul style="list-style-type: none"> <li>Près de la moitié des répondants ne se déplaçant pas à vélo <b>sait rouler</b>, mais ne le fait <b>jamais</b>. Près d'un quart d'entre eux <b>roule parfois</b>, mais <b>jamais à Bruxelles</b>.</li> <li>Un quart des répondants habitant en Région bruxelloise et ayant indiqué qu'ils n'utilisaient pas de vélo mais savaient en faire ont cité le fait <b>d'avoir un vélo</b> comme raison <b>la plus encourageante</b> pour en utiliser. C'est la première raison citée par ceux-ci.</li> <li>Pour l'ensemble des répondants ne se déplaçant pas en vélo, les principales situations qui pourraient les <b>encourager</b> à le faire sont tout d'abord s'il faisait <b>beau</b>, puis s'ils <b>avaient le temps</b>, suivi de s'ils <b>avaient un vélo</b> ou si certaines <b>zones devenaient piétonnes</b>.</li> <li>Les <b>femmes</b> et les personnes habitant en <b>dehors de la RBC</b> seraient plus enclines à utiliser ce mode si certaines <b>zones devenaient piétonnes</b>.</li> <li>La situation la plus encourageante à utiliser ce mode (première réponse sélectionnée) est en cas de <b>grève des transports en commun</b>.</li> <li>12% des répondants habitant en <b>RBC</b> et ayant indiqué qu'ils <b>n'utilisaient pas</b> de vélo mais <b>savaient en faire</b>, ont déclaré <b>qu'aucune situation</b> ne pourrait leur faire utiliser ce mode, contre 2% pour les autres.</li> <li>L'une des <b>raisons décourageant</b> le plus les répondants d'utiliser le vélo est le <b>risque d'accident ou de chute</b> (sélectionné par 46% des répondants). La deuxième raison la plus sélectionnée est la <b>longueur des déplacements</b>.</li> </ul>
Focus sur le service Villo!	<ul style="list-style-type: none"> <li>Les taux de personnes connaissant <b>plus ou moins le fonctionnement</b> de ce service et celles le connaissant <b>uniquement de nom</b> sont <b>similaires</b>, représentant chacun <b>un tiers</b> des répondants</li> <li><b>Plus de la moitié</b> des répondants indiquent que le service Villo! ne correspond <b>plus à leurs besoins</b>. Près <b>d'un tiers</b> utilisent désormais leur <b>propre vélo</b>.</li> <li>La raison principale du <b>désintéressement</b> (première raison sélectionnée) est le <b>coût du service</b>.</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>L'image</b> de la marque Villo! reste relativement <b>neutre</b> avec plus de <b>la moitié</b> des réponses. <b>Un tiers</b> des répondants ont un <b>avis positif</b> sur cette marque.</li> <li>• <b>Plus de la majorité</b> des répondants pense qu'il est important de <b>conserver un service de vélos partagés</b> en station tel que Villo! à l'avenir.</li> <li>• Les principales <b>utilités</b> du service Villo! selon les répondants sont qu'il <b>réduit la pollution</b>, qu'il <b>évite</b> aux particuliers le <b>vol des vélos</b> et qu'il <b>encourage l'activité physique</b>.</li> <li>• Les principaux <b>freins</b> à l'utilisation du service Villo! sont qu'il ne permet pas de <b>transporter un enfant</b> ou des objets encombrants, que les <b>stations</b> sont <b>trop éloignées</b> du point d'arrivée ou de départ des répondants ou qu'il ne <b>correspond plus</b> à leurs <b>besoins</b>.</li> </ul>
Evolution de l'offre Villo!	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Les <b>mesures</b> étant les plus <b>intéressantes</b> pour les répondants sont la mise en place d'une <b>application mobile commune</b> pour le <b>calcul d'itinéraires</b> et l'ajout de <b>vélo à assistance électrique</b> avec <b>batterie embarquée</b>.</li> <li>• Les <b>femmes</b> sont plus intéressées par la <b>location</b> à la <b>journée</b> et sur <b>plusieurs mois</b>, par le <b>vélo cargo</b> et par <b>l'application mobile commune</b> pour <b>l'achat</b> du titre de transport.</li> <li>• <b>Autant</b> de répondants se disent <b>intéressés</b>, <b>désintéressés</b> et <b>sans intérêt ni désintérêt</b> par la nouvelle offre Villo! même si les mesures qu'ils souhaitent étaient implémentées.</li> <li>• Les <b>motifs</b> pour lesquels les répondants seraient <b>incités</b> à se <b>déplacer en vélo partagé</b> sont des <b>visites</b> à des proches, des <b>activités sportives ou de loisirs</b> et des <b>trajets domicile / travail</b>.</li> <li>• Le <b>principal mode</b> qui serait remplacé par les vélos partagés est la <b>marche</b>, sélectionnée en premier par presque 70% des répondants à la question. Les autres modes ensuite sélectionnés sont les véhicules de la <b>STIB</b> et la <b>voiture du ménage</b>.</li> <li>• Deux fois plus de personnes habitant <b>en dehors de la RBC</b> remplaceraient les <b>bus de Lijn ou TEC</b> par <b>Villo!</b>.</li> <li>• Un quart des remarques qui ont été faites par les répondants concerne la <b>régulation du stationnement</b> ainsi que la <b>sécurité</b> et le <b>respect du code de la route</b>.</li> </ul>
Clustering	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Le public <b>non Bruxellois</b> plutôt <b>non intéressé</b> par Villo! représente <b>un tiers</b> des répondants. Ils se déplacent <b>occasionnellement</b> en RBC, principalement en <b>voiture</b>, puisque leurs déplacements sont <b>trop longs</b> pour être effectués en vélo.</li> <li>• <b>42%</b> des répondants sont potentiellement <b>intéressés</b> par Villo!. Ils sont plus <b>jeunes</b> et utilisent davantage les <b>véhicules de la STIB</b>. La <b>moitié</b> d'entre eux seraient <b>intéressés</b> si leurs mesures préférées étaient implémentées.</li> <li>• <b>8%</b> des répondants ne <b>vont jamais à Bruxelles</b> et ne <b>connaissent pas</b> Villo! ou que de nom.</li> <li>• Le public <b>très réfractaire</b> à ce service, légèrement <b>plus âgé</b>, comprend <b>8%</b> des répondants. Ils sont convaincus de la <b>voiture</b> et l'utilise en mode principal. Ils connaissent vaguement Villo! et déclarent que ce service est une <b>perte d'argent public</b>.</li> <li>• <b>8%</b> des répondants sont des <b>personnes âgées Bruxelloises</b> plutôt <b>non intéressées</b> par Villo!. Elles se déplacent principalement en <b>voiture</b> ou à <b>pied</b>. Près de la <b>moitié</b> ne seraient <b>pas intéressées</b> même si leurs mesures préférées étaient implémentées.</li> </ul>

Pour rappel, cette enquête fait suite à une précédente qui concernait les usagers de la micromobilité partagée en Région bruxelloise. Cette seconde enquête a pour objectif de connaître les comportements de mobilité des personnes n'utilisant pas ou plus la micromobilité partagée, de comprendre les raisons de leur non-utilisation, d'évaluer leur perception du service Villo! et de déterminer les potentiels leviers qui participeraient à un changement modal de leur part.

Les personnes de l'échantillon, c'est-à-dire utilisant le service Villo! moins d'une fois par mois, ont majoritairement plus de 35 ans. Près de la moitié habitent dans la Région Bruxelles-Capitale, sont employées et ont un diplôme supérieur. Elles se rendent régulièrement en RBC, se déplaçant le plus souvent via la marche, la voiture du ménage et les véhicules de la STIB. Elles sont attachées au confort

d'utilisation, à la fiabilité du temps de parcours et au coût avantageux de leurs modes principaux de transport.

Les trois quarts des répondants savent rouler à vélo, mais ne le font jamais, dont un quart spécifiquement en Région bruxelloise. Cela est notamment dû aux risques d'accidents ou de chutes et aux déplacements trop longs pour être réalisés à vélo. Ils pourraient cependant se déplacer ainsi en cas de grève de transport, de beau temps, s'ils avaient plus de temps, si certaines zones devenaient piétonnes ou s'ils détenaient leur propre vélo. Le fait de ne pas avoir de vélo est même la première raison citée par les bruxellois pour ne pas faire de vélo. Celle-ci est citée par environ 25% des bruxellois.

Les deux tiers de l'échantillon global expliquent connaître Villo! uniquement de nom ou connaître plus ou moins son fonctionnement. 36 personnes sur 670 indiquent avoir déjà utilisé les services Villo! et E-Villo!, soit 5% de l'échantillon. Parmi eux, 7 sur 10 ont dit ne plus les utiliser. Cela est dû au fait que le service ne répond plus à leurs besoins, qu'il est jugé trop coûteux, ou qu'ils ont désormais leur propre vélo. Le peu de confort, l'état des vélos, leur manque de praticité, l'impossibilité de les tester gratuitement et des actualités ponctuelles à consonnance négative peuvent également avoir un impact sur l'évolution de l'usage du service. L'image de cette marque reste majoritairement neutre. Selon l'ensemble des répondants, les forces de ce service sont qu'il contribue à réduire la pollution, qu'il évite aux particuliers le vol de vélos et qu'il encourage l'activité physique. Cependant, ses freins sont qu'il ne permet pas de transporter un enfant ou des objets encombrants et que les stations sont trop éloignées de leur point de départ / arrivée.

A l'avenir, la moitié des répondants pense qu'il est important qu'une telle offre soit conservée. Les répondants seraient intéressés par la mise en place d'une application mobile commune pour le calcul d'itinéraires et l'ajout de vélos à assistance électrique avec batterie embarquée. Même si ces mesures étaient implémentées, seul un tiers d'entre eux se disent susceptibles d'utiliser le service Villo!. Ces derniers indiquent qu'ils pourraient se déplacer ainsi, principalement en remplacement de la marche, pour des visites à des proches, pour des activités sportives ou de loisirs et pour des trajets domicile / travail.

## 10 ANNEXES

### 10.1 Contenu de l'invitation à répondre envoyée aux panélistes

Objet : Tentez de remporter 10 euros en répondant à notre questionnaire



### Enquête sur la mobilité à Bruxelles

Donnez votre avis en répondant à notre questionnaire

 Cadeaux	 Durée	 Calendrier
Une chance de gagner un bon d'achat de 10 euros	8-10 minutes	Mercredi 5 juillet 2023



Pour compléter le questionnaire, cliquez sur le bouton ci-dessus ou copiez-collez l'URL ci-dessous dans votre browser.

<http://www.internetpanel.be/webprod/cgi-bin/asklaext.rdl?Action=GoPanel&Task=1&SOURCE=1>

InternetPanel vous remercie de votre participation

 FOLLOW US ON FACEBOOK





Si vous souhaitez consulter ou modifier vos données personnelles, vous désinscrire, savoir où sont valables les chèques-cadeau, rendez-vous sur notre site [internetpanel.be](http://internetpanel.be).  
InternetPanel® est le panel Online de AQRate.

Objet : Geef uw mening en maak kans op 10 euro



## Studie over mobiliteit in Brussel

Geef uw mening door onze vragenlijst te beantwoorden



### Geschenk

Kans om een aankoopbon van 10 euro te winnen



### Duur

8-10 minuten



### Kalender

Woensdag 23 juli 2023

**Ik antwoord**

Om de vragenlijst in te vullen klik op de knop hier boven of maak een copie/paste van de volgende URL in uw browser.

<http://www.internetpanel.be/webprod/cgi-bin/asklaext.dit?Action=DoPanel&Taal=3&SOURCE=1>

**InternetPanel dankt u voor uw deelname**



FOLLOW US  
ON FACEBOOK



**AQrate**

Als u wilt uw persoonlijke gegevens nakijken en eventueel veranderen, is [uitschrijven](#) of de winkels waar de aankoopbonnen geldig zijn kennen, gaat u naar [internetpanel.be](#).  
InternetPanel is de Online Panel van AQrate

## 10.2 Questionnaire de l'enquête



## A. COMPORTEMENTS DE MOBILITE

**A.1. Vous êtes-vous déplacé(e) dans une des 19 communes de la Région de Bruxelles-Capitale au cours des 6 derniers mois, que ce soit pour des raisons professionnelles, pour rendre visite à quelqu'un, y faire des courses ou pour vos loisirs ?**

- ☐ Oui, plusieurs fois  
☐ Une fois  
☐ Jamais => OUT

**A.2. Au cours des 6 derniers mois, à quelle fréquence avez-vous utilisé les modes de déplacement suivants pour vous déplacer dans la Région de Bruxelles-Capitale ?**

	5 fois par semaine ou plus	1 à 4 fois par semaine	1 à 3 fois par mois	Moins d'une fois par mois	Je l'utilisais avant mais plus maintenant	Je ne l'ai jamais utilisé
La marche à pied, y compris assistée (ex.: chaise roulante)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Les trains de la SNCB	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Les véhicules de la STIB (métro, trams ou bus)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Les bus De Lijn ou TEC	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Une voiture du ménage	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Une voiture partagée	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Un vélo du ménage, électrique ou non	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Un vélo partagé en flotte libre (Dott, Bolt, Tier...)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Un vélo partagé en station, électrique ou non (Villo!, E-Villo!)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Une trottinette du ménage	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Une trottinette partagée en flotte libre (Dott, Lime, Bolt, Tier...)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Une moto ou un scooter du ménage	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Un scooter partagé en flotte libre	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

**Si utilise Villo! au moins 1 à 3x/mois => OUT**

**Si plusieurs modes de déplacement avec une fréquence la plus élevée en A2**

**A.3. Quel est le mode de déplacement que vous utilisez le plus fréquemment pour vous déplacer dans la Région de Bruxelles-Capitale ?**

- ☐ La marche à pied, y compris assistée (ex.: chaise roulante)  
☐ Les trains de la SNCB  
☐ Les véhicules de la STIB (métro, trams ou bus)  
☐ Les bus De Lijn ou TEC  
☐ Une voiture du ménage  
☐ Une voiture partagée  
☐ Un vélo du ménage, électrique ou non  
☐ Un vélo partagé en flotte libre (Dott, Bolt, Tier...)  
☐ Une trottinette du ménage  
☐ Une trottinette partagée en flotte libre (Dott, Lime, Bolt, Tier...)



- ☐ Une moto ou un scooter du ménage
- ☐ Un scooter partagé en flotte libre

**Pour le mode de déplacement principal actuel**

**A.4. Quels sont d'après vous les 3 principaux avantages du mode de déplacement que vous utilisez le plus fréquemment (spécifiez le mode) ?**

*Parcourez tous les avantages ci-dessous et sélectionnez ensuite celui qui est le plus important pour vous en 1er, puis le 2ème et le 3ème.*

- ☐ Le coût
- ☐ Le temps de parcours en heures de pointe
- ☐ Le temps de parcours en heures creuses
- ☐ Les aménagements et l'état des voiries
- ☐ La facilité de stationnement
- ☐ La prévisibilité, la fiabilité du temps de parcours
- ☐ Le plaisir
- ☐ L'impact sur ma santé physique
- ☐ Le sentiment de sécurité par rapport au risque d'accident
- ☐ Le sentiment de sécurité par rapport au risque d'agression verbale/physique
- ☐ La facilité de correspondance
- ☐ Le confort d'utilisation
- ☐ Autre (précisez)

**Pour le mode de déplacement principal actuel**

**A.5. Et toujours selon vous, quels sont les 3 principaux inconvénients du mode de déplacement que vous utilisez le plus fréquemment (spécifiez le mode) ?**

*Parcourez tous les inconvénients ci-dessous et sélectionnez ensuite celui qui est le plus important pour vous en 1er, puis le 2ème et le 3ème.*

- ☐ Le coût
- ☐ Le temps de parcours en heures de pointe
- ☐ Le temps de parcours en heures creuses
- ☐ Les aménagements et l'état des voiries
- ☐ La facilité de stationnement
- ☐ La prévisibilité, la fiabilité du temps de parcours
- ☐ L'impact sur ma santé physique
- ☐ Le sentiment de sécurité par rapport au risque d'accident
- ☐ Le sentiment de sécurité par rapport au risque d'agression verbale/physique
- ☐ La facilité de correspondance
- ☐ Le confort d'utilisation
- ☐ Autre (précisez)

## B. ATTITUDES PAR RAPPORT A LA MICROMOBILITE

### Si « jamais » en Q2 pour vélo partagé et personnel

#### B.1. Vous arrive-t-il de rouler à vélo, ne serait-ce qu'occasionnellement ?

- ☐ Oui régulièrement mais pas à Bruxelles
- ☐ Oui parfois mais pas à Bruxelles
- ☐ Non, je sais rouler à vélo mais je ne roule jamais
- ☐ Non, je n'ai jamais appris à rouler à vélo
- ☐ Non, je ne sais pas/plus rouler à vélo (incapacité physique, problèmes de santé...)

### Si réponse autre que jamais appris ou je ne sais pas rouler à vélo en B1

#### B.2. Quelles sont les 3 principales raisons pour lesquelles vous ne souhaitez pas vous déplacer à vélo en Région bruxelloise ?

Parcourez toutes les raisons ci-dessous et sélectionnez ensuite la plus importante pour vous en 1<sup>er</sup>, puis la 2<sup>ème</sup> et la 3<sup>ème</sup>

- ☐ Je n'y ai jamais pensé
- ☐ Je n'ai pas envie, ça ne m'intéresse pas
- ☐ Je n'ai pas de vélo
- ☐ à cause de la fatigue physique, de la transpiration que cela génère
- ☐ Mes déplacements sont souvent trop longs pour les faire à vélo
- ☐ Je dois souvent transporter des personnes/enfants ou des objets encombrants
- ☐ Je n'ai pas la possibilité de garer un vélo chez moi ou près de chez moi
- ☐ Il n'y a pas de stationnement possible sur mon lieu de destination
- ☐ à cause du mauvais état des voiries
- ☐ à cause de l'insuffisance des aménagements et voies sécurisées pour les cyclistes
- ☐ à cause de la mauvaise qualité de l'air
- ☐ à cause de la météo (pluie, vent, gel, neige, feuilles...)
- ☐ à cause du manque de parking sécurisé
- ☐ à cause des dénivelés importants à Bruxelles
- ☐ à cause du risque d'accident, de chute
- ☐ à cause du risque de vol du vélo
- ☐ à cause du coût d'achat, d'entretien d'un vélo
- ☐ Autre (précisez)

#### B.3. Si réponse autre que jamais appris ou je ne sais pas rouler à vélo en B1 Parmi les situations suivantes, quelles sont les 3 situations pour lesquelles vous pourriez vous déplacer à vélo en Région bruxelloise ?

Parcourez toutes les situations ci-dessous et sélectionnez ensuite la plus importante pour vous en 1<sup>er</sup>, puis la 2<sup>ème</sup> et la 3<sup>ème</sup>

- ☐ en cas de grève des transports en commun
- ☐ s'il y a trop d'embouteillages
- ☐ si la Région de Bruxelles-Capitale devait instaurer une taxe kilométrique
- ☐ si certaines zones/quartiers devenaient piétons et ne seraient plus accessibles en voiture
- ☐ si mon véhicule est en panne, à l'entretien
- ☐ si j'avais un vélo
- ☐ s'il fait beau
- ☐ si j'ai le temps
- ☐ si je me déplace seul(e)
- ☐ si ma destination est difficilement accessible par d'autres moyens
- ☐ s'il n'y a pas de stationnement disponible sur mon lieu de destination
- ☐ si le carburant devenait trop cher
- ☐ si mon véhicule ne pourrait plus circuler à Bruxelles (zone LEZ)
- ☐ pour des raisons de santé, améliorer ma condition physique
- ☐ Autre (précisez)

## C. VILLO

### C.1. Dans quelle mesure connaissez-vous les vélos partagés en station Villo! ?

- ☐ Je connais bien Villo!, je les ai déjà utilisés dans le passé mais plus maintenant
- ☐ Je connais Villo! et je sais plus ou moins comment ça fonctionne
- ☐ Je connais Villo! mais seulement de nom
- ☐ J'ai vaguement déjà entendu parler de Villo!
- ☐ Je ne connais pas Villo!

### Si utilisateur Villo! mais plus maintenant en C1

### C.2. Quelles sont les 3 principales raisons pour lesquelles vous n'utilisez- plus Villo! pour vous déplacer en Région bruxelloise ?

*Parcourez toutes les raisons ci-dessous et sélectionnez ensuite la plus importante pour vous en 1er, puis la 2ème et la 3ème*

- ☐ J'utilise un autre service de mobilité partagée
- ☐ C'est trop contraignant d'aller chercher et remettre les vélos en station
- ☐ Ça coûte trop cher
- ☐ J'utilise maintenant mon propre vélo
- ☐ Il y a trop peu de stations
- ☐ Il n'y a pas assez de vélos disponibles
- ☐
- ☐ Les stations sont trop éloignées par rapport à mon point de départ/d'arrivée
- ☐ Les vélos ne sont pas en bon état
- ☐ Il faut transporter la batterie des eVillo ! soi-même
- ☐ Les modalités d'inscription au service sont trop complexes
- ☐ La procédure de location du vélo est trop complexe
- ☐ Le vélo est trop lourd
- ☐ Cela ne correspond plus à mes besoins
- ☐ Circuler à vélo dans Bruxelles est trop dangereux
- ☐ Autre (précisez)

### A TOUS

### C.3. Quelle image avez-vous de la marque Villo! aujourd'hui ?

- ☐ Très positive
- ☐ Assez positive
- ☐ Neutre
- ☐ Assez négative
- ☐ Très négative

**Villo est un service de vélos partagés proposant quelque 5000 vélos répartis sur environ 360 stations dans les 19 communes de la région de Bruxelles-Capitale depuis 2006.**

### C.4. Dans quelle mesure est-il important selon vous que la Région de Bruxelles-Capitale continue à proposer à la population un service de vélos partagés en station tel que Villo! à l'avenir ?

- ☐ Très important
- ☐ Assez important
- ☐ Ni important, ni pas important
- ☐ Pas très important
- ☐ Pas important du tout

### C.5. Dans quelle mesure êtes-vous d'accord avec les affirmations suivantes à propos de la présence d'un service de vélos partagés en station en Région de Bruxelles-Capitale ?

**Un service de vélos partagés en station ...**

	Tout à fait d'accord	Plutôt d'accord	Plutôt pas d'accord	Pas du tout d'accord
Donne une bonne image de Bruxelles	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Encourage les déplacements multimodaux	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Rend le vélo accessible à tous	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Évite aux particuliers le risque de vol des vélos	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Offre un service de mobilité de base à tous les bruxellois	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

**D.1. Selon vous, quels sont les 3 principaux freins/inconvénients liés à l'utilisation des vélos partagés en station (Villo!) ?**  
*Parcourez toutes les raisons ci-dessous et sélectionnez ensuite la plus importante en 1er, puis la 2ème et la 3ème*

- ☐ La faible densité des stations
- ☐ L'éloignement des stations par rapport à mon point de départ/d'arrivée
- ☐ L'état des vélos
- ☐ Le type de vélo (principalement non-électrique)
- ☐ La batterie à transporter pour les eVillo !)
- ☐ La complexité des modalités d'inscription
- ☐ La complexité de la procédure de location du vélo
- ☐ Le poids du vélo
- ☐ Ne correspond plus à mes besoins
- ☐ Ne permet pas de transporter un/des enfant(s) ou des objets encombrants
- ☐ Je ne sais pas comment m'inscrire
- ☐ Je n'utilise pas de smartphone
- ☐ Autre (précisez)
- ☐ Aucun frein/inconvénient

## D. EVOLUTION DE L'OFFRE VILLO

## E. EVOLUTION DE L'OFFRE VILLO

### A TOUS

**D.1. Si les caractéristiques de l'offre Villo! venaient à être modifiées dans le futur, dans quelle mesure trouveriez-vous intéressante chacune des propositions suivantes ?**

	Très intéressante	Assez intéressante	Pas très intéressante	Pas intéressante du tout
<b>Modifications de la couverture géographique</b>				
Avoir une station à moins de 250m de mon domicile (l'équivalent de 5 minutes à pied)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Des vélos Villo! déployés de façon complémentaire au réseau STIB pour des trajets vélo + STIB	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>Modifications des services proposés</b>				
Déposer le vélo n'importe où	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Déposer le vélo dans une zone dédiée par un marquage au sol	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Déposer le vélo dans une station de recharge	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>Modifications des types de vélos proposés</b>				
Vélo léger non motorisé	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Vélo à assistance électrique avec batterie embarquée	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Vélo-cargo	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Trottinettes	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Tricycle	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>Modifications de l'offre combinée avec le réseau de transports en commun</b>				
Abonnement Villo! compris dans l'abonnement STIB	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Possibilité de débloquent un vélo avec la carte Mobib ou l'application STIB	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Application mobile commune pour le calcul d'itinéraires	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Application mobile commune pour l'achat du titre de transport	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>Modifications des formules d'abonnement</b>				
Location à la minute	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Location à la demi-heure	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Location à la journée	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Location sur plusieurs mois	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Possibilité de pouvoir réserver	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

**D.2. Moyennant les modifications qui vous intéressent le plus, dans quelle mesure seriez-vous intéressé(e) d'utiliser un service de vélos partagés pour vous déplacer dans la Région de Bruxelles-Capitale à l'avenir ?**

- ☐ Très intéressé(e)
- ☐ Assez intéressé(e)
- ☐ Ni intéressé(e), ni pas intéressé(e)
- ☐ Pas très intéressé(e)
- ☐ Pas intéressé(e) du tout

**Si très ou assez intéressé(e) en D2**

**D.3. Parmi les motifs de déplacement suivants, pour lesquels seriez-vous intéressé(e) d'utiliser un service de vélos partagés pour vous déplacer dans la Région de Bruxelles-Capitale à l'avenir ?**

*Parcourez tous les motifs ci-dessous et sélectionnez ensuite le plus important pour vous en 1er, puis le 2ème et le 3ème*

- ☐ Trajets domicile / travail
- ☐ Trajets domicile / école ou université
- ☐ Déplacements professionnels (livraisons, rendez-vous...)
- ☐ Visites à des proches (amis, famille...)
- ☐ Shopping, courses
- ☐ Rendez-vous médicaux
- ☐ Rendez-vous administratifs (banque, mutuelle, administration communale, documents divers...)
- ☐ Activités sportives ou de loisirs
- ☐ Autres motifs (précisez)

**Si très ou assez intéressé(e) en D2**

**D.4. Si vous deviez utiliser un service de vélos partagés pour vous déplacer dans la Région de Bruxelles-Capitale à l'avenir, quel(s) autre(s) mode(s) de déplacement cela remplacerait-il, en tout ou en partie, pour effectuer vos déplacements ?**

*Indiquez le(s) mode(s) de déplacement par ordre de priorité en sélectionnant celui que vous remplacerez en 1<sup>er</sup>, puis en 2<sup>ème</sup> et ainsi de suite*

- ☐ La marche à pied
- ☐ Les trains de la SNCB
- ☐ Les véhicules de la STIB (métro, trams ou bus)
- ☐ Les bus De Lijn ou TEC
- ☐ Une voiture du ménage
- ☐ Une voiture partagée
- ☐ Un vélo du ménage, électrique ou non
- ☐ Une moto ou un scooter du ménage
- ☐ Un engin de micromobilité du ménage (trottinette, monoroue, skateboard, hoverboard...)
- ☐ Autres motifs (précisez)

**D.5. Avez-vous des suggestions d'amélioration d'un service de vélos partagés tel que Villo! ?**

## **F. VOLET SOCIO-DEMO**

**E.1. Etes-vous ?**

- ☐ Une femme
- ☐ Un homme
- ☐ Autre

**E.2. Quel âge avez-vous ?**

**E.3. Laquelle des descriptions suivantes correspond le mieux à votre situation personnelle ?**

- ☐ Je vis chez mes parents

- ☐ Je vis en kot, en colocation
- ☐ Je vis seul(e)
- ☐ Je vis seul(e) avec un ou plusieurs enfants
- ☐ Je vis en couple sans enfants
- ☐ Je vis en couple avec un ou plusieurs enfants
- ☐ Je vis dans une institution (maison d'accueil, home...)
- ☐ Autre

**E.4. Quel est le diplôme le plus élevé que vous ayez obtenu ?**

- ☐ Aucun
- ☐ Primaire ou secondaire inférieur
- ☐ Secondaire supérieur
- ☐ Supérieur de type court (Bachelor, Candidature)
- ☐ Supérieur de type long (Master, Licence, Doctorat)
- ☐ Autre

**E.5. Quelle est votre situation professionnelle actuelle ?**

- ☐ Profession libérale (médecin, avocat(e), architecte, ...)
- ☐ Artisan(e), commerçant(e), freelance, indépendant(e)
- ☐ Dirigeant(e) de société, membre de la direction générale
- ☐ Cadre supérieur(e) ou moyen
- ☐ Employé(e), fonctionnaire
- ☐ Ouvrier, ouvrière
- ☐ Autre activité professionnelle
- ☐ Etudiant(e)
- ☐ Chômeur, chômeuse, en recherche d'emploi
- ☐ (Pré) Retraité(e)
- ☐ Autre sans activité professionnelle

**E.6. Quel est le code postal de votre lieu de résidence principale en Belgique ?**

(doit être 1000 entre 9999)

Poser Q2FR SI Q1=1000;1020;1030;1040;1050;1060;1070;1080;1081;1082;1083;1090;1120;1130;1140;1150;1160;1170;1180;1190;1200;1210

- ☐ Je n'ai pas de résidence en Belgique

### 10.3 Tableaux des résultats ventilés selon le profil socio-démographique

Voir fichier excel en annexe.