

Indicateur 21 : Distance temps à un service ferroviaire moyen

Définition

Temps le plus court nécessaire aux habitants d'une commune pour se rendre à une autre commune où plus de 34 trains s'arrêtent par jour ouvrable au sein d'une même gare (soit plus de deux trains par heure). Les lieux retenus pour mesurer les distances temps sont les maisons communales et le trajet s'effectue en voiture. Lorsque la commune dispose du service sur son territoire, la distance temps vaut zéro. Il s'agit uniquement des départs de trains (les arrivées aux gares terminus ne sont pas comptabilisées). L'application utilisée pour mesurer les distances temps est Michelin.

Source : belgianrail.be, données en ligne (horaires realtime). Calculs : CAPRU.

Données : 01/08/2013

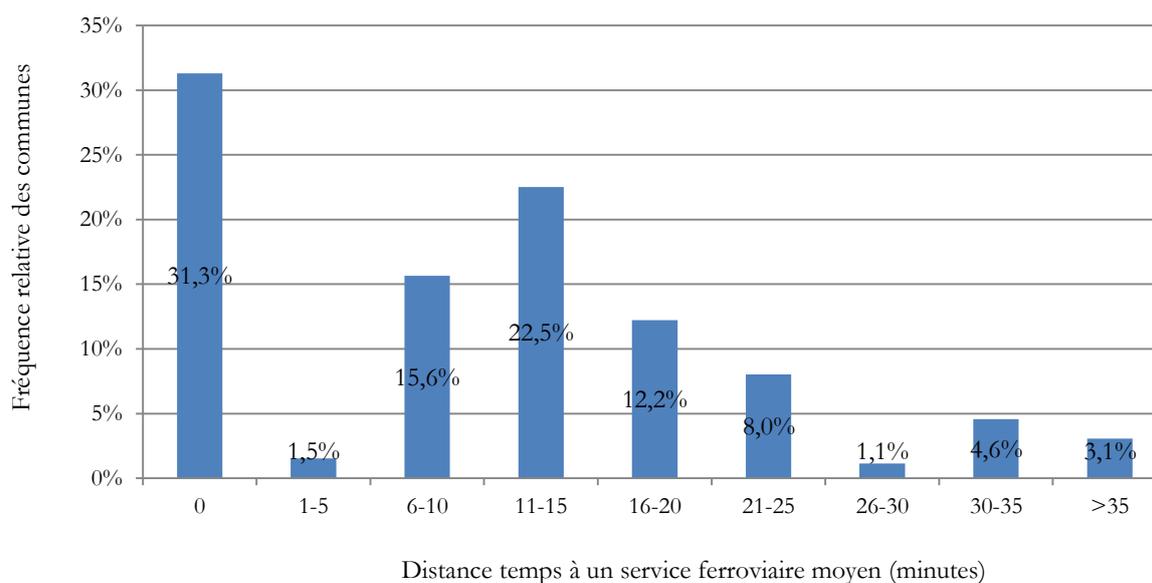
Unité : minutes

Mesures de position

Moyenne régionale :	non applicable
Moyenne des communes :	11
Médiane (q2) :	11
Valeur max. (q4) :	51
Valeur min (q0) :	0
1 ^{er} quartile (q1) :	0
3 ^{ème} quartile (q3) :	17

Mesures de dispersion

Etendue (max-min) :	51
Écart interquartile :	17
Ecart type :	11
Coefficient de variation :	0.932

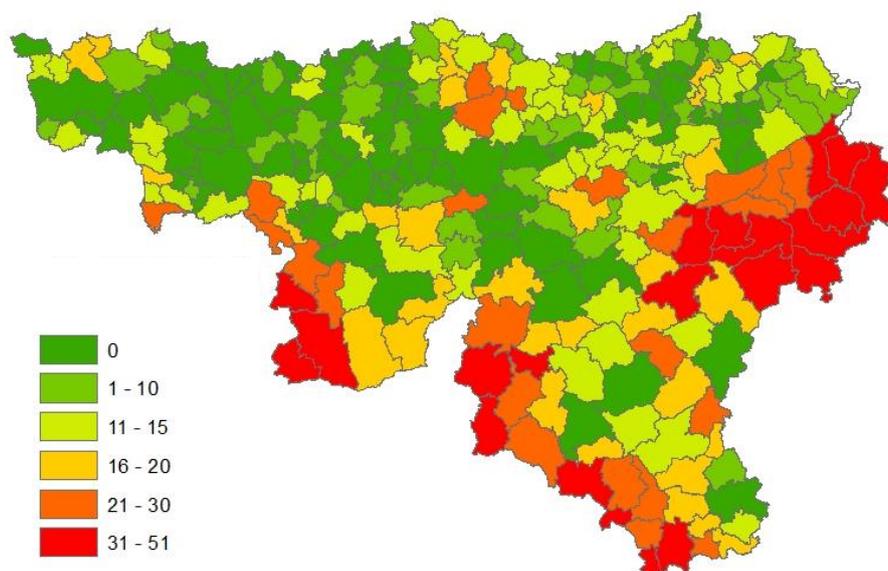


Top 10

Les dix communes où la distance temps est :

La plus élevée		La moins élevée	
Commune	Valeur	Commune	Valeur
MOMIGNIES	51	82 communes ont une distance temps égale à 0.	
BULLINGEN	47		
VIELSALM	42		
LIERNEUX	41		
BUTGENBACH	40		
BURG-REULAND	39		
AMEL	37		
GEDINNE	36		
FLORENVILLE	35		
CHIMAY	34		

Représentation cartographique



Usage de l'indicateur dans la construction de l'indice composite

Au plus la distance temps à un service ferroviaire moyen est élevée, au moins bien est cotée la commune. C'est donc la valeur complémentaire de l'indicateur standardisé qui est utilisée pour l'agrégation.

Deux valeurs extrêmes maximums sont exclues pour la standardisation des indicateurs. Le maximum considéré pour la standardisation est Vielsalm (42 minutes). Dans ce sens, trois communes ont un indicateur standardisé égal à 0 (valeur complémentaire). Cette approche est adoptée pour améliorer la visibilité des résultats sur les radars.

Indicateur 22 : Part des logements construits dans les zones d'accessibilité théorique aux TC

Définition

Il s'agit des logements (en % par rapport aux logements totaux) construits sur des parcelles en ZAT. Les ZAT correspondent à des cercles de 3500 m autour des gares IC/IR et 1000 m autour des autres gares et points d'arrêts de bus bien desservis.

Source : IWEPS (2011).

Données : 2011

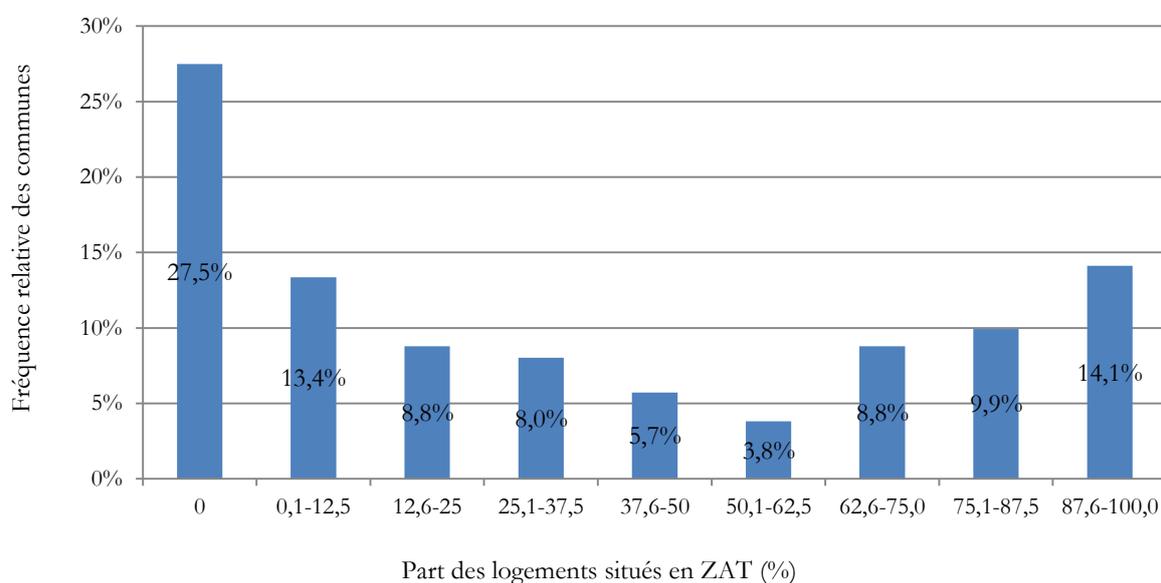
Unité : %

Mesures de position

Moyenne régionale :	63.9
Moyenne des communes :	36.8
Médiane (q2) :	25.4
Valeur max. (q4) :	100.0
Valeur min (q0) :	0.0
1 ^{er} quartile (q1) :	0.0
3 ^{ème} quartile (q3) :	73.2

Mesures de dispersion

Etendue (max-min) :	100.0
Écart interquartile :	73.2
Ecart type :	36.6
Coefficient de variation :	0.995

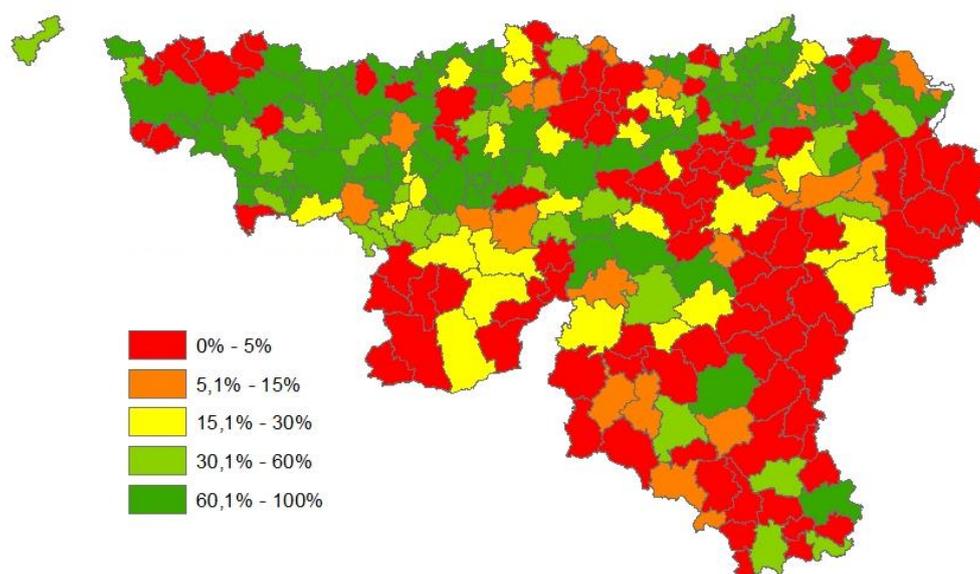


Top 10

Les dix communes où le pourcentage de logements situés en ZAT est :

Le plus élevé		Le moins élevé	
Commune	Valeur	Commune	Valeur
HERSTAL	100,0	72 communes ont un pourcentage égal à 0.	
SAINTE-NICOLAS	100,0		
LIEGE	100,0		
BOUSSU	99,9		
QUAREGNON	99,9		
FARCIENNES	99,8		
RIXENSART	99,6		
EUPEN	99,6		
SERAING	99,5		
SAMBREVILLE	99,5		

Représentation cartographique



Usage de l'indicateur dans la construction de l'indice composite

Au plus le pourcentage de logements situés en ZAT est élevé, au mieux bien est cotée la commune. C'est donc la valeur de l'indicateur standardisé qui est utilisée pour l'agrégation.

Aucune valeur extrême n'a été exclue pour la standardisation des indicateurs.

Indicateur 22 : Part des travailleurs se rendant au travail en mode collectif

Définition

Rapport entre le nombre de travailleurs se rendant au travail en mode collectif (train, TEC, covoiturage ou transport en commun privé organisé par l'employeur) et le nombre total de travailleurs sondés. Il s'agit donc d'une « part de travailleurs » parmi l'échantillon sondé. L'enquête concerne les déplacements domicile-travail vers des entreprises et organismes publics de plus de 100 travailleurs et dont chaque unité d'établissement compte au moins 30 travailleurs. Les données de l'enquête concernent 33.3% de la population active.

Source : SPF Mobilité et Transports, Enquête déplacements Domicile-Travail (données trisannuelles).

Données : 2011

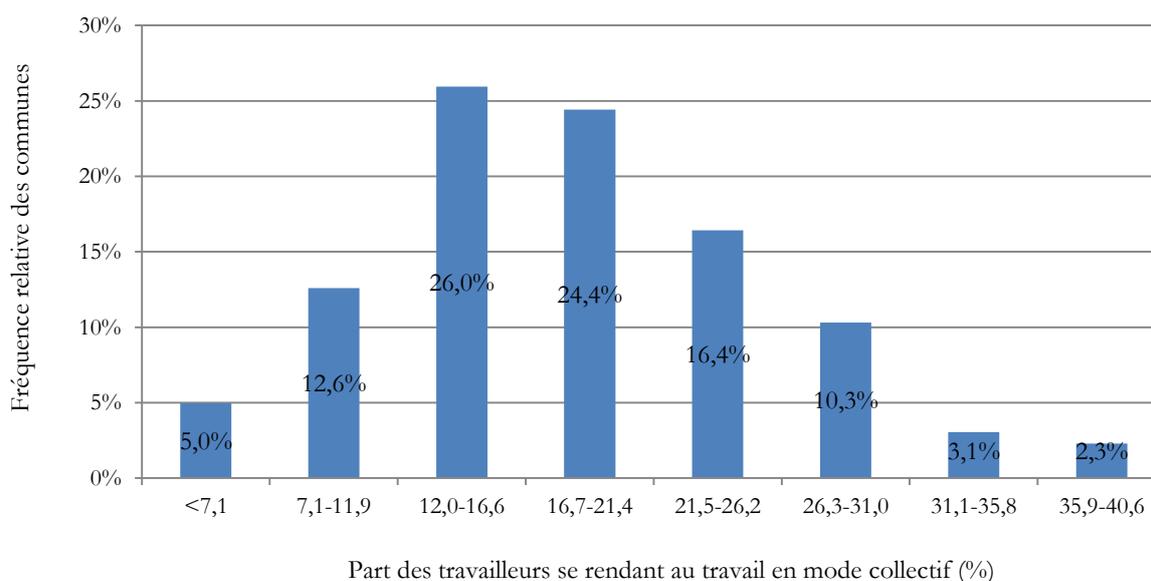
Unité : %

Mesures de position

Moyenne régionale :	18.3
Moyenne des communes :	18.5
Médiane (q2) :	17.8
Valeur max. (q4) :	40.6
Valeur min (q0) :	2.3
1 ^{er} quartile (q1) :	13.8
3 ^{ème} quartile (q3) :	23.2

Mesures de dispersion

Etendue (max-min) :	38.3
Écart interquartile :	9.4
Ecart type :	7.4
Coefficient de variation :	0.399

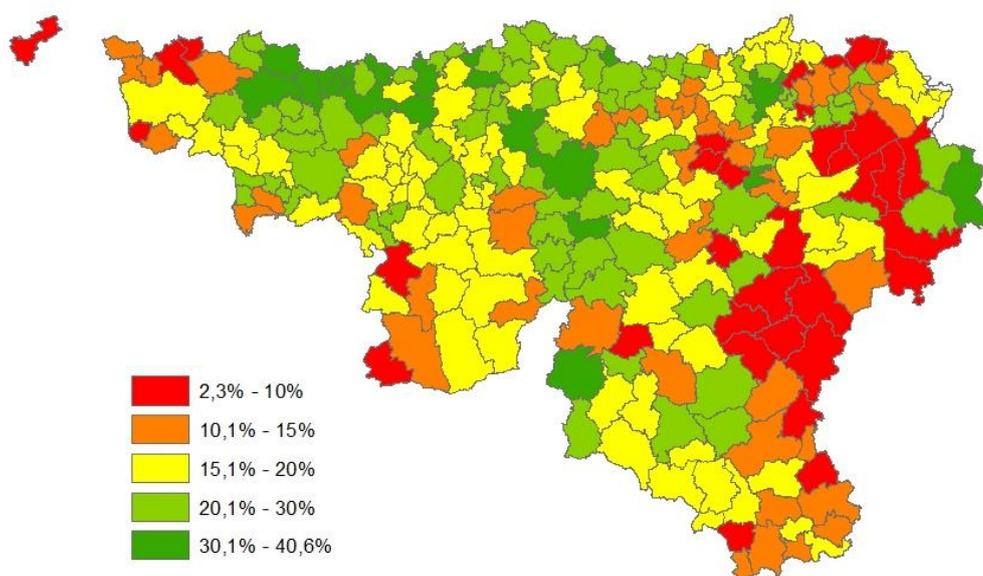


Top 10

Les dix communes où la part des travailleurs se rendant au travail en mode collectif est :

Le plus élevé		Le moins élevé	
Commune	Valeur	Commune	Valeur
ENGHIEN	40,6	LA-ROCHE-EN-ARDENNE	2,3
GEDINNE	40,0	FAUVILLERS	2,8
BRAINE-LE-COMTE	37,5	SAINTE-ODE	2,8
YVOIR	37,2	MALMEDY	4,7
LIEGE	37,0	BERTOEGNE	4,9
ATH	36,0	TENNEVILLE	5,1
GEMBLoux	35,7	HOUFFALIZE	5,3
NAMUR	34,8	TINLOT	5,4
OTTIGNIES-LLN	34,8	MEIX-DEVANT-VIRTON	5,5
SILLY	34,1	BEAUMONT	5,9

Représentation cartographique



Usage de l'indicateur dans la construction de l'indice composite

Au plus la part de travailleurs se rendant au travail en mode collectif est élevée, au mieux est cotée la commune. C'est donc la valeur de l'indicateur standardisé qui est utilisée pour l'agrégation.

Aucune valeur extrême n'a été exclue pour la standardisation des indicateurs.

Indicateur 24 : Part des travailleurs se rendant au travail en mode actif

Définition

Rapport entre le nombre de travailleurs se rendant au travail en mode actif (marche et vélo) et le nombre total de travailleurs sondés. L'enquête concerne les déplacements domicile-travail vers des entreprises et organismes publics de plus de 100 travailleurs et dont chaque unité d'établissement compte au moins 30 travailleurs. Les données de l'enquête concernent 33.3% de la population active. Etant donné qu'il s'agit d'une « part de travailleurs » parmi l'échantillon considéré et non parmi la population active occupée totale, l'indication est jugée fiable.

Source : SPF Mobilité et Transports, Enquête déplacements Domicile-Travail (données trisannuelles).

Données : 2011

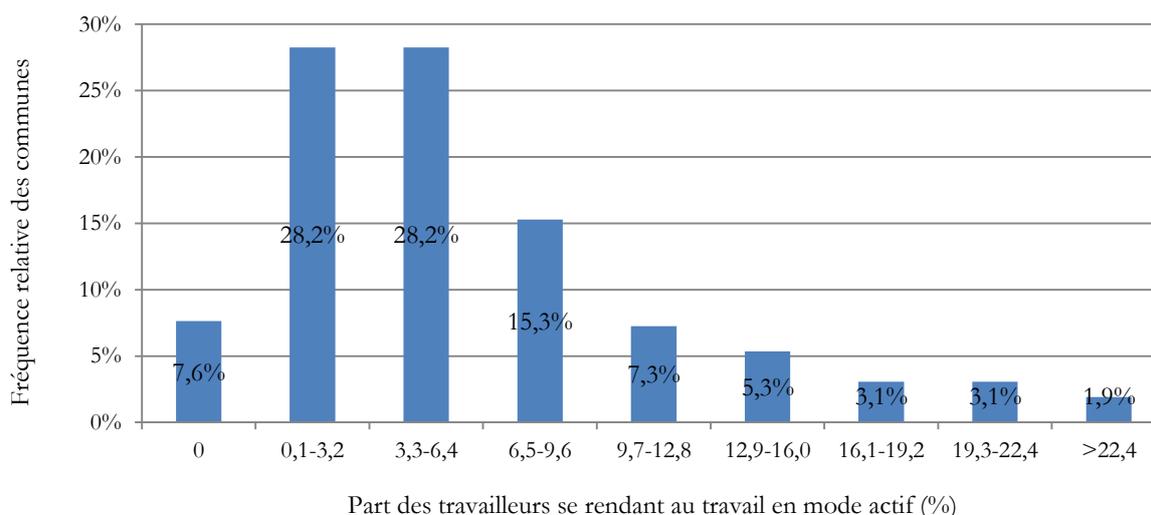
Unité : %

Mesures de position

Moyenne régionale :	4.1
Moyenne des communes :	6.3
Médiane (q2) :	4.6
Valeur max. (q4) :	32.8
Valeur min (q0) :	0.0
1 ^{er} quartile (q1) :	1.9
3 ^{ème} quartile (q3) :	8.6

Mesures de dispersion

Etendue (max-min) :	32.8
Écart interquartile :	6.7
Ecart type :	6.1
Coefficient de variation :	0.961

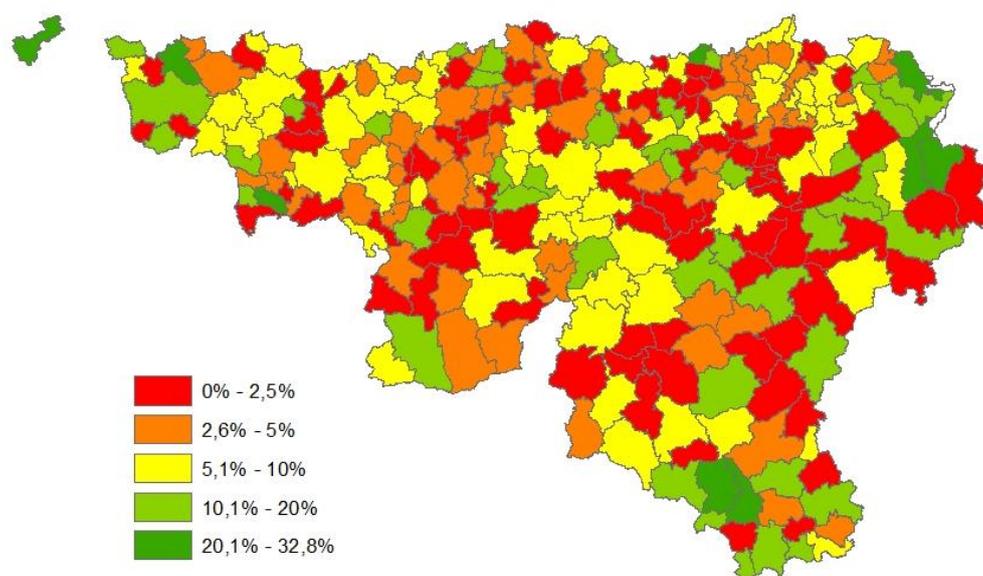


Top 10

Les dix communes où la part des travailleurs se rendant au travail en mode actif (%) est :

La plus élevée		La moins élevée	
Commune	Valeur	Commune	Valeur
Raeren	32,8	20 communes ont un pourcentage égal à 0. Il s'agit de : Bertogne, Daverdisse, Erezée, Fauvillers, Froidchapelle, Gedinne, Hamoir, Havelange, Herbeumont, Honnelles, Manhay, Merbes-le-Château, Rendeux, Sainte-Ode, Saint-Léger, Sivry, Stoumont, Stoumont, Vielsalm, Wasseiges et Wellin.	
Comines-Warнетon	32,2		
Chiny	29,4		
Bütgenbach	27,5		
Waimes	26,7		
Tintigny	22,4		
Dour	22,2		
Oreye	21,1		
Celles	20,4		
Ouffet	19,9		

Représentation cartographique



Usage de l'indicateur dans la construction de l'indice composite

Au plus la part de travailleurs se rendant au travail en mode actif est élevée, au mieux est cotée la commune. C'est donc la valeur de l'indicateur standardisé qui est utilisée pour l'agrégation.

Cinq valeurs extrêmes sont exclues pour la standardisation des indicateurs : Raeren (32.8%), Comines-Warнетon (32.2%), Chiny (29.4%), Bütgenbach (27.5%) et Waimes (26.7%). Le maximum considéré pour la standardisation est Tintigny (22.4%). Dans ce sens, les six communes mentionnées ont un indicateur standardisé égal à 1. Cette approche est adoptée pour améliorer la visibilité des résultats sur les radars.