

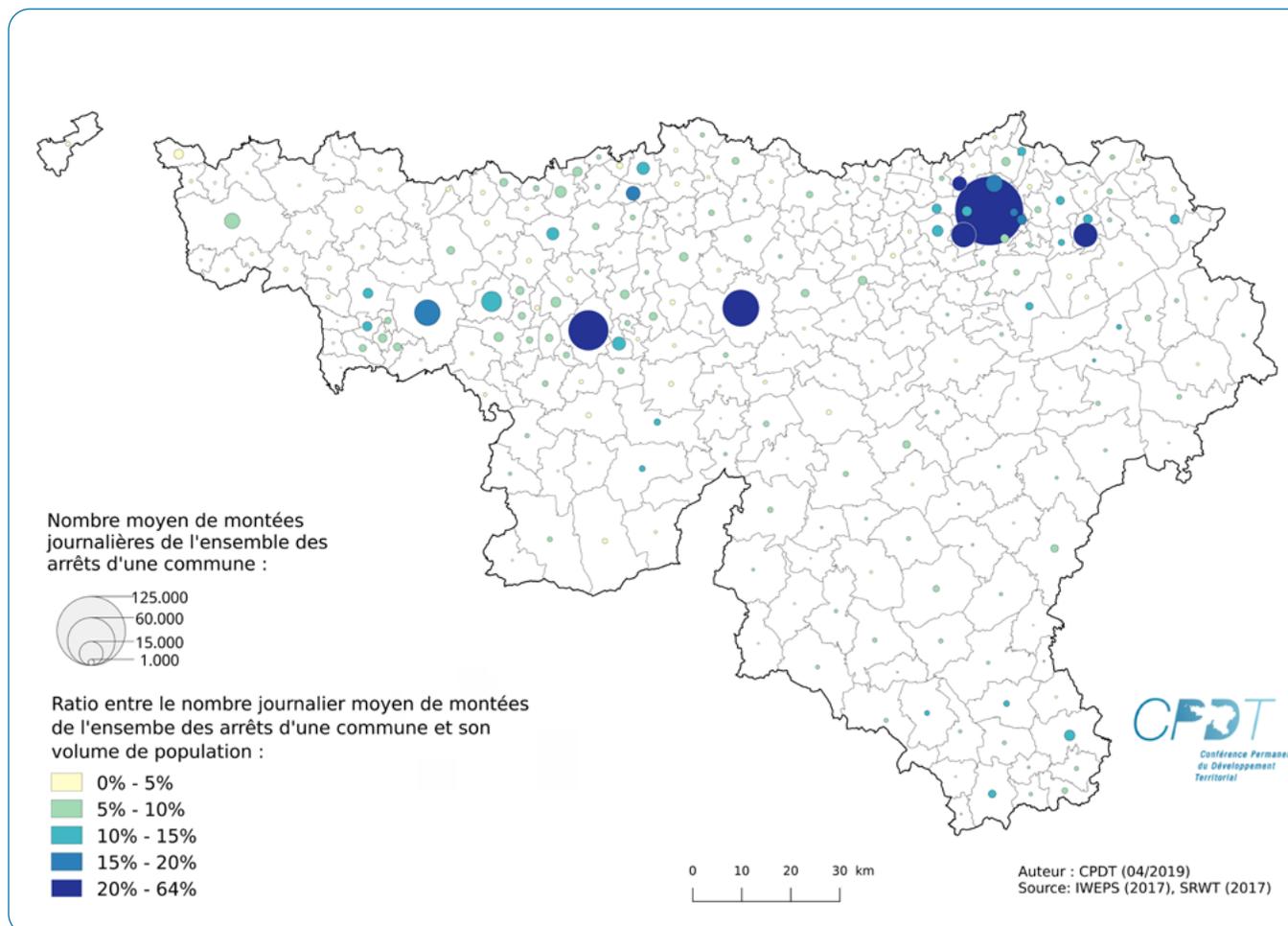
Fréquentation des arrêts de bus (2017), en Wallonie

Le nombre de montées journalières est élevé dans les principaux pôles urbains de Wallonie, certaines communes d'agglomération et des villes moyennes ayant une fonction scolaire importante (Ottignies-Louvain-la-Neuve, Nivelles, Waterloo, Arlon...). En milieu rural et dans beaucoup de petites villes, l'arrêt associé à une école secondaire est souvent le seul arrêt bien fréquenté (c-à-d ayant une fréquentation > 100 montées en moyenne / jour de semaine en période scolaire). Cette fonction scolaire est parfois située hors du centre de la principale localité et être proche d'un arrêt de bus qui, hors période scolaire, a une desserte nulle ou quasi nulle.

Les communes où la fréquentation aux arrêts de bus est la plus faible sont des communes rurales, sans école secondaire, qui sont situées à l'écart des pôles urbains principaux. On pense notamment à la Wallonie picarde et à la région de Huy-Waremme. Parmi les communes qui enregistrent une faible fréquentation aux arrêts de bus, certaines ont une gare (Lens, Jurbise, Brugelette, Hamoir, Assesse, Fexhe-le-Haut-Clocher, Silly ou Hamois).

Avec un nombre total de 462 107 montées par jour de semaine pour l'ensemble des arrêts de bus situés en Wallonie, le ratio moyen wallon entre le nombre de mon-

Nombre moyen de montées journalières de l'ensemble des arrêts d'une commune (2017)



## Fréquentation des arrêts de bus (2017), en Wallonie

tées et la population est de 12,8 %. 18 communes dépassent ce ratio moyen en termes de montées/jour de semaine/habitant. Parmi celles-ci, la commune de Liège occupe une place à part : elle compte 15 des 40 arrêts de Wallonie totalisant plus de 1 000 montées par jour, elle enregistre 125 957 montées sur son territoire ce qui représente 27,3 % du nombre total de montées quotidiennes en Wallonie (pour 5,5 % de la population wallonne) et son ratio du nombre total de montées par habitant est de 64%. La seconde commune avec le ratio le plus élevé est Namur qui présente un ratio de 33 %.

Si les principaux pôles urbains et certaines communes d'agglomération ressortent avec un ratio élevé entre le nombre total de montées et la population, il en va de même dans une certaine mesure de certaines petites villes ou communes présentant une densité de population moyenne, voire faible (Virton, Trois-Ponts, Chiny, Aywaille, Eupen, Habay-la-Neuve, Florennes, Philippeville, Herve, Stavelot, Bastogne...). Toutes ces communes ont pour caractéristique de disposer d'au moins un établissement scolaire à rayonnement supracommunal et d'au moins une ligne de bus à proximité avec fréquence élevée ou plutôt élevée pour un milieu rural. Certaines disposent en outre d'une gare bien desservie en bus.

Quand on fait la moyenne de ce ratio par province et par arrondissement, on observe aussi que les disparités restent significatives entre les diverses sous-régions qui composent la Wallonie. L'arrondissement

de Liège est de loin celui qui dispose du ratio moyen entre le nombre total moyen de montées par jour de l'ensemble des arrêts du territoire et le volume de la population le plus élevé (29,3 %). Quatre autres arrondissements ont un ratio moyen proche de la moyenne wallonne : Namur – 15,1 %, Charleroi – 14,4 %, Verviers et Mons – 11,3 % chacun). Ces arrondissements concentrent donc un grand nombre de nœuds structurant potentiels.

À l'opposé, ce ratio moyen est inférieur à 5 % dans les arrondissements d'Ath, Mouscron, Huy, Waremme et Dinant. Il est également compris entre 5 % et 6 % dans les arrondissements de Thuin, Tournai et Marche-en-Famenne. Ces arrondissements n'abritent donc guère de nœuds structurants potentiels bien fréquentés en dehors des gares principales.

### Niveau spatial :

Commune

### Méthode de classification :

Les lignes de bus express ont pour définition les critères suivants :

- Vitesse commerciale  $\geq 35$  km/h
- Distance inter-arrêts  $\geq 2,5$  km
- Nombre d'itinéraires différents  $\geq 2$
- Fréquence minimale (en vacances scolaires)  $\geq 3$  allers-retours/jour

### Données utilisées :

- Emplacement des arrêts et nombre de bus par jour

de vacances scolaires (2018)

- Emplacement des arrêts de bus express et nombre de bus par jour de vacances scolaires (2018)
- Emplacement des gares (2018)
- Nombre moyen de montées en jour de semaine (septembre 2017)
- Nombre de lignes de bus passant par l'arrêt (2018)

### Sources des données :

- Société régionale wallonne du transport (SRWT), aujourd'hui devenue l'Autorité Organisa-trice du Transport (AOT)

### Sources :

Cette fiche est basée sur le rapport CPDT final de décembre 2018 de la recherche (R8) : Urbanisation des nœuds et mixité des fonctions – Volet 3.

Chercheurs : Maud BLAFFART (Lepur-ULiège), Dorian CLAEYS (Lepur-ULiège), Xavier DUPONT (Lepur-ULiège), Jean-Marc LAMBOTTE (Lepur-ULiège), Hubert MALDAGUE (Lepur-ULiège), Hélène VAN NGOC (CREAT-UCLouvain)

Responsable scientifique : Bruno BIANCHET (Lepur-ULiège)

### Auteurs :

**Xavier May**

Contact : [xavier.may@ulb.ac.be](mailto:xavier.may@ulb.ac.be), +32 (0)2 650 68 09.