

Arrêts de bus et abribus : un inventaire indispensable ?

La question des horaires et des trajets de bus a déjà été abordée dans un précédent article de *Malonne première* (n°416). Mais qu'en est-il des arrêts de bus et des abribus sur l'entité de Malonne ? C'est la question que je me suis posé et – pour y répondre – je suis allé m'en rendre compte sur place. Comme nous allons le voir, le bilan est plutôt mitigé.

J'ai établi un état des lieux avec l'objectif d'étudier ce qui pourrait être fait pour améliorer l'attractivité des bus au point de vue de la sécurité des usagers et de l'intermodalité. Je n'avais pas imaginé que la collecte d'informations pour l'établir serait si intéressante.

L'état des lieux

Il y a 26 arrêts sur le territoire de Malonne et sur sa périphérie immédiate, pour un total de 57 emplacements d'aller et de retour. Notez bien que quelques-uns de nos carrefours et ronds-points comptent plus de deux emplacements, ce qui explique que le nombre d'emplacements ne soit pas exactement le double du nombre d'arrêts. Notez également que l'arrêt « transports scolaires » – qui est situé près de la fontaine de l'Abbaye Saint-Berthuin – n'a pas été repris dans ce décompte.

Saviez-vous qu'en 2023, la Wallonie comptait 32.137 arrêts de bus ? Pour connaître la densité des arrêts par kilomètre carré, il suffit de diviser ce nombre par la superficie totale de la région, qui est d'environ 16 844 km². Cela donne une densité moyenne d'environ 1,91 arrêt de bus par km². Ceci connu, la situation de Malonne – avec sa superficie de 11 km² et ses 7 lignes de bus desservant notre entité (6, 6B, 10, 28, 64, 64B, E86) – est bien au-dessus de la moyenne régionale.

Sans surprise, ces arrêts sont principalement situés le long des grands axes et sur les routes les plus fréquentées (Chaussée de Charleroi, Avenue de la Vecquée, Fond de Malonne / Insevaux, rues du Petit-Bois et du Piroy).

40 % des arrêts sont abrités, avec bancs ou dossier pour pouvoir s'asseoir ou s'appuyer et donc – triste corollaire – 60 % ne le sont pas (à vos capuches et à vos parapluies !). Certains emplacements sont de simples poteaux de signalisation placés à même l'accotement de la chaussée. Deux d'entre eux sont carrément impossibles à voir à partir de la chaussée, l'un «avalé» par la végétation (Haute-Fontaine), l'autre mal orienté (Zoning industriel). L'arrêt IMP Reumonjoie a même été déclaré aux «arrêts absents» et n'a été retrouvé que récemment, dans un fossé, lors du week-end du Grand-Nettoyage Bewapp !

2/3 des arrêts abrités (16) sont des arrêts dans le sens 'Malonne vers Namur'; ce qui confirme que le flux des usagers se rendant vers Namur est plutôt privilégié, que Malonne est bien considérée comme étant une zone périphérique et que le réseau des TEC est principalement un réseau de type «centripète».

2/3 des arrêts disposent d'un vrai trottoir, ou d'une dalle en béton ou d'un tarmac. Le tiers restant est constitué d'arrêts situés à même l'accotement, sur un sol en terre battue ou de graviers.

La signalétique et l'identification des arrêts mériteraient d'être rafraîchies d'un petit coup de Kärcher ou de peinture, mais je pourrais en dire tout autant de certains passages pour piétons (quand il y en a !). L'état général des arrêts m'a semblé tout juste suffisant, mais dans ce genre d'appréciation, tout dépend par rapport à quoi on compare. Je n'ai pas constaté de vandalisme et d'actes d'incivilité – seuls quelques abris sont tagués – ni d'excès de saletés sur place ou à proximité. Mais l'état général de propreté peut être amélioré car seul un emplacement sur deux en moyenne est équipé d'une poubelle.

Une dernière remarque qui pourrait en dire long sur la fréquentation des arrêts et sur la corrélation avec le trafic automobile : j'ai compté 8 abribus avec un affichage publicitaire. Ils sont tous situés sur les axes les plus fréquentés et sont bien entretenus. Il faut savoir que le TEC sous-traite le suivi des panneaux publicitaires et d'affichage à une société privée ; ceci explique peut-être cela.

Et la sécurité aux arrêts de bus ?

Grosso modo, 80 % des arrêts sont éclairés, principalement grâce à l'éclairage public et plus rarement grâce à l'éclairage direct des abribus. Un seul de ces abribus est alimenté par des panneaux solaires : celui du bas de «La Navinne».

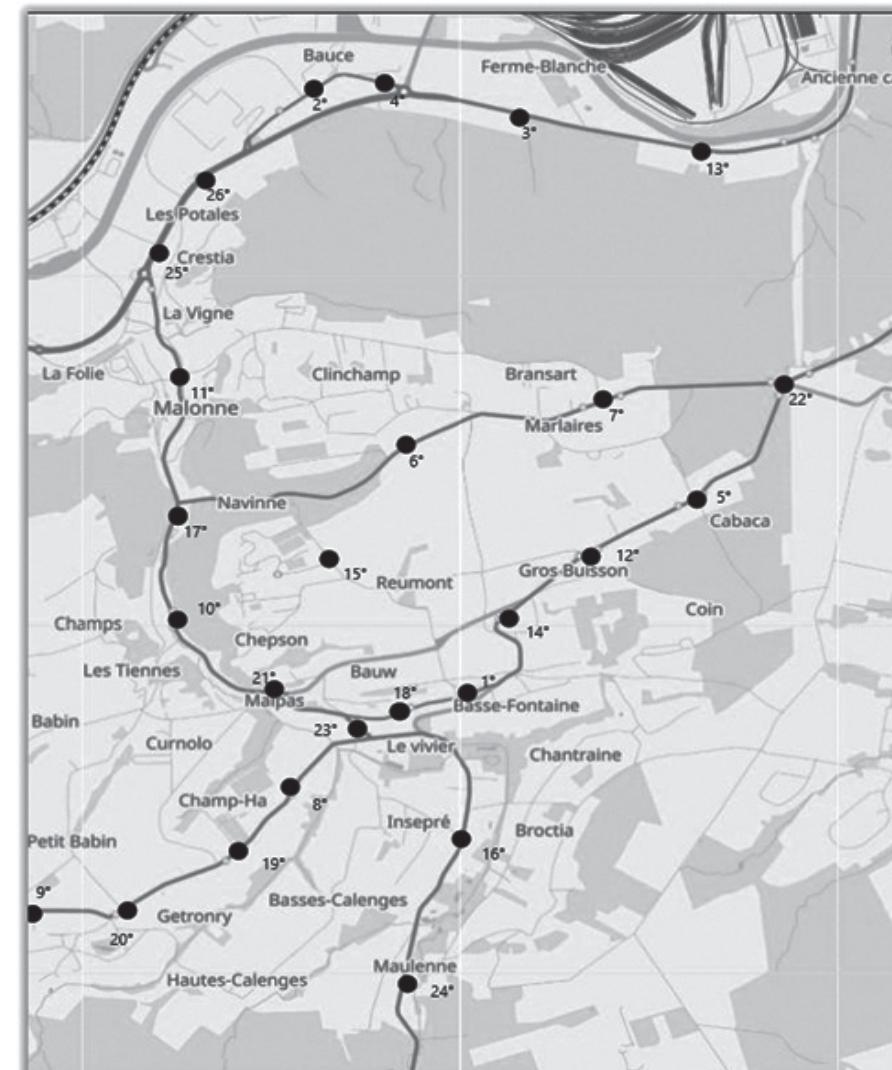
N°	Arrêt	Ligne 6	Ligne 6b	Ligne 10	Ligne 28	Ligne 64	Ligne 64b	Ligne E86
1°	Basse Fontaine				5°			
2°	Bauche Ferme	4°	4°	4°				
3°	Bauche Garage	2°	2°	2°				
4°	Bauche Pont	3°	3°	3°				
5°	Cabacat				2°			
6°	Centre Sportif Saint-Berthuin					3°	4°	
7°	Chemin (Rue) de Bransart					2°	5°	
8°	Chemin du Piroy				8°			
9°	Chemin Pani				11°			
10°	École Communale	9°	9°			5°	2°	
11°	Fond Place	7°	7°					
12°	Gros Buisson				3°			
13°	Gueule du Loup (Namur)	1°	1°	1°				
14°	Haute Fontaine				4°			
15°	IMP Reumonjoie			9°				
16°	Insepré	12°				8°		
17°	La Navinne	8°	8°			4°	3°	
18°	La Rue				6°			
19°	Le Piroy Cabine (Champ Ha)				9°			
20°	Le Piroy Eglise				10°			
21°	Malpas Place	10°	10°			6°	1°	
22°	Notre-Dame Au Bois (Namur)				1°	1°	6°	
23°	Petit-Bois	11°			7°	7°		
24°	Plat-Ry (Floreffe)	13°						
25°	Port	6°	6°	6°				1°
26°	Zoning Industriel	5°	5°	5°				

À peine 23% des emplacements (13 sur 57) ont un passage pour piétons à proximité, ce qui permet de changer de côté avec une sécurité toute relative car qui dit «grand axe» dit aussi «vitesse plus élevée».

Un seul emplacement est doté d'une Web-Cam – celui de Notre-Dame au Bois – ce qui s'explique par le fait qu'il est situé ... à la fin d'un tronçon routier avec radar !

Qu'en est-il maintenant pour les PMR ? 80 % des arrêts ne sont pas «classifiés» par le TEC comme étant «PMR compatible» et pour les maigres 20 % qui le sont, leur implantation générale laisse vraiment à désirer. Le retour d'expérience d'un PMR (personne à mobilité réduite) malonnois serait probablement édifiant. Pourquoi, par exemple, n'y a-t-il qu'un seul arrêt dans les deux sens qui soit «PMR compatible» ? Il s'agit du «Piroy Église». Comment font alors les PMR pour revenir en toute sécurité à leur point de départ ?

Voilà un premier tableau dressé rapidement, mais une 2^e partie viendra le compléter dans un prochain article pour Mp. Il sera consacré à une réflexion sur la manière d'améliorer l'intermodalité entre nos divers moyens de locomotion avec les services du TEC. S'ajoutera aussi bientôt l'analyse des résultats de l'enquête « Les bus à Malonne, qu'en pensez-vous ? » qui a été lancée en avril (Mp n°421).



Texte et photos : Étienne Rouaux