

Les résultats de l'enquête TEC-Malonne

Version du 25 juin 2025

Table des matières

INTRODUCTION	3
Présentation de l'enquête	3
Échantillon	3
Deux populations en fonction des lieux de résidence	4
Quatre sous-groupes en fonction des contraintes de déplacement	6
Cinq ensembles et 678 questionnaires "utiles"	7
Plan du rapport	7
D'autres documents disponibles	7
CHAPITRE 1. LES MALONNOIS ET FLOREFFOIS	8
1. Profil des répondants et représentativité de l'échantillon	8
2. Contraintes de déplacement des Malonnois et Floreffois	12
3. Pratiques de déplacement des Malonnois et Floreffois	19
4. Demandes des Malonnois et Floreffois	33
5. Conclusions (très partielles)	37
CHAPITRE 2. LES NON-MALONNOIS ET NON-FLOREFFOIS ÉTUDIANT OU TRAVAILLANT À MALONNE OU FLOREFFE	40
1. Profil des répondants	40
2. Contraintes de déplacement	41
3. Pratiques de déplacement	43
4. Demandes des non-Malonnois et non-Floreffois	46
ANNEXE 1 : LE QUESTIONNAIRE	47

INTRODUCTION

Présentation de l'enquête

L'enquête a été réalisée à l'initiative d'un collectif de Malonnoises et Malonnais (le groupe d'action TEC-Malonne), qui s'est constitué à la suite d'un article paru dans le journal Malonne première du mois de novembre 2024.

L'objectif de cette enquête est d'objectiver les pratiques de déplacement des Malonnais.es, mais aussi des personnes non-malonnaises se rendant à Malonne ou la traversant.

Le questionnaire, reproduit à l'annexe 1, était volontairement court. Il comportait 20 questions, dont certaines étaient ouvertes. En sus de trois questions visant à identifier l'âge, le sexe et le lieu de résidence des répondants et d'une question portant sur la possession ou non d'une voiture, 8 questions visaient à caractériser l'usage des bus (fréquence et motifs d'utilisation, points de départ et d'arrivée, etc.), 4 questions avaient pour objectif de voir à quelles conditions les personnes seraient d'accord d'utiliser (ou d'utiliser davantage) les services du TEC, tandis que 2 autres questions s'adressaient aux travailleurs et étudiants pour connaître leur lieu d'étude ou de travail et les moyens de locomotion pour s'y rendre. À ces questions fermées s'ajoutaient deux questions ouvertes pour recueillir les souhaits et commentaires.

Les personnes pouvaient compléter la version papier parue dans le n° d'avril 2025 de Malonne première, ou remplir le questionnaire en ligne.

Pour collecter un maximum de questionnaires, nous avons organisé une campagne multidimensionnelle : insertion du questionnaire dans le journal toutes-boîtes Malonne première, affichage de posters aux arrêts de bus, distribution de flyers dans les bus, les écoles et les commerces, diffusion via les réseaux sociaux et les courriels...

Les réponses ont été collectées entre le 30 mars et le 19 mai.

Échantillon

Au moment de clôturer la collecte, 714 réponses nous étaient parvenues (8 questionnaires sont arrivés depuis lors, que nous avons décidé de ne pas prendre en compte).

66 % des répondants habitent à Malonne, 33 % en dehors de Malonne, tandis que la localité de résidence est inconnue pour 1%. La forte proportion de non-Malonnais parmi les répondants s'explique par notre stratégie de diffusion des questionnaires. D'une part, nous avons distribué des flyers dans des bus dont les parcours s'étendent au-delà de Malonne ou amènent à Malonne des personnes qui y travaillent ou y étudient. D'autre part, les directions des écoles secondaires et de la Haute école de Malonne ont soutenu notre démarche en diffusant le questionnaire parmi leurs élèves, dont une proportion importante ne réside pas à Malonne.

Il n'est donc pas surprenant que les lieux de résidence des répondants correspondent surtout aux localités situées sur les parcours des bus 6, 10, 28 ou 64, et aux localités, parfois lointaines, où habitent principalement des étudiants et enseignants des établissements scolaires.

Tableau 1. Répartition des répondants selon leur localité de résidence

Malonne		473	473
Localités limitrophes	Floreffe	55	109
	Namur	23	
	Bois-de-Villers	13	
	Flawinne	10	
	Wépion	8	
	Floriffoux	0	
Autres localités	Lesves	11	123
	Saint-Gérard	11	
	Fosses-la-Ville	9	
	Mettet	9	
	Vitriaval	6	
	Bossière	4	
	Denée	4	
	Graux	3	
	Assesse	2	
	Belgrade	2	
	Biesme	2	
	Bioul	2	
	Ciney	2	
	Florennes	2	
	Franière	2	
	Jambes	2	
	Jemeppe-sur-Sambre	2	
	Maison-Saint-Gérard	2	
	Moustier	2	
	Rosée	2	
	Sart-Eustache	2	
	Sart-Saint-Laurent	2	
	Temploux	2	
	36 localités avec 1 répondant	36	
Résidence inconnue		9	9
Total		714	714

Deux populations en fonction des lieux de résidence

Dans la liste des localités, on remarque que Floreffe se distingue des autres par un nombre nettement plus important de répondants. Comment l'expliquer ? En partie parce qu'une membre de notre

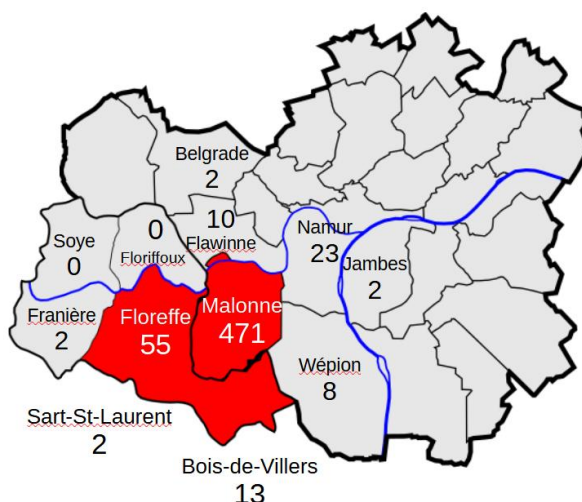
groupe habite Floreffe et a relayé l'enquête, mais aussi parce que la localité de Floreffe (hors Franière, Soye et Floriffoux) est le plus étroitement connectée à Malonne du fait des lignes 10, 28 (voire 6 pour la section du Lakisse). Les répondants Floreffois habitent d'ailleurs dans des quartiers proches de Malonne : Buzet, Sovimont, Lakisse, Riverre ou le centre.

Tableau 2. Répartition des répondants floreffois selon leur quartier de résidence

Nom du quartier	Nbre de répondants
Floreffe Buzet	23
Floreffe Sovimont (et Gembloux pour 2 d'entre eux)	13
Floreffe centre	10
Floreffe Lakisse	4
Floreffe Riverre	2
Floreffe (quartier indéterminé)	3

Ces observations nous ont incités à regrouper dans un même ensemble les Malonnois et les Floreffois. La carte ci-dessous montre clairement que Floreffeenserme Malonne à l'Est et au Sud, séparant ainsi Malonne de Bois-de-Villers. Elle montre aussi que les autres localités jouxtant Malonne comptent nettement moins de répondants que Floreffe (voire aucun pour Floriffoux).

Carte 1. Nombre de répondants à Malonne et dans les localités voisines



Notons cependant que le taux de répondants est nettement inférieur à Floreffe qu'à Malonne (maximum 2 % contre 9,5 %).

En cumulant ces deux localités, on obtient un total de 528 répondants. Il reste alors 177 répondants habitant ailleurs et 9 dont le lieu de résidence nous est inconnu.

Si nous excluons ces derniers de nos analyses, nous totalisons 705 questionnaires “utiles”, répartis en deux groupes inégaux : Malonnois et Floreffois, d’une part ; résidants dans d’autres localités, d’autre part.

Quatre sous-groupes en fonction des contraintes de déplacement

Au sein de chacun de ces groupes, il nous a semblé pertinent de distinguer quatre sous-groupes en fonction de leurs contraintes scolaires ou professionnelles. Ces contraintes pèsent en effet fortement sur les besoins de déplacement. Non seulement celles-ci varient selon que l’on est ou non étudiant ou travailleur, mais selon la localité où se situe l’école ou le travail. Dans ce dernier cas, nous avons distingué trois entités géographiques : Malonne et Floreffe, d’une part ; Namur (en tant que localité et non en tant que commune), d’autre part ; et enfin toutes les autres localités. Cette dernière catégorie regroupe évidemment des destinations très variées mais toutes ont en commun d’exiger, si on utilise les bus, de devoir prendre à Namur une correspondance en train ou en bus. C’est pourquoi nous distinguons quatre sous-groupes :

- ceux qui étudient ou travaillent à Malonne ou Floreffe ;
- ceux qui étudient ou travaillent à Namur ;
- ceux qui étudient ou travaillent ailleurs ;
- ceux qui n’étudient pas ou ne travaillent pas.

Au sein de la population malonnoise et floreffoise, chacun de ces sous-groupes compte plus de 100 répondants, ce qui garantit non pas nécessairement une représentativité de l’échantillon mais au moins permet d’appréhender une belle variété de situations. Par contre, au sein de la population des non malonnois et floreffois, seul le sous-groupe des personnes étudiant ou travaillant à Malonne ou Floreffe compte plus de 100 personnes.

Tableau 3. Répartition des répondants selon leur lieu de résidence et leurs contraintes de déplacement scolaire ou professionnel

	Étudiant ou travaillent à Malonne ou Floreffe	Étudiant ou travaillent à Namur	Étudiant ou travaillent ailleurs	N’étudiant pas et ne travaillent pas	Indéterminé	Total
Malonnois ou Floreffois	125	173	111	112	6	527
Non-Malonnois, non-Floreffois	151	13	9	3	2	178
Indéterminé	4	1	2	2		9
Total Résultat	280	187	122	117	8	714

Cinq ensembles et 678 questionnaires “utiles”

C’est pourquoi, dans notre analyse, nous ne retiendrons que 5 sous-groupes :

- les Malonnois et Floreffois qui étudient ou travaillent à Malonne ou Floreffe (N = 125) ;
- les Malonnois et Floreffois qui étudient ou travaillent à Namur (N = 173) ;
- les Malonnois et Floreffois qui étudient ou travaillent ailleurs (N = 111) ;
- les Malonnois et Floreffois qui n’étudient pas ou ne travaillent pas (N = 112) ;
- Les non Malonnois et non Floreffois qui étudient ou travaillent à Malonne ou Floreffe (N = 151).

Nous exploiterons ainsi 678 des 714 questionnaires reçus.

Plan du rapport

Dans un premier chapitre, l’analyse se focalisera sur les Malonnois et Floreffois en distinguant, quand c’est pertinent, les quatre sous-populations formées sur la base des lieux d’étude et de travail. Dans un second chapitre, elle traitera des non-Malonnois et non-Floreffois

Au sein de chacun de ces chapitres, nous analyserons successivement le profil des répondants, leurs pratiques de déplacement et leurs demandes.

À noter que cette version, bien que déjà fort étoffée, est encore incomplète. Les données rassemblées à l’occasion de cette enquête sont en effet très riches. DEs analyses complémentaires sont envisageables.

D’autres documents disponibles

Ce rapport ne constitue pas la seule production du groupe TEC-Malonne. D’autres textes et cartes sont disponibles sur le site de Malonne-transitionne (<https://malonnetransitionne.be>). Vous y trouverez notamment:

- l’article initial paru dans le Malonne première de novembre 2024,
- un texte sur les arrêts de bus, paru dans le numéro de juin de Malonne première ;
- l’article synthétisant le présent rapport, paru en juillet 2025 dans Malonne première ;
- Un autre texte paru dans ce même numéro (“Changer nos pratiques de déplacement sans attendre que change l’offre de bus”)
- une carte présentant une version cartographique des résultats de l’enquête (avec, notamment, présentation des taux de réponse et des fréquences des usages par quartier et du nombre d’usagers par arrêt) ;
- des cartes présentant pour chaque ligne de bus l’éloignement de chaque zone d’habitation des arrêts de bus les plus proches (zones distantes de moins de 250, 500, 750 et 1.000 mètres).

CHAPITRE 1.

LES MALONNOIS ET FLOREFFOIS

1. Profil des répondants et représentativité de l'échantillon

Le profil des répondants correspond-il à celui de la population des Malonnois et Floreffois ? Pour le savoir, nous ne disposons que de quelques indicateurs : l'âge, le sexe, le lieu de résidence ou la présence d'une voiture dans le ménage. Ces indicateurs témoignent d'une sur-représentation des femmes et des jeunes dans notre échantillon, ainsi que d'une sous-représentation des ménages ne disposant pas d'une voiture. Les taux de réponses varient également selon les quartiers et les rues.

Soulignons que rien ne garantit que les répondants soient représentatifs de l'ensemble de la population de la même catégorie qu'eux (âge, sexe, etc.). Et, a fortiori, rien ne garantit que l'ensemble des répondants reflètent les avis et pratiques de l'ensemble des Malonnois.

1.1. Sur-représentation des femmes

Près de 60 % des répondants habitant Malonne ou Floreffe sont des femmes alors qu'elles représentent à peu près 50 % de la population.

Tableau 4. Répartition des répondants Malonnois et Floreffois selon leur sexe

	Nbre	%
Femme	309	58,6 %
Homme	210	39,8 %
Autre	6	1,1 %
Indéterminé	2	0,4 %
Total	527	100,0 %

1.2. Sur-représentation des jeunes

Les jeunes sont sur-représentés dans l'échantillon puisque plus de 52 % des répondants ont moins de 26 ans. Cette sur-représentation est davantage marquée à Floreffe (73 %) qu'à Malonne (38 %).

Tableau 5. Répartition des répondants Malonnois et Floreffois selon leur âge

	Floreffe	Malonne	Total	Floreffe	Malonne	Total
10-17 ans	31	92	218	56,4 %	19,5 %	30,5 %
18-25 ans	9	86	155	16,4 %	18,2 %	21,7 %
26-35 ans		44	50	0,0 %	9,3 %	7,0 %
36-45 ans	5	57	77	9,1 %	12,1 %	10,8 %
46-65 ans	9	112	130	16,4 %	23,7 %	18,2 %
66 ans et plus	1	79	82	1,8 %	16,7 %	11,5 %
Indéterminé		2	2	0,0 %	0,4 %	0,3 %
Total	55	472	714	100,0 %	100,0 %	100,0 %

Pour Malonne, il est possible de comparer la pyramide des âges des répondants et de la population, et de calculer un taux de réponse par tranche d'âge. On observe alors qu'un peu plus de 15 % des 10-25 ans ont répondu, contre seulement 7 à 8 % dans les catégories d'âge supérieures.

Tableau 6. Taux de réponse des Malonnois selon leur âge

Âge	Nbre de répondants	Nbre d'habitants	Taux de réponse
10-17 ans	92	576	16,0 %
18-25 ans	86	554	15,5 %
26-35 ans	44	643	6,8 %
36-45 ans	57	693	8,2 %
46-65 ans	112	1.498	7,5 %
66 ans et plus	79	1.083	7,3 %
Total	472	5.047	9,4 %

1.3. Sous-représentation des ménages sans voiture

Il est difficile de savoir dans quelle mesure il y a des biais de représentativité. Un indice cependant : seuls 9,1 % des répondants disent faire partie d'un ménage ne disposant pas de voiture. Sans doute cette sous-population est-elle sous représentée puisqu'en 2022, on sait que 16 % des ménages malonnois ne possédaient pas de voiture. Peut-on dès lors extrapoler que les répondants malonnois sont dotés de plus de ressources économiques que la moyenne des Malonnois ? C'est probable.

Notre enquête n'en constitue pas moins une intéressante source d'informations. Mais il faut garder à l'esprit que l'extrapolation de nos résultats doit être effectuée avec prudence.

1.4. Taux de réponse variables selon la rue et le quartier

Autre angle d'approche pour estimer la représentativité de notre échantillon : le taux de réponse par rue. Il y a 47 rues avec habitants mais sans répondants. Ces rues totalisent une population de 525 habitants. Dans les autres rues, le taux de réponse oscille entre 1 et 50 %.

Tableau 7. Taux de réponse des Malonnois selon leur adresse

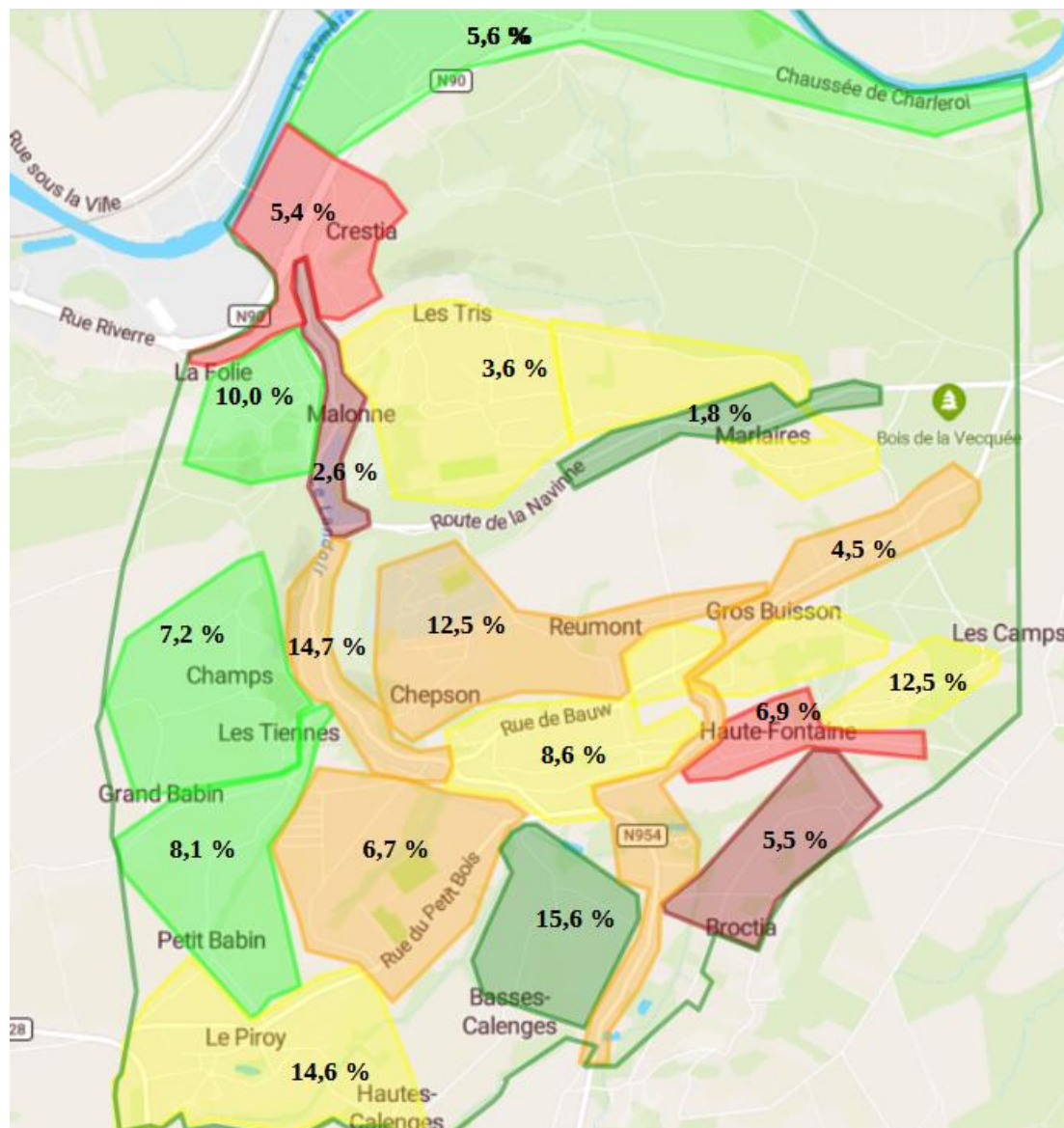
Nom de la rue	Nbre répondants	Nbre hab.	% répond.	Nom de la rue	Nbre répondants	Nbre hab.	% répond.
Chemin de la Huche	2	4	50,0 %	Chemin des Pierres	2	23	8,7 %
Chemin de Maulenne	3	10	30,0 %	La voie qui monte	4	46	8,7 %
Chemin-Herdier-Hautes Calenges	4	15	26,7 %	Haute-Fontaine	3	35	8,6 %
Rue du Coin	13	49	26,5 %	Rue du Clinchamp	9	105	8,6 %
Rue de la Dierlaire	9	36	25,0 %	Hautes-Calenges	4	47	8,5 %
Chemin du Gros-Buisson	3	13	23,1 %	Chemin des Trois fortins	5	59	8,5 %
Rue du Petit Bois	27	127	21,3 %	Rue de la Chapelle Lessire	6	73	8,2 %
Chemin du Four	7	37	18,9 %	Rue du Ranimé	4	53	7,5 %
Mauvais Trî-Mwais Trî	3	16	18,8 %	Fond de Malonne	22	292	7,5 %

Place du Malpas	7	41	17,1 %	Route de la Navinne	14	189	7,4 %
Vieux chemin de Namur	3	19	15,8 %	Cortil-Waha	1	14	7,1 %
Rue du Broctia	18	126	14,3 %	Place du Terminus	1	14	7,1 %
Voie du Tram	3	21	14,3 %	Pays-Liège-Pays d'Idje	3	43	7,0 %
Rue du Piroy	19	155	12,3 %	Ancien rivage	3	45	6,7 %
Chemin de Reumont	9	76	11,8 %	Rue des Rouges Gorges	3	45	6,7 %
Rue de Curnolô	21	178	11,8 %	Chemin du Bois du duc	2	31	6,5 %
Les Marlères	8	68	11,8 %	Rue du Bransart	7	111	6,3 %
Sur les Ternes	6	51	11,8 %	Chaussée de Charleroi	11	179	6,1 %
Sous-la-Grange	3	26	11,5 %	Les Trîs	8	132	6,1 %
Rue de Bauce	8	70	11,4 %	Basse-Fontaine	2	36	5,6 %
Rue d'Insevaux	18	160	11,3 %	Ch. du Chêne Jacqueline	2	37	5,4 %
Pré-des-Praules	1	9	11,1 %	Rue du Tombois	2	38	5,3 %
Rue des Pigeons	1	9	11,1 %	Rue de la Cité	3	58	5,2 %
Rue de Manstée	3	28	10,7 %	Rue de Bauw	4	89	4,5 %
Rue Fernand Colon-Bourgmestre	14	134	10,4 %	Rue des Monastères	4	97	4,1 %
Route Royale	4	39	10,3 %	Rue de la Vigne	2	49	4,1 %
Basses-Calenges	4	40	10,0 %	Avenue de la Vecquée	16	407	3,9 %
Les Potalas	2	20	10,0 %	Place des Zouaves de M.	2	52	3,8 %
Taille des Sarts	1	10	10,0 %	Rue Champs-de-Malonne	4	106	3,8 %
Champ Ha	3	30	10,0 %	Rue L-Joseph Lambillion	1	27	3,7 %
Chemin de Wépion	7	71	9,9 %	Rue des Criquets	1	28	3,6 %
Ruelle Fay	5	52	9,6 %	Rue du Chepson	3	86	3,5 %
Rue du Grand-Babin	11	116	9,5 %	Route d'Insepré	4	118	3,4 %
Trioux-Scieurs	8	85	9,4 %	Chemin des Ranchauds	1	30	3,3 %
Chemin de la Maie-è l'Maî	3	32	9,4 %	Sur le Crestia	1	30	3,3 %
Chemin à Pani	2	22	9,1 %	Rue du Vivier	2	61	3,3 %
Chemin du Cratère	1	11	9,1 %	Rue de Bauw	1	89	1,1 %
En Clivau	2	22	9,1 %	Rue des Monastères	1	97	1,0 %
Rue des Sarpettes	3	34	8,8 %	Chemin du Cabaca	1	0	
Rue du Petit-Babin	18	204	8,8 %	Plat-Ry	1	0	
Rue Joseph Massart	3	34	8,8 %				

Il serait intéressant de regrouper ces rues par quartier afin de pouvoir estimer les taux de réponse par quartier plutôt que par rue. C'est théoriquement possible avec la notion de secteur statistique. Cependant, plusieurs voiries sont à cheval sur plusieurs secteurs statistiques et nous ne serions en mesure de classer les répondants dans ces secteurs que si nous connaissions leur adresse exacte. Ce n'est pas le cas. Or 47 % répondants et 44 % des habitants résident dans ces rues multi-secteurs. C'est pourquoi nous avons opté pour un découpage ad hoc, considérant que l'avenue de la Vecquée, la chaussée de Charleroi et la route de la Navinne constituaient chacune un quartier distinct. Et nous avons comparé le nombre de répondants de chaque quartier au nombre d'habitants, disponible par rue sur le site opendata de la Ville de Namur. On obtient ainsi un taux de réponse légèrement sous-évalué puisque le numérateur (répondants) ne compte que les plus de 10 tandis que le dénominateur

(habitants) les intègre. On observe alors d'importantes variation du taux de réponse par quartier, allant de 1,8 % à La Navinne (et 2,6 % dans le quartier du Fond) à 15,6 % aux Basses-Calenges (et 14,7 % à Insevaux et 14,6 % au Piroy).

Carte 2 : Taux de réponse à notre enquête, par quartier



1.5. Conclusions à propos de la représentativité de notre échantillon

La sur-représentation des femmes dans notre échantillon ne semble pas avoir d'importantes conséquences car la variation des réponses aux questions selon le sexe est peu significative. Par contre, nombre de pratiques de déplacement varient significativement selon l'âge, les jeunes empruntant plus souvent le bus que leurs aînés. Elles varient aussi de manière importante selon que le ménage possède ou non une voiture. Il faudra donc être attentif dans l'interprétation des questions où les réponses varient fortement selon l'âge ou la disposition d'une voiture. De manière générale, nous devons d'ailleurs restés prudents en évitant de considérer que les répondants reflètent les

pratiques et l'opinion des non-répondants. Il y a au contraire des raisons de penser que les non-répondants font moins usage des bus que les répondants et qu'ils ont des opinions moins favorables à propos des services actuels.

2. Contraintes de déplacement des Malonnois et Floreffois

L'usage des bus est notamment lié à ce qu'on peut nommer les contraintes de déplacement. On peut en effet supposer que le recours aux services des TEC variera notamment en fonction de :

- la présence ou non dans le ménage d'une voiture (les membres d'un ménage sans voiture étant davantage dépendants des TEC) ;
- l'âge du répondant (les personnes en-deçà de 18 ans ne peuvent avoir de permis de conduire) ;
- l'occupation scolaire et professionnelle (le fait d'être ou non étudiant ou travailleur, ainsi que la localisation du lieu de scolarité ou de travail conditionnent la longueur et la fréquence des déplacements) ;
- la proximité ou l'éloignement des lignes de bus (et la fréquence de desserte de ces lignes).

2.1. Possibilité de recours à une voiture

Les deux premières variables énoncées ci-dessus permettent d'identifier une part (mais une part seulement) de la population qui ne peut utiliser elle-même une voiture pour ses déplacements, à savoir les personnes dont le ménage ne dispose pas de voiture et les jeunes qui n'ont pas l'âge de conduire. Ces derniers sont plus nombreux que les premiers (111 contre 48). Ensemble, ils représentent 30 % des répondants. Certes, cela ne veut pas dire qu'ils ne peuvent jamais faire usage d'une voiture (les premiers en louant ou en covoiturant, les second en covoiturant ou en étant véhiculé par un membre de leur famille), mais ils diffèrent au moins des autres répondants par une moindre disponibilité de la voiture. Il faudrait idéalement ajouter à cette sous-population les personnes qui sont membres d'un ménage comptant plus d'un adulte et ne disposant que d'une voiture. Mais nous ne disposons pas de cette information.

Tableau 8. Répartition des Malonnois et Floreffois selon leur possibilité de recours à une voiture

	Nombre	%
Pas de voiture dans le ménage	48	9,1 %
Pas l'âge de conduire (bien qu'il y ait une voiture dans le ménage)	111	21,1 %
Age de conduire et voiture dans le ménage	368	69,8 %
Total	527	100,0 %

2.2. Occupations étudiantes et professionnelles

L'autre contrainte pesant sur les déplacements tient aux obligations scolaires et professionnelles. Le fait que les répondants doivent ou non se rendre à l'école ou au travail, de même que la localisation

de l'école ou du travail influencent beaucoup les contraintes de déplacement. C'est pourquoi, comme nous l'avons dit, notre analyse va distinguer quatre sous-populations au sein de l'échantillon des Malonnois et Floreffois.

Le profil des répondants n'est pas semblable au sein de chacune de ces catégories, si ce n'est en ce qui concerne la répartition entre sexes. Ainsi, les Floreffois, qui représentent un peu plus de 10 % des répondants Malonnois et Floreffois, sont sur-représentés dans la sous-population de ceux qui étudient ou travaillent à Malonne ou Floreffe. Ils sont par contre sous-représentés dans la catégorie des personnes travaillant ou étudiant ailleurs, et plus encore dans celle regroupant ceux qui n'étudient pas et ne travaillent pas.

Tableau 9. Répartition des Malonnois et Floreffois selon leur localité de résidence et leur appartenance à l'une des quatre sous-populations

	Floref- fois	Malon- nois	Total	Floref- fois	Malon- nois	Total
Étudient ou travaillent à Malonne ou Floreffe	24	101	125	19,2 %	80,8 %	100,0 %
Étudient ou travaillent à Namur	18	155	173	10,4 %	89,6 %	100,0 %
Étudient ou travaillent ailleurs	8	103	111	7,2 %	92,8 %	100,0 %
N'étudient pas et ne travaillent pas	4	108	112	3,6 %	96,4 %	100,0 %
Total	54	467	521	10,4 %	89,6 %	100,0 %

De même, l'âge des répondants se différencie nettement d'une sous-population à l'autre. Sans surprise, les moins de 26 ans représentent plus de 75 % des personnes étudiant ou travaillant à Malonne ou Floreffe. De même, les plus de 65 ans représentent 65 % des personnes n'étudiant pas et ne travaillant pas. Les jeunes de moins de 26 ans sont plus présents que les 26-65 ans dans la sous-population des personnes étudiant ou travaillant à Namur. C'est l'inverse dans la sous-population des personnes étudiant ou travaillant plus loin. Mais ces chiffres peuvent être trompeurs vu que les jeunes sont sur-représentés dans l'échantillon. Il est dès lors préférable d'examiner comment les individus de chaque classe d'âge se répartissent entre les quatre sous-populations. Le tableau ci-dessous, colore en vert, pour chaque classe d'âge, la sous-population dans laquelle les membres de cette classe d'âge se retrouvent le plus grand nombre, et en vert clair celle qui se classe en second. Si près de deux-tiers des 10-17 ans figurent dans la sous-population étudiant ou travaillant à Malonne, c'est surtout dans celle étudiant ou travaillant à Namur que se retrouvent les 18-35 ans ainsi que les 46-65 ans, tandis que les 36-45 ans étudient et travaillent surtout en dehors de Malonne et Namur. Quant aux plus de 65 ans, il est logique qu'ils se retrouvent massivement dans la sous-population qui n'étudie pas ou ne travaille pas.

Tableau 10. Répartition des répondants Malonnois et Floreffois de chaque classe d'âge entre les quatre sous-populations

	Étudiant ou travaillent à Malonne ou Floreffe	Étudiant ou travaillent à Namur	Étudiant ou travaillent ailleurs	N'étudient pas et ne travaillent pas	Total
10-17 ans	63,1 %	26,2 %	10,7 %	0,0 %	100,0 %
18-25 ans	17,9 %	56,8 %	21,1 %	4,2 %	100,0 %
26-35 ans	18,2 %	34,1 %	31,8 %	15,9 %	100,0 %
36-45 ans	9,7 %	35,5 %	50,0 %	4,8 %	100,0 %
46-65 ans	14,7 %	37,1 %	27,6 %	20,7 %	100,0 %
66 ans et plus	0,0 %	7,5 %	1,3 %	91,3 %	100,0 %

Enfin, la proportion des répondants dont le ménage ne possède pas de voiture est un peu plus importante dans la sous-population de ceux qui étudient ou travaillent à Malonne et moins importante dans celle des personnes étudiant ou travaillant ailleurs.

Tableau 11. Pourcentage de personnes ne possédant pas de voiture au sein de chacune des sous-population de Malonnois et Floreffois

Étudiant ou travaillent à Malonne ou Floreffe	11,2 %
Étudiant ou travaillent à Namur	9,8 %
Étudiant ou travaillent ailleurs	6,3 %
N'étudient pas et ne travaillent pas	8,9 %

2.3. Proximité ou éloignement des lignes de bus

Dernier facteur pesant sur les déplacements : la proximité ou l'éloignement des lignes de bus. En l'absence de l'adresse exacte des répondants, nous ne pouvons calculer la distance exacte entre le lieu de résidence et l'arrêt le plus proche. Mais nous avons deux manières d'approcher cette distance. D'une part, la question 4 demandait d'évaluer le temps de parcours entre le domicile et l'arrêt de bus le plus souvent utilisé. D'autre part, il nous est possible de situer chaque rue par rapport aux arrêts et aux lignes. Aucune de ces deux méthodes n'est cependant sans faille. La première présente deux défauts : d'une part, elle n'a pas été posée aux personnes affirmant ne jamais prendre le bus (22 % des répondants Malonnois ou Floreffois) ; d'autre part, nous avons été surpris de constater d'importantes variations de réponse entre des habitants résidant dans une même rue (pourtant courte). Quant à la seconde méthode, elle est difficile à mettre en œuvre pour certaines voiries longues non parcourues par des lignes de bus : certaines maisons de ces rues peuvent en effet être proches d'un arrêt tandis que d'autres peuvent en être éloignées.

La première méthode indique que 38 % des répondant utilisant le bus disposent d'un arrêt à moins de 5 minutes de chez eux, tandis que 19 % n'en n'ont pas à moins de 15 minutes de leur domicile.

Tableau 12. Répartition des répondants selon la durée du trajet entre leur domicile et l'arrêt d'où ils partent le plus souvent

	Nombre	%
Moins de 5'	155	37,8 %
Entre 5' et 10'	103	25,1 %
Entre 10' et 15'	74	18,0 %
Plus de 15'	78	19,0 %
Total	410	100,0 %

Cependant, cette évaluation doit être prise avec précaution quand on voit les importantes variations de réponse des personnes habitant la même rue, comme dans le tableau ci-dessous, qui se limite aux rues comptant plus de 10 répondants utilisant le bus. Certes, nous n'interrogeons pas les personnes sur l'arrêt de bus le plus proche mais sur celui qu'elles utilisent le plus souvent. Certes, également, une part de ces variations peut s'expliquer par la longueur des rues (rue du Curnolô, par exemple) ou par la vitesse de marche des personnes. Il n'en reste pas moins que d'autres variations sont moins compréhensibles (comme par exemple à la rue Fernand Colon, dans laquelle passe le bus 28 et où 2 des 10 répondants déclarent que l'arrêt le plus couramment utilisé par eux est à plus de 15 minutes de leur domicile alors que le Malpas est tout au plus distant de 10' de la maison située en haut de la rue Fernand Colon).

Tableau 13. Répartition des répondants de quelques rues de Malonne selon la durée du trajet entre leur domicile et l'arrêt d'où ils partent le plus souvent

	Moins de 5'	Entre 5' et 10'	Entre 10' et 15'	Plus de 15'	Total
Rue de Curnolô	9	6	3	2	20
Fond de Malonne	10		3	6	19
Rue du Petit Bois	7	7	1	2	17
Rue d'Insevaux	12	1		4	17
Rue du Broctia		10	4	1	15
Rue du Petit Babin	3	4	6	1	14
Rue de Malonne	3	4	1	5	13
Rue du Piroy	7		1	4	12
Avenue de la Vecquée	6	2	3		11
Rue du Grand Babin	1	3	4	3	11
Rue Fernand Colon	6	2		2	10

Pour le double motif que ces réponses sont sujettes à caution et qu'il n'y a pas de données pour les personnes n'utilisant jamais le bus, nous préférons opter pour une méthode classant chaque rue en fonction des lignes qui leur sont accessibles en un maximum d'environ 10 minutes. Cette méthode n'en reste pas moins approximative. Les rues reliées à deux lignes peuvent l'être pour deux raisons : parce que deux lignes passent dans cette rue, ou parce qu'un bout de la rue est proche d'une ligne

tandis que l'autre est proche d'une seconde ligne. Dans le premier cas, cela signifie que les usagers ont aisément accès aux deux offres tandis que, dans l'autre cas, ils ont surtout accès à l'une d'elles. Quant aux rues comprenant une ligne et la mention "éloigné", cela signifie qu'une partie de la rue est à moins de 10' d'une ligne tandis que l'autre ne l'est pas. Le classement effectué manuellement est le suivant. L'idéal serait de calculer un indice combinant la durée de trajet jusqu'à l'arrêt et le nombre de bus y passant chaque jour.

Tableau 14. Classement des rues de Malonne et Floreffe selon les lignes de bus accessibles à moins de 10' de leur domicile

Lignes	Localité	Rue	Nbre répond.	Lignes	Localité	Rue	Nombre répond.
6	Floreffe	Rue de la Croix	1	64	Malonne	Route de la Navinne	14
		Rue Maulenne	2			Rue Chapelle Lessire	6
	Malonne	Basses Calenges	4			Rue du Clinchamp	9
		Chemin des Ranchauds	1			Rue Trieux des Scieurs	8
		Plat-Ry	1	10 ou 28	Floreffe	Rue des Hayettes	2
		Pré des Praules	1			Séminaire	2
		Rue de la Vigne	2	6 ou 10	Malonne	Les Potaies	2
		Rue des Criquets	1	6 ou 28	Malonne	Avenue de la Vecquée	16
		Rue du Terminus	1			Rue de Curnolô	21
		Rue du Tombois	2			Rue des Pigeons	1
		Rue Lambillion	1			Rue des Rouges Gorges	3
		Voie du Tram	3			Rue du Petit Babin	18
10	Floreffe	Rue Hastir	7	6 ou 64	Malonne	Bauw	4
		Rue Riverre	2			Fond de Malonne	22
		Rue Thiry	1			Place des Zouaves	2
	Malonne	Ancien rivage	3			Place du Malpas	7
		Bauce	1			Rue d'Insevaux	18
		Chaussée de Charleroi	11			Rue de Bauw	1
		Rue de Bauce	7			Rue du Ranimé	4
		Rue des Sarpettes	3			Rue Massart	3
		Vieux chemin de Namur	3			Taille des Sarts	1
28	Floreffe	Inconnu	1	64 ou 28	Malonne	Les Marlères	8
		Eglise	1	6 ou éloigné	Malonne	Babin	1
		Place de Buzet	1			Les Tris	8
		Place de Sovimont	1			Route d'Insepré	4
		Rue de Fosses	2			Rue des Monastères	4
		Rue de la Damejelle	1			Rue du Grand Babin	11
		Rue de Sovimont	1			Rue du Monastère	1
		Rue Maurice Toussaint	3			Sur le Crestia	1
		Rue Patiny	4			Sur les Ternes	6
		Tienne Jean-Pierre	3		Floreffe	Rue de Malonne	15
	Malonne	Basse Fontaine	2	28 ou éloigné	Malonne	Chemin de Wépion	7

	Champ Ha	3			Hautes Calenges	4
	Chemin à Pani	2	Éloigné	Floreffe	Lakisse	1
	Chemin de Cabacca	1		Malonne	Champs de Malonne	4
	Chemin de la Huche	2			Ch. du Chêne Jacqueline	2
	Chemin de la Maie	3			Ch. du Herdier (H. Cal.)	4
	Chemin de Reumont	9			En Clivau	2
	Chemin des Pierres	2			La voie qui monte	4
	Chemin des Trois fortins	5			Mauvais Tri	3
	Chemin du Bois du duc	2			Rue de la Cité	3
	Chemin du Cratère	1			Rue de Maulenne	3
	Chemin du Four	7			Rue du Bransart	7
	Cortil Waha	1			Rue du Broctia	18
	Haute Fontaine	3			Rue du Chepson	3
	Pays de Liège	3			Rue du Coin	13
	Route Royale	4			Rue Sous la grange	3
	Rue de la Dierlaire	9	Inconnu			15
	Rue de Manstée	3				
	Rue du Gros Buisson	3				
	Rue du Petit Bois	27				
	Rue du Piroy	19				
	Rue du Vivier	2				
	Rue Fernand Colon	14				
	Ruelle Fay	5				

En appliquant ces critères, on constate que 25 % des répondants habitent dans des rues totalement ou partiellement situées à plus de 10' d'un arrêt, que 47 % sont proche d'une ligne et 26 % proches de deux lignes. Ceux qui sont dans ce dernier cas occupent les situations les plus confortables. Pour ceux qui sont à proximité d'une seule ligne, leur situation dépend de la fréquence de desserte de cette ligne, même si, comme on le verra, nombre d'entre eux n'hésitent pas à emprunter quelquefois une ligne plus éloignée.

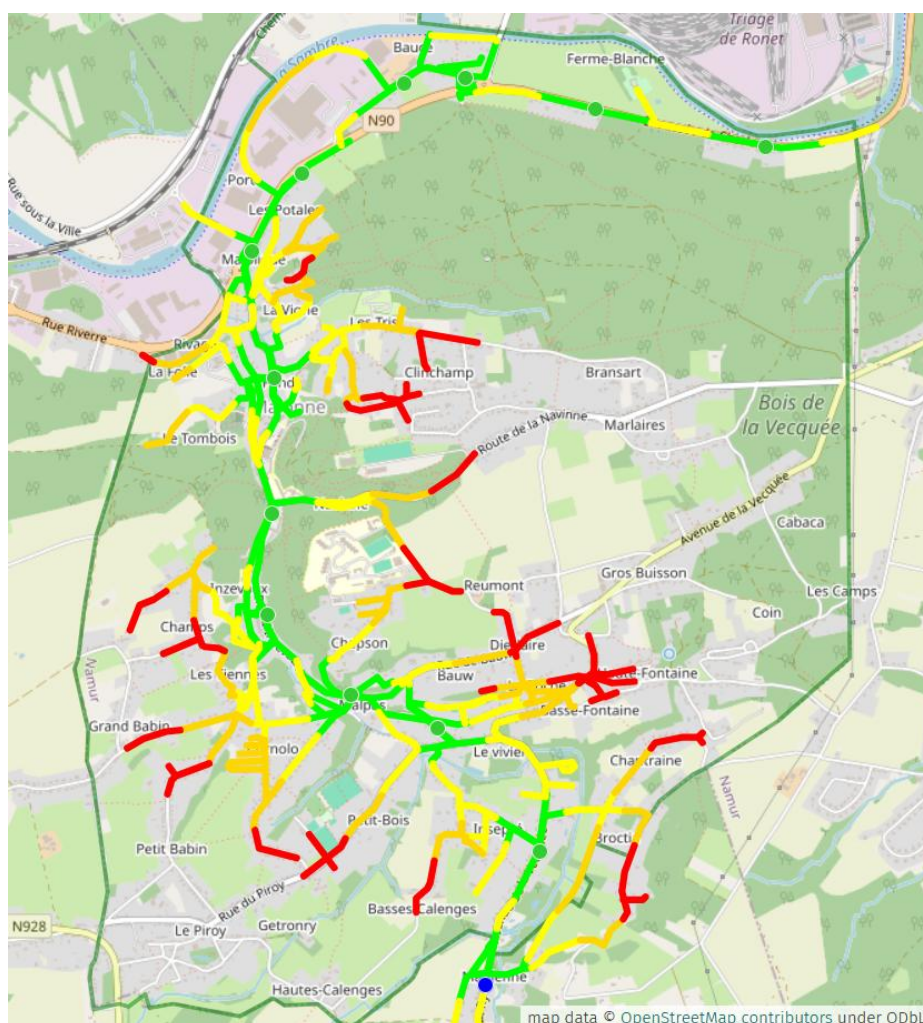
Tableau 15. Répartition des répondants de Malonne et Floreffe selon les lignes de bus accessibles à moins de 10' de leur domicile

Une ligne	28	150	46,5 %
	10	38	
	64	37	
	6	20	
Deux lignes	6 ou 64	62	25,6 %
	6 ou 28	59	
	64 ou 28	8	
	10 ou 28	4	
	6 ou 10	2	
Une ligne et « éloigné »	6 ou Éloigné	36	11,8 %

	28 ou Éloigné	26	
Éloigné		70	13,3 %
Inconnu		15	2,8 %
Total		527	100,0 %

Nous avons cependant mis au point une autre méthode pour rendre compte des zones d'éloignement des arrêts de bus. Nous avons pu en effet, pour chaque ligne, identifier l'éloignement de chaque section de rue de l'arrêt le plus proche. Quatre zones ont été distinguées et associées à un code couleur : vert quand l'arrêt est à moins de 250 mètres, jaune quand il se situe entre 250 et 500 mètres, orange quand il est dans l'intervalle 500-750 m et rouge quand il se situe entre 750 et 1.000 mètres. Ces cartes, disponibles sur le site de Malonne-transitionne, sont très parlantes. Il serait intéressant de demander à la Ville de Namur de calculer le nombre de personnes se situant dans chacune des zones, de même que de créer une carte cumulant les différentes lignes et tenant compte de la fréquence de passage des bus à chaque arrêt. Par contre, il ne sera pas possible de situer chacun des répondants à notre enquête dans une des zones d'éloignement puisque l'adresse dont nous disposons se limite au nom de la rue.

*Carte 3. Mesure d'éloignement des arrêts de bus de la ligne 6
(vert >250 m ; jaune 250-500 m ; orange (500-750 m ; rouge 750-1.000 m)*



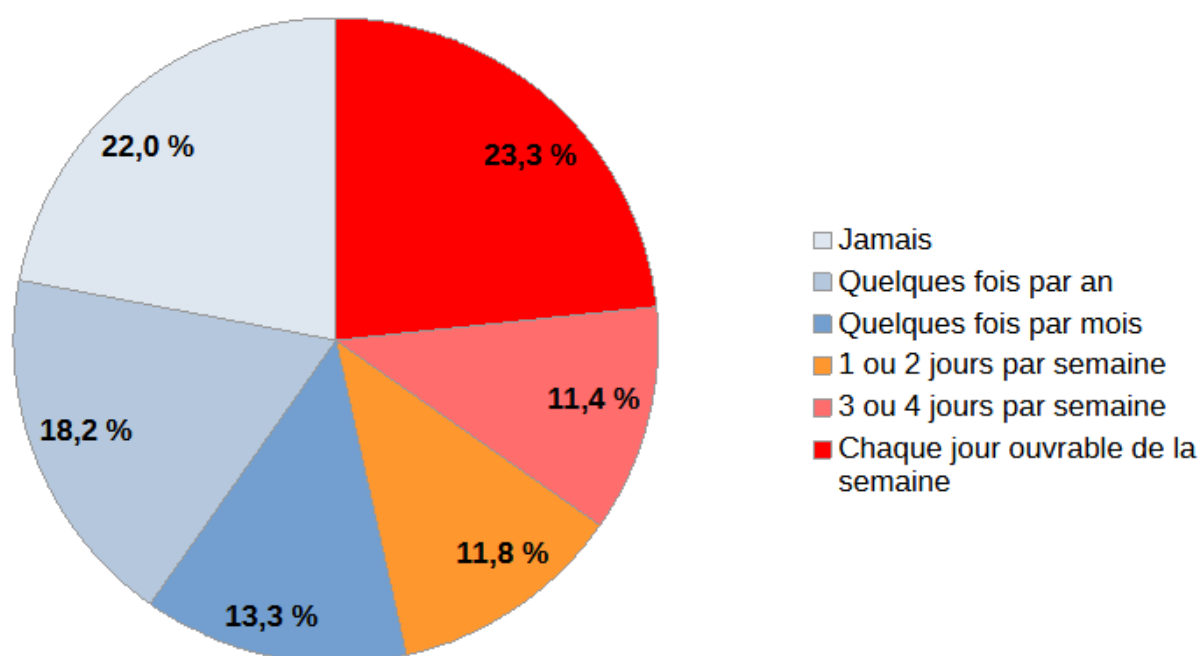
3. Pratiques de déplacement des Malonnois et Floreffois

Le questionnaire permet d'appréhender les pratiques de déplacement sous plusieurs angles. Nous allons les aborder successivement, les croisant, quand c'est pertinent, avec les variables décrites ci-dessus.

3.1. Fréquence d'utilisation des bus

Les répondants malonnois et floreffois sont presque aussi nombreux à ne pas utiliser le bus (22 %) qu'à l'utiliser chaque jour ouvrable des semaines scolaires (23 %). 31 % ne l'utilisent que sporadiquement (quelques fois par mois ou par an). Les autres l'utilisent un à deux jours par semaine (12 %) ou 3 à 4 jours par semaine (11 %).

Graphique 1. Répartition des répondants de Malonne et Floreffe selon leur fréquence d'utilisation des bus les jours ouvrables de semaines scolaires



Il est très probable que ces chiffres ne reflètent qu'imparfaitement le taux de fréquentation des bus par les Malonnois et Floreffois. En cause, certaines différences entre la structure de l'échantillon et la structure de la population. La sur-représentation des jeunes, notamment, tend à tirer vers le haut les statistiques de fréquentation, puisque la fréquentation des jeunes est supérieure à celle des plus âgés.

*Tableau 16. Fréquence d'utilisation des bus (durant les semaines scolaires)
par les différentes classes d'âge des Malonnois et Floreffois*

	Chaque jour ouvrable de la semaine	3 ou 4 jours par semaine	1 ou 2 jours par semaine	Quelques fois par mois	Quelques fois par an	Jamais	Total
10-17 ans	42,3 %	12,2 %	15,4 %	13,0 %	7,3 %	9,8 %	100,0 %
18-25 ans	54,7 %	18,9 %	12,6 %	8,4 %	2,1 %	3,2 %	100,0 %
26-35 ans	6,8 %	18,2 %	9,1 %	20,5 %	15,9 %	29,5 %	100,0 %
36-45 ans	4,8 %	11,3 %	9,7 %	1,6 %	25,8 %	46,8 %	100,0 %
46-65 ans	9,9 %	5,0 %	8,3 %	13,2 %	35,5 %	28,1 %	100,0 %
66 ans et plus	1,3 %	7,5 %	13,8 %	25,0 %	23,8 %	28,8 %	100,0 %
Total	23,3 %	11,4 %	11,8 %	13,3 %	18,2 %	22,0 %	100,0 %

Dès lors, si nous pondérons l'échantillon pour qu'il colle à la structure des âges de la population, les statistiques de fréquentation diminuent. C'est ce que montre le tableau ci-dessous qui compare (pour les Malonnois seulement), les statistiques de l'échantillon non pondéré et de l'échantillon pondéré. Ces dernières données sont certainement plus proches de la réalité, mais peut-être encore surestimées car il paraît raisonnable de faire l'hypothèse que les non-répondants fréquentent moins les bus que les répondants. Considérons donc qu'au mieux 16 % des Malonnois de plus de 10 ans utilisent les bus chaque jour ouvrable d'une semaine scolaire et qu'au moins 26 % ne les utilisent jamais.

*Tableau 17. Estimation de la fréquence d'utilisation des bus (durant les semaines scolaires)
par les Malonnois selon deux méthodes*

	Echantillon non pondéré	Echantillon pondéré
Chaque jour ouvrable de la semaine	22,5 %	15,7 %
3 ou 4 jours par semaine	11,9 %	10,8 %
1 ou 2 jours par semaine	11,0 %	10,7 %
Quelques fois par mois	13,8 %	14,8 %
Quelques fois par an	19,1 %	22,5 %
Jamais	21,8 %	25,5 %
Total	100,0 %	100,0 %

Pour rendre compte de manière plus simple et lisible des données de fréquentation, nous avons attribué un nombre à chaque catégorie de fréquence, rendant compte du nombre approximatif de jours au cours desquels le bus est utilisé chaque semaine :

- 5 pour ceux qui l'utilisent chaque jour,
- 3,5 pour ceux qui l'utilisent trois à quatre jours,
- 1,5 pour ceux qui l'utilisent un à deux jours,
- 0,5 pour ceux qui l'utilisent quelques fois par mois,
- 0,1 pour ceux qui l'utilisent quelques fois par an ;
- 0 pour ceux qui ne l'utilisent jamais.

Calculé selon les classes d'âge, cet indice varie significativement. On observe aussi un lien très net entre l'âge des répondants et la fréquence d'usage : élevé entre 10 et 17 ans, pour atteindre un maximum entre 18 et 25 ans, et décroître ensuite avec l'âge.

Tableau 16. Nombre moyen de jours d'usage des bus des différentes classes d'âge de Malonnois et Floreffois

10-17 ans	2,84
18-25 ans	3,63
26-35 ans	1,23
36-45 ans	0,82
46-65 ans	0,90
66 ans et plus	0,68

Toutes classes d'âge confondues, on obtient un indice relativement élevé de 1,83 pour l'ensemble des Malonnois et Floreffois. Mais si on pondère l'échantillon, cet indice est ramené à 1,42 pour l'ensemble des Malonnois. Cela signifie qu'approximativement, les Malonnois de plus de 10 ans empruntent le bus 1,4 jours ouvrables lors des semaines scolaires. Les différences selon le sexe sont limitées (1,96 pour les hommes contre 1,76 pour les femmes). Sans surprise, la fréquentation des bus varie selon les sous-populations définies plus haut. Les usagers les plus intensifs du TEC sont ceux qui étudient ou travaillent à Namur : 53 % l'utilisent au moins 3 fois par semaine. Les usagers les moins intensifs sont ceux qui n'étudient ni ne travaillent. Une majorité de ceux qui travaillent en dehors de la commune de Namur n'utilisent les bus que sporadiquement (56 % l'utilisent au mieux quelques fois par mois et 28 % jamais). Les non-usagers sont aussi très nombreux parmi ceux qui étudient ou travaillent plus loin que Namur.

Tableau 18. Répartition des répondants des sous-populations de Malonnois et Floreffois selon leur fréquence d'utilisation des bus les jours ouvrables de semaines scolaires

	Étudiant ou travaillent à Malonne ou Floreffe	Étudiant ou travaillent à Namur	Étudiant ou travaillent ailleurs	N'étudient pas et ne travaillent pas	Total
Chaque jour ouvrable de la semaine	24	73	23	3	123
3 ou 4 jours par semaine	20	19	12	9	60
1 ou 2 jours par semaine	16	18	13	15	62
Quelques fois par mois	16	18	9	24	67
Quelques fois par an	22	25	17	30	94
Jamais	27	20	37	31	115
Total Résultat	125	173	111	112	521
Chaque jour ouvrable de la semaine	19,2 %	42,2 %	20,7 %	2,7 %	23,6 %
3 ou 4 jours par semaine	16,0 %	11,0 %	10,8 %	8,0 %	11,5 %
1 ou 2 jours par semaine	12,8 %	10,4 %	11,7 %	13,4 %	11,9 %
Quelques fois par mois	12,8 %	10,4 %	8,1 %	21,4 %	12,9 %
Quelques fois par an	17,6 %	14,5 %	15,3 %	26,8 %	18,0 %
Jamais	21,6 %	11,6 %	33,3 %	27,7 %	22,1 %

La conversion de ces données en indice de fréquentation montre la même chose : la fréquence d'usage est élevée pour ceux qui étudient ou travaillent à Namur, moyenne pour ceux qui étudient ou travaillent ailleurs ou à Malonne ou Floreffe et nettement moindre pour ceux qui n'étudient pas ou ne travaillent pas.

Tableau 19. Nombre approximatif moyen de jours d'usage des bus par les quatre sous-populations de Malonnois et Floreffois

Étudient ou travaillent à Namur	2,72
Étudient ou travaillent à Malonne ou Floreffe	1,79
Étudient ou travaillent ailleurs	1,65
N'étudient pas et ne travaillent pas	0,75
Moyenne	1,83

La présence ou non d'une voiture dans le ménage est déterminante. L'indice de fréquentation des bus passe en effet de 3,66 pour ceux qui n'ont pas de voiture à 1,65 pour ceux qui en ont.

Tableau 20. Fréquentation des bus par les répondants, selon qu'ils sont dans un ménage possédant ou non une voiture

	Ménage sans voiture	Ménage avec voiture
Chaque jour ouvrable de la semaine	50,0 %	20,8 %
3 ou 4 jours par semaine	27,1 %	9,9 %
1 ou 2 jours par semaine	12,5 %	11,7 %
Quelques fois par mois	4,2 %	14,3 %
Quelques fois par an	2,1 %	19,9 %
Jamais	4,2 %	23,5 %
Total	100,0 %	100,0 %
N	48	477

Enfin, la fréquentation des bus dépend aussi de la disponibilité de lignes de bus accessibles à moins de 10' du lieu de résidence (et du nombre de bus passant chaque jour sur ces lignes).

Tableau 21. Nombre moyen de jours par semaine durant lesquels il est fait usage des bus, selon les lignes disponibles à moins de 10' du lieu de résidence

Lignes de bus à moins de 10' de la rue	Nbre moyen de j. par sem.	N
10 ou 28	2,88	4
6 ou 28	2,56	59
6 ou 64	1,94	62
6	1,90	20
28	1,82	150
6 ou pas de ligne	1,72	36
10	1,67	38
28 ou pas de ligne	1,55	26
Pas de ligne	1,47	70
64 ou 28	1,34	8

64	1,18	37
6 ou 10	0,30	2

Tableau 22. Pourcentage de répondants n'utilisant jamais le bus, selon les lignes disponibles à moins de 10' du lieu de résidence

Lignes de bus à moins de 10' de la rue	N'utilisent jamais le bus	Total répondants	% de non-utilisateurs
64	11	37	29,7 %
Pas de ligne	20	70	28,6 %
28	41	150	27,3 %
10	10	38	26,3 %
64 ou 28	2	8	25,0 %
28 ou pas de ligne	6	26	23,1 %
6 ou 28	12	59	20,3 %
6 ou pas de ligne	5	36	13,9 %
6 ou 64	7	62	11,3 %
6	1	20	5,0 %
10 ou 28		4	0,0 %
6 ou 10		2	0,0 %
Inconnu	1	15	6,7 %
Total	116	527	22,0 %

3.2. Motifs d'utilisation des bus

Une question portait sur les motifs d'usage des bus. Six catégories d'usage étaient proposées : l'école, le travail, les achats, les loisirs, les amis ou la famille, les activités bénévoles.

Au niveau de l'ensemble de la population, on sera sans doute surpris de constater que le loisir est la fonction la plus souvent évoquée (38 % des répondants la mentionnent) et que les achats sont la seconde (34 %). Soulignons cependant que la question ne permettait pas de distinguer les usages fréquents et sporadiques. Si on avait tenu compte de la fréquence d'usage, sans doute l'école et le travail seraient-ils en tête de classement. Il n'en reste pas moins qu'il importe de souligner la multifonctionnalité des bus, qui ressort encore du fait qu'ils sont aussi utilisés pour aller voir des amis ou de la famille (26 %) et pour du bénévolat (6,5 %).

Tableau 23. Motifs d'usage des bus invoqués au sein de chaque sous-population

	Étudiant ou travaillent à Mal. ou Flor.	Étudiant ou travaillent à Namur	Étudiant ou travaillent ailleurs	N'étudiant pas et ne travaillent pas	Total
Ecole	40,0 %	50,3 %	24,3 %	2,7 %	32,1 %
Travail	12,8 %	39,9 %	32,4 %	10,7 %	25,5 %
Achats	33,6 %	34,7 %	26,1 %	43,8 %	34,5 %
Loisirs	36,0 %	45,1 %	21,6 %	47,3 %	38,4 %
Amis ou famille	27,2 %	32,9 %	18,9 %	23,2 %	26,5 %
Bénévolat	4,0 %	5,8 %	4,5 %	12,5 %	6,5 %
N	125	173	111	112	521

Même si les motifs d'usage se différencient selon les sous-populations, dans toutes, on observe que les usages à des fins non scolaires ou non professionnelles sont fréquemment mentionnés. Petite anomalie : 13 % des personnes n'ayant pas répondu à la question quant à leur lieu de scolarisation ou de travail mentionnent utiliser le bus pour l'école ou le travail¹.

Ces données ont pour corollaire que beaucoup de personnes combinent divers usages des bus. Cela se vérifie dans le tableau suivant, où nous avons regroupé d'une part les fonctions école et travail, et d'autre part les fonction loisirs, amis-famille et bénévolat (sous l'intitulé "autres fonctions").-, laissant les achats dans une catégorie spécifique.

Tableau 24. Ventilation des répondants selon les motifs d'usage des bus

	Nombre	%	%
Uniquement école ou travail	121	29,8 %	29,8 %
École ou travail et achats	10	2,5 %	36,5 %
École ou travail et autres fonctions	58	14,3 %	
École ou travail, achats et autres fonctions	80	19,7 %	
Uniquement achats	22	5,4 %	33,7 %
Uniquement autres fonctions	47	11,6 %	
Achats et autres fonctions	68	16,7 %	
Total	406	100,0 %	

En ne tenant pas compte des personnes qui n'utilisent jamais le bus, on observe d'abord que 30 % utilisent uniquement le bus pour l'école ou le travail, tandis que 33 % ne l'utilisent jamais pour ça (en faisant usage pour des achats, des loisirs, visiter des amis ou de la famille ou pratiquer du bénévolat). Les 37 % restant combinent l'usage du bus pour l'école ou le travail et pour d'autres fonctions.

¹ Ces 16 personnes (sur les 112 que compte cette sous-population) ont dès lors été mal classées (ou ont répondu erronément à cette question relative aux fonctions).

Les motifs d'usage varient logiquement selon les sous-populations. Pour tous ceux qui étudient ou travaillent, le motif d'usage le plus fréquent est uniquement le déplacement vers leur école ou leur travail. Mais une proportion significative combine ce motif d'usage avec d'autres fonctions.

Tableau 25. Ventilation des répondants de chaque sous-population selon les motifs d'usage des bus

	Étudiant ou travaillent à Malonne ou Floreffe	Étudiant ou travaillent à Namur	Étudiant ou travaillent ailleurs	N'étudiant pas et ne travaillent pas	Total
Uniquement école ou travail	30,6 %	34,0 %	47,3 %	4,9 %	29,8 %
École ou travail et achats	4,1 %	2,6 %	2,7 %	0,0 %	2,5 %
École ou travail et autres fonctions	14,3 %	20,9 %	6,8 %	8,6 %	14,3 %
École ou travail, achats et autres fonctions	12,2 %	30,7 %	21,6 %	6,2 %	19,7 %
Uniquement achats	3,1 %	1,3 %	5,4 %	16,0 %	5,4 %
Uniquement autres fonctions	12,2 %	5,9 %	6,8 %	25,9 %	11,6 %
Achats et autres fonctions	23,5 %	4,6 %	9,5 %	38,3 %	16,7 %
Total	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %

Les motifs d'usage sont étroitement corrélés à la fréquence d'usage. Dès que le bus est utilisé (exclusivement ou non) pour se rendre à l'école ou au travail, sa fréquence d'usage est élevée puisque 62 % déclarent l'utiliser au minimum 3 jours par semaine. Ce qui est seulement le cas de 10 % des personnes qui déclarent utiliser le bus exclusivement pour d'autres motifs que l'école ou le travail. 73 % de ces personnes l'utilisent au mieux quelques fois par mois.

Tableau 26. Fréquence d'utilisation des bus par les répondants utilisant les bus selon les motifs d'usage des bus

	Chaque jour ouvrable de la semaine	3 ou 4 jours par semaine	1 ou 2 jours par semaine	Quelques fois par mois	Quelques fois par an	Total	N
Ecole ou travail	37,6 %	17,9 %	16,2 %	11,1 %	17,1 %	100,0 %	117
Ecole ou travail + achats	20,0 %	10,0 %	20,0 %	20,0 %	30,0 %	100,0 %	10
Ecole ou travail + autres	39,1 %	20,3 %	12,5 %	12,5 %	15,6 %	100,0 %	64
Ecole ou travail + achats + autres	62,5 %	16,3 %	11,3 %	6,3 %	3,8 %	100,0 %	80
Achats	4,3 %	4,3 %	8,7 %	17,4 %	65,2 %	100,0 %	23
Autres	0,0 %	8,5 %	21,3 %	19,1 %	51,1 %	100,0 %	47
Achats + autres	1,4 %	10,0 %	17,1 %	41,4 %	30,0 %	100,0 %	70
Total	29,9 %	14,6 %	15,1 %	17,0 %	23,4 %	100,0 %	411
Synthèse							
Au moins école et travail	44,6 %	17,7 %	14,0 %	10,3 %	13,3 %	100,0 %	271
Pas école ou travail	1,4 %	8,6 %	17,1 %	30,0 %	42,9 %	100,0 %	140

3.3. Lignes de bus empruntées

Cette statistique étonnera peut-être : la proportion de Malonnois et Floreffois utilisant plusieurs lignes de bus est importante. Seuls 98 des 406 usagers des bus (24 %) se limitent à une seule ligne. 38 % en utilisent deux et autant en utilisent 3 ou davantage.

*Tableau 27. Répartition des répondants (utilisateurs de bus)
selon le nombre de lignes de bus qu'ils empruntent*

	Nbre	%
Une seule ligne	98	24,1 %
Deux lignes	154	37,9 %
Trois lignes ou +	154	37,9 %
Total	406	100,0 %

La combinaison la plus fréquente est 6, 28 et 64. Vient ensuite la combinaison 6 et 64.

*Tableau 28. Répartition des répondants (utilisateurs de bus)
selon les lignes de bus qu'ils empruntent*

	Nombre	%
6, 28, 64	114	28,0 %
6, 64	85	20,9 %
28	43	10,6 %
6	37	9,1 %
6, 28	28	6,9 %
6, 10	21	5,2 %
6, 10, 28, 64	16	3,9 %
28, 64	14	3,5 %
64	13	3,2 %
6, 10, 64	12	3,0 %
10	5	1,2 %
10, 28	5	1,2 %
6, 10, 28	3	0,7 %
6, 28, 64, 28	2	0,5 %
10, 22	1	0,2 %
6, 10, 64, 27	1	0,2 %
6, 28, 2	1	0,2 %
6, 28, 64, 27	1	0,2 %
6, 28, 64, 5, 3	1	0,2 %
6, 28, 64, 86, 61	1	0,2 %
6, 64, 30	1	0,2 %
6, 64, 5	1	0,2 %
Total	406	100,0 %

Des 5 lignes passant par Malonne et Floreffe, la ligne 28 est celle qui est la plus fréquemment utilisée par les répondants n'utilisant qu'une ligne. Mais si l'on totalise tous les usagers pour chaque ligne, ce sont les lignes 6 et 64 qui sont les plus utilisées puisque 80 % des répondants empruntent la ligne 6 et 65 % la ligne 64.

Tableau 29. Proportion de répondants (utilisateurs de bus) utilisant une ligne de bus déterminée

	Nbre	%
Au moins la 6	325	80,0 %
Au moins la 64	262	64,5 %
Au moins la 28	229	56,4 %
Au moins la 10	64	15,8 %
Au moins la 86	1	0,2 %
Total	406	100,0 %

L'usage des lignes se différencie selon les quatre sous-populations, mais pas autant qu'on pourrait l'imaginer. Dans chacune, c'est la ligne 6 qui est la plus utilisée, et en second lieu la 64, même si la proportion d'usagers de la ligne 28 et de la ligne 64 sont quasi équivalentes pour ceux qui étudient ou travaillent à Namur ou ailleurs.

Tableau 30. Dans chaque sous-population, proportion de répondants (utilisateurs de bus) utilisant une ligne de bus déterminée, et répartition de ces répondants selon le nombre de lignes qu'ils empruntent

	Étudiant ou travaillent à Malonne ou Floreffe	Étudiant ou travaillent à Namur	Étudiant ou travaillent ailleurs	N'étudient pas et ne travaillent pas	Total
Au moins la 6	87,7 %	81,7 %	79,1 %	70,4 %	80,0 %
Au moins la 64	61,7 %	67,3 %	63,7 %	63,0 %	64,5 %
Au moins la 28	38,3 %	67,3 %	62,6 %	46,9 %	56,4 %
Au moins la 10	18,5 %	15,0 %	17,6 %	12,3 %	15,8 %
Au moins la 86	0,0 %	0,0 %	1,1 %	0,0 %	0,2 %
Total	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %
Une seule ligne	29,6 %	16,3 %	26,4 %	30,9 %	24,1 %
Deux lignes	37,0 %	39,9 %	28,6 %	45,7 %	37,9 %
Trois lignes ou +	33,3 %	43,8 %	45,1 %	23,5 %	37,9 %
Total	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %
N	81	153	91	81	406

3.4. Arrêts de départ

Ce point n'a pas encore été analysé.

3.5. Mode de locomotion jusqu'à l'arrêt

Une écrasante majorité d'utilisateurs des bus se rendent à pied à l'arrêt de bus, mais quand leur temps de trajet est supérieur à 15'.

Tableau 31. Répartition des répondants prenant le bus selon le mode de locomotion jusqu'à l'arrêt de bus

	N	%
A pied	381	93,8 %
A pied, En voiture ou moto	10	2,5 %
En voiture ou moto	9	2,2 %
A pied, A vélo ou en trottinette	3	0,7 %
A vélo ou en trottinette	2	0,5 %
A pied, En voiture ou moto, A vélo ou en trottinette	1	0,2 %
Total	406	100,0 %

3.6. Arrêt de destination

Près de 90 % des utilisateurs malonnais ou floreffois ayant répondu à notre enquête s'arrêtent à Namur ou Salzinnes (352 sur 405). La plupart d'entre eux descendent à la gare. Un certain nombre de Malonnais ou Floreffois descendent cependant à... Malonne (35) ou à Floreffe (7) : essentiellement à La Navinne-Saint-Berthuin, au Malpas, au Fond ou au hall omnisport. Ces utilisateurs se retrouvent surtout dans la sous-population des personnes qui étudient ou travaillent à Malonne ou Floreffe. À noter également que 6 % des personnes qui étudient ou travaillent à Malonne ou Floreffe descendent à Floreffe.

Tableau 32. Répartition des répondants de chaque sous-population selon la localité où ils descendent du bus

	Étudiant ou travaillent à Malonne ou Floreffe	Étudiant ou travaillent à Namur	Étudiant ou travaillent ailleurs	N'étudient pas et ne travaillent pas	Total
Namur	60,2 %	78,9 %	86,5 %	86,4 %	77,3 %
Malonne	20,4 %	4,6 %	8,1 %	2,5 %	8,6 %
Salzinnes	4,1 %	15,1 %	4,1 %	4,9 %	8,4 %
Floreffe	6,1 %	0,7 %	0,0 %	0,0 %	1,7 %
Namur ou Salzinnes	0,0 %	0,7 %	0,0 %	4,9 %	1,2 %
Malonne ou Namur	2,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,5 %
Belgrade	1,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,2 %

Bois-de-Villers ou Floreffe	1,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,2 %
Buzet	1,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,2 %
Ermeton-sur-Biert	1,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,2 %
Floreffe ou Namur	1,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,2 %
Floreffe, Mettet ou Namur	1,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,2 %
Namur ou Floreffe	0,0 %	0,0 %	0,0 %	1,2 %	0,2 %
Saint-Gérard	1,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,2 %
Suarlée	0,0 %	0,0 %	1,4 %	0,0 %	0,2 %
Total	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %
N	98	152	74	81	405

3.7. Localité de destination finale

La localité de destination finale était demandée à travers deux questions. La première était adressée aux usagers des bus. La seconde était adressée à tout qui allait à l'école ou le travail, que ce soit avec ou sans bus. C'est sur la base des réponses à cette dernière question que nous avons distingué les quatre sous-populations. Mais nous n'avons pas encore examiné la destination finale des personnes appartenant à la sous-population de ceux qui étudient ou travaillent ailleurs qu'à Floreffe, Malonne ou Namur-ville. Ceux-ci se rendent le plus souvent dans les autres localités de la commune de Namur (45, soit 41 %) ou empruntent la direction Namur-Bruxelles (36, soit 32 %). Mais il y a aussi des personnes qui prennent la direction de Charleroi (10), Liège (5), Arlon (2) ou Dinant (2), soit le long des lignes SNCB. Dans la commune de Namur, c'est surtout à Jambes qu'ils se rendent (27) puis à Bouge (4) et Suarlée (3). Ceux qui prennent la direction de Bruxelles, on pour principale destination finale Bruxelles (13), Louvain-la-Neuve (9) ou Gembloux (7), soit des villes bien desservies par le train.

Le pourcentage de personnes qui prennent le bus (exclusivement ou partiellement) varie nettement selon les destinations finales. Au sein de la commune de Namur, un tiers de ceux qui se rendent à Jambes utilisent le bus. Dans la direction de Bruxelles, 43 % des personnes qui se rendent à Bruxelles, Gembloux ou Louvain-la-Neuve utilisent le bus puis le train. Mais, ce pourcentage tombe à zéro dès que la localité de destination est moins bien desservie par le train.

Tableau 33. Localités de destination des personnes qui étudient ou travaillent ailleurs qu'à Malonne, Floreffe ou Namur-ville, et proportion d'entre eux qui utilisent le bus

		Usage exclusif des bus	Usage partiel des bus	Aucun usage des bus	Total	Nbre répondants	% usagers des bus	% usagers des bus
Commune de Namur	Jambes	6	4	17	27	45	37,0 %	33,3 %
	Bouge			4	4		0,0 %	
	Suarlée	1		2	3		33,3 %	
	Belgrade			2	2		0,0 %	
	Erpent			2	2		0,0 %	
	Saint-Servais	1	1		2		100,0 %	

	Champion			1	1		0,0 %	
	Loyers			1	1		0,0 %	
	Naninne		1		1		100,0 %	
	Vedrin	1			1		100,0 %	
	Wierde			1	1		0,0 %	
Direction Bruxelles	Bruxelles		6	7	13	36	46,2 %	36,1 %
	Louvain-la-Neuve		3	6	9		33,3 %	
	Gembloux		3	4	7		42,9 %	
	Bruxelles et Louvain		1		1		100,0 %	
	Chastre			1	1		0,0 %	
	Forest			1	1		0,0 %	
	Gand			1	1		0,0 %	
	Mont-St-Guibert			1	1		0,0 %	
	Ottignies			1	1		0,0 %	
	Wavre			1	1		0,0 %	
Direction Charleroi	Charleroi		1	4	5	10	20,0 %	20,0 %
	Auvelais	1			1		100,0 %	
	Châtelet			1	1		0,0 %	
	Gilly			1	1		0,0 %	
	Jemeppe-sur-S.			1	1		0,0 %	
	La Louvière			1	1		0,0 %	
Direction Liège	Liège		3	1	4	5	75,0 %	60,0 %
	Andenne			1	1		0,0 %	
Direction Arlon	Arlon		1		1	2	100,0 %	50,0 %
	Assesse			1	1		100,0 %	
Dir. Dinant	Mont-Godinne			2	2	2	0,0 %	0,0 %
Autres	Eghezée	1			1	11	100,0 %	45,5 %
	Erpent, S-M, Lesv., S-S	1			1		100,0 %	
	Fernelmont			1	1		0,0 %	
	Floriffoux		1		1		100,0 %	
	Gesves			1	1		0,0 %	
	Louvain			1	1		0,0 %	
	Namur (province)			1	1		0,0 %	
	Profondeville	1			1		100,0 %	
	Sovimont			1	1		0,0 %	
	Wauthier-Braine		1		1		100,0 %	
	Wierde, Jambes, etc.			1	1		0,0 %	
Total		13	26	72	111	111	35,1 %	35,1 %

3.8. Modes de déplacement de ceux qui vont à l'école ou au travail

Il était demandé aux personnes étudiant ou travaillant de mentionner le ou les modes de déplacements qu'ils utilisaient pour s'y rendre. La proportion de ceux qui utilisent l'auto (exclusivement ou partiellement) est supérieure à la proportion de ceux qui utilisent le bus (55 % contre 45 %). Ce déséquilibre est particulièrement marqué quand le lieu d'étude ou de travail est à Malonne ou Floreffe ou ailleurs. Par contre, ceux qui travaillent ou étudient à Namur-ville sont plus nombreux à utiliser le bus (60 %) que la voiture (51 %). L'usage du train est logiquement observé chez ceux qui étudient ou travaillent ailleurs qu'à Malonne, Floreffe ou Namur-ville.

Tableau 34. Mode de locomotion utilisés pour se rendre à l'école ou au travail, selon le lieu d'étude ou de travail

		Total	Étudiant ou travaillant à Malonne ou Floreffe	Étudiant ou travaillant à Namur	Étudiant ou travaillant ailleurs	Total
Usage du bus	Exclusif	89	12,0 %	35,3 %	11,7 %	21,8 %
	Partiel	94	20,0 %	24,9 %	23,4 %	23,0 %
	Total	183	32,0 %	60,1 %	35,1 %	44,7 %
Usage de l'auto	Exclusif	116	33,6 %	19,1 %	36,9 %	28,4 %
	Partiel	110	24,8 %	31,8 %	21,6 %	26,9 %
	Total	226	58,4 %	50,9 %	58,6 %	55,3 %
Usage du train	Exclusif	9	0,0 %	0,0 %	8,1 %	2,2 %
	Partiel	36	4,0 %	1,7 %	25,2 %	8,8 %
	Total	45	4,0 %	1,7 %	33,3 %	11,0 %
Total		409	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %
N			409	125	173	111

Une proportion non négligeable de Malonnois et Floreffois combinent plusieurs moyens de locomotion, que ce soit au cours du même trajet ou alternativement. La combinaison la plus fréquente est bus + auto (11 %), vélo + auto (6 %), bus + train (4 %), bus + marche (2 %), auto + marche (2 %).

*Tableau 35. Mode de locomotion utilisés pour se rendre à l'école ou au travail,
selon le lieu d'étude ou de travail*

	Total	Étudiant ou travaillent à Malonne ou Floreffe	Étudiant ou travaillent à Namur	Étudiant ou travaillent ailleurs	Total
Auto	113	33,6 %	17,9 %	36,0 %	27,6 %
Auto (covoiturage)	3	0,0 %	1,2 %	0,9 %	0,7 %
Auto, marche	9	7,2 %	0,0 %	0,0 %	2,2 %
Auto, moto, train	1	0,0 %	0,0 %	0,9 %	0,2 %
Auto, speedepless	1	0,0 %	0,0 %	0,9 %	0,2 %
Auto, téléphérique	4	0,0 %	2,3 %	0,0 %	1,0 %
Auto, train	5	0,0 %	0,0 %	4,5 %	1,2 %
Bus	89	12,0 %	35,3 %	11,7 %	21,8 %
Bus, auto	46	10,4 %	15,6 %	5,4 %	11,2 %
Bus, auto, marche	3	2,4 %	0,0 %	0,0 %	0,7 %
Bus, auto, téléphér.	2	0,0 %	1,2 %	0,0 %	0,5 %
Bus, marche	9	4,0 %	2,3 %	0,0 %	2,2 %
Bus, moto	1	0,0 %	0,6 %	0,0 %	0,2 %
Bus, train	18	2,4 %	0,6 %	12,6 %	4,4 %
Bus, train, auto	6	0,0 %	1,2 %	3,6 %	1,5 %
Bus, train, marche	2	0,8 %	0,0 %	0,9 %	0,5 %
Bus, train, métro	1	0,0 %	0,0 %	0,9 %	0,2 %
Bus, trottinette	1	0,0 %	0,6 %	0,0 %	0,2 %
Bus, vélo, auto	6	0,8 %	2,9 %	0,0 %	1,5 %
Marche	24	13,6 %	3,5 %	0,9 %	5,9 %
Téléphérique	0	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %
Train	9	0,0 %	0,0 %	8,1 %	2,2 %
Trottinette, vélo	1	0,8 %	0,0 %	0,0 %	0,2 %
Vélo	18	4,8 %	4,6 %	3,6 %	4,4 %
Vélo, auto	24	2,4 %	8,7 %	5,4 %	5,9 %
Vélo, auto, marche	2	1,6 %	0,0 %	0,0 %	0,5 %
Vélo, auto, train	1	0,0 %	0,0 %	0,9 %	0,2 %
Vélo, marche	2	1,6 %	0,0 %	0,0 %	0,5 %
Vélo, train	2	0,0 %	0,0 %	1,8 %	0,5 %
Indéterminé	6	1,6 %	1,7 %	0,9 %	1,5 %
Total	409	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %
N	409	125	173	111	

4. Demandes des Malonnois et Floreffois

4.1. Conditions à réunir pour que les bus soient (davantage) utilisés

Quatre questions avaient pour but de cerner les conditions qu'il faudrait réunir pour que les répondants utilisent le bus ou l'utilisent davantage. Trois de ces questions s'adressaient aussi aux non-usagers, tandis qu'une autre s'adressait exclusivement à eux. Elle visait à savoir si ces personnes envisageraient d'utiliser le bus si certaines améliorations étaient apportées au service (horaire, itinéraire, etc.).

Même si certains usagers ont répondu à cette dernière question, nous ne prendrons en considération que les réponses des répondants (Malonnois ou Floreffois) qui n'utilisent jamais le bus. Ces réponses indiquent une certaine ouverture puisque seulement 16 % des personnes déclarent qu'elles n'utiliseront jamais le bus, quelles que soient les améliorations apportées. Gardons-nous cependant de trop d'optimisme. Et ce pour plusieurs raisons. D'abord, ce degré d'ouverture est probablement moindre parmi les non-usagers qui n'ont pas répondu à l'enquête que parmi ceux qui ont répondu. Ensuite, il est probable que certains répondants ont préféré opter pour le "oui peut-être" plutôt que pour le "non" alors que les améliorations qui les amèneraient à prendre le bus sont peu probables.

Tableau 36. Réponses des non-usagers des bus à la question "utiliseriez-vous le bus si certaines améliorations sont apportées au service (horaire, itinéraire, etc.) ?"

	Nombre	%
Oui certainement	49	42,2 %
Oui peut-être	48	41,4 %
Non, quelles que soient les améliorations	19	16,4 %
Total	116	100,0 %

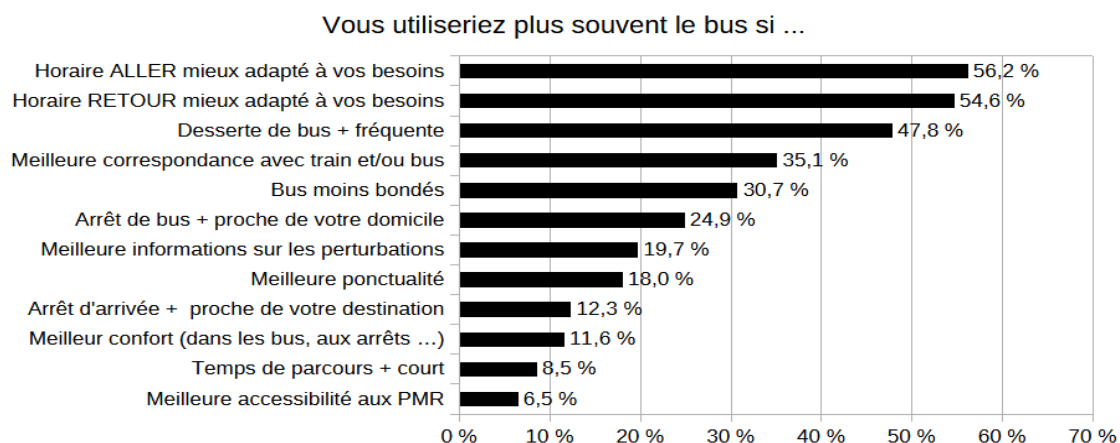
Une autre question portait sur la distance à pied entre arrêt de bus et domicile au-delà de laquelle les personnes refuseraient de prendre le bus. Là aussi, les réponses semblent encourageantes. Seuls 6 % des répondants refuseraient de prendre le bus si l'arrêt se situait à plus de 5' à pied de leur domicile, et 21 % s'ils se situaient à plus de 10'. 41 % accepteraient même un déplacement de plus de 15' (en supposant que la compréhension de la réponse "dans aucun cas", ait bien été d'accepter d'utiliser le bus quel que soit le temps de déplacement jusqu'à l'arrêt, ce dont on peut cependant douter lorsqu'on constate que 30 des 156 personnes ayant coché cette case se plaignent d'une trop grande distance actuelle entre leur domicile et l'arrêt de bus).

*Tableau 37. Ventilation des répondants (usagers ou non des bus)
à la question “vous refuseriez de prendre le bus si l’arrêt est à plus de ...”*

	Nombre	%	% cumulé
A plus de 5' à pied de votre domicile	30	6,0 %	6,0 %
A plus de 10' à pied de votre domicile	108	21,5 %	27,5 %
A plus de 15' à pied de votre domicile	208	41,4 %	68,9 %
Dans aucun cas	156	31,1 %	100,0 %
Total	502	100,0 %	
Non réponse	25		

Une autre question demandait aussi aux personnes si elles utiliseraient plus souvent le bus si certaines conditions étaient remplies. Les réponses à cette question indiquent clairement que la demande n° 1 des Malonnois et Floreffois concerne les horaires. 56 % des personnes interrogées déclarent qu’elles prendraient plus souvent le bus si l’horaire aller était mieux adapté à leurs besoins. Et 55 % s’il en allait de même pour l’horaire retour. Vous êtes à peine moins nombreux (48 %) à demander une desserte de bus plus fréquente. Que vous soyez étudiants, travailleurs ou ni l’un ni l’autre, ce sont toujours ces trois demandes qui arrivent en tête des 12 propositions que nous avons énumérées. La demande qui arrive en quatrième position concerne l’amélioration des correspondances avec les trains ou les autres bus. 35 % d’entre vous expriment cette réclamation, surtout portée par ceux qui étudient ou travaillent ailleurs qu’à Malonne, Floreffe et Namur-ville. La cinquième demande, portée par 31 % d’entre vous (et surtout par ceux qui étudient ou travaillent à Namur-ville), est d’avoir des bus moins bondés. Sixième demande : des arrêts de bus plus proches du domicile (une demande exprimée par 25 % d’entre vous). Viennent ensuite les problèmes de ponctualité et d’informations sur les perturbations.

*Graphique 2. Vous utiliseriez plus souvent le bus si...
(réponses de l’ensemble des Malonnois et Floreffois)*



*Tableau 38. Vous utiliseriez plus souvent le bus si...
(réponses de l'ensemble des Malonnois et Floreffois)*

	Étudiant ou travaillent à Malonne ou Florefe (N=125)	Étudiant ou travaillent à Namur (N=173)	Étudiant ou travaillent ailleurs (N=111)	N'étudiant pas et ne travaillent pas (N=112)	Total (N=521)
Arrêt de bus + proche de votre domicile	29,6 %	23,1 %	26,1 %	22,3 %	24,9 %
Arrêt d'arrivée + proche de votre destination	20,0 %	15,0 %	8,1 %	4,5 %	12,3 %
Meilleure correspondance avec train et/ou bus	27,2 %	27,2 %	50,5 %	42,9 %	35,1 %
Horaire ALLER mieux adapté à vos besoins	57,6 %	67,6 %	50,5 %	45,5 %	56,2 %
Horaire RETOUR mieux adapté à vos besoins	53,6 %	60,1 %	54,1 %	50,9 %	54,6 %
Desserte de bus + fréquente	34,4 %	52,0 %	51,4 %	55,4 %	47,8 %
Temps de parcours + court	11,2 %	8,7 %	10,8 %	3,6 %	8,5 %
Meilleure ponctualité	19,2 %	22,0 %	20,7 %	8,9 %	18,0 %
Meilleure information sur les perturbations	23,2 %	24,9 %	21,6 %	7,1 %	19,7 %
Meilleure accessibilité aux PMR	4,8 %	5,2 %	4,5 %	12,5 %	6,5 %
Meilleur confort (dans les bus, aux arrêts ...)	16,0 %	11,0 %	9,0 %	10,7 %	11,6 %
Bus moins bondés	32,8 %	36,4 %	31,5 %	20,5 %	30,7 %
Autres (nombre d'explications différentes)	4,8 %	4,6 %	2,7 %	3,6 %	4,0 %

Les demandes d'amélioration des horaires et des fréquences est donc première. Mais à quels moments de la journée ou de la semaine augmenter l'offre ? D'abord en milieu de journée et en soirée, disent respectivement 58 % et 56 % d'entre vous. Mais 68 % de ceux qui travaillent ou étudient à Namur-ville sont surtout demandeurs de bus entre 7h30 et 8h30, une tranche horaire durant laquelle aucun bus ne part de Malonne. Une meilleure desserte durant le week-end recueille un peu moins d'adhésion (46 %).

Tableau 39. Demandes d'amélioration des horaires, selon les sous-populations

	Étudiant ou travaillent à Malonne ou Florefe (N=103)	Étudiant ou travaillent à Namur (N=173)	Étudiant ou travaillent ailleurs (N=133)	N'étudiant pas et ne travaillent pas (N=112)	Total (N=521)
Départ de Malonne entre 7h30 et 8h30	46,6 %	68,2 %	42,1 %	24,1 %	47,8 %
Meilleure desserte en milieu de journée	64,1 %	52,6 %	57,1 %	65,2 %	58,7 %
Retour de Namur plus tard le soir	50,5 %	63,0 %	51,1 %	60,7 %	57,0 %
Meilleure desserte le week- end	46,6 %	49,7 %	42,1 %	48,2 %	46,8 %

4.2. Destinations auxquelles les bus devraient permettre de se rendre

Pas encore analysé

4.3. Commentaires

Deux questions ouvertes vous permettaient de vous exprimer plus librement. L'une demandait à quel endroit vous souhaiteriez que le bus vous permette d'aller, l'autre invitait à rédiger d'autres commentaires. Au-delà de demandes déjà évoquées ci-dessus, on notera les propositions suivantes:

- Au niveau horaire : fréquence des bus toutes les heures jusque 23h00 ; possibilité d'arrêter le bus à la demande en soirée.
- Au niveau itinéraire : plus de lignes décentralisées vers la périphérie (Wépion, Flawinne, Profondeville, Jambes, Moustier, ...) et vers les grandes villes les plus proches (Charleroi, Gembloux) ; nouveaux arrêts au téléphérique de Namur et au zoning de Malonne-Floreffe ; fusion des lignes 6b et 27 parce qu'elles présentent une certaine redondance de parcours et d'horaires.
- Création d'une navette spécifique à Malonne qui desservirait tous les quartiers pour amener les passagers près des grands axes et de leurs lignes à fréquence de passage plus élevée (arrêts Port, Malpas, Navinne, Fond).
- Développement de l'intermodalité entre le réseau TEC et d'autres modes de déplacement, avec des dispositifs tels qu'un parking dépose minute, une meilleure connexion avec le réseau pédestre, ou un parking vélos sécurisé.

Les commentaires des 163 Malonnois et Floreffois en ayant exprimé un peuvent être classés en catégories. Les thèmes qui reviennent le plus souvent sont, sans surprise, les horaires et les itinéraires.

Tableau 40. Classement des commentaires par rubrique, selon les sous-populations

	Étudiant ou travaillent à Malonne	Étudiant ou travaillent à Namur	Étudiant ou travaillent ailleurs	N'étudiant pas et ne travaillent pas	Total
Horaire	13	29	22	5	69
Itinéraire	6	5	8	8	27
Divers	2	6	4	5	17
Merci pour l'enquête	1	3	5	5	14
Confort		1	1	4	6
Distance arrêt	1	3			4
Itinéraire, horaire	2		1	1	4
Ponctualité		2	2		4
Tarif	1	1	2		4
Horaire, itinéraire		2			2
Intermodalité	1		1		2
OK	1	1			2
Confort, ponctualité		1			1
Déviations		1			1
Doute		1			1
Hiver				1	1
Horaire, confort		1			1
Horaire, intermodalité, sécurité	1				1
Ponctualité, itinéraire		1			1
Taille des bus				1	1
Questionn. avec commentaires					163
Questionn. sans commentaires	74	115	87	82	358
Total	103	173	133	112	521

5. Conclusions (très partielles)

Malonne est en périphérie directe de Namur et en dépend pour la façon dont elle est desservie par les lignes TEC. Réseau TEC de type centrifuge. Quelques demandes de le faire évoluer vers un réseau plus décentralisé (voir destinations mal desservies).

Il y a une certaine redondance des horaires entre les lignes (les heures sont souvent les mêmes).

Du côté de l'offre des TEC, les horaires sont fixes (l'offre est "rigide"). Du côté de la demande, les horaires demandés par les répondants sont dépendants de leurs activités et des métiers qu'ils exercent (étudiants, enseignants, hôpitaux, sage-femme, ouvriers en usine ...) Mais il y a aussi du côté de la demande des horaires stricts à respecter comme les horaires de cours ou les pauses en usine par exemples. Il y a également des situations d'urgence ou des situations particulières pour lesquelles les transports en commun ont difficile de s'adapter et qui sont rencontrées par des services

connexes (bus gérés par les communes et les écoles elles-mêmes, service Cap Mobilité pour PMR ; porte à porte à la demande ...).

Quatre sous-populations qui n'ont pas les mêmes besoins de déplacement

L'école et le travail sont les principaux motifs d'usage des bus. Le fait que l'on soit ou non étudiant ou travailleur influence dès lors les pratiques et les demandes. Ce qui détermine aussi ces pratiques et demandes, c'est la localité où se situe l'école ou le travail. Nous avons donc identifié quatre sous-populations, distinguant les personnes qui :

- n'étudient pas ou ne travaillent pas (112 répondants) ;
- étudient ou travaillent à Malonne ou Floreffe (125 répondants) ;
- étudient ou travaillent à Namur-ville ou Salzinnes (173 répondants) ;
- étudient ou travaillent ailleurs (111 répondants). Cette dernière catégorie regroupe des destinations très variées mais toutes exigent de la part des usagers des bus de prendre à Namur une correspondance SNCB ou TEC.

Le défi ? Tenir compte au mieux des demandes de ces divers groupes... même si ces demandes ne convergent pas toujours. Ci-dessous, une première esquisse (très partielle) des différences entre ces groupes.

Ils et elles étudient ou travaillent à Malonne ou Floreffe

Cette sous-population regroupe essentiellement des jeunes. On n'y retrouve d'ailleurs aucun senior. C'est ce groupe qui utilise le plus l'auto pour se rendre à l'école ou au travail : 34 % n'utilisent que ce mode de transport tandis que 25 % combinent la voiture avec un autre moyen de locomotion. Seuls 13 % se rendent à l'école ou au travail en marchant et 10 % exclusivement ou partiellement à vélo. Ce n'est donc pas ce groupe qui utilise le plus souvent le bus pour se rendre à l'école ou au travail, même si 25 % l'utilisent au moins trois jours par semaine. Mais pour ce groupe essentiellement composé de jeunes, le bus sert aussi à d'autres usages : 39 % des usagers l'utilisent aussi pour des amis, des loisirs ou des achats. Mais dans ce cas, leur fréquence d'usage des bus est moins régulière;

Ils et elles étudient ou travaillent à Namur-ville

C'est dans ce groupe qu'on retrouve la plus forte proportion de personnes empruntant le bus chaque jour ouvrable (42 %). C'est aussi dans ce groupe que les usagers des bus les utilisent le plus pour se rendre à l'école ou au travail (89 %). Cependant, plus de la moitié d'entre eux les utilisent également pour d'autres fonctions (loisirs, amis, achats, ...).

***Ils et elles étudient ou travaillent
en dehors de Malonne, Floreffe ou Namur-ville***

Ce groupe est très contrasté : alors que 33 % de ses membres n'utilisent jamais le bus, 31 % l'utilisent au moins 3 jours par semaine. Parmi ceux qui utilisent le bus, 47 % l'utilisent seulement pour se rendre à l'école ou au travail, tandis que 30 % l'utilisent aussi pour d'autres fonctions.

Ils et elles n'étudient pas et ne travaillent pas

Ce groupe est majoritairement composé de personnes plus âgées. Il compte peu d'utilisateurs réguliers puisque 11 % seulement utilisent le bus au moins 3 jours par semaine. 28 % ne l'utilisent jamais. Ceux qui en font usage le font logiquement presque exclusivement pour d'autres raisons que l'étude ou le travail.

CHAPITRE 2.

LES NON-MALONNOIS ET NON-FLOREFFOIS

ÉTUDIANT OU TRAVAILLANT

À MALONNE OU FLOREFFE

Pour rappel, 178 personnes ne résidant pas à Malonne ou à Floreffe ont répondu à notre enquête. La très grande majorité d'entre elles étudient ou travaillent à Malonne. Les effectifs des trois autres sous-populations étant chacun inférieurs à 13 unités, nous avons décidé de ne traiter que les questionnaires des non-malonnois et non-floreffois étudiant ou travaillant à Malonne. Ceux-ci sont au nombre de 151.

Tableau 41. Répartition des non-malonnois et non-floreffois travaillant ou étudiant à Malonne ou Floreffe, selon leur lieu de travail ou d'étude

	Étudiant ou travaillent à Malonne ou Floreffe	Étudiant ou travaillent à Namur	Étudiant ou travaillent ailleurs	N'étudient pas et ne travaillent pas	Indéterminé	Total
Non-Malonnois, non-Floreffois	151	13	9	3	2	178

1. Profil des répondants

Sans surprise, les répondants de cette sous-population sont essentiellement des jeunes : 87 % d'entre eux ont en effet moins de 25 ans, tandis qu'un seul répondant a plus de 65 ans. Il s'agit donc essentiellement de non-malonnois ou non-floreffois venant étudier à Malonne et Floreffe.

Tableau 42. Répartition des non-malonnois et non-floreffois travaillant ou étudiant à Malonne ou Floreffe, selon leur âge

Classe d'âge	Nbre répondants
10-17 ans	80
18-25 ans	52
26-35 ans	4
36-45 ans	11
46-65 ans	3
66 ans et +	1
Total	151

Comme dans l'ensemble de l'échantillon, les femmes sont surreprésentées (60 %). La proportion de répondants vivant dans un ménage sans voiture est similaire dans cette population et dans celle des Malonnois et Floreffois (10 % contre 9 %).

La quasi-totalité des répondants déclare que leur lieu de travail ou d'étude est Malonne (149, contre 2 à Floreffe), ce qui s'explique notamment par le fait que nous n'avons pas sollicité le soutien du Séminaire de Floreffe pour diffuser le questionnaire. On peut donc considérer que les données ci-après ne représentent que les pratiques et opinions des personnes qui étudient ou travaillent à Malonne.

2. Contraintes de déplacement

La majorité des répondants résident dans des localités desservies par les bus transitant par Malonne (89 sur 151, soit 59 %). Les localités les plus fréquemment nommées sont Namur-ville (18), Bois-de-Villers (12) et Saint-Gérard (10). Si l'on examine les données à l'échelle communale, c'est de Namur que vient le plus grand nombre de répondants (42), devant Mettet (30), Profondeville (21), Fosses-la-Ville (21) et Anhée (8). Quelques répondants sont domiciliés très loin de Malonne ou Floreffe.

Tableau 43. Répartition des non-malonnois et non-floreffois travaillant ou étudiant à Malonne ou Floreffe, selon leur localité de résidence

Commune	Nbre répondants	Localité	Nbre répondants	Lignes de bus
Aiseau-Presles	1	Presles	1	10
Andenne	2	Andenne	1	
		Sclayn	1	
Anhée	8	Denée	4	6 et 64
		Bioul	2	
		Anhée	1	
		Annevoie	1	
Assesse	2	Assesse	2	
Beauraing	1	Winenne	1	
Charleroi	1	Marcinelle	1	
Ciney	1	Ciney	1	
Eghezée	1	Eghezée	1	
Farciennes	1	Farciennes	1	
Fléron	1	Fléron	1	
Fleurus	1	Wanfercée-Baulet	1	
Florennes	3	Florennes	2	
		Hanzinelle	1	
Fosses-la-Ville	21	Fosses-la-Ville	8	6
		Vitrival	5	10
		Rosée	2	
		Sart-Eustache	2	10

		Sart-Saint-Laurent	2	10
		Aisemont	1	
		Bambois	1	
Gembloux	1	Grand Leez	1	
Gesves	1	Mozet	1	
Jemeppe-sur-Sambre	4	Moustier	2	
		Jemeppe-sur-Sambre	1	
		Spy	1	
La Bruyère	2	Les Isnes	1	
		Rhisnes	1	
Liège	1	Liège	1	
Mettet	30	Saint-Gérard	10	6 et 64
		Mettet	8	6
		Bossière	4	6
		Biesme	2	64
		Graux	2	6
		Maison-Saint-Gérard	2	6
		Biesmerée	1	
		Ermeton-sur-Biert	1	6 et 64
Namur	42	Namur	18	6, 10, 28 et 64
		Flawinne	9	
		Wépion	4	
		Jambes	2	
		Temploux	2	
		Beez	1	
		Belgrade	1	
		Erpent	1	
		La Plante	1	
		Saint-Marc	1	
		Saint-Servais	1	
		Suarlée	1	
Profondeville	21	Bois-de-Villers	12	6 et 64
		Lesves	8	6 et 64
		Profondeville	1	
Sambreville	1	Arsimont	1	
Tamines	1	Tamines	1	
Tellin	1	Tellin	1	
Yvoir	1	Yvoir	1	
Inconnu	1		1	
Total			151	

3. Pratiques de déplacement

3.1. Fréquence d'utilisation des bus

La fréquentation des bus par cette sous-population est de 3,4 jours ouvrables par semaine scolaire. C'est bien plus que la moyenne des Malonnois et Floreffois, mais relativement proche du nombre de jours d'utilisation des classes d'âge jeunes (qui constituent l'essentiel de la sous-population étudiée ici), puisque l'indice de fréquentation des Malonnois et Floreffois de 10 à 17 ans équivaut à 2,84 et celle des 18-25 ans à 3,63.

52 % des non-malonnois et non floreffois étudiant ou travaillant à Malonne ou Floreffe utilisent le bus chaque jour de la semaine. 19 % le prennent 3 à 4 jours par semaine. 10 % ne l'utilisent jamais.

Tableau 44. Répartition des non-malonnois et non-floreffois travaillant ou étudiant à Malonne ou Floreffe, selon la fréquence d'utilisation des bus

Fréquence	Nbre répondants	%
Chaque jour ouvrable de la semaine	78	51,7 %
3 ou 4 jours par semaine	28	18,5 %
1 ou 2 jours par semaine	13	8,6 %
Quelques fois par mois	11	7,3 %
Quelques fois par an	6	4,0 %
Jamais	15	9,9 %
Total	151	100,0 %

Pour se rendre au travail ou à l'école, le bus est le moyen de transport le plus fréquent, mais est parfois combiné à d'autres, soit au cours du même parcours, soit alternativement. Et dans ce cas, l'autre mode de transport est principalement l'auto (34), davantage que le train (12).

Tableau 45. Répartition des non-malonnois et non-floreffois travaillant ou étudiant à Malonne ou Floreffe, selon les modes de transport utilisés pour aller à l'école ou au travail

Mode de transport	Nbre de répondants	%
Auto	29	19,2 %
Bus	71	47,0 %
Bus, auto	33	21,9 %
Bus, auto, marche	1	0,7 %
Bus, train	9	6,0 %
Bus, train, auto	3	2,0 %
Train	1	0,7 %
Trottinette	1	0,7 %
Vélo	1	0,7 %
Vélo, auto	1	0,7 %
Inconnu	1	0,7 %
Total	151	100,0 %

L'usage des bus est plus fréquent quand les personnes résident dans une des localités desservies par les lignes de bus qui transitent par Malonne.

Tableau 46. Proportion utilisant le bus pour se rendre à l'école ou au travail selon qu'ils résident ou non dans une localité desservie par les lignes de bus 6, 10, 28 ou 64 (non-malonnois et non-floreffois travaillant ou étudiant à Malonne ou Floreffe)

	Usage exclusif	Usage partiel	Non usage	Total
Localités desservies par les lignes de bus 6, 10, 28 ou 64	56,2 %	30,3 %	13,5 %	100,0 %
Localités non desservies par ces lignes de bus	34,4 %	31,1 %	34,4 %	100,0 %

3.2. Motifs d'utilisation des bus

Près de la moitié de cette sous-population (48 %) utilise le bus exclusivement pour se rendre à l'école ou au travail, tandis que 59 (39 %) combinent cette fonction avec d'autres usages (achats, loisirs, amis ou famille).

Tableau 47. Motifs d'usage des bus par les non-malonnois et non-floreffois travaillant ou étudiant à Malonne ou Floreffe

Achats + autres	2
Autres	3
Ecole ou travail	72
Ecole ou travail + achats	5
Ecole ou travail + achats + autres	16
Ecole ou travail + autres	38
Pas d'usage	15
Total Résultat	151

3.3. Lignes de bus empruntées

Ce sont essentiellement les lignes 6 et 64 qui sont utilisées par cette sous-population.

Tableau 48. Lignes de bus utilisées par les non-malonnois et non-floreffois travaillant ou étudiant à Malonne ou Floreffe

6, 64	51
6	18
86	11
6, 86	9
6, 10, 64	8
6, 10	7
10	5
6, 64, 86	5
6, 10, 86	4
6, 10, 28, 64	3
6, 10, 64, 86	2
21	1
28	1
64	1
5, 27	1
6, 21	1
6, 28	1
6, 28, 64	1
6, 64, 27	1
6, 64, 30	1
6, 86, 150	1
64, 86	1
9, 86	1
Inconnu	16
Total	151

3.5. Mode de locomotion jusqu'à l'arrêt

Thème non encore analysé

3.6. Arrêt de destination

Thème non encore analysé

3.7. Localité de destination finale

Thème non encore analysé

4. Demandes des non-Malonnois et non-Floreffois

Les demandes de cette sous-population recoupe en partie celles des Malonnois et Floreffois. En première position arrivent aussi les horaires (horaires aller et retour plus adaptés, desserte plus fréquente). Mais des demandes plus spécifiques émergent en second : une plus grande proximité de l'arrêt de bus (par rapport au domicile) et une meilleure information concernant les perturbations.

*Tableau 48. Vous utiliseriez plus souvent le bus si...
(non-malonnois et non-floreffois travaillant ou étudiant à Malonne ou Floreffe)*

Demande	Nbre répondants	%
Arrêt de bus + proche de votre domicile	56	37,1 %
Arrêt d'arrivée + proche de votre destination	40	26,5 %
Meilleure correspondance avec train et/ou bus	50	33,1 %
Horaire ALLER mieux adapté à vos besoins	90	59,6 %
Horaire RETOUR mieux adapté à vos besoins	105	69,5 %
Desserte de bus + fréquente	60	39,7 %
Temps de parcours + court	17	11,3 %
Meilleure ponctualité	38	25,2 %
Meilleure information sur les perturbations	47	31,1 %
Meilleure accessibilité aux PMR	5	3,3 %
Meilleur confort (dans les bus, aux arrêts ...)	21	13,9 %
Bus moins bondés	74	49,0 %

Au niveau des horaires, la demande porte surtout sur le milieu de journée.

*Tableau 49. Vous utiliseriez plus souvent le bus si...
(non-malonnois et non-floreffois travaillant ou étudiant à Malonne ou Floreffe)*

Demande	Nbre répondants	%
Entre 7h30 et 8h30	29	19,2 %
Milieu de journée	113	74,8 %
Plus tard	57	37,7 %
Le week-end	30	19,9 %

ANNEXE 1 : LE QUESTIONNAIRE

Les bus à Malonne, qu'en pensez-vous ?

Merci de donner votre avis, en toute franchise, même si vous n'utilisez pas le bus.

Ce questionnaire anonyme prendra moins de 3 minutes !

Ce questionnaire est aussi disponible en ligne



<https://tinyurl.com/mr49bfky>

1. À quelle fréquence utilisez-vous le bus hors vacances ?

- ☐ chaque jour ouvrable de la semaine
- ☐ 3 ou 4 jours par semaine
- ☐ 1 ou 2 jours par semaine
- ☐ quelques fois par mois
- ☐ quelques fois par an
- ☐ jamais

Si vous avez répondu « jamais », allez à la question 9

2. Pourquoi l'utilisez-vous ? (plusieurs réponses possibles)

- ☐ pour aller à l'école
- ☐ pour aller au travail
- ☐ pour faire des achats
- ☐ pour vos loisirs
- ☐ pour voir des amis ou de la famille
- ☐ pour vos activités bénévoles

3. Quelle(s) ligne(s) utilisez-vous ?

(plusieurs réponses possibles)

- ☐ 6 ou 6 b
- ☐ 10
- ☐ 28
- ☐ 64 ou 64 b

☐ autres (Veuillez préciser) :

4. De quel arrêt partez-vous le plus souvent (du domicile) ?

Nom de l'arrêt :

Localité : ☐ Malonne ☐ Autre :

5. Quelle est la durée du trajet de votre domicile à cet arrêt ?

- ☐ moins de 5'
- ☐ entre 5' et 10'
- ☐ entre 10' et 15'
- ☐ plus de 15'

6. Comment vous y rendez-vous ?

- ☐ À pied
- ☐ En voiture ou moto
- ☐ À vélo ou trottinette

7. Quel est votre arrêt de destination le plus fréquent ?

Nom de l'arrêt :

Localité : ☐ Malonne ☐ Autre :

8. Si vous poursuivez votre trajet, quelle est votre localité de destination la plus fréquente ?

- ☐ Malonne
- ☐ Autre :

9. Si vous n'utilisez pas le bus actuellement, envisagez-vous de l'utiliser si certaines améliorations sont apportées au service (horaire, itinéraire, etc.) ?

- ☐ oui, certainement
- ☐ oui, peut-être
- ☐ non, quelles que soient les améliorations

Si vous avez répondu « non », allez à la question 14

10. Vous utiliseriez (ou utiliseriez plus souvent) les bus si...

(plusieurs réponses possibles)

- ☐ ils partaient de Malonne entre 7h30 et 8h30
- ☐ ils étaient plus fréquents en milieu de journée
- ☐ ils permettaient de revenir de Namur plus tard en soirée
- ☐ ils étaient plus fréquents le week-end

11. Vous refuseriez de prendre le bus, si l'arrêt était à :

- ☐ plus de 5' à pied de votre domicile
- ☐ plus de 10' à pied de votre domicile
- ☐ plus de 15' à pied de votre domicile
- ☐ dans aucun cas

12. Vous utiliseriez plus souvent le bus si :

(plusieurs réponses possibles)

- ☐ arrêt de bus plus proche de votre domicile
- ☐ arrêt d'arrivée plus proche de votre destination
- ☐ meilleure correspondance avec train et/ou bus
- ☐ horaire aller mieux adapté à vos besoins
- ☐ horaire retour mieux adapté à vos besoins
- ☐ desserte de bus plus fréquente
- ☐ temps de parcours plus court
- ☐ meilleure ponctualité
- ☐ meilleure information sur les perturbations
- ☐ meilleure accessibilité aux personnes à mobilité réduite
- ☐ meilleur confort (dans les bus, aux arrêts,...)
- ☐ bus moins bondés
- ☐ autres (Veuillez préciser) :

13. Vous souhaiteriez que le bus vous permette d'aller à ...

☐

☐ Sans avis ou sans besoin

14. Si vous êtes élève, étudiant ou travailleur, dans quelle localité se situe votre école ou votre lieu de travail ?

- ☐ Malonne
- ☐ Autre :

Si vous n'êtes pas élève ou travailleur, allez à la question 16

15. Quel(s) moyen(s) de locomotion utilisez-vous pour y aller ?

..... +

16. Dans quelle rue et localité habitez-vous ?

Rue :

Localité : ☐ Malonne ☐ Autre :

17. Y a-t-il une voiture dans votre ménage ?

- ☐ Oui
- ☐ Non

18. Dans quelle classe d'âge vous situez-vous ?

- ☐ moins de 18 ans
- ☐ 18-25 ans
- ☐ 26-35 ans
- ☐ 36-45 ans
- ☐ 46-65 ans
- ☐ 66 ans et plus

19. Quel est votre genre ?

- ☐ Femme
- ☐ Homme
- ☐ Autre

20. Autres commentaires ?

.....
.....

Merci pour votre participation !