



# Enquête Cemul-ULg : Mobilité des étudiants de l'Université de Liège Principaux résultats

*Auteur : Bruno Bianchet*

*Supervision scientifique : Mario Cools et Jacques Teller*



## 1. Caractérisation de l'échantillon

L'enquête fut menée durant le premier semestre de l'année académique 2013 – 2014. Tous les étudiants furent invités, individuellement par email, à répondre à l'enquête via Internet.

Le nombre total de répondants fut de 2.172, mais seules 1.432 enquêtes ont été considérées comme valables (65,9% des répondants). Le rejet d'un nombre important d'enquêtes s'explique soit par le caractère incomplet qui rendait certains questionnaires, soit vu la présence de réponses incohérentes.

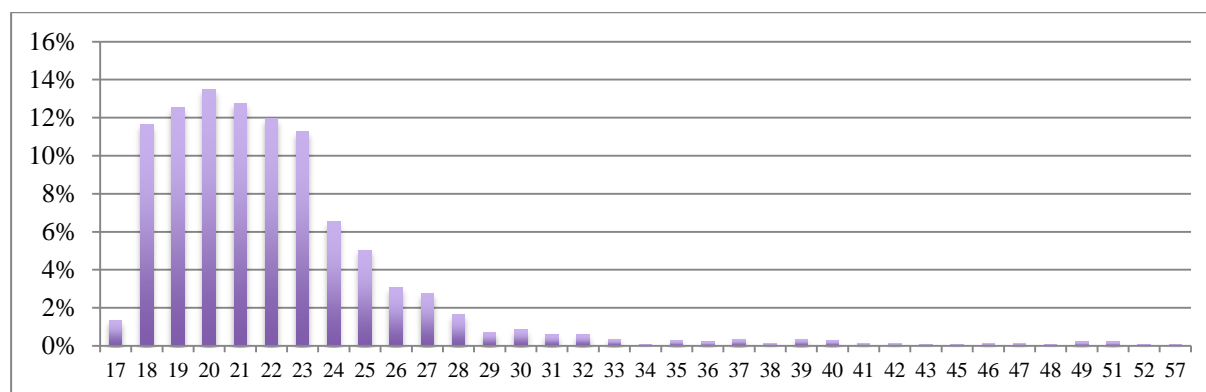
En incluant les doctorants et années préparatoires, soit un de 18.897 étudiants, notre échantillon **représente 7,8 % de la population estudiantine**.

Tous les résultats sont présentés par rapport aux nombres d'enquêtes valables.

**Tableau 1. Répartition par sexe**

	Nombre	Part en %
Femme	923	65
Homme	507	35
<b>Total</b>	<b>1.430</b>	<b>100</b>

**Graphique 1. Age des répondants**



74 % des répondants ont entre 18 et 23 ans et, plus précisément, deux cinquième ont entre 19 et 21 ans. Néanmoins, les 25 ans et plus représentent encore 19 %.

**Tableau 2. Répartition par niveau d'étude**

	Nombre	Part en %
Bac	736	51
Master	519	36
Doctorant	143	10
Autres	21	1
Erasmus	12	1
<b>Total</b>	<b>1.431</b>	<b>100</b>

51 % des répondants sont dans le cycle des bacheliers, ce qui correspond exactement au taux pour l'ensemble des étudiants de l'ULg. Par contre, avec 36 %, les masters sont surreprésentés puisqu'ils totalisent 28 % pour l'ensemble de l'ULg, et cela au détriment des troisièmes cycles.

**Tableau 3. Répartition par faculté**

	Nombre	Part en %	Importance réelle au sein de l'ULg en %
Médecine	314	22	23
Philosophie et Lettres	166	12	12
Psychologie et Sciences de l'Education	165	12	8
Médecine Vétérinaire	149	10	9
Sciences	148	10	7
HEC - Ecole de gestion	130	9	12
Sciences appliquées	126	9	7
Droit - Science politique - Ecole Criminologie	103	7	9
Institut des Sciences humaines et sociales	46	3	3
Gembloux Agro-Bio Tech	40	3	6
Architecture	36	3	4
Sans réponse	9	1	-
<b>Total</b>	<b>1.432</b>	<b>100</b>	<b>100</b>

A elle seule, la faculté de Médecine représente plus du cinquième des répondants, ce qui est conforme à son poids au sein de l'ULg. Par contre, la faculté HEC – Ecole de gestion est sous-représentée.

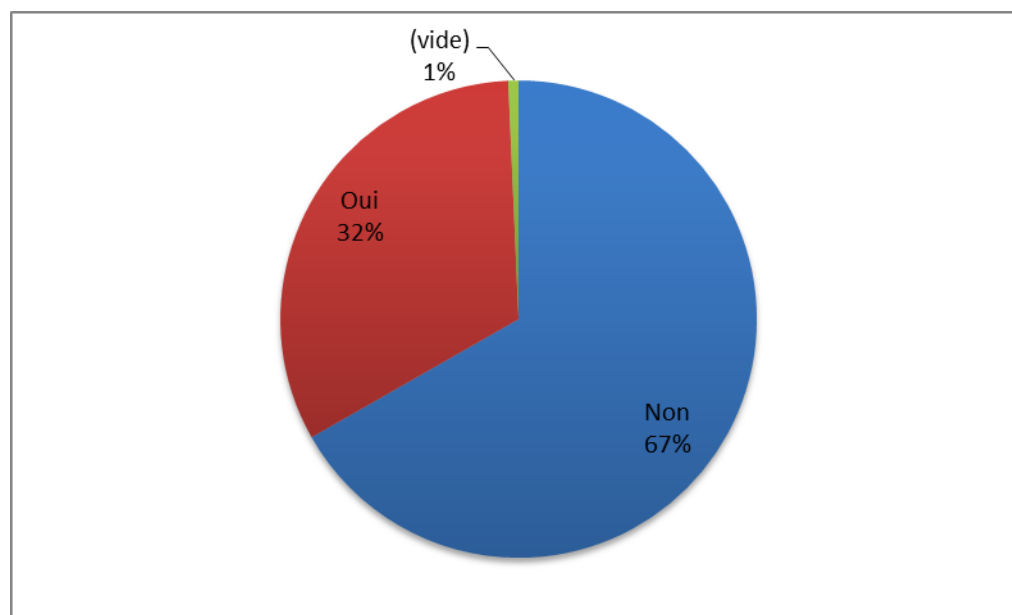
## 2. Origine des répondants

**Tableau 4. Répartition en fonction du domicile officiel**

	Nombre	Part en %	Part total étudiants ULg en %
Prov. Liège hors arr.	367	26	23
Liège	319	23	18
Arr. de Liège 2 <sup>d</sup> couronne	206	15	14
Arr. de Liège 1 couronne <sup>1</sup>	185	13	14
Prov. Luxembourg	101	7	7
Prov. Namur	67	5	5
Etranger	60	4	13
Hainaut	53	4	3
Brabant wallon	19	1	1
Bruxelles	17	1	2
Flandre autre	5	0	1
Limbourg	4	0	0
<b>Total</b>	<b>1.403</b>	<b>100</b>	<b>100</b>

**77 % des répondants proviennent de la province de Liège, dont 23 % de la commune centrale.** Par rapport à la situation de l'ensemble des étudiants, nous avons une légère surreprésentation des liégeois et une sous-représentation des étudiants provenant de l'étranger.

**Graphique 2. Part relative des koteurs**



<sup>1</sup> Ans, Beyne-Heusay, Chaudfontaine, Esneux, Herstal, Saint-Nicolas, Seraing et Blégny.

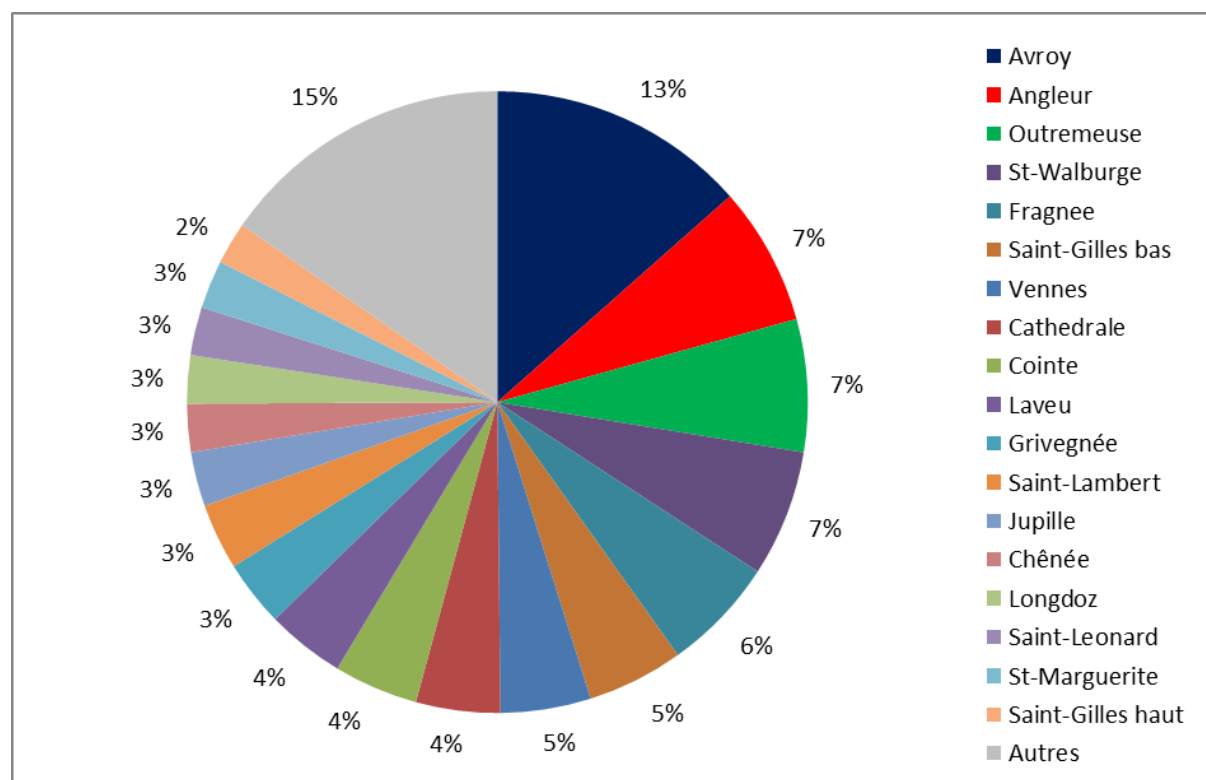
**Un tiers des étudiants sont en kot.** Cette relative faiblesse est à mettre en relation avec l'importance des étudiants provenant de la région liégeoise. Extrapolé à l'ensemble des étudiants, cela représente néanmoins un potentiel de 6.149 koteurs.

**Tableau 5. Répartition par origine de la résidence**

	Nombre	Part en %
Liège	605	43
Prov. Liège hors arr.	279	20
Arr. de Liège 1 couronne <sup>2</sup>	232	17
Arr. de Liège 2 <sup>d</sup> couronne	184	13
Prov. Namur	49	4
Prov. Luxembourg	18	1
Brabant wallon	9	1
Bruxelles	8	1
Hainaut	6	0
Flandre autre	5	0
Limbourg	3	0
<b>Total</b>	<b>1.398</b>	<b>100</b>

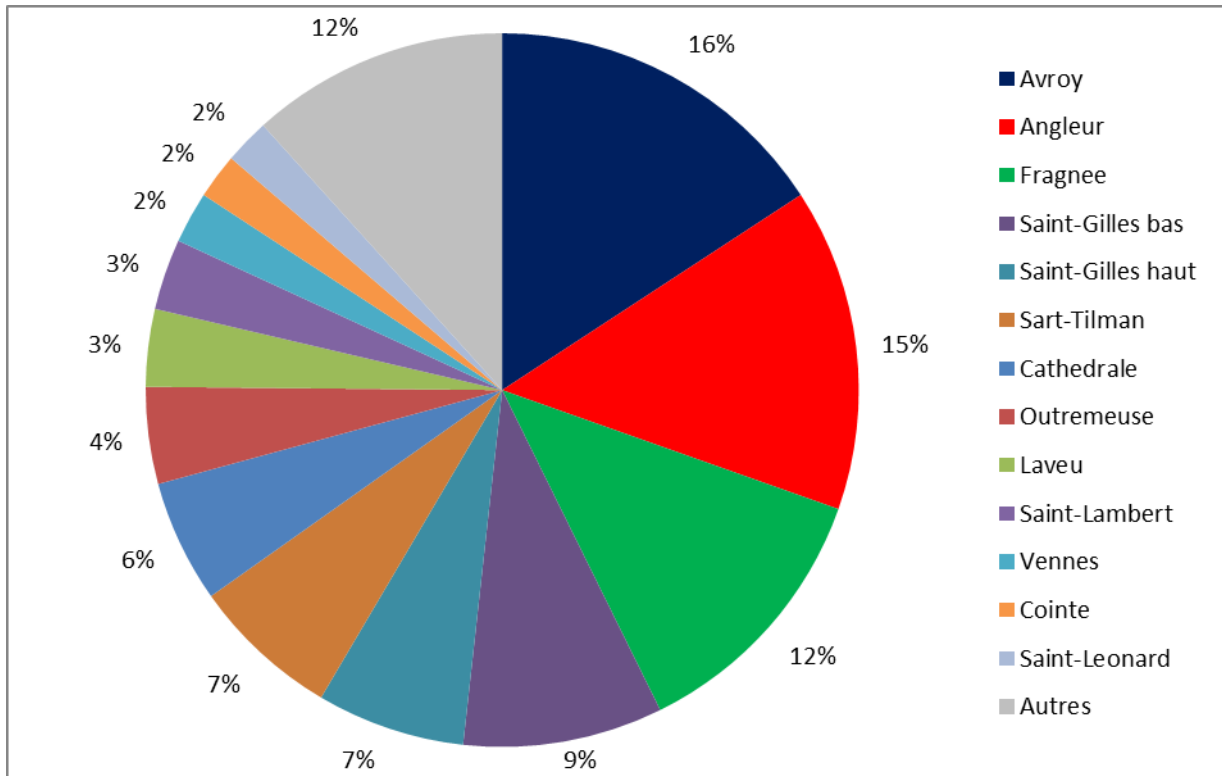
Si l'on tient compte de la résidence, la part de la commune de Liège passe à 43 % et l'arrondissement totalise 73 %.

**Graphique 3. Origine par quartier des répondants domiciliés à Liège**



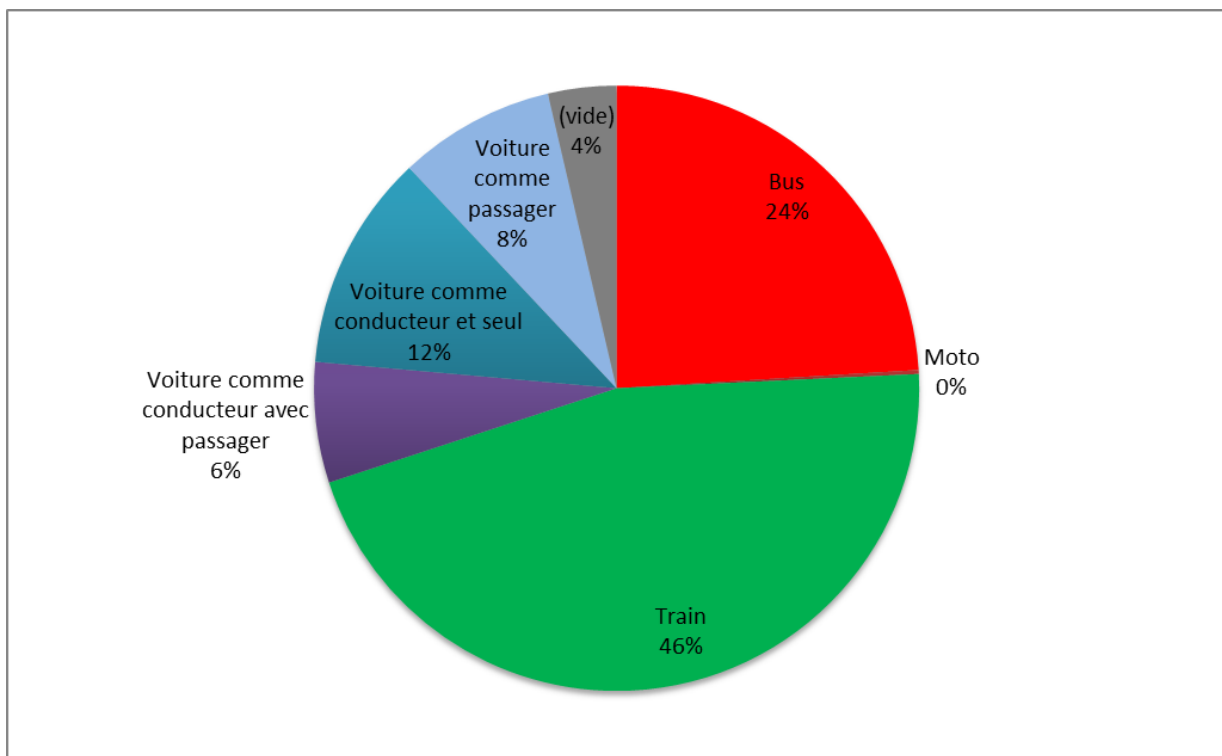
<sup>2</sup> Ans, Beyne-Heusay, Chaudfontaine, Esneux, Fléron, Herstal, Saint-Nicolas, Seraing et Blégny.

**Graphique 4. Origine par quartier des répondants koteurs installés à Liège**



Tant au niveau des domiciliés que des koteurs, les quartiers d'Avroy et d'Angleur apparaissent privilégiés. Avec Fragnée, ces trois quartiers accueillent 43 % des koteurs.

**Graphique 5. Mode de déplacement utilisé par les koteurs depuis leur domicile**



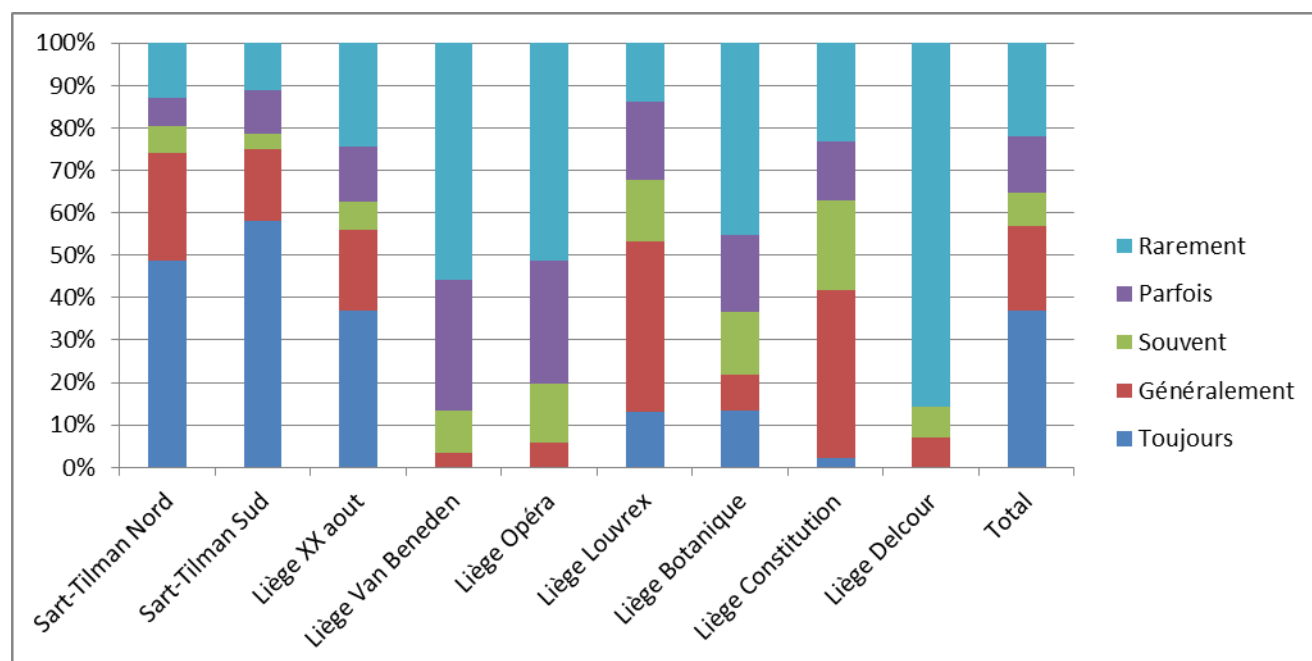
Pour se rendre à leur kot au départ de leur domicile, pratiquement la moitié des koteurs utilise le train. Par ailleurs, ils sont 18 % à venir avec leur propre véhicule.

### 3. Lieux de cours des répondants

Tableau 6. Répartition par lieux de cours en %

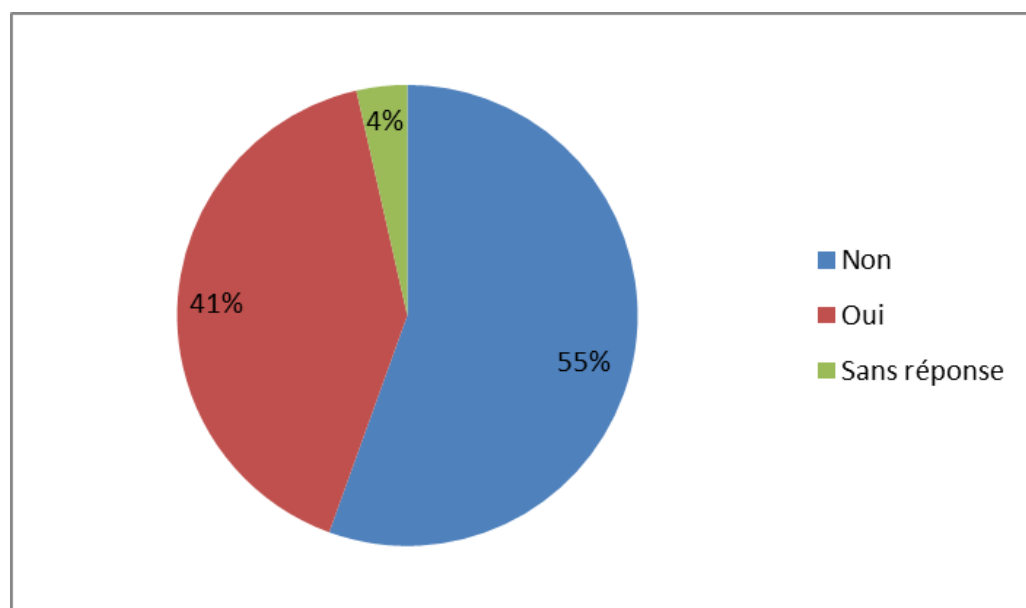
	Toujours	Générale- ment	Souvent	Parfois	Rarement	Total	Total pondéré <sup>3</sup>
Sart-Tilman Nord	53	50	33	21	23	40	47
Sart-Tilman Sud	32	17	10	16	10	20	24
Liège XX aout	12	11	10	11	13	11	11
Liège Van Beneden	0	2	11	21	23	9	4
Liège Opéra	0	2	12	15	16	7	4
Liège Louvrex	2	13	12	9	4	6	6
Liège Botanique	1	2	7	5	7	4	2
Liège Constitution	0	4	5	2	2	2	2
Liège Delcour	0	0	1	0	2	1	0
<b>Total</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>

Graphique 6. Répartition par lieux de cours en %



Le Sart Tilman Nord constitue le principal lieu de cours avec 47 %, **soit un potentiel de 8.788 étudiants par jour scolaire** (sur base de la moyenne pondérée), suivi du Sart Tilman Sud (27 %, soit un potentiel de 4.542 étudiants) et du XX Août (11 %). Opéra et Van Beneden et, dans une nettement moindre mesure, Constitution et Delcour, assurent bien la fonction de sites complémentaires puisqu'ils ne sont jamais des sites exclusifs. On peut, dès lors, faire l'hypothèse qu'ils sont à l'origine de nombreux déplacements. En effet, 25 % des étudiants fréquentent ces lieux dont 14 % pour, maximum, une fois par semaine.

<sup>3</sup> Toujours = 1, Généralement = 0,8, Souvent = 0,6, Parfois = 0,4 et Rarement = 0,2

**Graphique 7. Part des étudiants effectuant un déplacement durant une journée classique à l'Université**

41 % des étudiants connaissent effectivement des déplacements entre sites au cours de la journée. En extrapolant en fonction des réponses relatives, nous obtenons un potentiel de **12.439 mouvements par semaine**. Précisons que nous préférons parler de mouvement car nous ne savons pas si celui-ci donne lieu à un ou deux déplacements. En conséquence, cela signifie que le nombre de mouvements sous-estime celui de déplacements.

**Tableau 7. Mouvements entre lieux de cours en %**

	Bota.	Constit.	Delcour	Louvrex	Opéra	Van Beneden	XX aout	Sart-Tilman Nord	Sart-Tilman Sud	TOTAL	En %
<b>Origine</b>											
Sart-Tilman Nord	22	2	0	42	52	115	54		127	414	42
Sart-Tilman Sud	10	3	1	2	18	20	10	140		204	20
Liège XX aout	10	7	1	1	22	18		52	2	113	11
Liège Opéra	5	5	0	13		0	12	32	8	75	8
Liège Van Beneden	3	1	1	1	1		17	11	22	57	6
Liège Louvrex	2	0	0		14	1	1	32	2	52	5
Liège Botanique		8	0	0	4	1	19	13	3	48	5
Liège Constitution	12		0	0	2	0	14	0	2	30	3
Liège Delcour	0	1		0	1	1	0	0	0	3	0
<b>TOTAL</b>	<b>64</b>	<b>27</b>	<b>3</b>	<b>59</b>	<b>114</b>	<b>156</b>	<b>127</b>	<b>280</b>	<b>166</b>	<b>996</b>	<b>100</b>
<b>En %</b>	<b>6</b>	<b>3</b>	<b>0</b>	<b>6</b>	<b>11</b>	<b>16</b>	<b>13</b>	<b>28</b>	<b>17</b>	<b>100</b>	

Si, à l'échelle des lieux de cours, ce sont les échanges au sein du Sart Tilman qui sont les plus nombreux, à l'échelle des sites, ce sont bien les déplacements entre le centre-ville et le



Sart Tilman qui sont dominants puisque pratiquement deux fois supérieurs à ceux en interne au Sart Tilman.

Au départ des tableaux 6 et 7, nous avons estimé le nombre potentiel de mouvements par semaine. **Entre le Centre-ville et le Sart-Tilman, celui-ci est estimé à 6.619 mouvements hebdomadaires, soit une moyenne de journalière de 1.324 mouvements.**

**Tableau 8. Synthèse des mouvements**

	Nbre d'étudiants concernés	En %	Nombre potentiel de mouvements par semaine
Interne Sart Tilman	267	27	3.335
Interne Centre-ville	199	20	2.485
Centre-ville - Sart Tilman	530	53	6.619
<b>Total</b>	<b>996</b>	<b>100</b>	<b>12.439</b>

## 4. Modes de transport

**Tableau 9. Modes de transport principaux - Matin**

		En nombre				En %			
		Parfois (- de 50 %)	Souvent (+ de 50 %)	Toujours	Total pondéré <sup>4</sup>	Parfois (- de 50 %)	Souvent (+ de 50 %)	Toujours	Total pondéré
Voiture conducteur seul	Total	119	97	202	<b>306</b>	15	20	20	<b>19</b>
	S T	82	80	166	<b>247</b>	14	23	23	<b>22</b>
Voiture conducteur avec passager	Total	137	55	21	<b>103</b>	18	11	2	<b>6</b>
	S T	113	44	17	<b>84</b>	19	13	2	<b>7</b>
Voiture passager dans véhicule restant sur place	Total	109	32	12	<b>70</b>	14	6	1	<b>4</b>
	S T	93	29	11	<b>61</b>	16	8	2	<b>5</b>
Voiture passager dans véhicule ne restant pas sur place	Total	82	34	9	<b>59</b>	11	7	1	<b>4</b>
	S T	69	26	7	<b>47</b>	12	8	1	<b>4</b>
<i>Total voiture</i>	<i>Total</i>	<i>447</i>	<i>218</i>	<i>244</i>	<i>538</i>	<i>58</i>	<i>44</i>	<i>24</i>	<i>34</i>
	<i>S T</i>	<i>357</i>	<i>179</i>	<i>201</i>	<i>439</i>	<i>61</i>	<i>52</i>	<i>28</i>	<i>39</i>
Train	Total	46	34	93	<b>131</b>	6	7	9	<b>8</b>
	S T	30	16	51	<b>72</b>	5	5	7	<b>6</b>
Bus	Total	98	149	471	<b>603</b>	13	30	47	<b>38</b>
	S T	68	100	365	<b>454</b>	12	29	51	<b>40</b>
Moto	Total	23	2	1	<b>10</b>	3	0	0	<b>1</b>
	S T	19	1	1	<b>8</b>	3	0	0	<b>1</b>
Vélo	Total	37	10	14	<b>33</b>	5	2	1	<b>2</b>
	S T	24	6	5	<b>17</b>	4	2	1	<b>1</b>
Marche	Total	49	37	91	<b>132</b>	6	7	9	<b>8</b>
	S T	33	14	29	<b>49</b>	6	4	4	<b>4</b>
Combinaison plusieurs modes	Total	68	46	96	<b>149</b>	9	9	10	<b>9</b>
	S T	55	29	63	<b>101</b>	9	8	9	<b>9</b>
<b>Total</b>	<b>Total</b>	<b>768</b>	<b>496</b>	<b>1010</b>	<b>1597</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>
	<b>S T</b>	<b>586</b>	<b>345</b>	<b>715</b>	<b>1140</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>

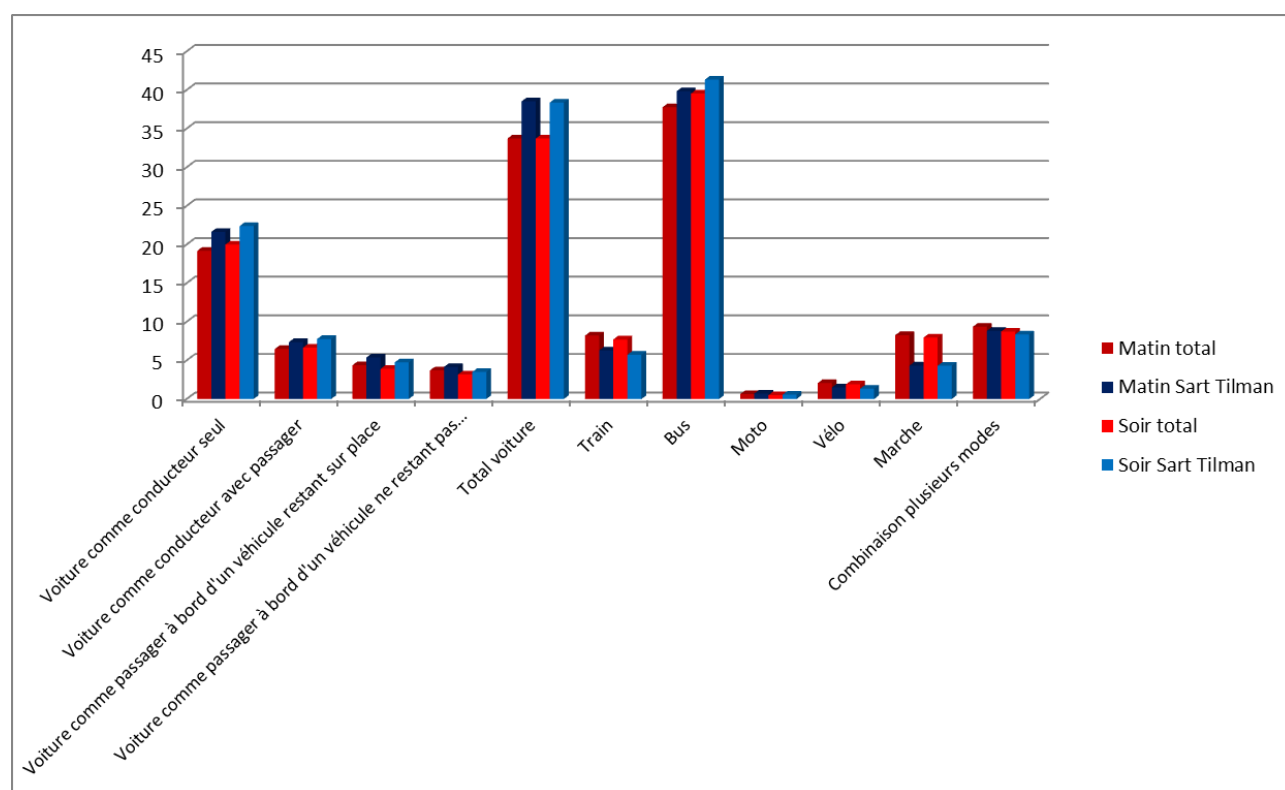
**Tableau 10. Modes de transport principaux - Soir**

		En nombre				En %			
		Parfois (- de 50 %)	Souvent (+ de 50 %)	Toujours	Total pondéré	Parfois (- de 50 %)	Souvent (+ de 50 %)	Toujours	Total pondéré
Voiture conducteur seul	Total	105	94	200	<b>298</b>	17	21	20	<b>20</b>
	S T	74	77	165	<b>241</b>	16	24	23	<b>22</b>
Voiture conducteur avec passager	Total	116	56	23	<b>99</b>	19	12	2	<b>7</b>
	S T	97	47	20	<b>84</b>	21	14	3	<b>8</b>
Voiture passager	Total	89	32	7	<b>58</b>	14	7	1	<b>4</b>

<sup>4</sup> Pondération : Parfois = 0,33, Souvent = 0,66 et Toujours = 1

dans véhicule restant sur place	S T	75	30	6	<b>51</b>	16	9	1	<b>5</b>
Voiture passager dans véhicule ne restant pas sur place	Total	64	30	6	<b>47</b>	10	7	1	<b>3</b>
	S T	53	24	4	<b>38</b>	11	7	1	<b>3</b>
<i>Total voiture</i>	<i>Total</i>	<i>374</i>	<i>212</i>	<i>236</i>	<i><b>502</b></i>	<i>61</i>	<i>46</i>	<i>24</i>	<i><b>34</b></i>
	<i>S T</i>	<i>299</i>	<i>178</i>	<i>195</i>	<i><b>413</b></i>	<i>64</i>	<i>54</i>	<i>28</i>	<i><b>38</b></i>
Train	Total	30	22	90	<b>115</b>	5	5	9	<b>8</b>
	S T	20	12	47	<b>62</b>	4	4	7	<b>6</b>
Bus	Total	80	141	468	<b>589</b>	13	31	48	<b>40</b>
	S T	55	93	365	<b>445</b>	12	28	52	<b>41</b>
Moto	Total	15	2	1	<b>7</b>	2	0	0	<b>0</b>
	S T	13	1	1	<b>6</b>	3	0	0	<b>1</b>
Vélo	Total	28	9	13	<b>28</b>	5	2	1	<b>2</b>
	S T	17	4	6	<b>14</b>	4	1	1	<b>1</b>
Marche	Total	39	29	86	<b>118</b>	6	6	9	<b>8</b>
	S T	28	9	31	<b>46</b>	6	3	4	<b>4</b>
Combinaison plusieurs modes	Total	49	43	85	<b>130</b>	8	9	9	<b>9</b>
	S T	36	30	58	<b>90</b>	8	9	8	<b>8</b>
<b>Total</b>	<b>Total</b>	<b>615</b>	<b>458</b>	<b>979</b>	<b>1489</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>
	<b>S T</b>	<b>468</b>	<b>327</b>	<b>703</b>	<b>1077</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>

Graphique 8. Parts modales - Synthèse



De manière générale, **le bus reste le mode de transport le plus utilisé avec des parts modales de 38 % le matin et 40 % le soir** (40 % et 41 % pour le seul Sart Tilman). Il est cependant suivi de très près par la voiture avec 34 % soir et matin, dont, respectivement

25 % et 27 % de « chauffeurs » seuls ou accompagnés, c'est-à-dire de véhicules. Pour le seul Sart Tilman, on atteint 39 % le matin et 38 % le soir dont 29 % et 30 % de chauffeurs. Ainsi, au total, pour le Sart Tilman 22 % des étudiants viennent seuls avec leur voiture et 7 % (8 % le soir) sont accompagnés d'un passager minimum.

On note une différence majeure de comportement entre les utilisateurs du bus et les automobilistes. En effet, les premiers recourent au transport en commun de manière quasi exclusive, sans doute faute d'alternative. Ainsi pour la seule catégorie de réponses « toujours », le bus totalise 47 % pour l'ensemble et 51 % pour le seul Sart Tilman (48 % et 52 % le soir). Par contre, pour les automobilistes, on se situe à 24 % et 28 % (matin et soir) « seulement ». Le recours à la voiture apparaît plus épisodique.

**Tableau 11. Extrapolation du nombre de déplacements potentiels journaliers**

	Matin total	Matin Sart Tilman	Soir total	Soir Sart Tilman	Moyenne totale	Moyenne Sart Tilman
Voiture comme conducteur seul	3.626	2.883	3.777	2.983	3.701	2.933
Voiture comme conducteur avec passager	1.223	982	1.256	1.036	1.240	1.009
Voiture comme passager dans un véhicule restant sur place	825	717	736	631	780	674
Voiture comme passager dans un véhicule ne restant pas sur place	698	553	601	466	649	510
<i>Total voiture</i>	<i>6.371</i>	<i>5.136</i>	<i>6.369</i>	<i>5.116</i>	<i>6.370</i>	<i>5.126</i>
Train	1.550	838	1.455	763	1.503	800
Bus	7.137	5.311	7.469	5.512	7.303	5.411
Moto	118	94	93	74	106	84
Vélo	391	199	359	177	375	188
Marche	1.562	577	1.501	573	1.532	575
Combinaison plusieurs modes	1.767	1.177	1.649	1.114	1.708	1.145

A partir des parts modales, nous avons pu extrapoler le nombre de déplacements potentiels. Nous parlons évidemment de potentiel car, d'une part, il est peu probable que toute la demande s'exprime au même moment et, d'autre part, celle-ci est très variable en fonction de la période de l'année. Ainsi, pour le bus, la demande potentielle est de **7.303 déplacements dont 5.411 pour le Sart Tilman** (avec une valeur légèrement plus élevée le soir). Concernant la voiture, si l'on ne tient compte que des véhicules, c'est-à-dire des chauffeurs accompagnés ou non, nous obtenons une demande potentielle de **4.941 déplacements dont 3.942 pour le Sart Tilman et, dès lors, un millier pour le centre-ville**, avec à nouveau, une valeur légèrement supérieure pour le soir. On note également que la demande potentielle pour le train est loin d'être négligeable avec 1.503 déplacements dont 800 pour le Sart Tilman (avec évidemment un complément bus sous-jacent). Le potentiel relatif à la marche à pieds est également loin d'être marginale avec 1.532 déplacements dont 575 pour le Sart Tilman

## 5. Modes de transport en fonction de la résidence

### 5.1. Méthodologie

Les modes de transport sont étudiés en fonction du lieu de résidence des répondants, regroupés en 5 catégories : Ville de Liège, 1<sup>ère</sup> couronne de Liège, reste de l'arrondissement de Liège, province de Liège et autre (autres provinces, régions et pays). Pour les résidents des communes de l'arrondissement de Liège, hors Liège, nous avons effectué un second regroupement entre le nord et le sud. Sur base du lieu de résidence, les modes étudiés sont ceux qui sont majoritaires sur base d'une pondération où le poids de 1 est attribué lorsque « toujours » est sélectionné et de 0,5 pour « souvent (+50%) ».

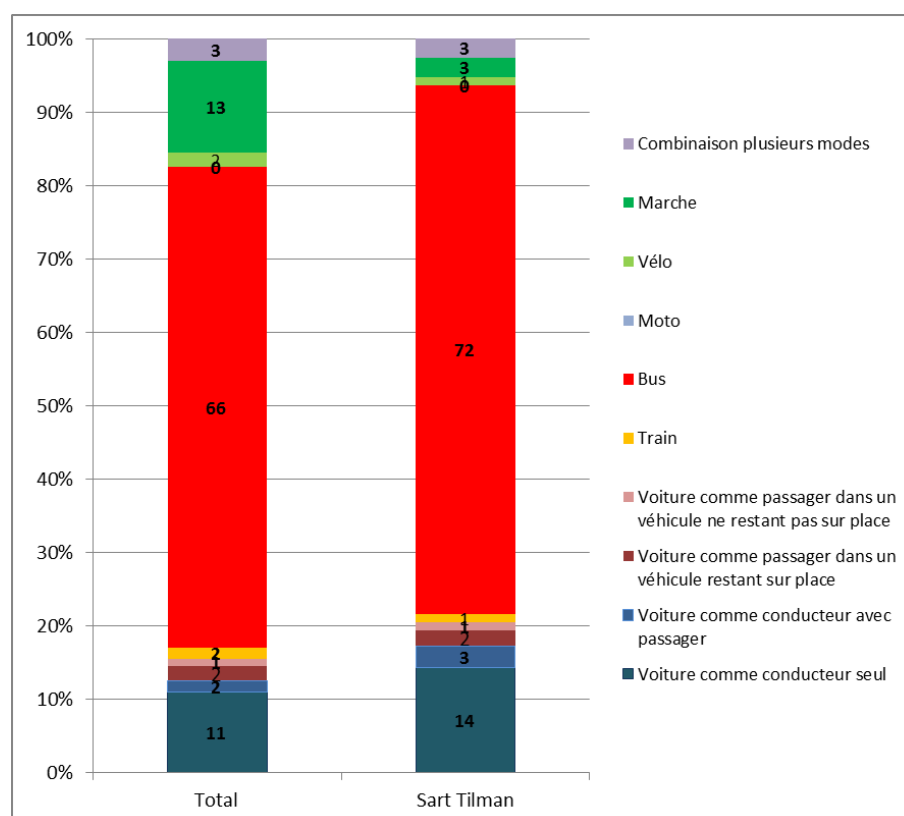
### 5.2. Résidents de la Ville de Liège

**Tableau 12. Choix modal des étudiants de l'ULg, résidant de la Ville de Liège, pour se rendre aux cours le matin et le soir (en %)**

	Matin	Soir
Voiture comme conducteur seul	11	11
Voiture comme conducteur avec passager	1	2
Voiture comme passager dans un véhicule restant sur place	2	2
Voiture comme passager dans un véhicule ne restant pas sur place	1	1
<i>Total voiture</i>	<i>15</i>	<i>16</i>
Train	2	1
Bus	65	66
Moto	0	0
Vélo	2	2
Marche	13	12
Combinaison plusieurs modes	3	3

Le bus est le transport privilégié des résidents de la Ville de Liège avec deux tiers des déplacements, tandis que la voiture et la marche apparaissent comme deuxième et troisième choix avec des valeurs assez proches. Les autres modes de transport restent marginaux que ce soit le vélo, la multimodalité, etc. Il faut relever qu'il y a peu de différences entre le matin et le soir.

**Graphique 9. Part modale pour les étudiants résidant de la Ville (Liège) – Comparaison «Ensemble des sites – Sart Tilman» (en %)**



Toujours pour les résidents liégeois, les étudiants fréquentant le Sart Tilman privilégient davantage le bus et, dans une moindre mesure la voiture, au détriment de la marche.

### 5.3. Résidents de la 1<sup>ère</sup> couronne de la Ville de Liège<sup>5</sup>

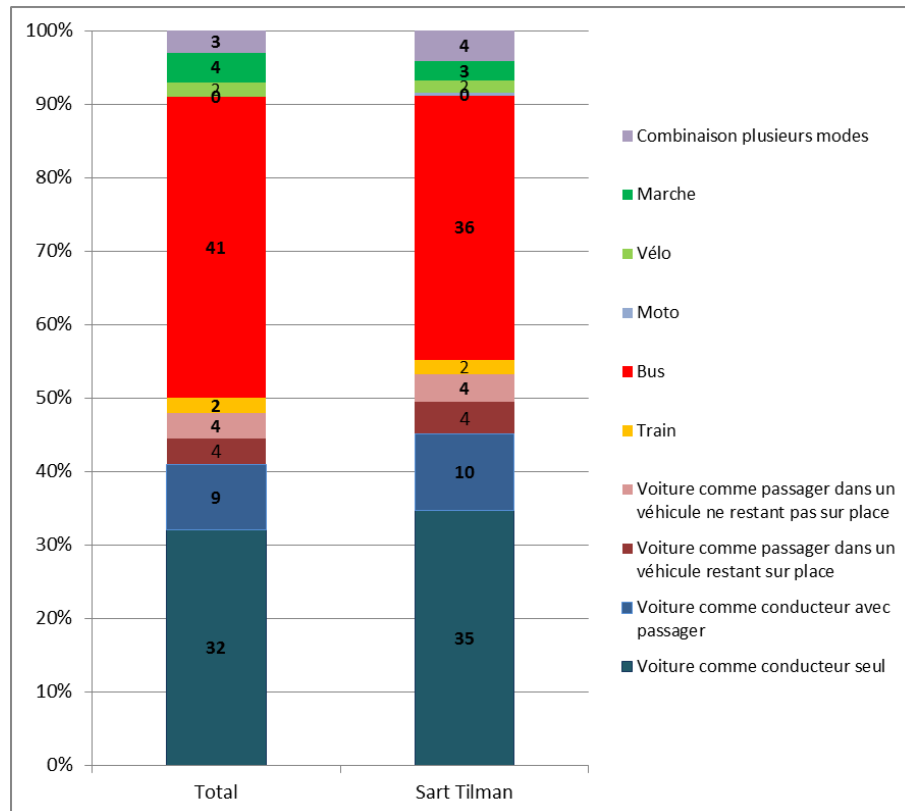
**Tableau 13. Choix modal des étudiants résidant de la 1<sup>ère</sup> couronne de communes autour de la Ville de Liège (en %)**

	Matin	Soir
Voiture comme conducteur seul	32	32
Voiture comme conducteur avec passager	8	10
Voiture comme passager dans un véhicule restant sur place	4	3
Voiture comme passager dans un véhicule ne restant pas sur place	4	3
<i>Total voiture</i>	<i>48</i>	<i>48</i>
Train	2	2
Bus	42	40
Moto	0	0
Vélo	2	2
Marche	4	4
Combinaison plusieurs modes	2	4

<sup>5</sup> Il s'agit des résidents des communes d'Ans, Beyne-Heusay, Chaudfontaine, Esneux, Herstal, Saint-Nicolas, Seraing et Blégny

Le bus et la voiture apparaissent comme les deux modes de transport principaux avec près de 90% cumulés et un léger avantage pour l'automobile. Or, il s'agit d'une partie de l'agglomération liégeoise particulièrement bien desservie par le transport en commun. Les autres possibilités sont marginales tandis que les changements de modes de transport entre le matin et le soir restent mineurs.

**Graphique 10. Part modale pour les étudiants résidant dans les communes de la 1<sup>ère</sup> couronne de la Ville de Liège (en %) – Comparaison «Ensemble des sites – Sart Tilman» (en %)**



Contrairement à la situation précédente, le bus perd ici en attractivité (36 %) pour le seul Sart Tilman au profit de la voiture qui, au total, atteint 53 %. C'est d'ailleurs vis-à-vis des résidents de cette première couronne qu'elle s'avère la plus prisée. A noter que la part de covoiturage, avec 8%, est similaire dans les deux situations.

### 5.4. Etudiants résidant dans le reste de l'arrondissement de Liège

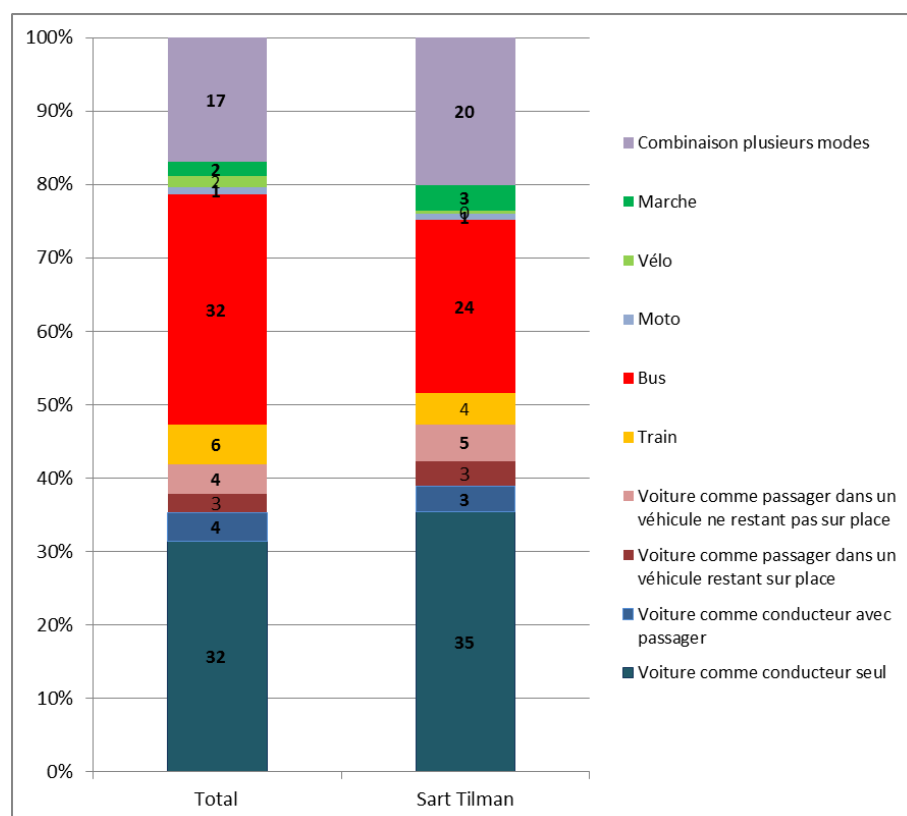
**Tableau 14. Choix modal des étudiants résidant dans l'arrondissement de Liège, hors Ville de Liège et hors communes de la 1<sup>ère</sup> couronne autour de Liège (en %)**

	Matin	Soir
Voiture comme conducteur seul	31	32
Voiture comme conducteur avec passager	4	4
Voiture comme passager dans un véhicule restant sur place	3	2
Voiture comme passager dans un véhicule ne restant pas sur place	4	4
<i>Total voiture</i>	<i>42</i>	<i>42</i>

Train	6	5
Bus	30	33
Moto	1	1
Vélo	1	2
Marche	2	2
Combinaison plusieurs modes	18	16

La voiture et le bus restent les deux modes de transport principaux pour le déplacement de ces étudiants avec près de 75% cumulé, le second affiche cependant un recul significatif avec 32 %. Toutefois, la combinaison de plusieurs modes de transports, sans doute associant le train, gagne en parts modales.

**Graphique 11. Part modale pour les étudiants résidant dans les communes de l'arrondissement de Liège, hors Ville de Liège et hors communes de la 1ère couronne autour de Liège – Comparaison «Ensemble des sites – Sart Tilman» (en %)**



Vis-à-vis des étudiants fréquentant le Sart Tilman, la voiture reste privilégiée mais n'atteint plus les 50 %. C'est également le cas des combinaisons multi-modales.



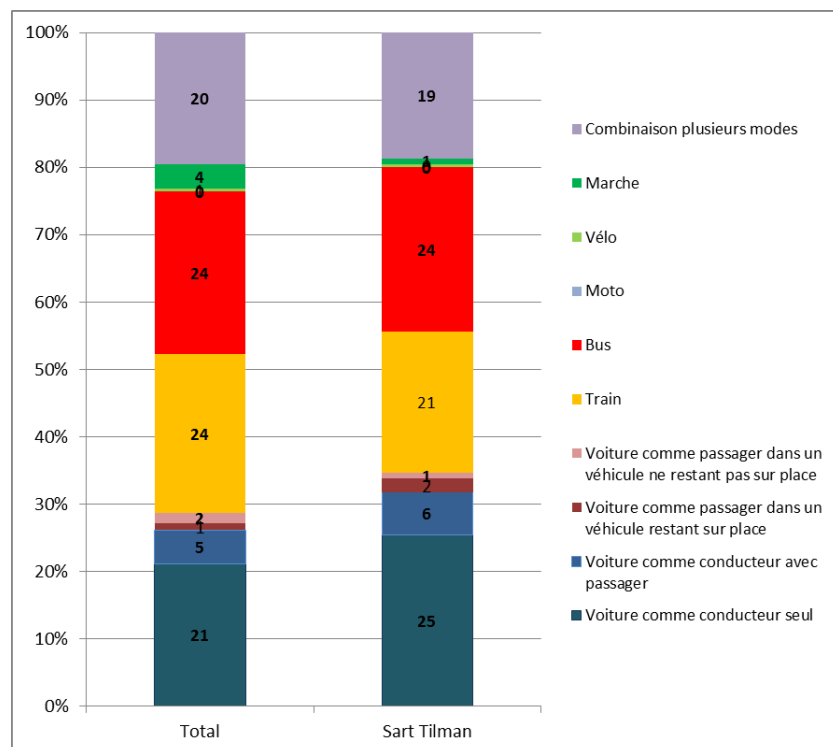
## 5.5. Etudiants résidant dans le reste de la Province de Liège

**Tableau 15. Choix modal des étudiants résidant dans la Province de Liège, hors de l'arrondissement de Liège (en %)**

	Matin	Soir
Voiture comme conducteur seul	21	21
Voiture comme conducteur avec passager	5	5
Voiture comme passager dans un véhicule restant sur place	1	1
Voiture comme passager dans un véhicule ne restant pas sur place	2	1
<i>Total voiture</i>	<i>29</i>	<i>28</i>
Train	23	24
Bus	24	24
Moto	0	0
Vélo	1	0
Marche	3	4
Combinaison plusieurs modes	20	19

Alors que la voiture s'imposait comme le mode de transport principal quand on s'éloigne de Liège, le mouvement s'est ici inversé, la voiture n'étant même plus majoritaire. Quatre modes de transports se partagent de manière égale les déplacements : la voiture, le train, le bus et la multimodalité. De plus, on note que la part du covoiturage passager a fortement diminuée. A nouveau, il y a relativement peu de changements entre le matin et le soir.

**Graphique 12. Part modale pour les étudiants résidant dans les communes de la Province de Liège, hors de l'arrondissement de Liège – Comparaison «Ensemble des sites – Sart Tilman» (en %)**



Par rapport à l'ensemble, les étudiants du Sart Tilman délaissent quelque peu le train au profit ... de la voiture.

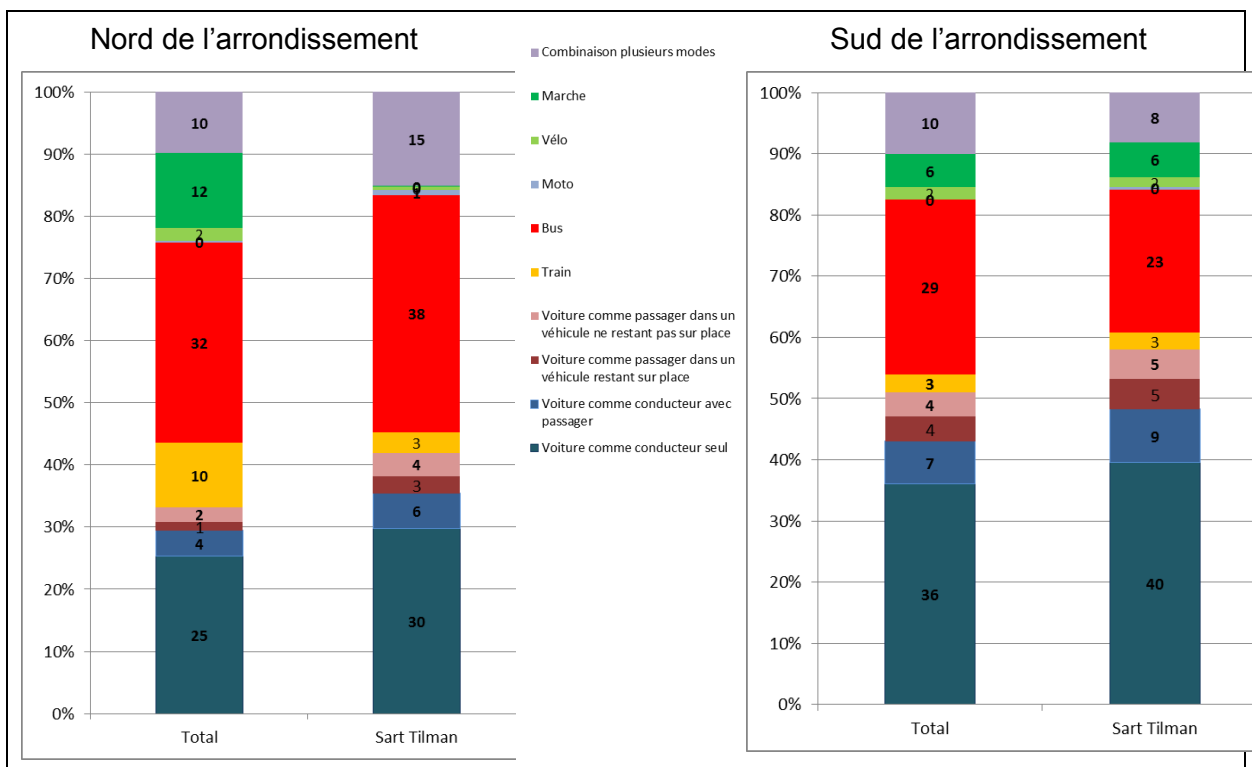
### 5.6. Comparaison entre les étudiants résidents dans le nord et dans le sud de l'arrondissement de Liège

**Tableau 16. Comparaison des choix modaux entre les étudiants résidents dans le nord et dans le sud de l'arrondissement de Liège (en %)**

	Nord - Matin	Sud - Matin	Nord - Soir	Sud - Soir
Voiture comme conducteur seul	28	34	28	38
Voiture comme conducteur avec passager	6	6	7	8
Voiture comme passager dans un véhicule restant sur place	2	5	2	3
Voiture comme passager dans un véhicule ne restant pas sur place	3	4	3	4
<i>Total voiture</i>	<i>39</i>	<i>49</i>	<i>40</i>	<i>53</i>
Train	4	3	4	3
Bus	43	31	44	26
Moto	1	0	1	0
Vélo	1	2	1	2
Marche	1	5	1	6
Combinaison plusieurs modes	11	10	9	10

Les comportements des étudiants résidant au nord de l'arrondissement de Liège se différencient nettement de ceux du sud, confirmant ainsi l'hypothèse qui nous a amené à opérer cette distinction. En effet, de manière générale, les premiers privilégient nettement le bus et les seconds la voiture.

**Graphique 13. Part modale pour les étudiants du nord et du sud de l'arrondissement de Liège – Comparaison «Ensemble des sites – Sart Tilman» (en %)**



La différence entre les étudiants du nord et du sud de l'arrondissement est encore plus marquée pour ceux fréquentant le Sart Tilman. Ainsi, pour ceux résidant au sud, la part de la voiture atteint 58 % et le bus « tombent » à 23 % contre, respectivement, 42 % et 38 %, pour ceux du nord.

## 5.9. Etudiants des arrondissements de Huy, Waremme et Verviers

**Tableau 17. Choix modal des étudiants résidant dans les arrondissements de Huy et Waremme (en %)**

	Huy - Moyenne	Waremme - Moyenne	Verviers - Moyenne
Voiture comme conducteur seul	35	25	14
Voiture comme conducteur avec passager	6	3	4
Voiture comme passager dans un véhicule restant sur place	0	3	2
Voiture comme passager dans un véhicule ne restant pas sur place	3	3	0
<i>Total voiture</i>	<b>43</b>	<b>33</b>	<b>20</b>
Train	19	20	26
Bus	15	21	27
Moto	0	0	0
Vélo	2	0	0
Marche	7	4	4
Combinaison plusieurs modes	15	23	22

De manière générale et, fort logiquement, on constate que la part du bus diminue au profit du train, surtout si l'on fait l'hypothèse que ce dernier intervient de façon non négligeable dans la catégorie « combinaison de plusieurs modes ». Ce sont les résidents de Huy qui recourent le plus à la voiture, se rapprochant ainsi du comportement des étudiants du sud de l'arrondissement. A contrario, les résidents de Verviers utilisent relativement peu l'automobile, au profit des transports en commun.

## 6. Mode de transport – Caractéristiques des usagers de la voiture

**Tableau 18. Types d’usages de la voiture**

	En nombre	En %	Extrapolations à l’ensemble des étudiants
Propriétaire de la voiture	280	20	3.694
Conducteur non propriétaire	158	11	2.085
Pas régulièrement conducteur	345	24	4.553
Autre ou sans objet	649	45	8.564
<b>Total</b>	<b>1.432</b>	<b>100</b>	<b>18.897</b>

Par extrapolation, **c’est donc un potentiel d’environ 5.800 véhicules qui est susceptible d’arriver sur les différents sites universitaires.** Bien évidemment, il s’agit d’une valeur maximale théorique car tous les étudiants ne sont pas présents au même moment avec leur véhicule.

**Tableau 19. Utilisation de son véhicule la journée entre les différents sites de l’ULg**

	En nombre	En %
Oui	105	18
Non	481	82
<b>Total</b>	<b>586</b>	<b>100</b>

Rappelons que 41 % des étudiants connaissent des déplacements en journée, entre sites. Parmi ceux-ci, 18 % utilisent généralement leur véhicule pour se déplacer. Cela représente un potentiel maximum de 2.240 déplacements.

## 7. Evolution des modes de transports

**Tableau 20. Evolution du mode de transport au cours des études**

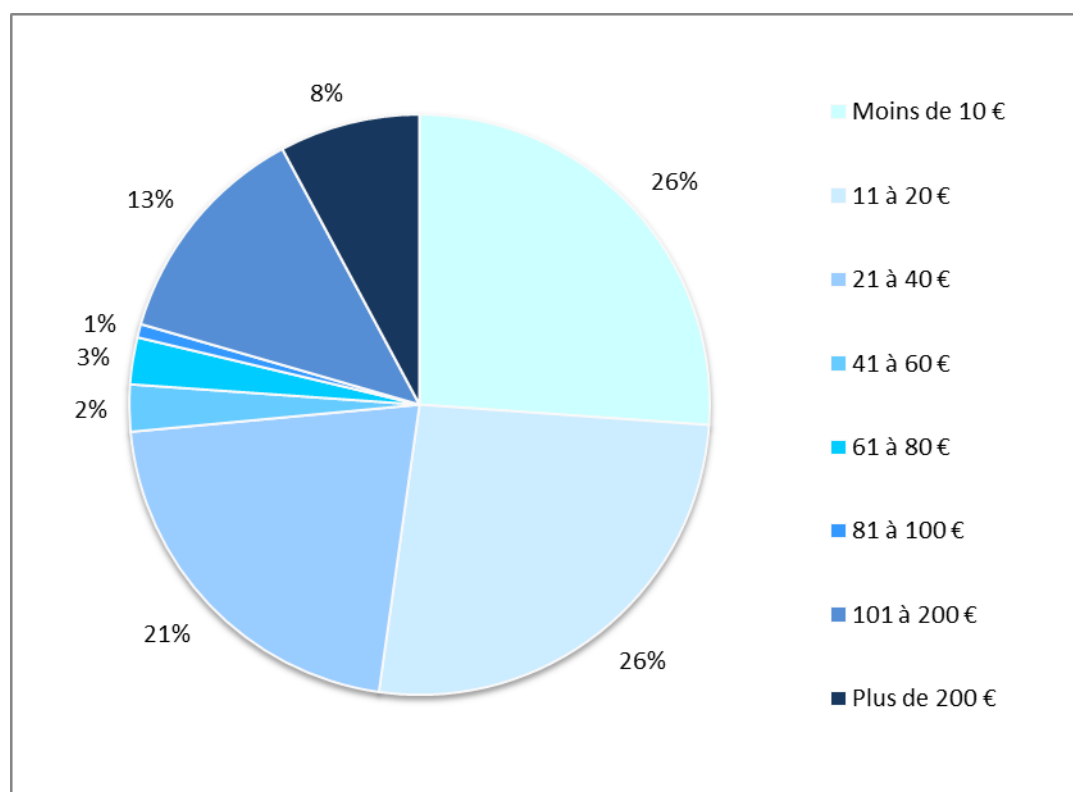
Origine	Voiture conduct.	Voiture passager	Train	Bus	Moto	Vélo	Marche	TOTAL	En %
Voiture conducteur	-	4	11	30	1	0	3	49	14
Voiture passager	25	-	2	13	0	0	1	41	12
Train	39	7	-	7	0	0	1	54	16
Bus	123	24	6	-	0	7	11	171	50
Moto	0	1	0	0	-	0	0	1	0
Vélo	3	0	0	2	0	-	4	9	3
Marche	9	0	1	5	0	0	-	15	4
<b>TOTAL</b>	<b>199</b>	<b>36</b>	<b>20</b>	<b>57</b>	<b>1</b>	<b>7</b>	<b>20</b>	<b>340</b>	<b>100</b>
<b>En %</b>	<b>58</b>	<b>11</b>	<b>6</b>	<b>17</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>6</b>	<b>100</b>	

24% des répondants affirment avoir changé de mode de transport au cours de leurs études. **Ainsi, près de 10% ont troqué le bus au profit de la voiture comme conducteur** soit, 60 % des changements, ce qui équivaut à 1.623 étudiants par extrapolation. A l'opposé, on constate que 2 % ont fait le chemin inverse, ce qui équivaut à 396 étudiants. Ainsi, il existe une véritable désaffection vis-à-vis du bus au cours des études. Sans doute faut-il la situer dans une tendance générale de propension, parmi les jeunes adultes, à accéder à la mobilité individuelle.

En conclusion, la voiture est le mode le plus attractif (58% des changements pour la voiture individuelle, 69% en cumulés avec la voiture comme passager) tandis que le bus est le moins attractif (50% des changements vers d'autres modes). L'aspiration à la voiture individuelle reste donc forte et la plupart des modes de transport collectif ne semble pas s'imposer comme une alternative réelle de transport.

## 8. Budget consacré à la mobilité

**Graphique 14. Montant des dépenses mensuelles consacrées par étudiant à la mobilité due à leurs études**



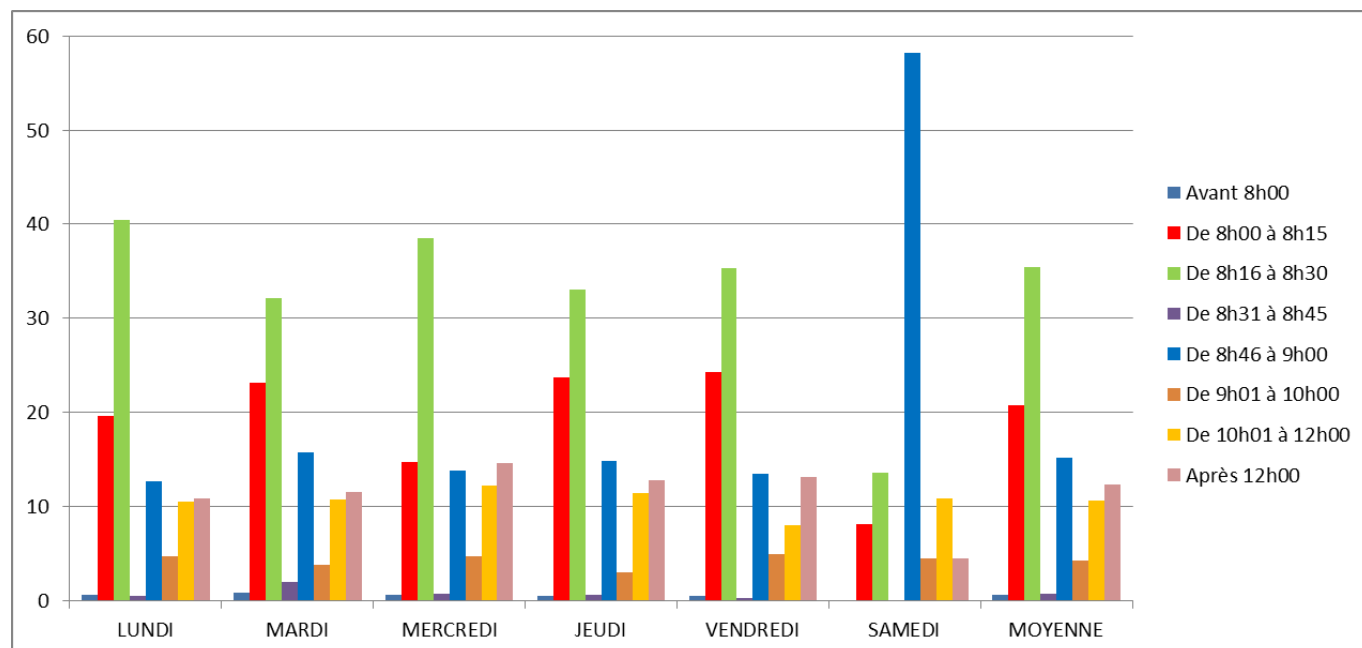
Seuls sont pris en considération les étudiants qui ont pu donner le montant exact de leurs dépenses pour le déplacement vers l'Université, soit 268 répondants, ce qui correspond à 19% des questionnaires retenus. On constate une très grande hétérogénéité dans les réponses fournies, ce qui est logique compte tenu de la diversité des modes utilisés. Ainsi, 52% des répondants dépensent en moyenne moins de 20 € / mois<sup>6</sup>, tandis que 21 % consacrent plus de 100 € / mois. Précisons que **la dépense moyenne est de 59,6 €** et l'écart-type est de 84,7 €, ce qui confirme la diversité des situations.

<sup>6</sup> Rappelons que le coût mensuel de l'abonnement TEC est de 15,50 €.

## 9. Horaires

### 9.1. Heures de début des cours

Graphique 15. Répartition relative par tranche horaire du début des cours (en %)

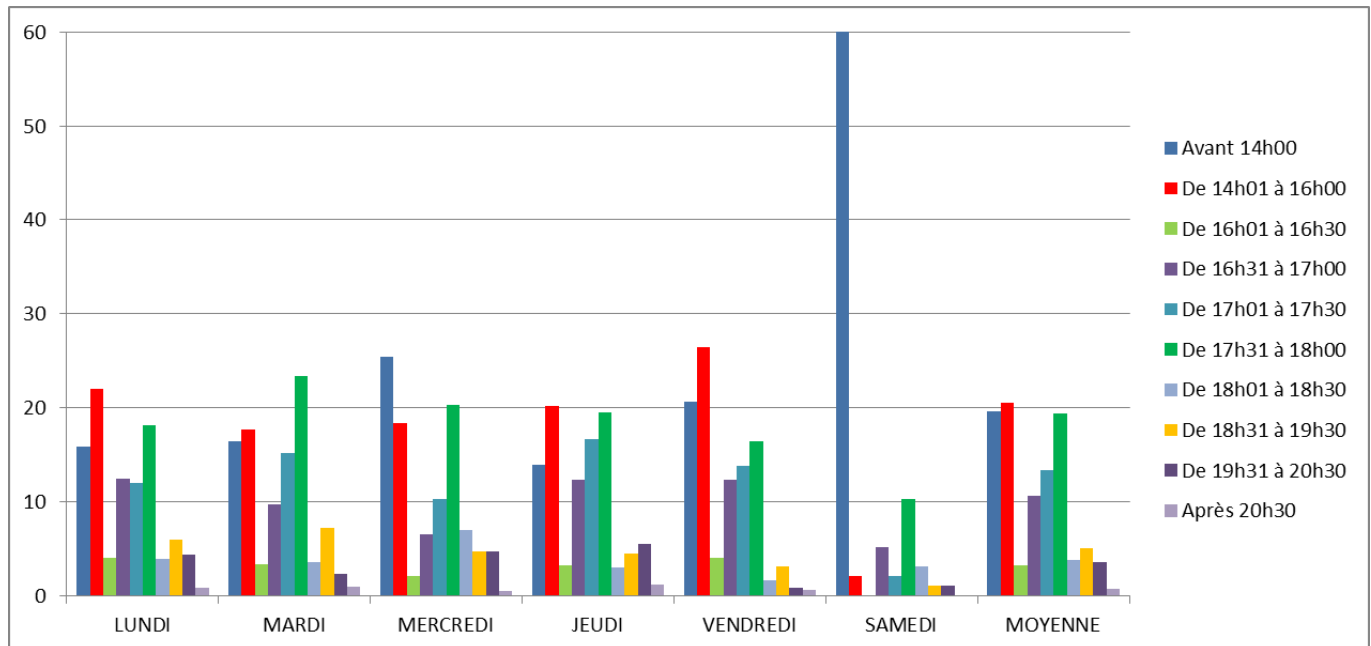


Concernant le samedi, la situation est particulière puisque seuls 146 étudiants ont répondu, soit 10% de l'échantillon. On peut estimer, par extrapolation, qu'environ 1.800 étudiants ont cours le samedi.

En moyenne, on constate que 56 % des étudiants commencent leurs cours entre 8h00 et 8h30, et, **plus particulièrement 35 % entre 8h16 et 8h30. Cela doit correspondre à un début effectif à 8h30.** Le lundi, cette tranche horaire atteint 40 %. La tranche 8h46 – 9h00, soit un début effectif à 9h00, représente, en moyenne, 15 %, avec une pointe pour le samedi (58 %). Par contre, avec 1 %, la tranche 8h31 – 8h45 est insignifiante. **Autrement, à priori, aucun cours ne débute à 8h45,** ce qui permettrait pourtant de mieux étaler la pointe du matin au profit de l'ensemble des modes, à commencer par le bus. Dans une moindre mesure, on peut faire le même constat pour la tranche 9h01 – 10h00. Autre observation, la tranche 8h00 – 8h15 est davantage prisée les jeudi et vendredi et, inversement le mercredi.

## 9.1. Heures de fin des cours

Graphique 16. Répartition relative par tranche horaire de fin des cours (en %)



Soulignons que le samedi constitue une situation spécifique non seulement vu la faible fréquentation déjà évoquée mais, également parce que 75 % des cours se terminent avant 14h00.

De manière générale, on observe que la fin des cours est **nettement plus étalée**. Ainsi, 41 % des cours se clôturent avant 16h00. 19 % des étudiants terminent entre 17h31 et 18h00, soit essentiellement à 18h00, ce qui constitue la pointe du soir. Néanmoins, 13 % des cours se terminent au-delà de 18h00 (avec une valeur de 17 % le mercredi) et ils sont 5 % à passer le cap de 19h30.



## 10. Temps de parcours

**Tableau 21. Temps de parcours selon les modes de transport pour se rendre à l'Université**

MATIN - ALLER	Nbre de répondants	Temps moyen (en minutes)	Ecart-type (en minutes)
Voiture comme conducteur seul	393	31	15
Voiture comme conducteur avec passager	160	33	19
Voiture comme passager dans un véhicule restant sur place	104	27	14
Voiture comme passager dans un véhicule ne restant pas sur place	82	27	15
Train	109	43	24
Bus	653	43	22
Moto	9	19	24
Vélo	41	18	19
Marche	145	16	17
Combinaison plusieurs modes	152	62	29
<b>Total</b>	<b>1.848</b>	<b>37</b>	

**Les utilisateurs des transports en commun connaissent un temps de déplacement plus important que les utilisateurs de la voiture.** De 25 à 33 minutes pour ces derniers (avec une moyenne globale de 30 minutes), quel que soit le mode d'utilisation de la voiture, contre 43 minutes pour les transports en commun, tant pour le bus que le train. En effet, ceux-ci présentent la même durée moyenne de trajet. On note également que l'écart-type relatif aux transports en commun est plus important, ce qui révèle une plus grande diversité de situations. Les étudiants confrontés à une combinaison de modes connaissent des temps de parcours beaucoup plus longs. Or, celle-ci comprend généralement un recours au train, ce qui nuance l'affirmation précédente.

Le vélo et la marche sont utilisés pour des trajets plus rapides, inférieurs à 20 minutes, mais, bien évidemment, correspondent à des plus courtes distances.

Les résultats obtenus pour le soir sont tout à fait conformes à ceux du matin.

**Tableau 22. Temps de parcours selon les modes de transport pour quitter l'Université**

SOIR - RETOUR	Nbre de répondants	Temps moyen (en minutes)	Ecart-type (en minutes)
Voiture comme conducteur seul	376	29	14
Voiture comme conducteur avec passager	157	32	18
Voiture comme passager dans un véhicule restant sur place	93	27	15
Voiture comme passager dans un véhicule ne restant pas sur place	67	25	13
Train	100	44	24
Bus	642	45	24
Moto	9	15	26
Vélo	40	17	17
Marche	138	17	19
Combinaison plusieurs modes	138	65	33
<b>Total</b>	<b>1.736</b>	<b>37</b>	

## 11. Evaluation des différents modes de transport

### 11.1 Le Bus

Graphique 17. Niveau de satisfaction des usagers du bus

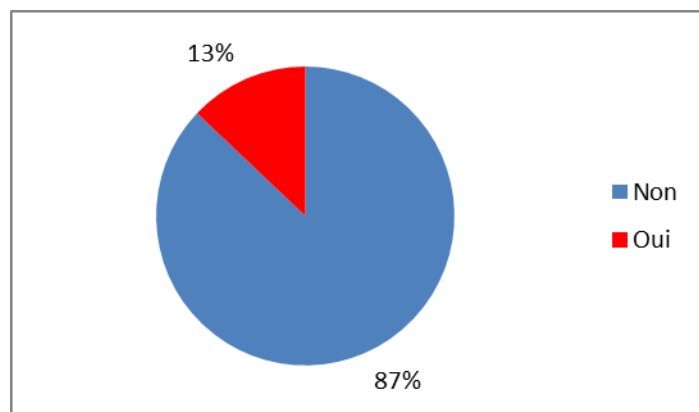


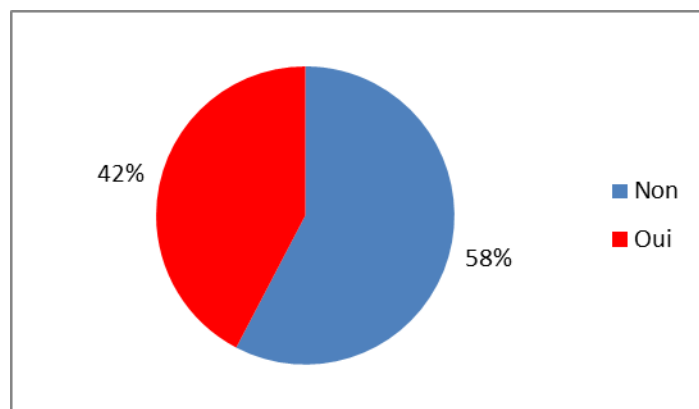
Tableau 23. Principaux griefs vis-à-vis du bus

	En %
Durée trajet	37
Horaire mal adapté	21
Horaire non respecté	16
Bus bondé - Fréquence insuffisante (Sart Tilman)	10
Manque de confort	7
Mauvaise desserte de mon lieu de résidence	4
Grève	2
Coût élevé	1
Embouteillage	1
Modification 58	1
Trop d'arrêts (48)	0,3
Autres	0,3

Parmi les 789 usagers du bus ayant répondu à cette question, 87 % se déclarent insatisfaits ! Au total, 1.199 reproches ont été formulés. Le principal (37 %) concerne la durée du trajet jugée trop longue. Ensuite, viennent les horaires mal adaptés (21 %) ou mal respectés (16 %). Le quatrième grief concerne la saturation des bus (10 %).

## 11.2 La voiture

**Graphique 18. Niveau de satisfaction des usagers de la voiture**



Parmi les 574 usagers de la voiture ayant répondu à cette question, 58 % se déclarent insatisfaits. Le principal grief concerne aussi la durée de trajet (35 % sur un total de 342 griefs formulés). On peut considérer qu'il s'agit d'un reproche global qui en recouvre d'autres repris dans le tableau, à commencer par les embouteillages (18 %). Certains étudiants ont épinglé de manière spécifique les difficultés liées à l'accès au Sart Tilman, tant au niveau de la circulation que du parcage.

Le coût lié à l'usage de la voiture est le deuxième reproche formulé à l'encontre de celle-ci. Il s'agit cependant d'un critère indépendant du contexte local.

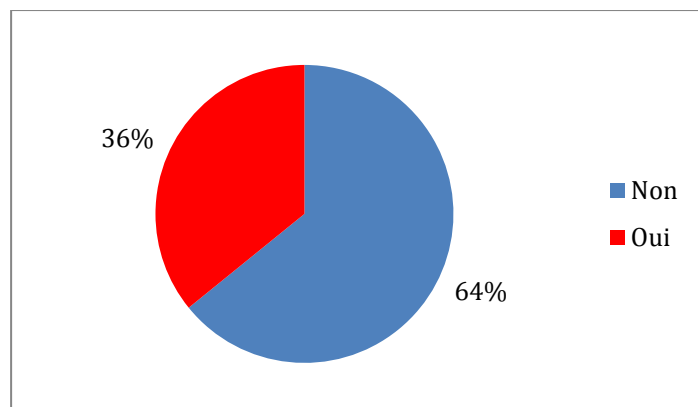
De manière générale, le stationnement constitue une autre source de mécontentement mais nettement après les difficultés de circulation.

**Tableau 24. Principaux griefs vis-à-vis de la voiture**

	En %
Durée trajet	35
Coût élevé	19
Embouteillage	18
Difficulté de stationnement	13
Mode peu écologique	4
Difficultés de circulation au Sart Tilman	3
Dépendance de tiers	2
Difficultés de stationner au Sart Tilman	2
Co-voiturage impossible vu horaires	1
Autres	2

## 11.3 Le train

**Graphique 19. Niveau de satisfaction des usagers du train**



Parmi les 226 utilisateurs du train ayant répondu à cette question, 64 % se déclarent insatisfaits. Trois quarts des reproches concernent le non-respect des horaires, problème récurrent au niveau de la SNCB. Le manque de confort des trains est également dénoncé.

**Tableau 25. Principaux griefs vis-à-vis du train**

	En %
Horaire non respecté	75
Manque de confort	14
Mauvaise desserte de mon lieu de résidence	4
Coût élevé	2
Durée trajet	2
Grève	2
Horaire mal adapté	1

## 12. Potentialité de changements de mode

### 12.1. Considérations méthodologiques

Ces tableaux sont la synthèse de deux questions. La première vise à savoir si l'étudiant est prêt à changer pour le transport concerné. La seconde porte sur les obstacles, avec plusieurs réponses possibles. Les résultats sont croisés car il n'est pas rare que les réponses soient contradictoires, c'est-à-dire affirmative mais avec des restrictions, ce que nous interprétons comme un « oui conditionnel ».

### 12.2. Bus

**Tableau 26. Potentialité de changement de mode au profit du bus et obstacles**

Obstacles	Non en %	Oui en %	Blanc en %	Total	En %
Le temps de trajet est trop long	19	18	18	485	34
La fréquence est trop faible	12	16	15	337	24
Le confort des bus est trop mauvais	11	10	17	300	21
Les horaires ne correspondent pas à mes besoins	11	12	8	286	20
Le confort d'attente est trop mauvais	10	10	17	278	19
J'ai une voiture	11	7	4	242	17
L'arrêt est trop éloigné de mon lieu de résidence	8	7	3	183	13
Autres raisons	6	9	9	166	12
Les trajets sont trop chers	6	6	6	148	10
J'habite trop près du lieu où se donnent les cours	3	2	1	75	5
Je bénéficie d'un covoiturage	2	3	2	65	5
<b>Souhaitez-vous utiliser davantage le bus (en nbre) ?</b>	<b>579</b>	<b>289</b>	<b>564</b>	<b>1432</b>	
<b>Part (en %)</b>	<b>41</b>	<b>20</b>	<b>39</b>	<b>100</b>	

20 % des répondants se disent ouverts à un changement de mode au profit du bus, extrapolé à l'ensemble des étudiants, cela représente **un potentiel d'environ 3.800 usagers**. Les principaux obstacles sont : la durée du trajet, les fréquences, le confort et les horaires inadaptés.

Les critères mis en avant par les seuls tenants du « non » sont sensiblement les mêmes que ceux de l'ensemble des répondants.

## 12.3. Train

**Tableau 27. Potentialité de changement de mode au profit du train et obstacles**

Obstacles	Non en %	Oui en %	Blanc en %	Total	En %
J'habite trop près du lieu où se donnent les cours	19	6	20	264	18
L'arrêt est trop éloigné de mon lieu de résidence	17	15	13	253	18
Les horaires ne correspondent pas à mes besoins	10	16	7	161	11
J'ai une voiture	10	11	0	155	11
Mauvaise connexion avec les bus	9	11	20	136	10
Le temps de trajet est trop long	10	10	7	149	10
La fréquence est trop faible	8	18	13	130	9
Autres	7	6	13	108	8
Les trajets sont trop chers	6	7	7	88	6
Je bénéficie d'un covoiturage	3	2	0	39	3
Le confort est trop mauvais	2	0	0	25	2
<b>Souhaitez-vous utiliser davantage le train ?</b>	<b>706</b>	<b>181</b>	<b>545</b>	<b>1432</b>	
<b>Part (en %)</b>	<b>49</b>	<b>13</b>	<b>38</b>	<b>100</b>	

Seuls 13% des répondants envisageraient le train comme alternative, ce qui représente néanmoins 181 étudiants. Extrapolé à l'ensemble des étudiants, cela représente un potentiel d'environ 2.500 usagers. Si la trop grande proximité avec le lieu de résidence constitue le principal obstacle, pour les avis favorables, ce sont les horaires et l'éloignement de l'arrêt qui apparaissent dissuasifs.

## 12.4. Vélo

**Tableau 28. Potentialité de changement de mode au profit du vélo et obstacles**

Obstacles	Non en %	Oui en %	Blanc en %	Total	En %
J'habite trop loin du lieu où se donnent les cours	37	19	33	631	44
Le relief est trop contraignant	32	28	33	557	39
Le vélo est trop dangereux	16	15	0	279	19
Manque de parking à vélo	9	24	25	196	14
Autres	6	14	8	117	8
<b>Souhaitez-vous utiliser davantage le vélo ?</b>	<b>844</b>	<b>187</b>	<b>401</b>	<b>1432</b>	
<b>Part (en %)</b>	<b>59</b>	<b>13</b>	<b>28</b>	<b>100</b>	

A nouveau, seuls 13% des répondants envisageraient le vélo comme alternative, soit 187 étudiants, soit un potentiel d'environ 2.500 usagers. La distance est évidemment le principal obstacle. Notons que pour les avis favorables, un quart déplore le manque de parking à vélo.

## 10.6. Marche

**Tableau 29. Potentialité de changement de mode au profit de la marche et obstacles**

Obstacles	Non en %	Oui en %	Blanc en %	Total	En %
J'habite trop loin du lieu où se donnent les cours	75	65	77	831	58
Le confort du parcours est trop mauvais	12	19	8	143	10
La marche est trop dangereuse	9	7	15	101	7
Autres	3	9	0	44	3
<b>Souhaitez-vous utiliser davantage la marche ?</b>	<b>788</b>	<b>236</b>	<b>401</b>	<b>1432</b>	
<b>Part (en %)</b>	<b>55</b>	<b>16</b>	<b>28</b>	<b>100</b>	

16 % des étudiants se révèlent favorables à un changement au profit de la marche à pieds, soit un potentiel extrapolé d'environ 3.000 étudiants. Et si c'est logiquement l'éloignement qui est le principal obstacle, le manque de confort du parcours apparait comme un facteur non négligeable.

## 12.7. Covoiturage

**Tableau 30. Potentialité de changement de mode au profit du covoiturage et obstacles**

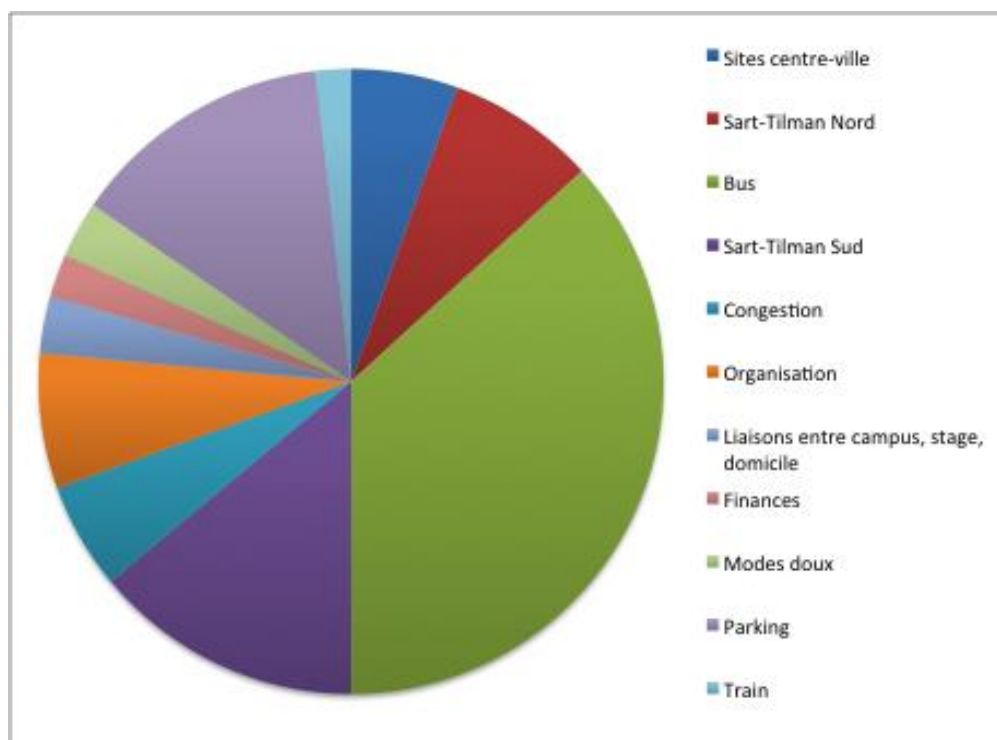
Obstacles	Non en %	Oui en %	Blanc en %	Total	En %
Trop compliqué en matière d'organisation	40	36	35	157	11
Pas d'offre	19	38	28	108	8
Autres	22	9	18	72	5
J'habite un lieu trop isolé	14	12	8	52	4
Insécurité	5	6	13	26	2
<b>Souhaitez-vous utiliser davantage le covoiturage ?</b>	<b>170</b>	<b>355</b>	<b>907</b>	<b>1432</b>	
<b>Part (en %)</b>	<b>12</b>	<b>25</b>	<b>63</b>	<b>100</b>	

L'ouverture au covoiturage est relativement plus importante par rapport à d'autres alternatives avec 25%, soit un potentiel extrapolé d'environ 4.700 étudiants, ce qui apparait comme **une réelle opportunité**. C'est évidemment le facteur organisationnel qui constitue le principal obstacle. Ainsi, 38 des répondants regrettent l'absence d'offre.

### 13. Analyse des remarques

Pour terminer, l'enquête donnait la possibilité aux étudiants de laisser un commentaire libre. Sur base du contenu, ces remarques ont été classées par catégories de sorte qu'il est possible de dégager les points les plus sensibles sur lesquels les autorités universitaires devraient agir en priorité. 272 étudiants ont formulé une remarque prise en compte<sup>7</sup> soit 19% de l'échantillon.

**Graphique 20. Thèmes des différentes remarques formulées par les étudiants.**



Tout d'abord, une petite explication sur la définition des différents thèmes :

- Sites centre-ville : problèmes d'aménagement et de mobilité autour des sites du centre-ville de l'ULg (principalement les sites de l'Opéra, Louvrex et XX aout) ;
- Sart-Tilman Nord : problèmes d'aménagement et de mobilité autour des sites nord du campus du Sart-Tilman ;
- Sart-Tilman Sud : problèmes d'aménagement et de mobilité autour de la faculté vétérinaire, le CHU et le Blanc Gravier ;
- Bus : problèmes autour des TEC Liège-Verviers ;
- Train : problèmes liés à la SNCB ;
- Modes doux : difficultés liées à l'utilisation du covoiturage, la moto, le vélo et la marche ;
- Congestion : difficultés liées aux embouteillages autour des sites universitaires et des routes y menant ;

<sup>7</sup> Certains commentaires ne mettaient pas en évidence un problème de mobilité mais plutôt un commentaire sur l'enquête ou un commentaire non traitable comme "le Sart-Tilman est un beau cadre".



- Organisation : difficultés liées aux horaires et locaux des cours de l'université ;
- Liaisons : problèmes de liaisons, durant les mêmes journées, entre les différents sites ou le campus et les lieux de stage ;
- Finances : problèmes liés au coût de la mobilité ;
- Parking : problèmes généraux de parking.

**Ainsi, on remarque que le bus constitue le principal sujet d'insatisfaction pour les étudiants, avec environ 1/3 des remarques. Celles-ci concernent, principalement, les grèves, le nouveau parcours du 58 et la saturation des bus aux heures de pointe.**

Dans un second temps, l'aménagement général du Sart-Tilman sud (Blanc Gravier, CHU, botanique et vétérinaire) est ciblé, essentiellement pour de nombreux problèmes de parkings, d'aménagement pour les modes doux et de manque de liaison avec le centre-ville. De même, la problématique générale du parking est également l'objet de nombreuses critiques.

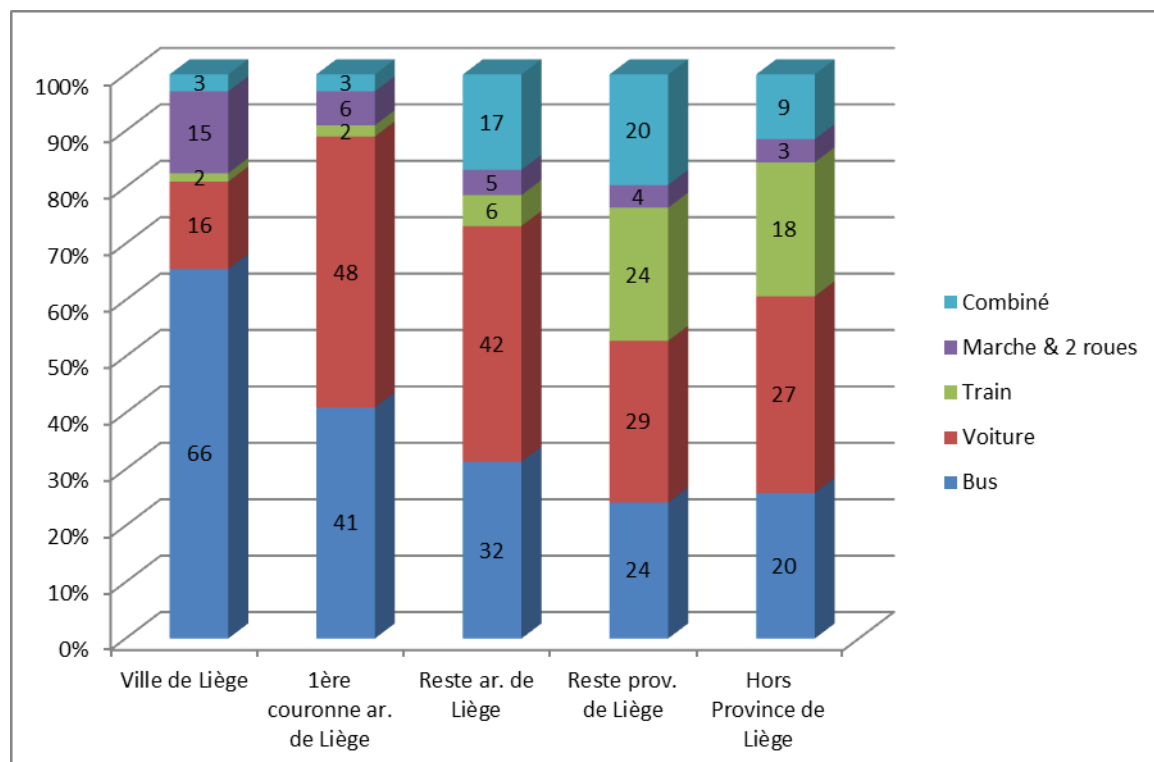
Dans une moindre mesure, le manque d'aménagement général de la zone nord du Sart-Tilman, peu favorable aux personnes ne disposant pas d'une voiture est également ciblé. Enfin, la congestion aux abords des différents sites est régulièrement signalée, avec quelques points noirs dont le rond-point du CHU et le Boulevard de Colonster entre les vétérinaires et le CHU, ainsi que les travaux aux abords du domaine du Sart Tilman.

## 14. Conclusions

Cette enquête apparait riche d'enseignements. Parmi ceux-ci, nous épinglons, plus particulièrement, les faits suivants.

- Plus des trois-quarts des répondants proviennent de la province de Liège, dont 23 % de la commune centrale, ce qui constitue une légère surreprésentation par rapport à l'ensemble de la population estudiantine. Un tiers des étudiants sont en kot, ce qui porte la part de la commune de Liège, au niveau du lieu de résidence, à 43 %, la province totalisant à ce moment 93 %.
- Le Sart Tilman Nord constitue le principal lieu de cours avec 47 %, soit un potentiel de 8.788 étudiants par jour scolaire, suivi du Sart Tilman Sud (27 %) et du XX Août (11 %). Opéra, Van Beneden Constitution et Delcour, témoignent d'une vocation de « sites complémentaires » vis-à-vis des trois autres lieux.
- Deux étudiants sur cinq connaissent des déplacements entre sites durant la journée. En extrapolant, nous obtenons un potentiel de 12.439 mouvements par semaine, dont plus de la moitié entre le Centre-ville et le Sart-Tilman, ce qui donne une moyenne journalière estimée de 1.324 mouvements potentiels, en période de pleine activité scolaire, évidemment.
- Le bus apparait comme le mode de transport le plus utilisé avec une part modale moyenne de 39 % (41 % pour le seul Sart Tilman). Il est cependant suivi de très près par la voiture avec 34 %. Par extrapolation, la demande potentielle bus est estimée à 7.303 déplacements dont 5.411 pour le Sart Tilman. Concernant la voiture, si l'on ne tient compte que des véhicules (chauffeurs accompagnés ou non), nous obtenons une demande potentielle de 4.941 déplacements dont 3.942 pour le Sart Tilman.

**Graphique 21. Part relative des différents modes en fonction de l'origine des étudiants**



- Toutefois, le bus est dominant sur le seul territoire de la commune de Liège (où, rappelons-le, résident 43 % des étudiants). Ensuite, c'est la voiture qui prend l'ascendant, du moins au niveau de l'arrondissement. Car, dans le reste de la province, si l'on considère que le mode combiné inclut une part dominante de recours au train, c'est ce dernier qui apparaît prépondérant. De plus, les comportements des étudiants résidant au nord de l'arrondissement de Liège se différencient nettement de ceux du sud qui privilégient davantage la voiture.
- Par ailleurs, durant leurs études, pratiquement 10 % des étudiants ont abandonné le bus au profit de la voiture.
- Au niveau des horaires, de manière générale, on constate que la fin des cours apparaît nettement plus étalée que le début. Or, paradoxalement, le matin, on note qu'aucun cours ne débute à 8h45.
- 87 % des usagers du bus se déclarent insatisfaits, les principaux griefs concernent la durée du trajet et les horaires peu respectés et inadaptés. Parmi les automobilistes, 58 % apparaissent insatisfaits surtout à cause de la durée de trajet et, dans une moindre mesure, du coût et du parcage.
- 20 % des répondants apparaissent ouverts à un changement de mode au profit du bus (potentiel d'environ 3.800 usagers), à condition d'améliorer la durée du trajet et les horaires. De même, 13 % pourraient envisager le train sous certaines conditions. Et, vis-à-vis du covoiturage, ils sont 25 % à y être ouverts.