



INDICATEURS DE RURALITÉ : DISTANCE TEMPS & PÉRIPHÉRALITÉ

Actualisation des données



Gembloux Agro-Bio Tech
Université de Liège

CAP Cellule d'Analyse et de Prospective
Ruralité en matière de Ruralité

01 MAI 2017

CÉCILE BRULARD

ULG, Gembloux Agro-Bio Tech
Economie & Développement rural

Actualisation des indicateurs de ruralité

Le présent rapport présente les résultats de l'objectif spécifique 4 du programme 2016-2017 portant sur la réactualisation des indicateurs de ruralité établis en 2007 par la Cellule CAPRU (rapport complet sur le site CAPRU). La plupart des éléments méthodologiques adoptés pour construire indicateurs et critères de ruralité sont repris dans le présent document. Toutefois, tout complément d'informations peut être obtenu à partir du rapport complet disponible dans la rubrique « Etudes » dont voici le lien : http://www.capru.be/sites/capru/files/Etudes/104_Etude.pdf.

Les indicateurs de ruralité sont la distance temps (Dt) et l'indice de périphéralité (Pi).

La distance temps est elle-même établie sur base de cinq mesures : la distance-temps à un pôle, à un service commercial alimentaire, à une gare, à un hôpital général et à une implantation de l'enseignement secondaire. L'actualisation de l'indice temps passe donc préalablement par la mise à jour de ces cinq variables.

In fine, c'est donc sept variables qui sont remises à jour et disponibles sur le site CAPRU : les deux indicateurs de ruralité et les cinq mesures s'y référant. Les indicateurs révisés ont été ajoutés à la base de données CAPRU (rubrique « relations aux pôles ») et ont permis d'afficher des représentations cartographiques actualisées dans l'atlas du site.

Des critères sont également établis afin de distinguer des groupes de communes selon les indicateurs construits : distinguer les communes selon qu'elles aient une périphéralité faible ou élevée et selon qu'elles affichent une accessibilité aux services réduite ou facilitée. Les typologies des communes remises à jour sont également présentées dans le présent document.

La révision actuelle des indicateurs entraîne des modifications à la méthodologie de base adoptée en 2007, lors de la première construction des indicateurs. Celles-ci peuvent être listées comme suit :

- considération d'un autre maillage de pôles pour calculer la distance-temps à un pôle le plus rapidement accessible (maillage plus récent) ;
- considération de la superficie de vente totale en supermarchés plutôt que du nombre de supermarchés de grande taille (données devenues indisponibles) ;
- considération des implantations d'enseignement secondaire ordinaire plutôt que des établissements (un même établissement pouvant regrouper plusieurs implantations parfois distribuées sur plusieurs communes) ;
- considération de l'ensemble des gares et points d'arrêt plutôt que des gares d'affluence (des gares situées en zones faiblement peuplées ne peuvent en toute logique pas atteindre un niveau d'affluence important).

1. Indicateur 1 : La distance temps

1.1. Méthodologie

1.1.1. Utilisation d'une distance-temps pour mesurer l'accessibilité aux services

Comme le prévoyait la méthodologie mise en place au moment de la conceptualisation des indicateurs (2007), l'analyse de l'accessibilité aux services repose sur des calculs de durée de trajets nécessaires pour atteindre ceux-ci. Pour ce faire, une application simple disponible sur le net, telle que celle proposée par Michelin, est utilisée. Elle contient les principaux éléments du réseau routier belge (autoroutes, routes nationales, etc.) et permet de calculer le temps nécessaire pour parcourir un itinéraire choisi.

Afin de minimiser la durée des trajets nécessaire pour se rendre à un service choisi, l'itinéraire rapide est préféré. Cet itinéraire propose le meilleur temps de parcours en tenant compte de la nature de l'espace (infrastructures routières, congestion du réseau et feux de circulation en zone urbaine). L'application utilisée suppose que le trajet est effectué en voiture.

1.1.2. Hypothèse

L'hypothèse de travail est que la distance temps est proportionnelle à l'isolement d'une commune en matière de services, et la notion de ruralité est ici supposée comme étroitement liée à la notion d'accessibilité aux services : une commune à accessibilité réduite aux services (et donc à distance temps élevée) est considérée comme davantage rurale qu'une commune à accessibilité facilitée aux services (et donc à faible distance temps).

1.1.3. Les distances temps mesurées

Puisqu'il s'agit de définir un indicateur pour chacune des 262 communes wallonnes, les distances mesurées sont celles permettant de relier chacune des communes aux services considérés le plus rapidement. Les points de départ et destination considérés sont les centres administratifs communaux (hôtel de ville ou maison communale).

L'indicateur « distance-temps est calculé sur base des cinq mesures suivantes :

- La distance temps à un pôle d'influence le plus proche (pôle de services et d'emploi) ;
- Les distances temps à quatre services fondamentaux et peu présents en milieu rural (appelés "services supérieurs"). Ces services sont les implantations d'enseignement secondaire ordinaire, les hôpitaux généraux, les hypermarchés et supermarchés (dont la superficie totale est supérieure à 2500 m²) et les gares. Etant donné que quatre services sont retenus, quatre distance-temps sont mesurées pour chaque commune.

Lorsque qu'une commune est définie comme pôle, il est convenu que sa distance temps pour se rendre au pôle le plus proche est égale à zéro. De même, la distance temps d'une commune à un service équivaut à zéro si ce service est présent au sein de son territoire.

1.1.4. Construction de l'indicateur et du critère de typologie

L'indicateur « distance-temps » est calculé sur base d'une moyenne des mesures énoncées au point précédent. L'indicateur indique de cette manière le temps moyen (exprimé en minutes) passé dans sa voiture pour se rendre à chacun des services retenus et à un pôle de services et d'emploi.

Le regroupement des cinq mesures en une seule valeur permet de distinguer deux groupes de communes ; et cela, à partir d'un critère de distinction établi. Par le biais d'une enquête, l'ACRF (2007) identifie clairement la perception qu'a la population de la notion de proximité aux services. Il était demandé aux répondants de donner leur opinion à propos de la notion de "près de chez soi", en termes de minutes et moyennant l'utilisation d'une voiture. De cet exercice, il ressort que 58% des répondants estiment qu'un trajet de 15 minutes en voiture est la limite acceptable pour qu'un service soit considéré comme étant localisé à proximité de chez soi. Le seuil des 15 minutes a dès lors été retenu pour distinguer les deux groupes de communes : les communes étant à accessibilité facilitée aux services (faible distance temps) de celles qui ne le sont pas (commune à accessibilité réduite).

Comme déjà évoqué lors de la conception du critère (rapport 2007), la faiblesse de celui-ci réside dans le fait que la dispersion des services n'est pas considérée. C'est ainsi qu'une commune distante de 15 minutes d'une commune, qualifiée de pôle et dans laquelle se trouve tous les services aura une accessibilité aux services qualifiée de moins bonne, sur base de l'indice ici construit, qu'une commune distante de (pour exemple) 10 minutes d'un pôle, 5 minutes d'une gare, 10 minutes d'un hôpital, 3 minutes d'une école secondaire et 10 minutes d'un hypermarché, même si ces services se situent à des endroits diamétralement opposés, étant donné que son indice de temps sera plus faible que la première commune. Dans cet exemple, on comprend rapidement que les habitants de la première commune accèdent plus rapidement à l'ensemble des variables retenues que les habitants de la deuxième commune. Toutefois, cette faiblesse peut être discutée étant donné que l'ensemble des services n'est que très rarement sollicité en même temps, au cours d'une même journée.

1.2. Distance temps à un pôle

Lors de la construction des indicateurs de ruralité en 2007, les pôles retenus pour l'exercice étaient les pôles proposés par la CPDT (2001) et ceux proposés par Halleux *et al.* (1998). La Cellule CAPRU a pris contact avec la Cellule communication de la CPDT dans le but d'identifier une éventuelle mise à jour des pôles d'influence utilisés dans son approche. Un agent nous informe qu'aucune actualisation de cette analyse n'a été menée et n'est prévue.

Dans le cadre de la présente remise à jour des indicateurs de ruralité, il a été décidé de se référer à une analyse nouvelle et prospective. Plus récemment, dans le projet de territoire de la Wallonie (projet du SDER adopté par le GW, novembre 2013), un maillage de pôles a été mis en place en vue de permettre un développement équilibré des territoires tant urbains que ruraux en matière de services et équipements structurants. C'est ce maillage qui est utilisé pour la révision des mesures de distance-temps à un pôle.

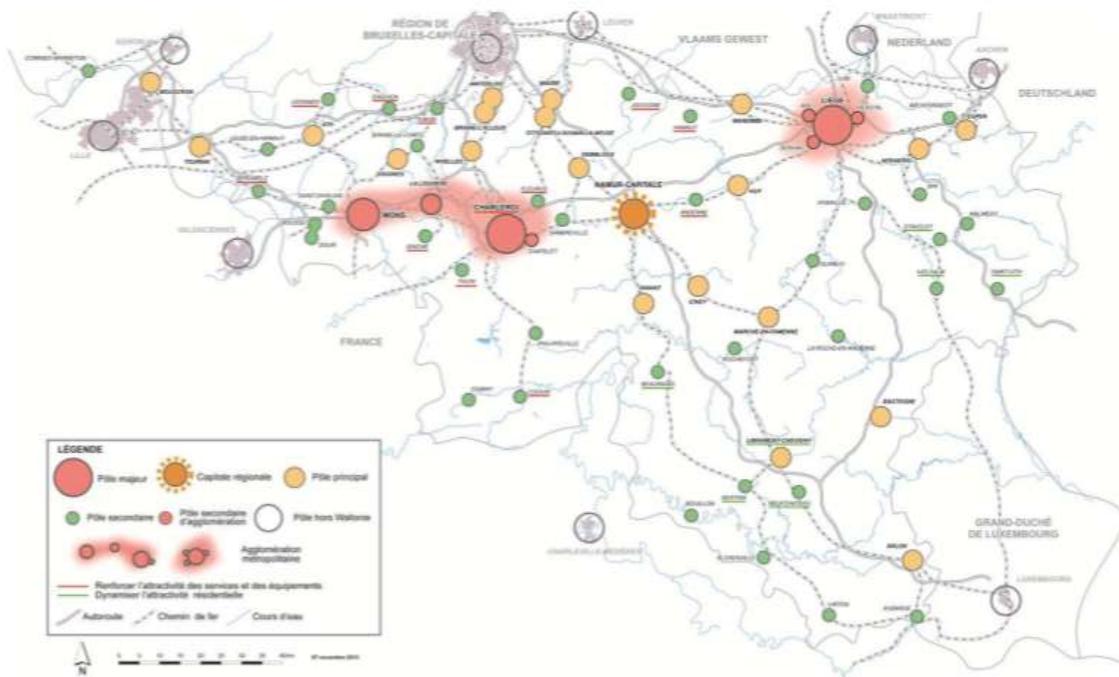
Chaque pôle symbolise par extension une aire supracommunale dans laquelle des coopérations et des flux entre communes existent. Ils sont retenus sur la base de leur niveau d'équipements actuel ou potentiel dont le rayonnement dépasse l'échelle locale. La hiérarchie proposée s'appuie aussi sur le potentiel démographique de chaque pôle et les externalités qui en découlent. Au total, 67 villes se répartissent selon leur importance et l'étendue de leur aire de rayonnement potentielle :

- 42 villes qui doivent rayonner au-delà de la commune, qualifiées de pôles secondaires : Andenne, Aubange, Ans, Aywaille, Beauraing, Bertrix, Binche, Bouillon, Boussu, Braine-le-Comte, Châtelet, Chimay, Comines-Warneton, Couvin, Dour, Durbuy, Enghien, Fleurus, Florenville, Hannut, Herstal, Jodoigne, La Roche-en-Ardenne, Lessines, Leuze-en-Hainaut, Malmedy, Neufchâteau, Péruwelz, Philippeville, Rochefort, Saint-Ghislain, Sambreville, Saint-Vith, Seraing, Spa, Stavelot, Tubize, Thuin, Vielsalm, Virton, Visé et Welkenraedt.
- 20 villes qualifiées de pôles principaux : Arlon, Ath, Bastogne, Braine-l'Alleud, Ciney, Dinant, Eupen, Gembloux, Huy, Libramont-Chevigny, Marche-en-Famenne, Mouscron, Nivelles, Ottignies-Louvain-la-Neuve, Soignies, Tournai, Verviers, Waremme, Waterloo et Wavre.
- 1 ville Capitale régionale : Namur.
- 2 pôles majeurs : d'une part Liège et d'autre part l'agglomération métropolitaine Mons - La Louvière – Charleroi dans laquelle ces trois villes développent en synergie leur rayonnement.

Les pôles concentrent actuellement 55 % des habitants wallons et 67 % de l'emploi wallon. La quasi-totalité du territoire wallon est située à moins de 20 km d'un pôle.

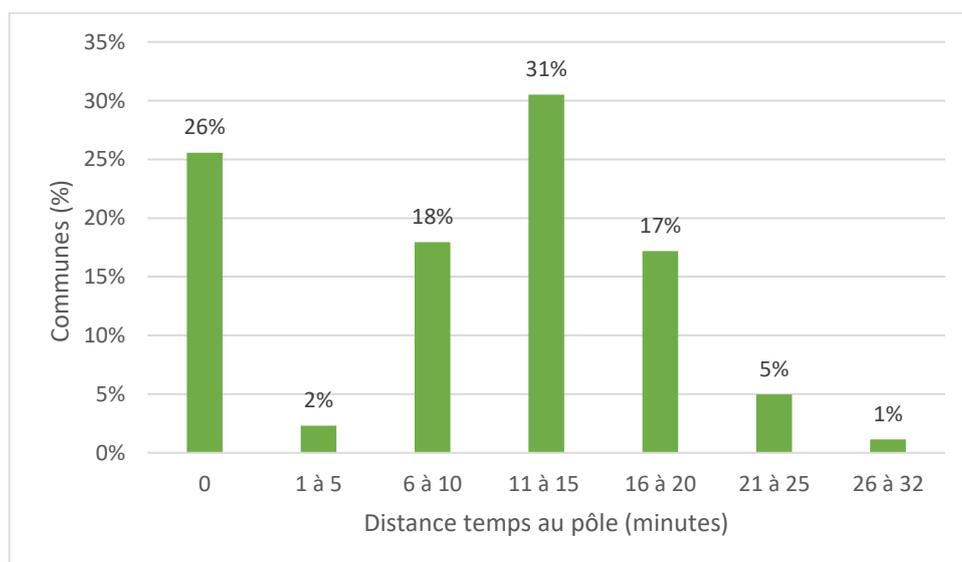
Comparativement aux pôles retenus lors du premier exercice de construction de l'indicateur « distance-temps », 24 pôles supplémentaires sont considérés pour le présent exercice. Il s'agit uniquement de pôles secondaires : Andenne, Aubange, Ans, Aywaille, Bertrix, Binche, Bouillon, Boussu, Braine-le Comte, Dour, Durbuy, Fleurus, Florenville, La Roche en Ardenne, Lessines, Leuze-en-Hainaut, Péruwelz, Rochefort, Sambreville, Stavelot, Tubize, Thuin, Vielsalm et Welkenraedt.

Figure 1 : Maillage de pôles – Projet de territoire wallon : SDER (projet approuvé par le Gouvernement en novembre 2013).



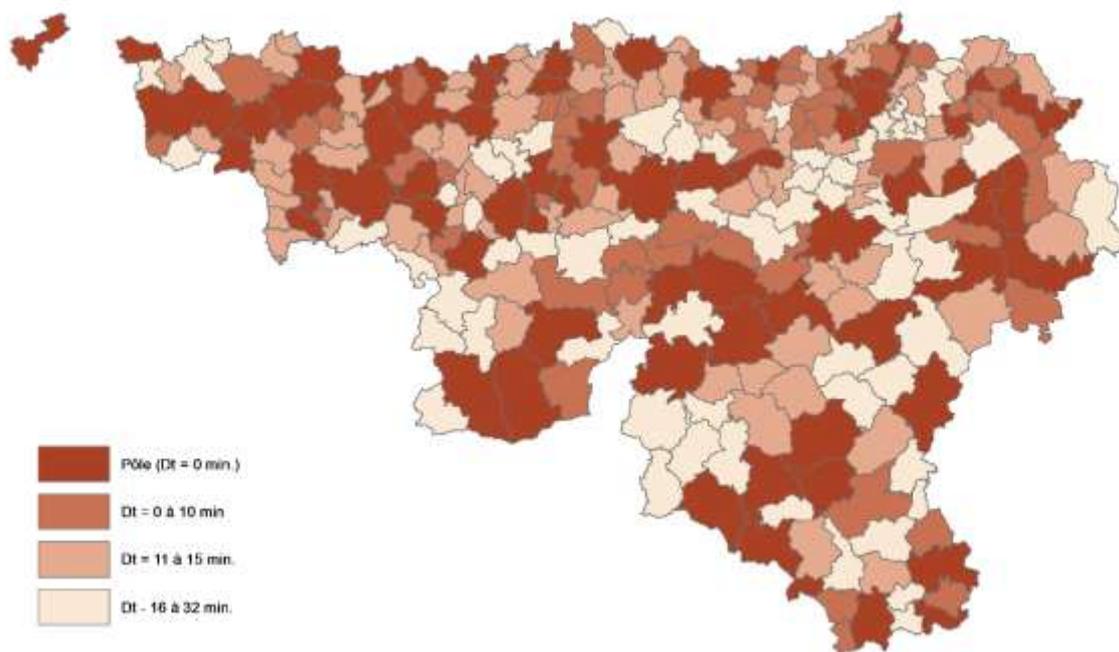
La figure ci-dessous présente la distribution des communes wallonnes selon la distance-temps nécessaire à un citoyen pour qu'il rejoigne le point administratif de sa commune à celui du pôle local le plus rapidement accessible. 67 communes wallonnes, soit 26%, sont un pôle. Leur distance temps équivaut à zéro. Les habitants d'une commune sur cinq mettent maximum 10 minutes pour se rendre à un pôle. Très peu de communes mettent plus de 25 minutes pour rejoindre un pôle. Il s'agit de communes de Esneux (26 min. pour se rendre à Seraing ou Aywaille), Anthisnes (27 min pour rejoindre Aywaille) et Vresse-sur-Semois (32 min. pour rejoindre Bouillon).

Figure 2 : Distribution des communes wallonnes (%) selon la distance temps (minutes) pour se rendre au pôle le plus rapidement accessible.



Réalisation : CAPRU (2017) – Source : pôle défini selon le maillage des pôles du SDER approuvé par le GW en novembre 2013.

Figure 3 : Typologie des communes selon leur distance temps au pôle le plus rapidement accessible.



Réalisation : CAPRU (2017) – Source : pôle défini selon le maillage des pôles du SDER approuvé par le GW en novembre 2013.

L'exercice de caractériser les pôles définis dans le projet du SDER selon les quatre services supérieurs retenus pour construire l'indicateur distance-temps mène aux constats suivants :

- Namur (capitale régionale) et les deux pôles majeurs (Liège d'une part et d'autre part l'agglomération métropolitaine Mons-La Louvière - Charleroi) disposent des quatre services supérieurs au sein de leur territoire ;
- A l'exception de Bastogne, Ciney et Gembloux, les pôles principaux disposent tous des quatre services supérieurs.
 - Bastogne ne dispose pas de gare en fonction sur son territoire ;
 - Gembloux et Ciney ne disposent pas d'hôpital ou site hospitalier sur leur territoire.
- Parmi les 42 pôles secondaires :
 - 17% disposent des quatre services supérieurs ;
 - 100% disposent d'un minimum une implantation d'enseignement secondaire ordinaire ;
 - 90% disposent d'au minimum un hypermarché ou d'une superficie de vente totale en supermarché supérieure à 2500 m² ;
 - 81% disposent d'au minimum une gare ou point d'arrêt ;
 - 24% disposent d'au minimum un hôpital général ou site hospitalier s'y référant ;

1.3. Distance temps aux services supérieurs

Les territoires limitrophes à la Wallonie sont considérés afin de mesurer les distances-temps aux services supérieurs. Pour cela, six unités géographiques sont intégrées. Il s'agit :

- des provinces flamandes limitrophes à la Wallonie ;
- de la Région de Bruxelles-Capitale ;
- des arrondissements français et allemands en contact avec la Wallonie ;
- du Grand-Duché du Luxembourg dans sa totalité ;
- de la province de Limbourg des Pays-Bas.

Selon le type de service, il n'est cependant pas nécessaire de considérer l'ensemble des territoires limitrophes. Un consensus a été établi pour que les hypermarchés et supermarchés de l'ensemble des zones limitrophes soient recensés et considérés (on peut faire ses achats n'importe où). En ce qui concerne les établissements secondaires et les hôpitaux, seuls ceux de la région de Bruxelles sont recensés, pour des raisons linguistiques. Enfin, la Région bruxelloise et les provinces flamandes sont prises en considération pour le service ferroviaire ; pour autant que les gares recensées soient en connexion directe avec une gare d'affluence wallonne ou bruxelloise (exemple : Ellezelles est située à 10 minutes de Renaix (Ronse) mais la gare de Renaix ne permettant pas un trajet plus direct pour se rendre à Bruxelles ou vers toute autre gare située en Wallonie que la gare de Lessines, c'est bien la gare de Lessines qui est retenue pour mesurer la distance temps à ce service depuis la commune de Ellezelles).

1.3.1. Distance temps à un hypermarché ou un supermarché

Dans la première version de la construction de la distance temps des communes au service commercial susmentionné, il était entendu que les hypermarchés étaient tous recensés ainsi que les supermarchés dont la superficie était supérieure à 1500 m² (la surface de vente des hypermarchés est de 2500 m² et plus, et celle des supermarchés est comprise entre 400 et 2500 m²).

Les données utilisées proviennent du SPF Economie (<http://statbel.fgov.be> – site consulté en mars 2017). Les dernières données disponibles datent de 2013. Il s'agit bien d'un recensement des points de vente et non des sièges sociaux. Les données disponibles pour 2013 sont le nombre de supermarchés et la superficie totale de vente en supermarchés par commune. Dès lors, il n'est plus possible de distinguer les supermarchés selon leur taille.

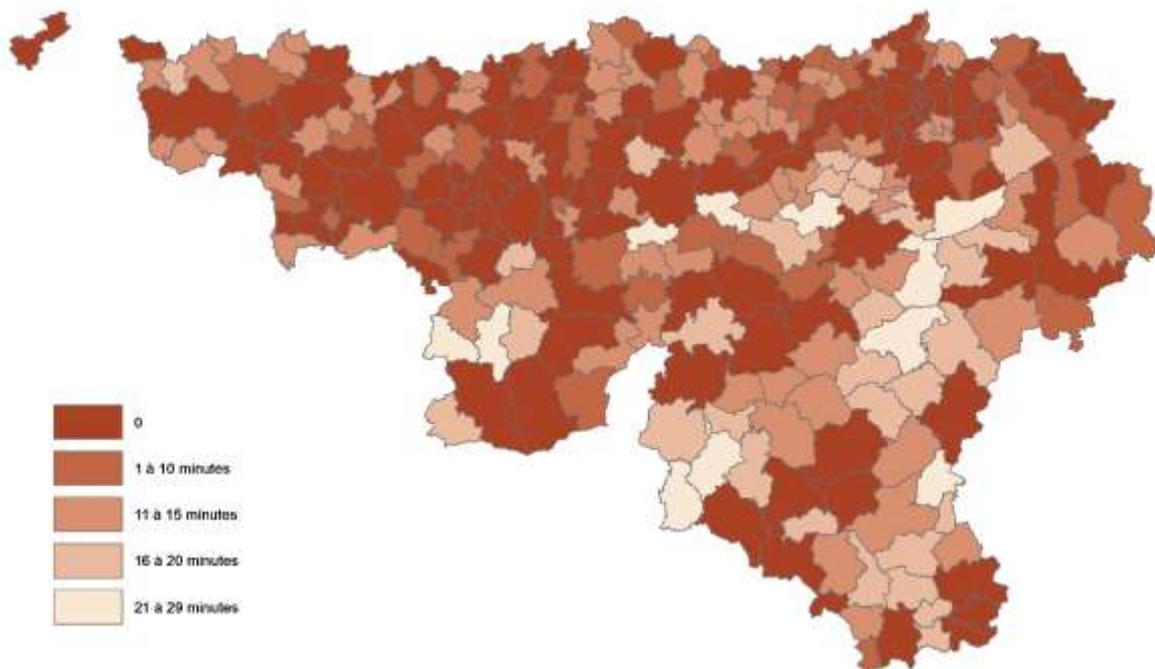
Pour la réactualisation des distances temps à un service commercial (initialement : hypermarché ou supermarché de plus de 1500 m²), il a été décidé de considérer les communes disposant d'une superficie de vente totale en supermarchés supérieure à 2500 m². Ce seuil a été adopté car il correspond à la superficie minimale d'un hypermarché (la superficie totale en supermarchés devant donc être équivalente à celle d'un hypermarché).

Comparativement aux communes retenues lors du premier exercice de construction de la distance-temps à un service commercial, 32 communes supplémentaires sont considérées pour le présent exercice. On constate encore que toutes ces communes disposent d'au minimum trois supermarchés. Les points de vente retenus des zones limitrophes sont repris en annexe. La carte suivante présente la typologie des communes selon leur distance temps à une commune disposant d'au minimum un hypermarché ou une superficie totale en supermarché supérieure à 2500 m².

Le recensement des hypermarchés et supermarchés présents en Régions flamande et bruxelloise est également établi sur base des données du SPF Economie (2013). En France et au Grand-Duché de Luxembourg, la définition

du concept d'hypermarché et de supermarché reste la même en termes de surface de vente. Les enseignes "E. Leclercq" (SV \pm 1 700 m²), "Super U" (SV \pm 1 700 m²) et "Intermarché" (SV \pm 1 600 m²) sont retenues pour la France, et ce sont les enseignes "Super Cactus" (SV > 12 000 m²), "Supermarchés Cactus" (1 000<SV<4 000 m²) et Delhaize (Le lion) qui sont retenus pour le Grand-Duché de Luxembourg. L'enseigne hypermarchés de Metro, avec une surface de vente comprise entre 3 500 et 16 000 m² est le plus grand distributeur allemand [Linden M., 2006] et est la seule enseigne retenue. En Hollande, ce sont les magasins "Albert Heijn", "Super De Boer" et "C1000" qui sont recensés.

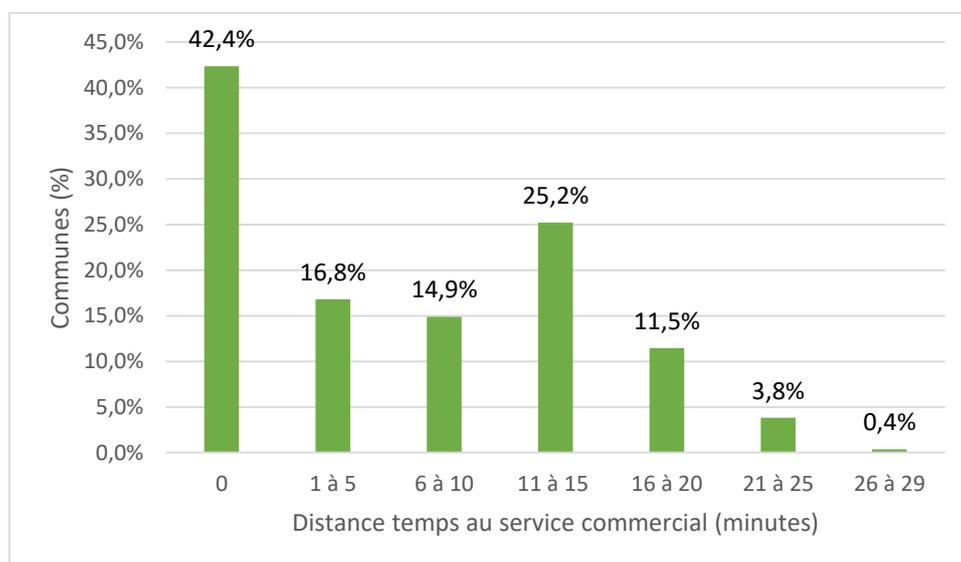
Figure 4 : Typologie des communes selon leur distance temps à une commune disposant d'un hypermarché ou d'une superficie de vente totale en supermarché > 2500m².



Réalisation : CAPRU (2017) – Source : SPF Economie (2013)

La figure ci-dessous présente la distribution des communes wallonnes selon la distance-temps nécessaire à un citoyen pour qu'il rejoigne le point administratif de sa commune à celui d'une commune la plus rapidement accessible et disposant d'un hypermarché ou d'une superficie de vente totale de supermarchés supérieure à 2500 m². 111 communes wallonnes, soit 42%, disposent de ce service. Leur distance temps équivaut à zéro. Les habitants de près d'une commune sur trois mettent maximum 10 minutes pour se rendre au service. Peu de communes mettent plus de 20 minutes pour rejoindre le service (4.2%). Il s'agit des communes de Gesves (21 min. pour se rendre à Andenne), Froidchapelle (21 min pour rejoindre Chimay), Bièvre (21 minutes de Bouillon), Stoumont (22 minutes de Spa) Fauvillers (22 minutes de Bastogne), Profondeville (23 minutes de Fosses-la-Ville), Manhay (23 minutes de Durbuy), La Roche-en-Ardenne (23 minutes de Marche), Clavier (23 minutes de Durbuy), Sivry-Rance (24 minutes de Chimay) et Vresse-sur-Semois (29 minutes pour rejoindre Bogny-sur-Meuse).

Figure 5 : Distribution des communes wallonnes (%) selon la distance temps (minutes) pour se rendre au service commercial le plus rapidement accessible.



Réalisation : CAPRU (2017) – Source : SPF Economie (2013)

1.3.2. Distance temps à une implantation d'enseignement secondaire ordinaire

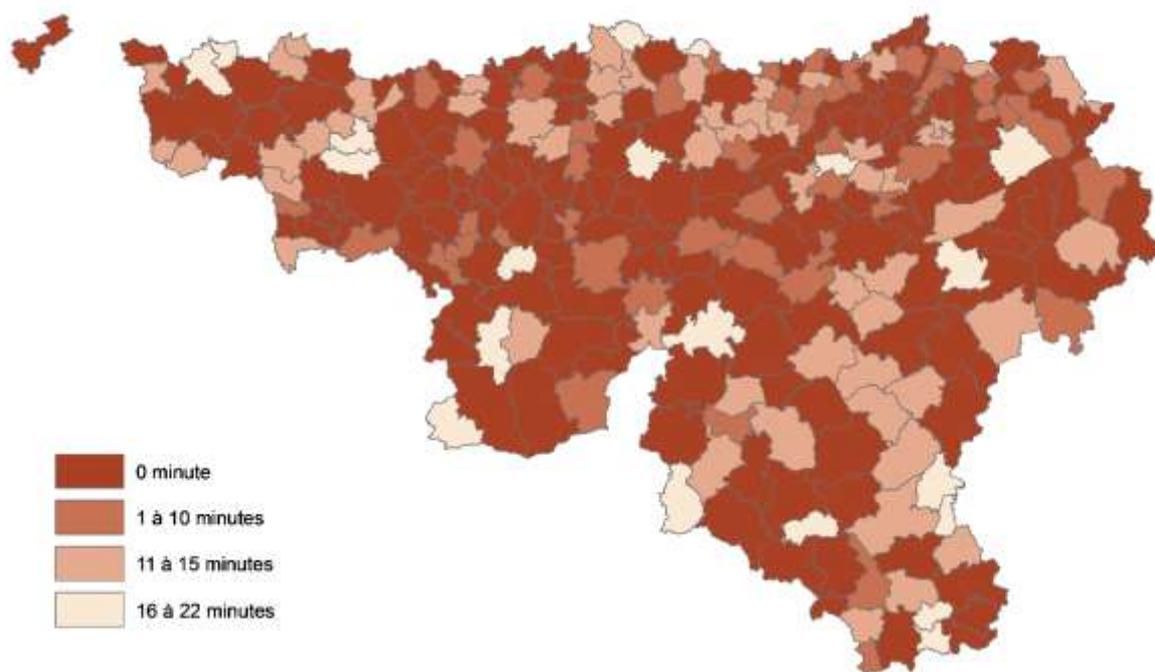
En Région wallonne, les communautés française et germanophone exercent plusieurs compétences dans la région de leur langue correspondante. L'enseignement faisant partie des compétences communautaires, l'inventaire des implantations d'enseignement secondaire présentes au sein de ces deux communautés a donc été réalisé à l'aide des deux voies suivantes : la Fédération Wallonie Bruxelles (ETNIC) (2016-2017) et le Ministère de la communauté germanophone de Belgique (2016-2017).

L'enseignement secondaire ordinaire comprend les quatre formes suivantes d'enseignement : général, technique, artistique et professionnel. Le réseau considéré regroupe les implantations issues de l'enseignement officiel ainsi que de l'enseignement libre (confessionnel ou non).

Les établissements scolaires étaient recensés dans la première version de la construction de la distance temps des communes au service scolaire susmentionné. Pour la révision des critères, ce sont les implantations qui sont considérées ; un même établissement pouvant regrouper plusieurs implantations situées sur des communes différentes.

La figure suivante présente les communes disposant du service scolaire considéré et qui ont donc une distance temps équivalente à zéro ainsi que la distance temps des autres communes pour se rendre le plus rapidement possible au point administratif d'une commune disposant de ce service.

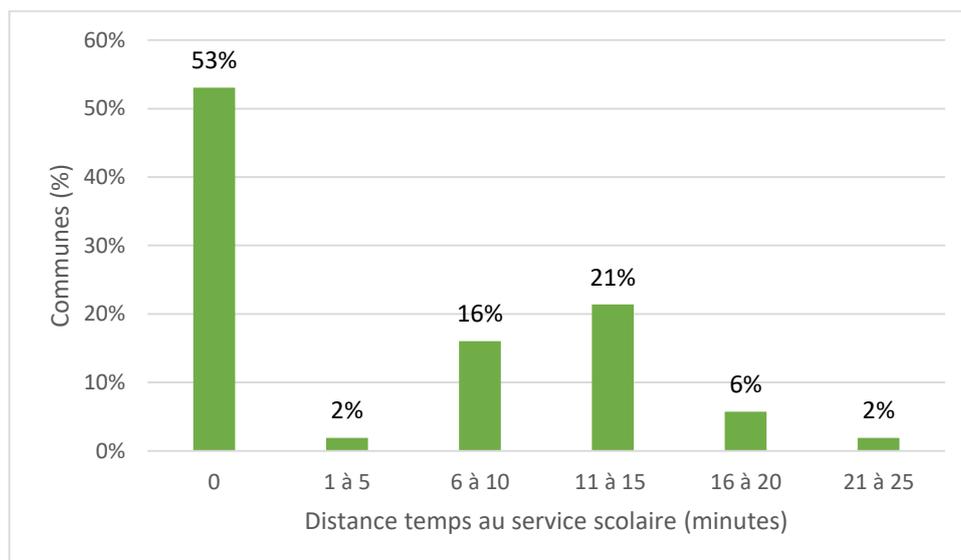
Figure 6 : Typologie des communes selon leur distance temps à une commune disposant d'une implantation de l'enseignement secondaire ordinaire (FWB, ETNIC et Communauté germanophone, année scolaire 2016-2017).



Réalisation : CAPRU (2017) – Source : FWB, ETNIC et Communauté germanophone (année scolaire 2016-2017)

La figure ci-dessous présente la distribution des communes wallonnes selon la distance-temps nécessaire à un citoyen pour qu'il rejoigne le point administratif de sa commune à celui d'une commune la plus rapidement accessible et disposant d'une implantation d'enseignement secondaire ordinaire. 139 communes wallonnes, soit 53%, disposent de ce service. Leur distance temps équivaut à zéro. Les habitants de 18% des communes mettent maximum 10 minutes pour se rendre au service. Très peu de communes mettent plus de 20 minutes pour rejoindre le service. Il s'agit des communes de Ham-su-Heure-Nalignes (21 min. pour se rendre à Gerpinnes), Lens (21 min pour rejoindre Soignies), Mont-de-l'Enclus (21 minutes de Frasnes-lez-Anvaing), Fauvillers (22 minutes de Bastogne) et Vresse-sur-Semois (22 minutes pour rejoindre Gedinne).

Figure 7 : Distribution des communes wallonnes (%) selon la distance temps (minutes) pour se rendre au service scolaire le plus rapidement accessible.



Réalisation : CAPRU (2017) – Source : FWB, ETNIC et Communauté germanophone (année scolaire 2016-2017)

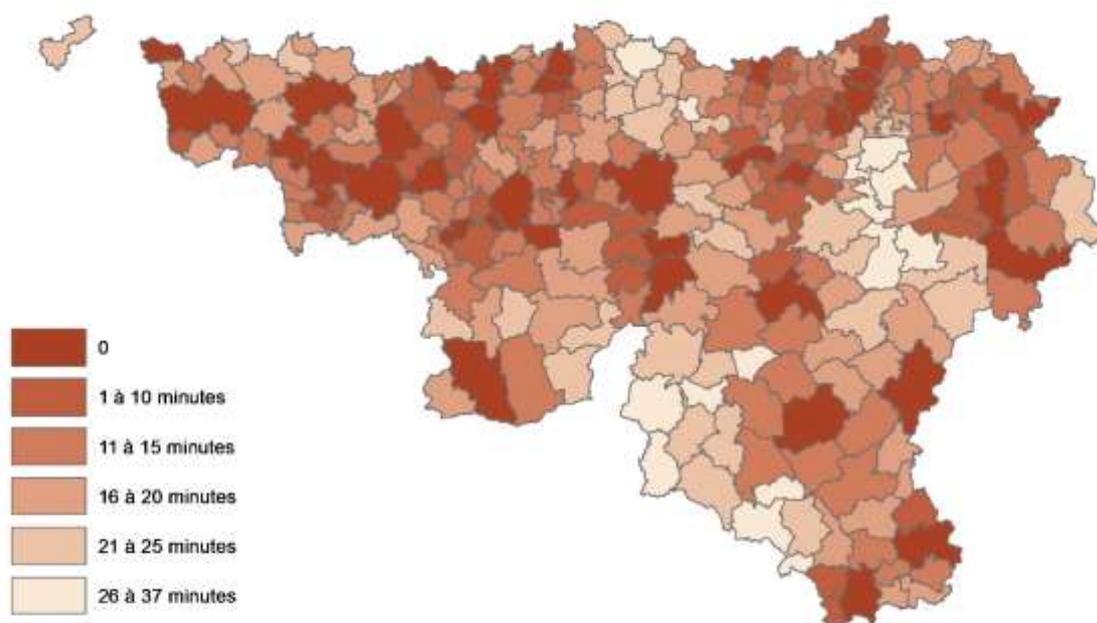
1.3.3. Distance temps à un hôpital ou site hospitalier général

Seuls les hôpitaux généraux (y compris généraux à caractère universitaire) ont été recensés. Les hôpitaux spécialisés, psychiatriques et gériatriques n'ont pas été pris en considération. En Wallonie, les hôpitaux sont souvent organisés et répartis sur plusieurs sites hospitaliers. L'ensemble de ces sites est considéré pour identifier la localisation du service hospitalier en Wallonie et calculer les distances temps. Un agent de l'Observatoire de la Santé du Hainaut nous signale toutefois que sous le vocable « hôpital général » sont repris aussi bien les sites hospitaliers avec lits que les centres de jour, type polycliniques et les centres médicaux qui n'ont pas la capacité de séjour dans leur établissement. Dans ce sens, après une analyse plus détaillée des données fournies par le SPW (DGASS, décembre 2016), les sites hospitaliers généraux de Beloeil et de Fosses-la-Ville n'ont pas été repris dans notre recensement. En effet, à Beloeil, le site hospitalier comporte 21 lits et est spécialisé en neurologie, alors que les seules fonctions hospitalières proposées sur le site de Fosses-la-ville sont les soins palliatifs, avec 6 lits agréés.

Les sites hospitaliers en Wallonie sont plus rapidement accessibles que les sites implantés sur Bruxelles depuis les communes brabançonnaises. Dans ce sens, les hôpitaux de la Capitale n'ont pas été utilisés dans les calculs des distances temps.

La figure 8 présente la typologie des communes selon leur distance temps au service hospitalier comme défini ci-avant. Les communes disposant du service ont une distance temps équivalente à zéro.

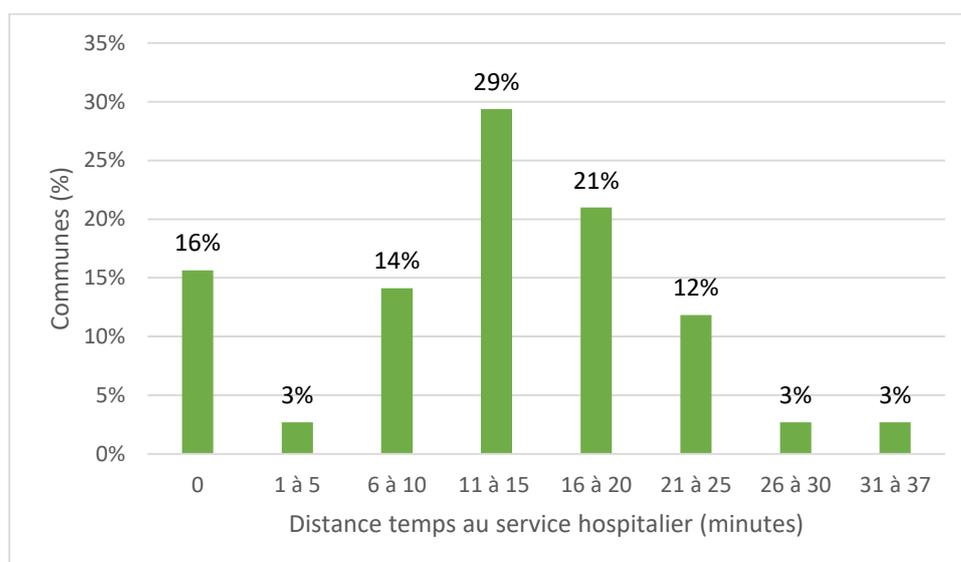
Figure 8 : Typologie des communes selon leur distance temps à une commune disposant d'un hôpital général ou site hospitalier s'y référant.



Réalisation : CAPRU (2017) – Source : SPW, DGASS (2016)

La figure ci-dessous présente la distribution des communes wallonnes selon la distance-temps nécessaire à un citoyen pour qu'il rejoigne le point administratif de sa commune à celui d'une commune la plus rapidement accessible et disposant d'un site hospitalier général. 41 communes wallonnes, soit 16%, disposent de ce service. Leur distance temps équivaut à zéro. Les habitants de 17% des communes mettent maximum 10 minutes pour se rendre au service. Les habitants de 18% des communes mettent plus de 20 minutes pour rejoindre le service, et elles sont mêmes 3% à afficher une distance-temps supérieure à une demi-heure. Il s'agit des communes de Sprimont (31 min. pour se rendre à Verviers ou Seraing), Daverdisse, Vresse-sur-Semois et Gedinne (respectivement 35, 35 et 36 minutes de Libramont), Lierneux (36 minutes de Malmedy), Aywaille (37 minutes de Verviers) et Manhay (37 minutes pour rejoindre Marche-en-Famenne).

Figure 9 : Distribution des communes wallonnes (%) selon la distance temps (minutes) pour se rendre au service scolaire le plus rapidement accessible.



Réalisation : CAPRU (2017) – Source : SPW, DGASS (2016)

1.3.4. Distance temps à une gare ou point d'arrêt

Afin d'identifier les communes disposant d'une gare ou d'un point d'arrêt sur leur territoire, la variable suivante fournie par l'IWEPS a été utilisée : somme des nombres moyens de voyageurs montés en gare, en semaine, pour chaque commune. Cette variable est calculée sur base des données fournies par la SNCB : nombre moyen de voyageurs montés par gare, en semaine (SNCB, 2015), et qui proviennent de comptages visuels effectués durant plusieurs jours consécutifs permettant de relever le nombre de voyageurs montés et descendus pour tous les trains du service intérieur et dans toutes les gares et points d'arrêt.

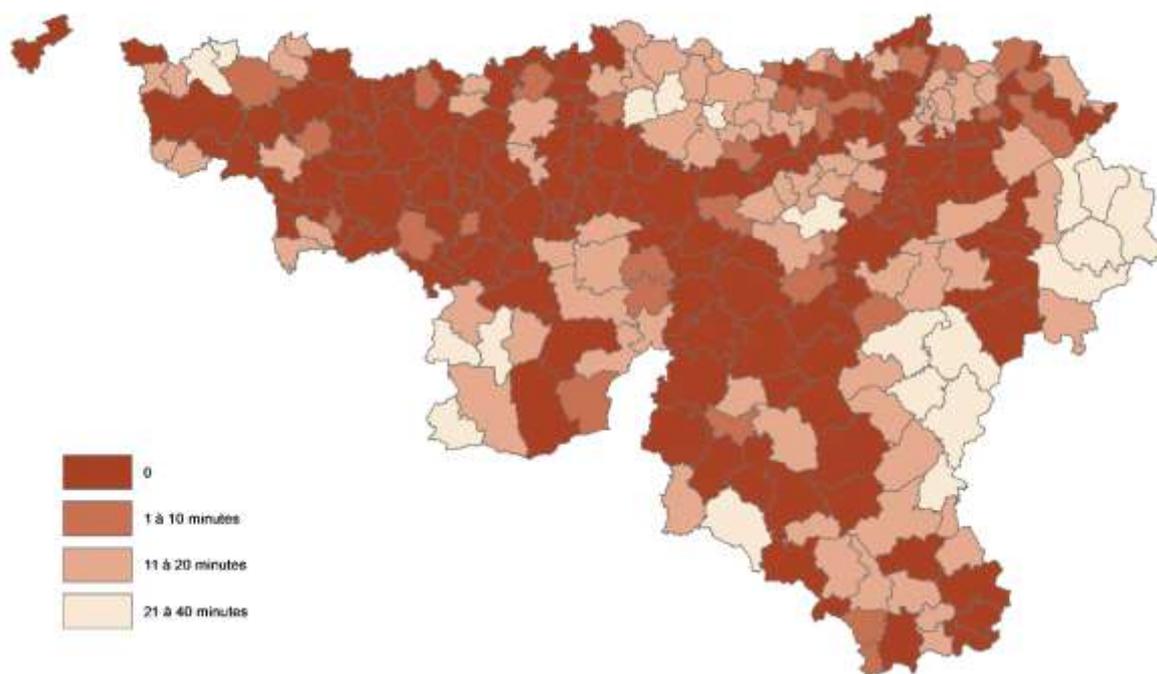
Un point d'arrêt correspond à un point d'embarquement/débarquement non équipé de vente.

Une ligne non électrifiée (ligne 163) relie Libramont à Gouvy et Saint-Vith via Bastogne. Bien que toujours listée par Infrabel, elle est actuellement fermée et hors service (la voie est toujours posée entre Libramont et l'entrée de la gare de Bastogne), et uniquement exploitée entre Libramont et Bastogne par des bus (ce qui explique qu'elle figure sur la carte du réseau ferroviaire actuelle).

Les gares de Tienen et de Landen sont également considérées pour cet exercice.

La figure 10 présente la typologie des communes selon leur distance temps à une gare ou point d'arrêt. Les communes disposant du service ont une distance temps équivalente à zéro.

Figure 10 : Typologie des communes selon leur distance temps à une commune disposant d'une gare ou d'un point d'arrêt .

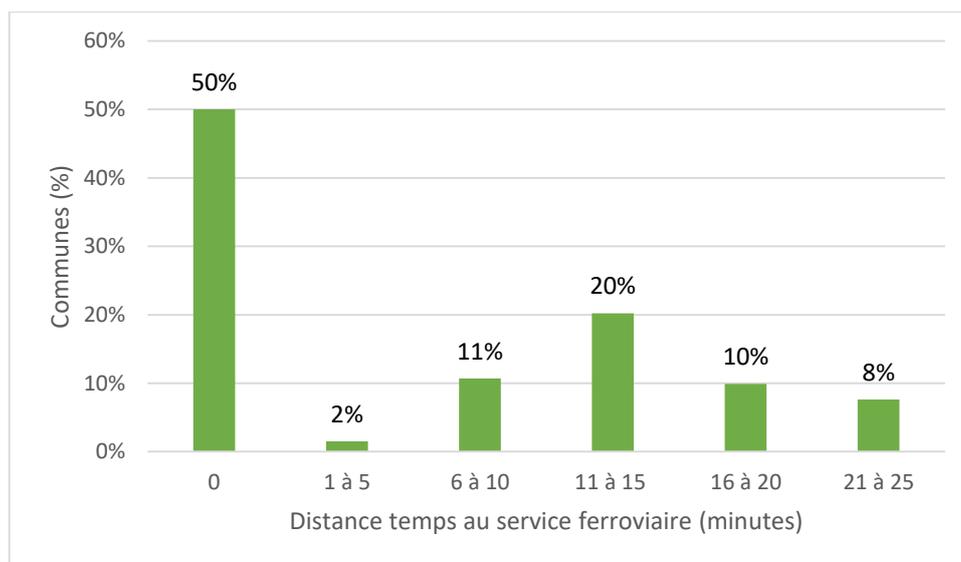


Réalisation : CAPRU (2017) – Source : IWEPS (2016), SNCB (2015)

La figure ci-dessous présente la distribution des communes wallonnes selon la distance-temps nécessaire à un citoyen pour qu'il rejoigne le point administratif de sa commune à celui d'une commune la plus rapidement

accessible et disposant d'une gare ou d'un point d'arrêt (embarquement/débarquement sans point de vente). 131 communes wallonnes, soit 50%, disposent de ce service. Leur distance temps équivaut à zéro. Les habitants de 13% des communes mettent maximum 10 minutes pour se rendre au service. Les habitants de 8% des communes mettent plus de 20 minutes pour rejoindre le service, et elles sont mêmes quatre à afficher une distance-temps supérieure à une demi-heure. Il s'agit des communes de Bertogne (30 min. pour se rendre à Saint-Hubert), Bütgenbach (31 minutes de Stavelot), Momignies (33 minutes de Couvin) et Büllingen (40 minutes pour rejoindre Stavelot).

Figure 11 : Distribution des communes wallonnes (%) selon la distance temps (minutes) pour se rendre à une gare ou point d'arrêt le plus rapidement accessible.



Réalisation : CAPRU (2017) – Source : IWEPS (2016), SNCB (2015)

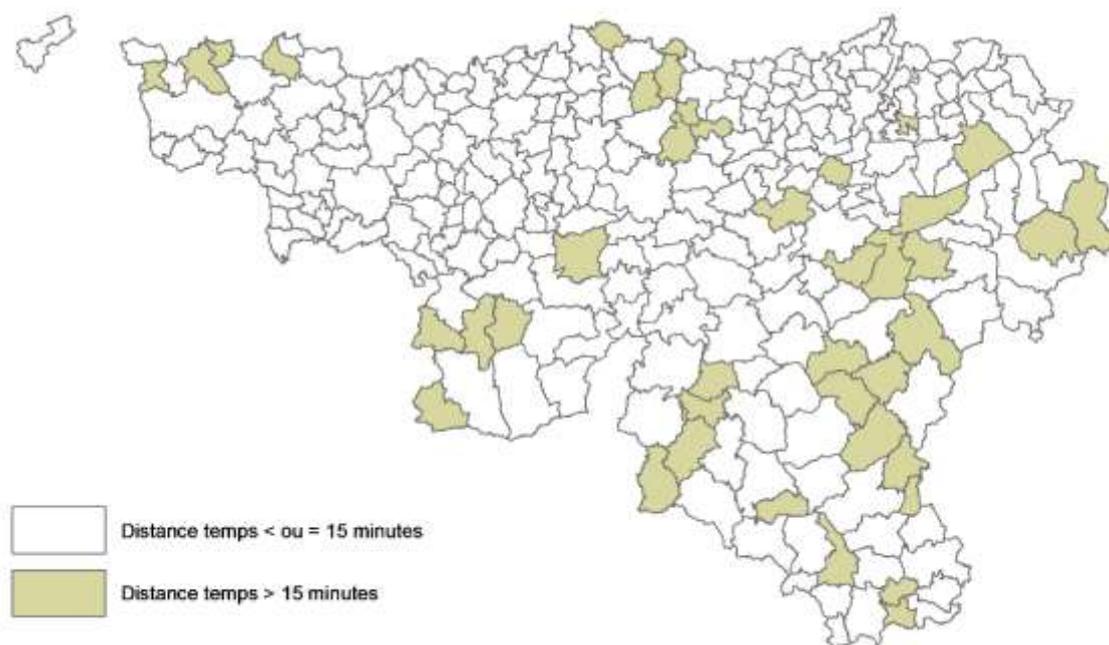
1.4. Indicateur « Distance temps » : résultats

Comme annoncé précédemment, l'indicateur « distance-temps est calculé sur base d'une **moyenne des cinq mesures** suivantes :

- La distance temps à un pôle d'influence le plus proche (pôle de services et d'emploi) ;
- Les distances temps à quatre services fondamentaux et peu présents en milieu rural, et qui sont appelés "services supérieurs". Ces services sont les implantations d'enseignement secondaire ordinaire, les hôpitaux généraux, les hypermarchés et supermarchés (dont la superficie totale est supérieure à 2500 m²) et les gares.

L'indicateur indique de cette manière le temps moyen (exprimé en minutes) passé dans sa voiture pour se rendre à chacun des services retenus et à un pôle de services et d'emploi. Le seuil de 15 minutes est utilisé pour distinguer deux groupes de communes : les communes à accessibilité facilitée (temps de trajet inférieur ou égal à 15 minutes) des communes à accessibilité réduite aux services (temps de trajet supérieur à 15 minutes). La carte suivante permet de visualiser la localisation des communes selon leur indice de temps : les communes colorées ont une accessibilité réduite aux services, tandis que les communes non colorées correspondent aux communes à accessibilité facilitée.

Figure 12 : Classification des communes selon que leur indicateur « distance temps » est ≤ 15 minutes (non colorées) ou > 15 minutes (colorées).



Réalisation : CAPRU (2017)

2. Indicateur 2 : L'indice de périphéralité

2.1. Méthodologie

La formule utilisée pour calculer l'indice de périphéralité est celle de Nadasdi (1971) et se présente comme suit :

$$P_i = \frac{x_i}{S_i} + \sum_{\substack{j=1 \\ j \neq i}}^n \frac{(x_j / S_j)}{d_{ij}^k}$$

Avec :

- Pi : l'indice de périphéralité de la commune i ;
- xi : la mesure de la variable dans la commune i ;
- xj : la mesure de la variable dans la commune j ;
- Si : la superficie de la commune i ;
- Sj : la superficie de la commune j ;
- dij : la distance qui sépare la commune i de la commune j ;
- k : la constante qui permet de doser l'influence systématique du facteur distance (valeur comprise entre 1 et 2).

L'indice est mesuré à partir d'une variable x, dite variable explicative. Celle-ci correspond aux nombres d'habitants de la commune, qui divisée par la superficie de la commune nous donne la densité de population.

A partir des densités de population enregistrées au 1^{er} janvier 2016 (données fournies par la DGSIE), il a été possible de recalculer des indices de périphéralité pour cette année.

Comme le prévoyait la méthodologie mise en place au moment de la conceptualisation des indicateurs, l'influence des territoires limitrophes est intégrée dans le calcul des indices. Six zones limitrophes sont considérées : les provinces flamandes et hollandaises, arrondissements français et allemands, ainsi que la Région de Bruxelles-capitale et la capitale du Grand-Duché de Luxembourg. Chacune de ces zones est représentée par un ou plusieurs points géographiques. Ces points géographiques correspondent aux capitales (Bruxelles et Luxembourg-Ville) ainsi qu'aux chefs-lieux des provinces et arrondissements susmentionnés. Ce sont les densités de population relatives aux communes comprenant les chefs-lieux de ces provinces et arrondissements et aux capitales qui sont utilisées pour le calcul des indices (annexe). Les raisons qui expliquent le choix de limiter le nombre de points géographiques des zones limitrophes sont présentées en annexe.

La distance entre tout couple de points i, j est mesurée à partir des coordonnées (x,y) de ces points. Ceux-ci correspondent aux centroïdes des communes.

La valeur de la constante k est restée inchangée est vaut 1.5.

2.2. Critère : périphéralité faible versus périphéralité élevée

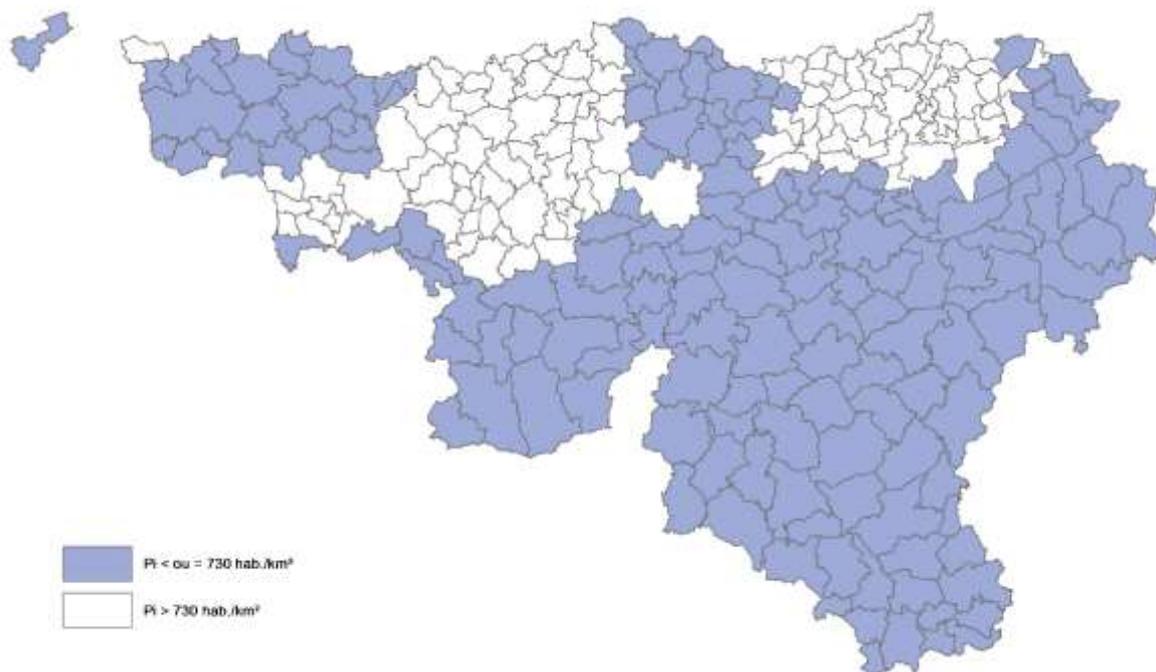
Pour rappel, la méthode adoptée pour élaborer le critère permettant de distinguer les communes dont la périphéralité est faible des communes dont la périphéralité est élevée se présente comme suit :

1. Calculer le potentiel de l'espace environnant exercé sur chaque commune i :
 - *Potentiel environnant = Indice P_i – densité de population.*
 - Ce potentiel environnant correspond à la somme des potentiels des communes j exercés sur la commune i .
2. Calculer le potentiel environnant au-delà duquel l'influence de l'espace environnant est considérée comme significative. Ce potentiel correspond au potentiel moyen auquel s'additionne un intervalle de confiance ($p = 0.05$). Sur base des indices remis à jour, il vaut 553 hab./km²
3. Scinder l'ensemble des communes wallonnes en deux ensembles de même taille, en utilisant la médiane des densités de population réelles. Elle est égale à 177 hab./km² (au 1^{er} janvier 2016).
4. A cette densité de population médiane est ajouté le potentiel environnant maximum au-delà duquel l'influence de l'espace environnant est jugée significative (553 hab./km²). Le seuil ainsi établi équivaut à 730 hab./km². Cette approche présente l'avantage de ne pas définir le seuil de périphéralité à partir d'un groupe réduit de communes (la médiane distinguant deux groupes de même taille).

2.3. Indice de périphéralité : résultats

La figure suivante permet de visualiser la localisation des communes selon leur périphéralité : les communes colorées en bleu ont une faible périphéralité, tandis que les communes non colorées correspondent aux communes à périphéralité élevée.

Figure 13 : Classification des communes selon que leur indice de périphéralité est $\leq 730 \text{ hab./km}^2$ (colorées) ou $> 730 \text{ hab./km}^2$ (non colorées).



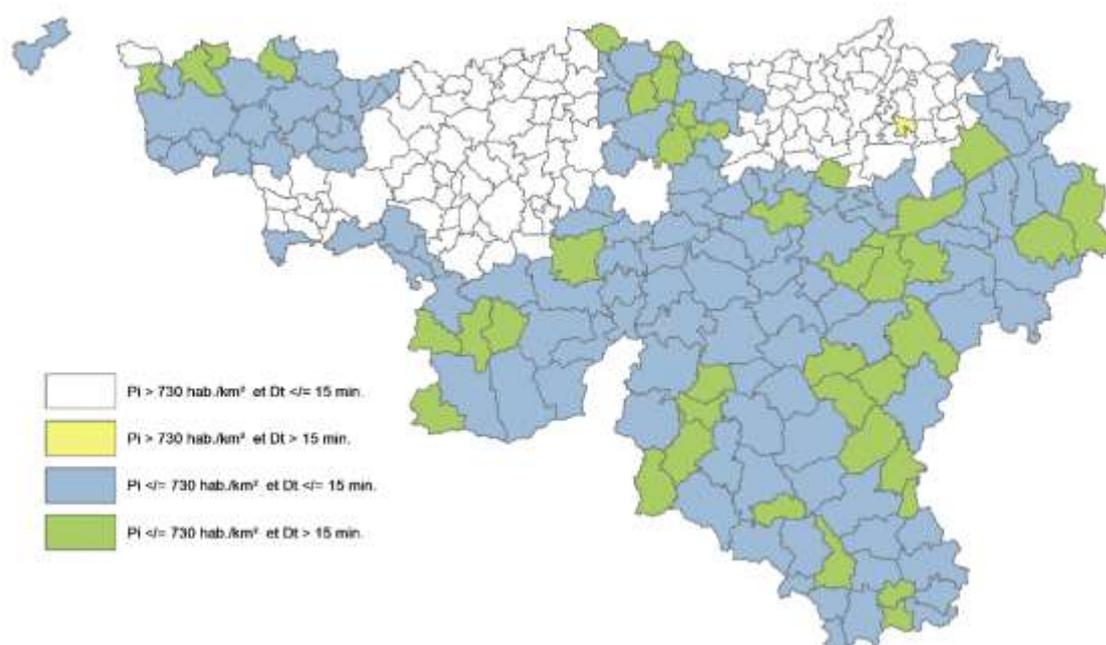
Réalisation : CAPRU (2017)

3. Combinaison des indicateurs : cartographie et constats

La combinaison des deux indicateurs de ruralité présentés aux points 1 (distance temps) et 2 (indice de périphéralité) propose une typologie nouvelle de la ruralité. Celle-ci consiste en une addition des indicateurs : une commune est alors définie comme rurale si son indice de périphéralité est inférieur ou égal à 730 hab./km² OU si sa distance-temps est strictement supérieure à 15 minutes.

La typologie en quatre groupes, présentée sur la carte ci-dessous, permet de visualiser les communes qui répondent à la fois aux deux critères de ruralité (communes colorées en vert) de celles qui ne répondent qu'à l'un d'entre eux (communes colorées en bleu ou jaune) ou à aucun (communes restées blanches sur la carte). A l'exception de la commune d'Olné (qui a une distance temps égale à 15.4 minutes), toutes les communes affichant une distance-temps supérieure à 15 minutes ont également un indice de périphéralité faible.

Figure 14 : Classification des communes selon les critères de ruralité.



Réalisation : CAPRU (2017)

En 2017, 153 communes répondent aux critères de ruralité proposés par la Cellule CAPRU. Comparativement au premier exercice de construction de ces néo-critères (2007), six communes ne répondent plus aux critères. Il s'agit des communes suivantes : Aubel, Perwez, Berloz, Trooz, Comblain-au Point et Nandrin. A contrario, deux communes répondent aux critères remis à jour : Plombières et Lontzen.