



BAROMÈTRE CYCLABLE WALLONIE

RÉSULTATS 2021

GRACIQ
LES CYCLISTES QUOTIDIENS ASBL

LE SOIR

Pro Velo



Wallonie
mobilité
SPW



Table des matières

1. Méthodologie du baromètre	3
Échelle et classement	3
Méthode de calcul	4
2. Répartition géographique des réponses	5
3. Profil des 13.500 répondants	6
Age	6
Genre et appartenance à une association cycliste	6
Cyclistes réguliers, occasionnels ou pas du tout ?	7
Niveau d'expertise pour se déplacer à vélo	7
Types de vélos utilisés	8
Motifs principaux de déplacements des répondants au baromètre	8
Stationnement de son vélo à domicile	8
Le vélo et les autres modes de transport en Wallonie	9
4. Freins au vélo (pour ceux qui ne l'utilisent pas)	10
5. Note globale et classements par catégories	11
Synthèse globale des avis exprimés	11
Quelles sont les attentes des cyclistes en matière de politique vélo ?	12
Séparation ou mixité avec le trafic ?	12
Classement des communes	13
Des communes pilotes pro-actives depuis plus de 10 ans	14
Communes wallonnes de plus de 50.000 habitants	15
Communes wallonnes entre 20.000 et 50.000 habitants	16
Communes wallonnes entre 10.000 et 20.000 habitants	17
Communes wallonnes de moins de 10.000 habitants	19
6. Ressenti général sur le vélo dans la commune	20
7. Sécurité des déplacements à vélo	23
8. Confort des déplacements dans la commune	26
9. Importance accordée au vélo par la commune	29
10. Stationnement et services vélo	32

1. Méthodologie du baromètre

À l'instar de la France et de la Flandre, le GRACQ a lancé en novembre 2021 en Wallonie sa première grande **enquête de satisfaction** sur les **politiques cyclables communales**. Le but de cet outil est non seulement de mettre en avant les points forts et faibles de chaque commune en matière de politique cyclable, mais aussi de créer une émulation entre elles.

Du 1^{er} au 31 novembre 2021, **13.500** réponses valides ont été enregistrés pour la phase « sondage » du baromètre wallon, via un questionnaire en ligne. Un peu plus de **12.500** personnes qui se déplacent à vélo ont pu donner leur sentiment personnel sur ces cinq thèmes :



ressenti général



sécurité



confort



importance du vélo



stationnement et services

La structure des réponses se présente sous la forme d'une l'échelle différentielle qui oppose deux **adjectifs opposés** et sur laquelle le ou la répondant·e doit positionner son opinion. Il n'y a pas de choix « neutre » ou « indifférent ». La formulation des questions a également été faite afin que les adjectifs représentent une opposition claire :

Ressenti général sur mon quotidien à vélo dans ma commune	1	2	3	4	5	6				
1. Se déplacer à vélo dans ma ville est :	Très désagréable		○	○	○	○	○	○	Très agréable	
2. Le réseau d'itinéraires cyclables me permet d'aller partout de façon rapide et directe :	Pas du tout		○	○	○	○	○	○	Tout à fait	
3. Selon moi, les conflits entre cyclistes et piétons sont :	Très fréquents		○	○	○	○	○	○	Très rares	
4. Les conducteurs de véhicules motorisés me respectent :	Pas du tout		○	○	○	○	○	○	Tout à fait	
5. Selon moi, le trafic motorisé (volume et vitesse) est :	Insupportable		○	○	○	○	○	○	Pas du tout gênant	
6. Selon moi dans ma ville, l'usage du vélo est :	Limité à certains (coursiers, sportifs...)		○	○	○	○	○	○	Très démocratisé	

Les non cyclistes (**1000** personnes au total) pouvaient également répondre au questionnaire en donnant simplement les raisons pour lesquelles ils ne se déplaçaient pas à vélo

Échelle et classement

Ce rapport a pour but de présenter les **résultats agrégés** de ce grand sondage sur l'ensemble de la Wallonie, et un **classement des communes**, qui ont récolté au moins 50 votes (seuil statistique pour qu'un échantillon soit considéré comme significatif et représentatif d'une population). Sur **262** communes wallonnes, **100** y sont arrivées.

Pour ne pas comparer des communes trop différentes (ex : rurale vs métropoles) nous avons établi quatre classements selon la population des communes concernées :

Catégorie de taille	Communes évaluées
Plus de 50.000 habitants	9
Entre 20 et 50.000 habitants	23
Entre 10 et 20.000 habitants	43
Moins de 10.000 habitants	25

Un baromètre semblable avait déjà été organisé, à titre d'expérience pilote en 2019 sur Liège. La commune de Liège pourra donc déterminer si elle a progressé depuis. Lors de la prochaine édition du baromètre wallon nous pourrons quantifier les évolutions pour ± 100 communes.

Notre questionnaire d'évaluation des communes étant le même que celui utilisé par la baromètre cyclable de la FUB¹ en France, il est possible aussi de comparer les performances de nos communes à celles de nos voisins dès cette année.

Pour une synthèse plus détaillée commune par commune, des rapports détaillés sont disponibles pour les communes **où un groupe local du GRACQ est présent et en a fait l'analyse**.

Méthode de calcul

Le formulaire rempli par les participants au sondage de novembre 2021 comprenait **26 questions** classées en **5 thèmes** et **10 questions** sur le profil du répondant.

La méthode de calcul de la note d'une commune est simple : pour chaque réponse complète, chaque catégorie fait la moyenne de ses questions et la note globale est la moyenne de ces cinq catégories (voir tableau ci-dessous).

La note d'une commune est la moyenne des notes globales des X réponses pour cette commune. A **Liège** par exemple, 1337 réponses valides ont été soumises : la note finale pour Liège est donc la moyenne de ces 1337 notes individuelles.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26
Ressenti général					Sécurité							Confort					Importance accordée au vélo			Stationnement et services					
NOTE GLOBALE																									

Méthode de calcul pour la note d'une commune

Les réponses partiellement remplies (trop peu de questions remplies ou une ou plusieurs catégories non répondues) n'ont pas été prises en compte dans le calcul de la moyenne.

Pour **mieux visualiser le score** de chaque commune, une lettre et un code couleur sont utilisés via cette échelle (plus la note est basse, plus on tend vers le rouge) :



¹ <https://barometre.parlons-velo.fr/2021/>

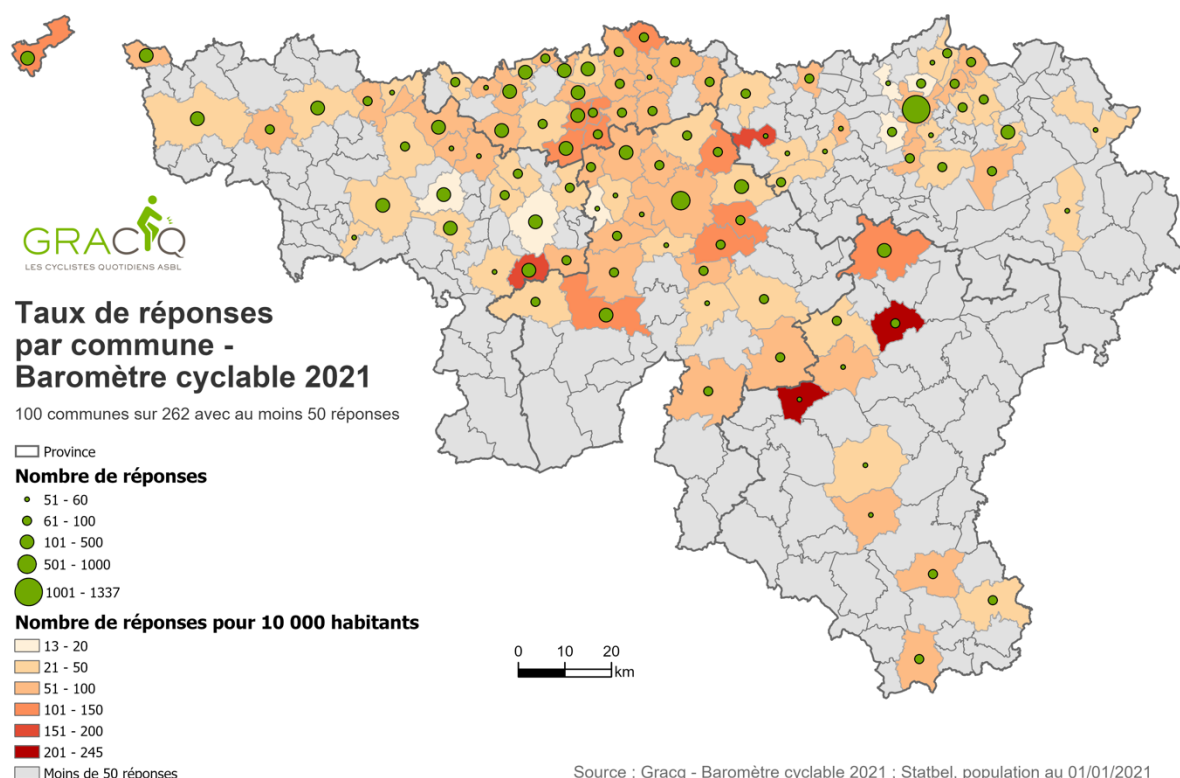
2. Répartition géographique des réponses

Les communes les plus **densément peuplées** ont vu, logiquement, plus de personnes répondre au baromètre en ligne. De même que celles où des **membres actifs** du GRACQ se sont mobilisés pour récolter un maximum d'opinions.

A ce titre on signalera la performance remarquable de **Rendeux** et **Tellin** qui, malgré une faible densité de peuplement (\pm 2500 habitants) ont franchi la barre des 50 réponses.

Sans surprise la carte reflète aussi celle des communes où l'on compte un certain nombre de cyclistes « utilitaires » en Wallonie.

Ainsi les communes du **Brabant wallon** et le centre de la Province de **Namur** sont particulièrement bien représentées dans notre baromètre, tandis que les plus rurales et éloignées (en gris) sont elles plutôt absentes (en termes de réponses) :

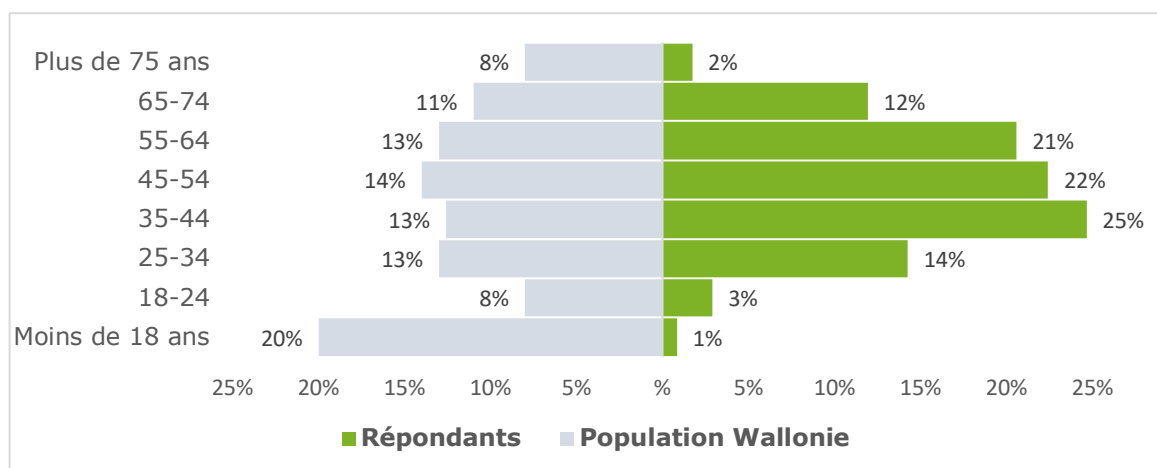


A noter que si le baromètre ne couvre que 100 communes wallonnes sur 262 (c'est à dire 38% des communes), ces **100 communes représentent 64% de la population wallonne**.

3. Profil des 13.500 répondants

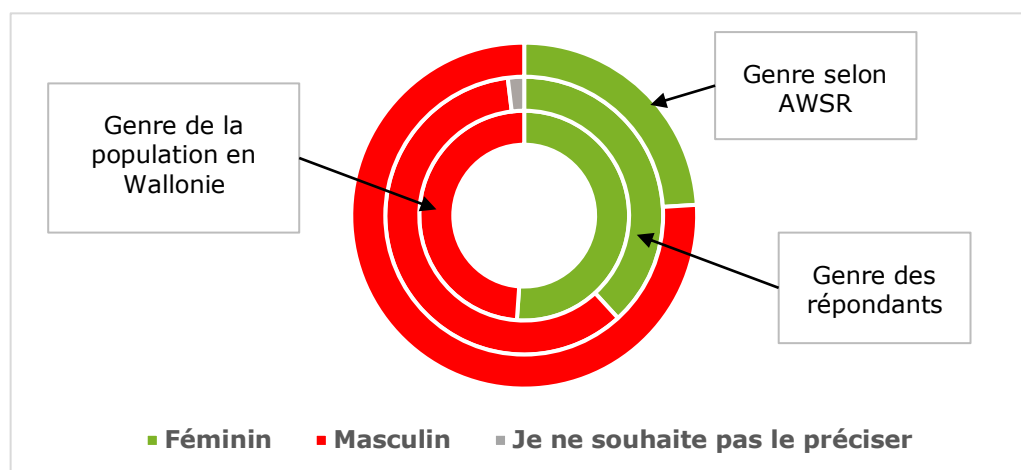
Age

Les différentes **catégories d'âge** sont assez bien représentées, à l'exception des plus jeunes (moins de 24 ans). A noter que les étudiants n'ont pas été ciblés particulièrement par notre communication dans le sondage de novembre.

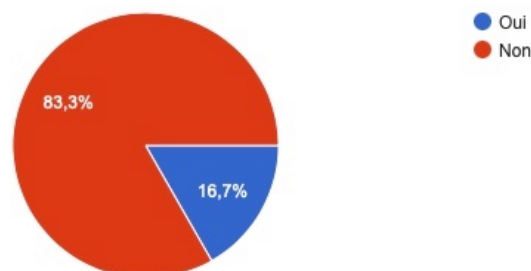


Genre et appartenance à une association cycliste

La **répartition du genre** est-elle conforme à la pratique du vélo en Wallonie ? Selon les observations de l'AWSR en 2018², qui a observé 10.000 cyclistes wallons, **24%** étaient des femmes. Elles sont donc un peu plus nombreuses (**38%**) à avoir répondu au GRACQ :



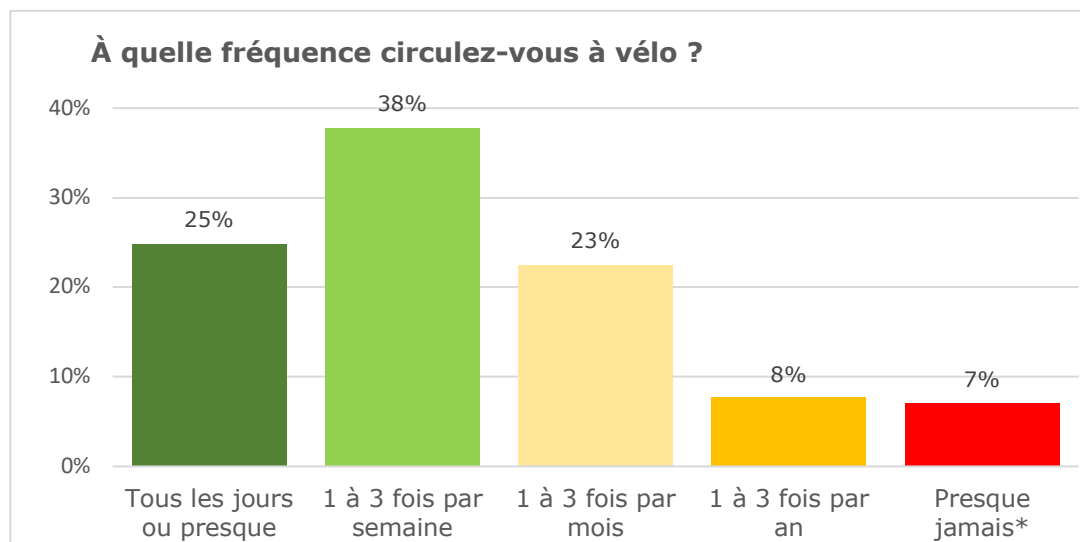
Il est rassurant de constater que les réponses proviennent majoritairement de **personnes non membres du GRACQ**. On a donc brassé bien plus large que le public des « cyclistes militants » :



² <https://hal.archives-ouvertes.fr/hal-03363858/document>

Cyclistes réguliers, occasionnels ou pas du tout ?

La réponse à la question « À quelle fréquence circulez-vous à vélo ? » montre un bel équilibre entre des cyclistes quasi quotidiens, régulier ou occasionnels :

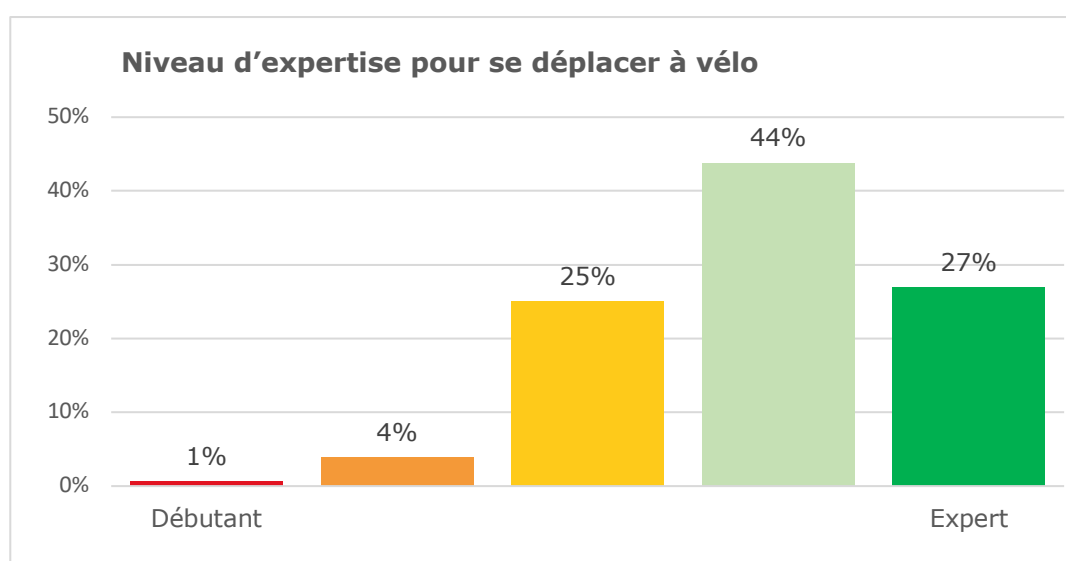


Cette question a aussi permis d'identifier **7%** des répondants qui ne roulent quasiment pas à vélo. Soit ± **1000 personnes**. Ceux-ci ont juste dû répondre à la question sur les motifs pour lesquels ils ne roulent pas à vélo (donc pas au questionnaire complet).

L'analyse de cette question est faite à la page 9 de ce rapport.

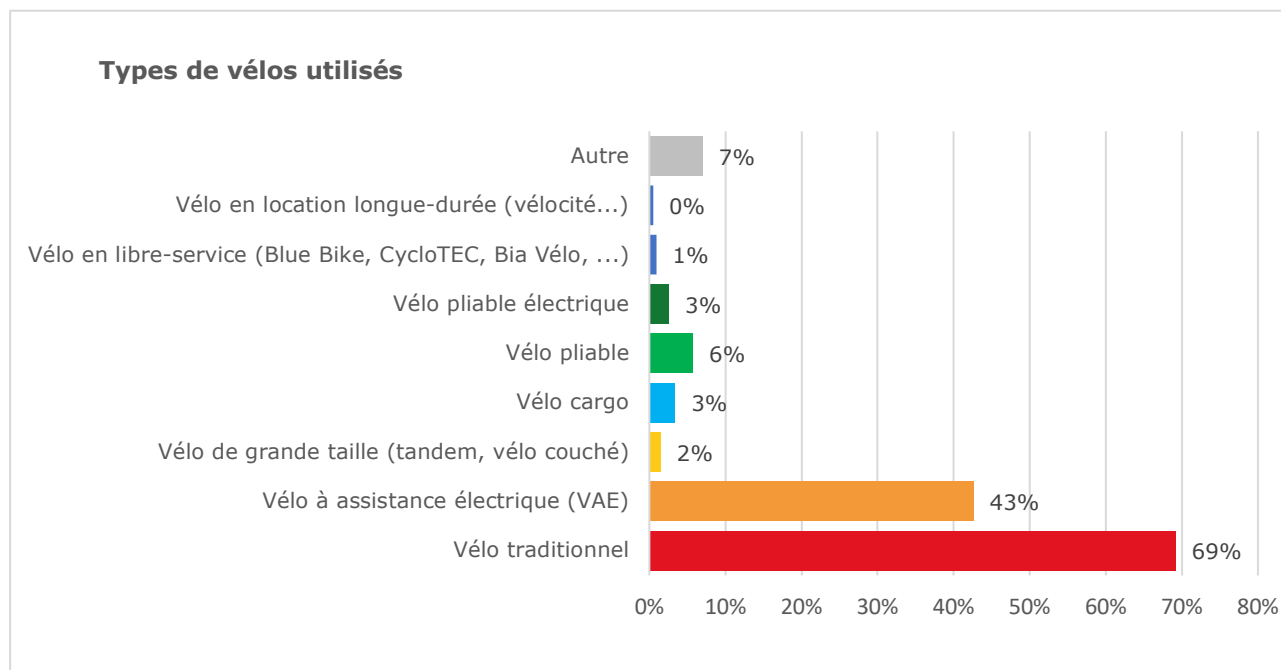
Niveau d'expertise pour se déplacer à vélo

En ce qui concerne le niveau d'habileté à se déplacer à vélo des cyclistes interrogés, ils sont **27%** à s'estimer experts, **43%** très bons, et **25%** plutôt moyens. Une toute petite minorité, s'estime débutante - ou presque - à vélo :

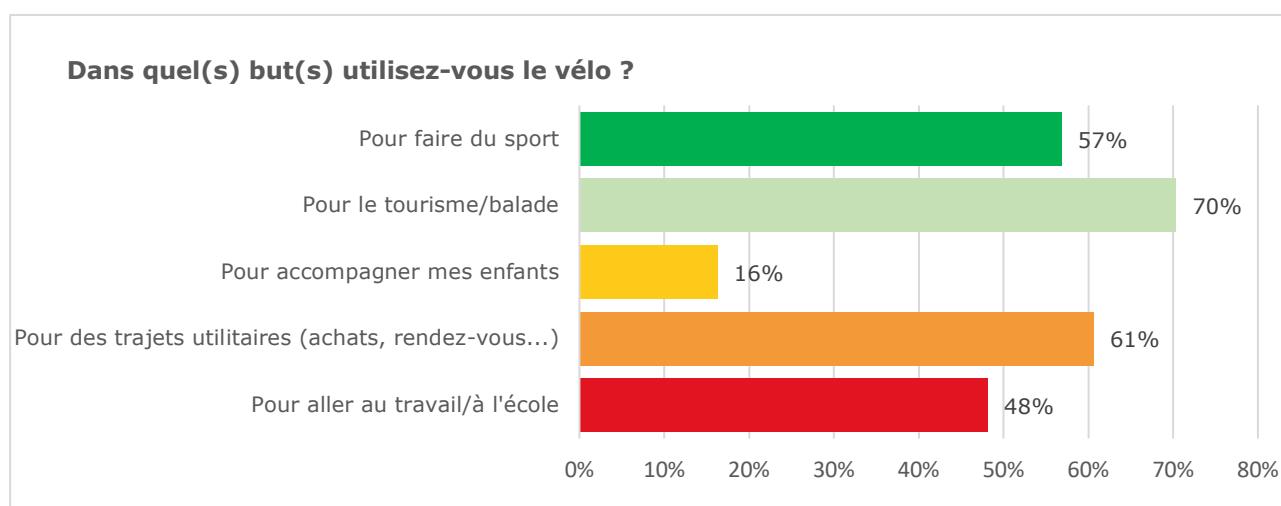


Types de vélos utilisés

On le voit aussi dans l'analyse des résultats, le **vélo à assistance électrique** a le vent en poupe pour une partie des déplacements à vélo en Wallonie. Le **vélo pliant** gagne lui aussi du terrain. L'utilisation du **vélo cargo** reste elle encore marginale, contrairement à la Flandre où 1 famille sur 10 en a un. A noter que certains utilisent plusieurs vélos, selon leurs besoins !



Motifs principaux de déplacements des répondants au baromètre

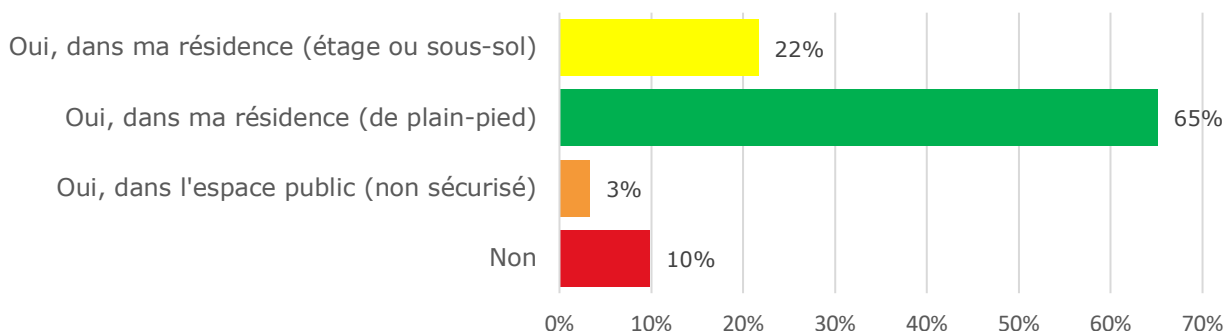


Les motifs pouvaient se cumuler, on a donc principalement des cyclistes présentant un **profil mixte** loisirs/utilitaires, avec une minorité d'utilisateurs purement sportifs et/ou loisirs (10 %).

Stationnement de son vélo à domicile

Les **2/3** des répondant-e-s peuvent rentrer leur vélo de plain-pied dans leur propriété. Par contre **22%** doivent le monter ou le descendre, tandis que **3%** le laissent sur l'espace public...

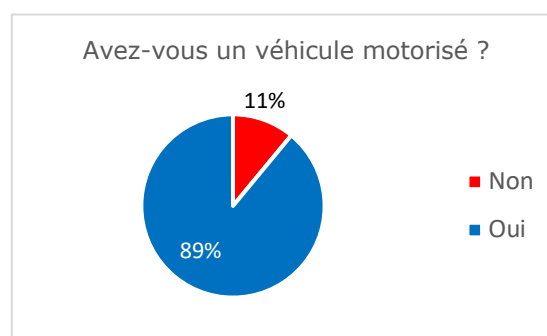
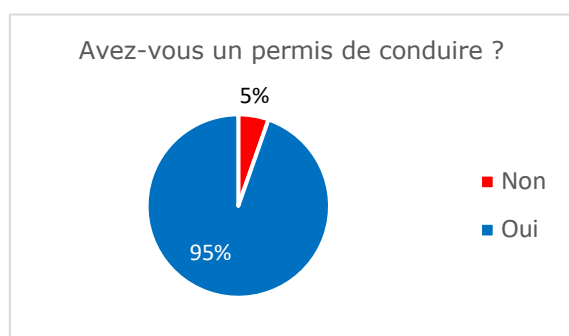
Facilité de stationner un vélo chez soi



Le vélo et les autres modes de transport en Wallonie

Voiture et moto

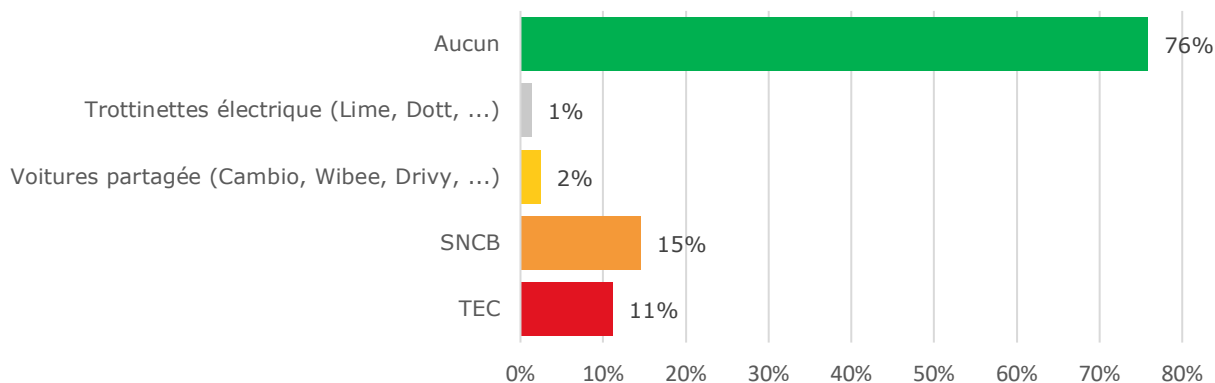
On considère parfois, de façon erronée, que le cycliste wallon n'est « que » cycliste et ignore les réalités de « l'automobiliste ». Pourtant **9 personnes sur 10** qui ont répondu à notre baromètre ont un permis de conduire et possèdent un véhicule motorisé :



Transports en commun, trottinettes et voitures partagées

Les $\frac{3}{4}$ des cyclistes wallons ne combinent pas le vélo avec une autre forme de mobilité que la voiture/moto. Seulement 15% sont adeptes du train et 11% du bus/tram/méto.

Autres modes de mobilité partagée utilisés



4. Freins au vélo (pour ceux qui ne l'utilisent pas)

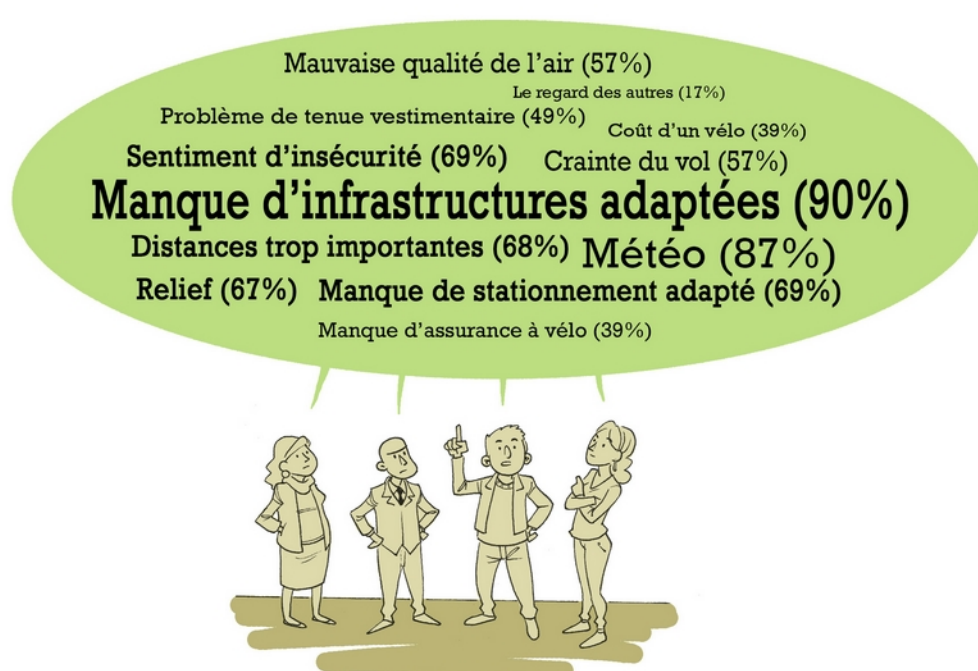
Les **1000 personnes qui ne pratiquent quasiment pas le vélo** qui ont répondu à notre baromètre mentionnent les freins suivants à la pratique du vélo en Wallonie :

Freins au vélo	%
Pas assez d'aménagements cyclables	54%
Je ne me sens pas en sécurité à vélo	52%
Trop de véhicules motorisés	36%
J'habite trop loin de mon lieu de travail/études	32%
Vitesse des véhicules motorisés trop élevée	30%
Mauvaises conditions météo	27%
Le relief	25%
Je n'ai pas de vélo	19%
Je préfère utiliser ma voiture	18%
Complicé d'amener des enfants à l'école à vélo	15%
Peur de me faire voler mon vélo	15%
Pas de douche sur mon lieu de travail	12%
Raisons de santé	11%
Je n'aime pas le vélo	8%
Trop lent	6%
Pas possible de prendre le vélo dans les transports en commun	6%
Je préfère utiliser les transports en commun	4%
Trop de pollution	3%
Je ne sais pas faire de vélo	3%
Je ne sais pas	3%
Coût élevé	3%
Faire du vélo est mal perçu dans mon entourage professionnel ou personnel	0,4%

On constate clairement que dans le « top 5 » des obstacles au vélo quatre freins se situent du côté de la **sécurité routière** : pas assez d'infrastructures cyclables et des véhicules motorisés trop rapides ou nombreux.

On trouve ensuite des facteurs **non modifiables** facilement (distance, météo, relief, santé).

Ceci n'est pas sans rappeler les freins relevés par le **thermomètre cycliste 2017** du GRACQ & du Fietsersbond (600 réponses de non cyclistes) :



5. Note globale et classements par catégories

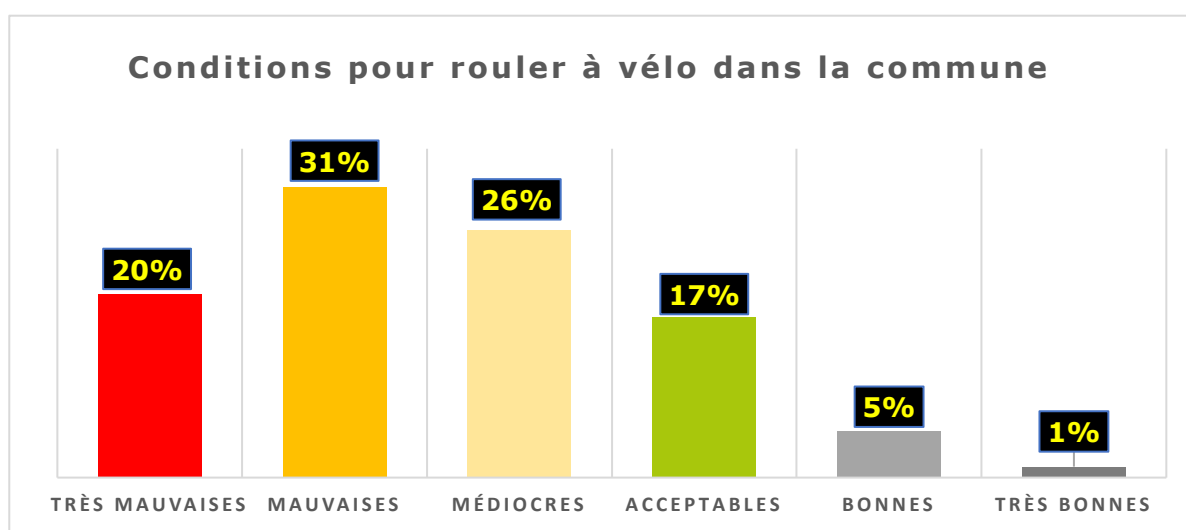
Synthèse globale des avis exprimés

APPRÉCIATION GLOBALE

Si l'on prend en compte les **12.500 votes** sur l'ensemble du territoire wallon (262 communes) la note moyenne est de **2,8** ce qui met **globalement la Wallonie à E** = « *climat plutôt défavorable au vélo* » sur notre échelle.

2,8 = E

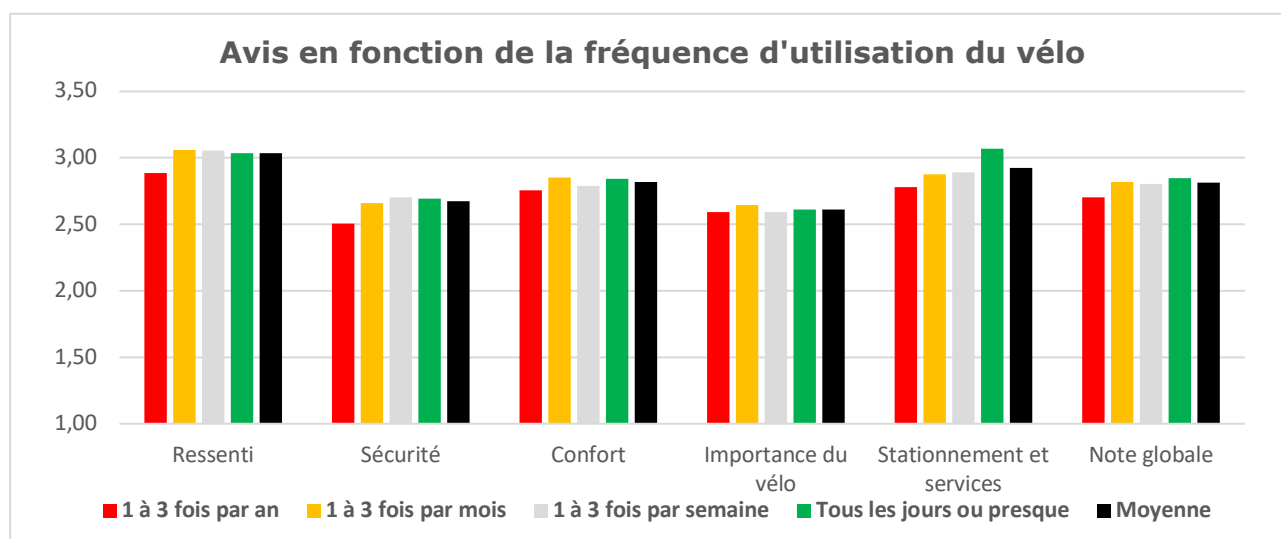
Si l'on analyse les réponses à la question de synthèse qui clôturait notre sondage, l'**opinion sur le vélo à l'échelon local** en Wallonie est résumée par ce graphique :



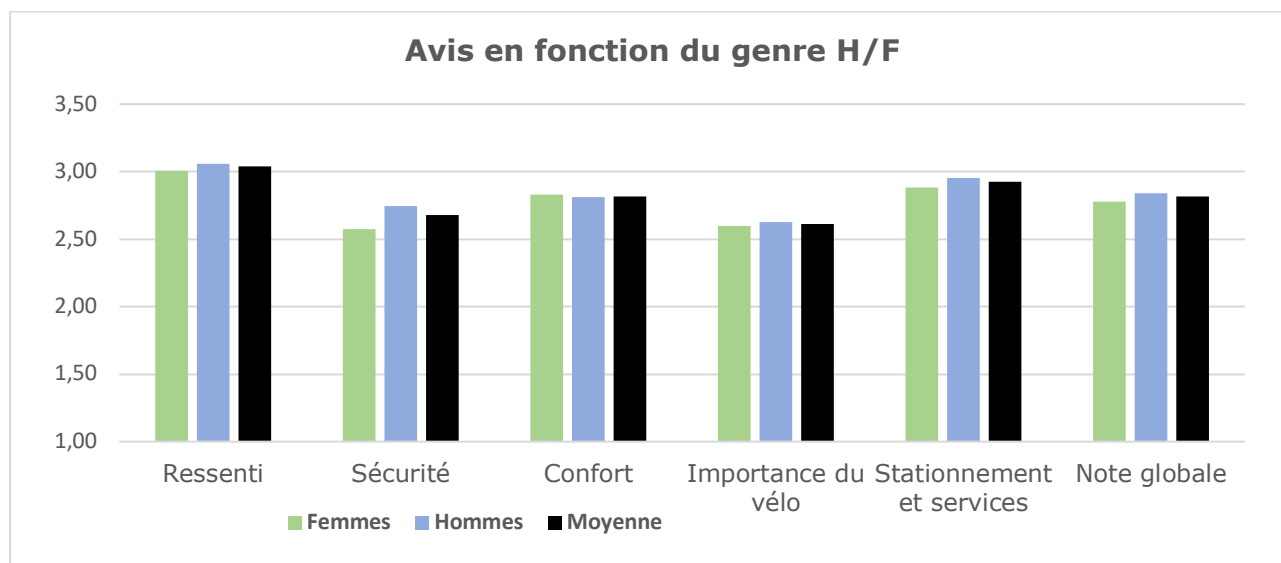
Seul **6%** des wallon·ne·s trouvent **bonnes ou très bonnes** leurs conditions de circulation à vélo, et **17% acceptables**. Ce diagnostic global est très sévère et situe la Wallonie assez loin d'une terre idéale pour les déplacements à vélo...

Variations selon l'usage

L'opinion des cyclistes change-t-elle selon la fréquence d'utilisation du vélo ? Très peu en fait. Les **cyclistes occasionnels** sont un peu plus sévères que les **cyclistes quotidiens**, surtout sur la sécurité, mais sans vraiment bouleverser la moyenne globale (**2,7** versus **2,85**) :



Variations selon le genre



Quelles sont les attentes des cyclistes en matière de politique vélo ?

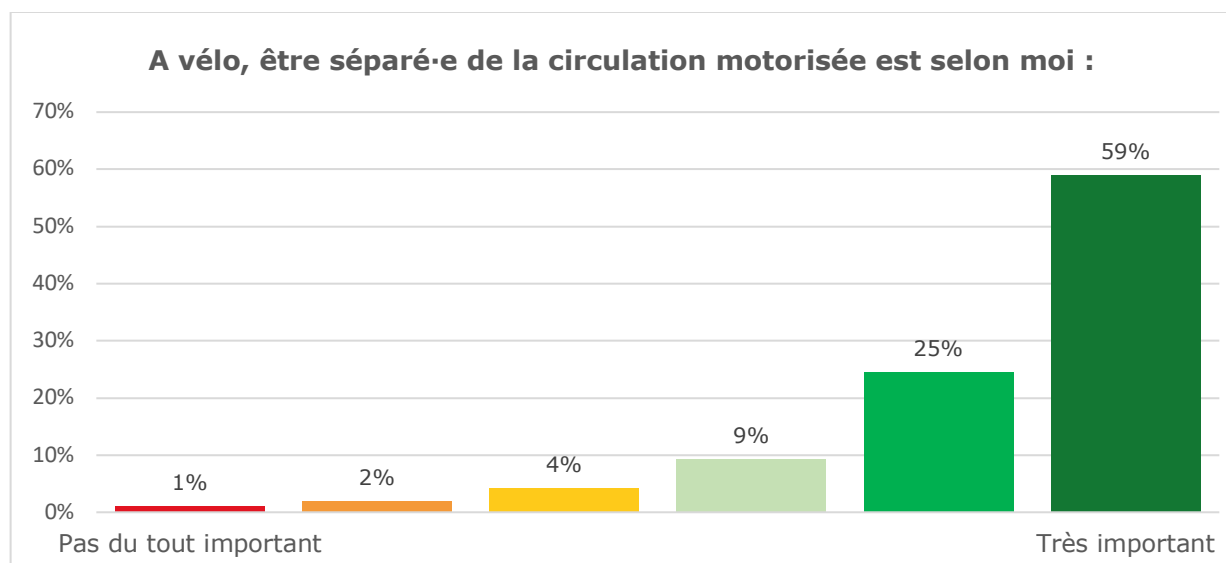
Les 12.500 cyclistes répondants ont clairement exprimé **trois attentes principales** :

1. **Un réseau cyclable continu (82,5%)**
2. **Un réseau cyclable entretenu (58,3%)**
3. **Un réseau cyclable rapide et direct (45,8%)**

Le **stationnement** adapté est aussi plébiscité par **1/3** des répondants, tandis que la **limitation des vitesses** des véhicules motorisés séduit **30%** de notre public cible.

Séparation ou mixité avec le trafic ?

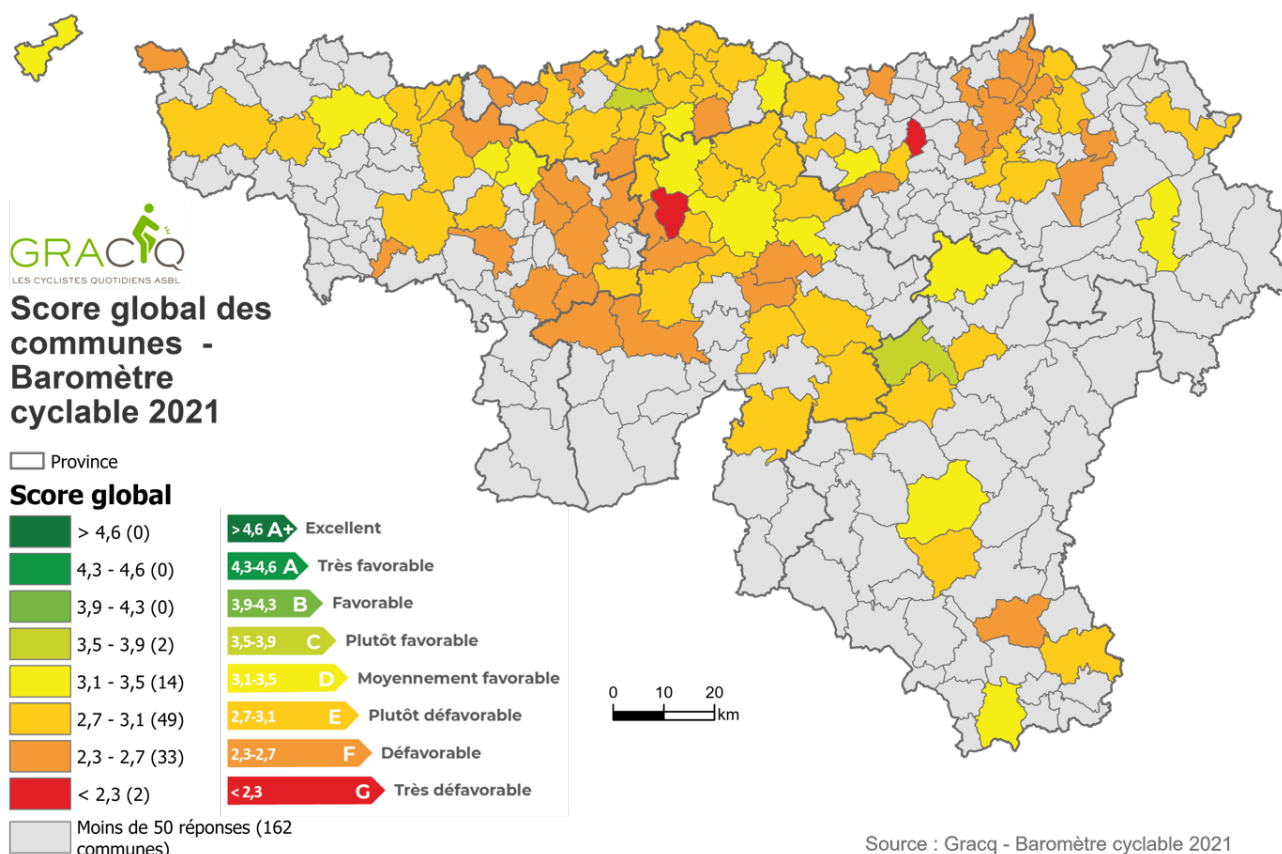
A la question « *Est-ce qu'être séparé de la circulation motorisée est important pour moi ?* », **93%** des cyclistes trouvent cela relativement important (**59%** même crucial) :



Cette question n'intervient pas dans la note globale ni des communes. Elle doit aussi être interprétée avec recul, car elle ne prend pas en compte le contexte (route chargée en trafic ou rue résidentielle apaisée). Néanmoins elle fait remonter un sentiment important à vélo.

Classement des communes

Les scores moyens par commune varient bien entendu autour des moyennes globales. Leur répartition est illustrée sur cette carte qui reprend les **100 communes** ayant obtenu **50 réponses** (au moins) à notre baromètre :



Un premier constat s'impose : il n'y a **pas de commune « championne » du vélo** en Wallonie. Aucune d'elle n'atteint en effet les meilleures notes (A+, A, B) que l'on peut voir chez nos voisins (France, Flandre, Allemagne...). Par rapport au baromètre français, qui a classé 1625 communes, la première commune wallonne (Marche en Famenne) n'apparaît qu'à la 140^{ème} position.

On retrouve juste deux communes (**Ottignies-LLN** et **Marche-en-Famenne**) qui sortent du lot et se classent **C** « *plutôt favorables* » au vélo. Ensuite 14 autres communes qui se classent **D** « *moyennement favorables* ». On retrouve ensuite 50 communes classées **E** « *plutôt défavorables* » et 32 communes **F** « *défavorables* ».

Deux communes ferment la marche et sont jugées **G** « *très défavorables* »³.

Enfin, **162 communes** ne sont pas dans ce rapport et sont en gris sur notre carte. Il s'agit pour la toute grosse majorité de communes rurales faiblement peuplées, où la pratique du vélo est encore peu développée.

³ Ces deux lanternes rouges ne sont certainement pas les dernières en Wallonie, car la plupart des communes qui auraient pu également se retrouver au bas du classement n'ont pas atteint 50 réponses.

Des communes pilotes pro-actives depuis plus de 10 ans

Le tableau ci-dessous reprend les **16 premières communes**, toutes tailles confondues :

Commune	Réponses	Population	Note	Score
MARCHE-EN-FAMENNE	84	17581	3,59	C
OTTIGNIES-LOUVAIN-LA-NEUVE	273	31443	3,52	C
MALMEDY	58	12785	3,43	D
GEMBOUX	145	26014	3,41	D
COMINES-WARNETON	216	18003	3,31	D
ECAUSSINNES	60	11189	3,29	D
WALHAIN	64	7364	3,28	D
LIBRAMONT-CHEVIGNY	51	11316	3,22	D
ORP-JAUCHE	72	8981	3,22	D
GESVES	74	7207	3,22	D
ATH	101	29311	3,21	D
DURBUY	155	11456	3,20	D
SENEFFE	60	11456	3,19	D
WANZE	58	13708	3,18	D
VIRTON	65	11324	3,14	D
NAMUR	596	111127	3,10	D

On y retrouve (en gras) **6** des **10 communes cyclables pilotes** de la première vague de 2010-2015. Ces communes ont été financées plus tôt que les autres pour leur politique cyclable et les efforts y sont palpables par les cyclistes qui y roulent à vélo.

Par contre on notera que **Liège, Mouscron, Tournai** et La **Louvière** se retrouvent beaucoup plus bas dans notre classement. Elles n'ont visiblement pas (encore) déclenché l'enthousiasme de leurs citoyen·ne·s à vélo, malgré les subsides reçus depuis 10 ans.

*Comme il est peu pertinent de comparer dans un même classement des grandes villes et des communes rurales, qui n'ont ni les mêmes moyens, ni le même nombre de cyclistes potentiels, nous avons classé dans les pages qui suivent nos 100 communes wallonnes par **catégories de taille** de population.*

*Nous proposons aussi, pour chaque catégorie, de situer les meilleures communes wallonnes par rapport aux 1625 communes de tailles comparables présentes dans le classement 2021 du **baromètre cyclable français**. Nos questions et méthodes de calcul des scores communaux le permettent car identiques à celles de la FUB :*

<https://barometre.parlons-velo.fr/2021/>

Communes wallonnes de plus de 50.000 habitants

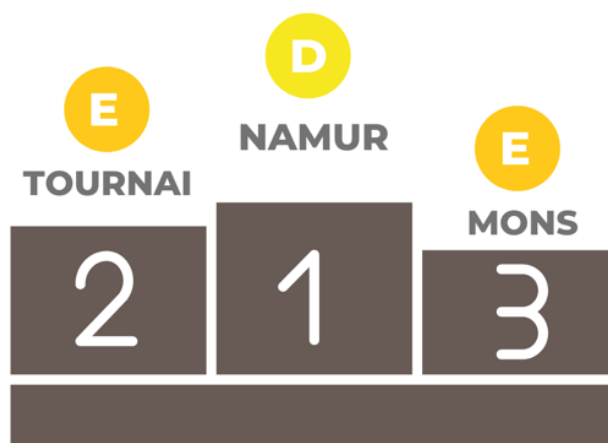
Dans ce premier tableau des « grandes villes wallonnes » **Namur** émerge devant **Tournai** et **Mons**. Ces trois cités mènent une réelle politique vélo depuis un certain temps, même si la note finale ne fait pas vraiment apparaître de conviction flagrante chez les cyclistes qui y vivent.

Nos deux grandes cités **Liège** et **Charleroi** sont, elles, au coude à coude et reçoivent une note assez médiocre, malgré les importants subsides reçus par la Ville de Liège au cours des dernières années... A noter que **Charleroi** a démarré beaucoup plus tard que son alter ego.

La Louvière et **Mouscron**, pourtant communes cyclables pilotes subsidiées de longue date, ne séduisent pas non plus leurs cyclistes, très critiques à leur égard.

Verviers et **Seraing** débutent elles dans le domaine du vélo. Leur mauvais classement pourrait donc s'expliquer par un retard au démarrage en matière de politique cyclable communale par rapport aux autres grandes villes wallonnes.

Si on intercale nos 9 communes wallonnes dans le baromètre français de la FUB, Namur n'arrive qu'en 45^{ème} position des « grandes villes », entre **Rouen** et **Lille**, loin derrière les champions que sont **Grenoble**, **Strasbourg** et la **Rochelle** (toutes trois classés **B**). Tournai est lui proche d'**Orléans** et Mons de **Metz**. Liège et Charleroi sont, elles, classées entre **Limoges** et **Amiens**.



Classement complet

		Réponses	Population	Note	Score
1	NAMUR	596	111127	3,10	D
2	TOURNAI	231	68954	2,99	E
3	MONS	355	95568	2,92	E
4	LA LOUVIERE	105	80926	2,71	E
5	CHARLEROI	280	203376	2,67	F
6	LIEGE	1337	196623	2,67	F
7	MOUSCRON	393	58710	2,61	F
8	VERVIERS	193	55111	2,33	F
9	SERAING	93	64021	2,33	F

Communes wallonnes entre 20.000 et 50.000 habitants

Dans ce second tableau, que l'on peut qualifier des « villes moyennes », on note la percée de la commune universitaire d'**Ottignies-LLN**, reconnue pour sa politique cyclable de longue date, suivies par **Gembloux** et **Ath**, aussi reconnues dans le monde du vélo pour leurs efforts.



Si on intercale nos 23 communes wallonnes dans le baromètre français de la FUB, Ottignies arrive en 14^{ème} position des « villes moyennes », pas très loin des premiers de cordée en France que sont **Bourg-en-Bresse**, **Haguenau** et **Belfort** (toutes trois classés **C** également).

Classement complet

		Réponses	Population	Note	Score
1	OTTIGNIES-LOUVAIN-LA-NEUVE	273	31443	3,52	C
2	GEMBLOUX	145	26014	3,41	D
3	ATH	101	29311	3,21	D
4	CHAUDFONTAINE	57	20860	3,08	E
5	ARLON	82	29858	2,87	E
6	RIXENSART	143	22651	2,86	E
7	BRAINE-L'ALLEUD	236	40168	2,83	E
8	WAVRE	145	34396	2,83	E
9	SOIGNIES	73	28016	2,82	E
10	NIVELLES	168	28734	2,77	E
11	ANDENNE	104	27391	2,71	E
12	BINCHE	111	33473	2,66	F
13	HERSTAL	78	40162	2,64	F
14	SAMBREVILLE	53	28288	2,63	F
15	OUPEYE	52	25446	2,61	F
16	HUY	87	21255	2,61	F
17	ANS	53	28373	2,60	F
18	TUBIZE	83	26233	2,58	F
19	BRAINE-LE-COMTE	143	22045	2,51	F
20	WATERLOO	132	30328	2,50	F
21	FRAMERIES	51	21966	2,45	F
22	COURCELLES	68	31299	2,37	F
23	FLEURUS	88	23022	2,34	F

Communes wallonnes entre 10.000 et 20.000 habitants

Ce troisième tableau, des « petites villes wallonnes » met à l'honneur **Marche-en-Famenne**, qui mène une politique cyclable de longue date. On y trouve notamment un « boulevard urbain » qui a redonné une vraie place aux cyclistes et aux piétons sur ce qui était autrefois une « autoroute urbaine ». Une réelle exception en province du Luxembourg.

On relèvera aussi l'excellente position de **Comines-Warneton**, en 3^{ème} position. Une commune wallonne située géographiquement... en Flandre, dont on sent l'influence sur la mobilité active. Cette commune a aussi été historiquement pionnière pour le vélo en Belgique francophone.



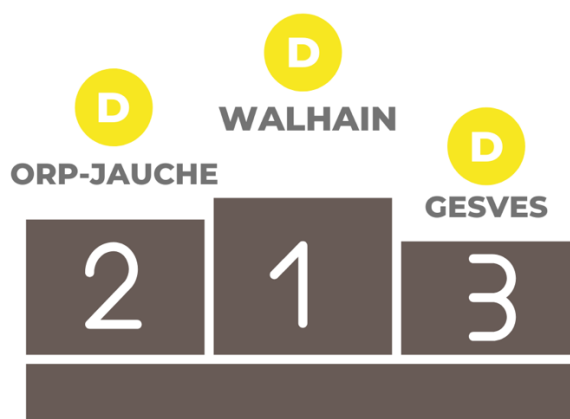
Si on intercale nos 43 communes wallonnes dans le baromètre français de la FUB, Marche-en-Famenne arrive en 31^{ème} position des « petites villes », assez loin tout de même des meilleurs de cette catégorie en France que sont **Val-de-Reuil (A)**, **Meylan** et **Arcachon (B)**.

Classement complet

		Réponses	Population	Note	Score
1	MARCHE-EN-FAMENNE	84	17581	3,59	C
2	MALMEDY	58	12785	3,43	D
3	COMINES-WARNETON	216	18003	3,31	D
4	ECAUSSINNES	60	11189	3,29	D
5	LIBRAMONT-CHEVIGNY	51	11316	3,22	D
6	DURBUY	155	11456	3,20	D
7	SENEFFE	60	11456	3,19	D
8	WANZE	58	13708	3,18	D
9	VIRTON	65	11324	3,14	D
10	GENAPPE	66	15536	3,05	E
11	GERPINNES	80	12795	3,01	E
12	ENGHIEN	56	14042	3,01	E
13	EUPEN	57	19726	2,99	E
14	ESNEUX	67	13023	2,99	E
15	CINEY	70	16698	2,98	E
16	HERVE	69	17628	2,97	E
17	DINANT	57	13382	2,96	E
18	HANNUT	84	16636	2,95	E
19	SOUMAGNE	66	17032	2,95	E
20	EGHEZEE	78	16440	2,93	E
21	COURT-SAINT-ETIENNE	109	10581	2,92	E
22	AMAY	54	14418	2,89	E
23	JODOIGNE	73	14354	2,85	E
24	GREZ-DOICEAU	88	13871	2,85	E
25	METTET	99	13157	2,84	E
26	LEUZE-EN-HAINAUT	98	13931	2,82	E
27	ROCHEFORT	68	12564	2,80	E
28	CHAUMONT-GISTOUX	86	11626	2,74	E
29	PROFONDEVILLE	57	12187	2,74	E
30	SPRIMONT	65	14912	2,74	E
31	FLORENNES	119	11261	2,69	F
32	WISE	83	17899	2,67	F
33	BLEGNY	70	13376	2,63	F
34	THEUX	76	12007	2,62	F
35	VILLERS-LA-VILLE	116	10795	2,60	F
36	WALCOURT	82	18402	2,60	F
37	FOSSES-LA-VILLE	86	10467	2,58	F
38	BRAINE-LE-CHATEAU	54	10538	2,55	F
39	THUIN	60	14699	2,49	F
40	WAREMME	81	15436	2,44	F
41	PONT-A-CELLES	63	17231	2,43	F
42	HAM-SUR-HEURE-NALINNES	209	13628	2,42	F
43	JEMEPPE-SUR-SAMBRE	60	19123	2,24	G

Communes wallonnes de moins de 10.000 habitants

Dans les petites communes plutôt rurales c'est **Walhain** qui se distingue devant **Orp-Jauche** et **Gesves**. Walhain est commune cyclable pilote depuis 2010 et les efforts consentis depuis lors en faveur du vélo produisent indéniablement leurs effets. Walhain a aussi été pionnière en implémentant les premières « chaussées à voies centrales banalisées » en Wallonie.



Si on intercale nos 25 communes wallonnes dans le baromètre français de la FUB, **Walhain** arrive en 190^{ème} position des « gros bourgs », à côté de **Chamonix**, mais assez loin des meilleurs en France qui sont... des îles bretonnes quasiment sans voitures : **Aix, Bréhat, Batz** (toutes classées logiquement **A+**).

Classement complet

		Réponses	Population	Note	Score
1	WALHAIN	64	7364	3,28	D
2	ORP-JAUCHE	72	8981	3,22	D
3	GESVES	74	7207	3,22	D
4	BEAURAING	61	9093	3,06	E
5	FLOREFFE	53	8145	2,99	E
6	RENDEUX	65	2629	2,97	E
7	SILLY	62	8332	2,96	E
8	DALHEM	75	7520	2,91	E
9	CHASTRE	80	7688	2,87	E
10	MONT-SAINT-GUIBERT	87	7887	2,84	E
11	NEUFCHATEAU	57	7779	2,84	E
12	NASSOGNE	55	5568	2,80	E
13	TELLIN	54	2447	2,79	E
14	BEAUVECHAIN	77	7205	2,79	E
15	BURDINNE	57	3290	2,77	E
16	SOMBREFFE	76	8493	2,76	E
17	LA BRUYERE	69	9242	2,75	E
18	INCOURT	54	5511	2,75	E
19	LA HULPE	72	7443	2,71	E
20	PERWEZ	83	9463	2,70	E
21	FERNELMONT	83	8066	2,70	E
22	YVOIR	70	9116	2,68	F
23	ASSESE	81	7032	2,64	F
24	HABAY	62	8478	2,40	F
25	SAINT-GEORGES-SUR-MEUSE	55	6910	2,25	G

6. Ressenti général sur le vélo dans la commune

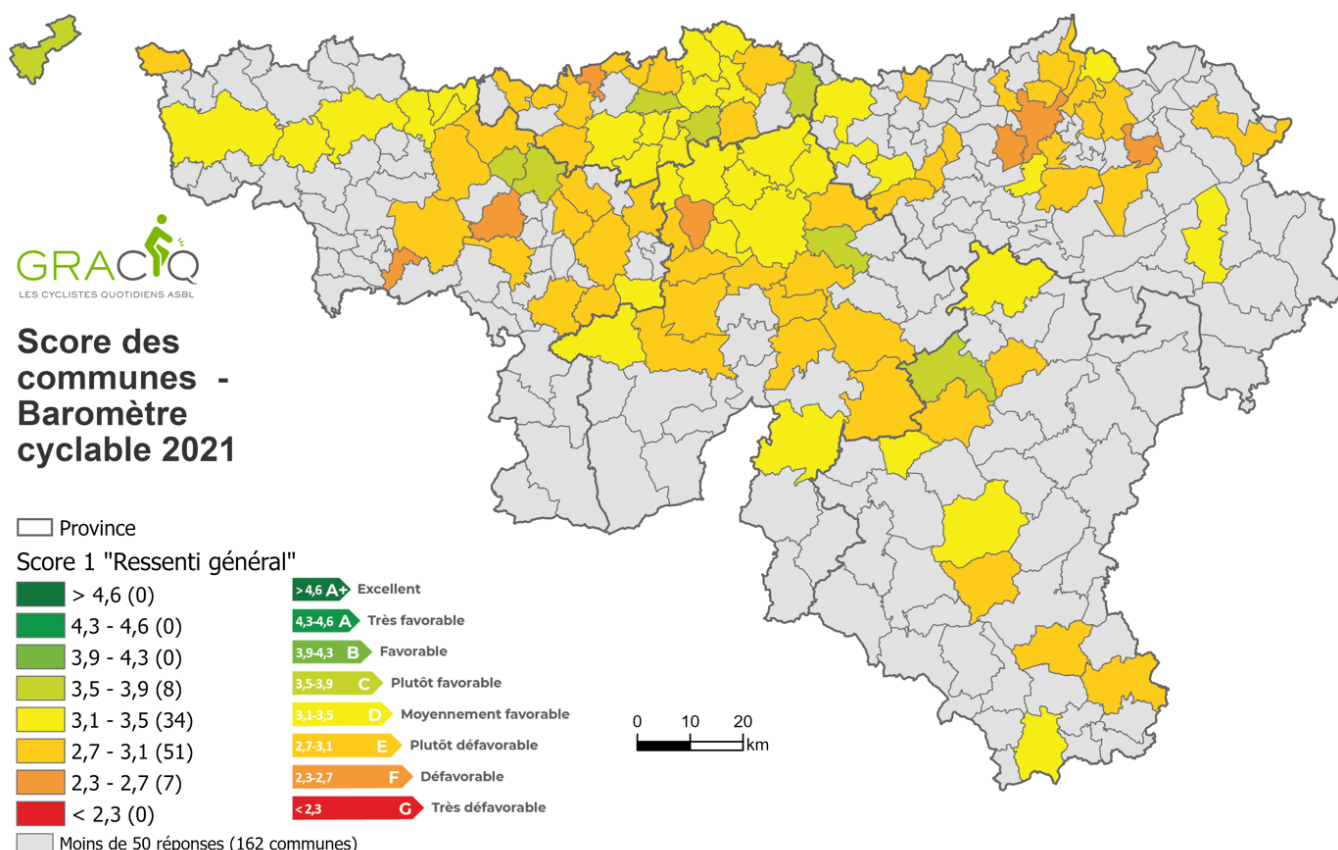
3,04 = E

Les **2/3** des cyclistes interrogés considèrent qu'il est **peu** (voire pas du tout) **agréable** de circuler dans sa commune en Wallonie.

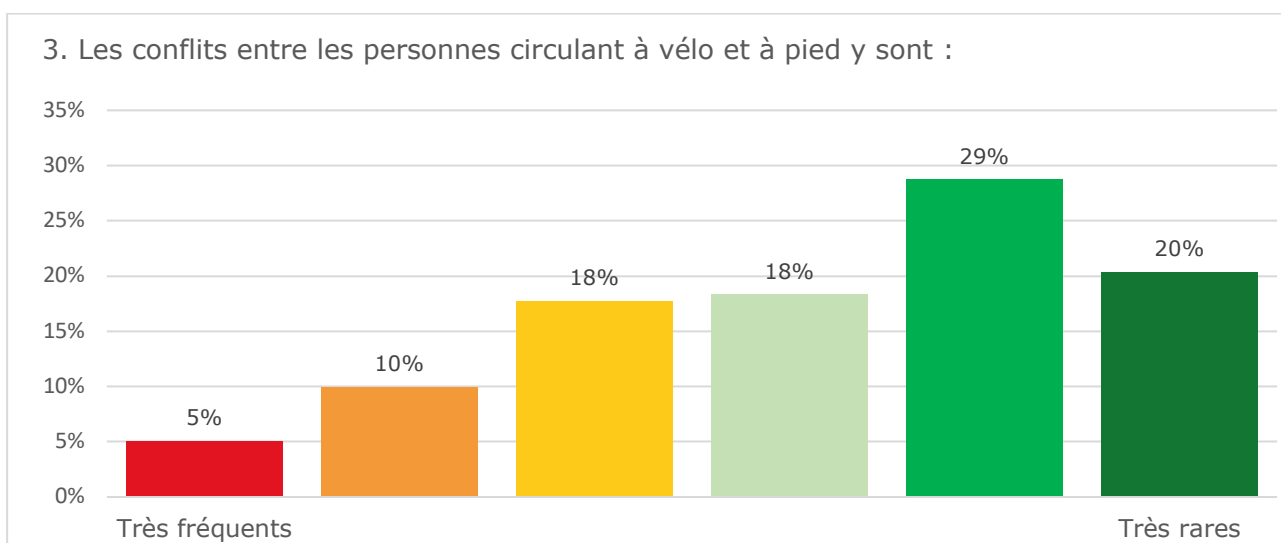
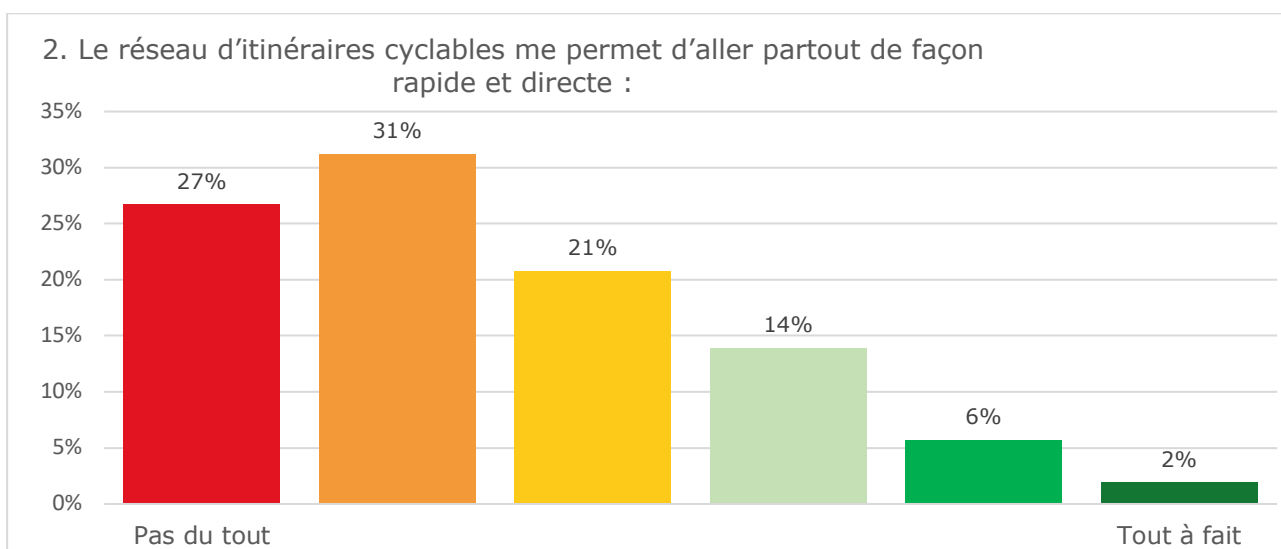
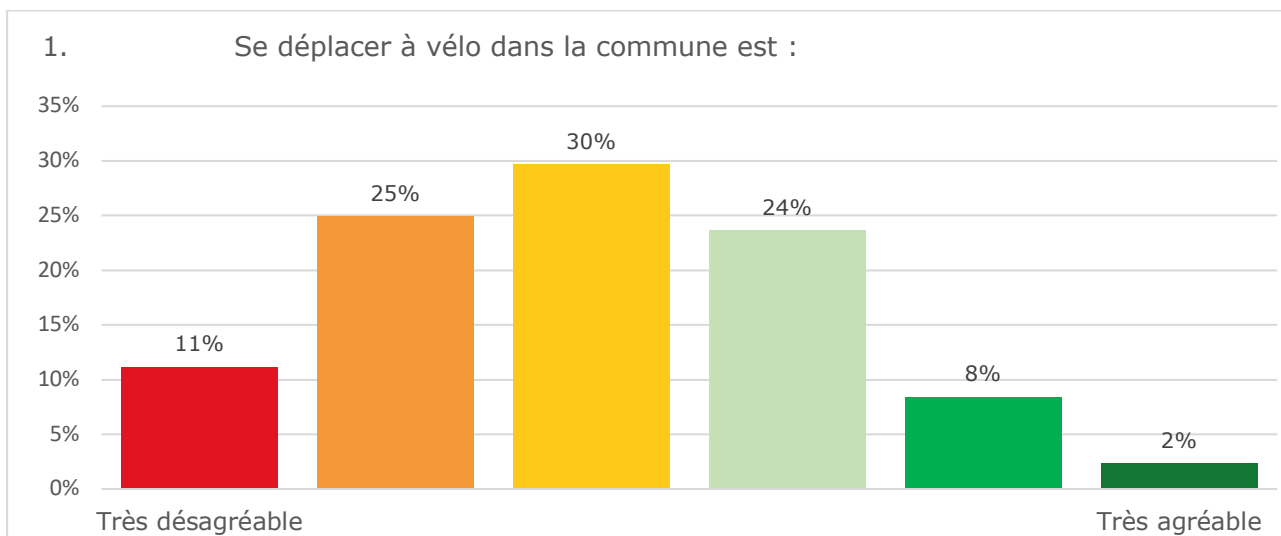
Cette même majorité se sent aussi peu respectée par le **trafic routier**, tandis que **76%** déplorent le volume et la vitesse des autres véhicules. Une majorité encore plus grande (**79%**) considère que les itinéraires cyclables ne sont pas assez directs/rapides.

Un point positif toutefois : seuls **1/3** des cyclistes signalent des conflits avec les piétons.

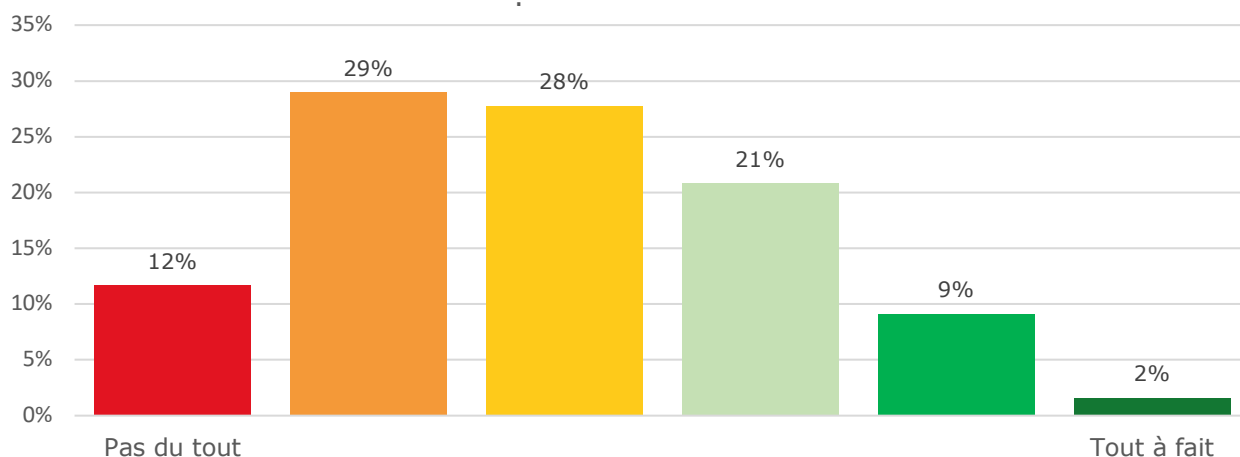
Sur ce seul thème, il y a **8 communes** qui émergent de façon « plutôt favorable » au vélo : Marche-En-Famenne, Ecaussinnes, Orp-Jauche, Seneffe, Ottignies-Louvain-La-Neuve, Walhain, Gesves, Comines-Warneton et Ath.



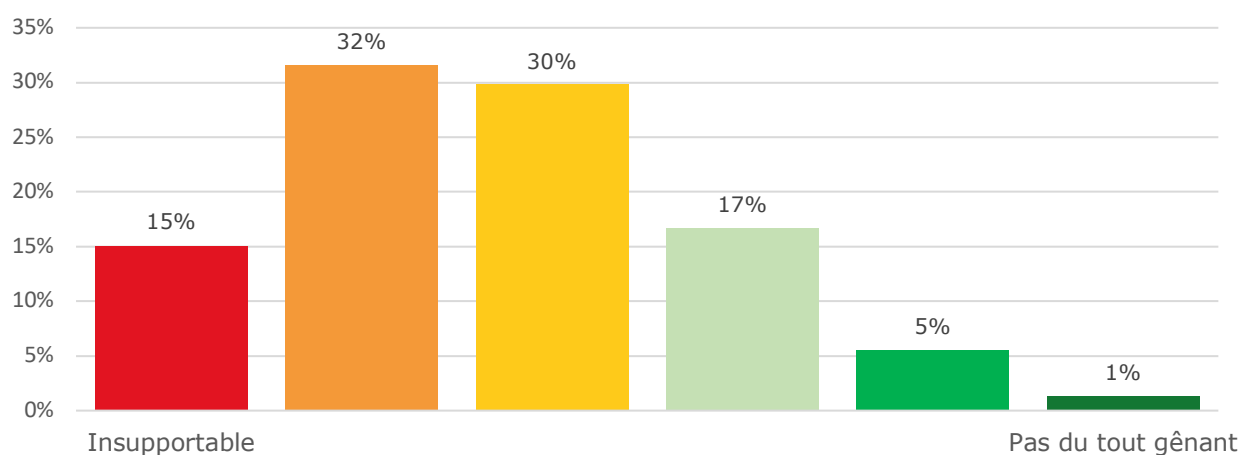
Source : Gracq - Baromètre cyclable 2021



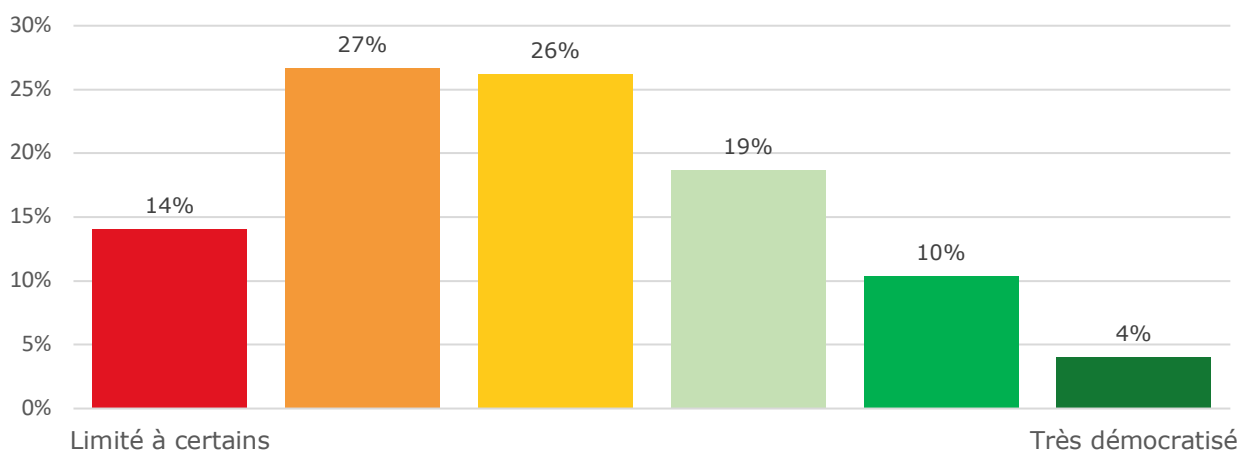
4. A vélo, les personnes conduisant des véhicules motorisés me respectent :



5. A vélo, je trouve que le trafic motorisé (volume et vitesse) est :



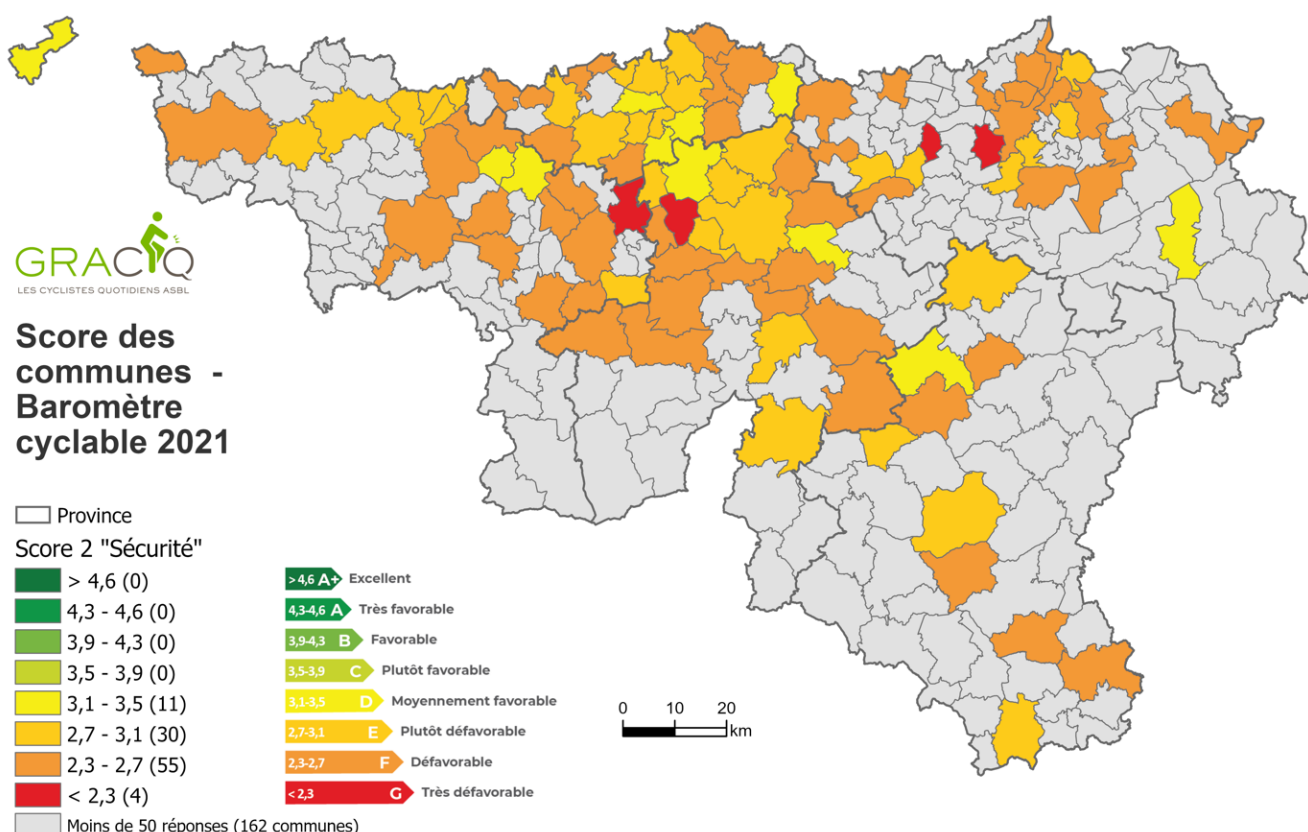
6. Selon moi, dans la commune, l'usage du vélo est :



7. Sécurité des déplacements à vélo

2,67 = F

L'insécurité à vélo est la principale crainte des cyclistes et obstacle à la pratique du vélo des non cyclistes. **Aucune commune ne s'en sort vraiment bien dans ce domaine.** On relève juste 11 communes « moyennement favorables » pour ce critère « sécurité à vélo », le reste de la Wallonie étant jugée plutôt défavorable.



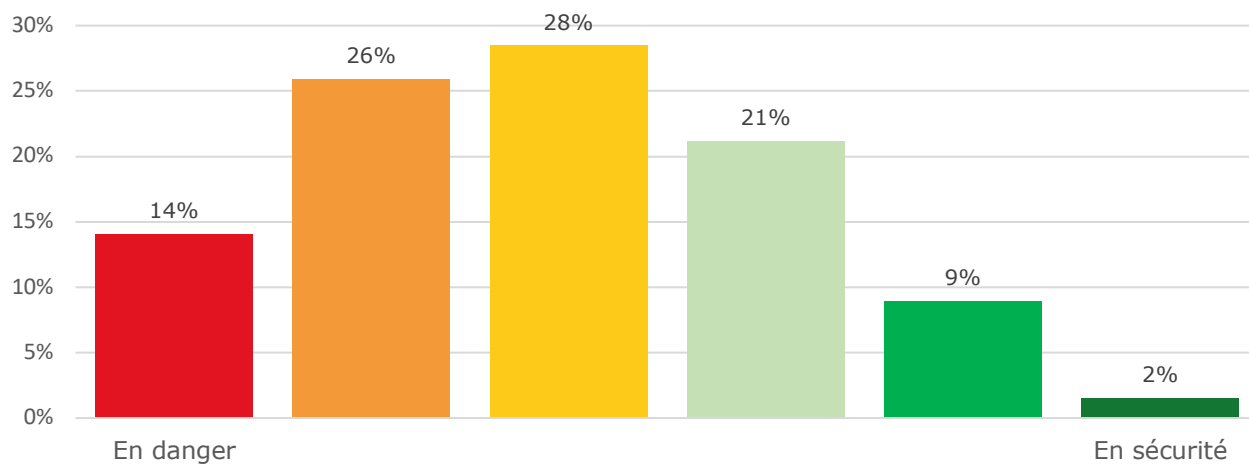
Source : Graciq - Baromètre cyclable 2021

Ce sont principalement les **grands axes routiers** qui sont perçus comme les plus dangereux (à **86%**), suivis par les **carrefours** et les **giratoires** (**78%**), tandis que **72%** estiment qu'on ne peut pas vraiment **rejoindre une commune voisine** en sécurité.

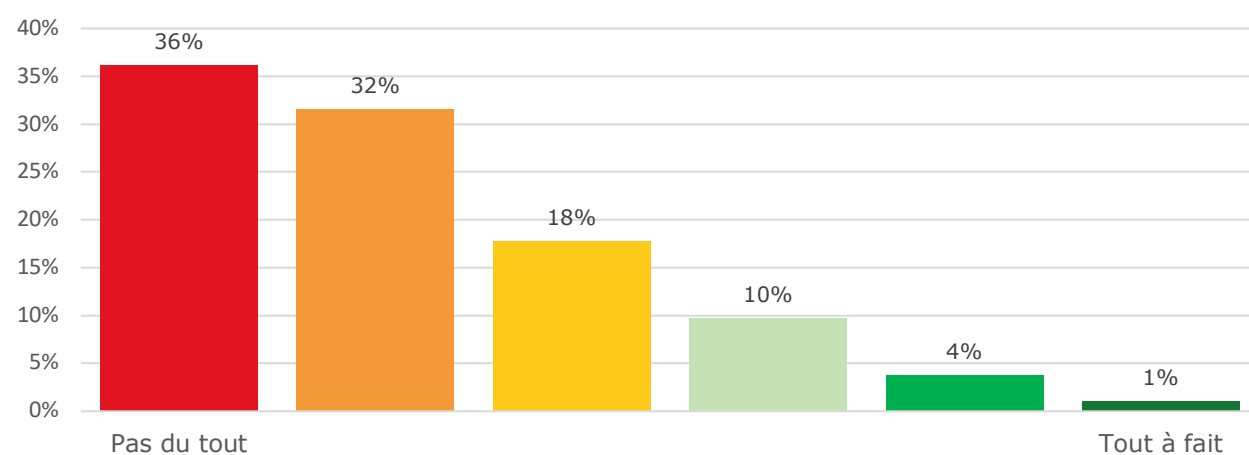
Mais la vraie sécurité est aussi celle pour tous, de 8 à 88 ans. Il est dès lors inquiétant de voir que **91%** des cyclistes sondés estiment qu'il est dangereux de rouler à vélo pour les plus âgés et les plus jeunes. Le vélo pour tous ? On en est encore loin en Wallonie...

Les **voiries résidentielles** sont quant à elles les seules à recueillir un score honorable : **58%** d'opinions ± positives.

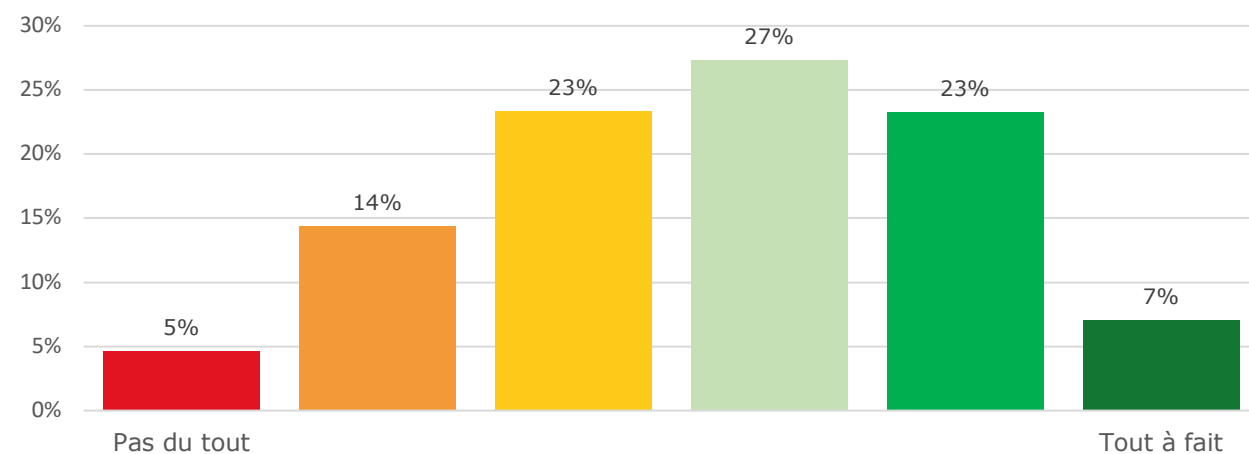
7. En général, quand je circule à vélo dans la commune je me sens :



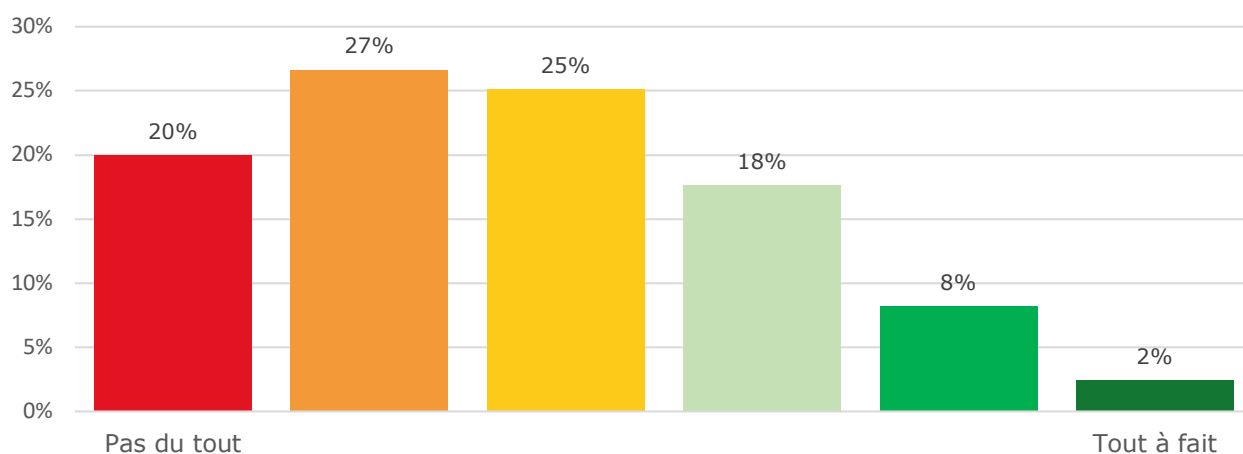
8. Je peux circuler en sécurité sur les grands axes de la commune :



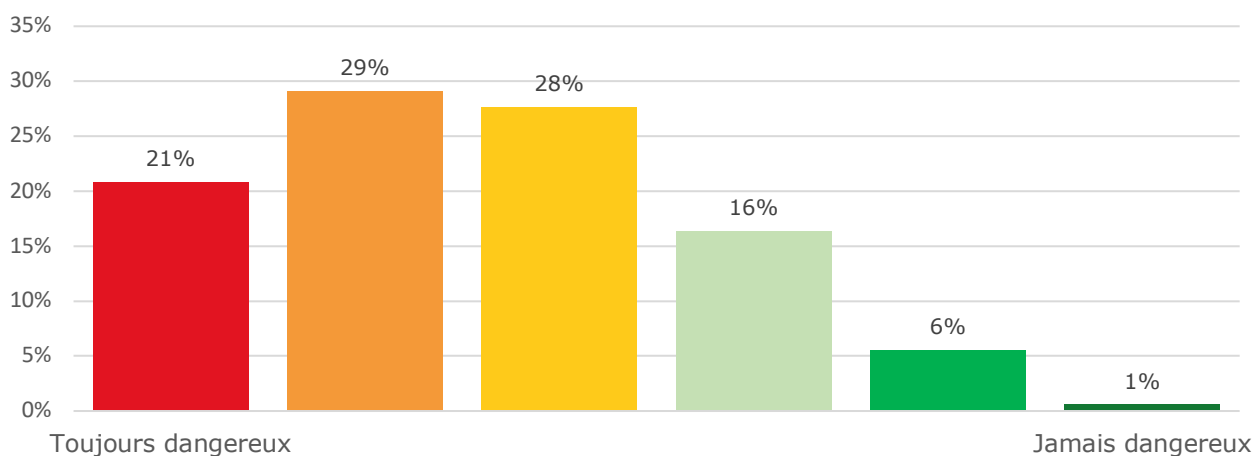
9. Je peux circuler à vélo en sécurité dans les rues résidentielles :



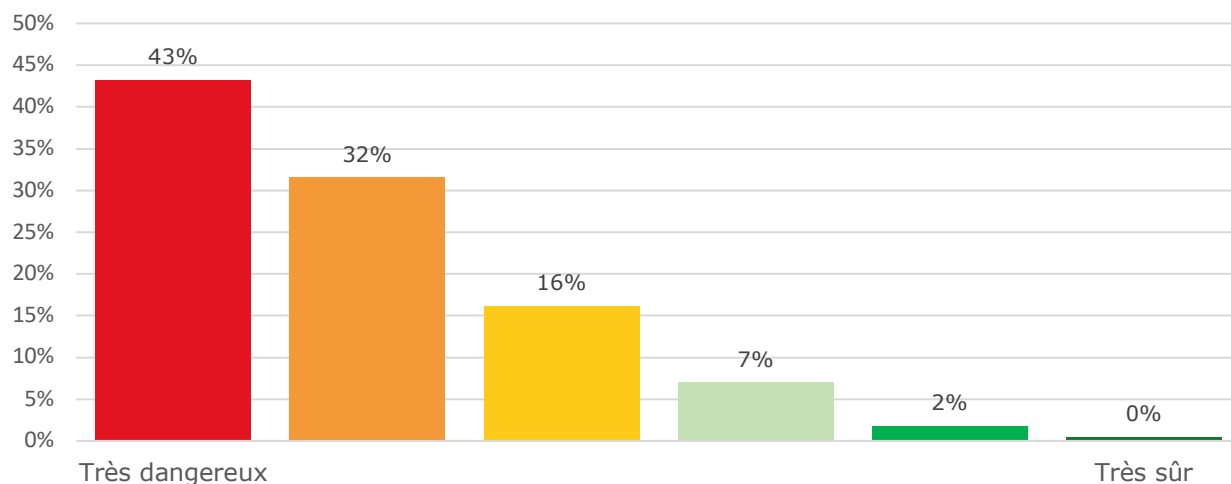
10. Je peux rejoindre à vélo en sécurité les communes voisines :



11. Traverser un carrefour ou un rond-point dans la commune est :



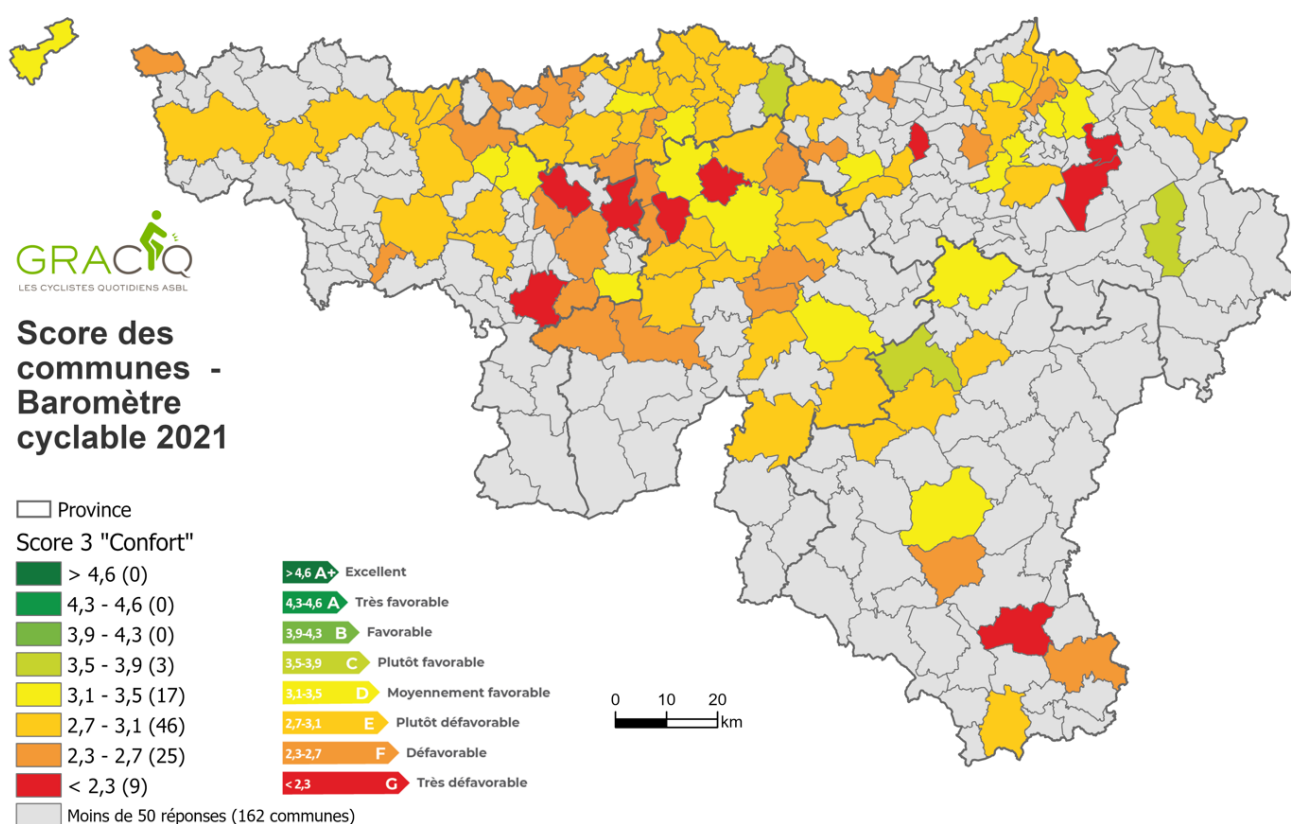
12. Pour les enfants et les personnes âgées, circuler à vélo dans la commune est



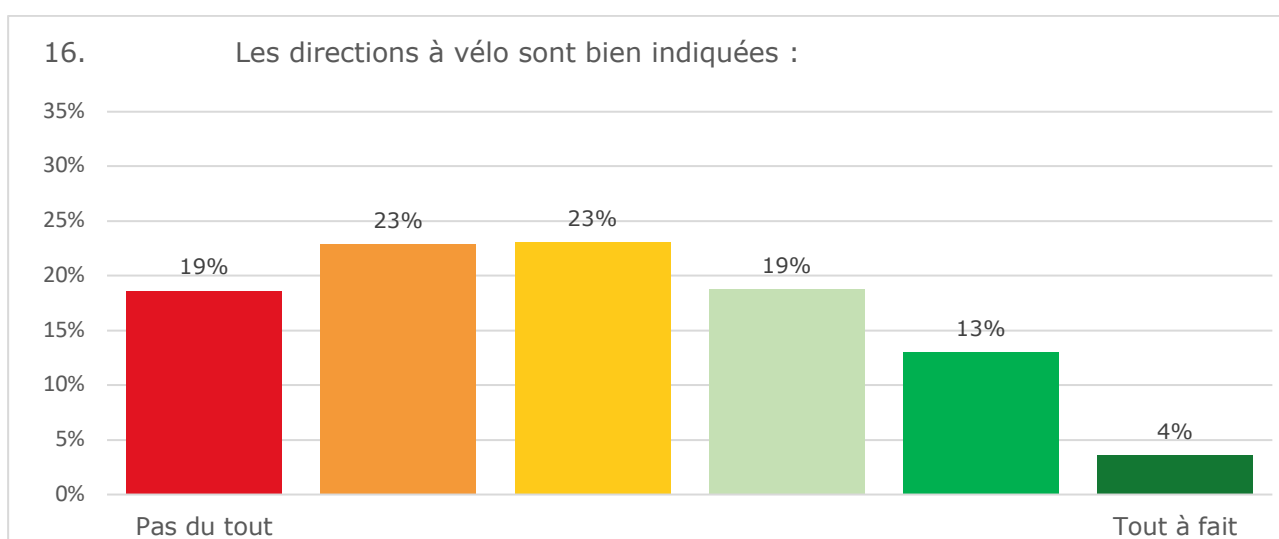
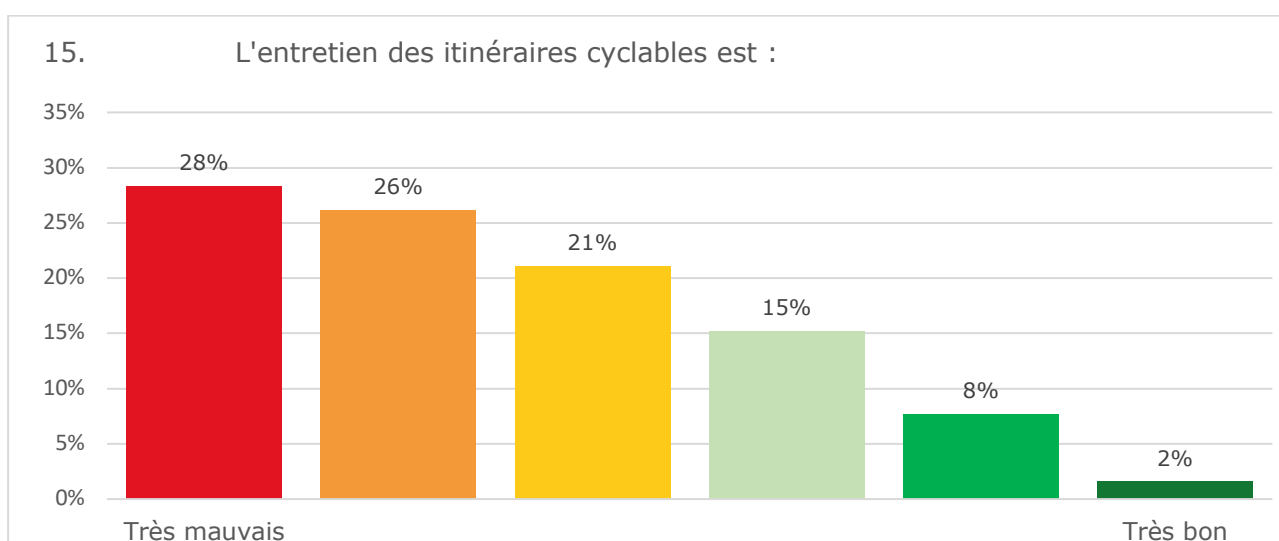
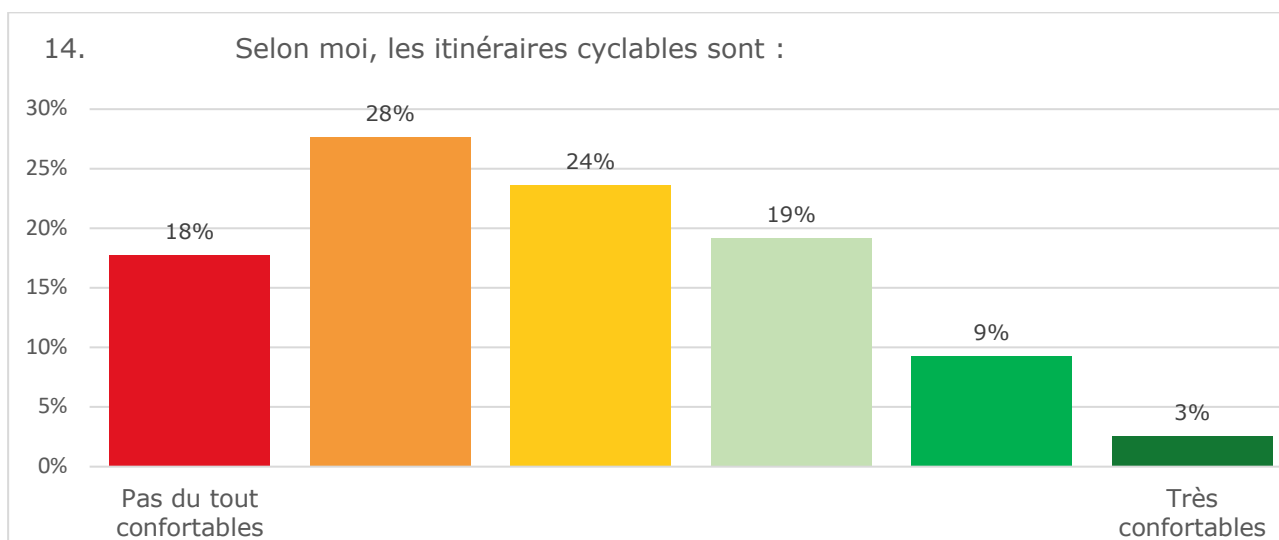
8. Confort des déplacements dans la commune

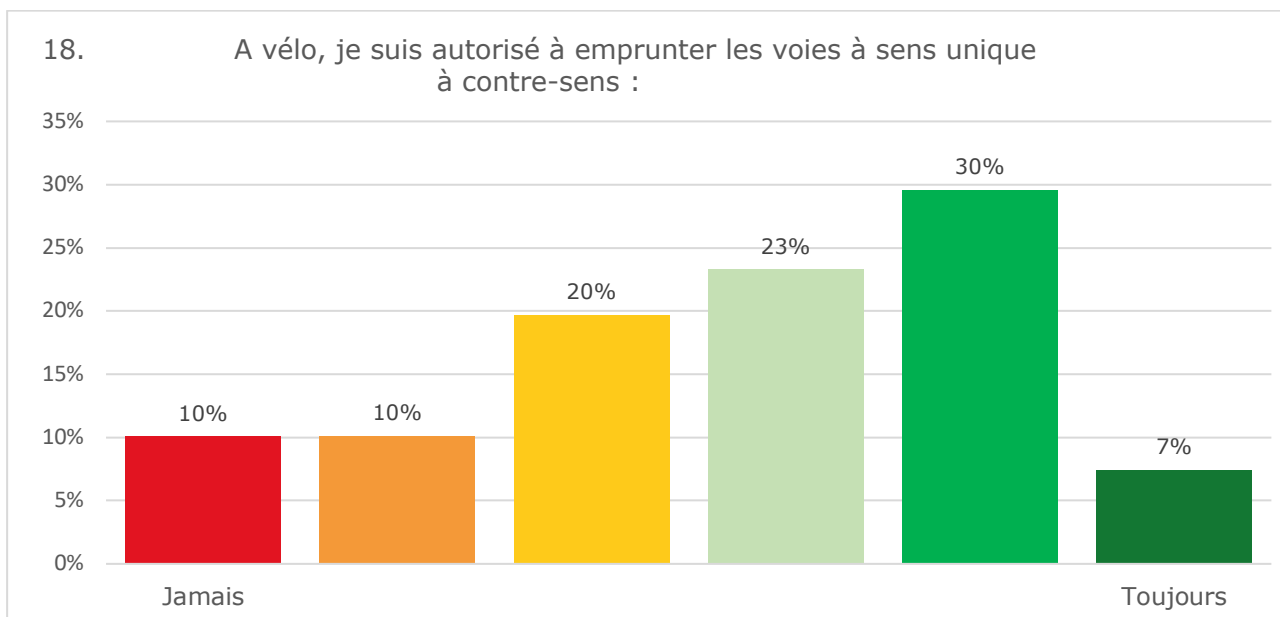
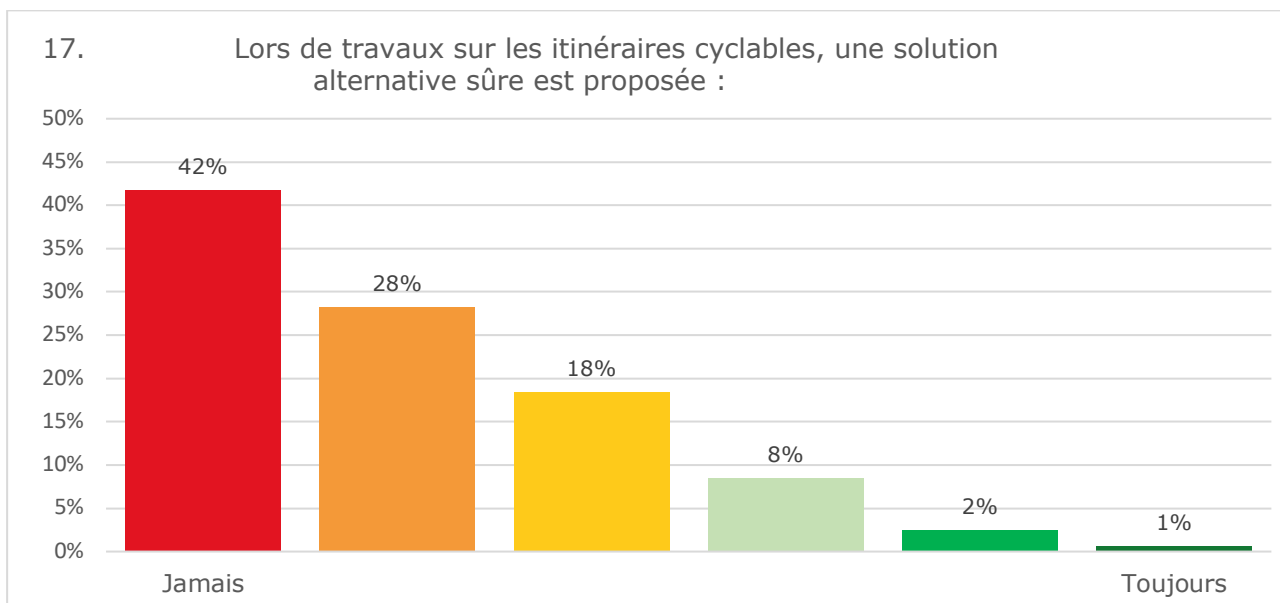
2,82 = E

On ne retrouve que **3 communes** à offrir un confort (relatif) à leurs cyclistes : Malmédy, Marche-en-Famenne et Orp-Jauche. Sans doute est-ce dû à la présence d'un RAVeL sur leur territoire ? Cette infrastructure récente, en général bien entretenue, y contribue certainement.



Source : Gracq - Baromètre cyclable 2021



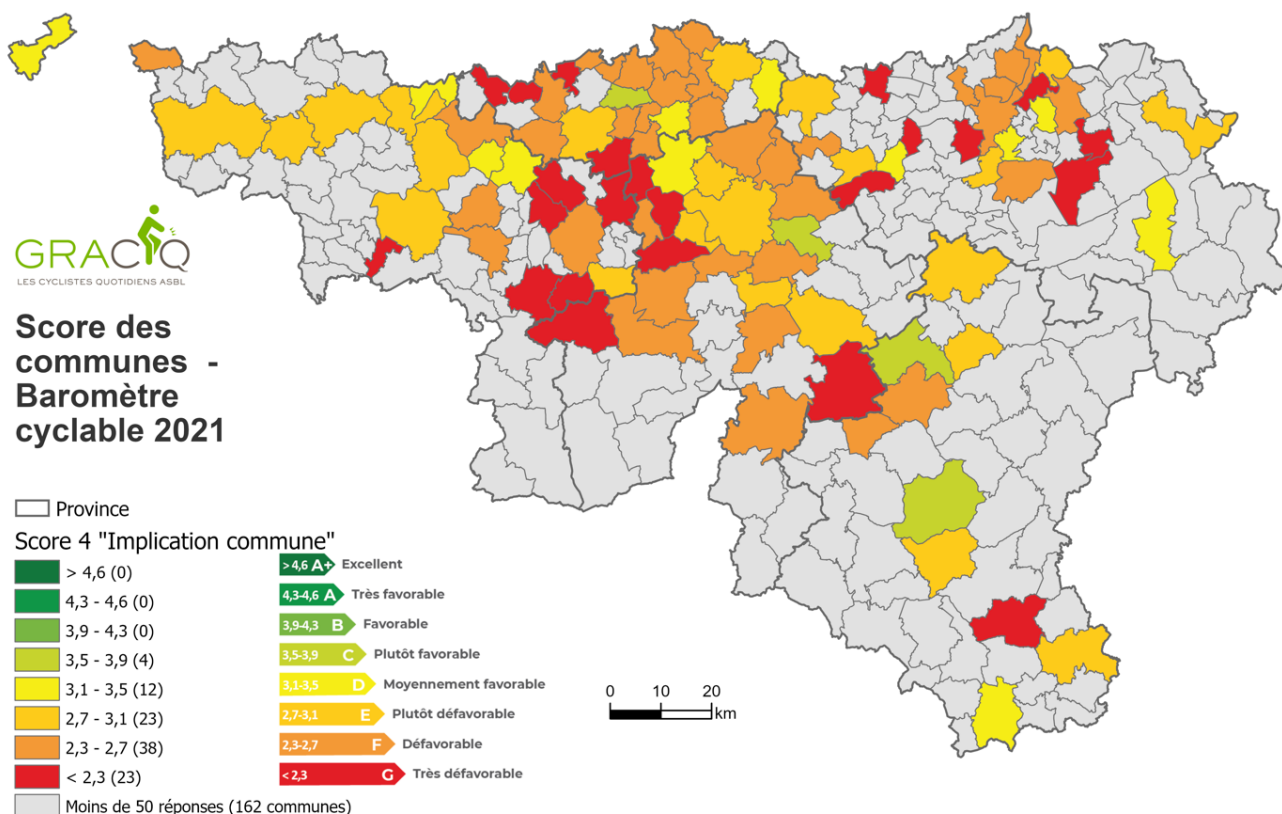


9. Importance accordée au vélo par la commune

2,61 = F

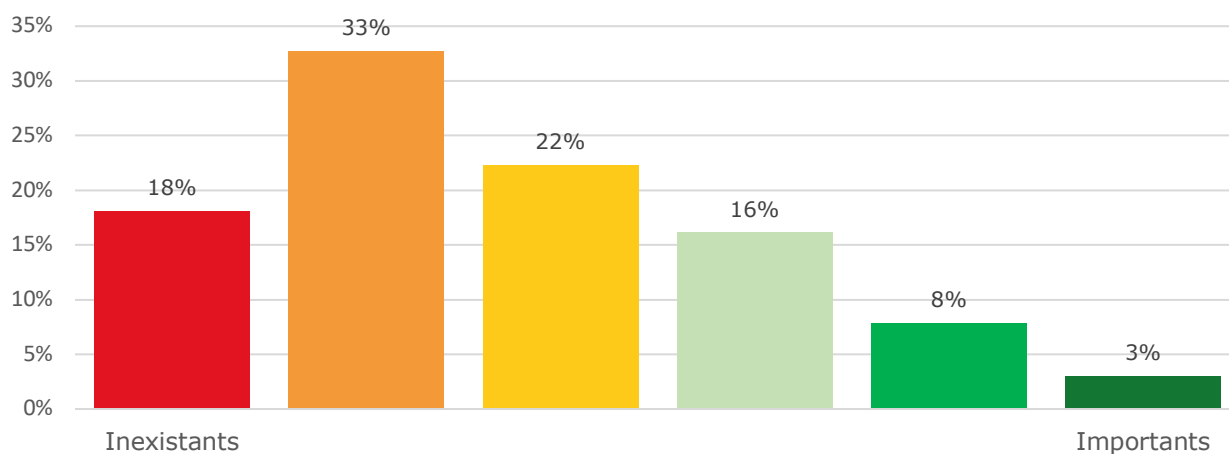
Il y a peu de communes où le dynamisme spontané des autorités locales est relevé. **Gesves, Libramont, Marche-en-Famenne** et **Ottignies-Louvain-La-Neuve** semblent les moins mauvais élèves à cet égard.

Les wallons sont en effet très sévères sur cette thématique : les $\frac{3}{4}$ des sondés estiment que leur commune fait « peu ou pas » d'**efforts** pour le vélo, même pour de la simple communication, que l'**écoute** de leurs besoins par les pouvoirs locaux est (presque) inexistante, et que le politique se montre peu motivé à lutter contre le **stationnement sauvage** sur les pistes cyclables (quand elles existent).

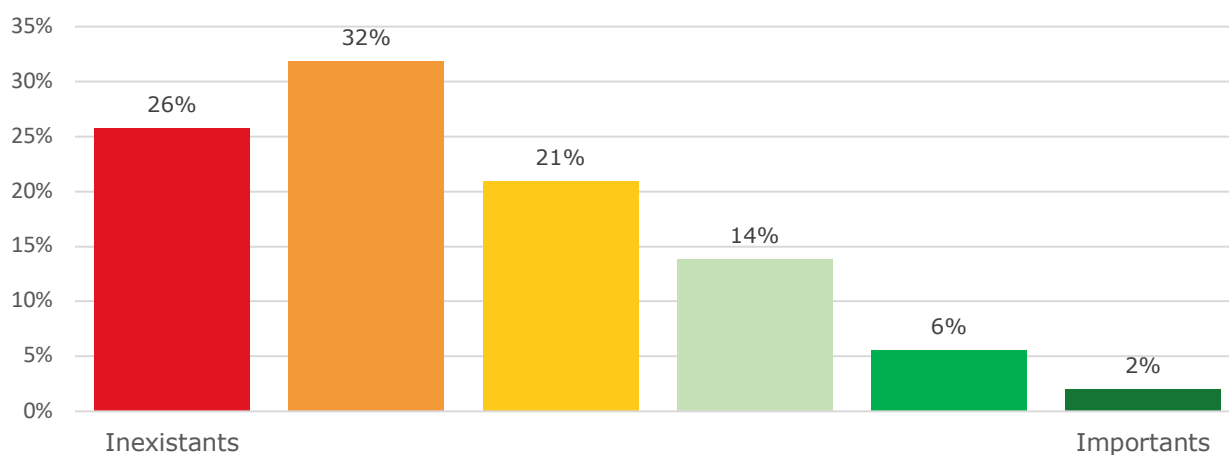


Source : Gracq - Baromètre cyclable 2021

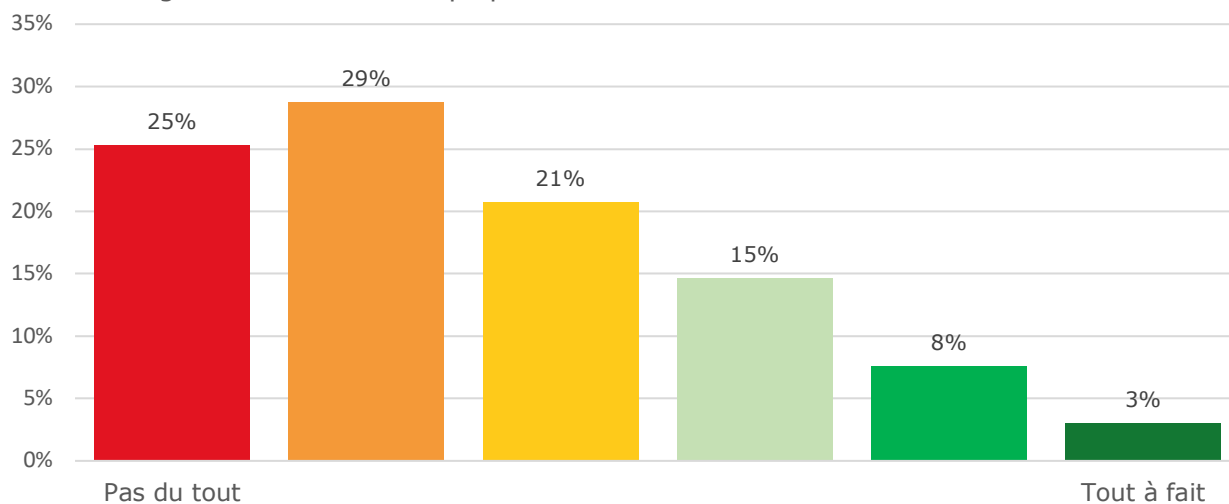
19. Selon moi, les efforts faits en faveur du vélo par la commune sont :



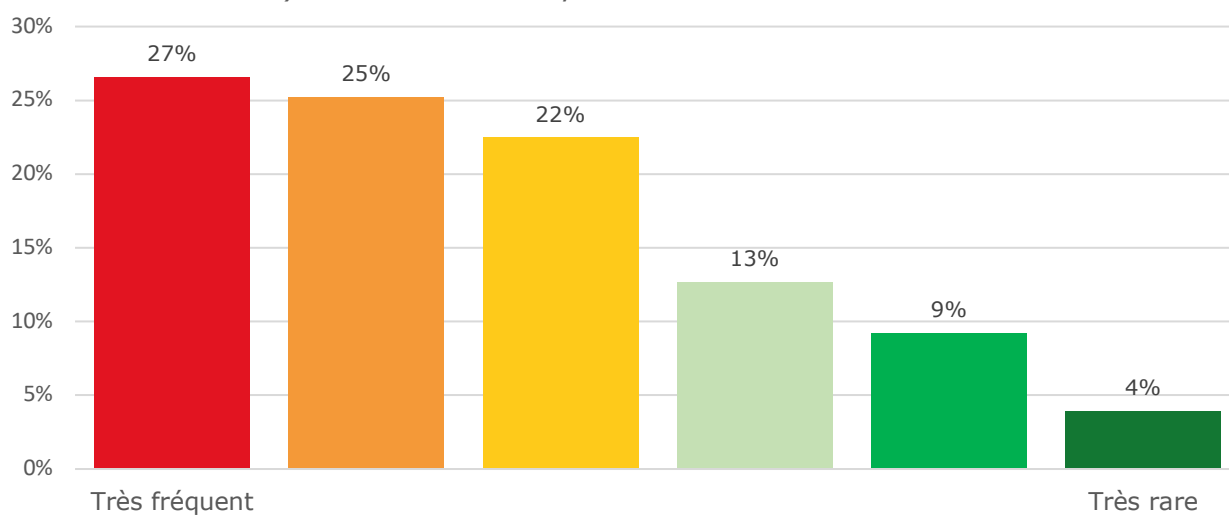
20. La communication en faveur des déplacements à vélo y est :



21. Selon moi, le pouvoir communal est à l'écoute des besoins des usagers du vélo et les implique dans ses réflexions :



22. Le stationnement des véhicules motorisés (voitures, camions, motos...) sur les itinéraires cyclables est :



10. Stationnement et services vélo

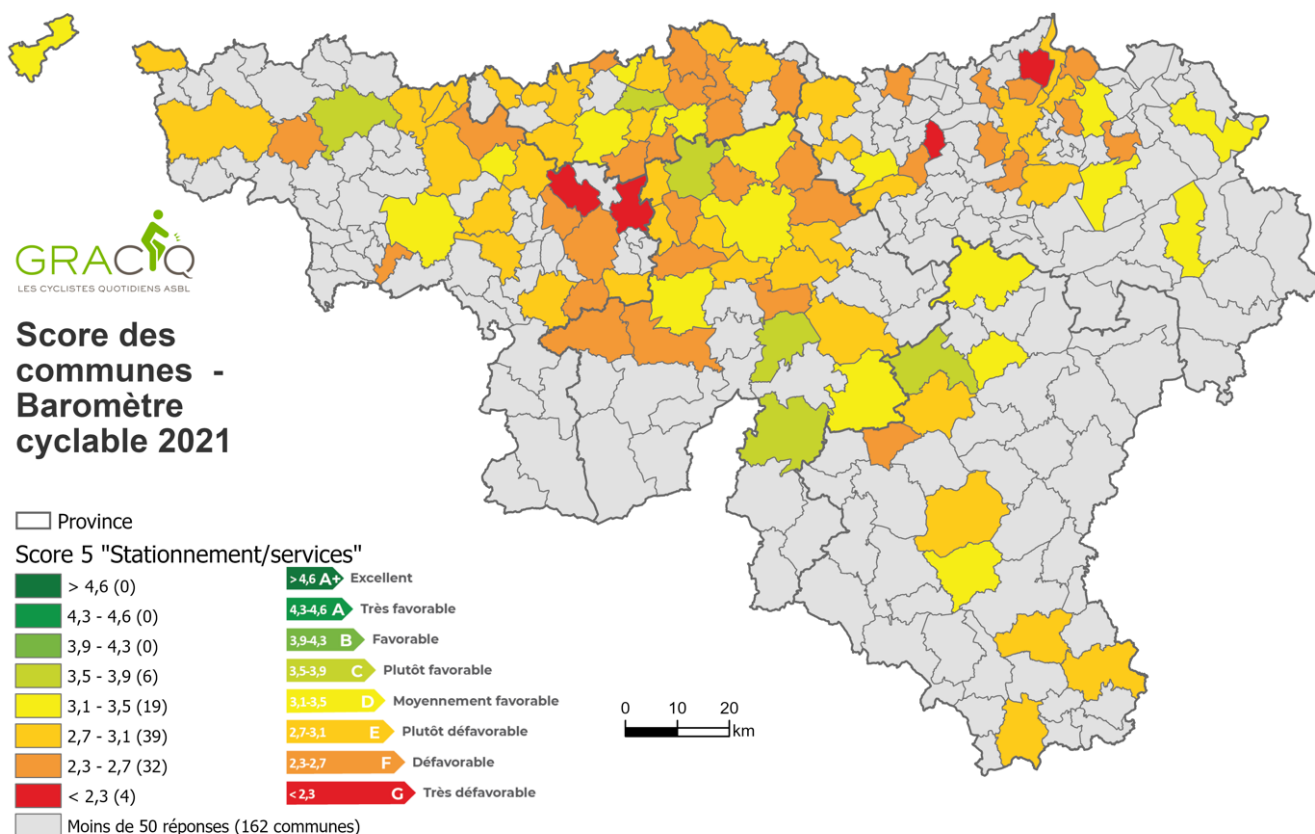
2,92 = E

Six communes se distinguent (un peu) pour les services offerts aux cyclistes : Beauraing, Gembloux, Marche-en-Famenne, Ottignies-Louvain-La-Neuve, Dinant, Ath, et Malmedy.

Le plus gros challenge pour **76%** des cyclistes est de trouver du **stationnement vélo adapté** dans la commune (y compris aux arrêts de transports en commun). Ceci est à mettre en perspective avec **61%** des sondés qui déplorent des **vois** de vélo (trop) fréquents localement.

On retiendra aussi qu'il est difficile pour **45%** des cyclistes wallons de trouver un endroit pour réparer son vélo dans la commune. Or on sait à quel point cette proximité est importante.

La **location de vélo** est, elle, une rareté dans la plupart des communes wallonnes : **40%** des sondés évoquent une quasi impossibilité d'en trouver à louer près de chez eux...



Source : Graciq - Baromètre cyclable 2021

