

Commune de Charleroi



BAROMÈTRE CYCLABLE WALLONIE

RÉSULTATS 2021

GRACIQ
LES CYCLISTES QUOTIDIENS ASBL

LE SOIR

Pro Velo



Table des matières

1. Méthodologie générale du baromètre	3
Échelle et classement	3
Méthode de calcul	4
2. Profil des 279 répondants	5
Age	5
Genre et appartenance à une association cycliste	5
Cyclistes réguliers, occasionnels ou pas du tout ?	6
Niveau d'expertise pour se déplacer à vélo	6
Types de vélos utilisés	7
Motifs principaux de déplacements des répondants au baromètre	7
Cycliste wallon = automobiliste ?	8
3. Freins au vélo (pour ceux qui ne l'utilisent pas)	9
4. Appréciation globale et classement de la commune	11
Synthèse des avis exprimés	11
Quelles sont les attentes des cyclistes en matière de politique vélo ?	12
Classement de la commune dans l'ensemble de la Wallonie	13
5. Ressenti général sur le vélo dans la commune	14
6. Sécurité des déplacements à vélo	17
7. Confort des déplacements dans la commune	19
8. Importance accordée au vélo par la commune	21
9. Stationnement et services vélo	23
10. Problèmes signalés lors de l'enquête	25

1. Méthodologie générale 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) notre commune sera classée avec d'autres communes de mêmes tailles :

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 notre commune aussi.

Notre questionnaire d'évaluation des communes étant le même que celui utilisé par le 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.

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 XXX réponses pour cette commune. Pour **Charleroi**, **279 réponses valides** ont été soumises : la note finale pour **Charleroi** est donc la moyenne de ces 279 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) :

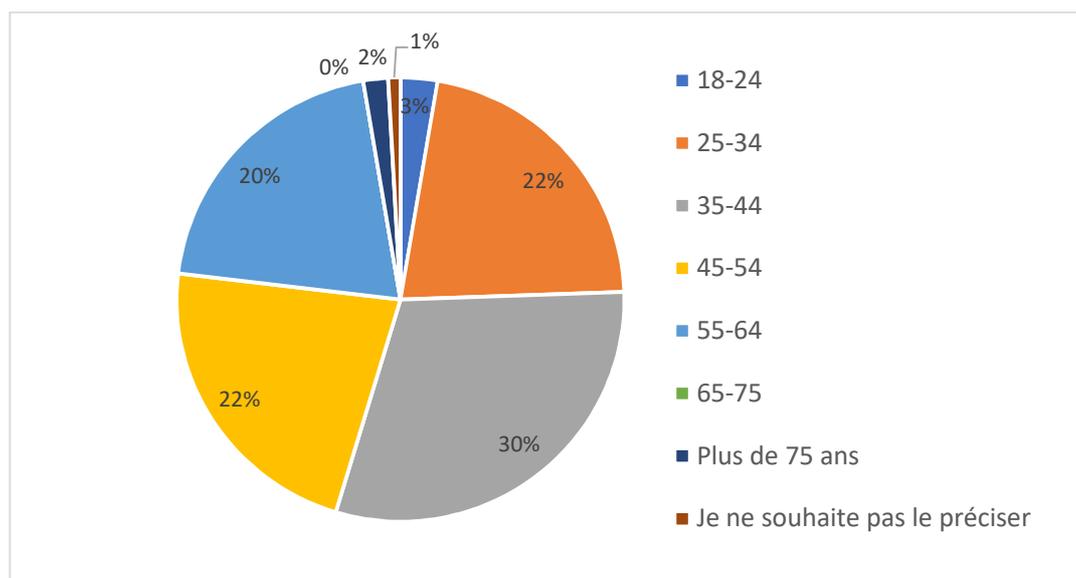


¹ <https://barometre.parlons-velo.fr/2021/>

2. Profil des 279 répondants

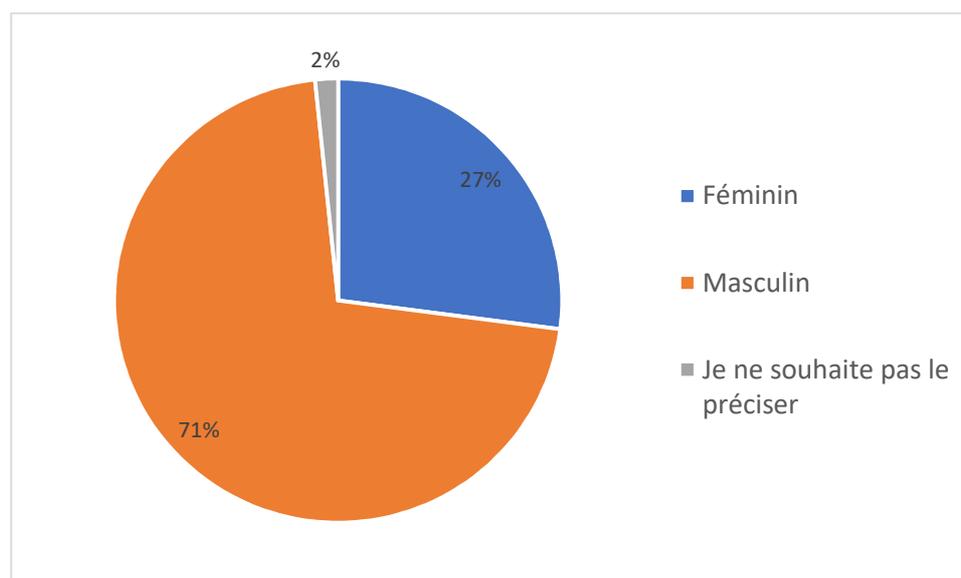
Age

La catégorie d'âge la plus représentée est celle des 35-44 ans. Les catégories des 25-34 ans, 45-54 ans et 55-64 ans arrivent ensuite exæquo. Les plus jeunes et les plus âgés ne sont pas fort représentés. A noter que les étudiants n'ont pas été ciblés particulièrement par notre communication dans le sondage de novembre.



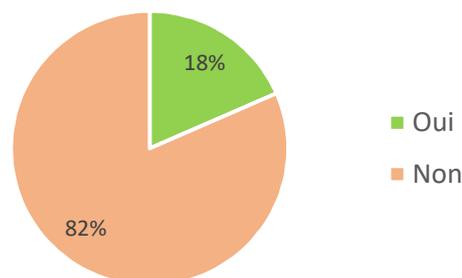
Genre et appartenance à une association cycliste

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 à avoir répondu au GRACQ :



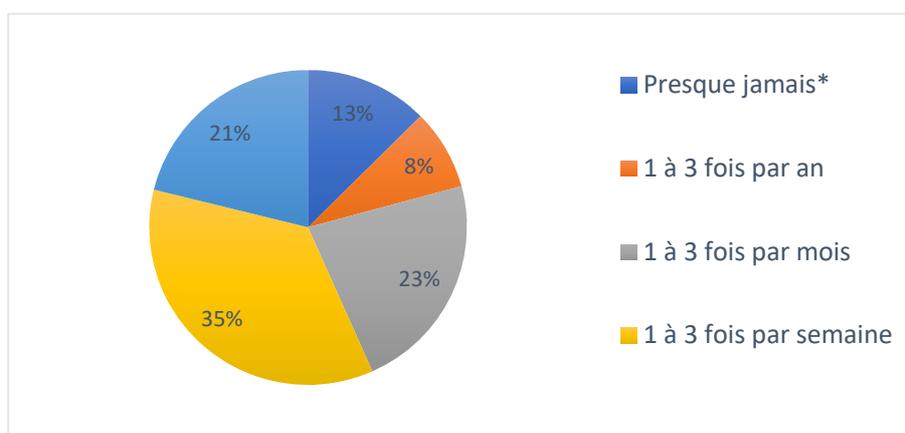
² <https://hal.archives-ouvertes.fr/hal-03363858/document>

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



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 :

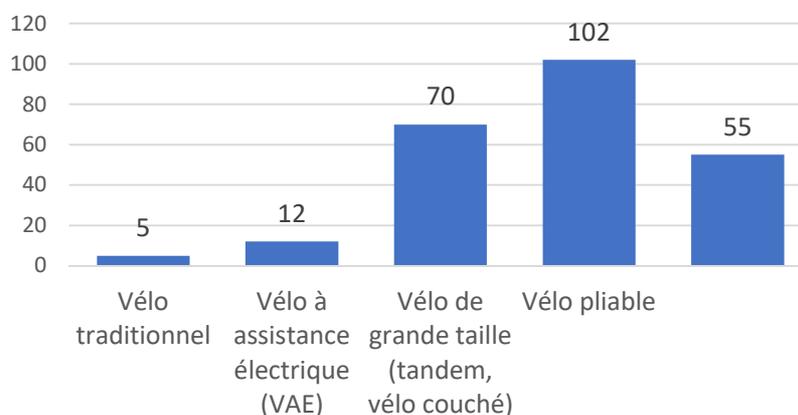


Cette question a aussi permis d'identifier **13%** des répondants qui ne roulent quasiment pas à vélo. Soit **35 personnes**. Ceux-ci ont juste dû répondre à la question sur les motifs pour lesquels ils ne roulent pas à vélo (donc pas au questionnaire complet).

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

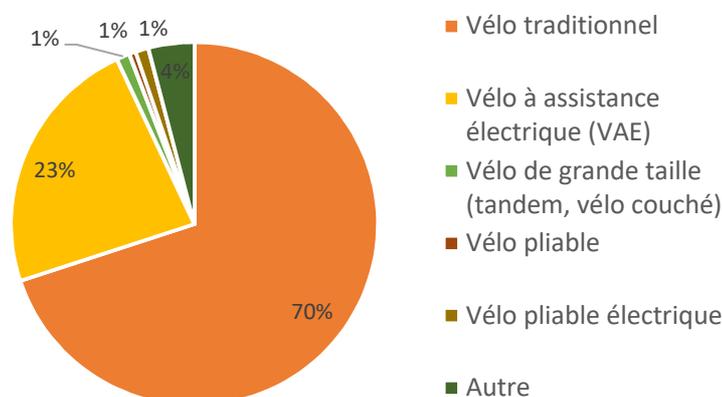
Niveau d'expertise pour se déplacer à vélo

En ce qui concerne le niveau d'habileté à se déplacer à vélo des cyclistes interrogés, ils sont **23%** à s'estimer experts, **42%** très bons, et **29%** plutôt moyens. Une toute petite minorité, s'estime débutante – ou presque – à vélo :

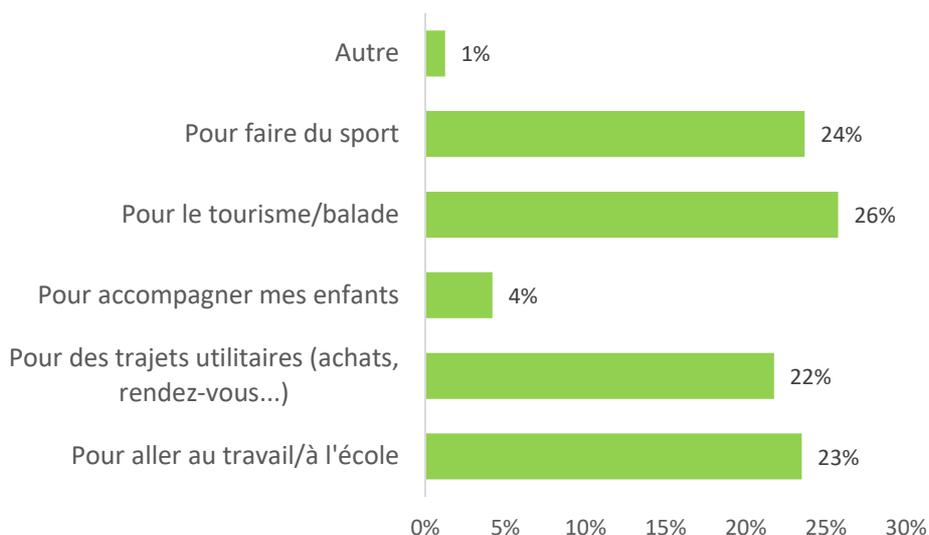


Types de vélos utilisés

On le voit dans l'analyse des résultats, si le vélo traditionnel reste une valeur sûre à Charleroi, le **vélo à assistance électrique** a le vent en poupe pour une partie des déplacements à vélo en Wallonie. Les autres types de vélos sont utilisés de manière marginale. A noter que certains utilisent plusieurs vélos, selon leurs besoins !



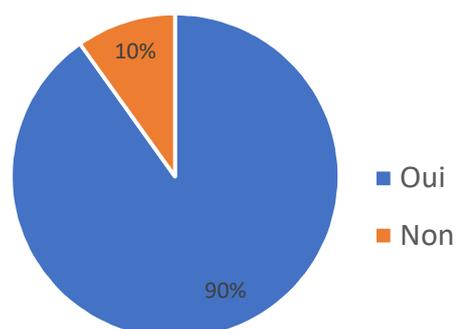
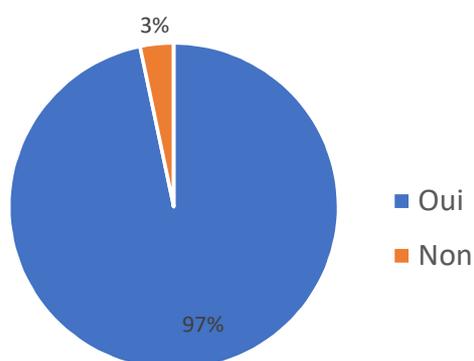
Motifs principaux de déplacements des répondants au baromètre



Les motifs pouvaient se cumuler. Les carolos utilisent leur vélo le plus souvent pour des raisons de loisirs (partir en balade ou faire du sports. 23% et 22% des sondés utilisent leur vélo pour aller travailler/à l'école ou pour des trajets utilitaires.

Cycliste wallon = automobiliste ?

On considère parfois, de façon erronée, que le cycliste wallon n'est « que » cycliste et ignore les réalités de « l'automobiliste ». Pourtant **9,7 personnes sur 10** qui ont répondu à notre baromètre ont un permis de conduire. 9 personnes sur 10 possèdent même une voiture ou un deux-roues motorisé.



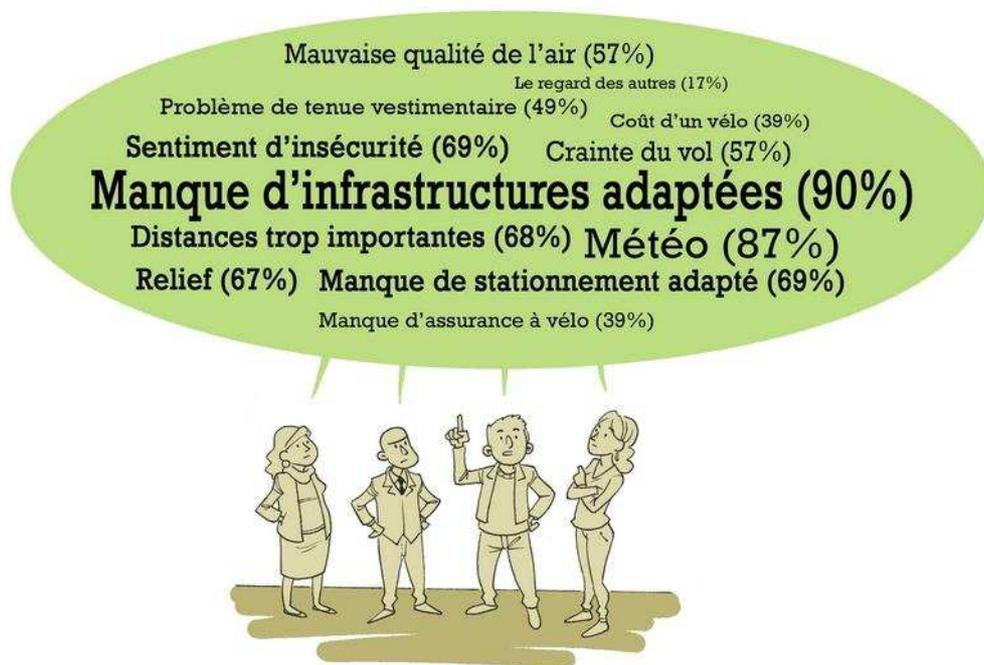
3. Freins au vélo (pour ceux qui ne l'utilisent pas)

Les **35 personnes qui ne pratiquent quasiment pas le vélo** qui ont répondu à notre baromètre mentionnent les freins suivants à la pratique du vélo dans la commune :

Freins au vélo	
Je ne me sens pas en sécurité à vélo	14%
Pas assez d'aménagements cyclables	14%
Mauvaises conditions météo	10%
J'habite trop loin de mon lieu de travail/études	9%
Je préfère utiliser ma voiture	6%
Vitesse des véhicules motorisés trop élevée	6%
Le relief	6%
Pas de douche sur mon lieu de travail	6%
Je n'aime pas le vélo	5%
Compiqué d'amener des enfants à l'école à vélo	4%
Je n'ai pas de vélo	4%
Trop de véhicules motorisés	4%
Trop lent	3%
Je préfère utiliser les transports en commun	2%
Peur de me faire voler mon vélo	2%
Pas possible de prendre le vélo dans les transports en commun	2%
Trop de pollution	2%
Je ne sais pas faire de vélo	1%
Raisons de santé	1%
Coût élevé	0%
Faire du vélo est mal perçu dans mon entourage professionnel et/ou personnel	0%
Je ne sais pas	0%

On voit clairement que dans le « top 3 » des obstacles au vélo deux freins se situent du côté de la **sécurité routière** : sentiment d'insécurité à vélo et pas assez d'infrastructures cyclables.

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



4. Appréciation globale et classement de la commune

Synthèse des avis exprimés

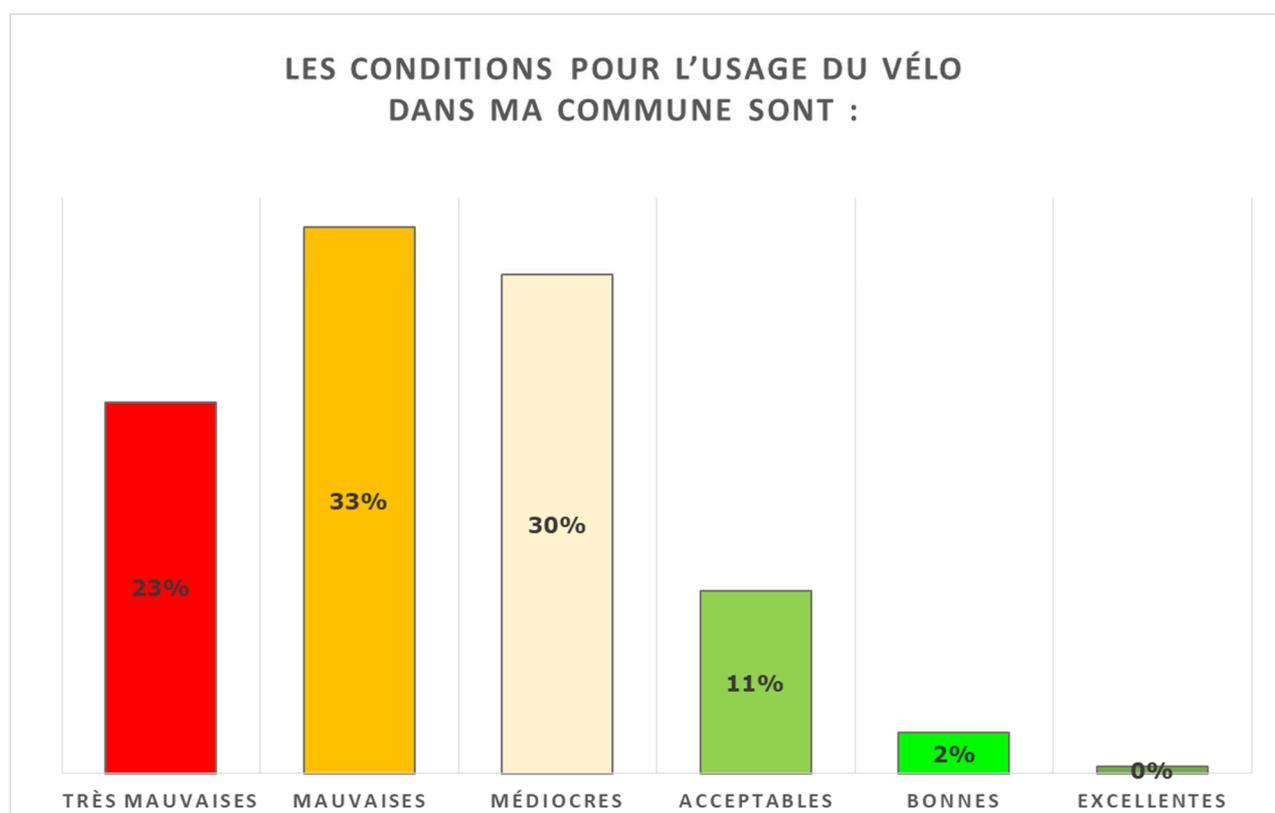
Si l'on prend en compte les **244 votes** individuels de cyclistes concernant le territoire communal la note moyenne pour tous les questionnaires est de **2,67** ce qui met **globalement la commune à F** sur notre échelle en terme de politique vélo :

APPRÉCIATION GLOBALE

2,67 = F

F = « climat défavorable à la pratique du vélo »

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

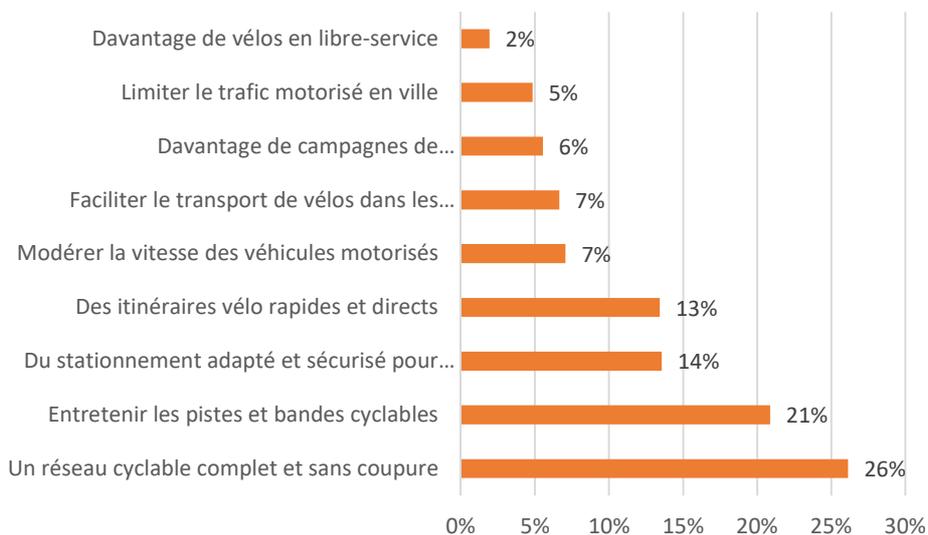


Seul **2%** des Carolo trouvent **bonnes ou très bonnes** leurs conditions de circulation à vélo, et **11% acceptables**. Ce diagnostic global est très sévère et situe la commune assez loin d'une terre idéale pour les déplacements à vélo...

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

Nos 244 cyclistes locaux répondants ont clairement exprimé **trois attentes principales** :

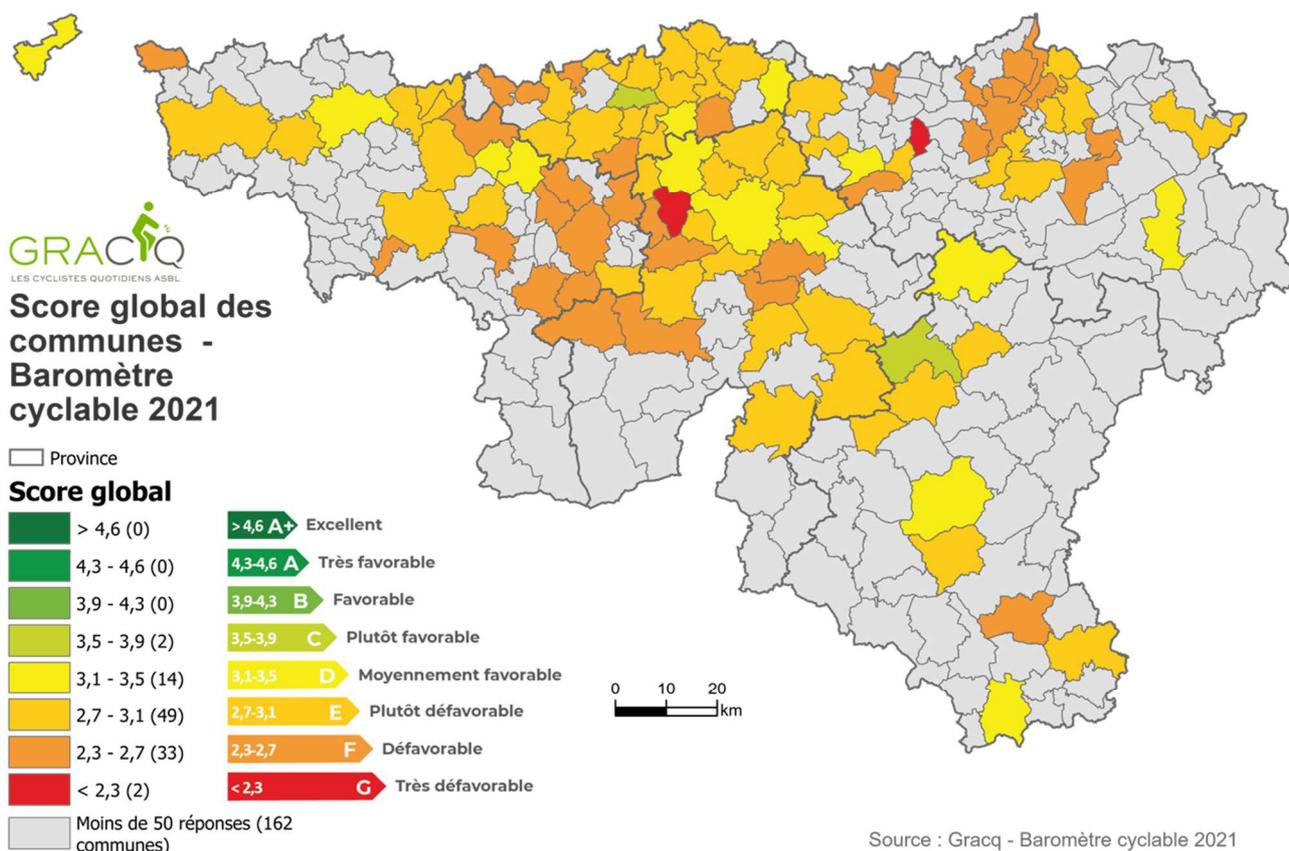
1. **Un réseau cyclable complet et sans coupure**
2. **Un réseau cyclable entretenu**
3. **Du stationnement adapté et sécurisé**



Des itinéraires vélo rapides et directs sont aussi plébiscités par **13%** des répondants, tandis que la **limitation des vitesses** des véhicules motorisés séduit **7%** de notre public cible.

Classement de la commune dans l'ensemble de la Wallonie

Les scores moyens par commune varient bien entendu autour de la moyenne globale wallonne (2,9 = E). Leur répartition est illustrée sur cette carte qui reprend les **100 communes** ayant obtenu **50 réponses** (au moins) à notre baromètre :



Notre commune se situe en 5e place des communes de plus 50.000 habitants en Wallonie, quasi ex aequo avec la Ville de Liège.

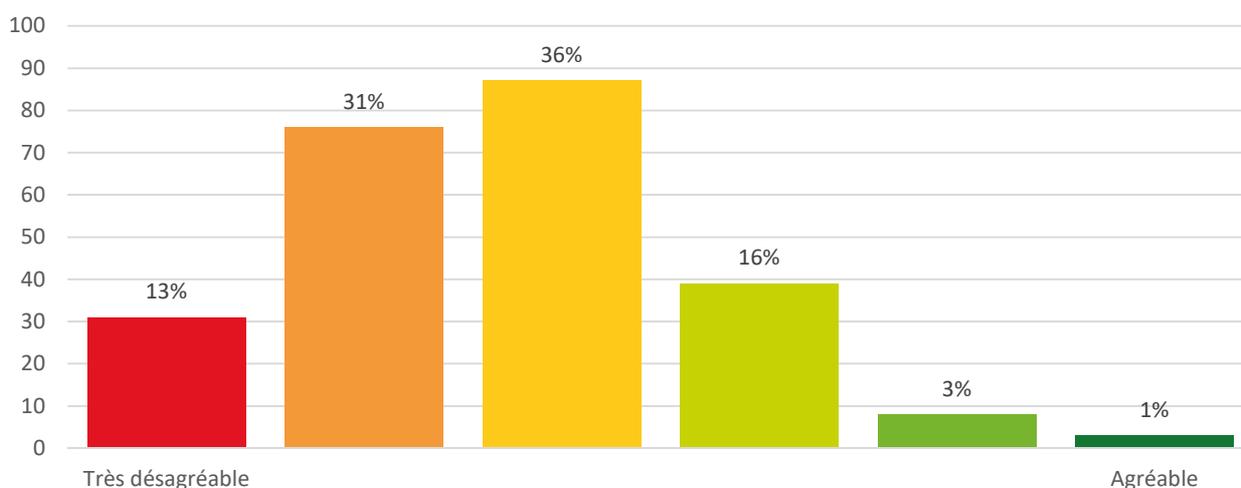
	Réponses	Population	Note	Score
1 NAMUR	596	111127	3,10	D
2 TOURNAI	231	68954	2,99	E
3 MONS	355	95568	2,92	E
4 LA LOUVIERE	105	80926	2,71	E
5 CHARLEROI	280	203376	2,67	F
6 LIEGE	1337	196623	2,67	F
7 MOUSCRON	393	58710	2,61	F
8 VERVIERS	193	55111	2,33	F
9 SERAING	93	64021	2,33	F

5. Ressenti général sur le vélo dans la commune

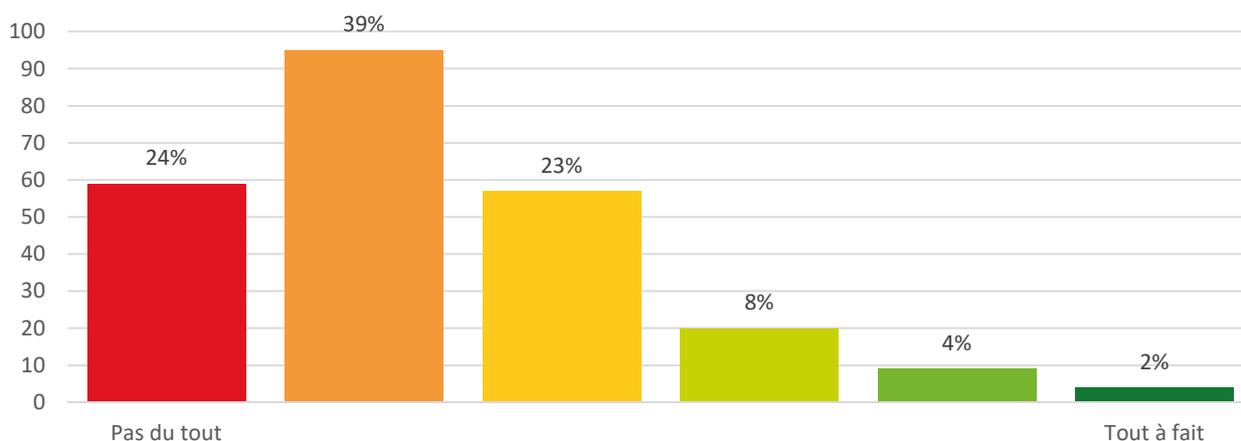
2,88 = E

Cette première catégorie rassemble six questions visant à identifier le ressenti général des cyclistes sur leur quotidien à vélo à Charleroi. Charleroi obtient un faible score de **2,88**. Voici les résultats aux questions :

1. Se déplacer à vélo dans la commune est :

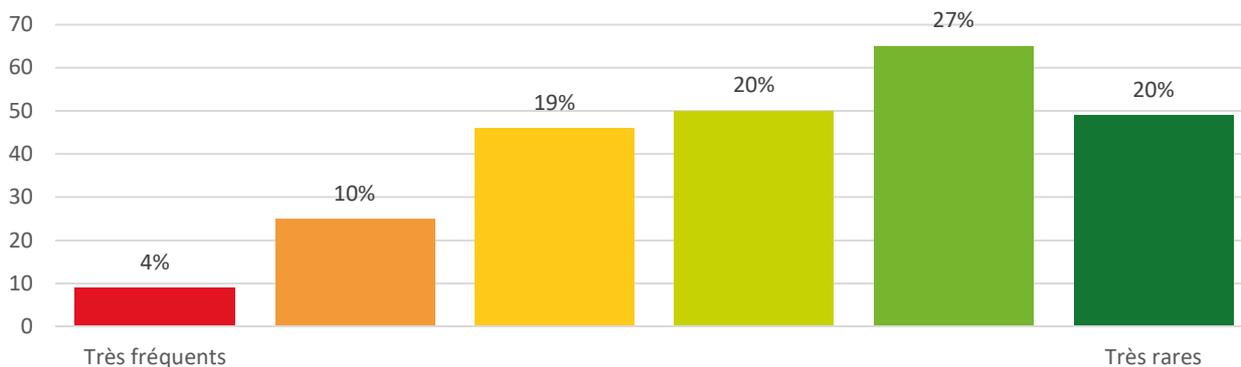


2. Le réseau d'itinéraires cyclables me permet d'aller partout de façon rapide et directe :

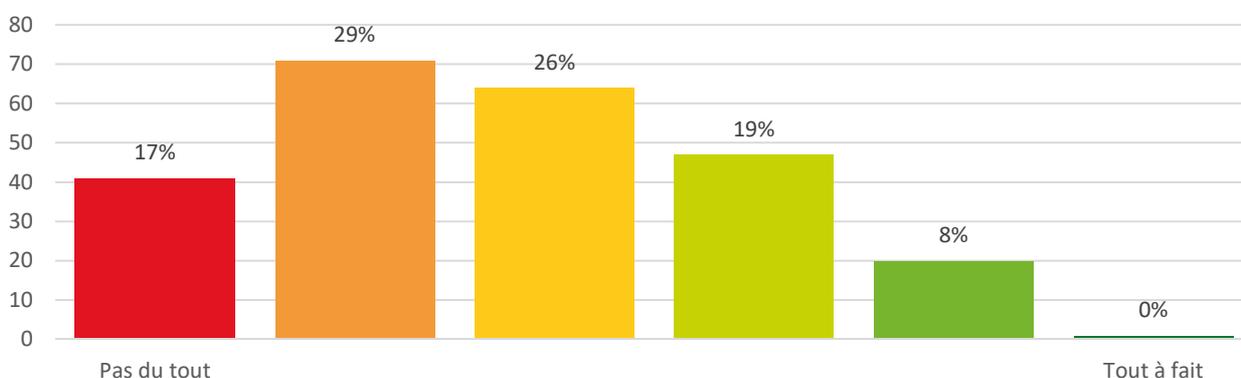


Il ressort que pour 8,6 cyclistes sur 10, il n'est actuellement pas possible de se déplacer à vélo à Charleroi de façon rapide et directe. Plus d'un répondant sur deux exprime un jugement sévère sur ce point (réponse « 1 » ou « 2 »).

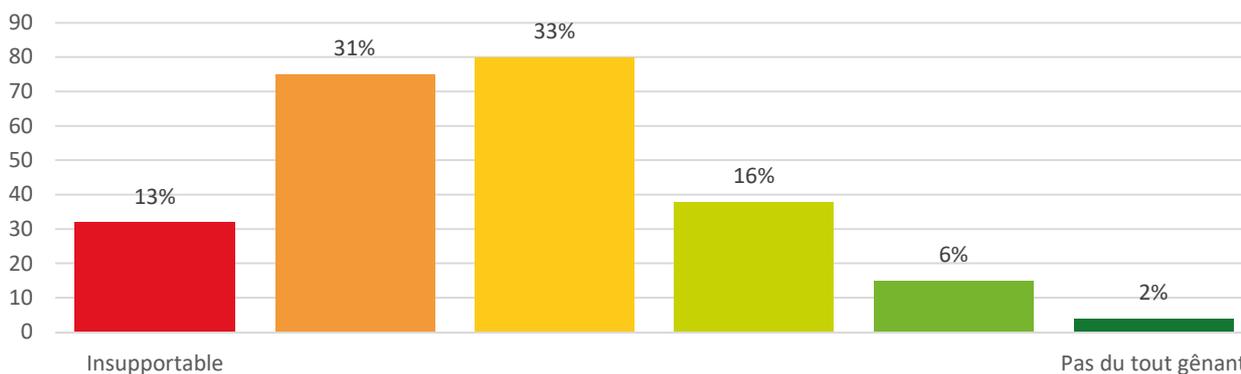
3. Les conflits entre les personnes circulant à vélo et à pied y sont :



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

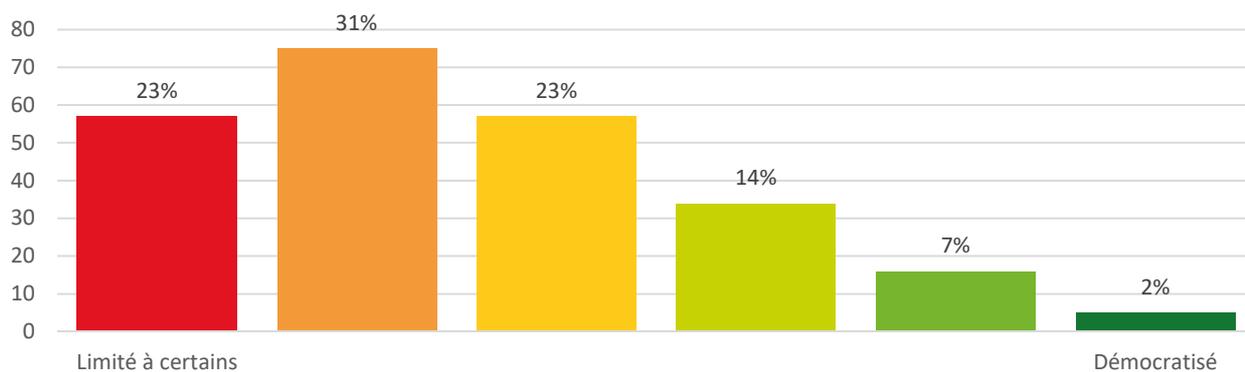


5. A vélo, je trouve que le trafic motorisé (volume et vitesse) est :



Sur une échelle entre « pas du tout gênant » et « insupportable », plus de 70% des cyclistes estiment que le volume et la vitesse de ce trafic motorisé sont insupportables. Plus de 4 répondants sur dix estiment cette place du trafic motorisé très problématique (réponse « 1 » ou « 2 »).

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



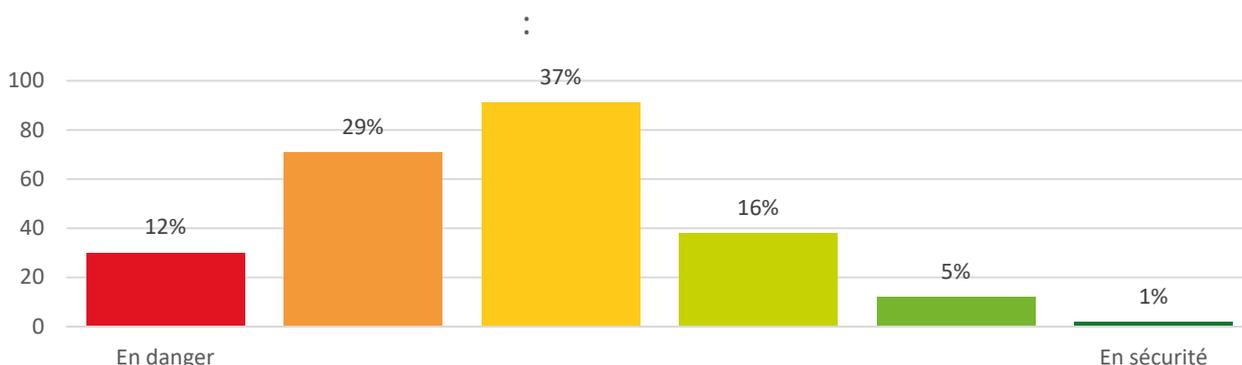
Pour 77% des répondants, l'usage du vélo est limité à certains et n'est pas encore démocratisé et réservé aux personnes les plus aguerries.

6. Sécurité des déplacements à vélo

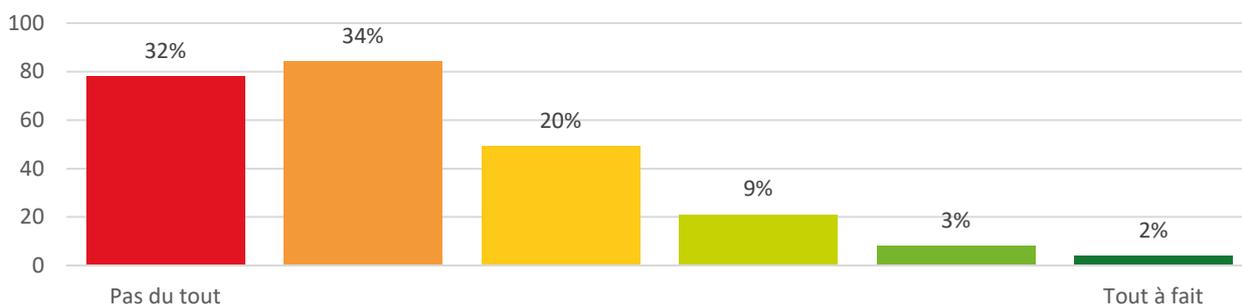
2,57 = F

Seconde thématique abordée par ce baromètre, la sécurité reçoit la note de **2,57**.

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

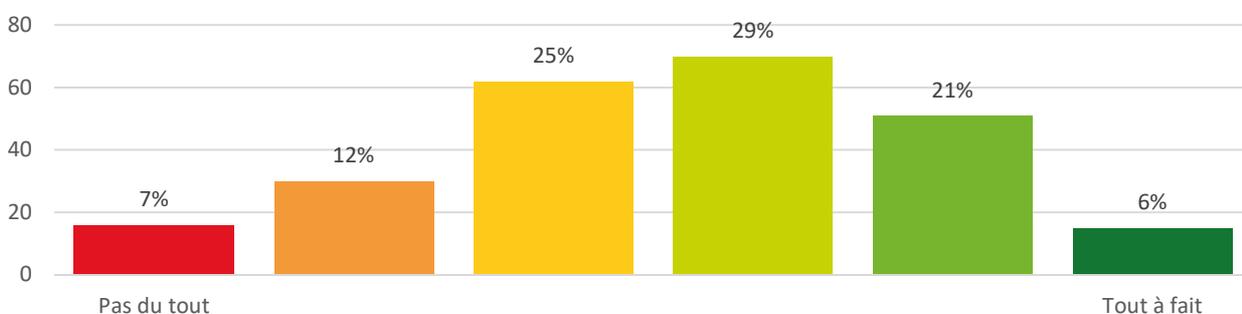


8. Je peux circuler en sécurité sur les grands axes de la commune :



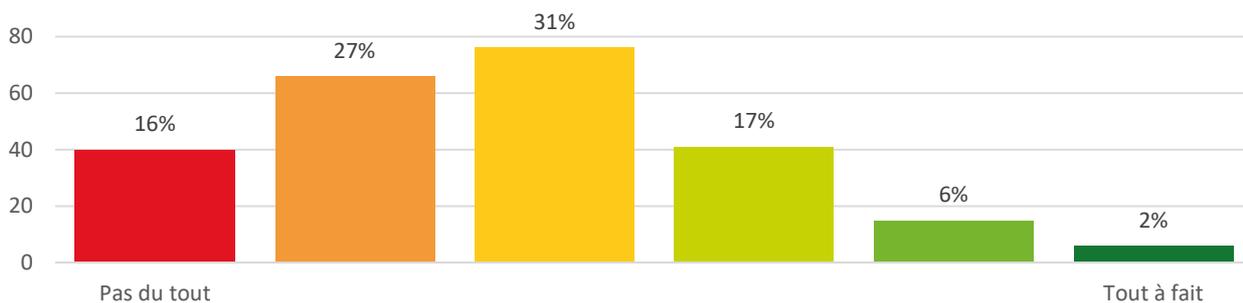
86% des répondants ne se sentent pas ou peu en sécurité sur les grands axes. Les routes régionales en particulier ne présentent pas d'aménagements suffisamment sûrs pour les usagers.

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

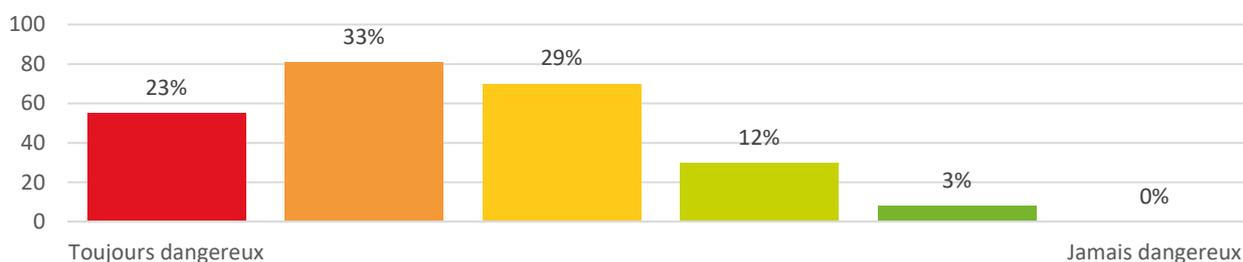


Les répondants attribuent une note moyenne de 3,64 et se sentent davantage en sécurité que sur les grands axes.

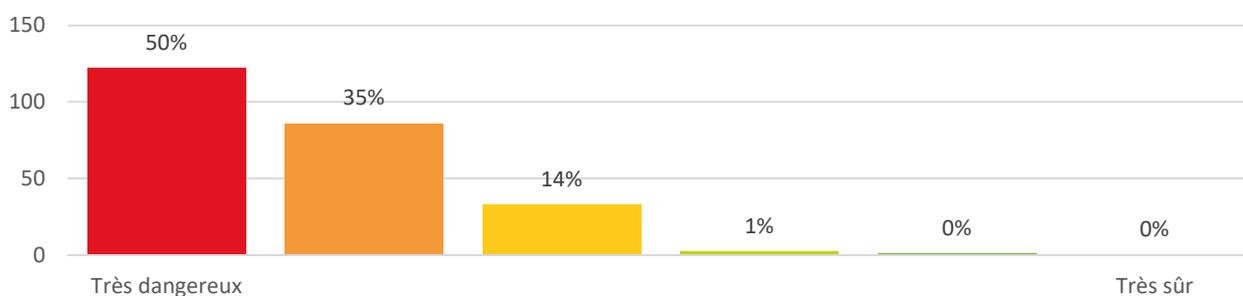
10. Je peux rejoindre à vélo en sécurité les communes voisines :



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



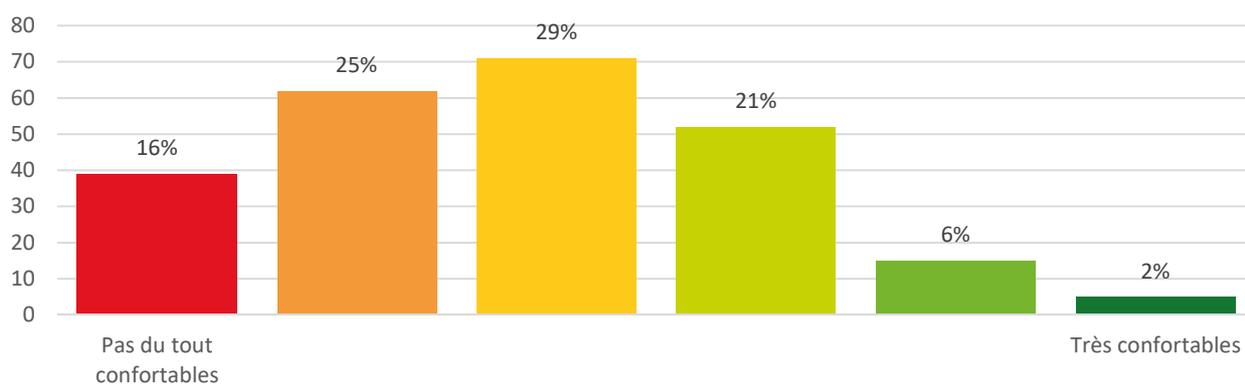
Les répondants sont globalement très craintifs à l'idée de laisser des enfants ou des personnes âgées rouler à vélo à Charleroi.

7. Confort des déplacements dans la commune

2,65 = F

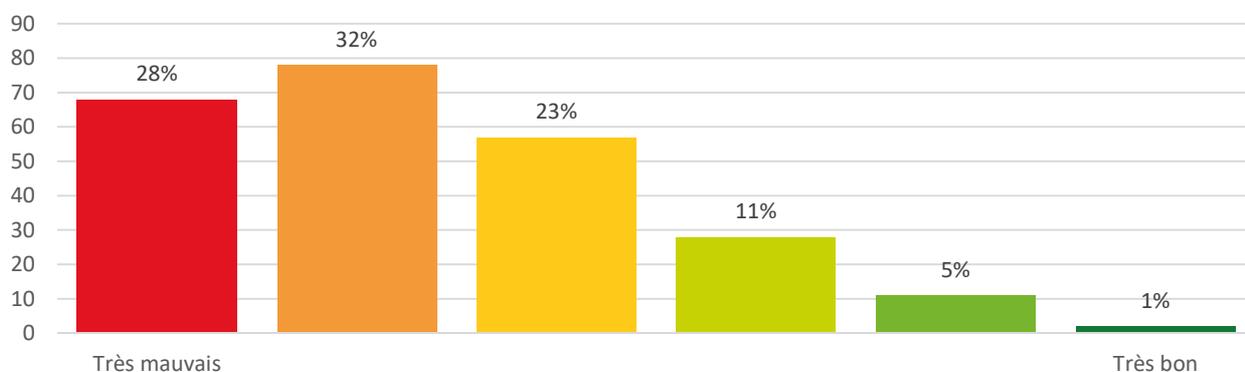
Troisième thématique abordée par ce baromètre, le confort des déplacements obtient le score de **2,65** (quasi ex-aequo avec la sécurité).

14. Selon moi, les itinéraires cyclables sont :



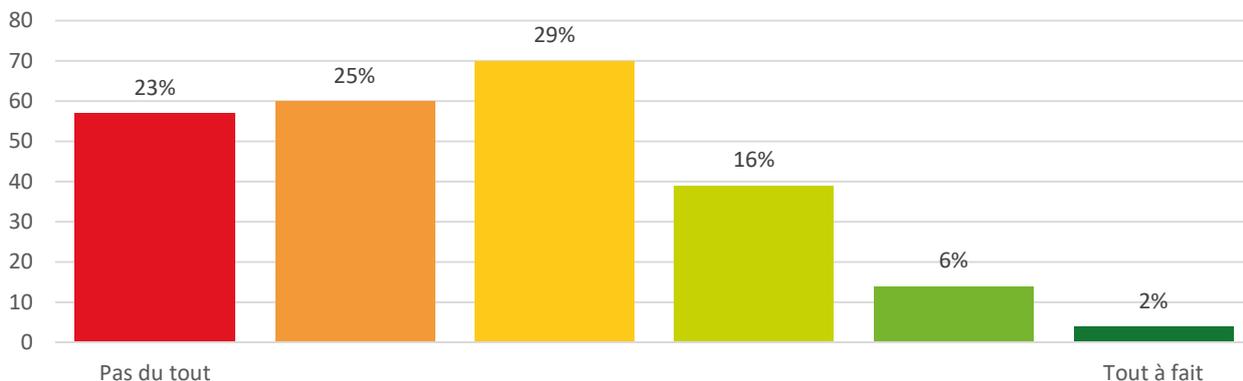
Les répondants ont donné une note moyenne de 2,88 aux itinéraires proposés à Charleroi.

15. L'entretien des itinéraires cyclables est :



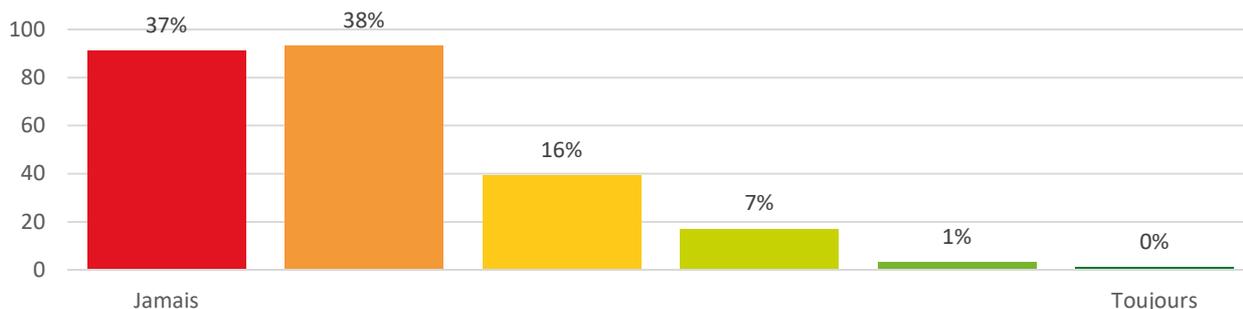
83% des répondants jugent l'entretien des itinéraires cyclables comme étant mauvais.

16. Les directions à vélo sont bien indiquées :

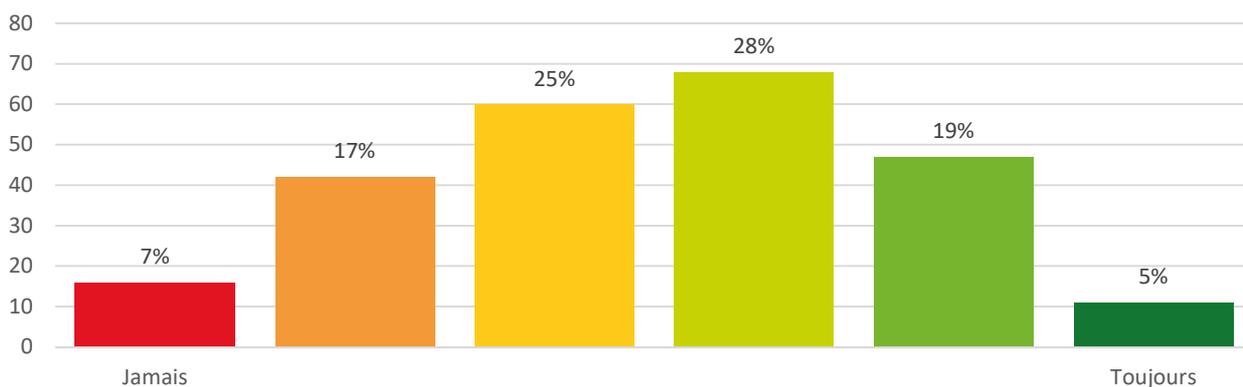


Près de 8 personnes sur 10 jugent que les itinéraires ne sont pas suffisamment bien indiqués à Charleroi.

17. Lors de travaux sur les itinéraires cyclables, une solution alternative sûre est proposée :



18. A vélo, je suis autorisé à emprunter les voies à sens unique à contre-sens :

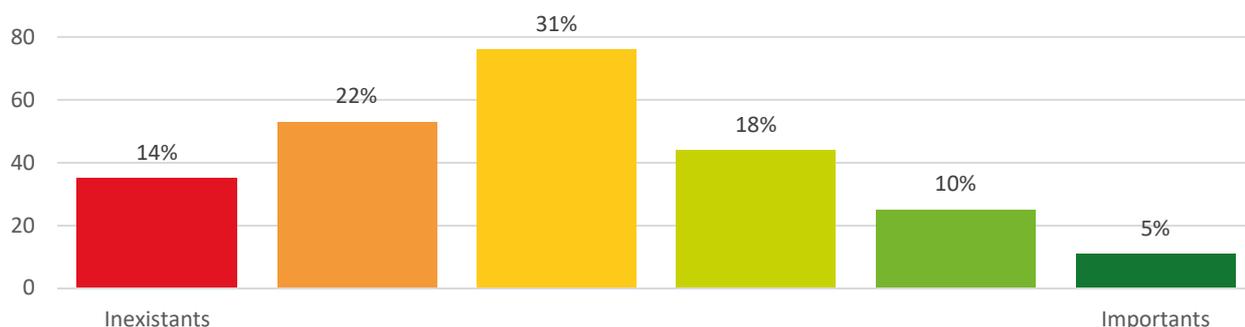


8. Importance accordée au vélo par la commune

2,60 = F

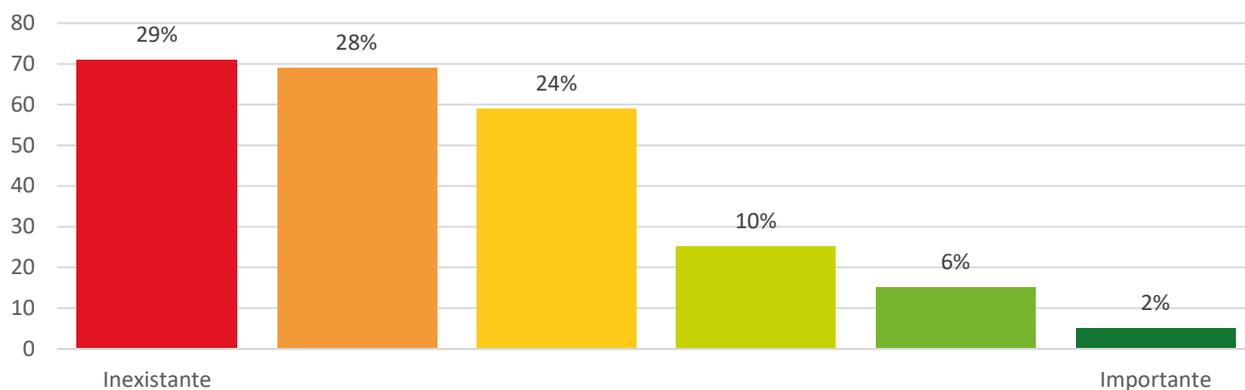
Aspect plus politique du développement du vélo, cette catégorie comprend des questions relatives à l'importance accordée au vélo par la Ville.

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



Les répondants ont donné une note moyenne de 3,02 en ce qui concerne les efforts réalisés en faveur du vélo par la commune. Il s'agit de l'un des meilleures notes obtenues à une question.

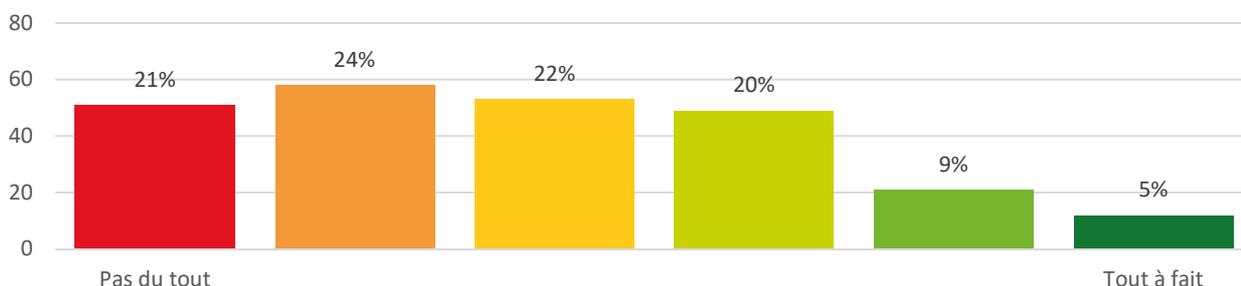
20. La communication en faveur des déplacements à vélo y est :



Plus de 80% des répondants estiment que la communication en faveur des déplacements à vélo est peu présente.

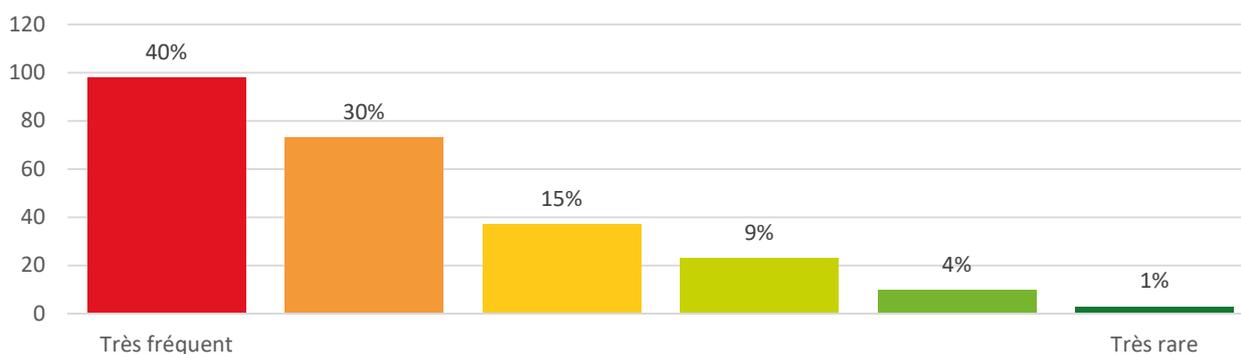
Un répondant sur deux exprime un jugement sévère sur ce plan (réponse « 1 » ou « 2 »).

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



67% des répondants estiment que la ville n'est pas à l'écoute des cyclistes. Les réponses 1 à 4 sont équitablement distribuées, et peu de répondants sont d'avis que le pouvoir communal est à leur écoute.

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



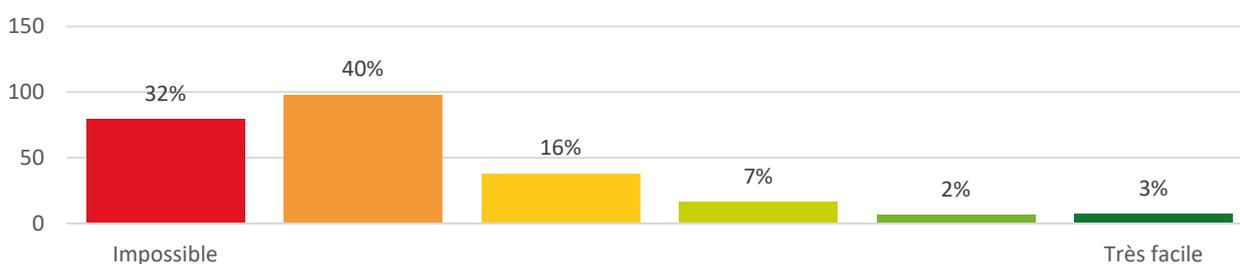
La question 22 fait ressortir le mécontentement des cyclistes qui semblent rencontrer souvent des véhicules motorisés stationnés sur leur cheminement cyclable.

9. Stationnement et services vélo

2,62 = F

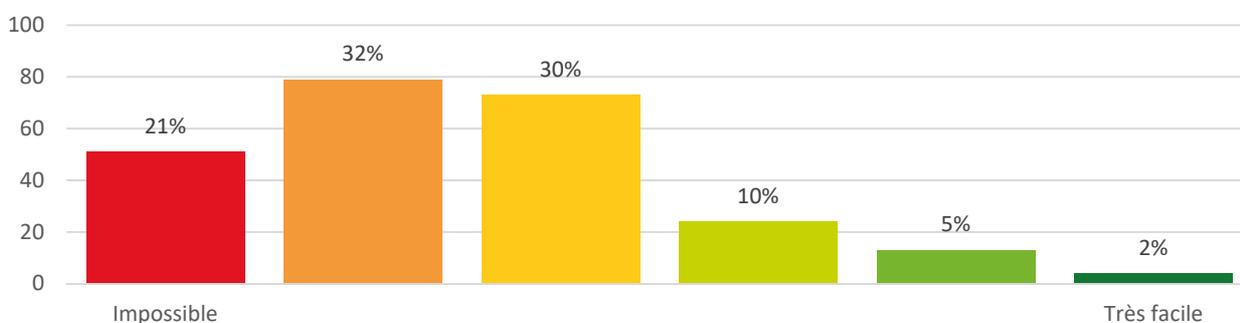
Cette cinquième catégorie rassemble des questions sur le stationnement et les services disponibles. Charleroi obtient un score moyen de **2,62**, une note comparable aux autres thématiques de ce baromètre.

23. Trouver un stationnement vélo adapté à mon besoin (durée, sécurité...) est :



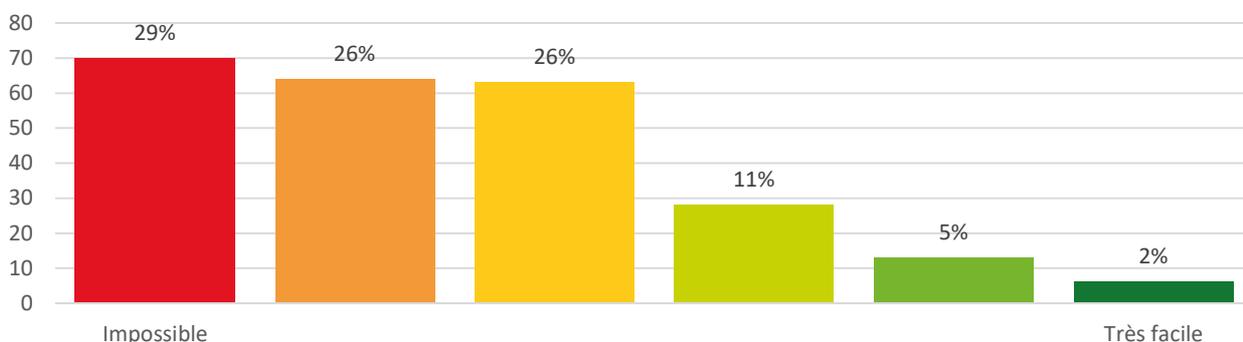
88% des répondants expriment des difficultés à trouver un stationnement adapté à leur besoin. Un répondant sur dix seulement estime qu'il est facile de trouver un stationnement adapté.

24. Stationner son vélo en gare ou à un arrêt des transports en commun est :



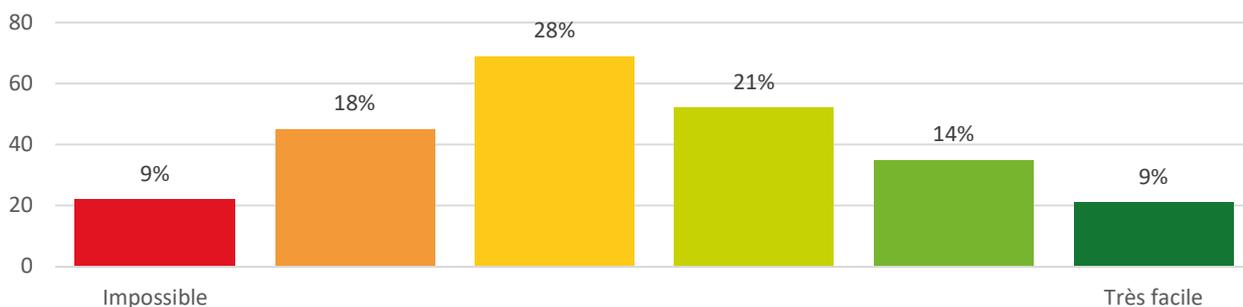
83% des répondants jugent qu'il est difficile de stationner son vélo à proximité des transports en commun.

25. Louer un vélo pour quelques heures ou pour plusieurs mois est :

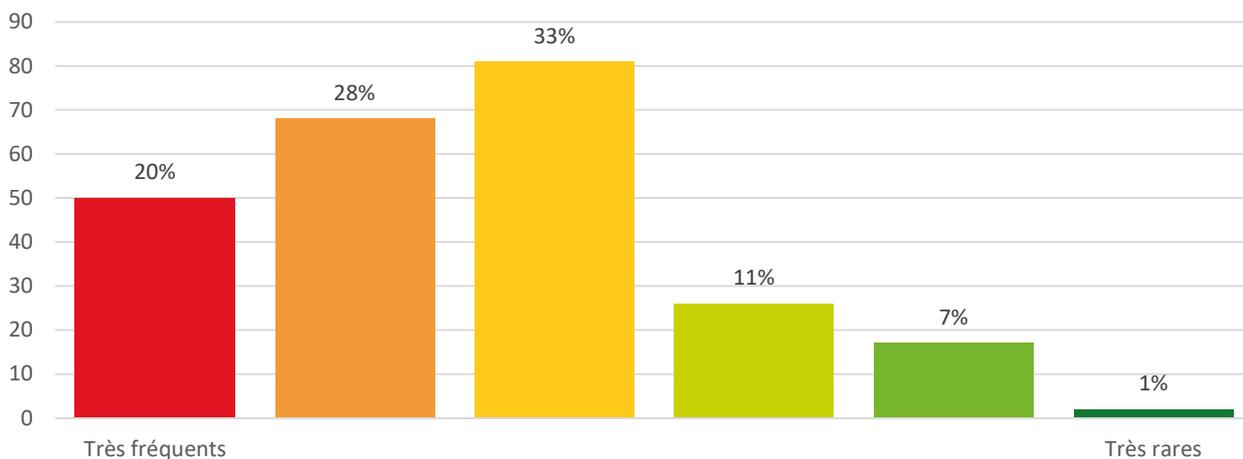


Une majorité de répondants trouve qu'il est difficile de louer un vélo à Charleroi. L'offre est en effet actuellement peu présente sur notre territoire.

26. Trouver un magasin/atelier de réparation de vélo dans la commune est :



27. Selon moi, les vols de vélos dans la commune sont :



Plus de 81% des répondants estiment que les vols de vélos à Charleroi sont fréquents. Un répondant sur deux a choisi les deux réponses les plus sévères. Il s'agit là d'un problème majeur ressenti par les cyclistes carolos.

10. Problèmes signalés lors de l'enquête

La question « 30. Selon moi, quel est l'endroit le plus problématique pour les vélos dans la commune ? » est une question ouverte qui permettait aux répondants de répondre librement. Des thématiques récurrentes ont été identifiées :

- **Les grands axes** : pour plus de 45% des sondés, les grands axes, autrement dit, les routes régionales, seraient l'endroit prioritaire où il s'agirait d'intervenir. Plus spécifiquement, la Chaussée de Bruxelles est également citée par 5% des répondants. Nous comprenons ce constat étant donné que les grands axes sont rarement aménagés correctement pour que les vélos puissent s'y sentir en sécurité. En même temps, le premier réflexe des néo-cyclistes est d'emprunter les mêmes axes prioritaires que les personnes en voiture alors qu'il est parfois bien plus sécurisant d'emprunter des itinéraires alternatifs sur des voiries communales parallèles à ces grandes axes.
- **Le centre-ville** : le centre-ville est cité par 8% des sondés comme un endroit où l'on ne se sent pas en sécurité à vélo.
- **Les carrefours** : 8% des sondés estiment que les carrefours sont des endroits problématiques à vélo, soit par l'absence d'aménagement pour les cyclistes, soit parce que l'aménagement n'est pas suffisamment sécurisé et clair (traçage au sol inexistant ou effacé). Nous citerons comme exemples :
 - Le carrefour « le viaduc » à Charleroi entre la Chaussée de Bruxelles (N5) et la rue de Mons (N90),
 - Le carrefour entre la place Albert, la chaussée de Charleroi (N575), l'avenue du Centenaire à Montignies-sur-Sambre,
 - Le carrefour à l'intersection entre la rue de Marchienne (Marcinelle) et l'avenue Paul Pastur (N53),
 - Le carrefour des 4 bras à Gilly (intersection entre la N29 et la N569),
 - Le carrefour entre l'avenue de Philippeville (N5) et la rue de Couillet.
- **L'état des rues** : les cyclistes interrogés regrettent l'état de certaines rues et routes, qui par leur état, les mettent en insécurité, dégradent leur bicyclette, voire pire, les amènent à chuter. Le travail de réfection des voiries entamé lors de la mandature communale précédente doit continuer.
- **Les RAVeL** : répondants regrettent plusieurs soucis sur ces voies lentes qui pourraient être d'avantage fréquentées et utilisées pour trajets quotidiens. Il s'agit des dépôts clandestins, des voitures volées et brûlées, mais également de l'absence d'éclairage la nuit. Cela donne un sentiment d'insécurité freinant les citoyens à emprunter ces voiries. Les sondés mettent également en avant que les accès aux RAVeL doivent davantage être soignés et sécurisés. Ex : pour atteindre le RAVeL le long de la Sambre depuis la N90.
- **Les pistes existantes** : les cyclistes estiment que les pistes cyclables, telles qu'elles ont été conçues actuellement, ne sont pas sécurisantes pour eux. Ils regrettent l'absence de séparation physique entre eux et les véhicules qui roulent à vive allure en les frôlant. Les pistes cyclables marquées ne sont pour eux pas un aménagement suffisant.