

Commune de Seraing



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 93 répondants de Seraing	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	8
Cycliste wallon = automobiliste ?	9
3. Freins au vélo (pour ceux qui ne l'utilisent pas)	10
4. Appréciation globale et classement de la commune	12
Synthèse des avis exprimés	11
Quelles sont les attentes des cyclistes en matière de politique vélo ?	11
Classement de la commune dans l'ensemble de la Wallonie	14
5. Ressenti général sur le vélo dans la commune	15
6. Sécurité des déplacements à vélo	18
7. Confort des déplacements dans la commune	20
8. Importance accordée au vélo par la commune	22
9. Stationnement et services vélo	24

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 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 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.

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 réponses pour cette commune. Pour **SERAING**, **93 réponses valides** ont été soumises : la note finale pour **SERAING** est donc la moyenne de ces 93 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) :

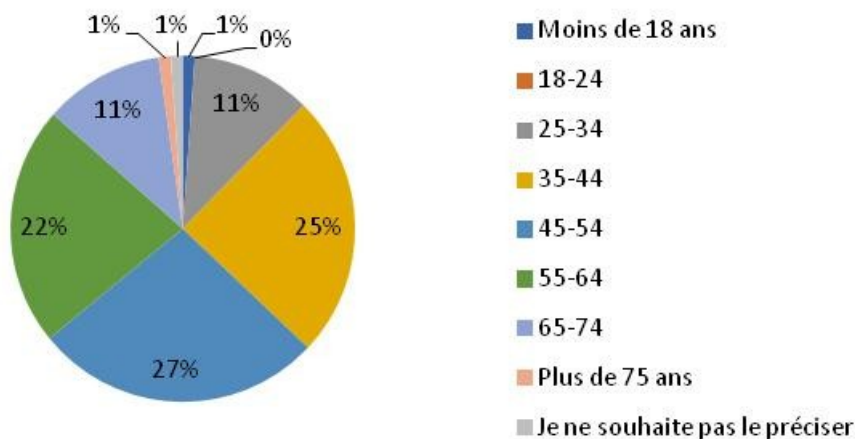


¹ <https://barometre.parlons-velo.fr/2021/>

2. Profil des 93 répondants de Seraing

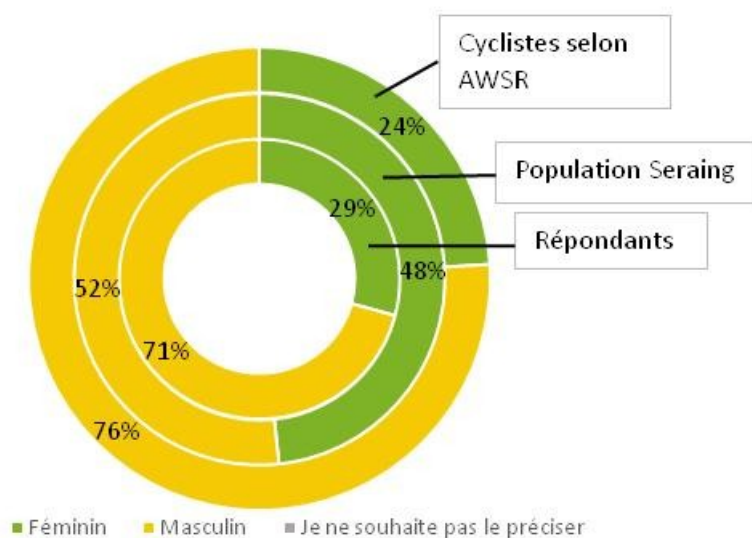
Age

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.



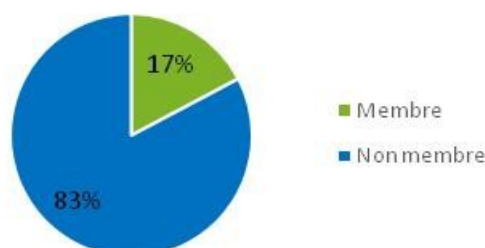
Genre et appartenance à une association cycliste

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 à avoir répondu au GRACQ :



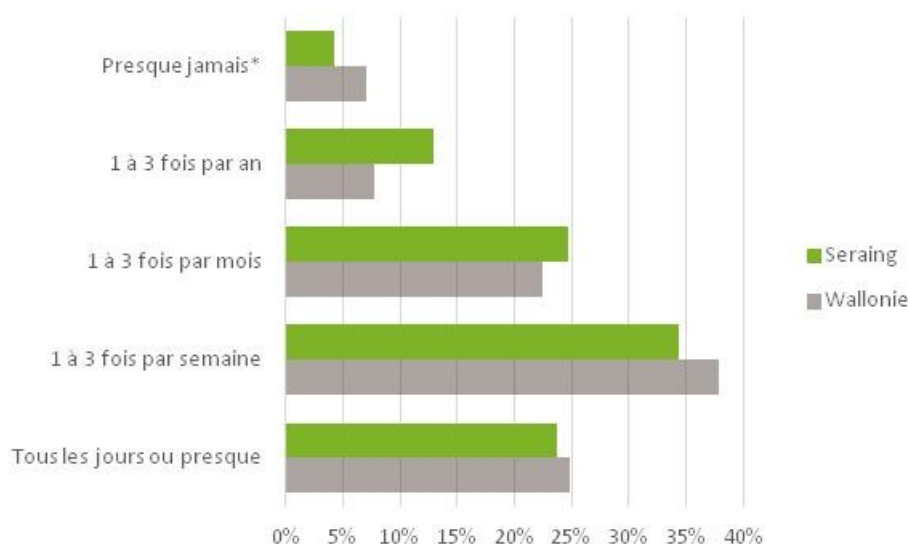
Il est rassurant de constater que les réponses proviennent majoritairement de **personnes non membres du GRACQ**. On a donc brassé bien plus large que le public des « cyclistes militants » :

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 :



Il est intéressant de souligner que près de **60% des répondants** sont des cyclistes très réguliers puisqu'ils **roulent à vélo au moins une fois par semaine**.

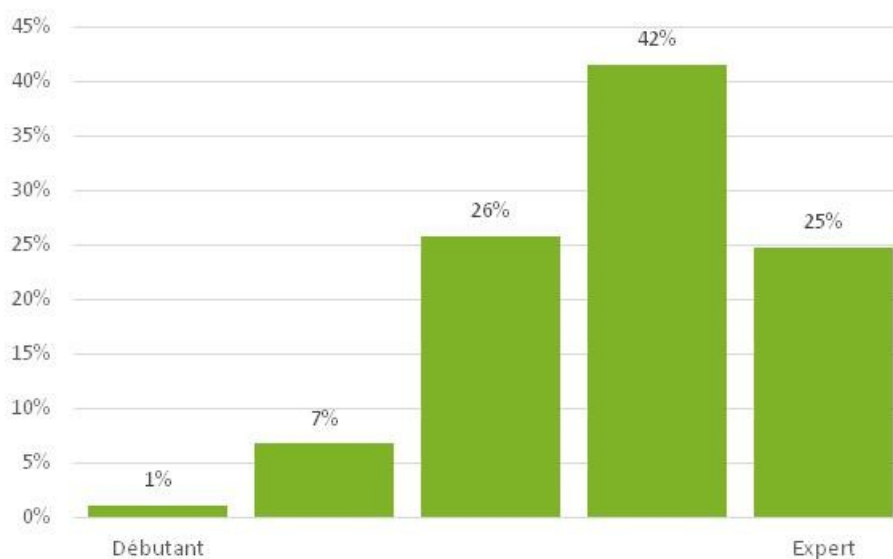
Cette question a aussi permis d'identifier 4,5% des répondants qui ne roulent quasiment pas à vélo, soit **4 personnes**. Ceux-ci ont juste dû répondre à la question sur les motifs pour lesquels ils ne roulent pas à vélo (donc pas au questionnaire complet).

L'analyse de cette question est faite à la page 10 de ce rapport.

Niveau d'expertise pour se déplacer à vélo

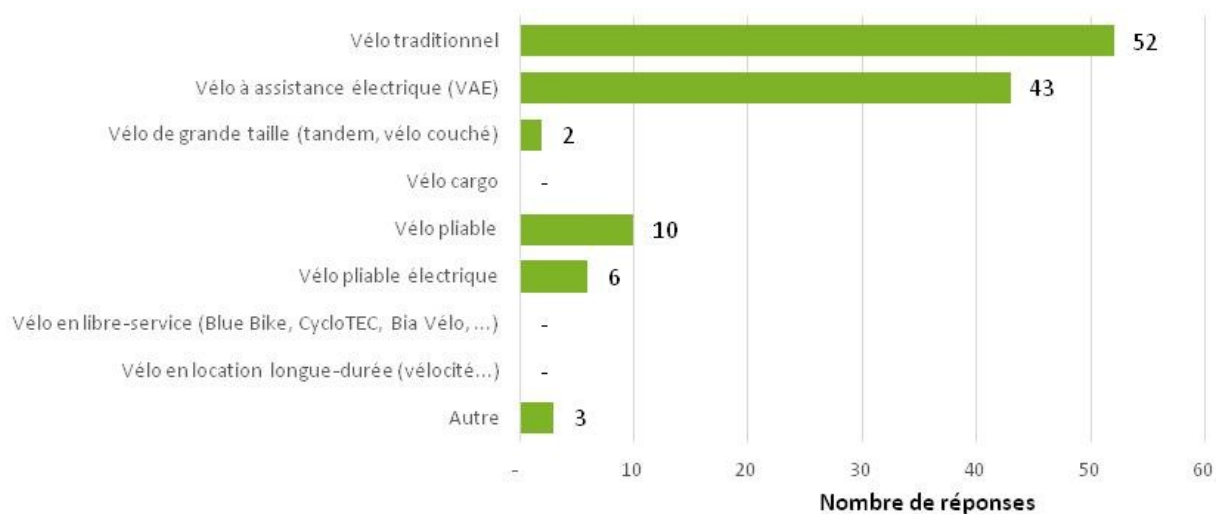
En ce qui concerne le niveau d'habileté à se déplacer à vélo des cyclistes interrogés, ils sont **25%** à s'estimer experts, **42%** très bons, et **26%** plutôt moyens.

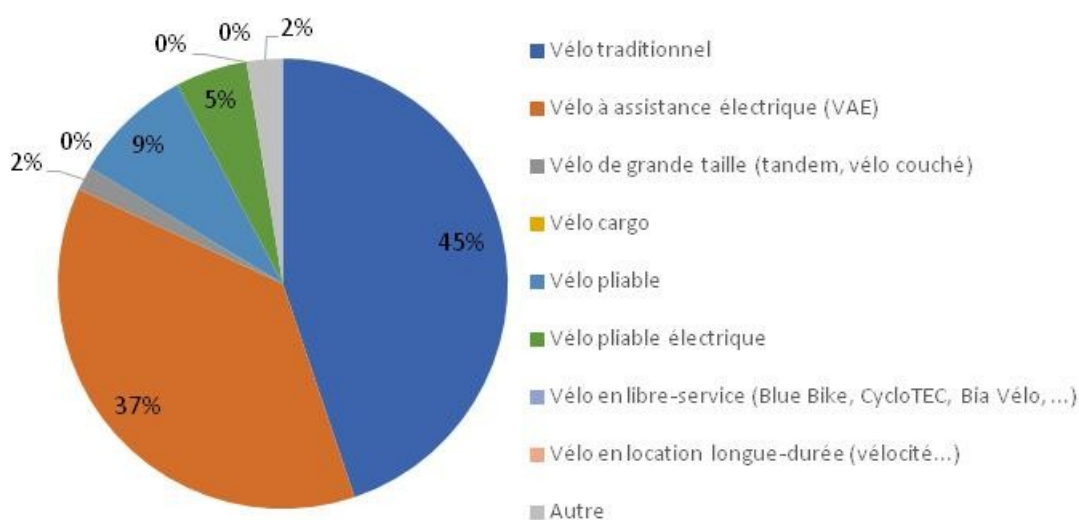
Une toute petite minorité, s'estime débutante – ou presque – à vélo :



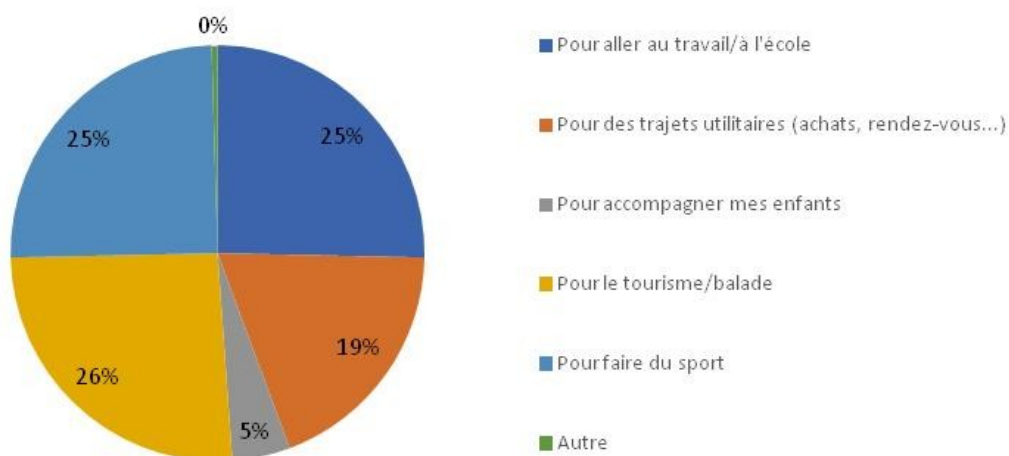
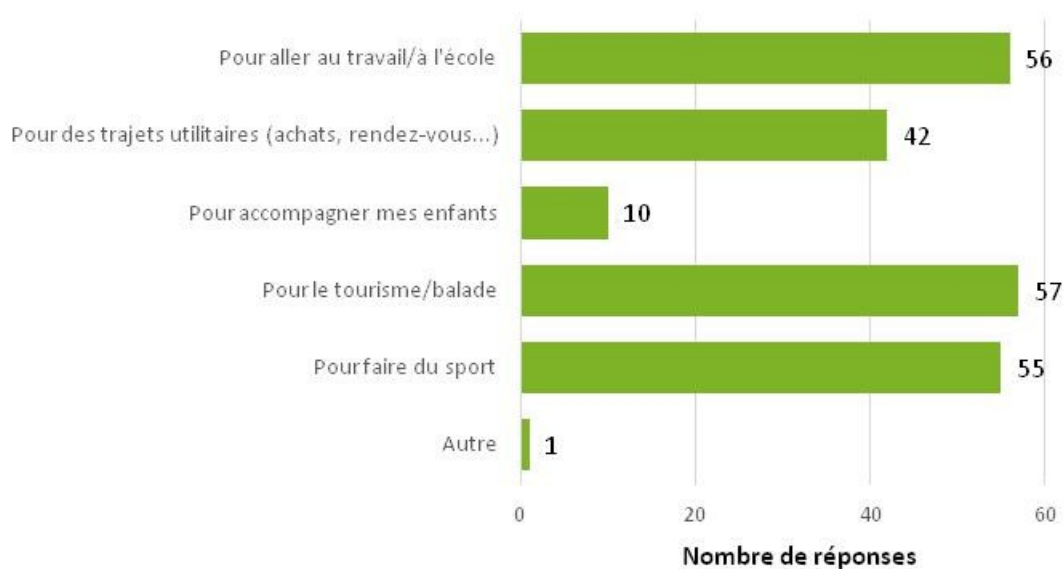
Types de vélos utilisés

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 ont 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 utilisations mixtes loisirs/utilitaires, à côté d'utilisateurs purement sportifs (seulement **3,4%** des sondés).

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 plus de **9 personnes sur 10** qui ont répondu à notre baromètre ont un permis de conduire et possèdent un véhicule motorisé :



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

Les **4 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	
Pas assez d'aménagements cyclables	100%
Je ne me sens pas en sécurité à vélo	75%
Peur de me faire voler mon vélo	75%
Le relief	75%
Vitesse des véhicules motorisés trop élevée	50%
J'habite trop loin de mon lieu de travail/études	50%
Mauvaises conditions météo	25%
Pas de douche sur mon lieu de travail	25%
Pas possible de prendre le vélo dans les transports en commun	25%
Trop de véhicules motorisés	0%
Raisons de santé	0%
Trop de pollution	0%
Je préfère utiliser les transports en commun	0%
Je préfère utiliser ma voiture	0%
Trop lent	0%
Je n'ai pas de vélo	0%
Compliqué d'amener des enfants à l'école à vélo	0%
Je n'aime pas le vélo	0%
Coût élevé	0%
Faire du vélo est mal perçu dans mon entourage professionnel et/ou personnel	0%
Compliqué d'amener des enfants à l'école à vélo	0%

Le petit nombre de répondants concernés par cette question (4 personnes) ne permet pas de généraliser, mais on voit clairement qu'une majorité des freins invoqués se situent du côté de la **sécurité routière**: manque d'aménagements cyclables, sentiment d'insécurité à vélo, vitesse excessive des véhicules. Trois répondants sur 4 craignent de se faire voler leur vélo, enfin viennent les facteurs non modifiables facilement (relief, distance) et l'impossibilité de prendre son vélo sur les transports en commun.

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

Mauvaise qualité de l'air (57%)

Le regard des autres (17%)

Problème de tenue vestimentaire (49%)

Coût d'un vélo (39%)

Sentiment d'insécurité (69%) Crainte du vol (57%)

Manque d'infrastructures adaptées (90%)

Distances trop importantes (68%) Météo (87%)

Relief (67%) Manque de stationnement adapté (69%)

Manque d'assurance à vélo (39%)



4. Appréciation globale et classement de la commune

Synthèse des avis exprimés

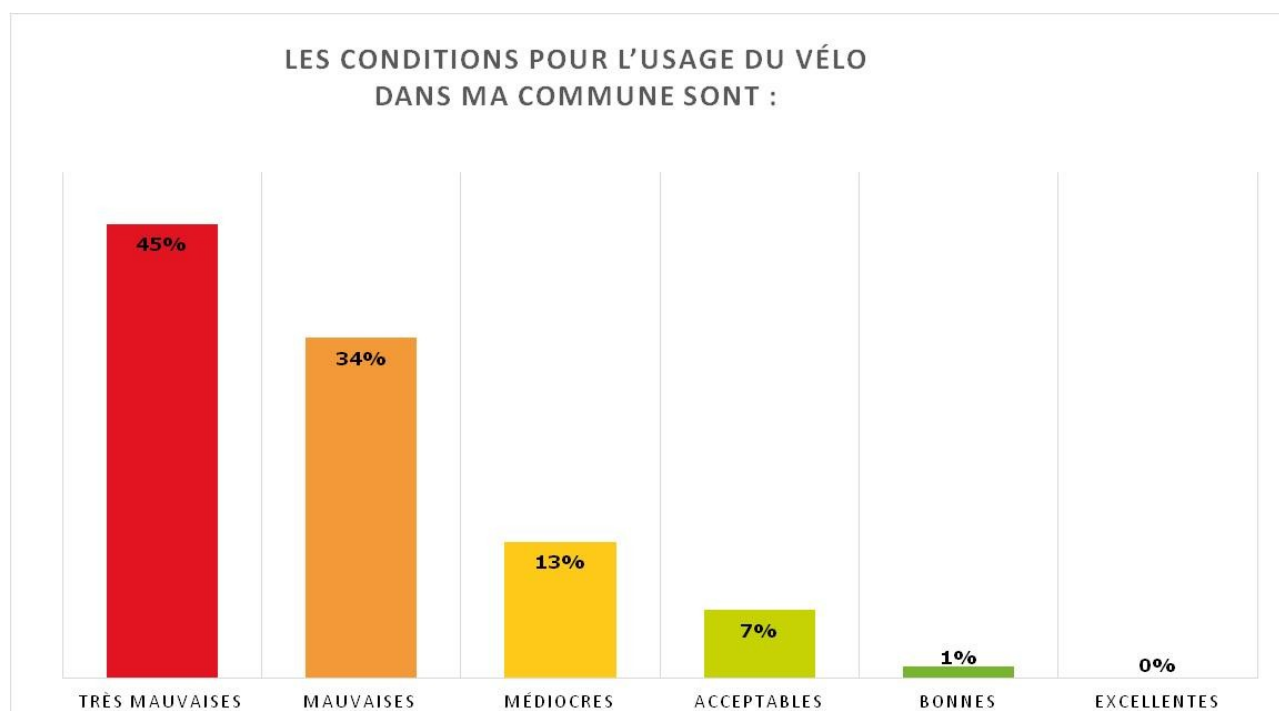
Si l'on prend en compte les 93 **votes** individuels de cyclistes concernant le territoire communal la note moyenne pour tous les questionnaires est de **2,3** ce qui met **globalement la commune à F** sur notre échelle en terme de politique vélo :

Appréciation globale :

2,3 = F

F= "climat défavorable au 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:

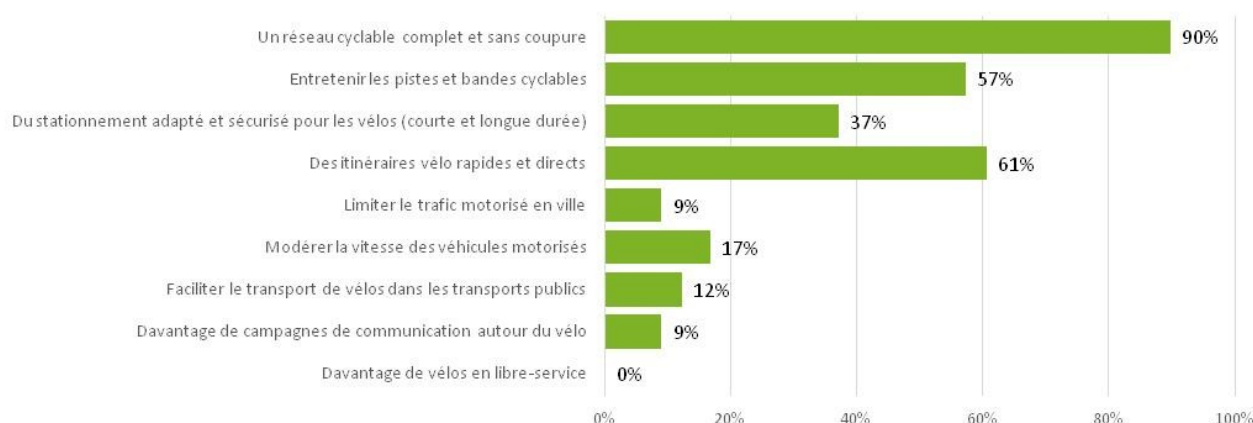


Seul **1%** des répondants trouvent **bonnes** leurs conditions de circulation à Seraing, et **7% acceptables..** Ce diagnostic global est très sévère et situe la commune très loin d'une terre idéale pour les déplacements à vélo...

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

Les 93 cyclistes locaux répondants ont clairement exprimé **trois attentes principales** :

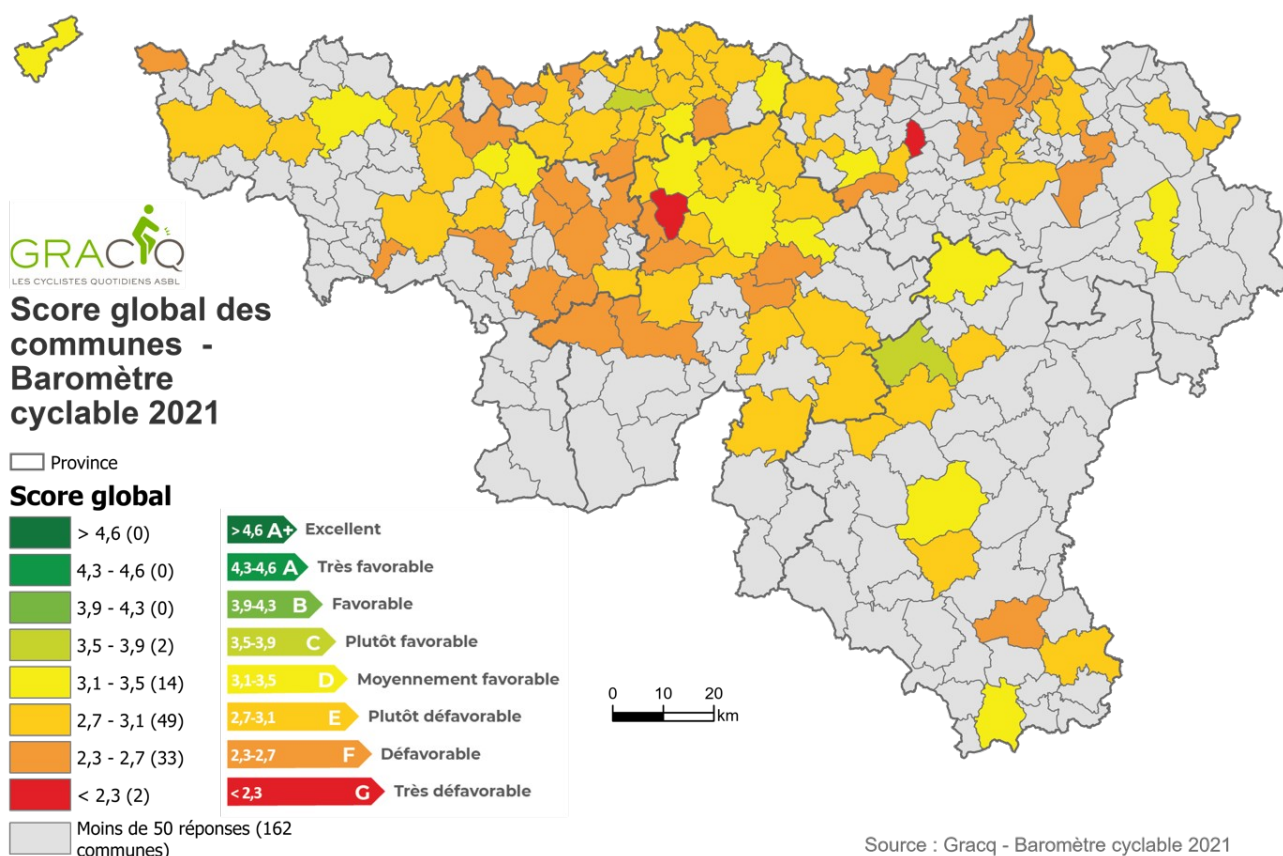
1. **Un réseau cyclable continu**
2. **Des itinéraires vélo rapides et directs**
3. **Un réseau cyclable entretenu**



Du stationnement adapté et sécurisé pour les vélos (courte et longue durée) est également attendu par près de 40% des répondants, tandis que la limitation de la vitesse des véhicules motorisés a été retenue pour 17% des participants à l'enquête.

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 :



La commune de Seraing se situe à la dernière position des 9 communes wallonnes de plus de 50 000 habitants, pratiquement ex aequo avec la commune de Verviers.

5. Ressenti général sur le vélo dans la commune

Les graphiques ci-après expriment le nombre de participants ayant sélectionné chacune des réponses concernant le ressenti général de la pratique du vélo sur le territoire de la commune de Seraing.

Les déplacements à vélo sur le territoire de la commune de Seraing sont jugés (très) désagréables par près de deux tiers des participants à l'enquête (56 participants sur 89). 91% (81 participants) trouvent que le réseau d'itinéraires cyclables sur la commune n'est pas suffisant pour permettre d'aller partout, de façon rapide et directe. Ce manque d'itinéraires cyclables en site propre est source de conflits potentiels avec les autres usagers de la voirie. L'enquête révèle que près de 50 % des participants estiment que les conflits entre personnes circulant à vélo et à pied sont plutôt fréquents. Plus interpellant encore, près de 3 personnes sur 4 ayant participé à l'enquête trouvent que les automobilistes et conducteurs d'autres véhicules motorisés ne les respectent pas lors de leur déplacement à vélo au sein de la commune. 8 participants sur 10 estiment que le trafic motorisé est gênant en volume et en vitesse lorsqu'ils pratiquent le vélo. Enfin, plus de 8 participants sur 10 trouvent que l'usage du vélo est plutôt limité à certaines personnes, bien loin d'une démocratisation.

En outre, les participants ont dû indiquer quel était, selon eux, l'endroit le plus problématique pour les cyclistes à Seraing.

TOP 3 des endroits les plus problématiques :

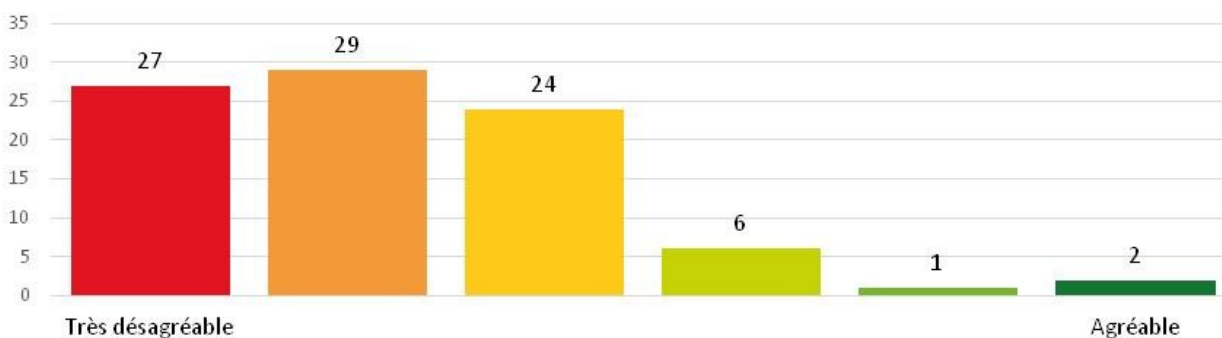
-les ponts, surtout les abords du pont de Seraing, qui font pourtant partie d'un Ravel !, car les aménagements sont mal faits : bordures trop hautes, difficultés à atteindre le bouton pour actionner le feu du passage pour piétons/vélos sans descendre du vélo). Dix répondants citaient le pont de Seraing, et 8 le pont d'Ougrée, ce qui fait 18 au total.

-Les grands axes (14 sur 89 répondants) ,où les cyclistes ne se sentent pas en sécurité (voir chapitre 6).

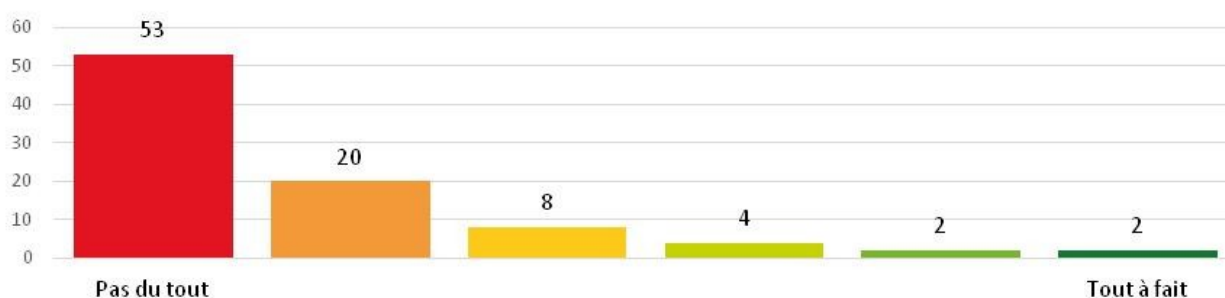
-la troisième réponse la plus fréquente(13 sur 89) était : **partout sauf sur le ravel !**

A la suite de ce top 3 viennent le manque d'itinéraires cyclables vers les communes voisines (9), puis le centre de Seraing(5) ainsi que la mauvaise qualité des pistes cyclables, les carrefours et ronds-points, les abords des écoles, et divers points noirs (Pairay,rue du Chêne,rue de Fraigneux et rue de Tilff à Bonnelles, Jemeppe centre,...)

1. Se déplacer à vélo dans la commune est :



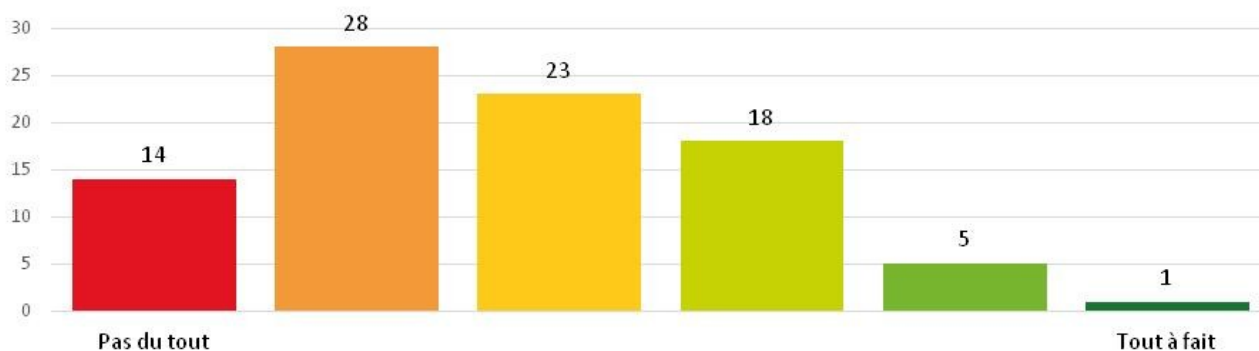
2. Le réseau d'itinéraires cyclables me permet d'aller partout de façon rapide et directe :



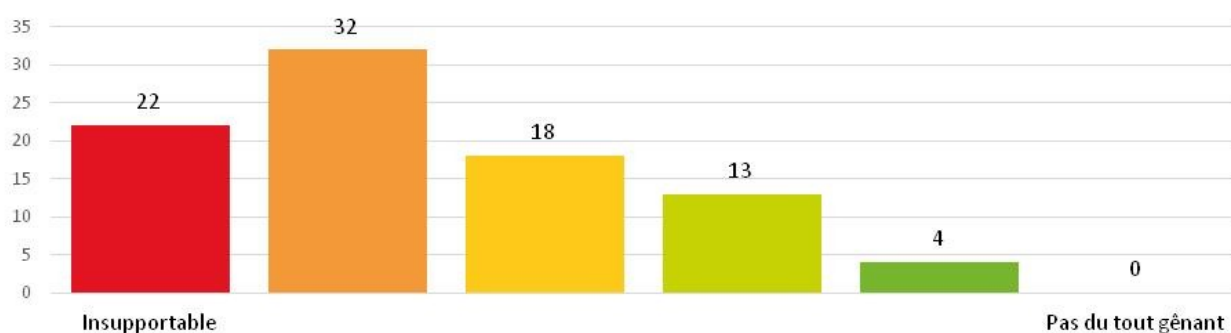
3. Les conflits entre les personnes circulant à vélo et à pied y sont :



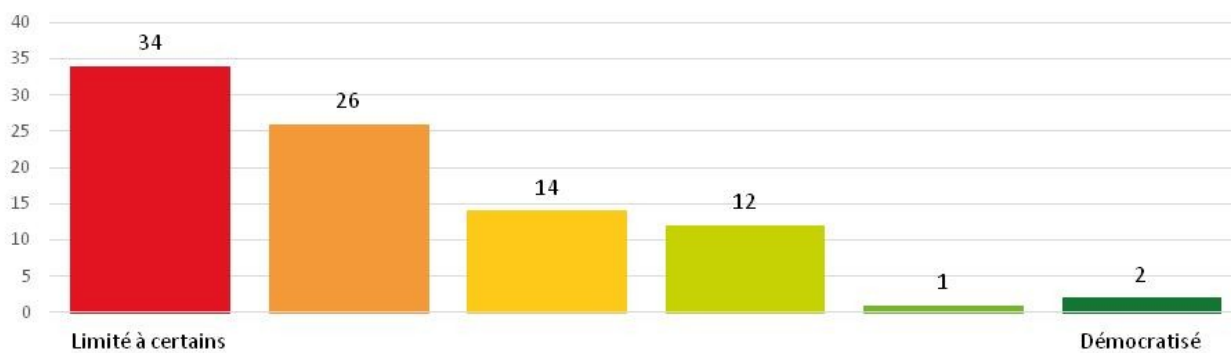
4. A vélo, les personnes conduisant des véhicules motorisés me respectent :



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



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



6. Sécurité des déplacements à vélo

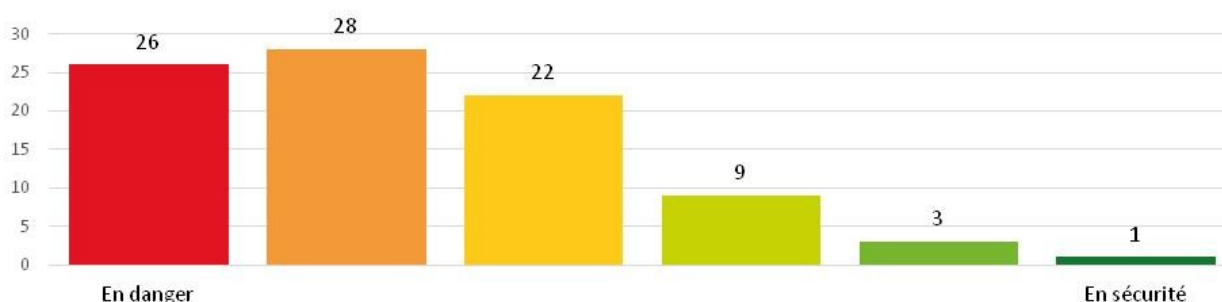
D'une manière générale, 85% des participants se sentent plutôt en danger lorsqu'ils circulent à vélo dans la commune de Seraing. Les grands axes semblent être une source importante de cette insécurité ressentie, puisque près de 90% des cyclistes trouvent qu'ils n'y circulent pas en sécurité. Un cycliste sur deux a d'ailleurs sélectionné le niveau d'insécurité le plus élevé proposé par l'enquête, concernant les grands axes. Les rues résidentielles semblent moins une source d'insécurité en comparaison avec les axes principaux, mais restent tout de même génératrices d'insécurité pour 60% des participants.

Il est criant de constater à quel point il manque des itinéraires cyclables sécurisés reliant les communes voisines à Seraing. En effet, près de 90% des cyclistes trouvent qu'ils ne peuvent pas rejoindre une commune limitrophe en sécurité.

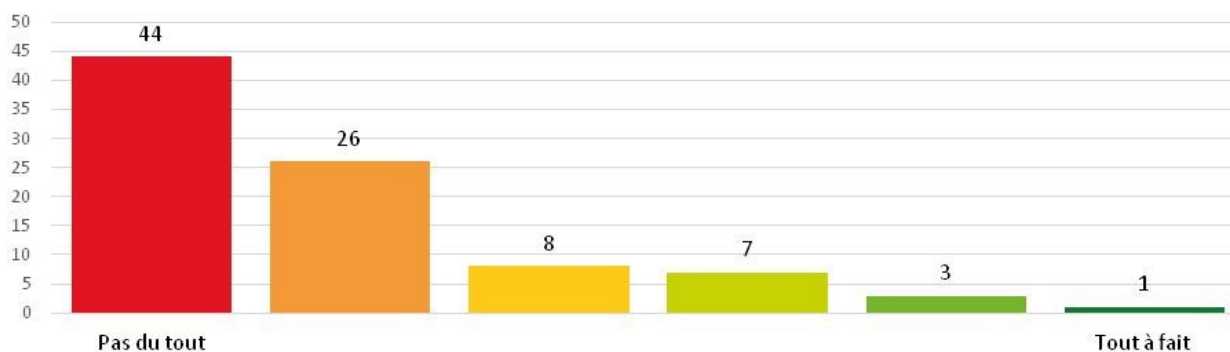
Près de 90% des participants se disent occasionnellement à toujours en dangers lors de leurs traversées des carrefour et des ronds-points dans la commune.

Un triste constat de cette enquête révèle, quasi unanimement (97% des participants), qu'il est dangereux pour les personnes âgées et les enfants de circuler à vélo dans la commune. 62% des participants ont d'ailleurs sélectionné le niveau de danger le plus élevé concernant ce point.

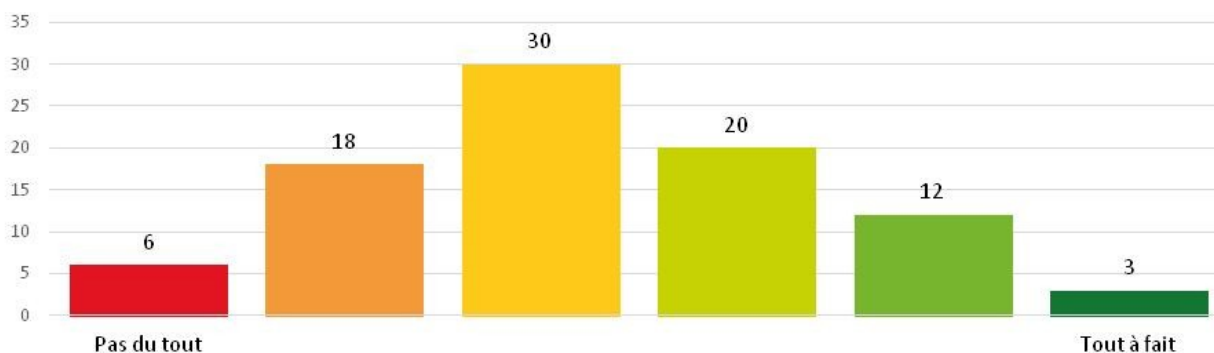
7. En général, quand je circule à vélo dans la commune je me sens :



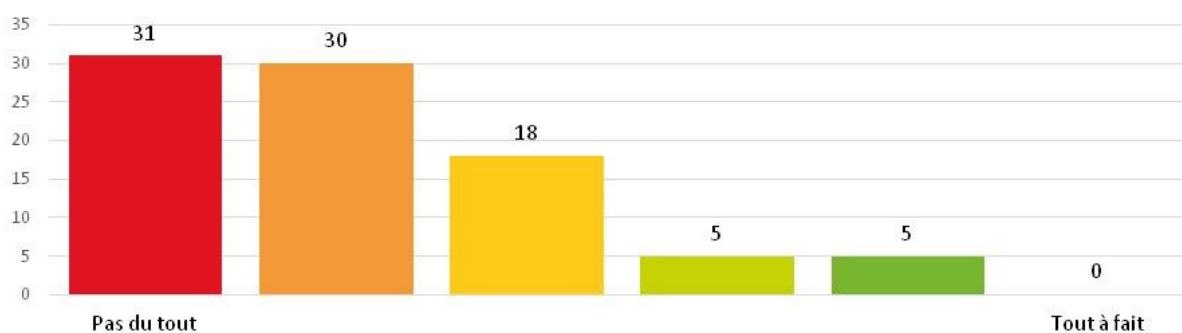
8. Je peux circuler en sécurité sur les grands axes de la commune :



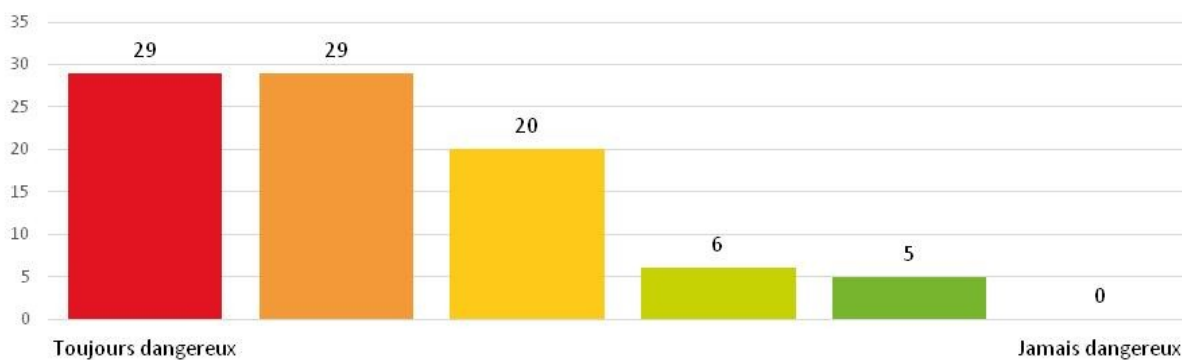
9. Je peux circuler à vélo en sécurité dans les rues résidentielles :



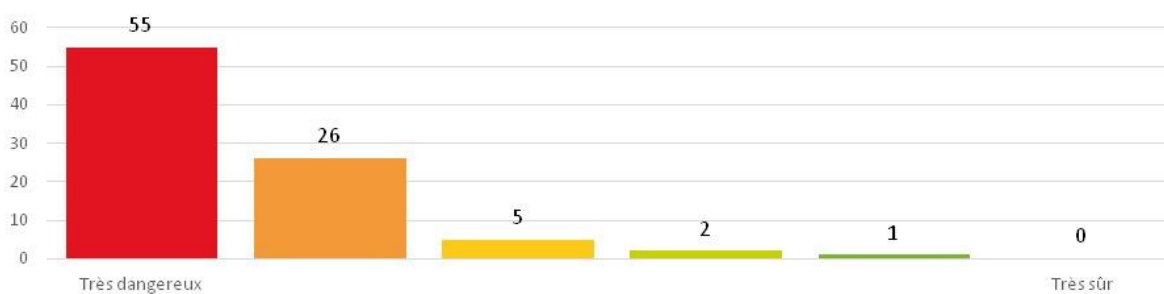
10. Je peux rejoindre à vélo en sécurité les communes voisines :



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



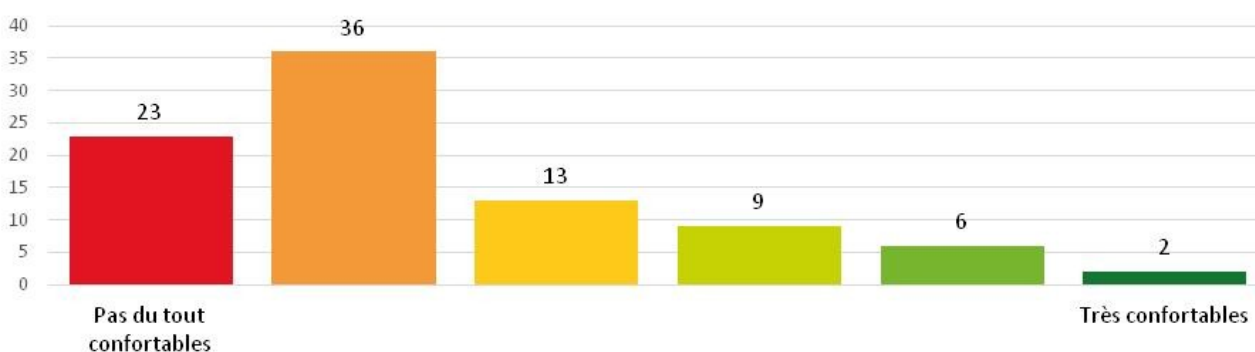
12. Pour les enfants et les personnes âgées, circuler à vélo dans la commune est :



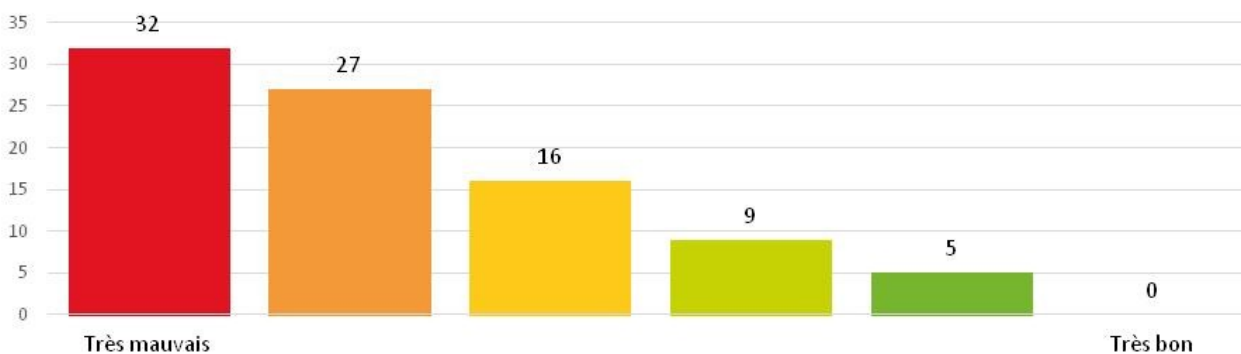
7. Confort des déplacements dans la commune

Selon près de 80% des participants, les itinéraires cyclables sur la commune de Seraing sont jugés plutôt inconfortables. Une des causes à ce constat pourrait être liée à l'entretien insuffisant des itinéraires cyclables qui est ressenti par 84% des cyclistes ayant participé à l'enquête. 9 participants sur 10 trouvent que les directions à prendre sont mal indiquées. Lors de travaux sur les itinéraires cyclables, 9 participants sur 10 jugent insuffisante la solution d'itinéraire alternatif sûr, si ce dernier est proposée. En effet, pour plus de 50% des participants, il n'y a jamais d'itinéraire alternatif sûr proposé lors de travaux. Une observation en demi-teinte concerne les voies à sens unique limité (SUL). Près de 1 participant sur 2 trouve plutôt fréquente la présence d'un SUL sur leur itinéraire cyclable.

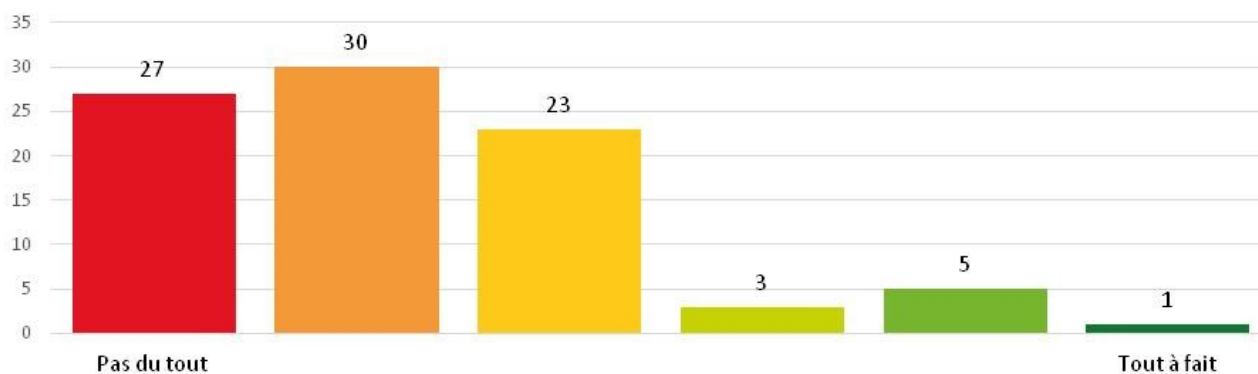
14. Selon moi, les itinéraires cyclables sont :



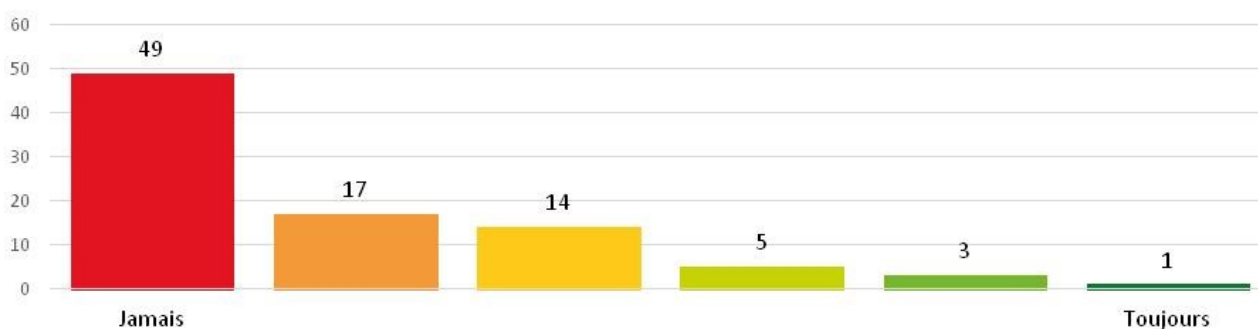
15. L'entretien des itinéraires cyclables est :



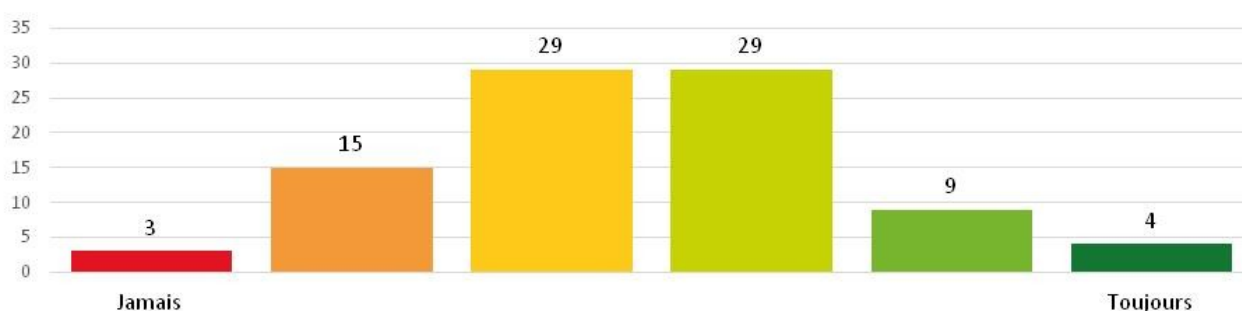
16. Les directions à vélo sont bien indiquées :



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



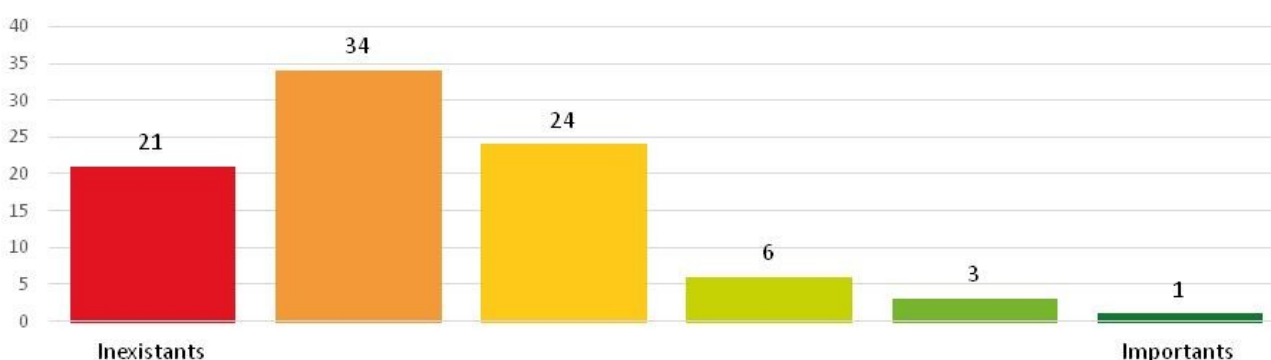
18. A vélo, je suis autorisé à emprunter les voies à sens unique à contre-sens :



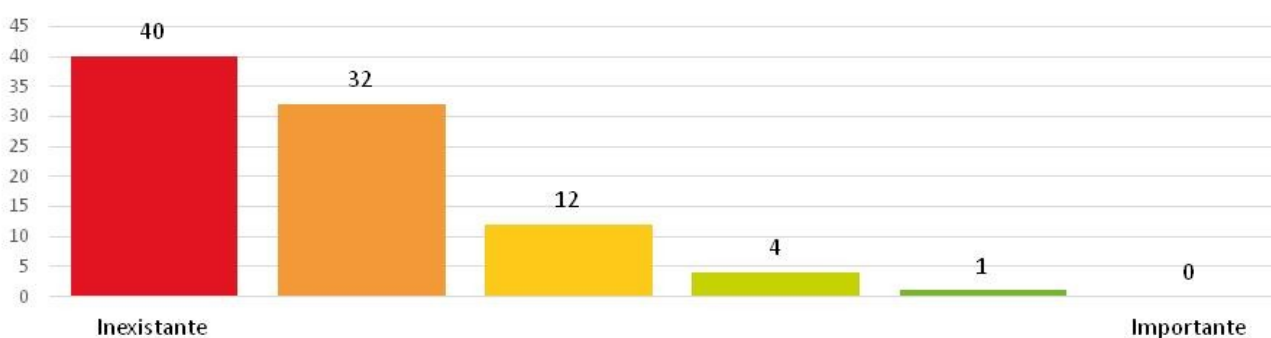
8. Importance accordée au vélo par la commune

C'est le thème qui a été jugé le plus sévèrement par les répondants. 62% d'entre eux jugent les efforts de la commune en faveur du vélo insuffisants à inexistants, et 27% les jugent médiocres. La communication en faveur du vélo remporte la palme du mécontentement, puisque 81% des cyclistes répondants la trouvent tout simplement inexistante ou mauvaise. L'écoute du pouvoir communal vis-à-vis des besoins des cyclistes, et leur implication dans la réflexion est jugée mauvaise à très mauvaise par 73% des participants. Le problème du stationnement de véhicules sur les itinéraires cyclables est jugé un peu moins sévèrement, mais 53 % l'estiment tout de même fréquent à très fréquent.

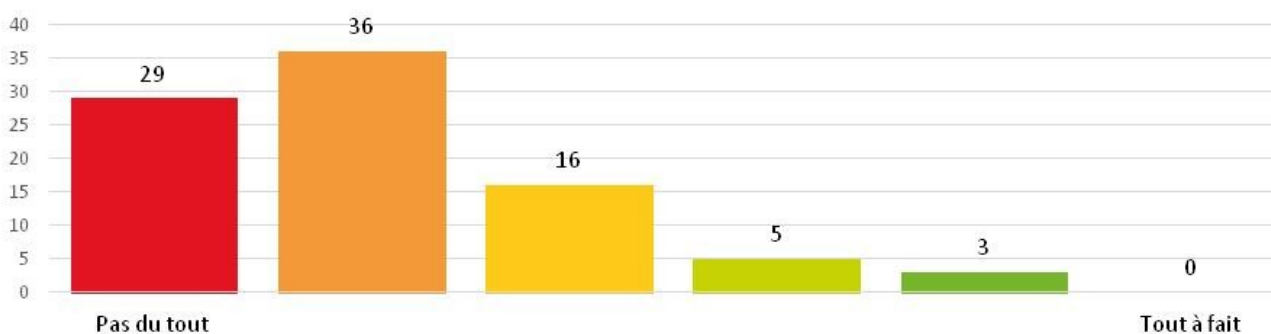
19. Selon moi, les efforts faits en faveur du vélo par la commune sont :



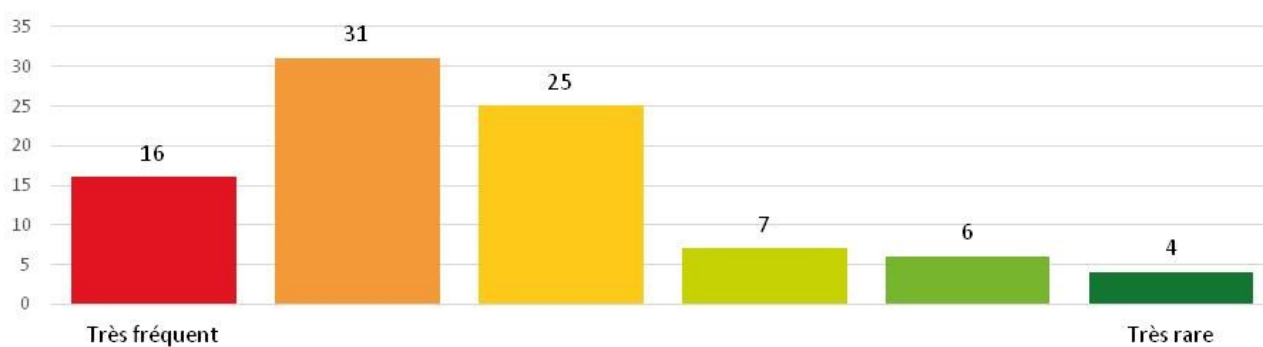
20. La communication en faveur des déplacements à vélo y est :



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 :



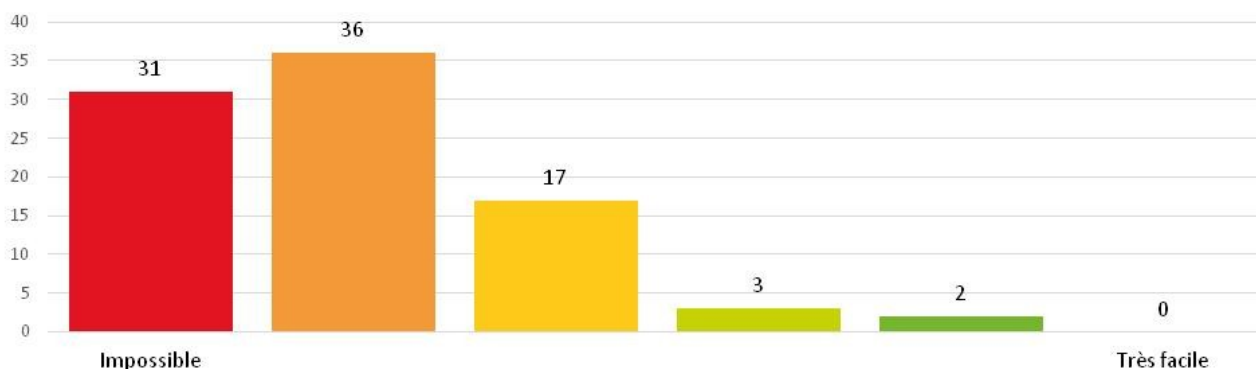
9. Stationnement et services vélo

Pratiquement tous les participants à l'enquête ont indiqué qu'il n'est guère aisé, voir impossible pour un tiers d'entre eux, de trouver un stationnement vélo adapté à leur besoin. Le constat est comparable pour les stationnements vélo en gare ou aux arrêts des transports en commun.

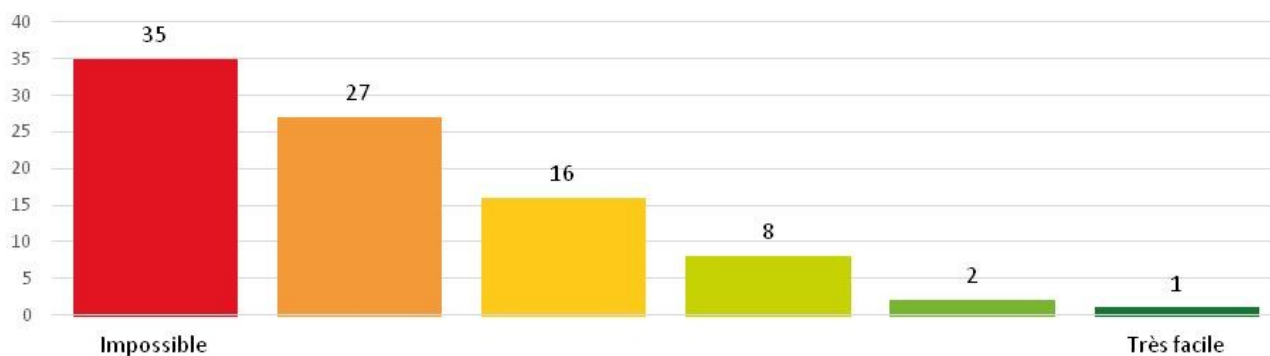
Un autre constat concerne un manque de services proposés aux utilisateurs du vélo au sein de la commune de Seraing. En effet, plus de 90% des participants jugent qu'il n'est pas facile de trouver un service de location de vélo et près de deux tiers trouvent qu'il n'est pas facile de trouver un magasin ou un atelier de réparation de vélo.

Enfin, près de 3 participants sur 4 pensent que les vols de vélo sur le territoire communal sont plus fréquents.

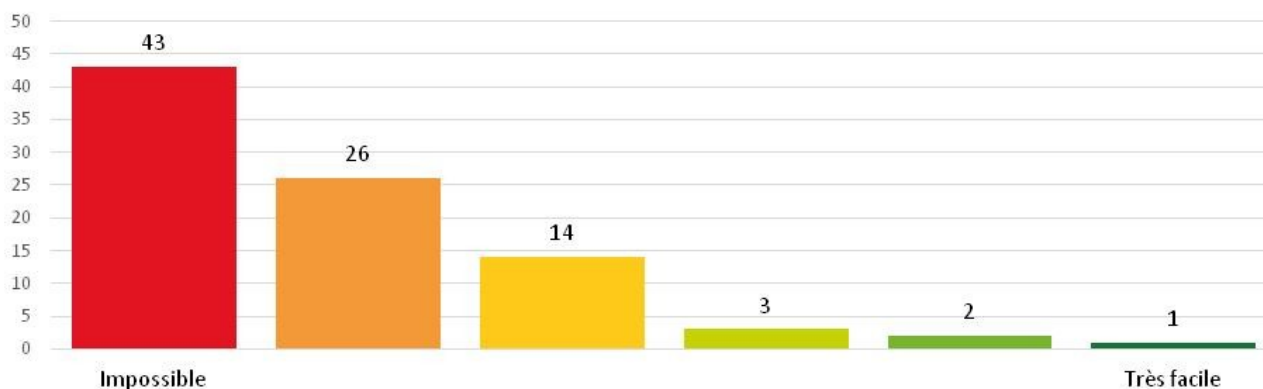
23. Trouver un stationnement vélo adapté à mon besoin (durée, sécurité...) est :



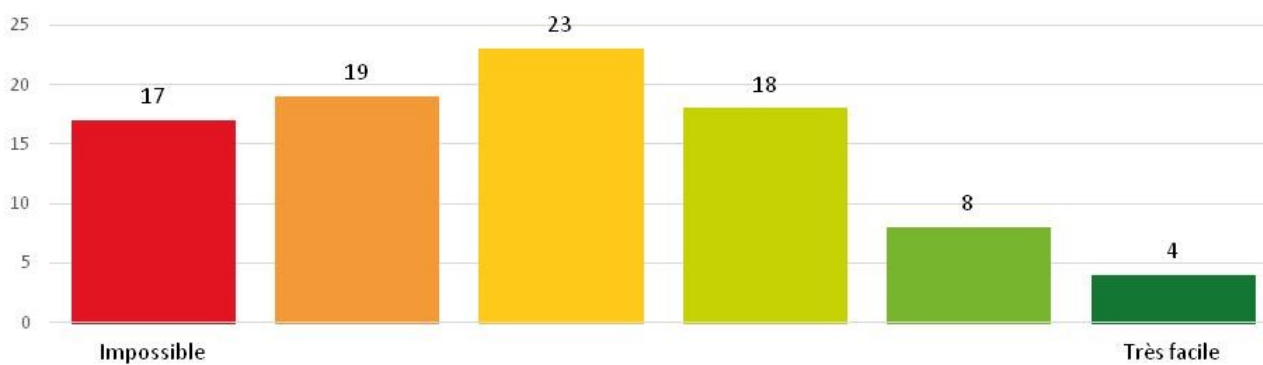
24. Stationner son vélo en gare ou à un arrêt des transports en commun est :



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



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



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

