

Enquête mobilité : les candidat·e·s épinglent le manque de sécurité pour se déplacer à vélo



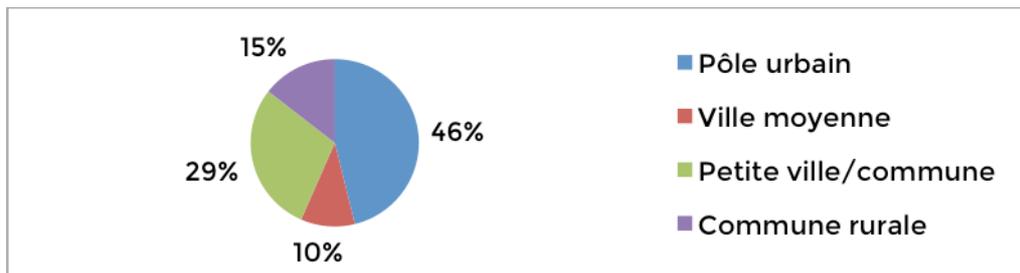
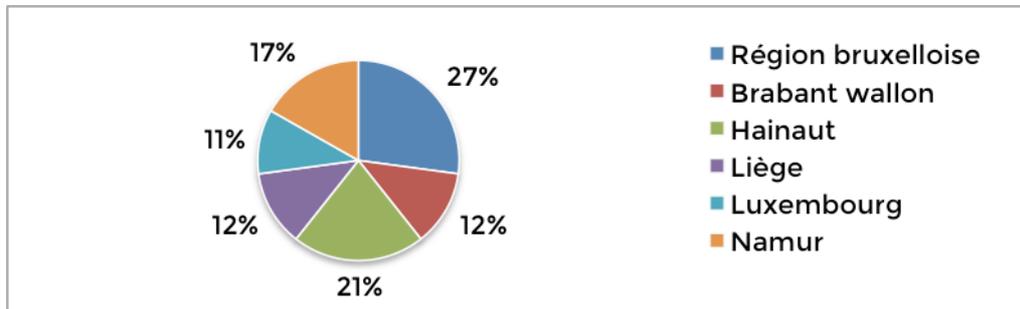
L'une des missions du GRACQ est de porter la parole des usagers auprès des pouvoirs publics. À l'approche des élections, le GRACQ a souhaité passer de l'autre côté du miroir afin de prendre la **température « mobilité » auprès des candidat·e·s**. L'enquête en ligne, diffusée par mail auprès des têtes de liste d'un panel de communes, entre le 24 août et le 24 septembre, a permis de collecter les **réponses de 221 candidat·e·s**.

PRINCIPAUX CONSTATS :

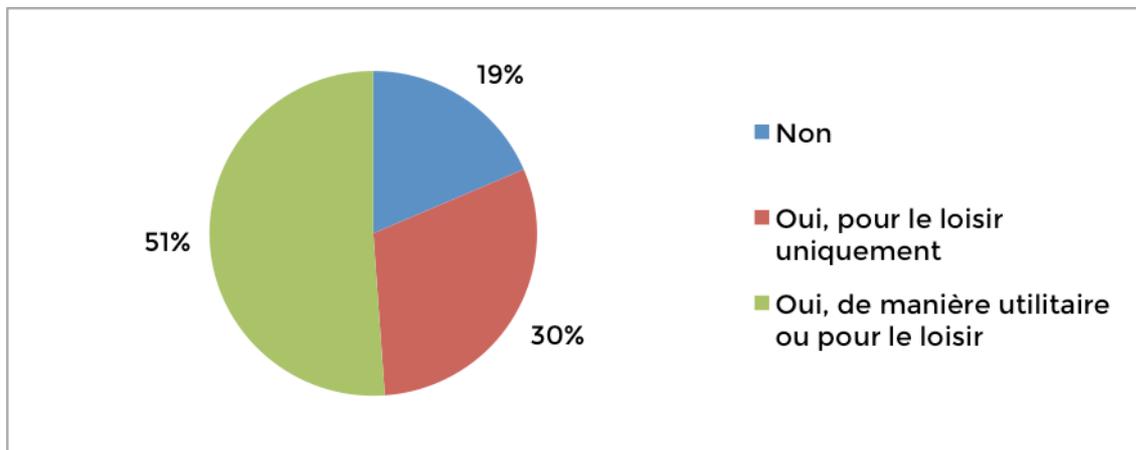
- 65% des candidat·e·s jugent leur commune insuffisamment sécurisante pour les déplacements à vélo.
- 3 candidat·e·s sur 4 estiment qu'un enfant de 12 ans ne peut pas se rendre à pied ou à vélo à l'école en toute sécurité.
- 81% des candidat·e·s jugent la pression automobile problématique au sein de leur commune.
- Moins d'1 candidat sur 4 estime que les alternatives à la voiture individuelle sont suffisamment encouragées.
- Le manque d'infrastructure et d'itinéraires sécurisés pointé comme frein n°1 à l'utilisation du vélo, loin devant le relief, les habitudes ou la météo.

Profil des répondants :

- Origine des répondants



- Les candidats se déplacent-ils à vélo dans leur commune ?



51% des candidat-e-s déclarent utiliser le vélo de manière utilitaire ou pour le loisir. Ce à quoi il faut ajouter 30% qui utilisent le vélo à des fins exclusivement récréatives. Seuls 19% déclarent ne pas utiliser le vélo, une proportion très faible relativement au reste de la population : 58% des Wallons n'utilisent jamais le vélo, de même que 59% des Bruxellois.

Il est probable que les personnes les plus enclines à répondre à l'enquête sont également les personnes les plus sensibles aux questions de mobilité active, parce qu'elles-mêmes se sentent concernées.



→ 65% des candidat·e·s jugent leur commune insuffisamment sécurisante pour les cyclistes.



C'est en région bruxelloise que la pratique du vélo est perçue comme étant la plus sûre : moins de la moitié des répondants (48%) jugent la pratique du vélo au sein de leur commune comme étant dangereuse. C'est également en région bruxelloise que la pratique du vélo est la plus répandue. La situation est plus contrastée en Wallonie : **c'est en province de Liège (81%) que le sentiment d'insécurité se fait le plus**

ressentir, suivie par la province du Luxembourg (78%) et du Hainaut (77%). Namur (62%) et le Brabant wallon (56%) obtiennent des impressions un peu plus favorables.

Le fait de se déplacer ou non à vélo ne semble pas avoir d'impact sur la perception des candidat·e·s. Néanmoins, lorsqu'ils sont interrogés sur les raisons de cette insécurité, 7% des répondants (utilisant eux-mêmes le vélo), évoquent l'importance de l'expérience : la connaissance des règles, les bons réflexes, le choix de l'itinéraire, l'anticipation et la prudence.

La perception de la dangerosité de la commune se renforce lorsque l'on évoque la sécurité des enfants : **3 candidat·e·s sur 4 estiment que dans leur commune, un enfant de 12 ans ne peut pas se rendre en toute sécurité à l'école à pied ou à vélo.**

Quelles sont les causes principales de cette dangerosité ?

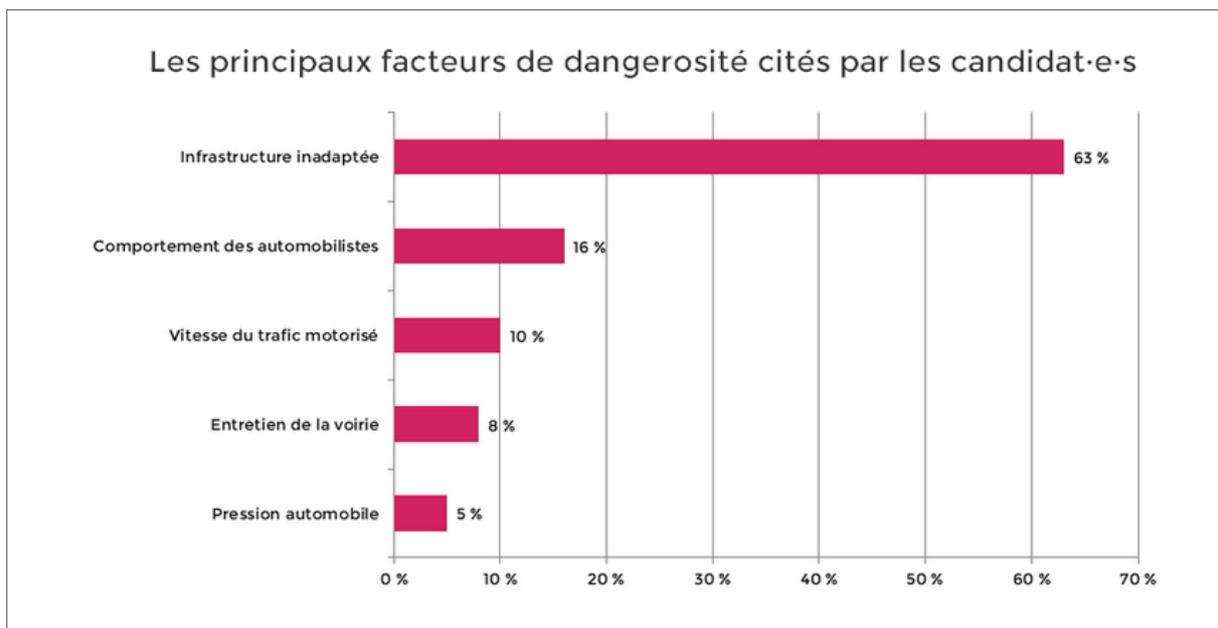
L'**infrastructure** est, de loin, la première cause citée comme source du danger. Les candidat·e·s mentionnent majoritairement l'insuffisance, voire l'absence d'infrastructures cyclables, mais également des aménagements inadaptés (notamment par rapport au volume ou à la vitesse du trafic). L'étroitesse de certaines routes, qui permet difficilement d'envisager des solutions infrastructurelle, est également pointée du doigt. Le mauvais état des routes et le manque d'entretien sont également pointés comme source de danger, mais quasi exclusivement par des candidat·e·s wallon·ne·s.

Les autres raisons fréquemment invoquées comme source de danger sont toutes en lien avec le **trafic motorisé** : le comportement dangereux des automobilistes vis-à-vis des cyclistes – notamment le stationnement sauvage sur les pistes cyclables –, mais également les vitesses élevées ou la trop forte pression automobile.

Ces deux problèmes sont en réalité intrinsèquement liés : la nécessité de développer des infrastructures cyclables sécurisées s'explique par la dominance du trafic automobile, même lorsqu'il n'est pas explicitement cité.



La **généralisation du 30km/h en agglomération, hors grands axes, recueille 64% d'opinions favorables. C'est en région bruxelloise qu'elle suscite le plus d'adhésion (83%)** – le principe devrait intégrer le futur plan régional de mobilité. La mesure fait l'unanimité à Schaerbeek (qui vient de l'adopter au niveau communal), mais divise dans la commune d'Uccle qui privilégie une approche quartier par quartier. La mesure est bien moins populaire en province de Liège et en province de Luxembourg : les candidat·e·s soulignent les difficultés à faire respecter les limites de vitesse actuelles en de nombreux endroits. Si la mesure est jugée peu adaptée pour une généralisation, elle rencontre par contre davantage d'avis favorables en ce qui concerne les centres-villes et l'aménagement des abords d'école.



➔ **81% des candidat·e·s jugent la pression automobile « problématique » au sein de leur commune.**

On constate que les candidat·e·s des communes rurales ou des petites villes (Tubize, Braine-le-Comte, Hannut, Marche-en-Famenne...) estiment tout autant problématique la pression automobile que les candidat·e·s des zones fortement urbanisées. Certains d'entre eux soulignent toutefois le caractère temporel du phénomène, aux moments des entrées et sorties d'écoles.

En région bruxelloise, la forte pression automobile est liée assez directement à la question de la qualité de l'air : 100% des candidat·e·s se déclarent préoccupés cette problématique, contre 92% de manière générale. C'est en province de Luxembourg que cette tendance est la moins marquée.



Apaiser le trafic automobile : quelles mesures ?

La quasi-totalité des répondants (99%) se déclare favorable à des mesures destinées à apaiser le trafic automobile. Néanmoins, lorsqu'on les interroge sur le type de mesures à mettre en œuvre, **44% des candidat·e·s citent exclusivement des mesures destinées à développer les alternatives, sans évoquer le trafic automobile**. Deux candidats annoncent même des mesures allant plutôt dans le sens inverse, illustrant notamment la difficulté à remettre en question le stationnement en voirie.

Lorsque le trafic automobile est explicitement mentionné, c'est **l'apaisement des vitesses qui est le plus régulièrement cité (29% des répondants)** : mieux faire respecter les limites, mettre en œuvre des zones 30 voire des zones de rencontre (20 km/h). 13% des répondants envisagent également des mesures liées au stationnement (parking de dissuasion afin de libérer les centres-villes, régulation du stationnement...) et 11% citent des mesures destinées à travailler sur la circulation (couper le trafic de transit, interdire la circulation des poids-lourds dans le centre). Enfin, 7% évoquent des mesures spécifiquement destinées à calmer le trafic à proximité directe des établissements scolaires (rues scolaires, zones de dépose-minute...).

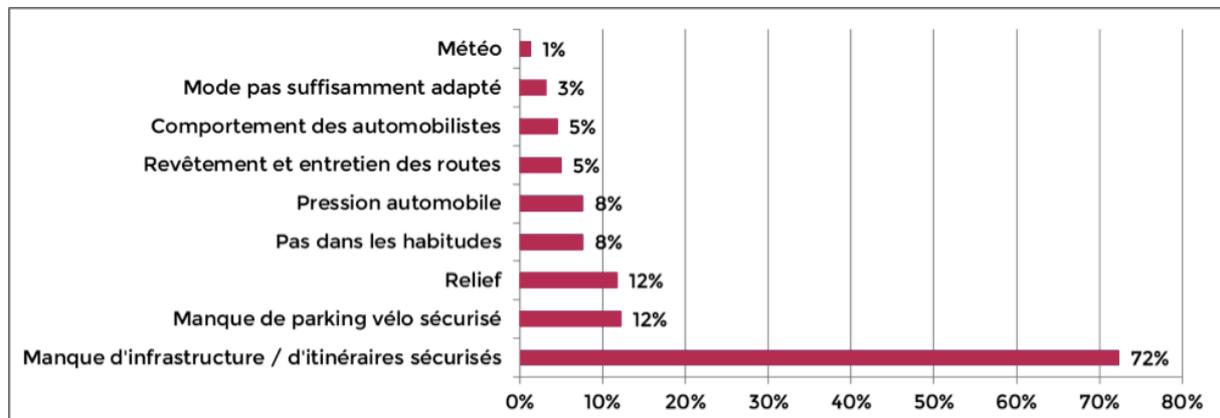
→ Les modes alternatifs suffisamment encouragés pour seulement 24% des candidat·e·s

À peine un quart des répondants (24%) estiment que les modes alternatifs à la voiture individuelle sont suffisamment encouragés au sein de leur commune. Le score est légèrement plus élevé pour les pôles urbains (32%). Ce sont les communes rurales qui souffrent le plus du manque d'alternative à la voiture individuelle (12%).

Parmi les modes à encourager prioritairement, **c'est le vélo qui est cité le plus souvent (90%)**, suivi par les transports publics (72%) et la marche (70%) et, enfin, les systèmes de voitures partagées / covoiturage (52%). Un quart des candidat·e·s ont toutefois sélectionné l'ensemble de ces propositions, estimant que toute alternative doit être encouragée et soulignant leur complémentarité (notamment vélo et transports public). Le rôle du vélo est également pointé pour de nombreux trajets courts actuellement réalisés en voiture, et pour lesquels les transports publics ne constituent pas nécessairement une réponse adéquate. **En milieu rural, il est perçu par certains candidat·e·s comme une solution accessible, au vu des difficultés de desserte des transports publics et le peu de prise des communes sur leur organisation.**



→ Le manque d'infrastructure et d'itinéraires sécurisés, frein n°1 à l'usage du vélo.



Lorsque les candidat·e·s sont invités à s'exprimer sur ce qui constitue, selon eux, le principal frein à l'utilisation du vélo au sein de leur commune, la grande majorité met en évidence le manque ou l'absence d'infrastructures cyclables ainsi que d'itinéraires sécurisés. Le relief est cité au même titre que le manque de parking vélo sécurisé au domicile, gares ou stations de transports en commun (12%), cette dernière problématique étant davantage pointée à Bruxelles. Viennent ensuite la trop forte pression automobile et le fait que le vélo n'est pas encore ancré dans les habitudes de déplacements des citoyens (8%).

→ La consultation régulière des usagers, une nécessité dans la mise en œuvre d'une politique de mobilité ?

97% des candidat·e·s estiment nécessaire de consulter régulièrement les usagers de la commune concernant la mise en œuvre de la politique de mobilité.

De nombreux·ses candidat·e·s se déclarent favorables, de manière générale, à une plus grande implication citoyenne dans la politique communale, et au renforcement du lien entre élu et citoyens. Au niveau de la mobilité, l'utilité de la concertation est soulignée à plusieurs égards : les usagers ont une bonne connaissance du terrain, ils peuvent faire remonter des problèmes parfois non connus, suggérer des solutions ou émettre des propositions afin d'améliorer les projets proposés par les autorités.

Mais l'idée d'une consultation des usagers n'est pas toujours envisagée sous l'angle du dialogue constructif. Certains candidat·e·s citent la menace des groupes de pression (cycliste ou automobiliste), l'opportunité de conscientiser les citoyens ou encore de les motiver à modifier leurs habitudes de mobilité.



Plus d'infos :

- ❖ Durant toute la campagne électorale, les groupes locaux du GRACQ ont porté une vision pour leur commune, au travers de mémorandums communaux. Rencontres politiques, actions de sensibilisation, enquêtes citoyennes... Les initiatives n'ont pas manqué pour mettre la mobilité active au cœur du débat.
<https://www.gracq.org/actualites-du-gracq/elections-2018-le-gracq-en-campagne>
- ❖ Les citoyen-ne-s ont également été invité-e-s à agir individuellement, en envoyant aux candidat-e-s le b.a.-ba de la politique cycliste communale.
https://www.gracq.org/sites/default/files/pour_une_commune_velofriendly.pdf

