



BAROMÈTRE CYCLABLE

RÉSULTATS 2023

GRACIQ
LES CYCLISTES QUOTIDIENS ASBL

LE SOIR

Pro Velo



Table des matières

1. Résumé exécutif	3
Constats	3
2. Méthodologie du baromètre	5
Classements et notes globales	5
Méthode de calcul	6
3. Répartition géographique des réponses	7
4. Profil des 11.630 répondants	8
Cyclistes réguliers, occasionnels ou pas du tout ?	9
Niveau d'expertise pour se déplacer à vélo	9
Types de vélos utilisés	10
Motifs principaux de déplacements des répondants au baromètre	11
Stationnement de son vélo à domicile	11
Le vélo et les autres modes de transport en Wallonie	12
5. Freins au vélo (pour ceux qui ne l'utilisent pas)	13
6. Note globale et classements par catégories	14
Synthèse globale des avis exprimés	14
Classement des communes en 2023	15
Des progrès à reculons depuis 2021 ?	16
Classements par province wallonne	17
Communes wallonnes de plus de 50.000 habitants	19
Communes wallonnes entre 20.000 et 50.000 habitants	20
Communes wallonnes entre 10.000 et 20.000 habitants	21
Communes wallonnes de moins de 10.000 habitants	22
7. Ressenti général sur le vélo dans les communes	23
8. Sécurité des déplacements à vélo	26
9. Confort des déplacements dans la commune	29
10. Importance accordée au vélo par la commune	32
11. Stationnement et services vélo	35

1. Résumé exécutif

Le GRACQ a lancé en novembre 2023 sa deuxième grande enquête de satisfaction sur les politiques cyclables communales wallonnes, après celle de novembre 2021. Quiconque se déplace un tant soit peu à vélo a été invité à évaluer la sécurité, le confort, les services et l'écoute des cyclistes par sa commune. Au total **11.630 personnes** y ont participé.

Via ce questionnaire en ligne, **10.770 cyclistes** wallons réguliers ou occasionnels ont donné leur avis sur tous les aspects de la politique du vélo de leur commune, tandis que **860 non-cyclistes** nous ont éclairé sur leurs freins à l'usage du vélo.

Ce rapport présente l'analyse globale des réponses enregistrées sur toute la Wallonie, ainsi qu'un classement pour les **86 communes** wallonnes qui ont récolté au moins 50 avis. Ce classement est établi non seulement en fonction des notes accordées à la commune par les sondés, mais aussi selon sa taille (quatre catégories). Un classement est également proposé par province.

Pour mieux visualiser le score de chaque commune, une **lettre** et un **code couleur** sont utilisés, sur le modèle de l'échelle des performances énergétiques des bâtiments. Les cartes que nous produisons permettent aussi de comparer visuellement les performances des communes.

Comme notre questionnaire d'évaluation des communes en 2023 est le même que celui utilisé pour le baromètre de 2021, nous avons pu pour la première fois nous livrer à une **comparaison temporelle** des performances des communes wallonnes en ce qui concerne leur cyclabilité.

Pour rappel le but du baromètre est non seulement de mettre en avant les **points forts et faibles** de chaque commune (en fonction des réponses des sondés à 26 questions portant sur la politique cyclable de leur commune), mais aussi de créer une **émulation** entre elles.

Constats

Neuf communes font leur apparition dans cette édition 2023 du baromètre : **Tintigny, Bastogne, Aubange, Spa, Welkenraedt, Neupré, Étalle, Faimes et Saint-Nicolas**. Tandis que **23** autres ont disparu de notre radar (faute d'avoir obtenu à nouveau 50 réponses).

Comme en 2021, cette édition du baromètre livre un portrait très sévère sur le vélo en Wallonie : seuls **22 %** des sondés jugent positivement (de « *bonnes* » à « *excellentes* ») leurs conditions de circulation à vélo dans leur commune. La note moyenne pour la Wallonie est de **2,6** sur 6 ce qui situe la région en classe **F** = « *climat défavorable au vélo* ». Elle était de 2,8 (**E**) en 2021.

Une seule commune émerge en 2023 comme « *plutôt favorable* » au vélo (**Marche-en-Famenne**), tandis que quatre autres (**Walhain, Ottignies-LLN, Gembloux et Hannut**) sont jugées « *moyennement favorables* ». Enfin **81** vont de « *plutôt* » à « *très défavorables* ». En deux ans, seules **8** communes ont vu leur note moyenne progresser, tandis que **69** reculent.

Enfin, contrairement à la **France**, avec qui nous partageons le même modèle de baromètre, nous n'avons toujours pas de commune championne. Dans le classement français, la première commune wallonne n'apparaîtrait qu'à la **152^{ème}** position.

Quelles sont les raisons derrière cette détérioration des opinions exprimées ?

Après analyse des réponses au baromètre, il ressort qu'un certain désenchantement se fait ressentir face au **manque d'améliorations significatives** des conditions de circulation à vélo à pas mal d'endroits en Wallonie. Des aménagements cyclables efficaces et confortables, ainsi qu'une vraie politique de sécurité routière tardent à se mettre en place un peu partout... Avec toujours très peu d'écoute pour les besoins des cyclistes au niveau de la plupart des communes.

On a aussi plus de **cyclistes au quotidien** qui ont exprimé leur avis qu'en 2021 (29% versus 25%) et moins de cyclistes occasionnels. Une vision donc plus critique de la vie sur un vélo.

Voici en résumé le **bulletin global** de la Wallonie mettant en évidence les **notes moyennes** pour chacune des 26 questions posées sur la politique vélo dans toutes les communes.

WALLONIE

	2021	2023	
Nombre de réponses	13500	11622	
Population	3750000		
Taux de réponse	0,36%	0,31%	
Se déplacer à vélo dans la commune est très agréable	3,00	2,87	
Le réseau cyclable me permet d'aller partout rapidement	2,46	2,49	
Les conflits entre cyclistes et piétons sont très rares	4,17	3,96	
Les personnes conduisant des véhicules motorisés me respectent	2,91	2,75	
Je trouve que le trafic motorisé n'est pas du tout gênant	2,70	2,24	
Selon moi, dans la commune, l'usage du vélo est facile pour tous	2,97	2,07	
Quand je circule à vélo dans la commune je me sens en sécurité	2,90	2,53	
Je peux circuler en sécurité sur les grands axes de la commune	2,16	2,02	
Je peux circuler à vélo en sécurité dans les rues résidentielles	3,71	3,34	
Je peux rejoindre à vélo en sécurité les communes voisines	2,75	2,56	
Traverser un carrefour/giratoire dans la commune est sans risque	2,58	2,24	
Pour les enfants et les seniors, circuler à vélo ici est sûr	1,94	1,76	
Selon moi, les itinéraires cyclables sont très confortables	2,82	2,64	
L'entretien des cheminements cyclables est très bon	2,52	2,31	
Les directions à vélo sont bien indiquées partout	2,95	2,74	
En cas de chantier, une solution alternative sûre est proposée	2,04	1,86	
A vélo, je suis autorisé à emprunter les sens interdits partout	3,74	2,91	
Les efforts faits en faveur du vélo par la commune sont importants	2,72	2,55	
La communication communale en faveur du vélo est importante	2,48	2,39	
Le pouvoir communal est à l'écoute des besoins des cyclistes	2,60	2,40	
Le stationnement sauvage sur les pistes cyclables est inexistant	2,65	2,52	
Trouver un stationnement vélo adapté à mon besoin est aisé	2,65	2,63	
Stationner son vélo à un arrêt des transports en commun est facile	2,84	2,36	
Louer un vélo pour quelques heures ou plusieurs mois est facile	2,40	2,19	
Trouver un magasin/atelier vélo dans la commune est facile	3,62	3,56	
Selon moi, les vols de vélos dans la commune sont très rares	3,12	2,74	
En résumé, je dirais que les conditions pour l'usage du vélo dans la commune sont	2,60	2,62	
Note générale moyenne (questions 1 à 26)	2,81	2,56	
Thème 1 : Ressenti général	3,04	2,73	
Thème 2 : Sécurité	2,67	2,41	
Thème 3 : Confort	2,82	2,49	
Thème 4 : Importance accordée par la commune	2,61	2,47	
Thème 5 : Stationnement et services vélo	2,92	2,69	

>4,6 A+	Excellent
4,3-4,6 A	Très favorable
3,9-4,3 B	Favorable
3,5-3,9 C	Plutôt favorable
3,1-3,5 D	Moyennement favorable
2,7-3,1 E	Plutôt défavorable
2,3-2,7 F	Défavorable
<2,3 G	Très défavorable

Score

E

F



2. Méthodologie du baromètre

Un baromètre cyclable commence toujours par une phase sondage visant à récolter l'opinion d'un maximum de personnes qui circulent à vélo. Pour cette seconde édition, elle a eu lieu du 1^{er} au 30 novembre 2023, via un questionnaire en ligne qui a permis de récolter les avis de **11.630** personnes sur toute la Wallonie. Cette participation est en légère baisse par rapport 2021, où environ 13.500 personnes avaient donné leur avis, mais toujours très significative.

En 2023, **10.770** cyclistes ont partagé leur sentiment personnel sur cinq thèmes spécifiques :



ressenti
général



sécurité



confort



importance
du vélo



stationnement
et services

Dans le même temps, **860** non-cyclistes ont également eu l'opportunité de s'exprimer sur les raisons principales pour lesquelles ils ne se déplacent pas à vélo (et celles-là uniquement).

Classements et notes globales

Ce rapport présente les notes moyennes à chaque question du baromètre pour l'ensemble de la Wallonie, ainsi qu'un classement des **86 communes** qui ont récolté au moins 50 votes (seuil statistique pour qu'un échantillon soit considéré comme représentatif d'une population).

Un [rapport pour chaque commune est disponible sur notre site](#), d'autant plus détaillé quand un groupe local du GRACQ a pu se pencher sur les données et en faire une analyse !

Comparaisons géographiques et temporelles

Le but du baromètre 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.

Pour des comparaisons plus équitables, les communes sont classées par catégories de taille de population. Un classement par **province** est aussi proposé pour la 1^{ère} fois cette année.

Catégorie de taille	Communes sélectionnées
Plus de 50.000 habitants	9
Entre 20 et 50.000 habitants	21
Entre 10 et 20.000 habitants	35
Moins de 10.000 habitants	21

Comme notre questionnaire 2023 est similaire à celui de 2021, cela permet aussi de mesurer pour chaque commune qui a réussi à se qualifier sur ces deux années son niveau de progression.

Notre questionnaire pour l'évaluation des communes étant le même que celui utilisé par le baromètre cyclable de la FUB¹ en France, il est aussi possible de comparer les performances de nos communes à celles de la France voisine (en 2021).

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

Méthode de calcul

Le formulaire rempli par les participants lors de la phase sondage comprenait **26 questions** classées en **5 thèmes** (en plus de 10 questions pour déterminer le profil du répondant). Pour y répondre il leur a été demandé de se positionner sur les propositions via une échelle de 1 à 6. Il n'y avait pas de choix « neutre » ou « indifférent » :

1 = Pas du tout d'accord 6 = Tout à fait d'accord

Les réponses partielles remplies ne sont pas comptabilisées dans le baromètre. Tous nos calculs se basent donc sur les formulaires complétés jusqu'au bout, avec réponse à toutes les questions.

La note d'une commune pour une question est la moyenne des réponses à cette question (valeurs entre 1 et 6) pour la commune. A **Liège** par exemple, 1061 réponses valides ont été soumises : la note communale pour la question X est donc la moyenne de ces 1061 notes.

La méthode de calcul de la **note globale** d'une commune est simple aussi : au départ de la note moyenne pour chaque question on calcule une note moyenne pour sa thématique. Et puis, sur base de la moyenne pour les cinq notes thématiques, on calcule la note moyenne globale :

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																									

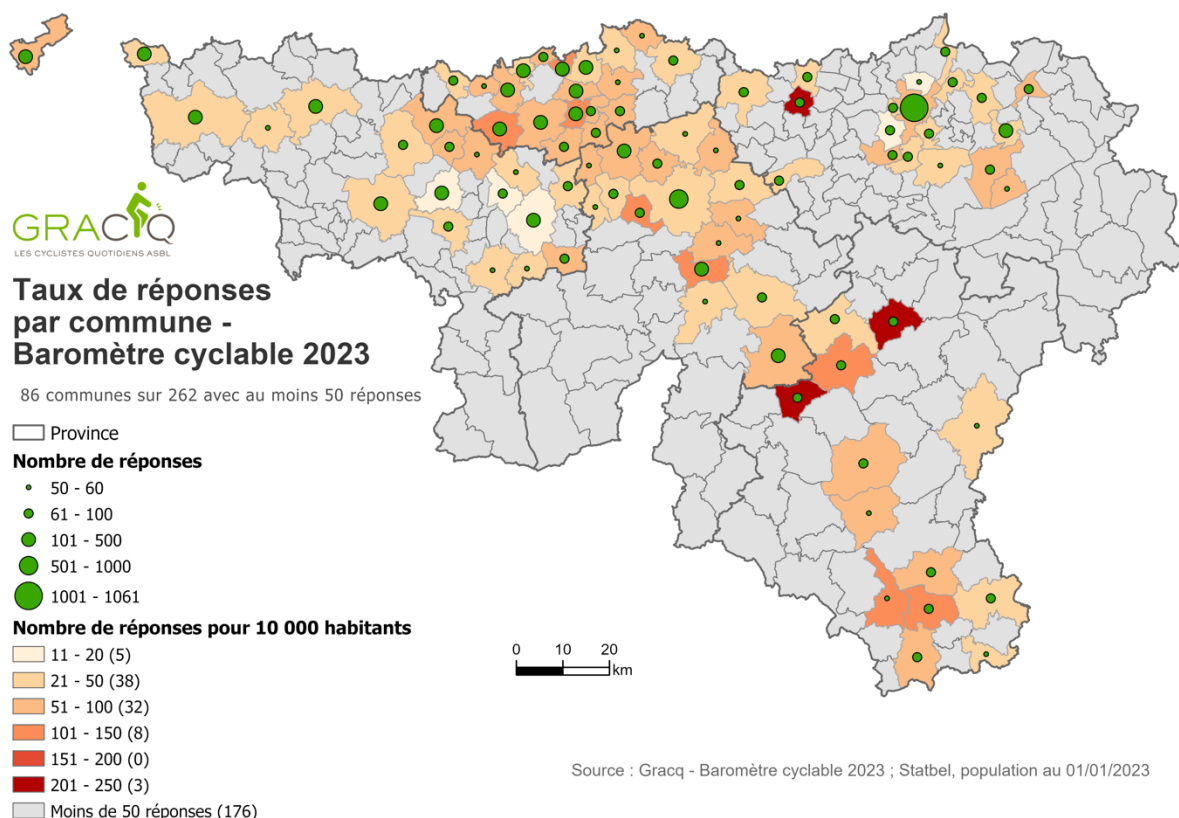
Méthode de calcul pour la note d'une commune

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) :

>4,6	A+	Excellent
4,3-4,6	A	Très favorable
3,9-4,3	B	Favorable
3,5-3,9	C	Plutôt favorable
3,1-3,5	D	Moyennement favorable
2,7-3,1	E	Plutôt défavorable
2,3-2,7	F	Défavorable
<2,3	G	Très défavorable

3. Répartition géographique des réponses

Sur **262** communes wallonnes, **86** sont parvenues à franchir le seuil des 50 réponses. Voici sur une carte le taux de réponse pour toutes les communes qualifiées :



Les communes les plus **densément peuplées** ont, logiquement, plus de personnes qui répondent au baromètre en ligne. De même celles où des **citoyens** ou **membres actifs** du GRACQ se mobilisent pour récolter un maximum d'opinions.

Sans surprise la carte fait ressortir les communes où l'on compte un certain nombre de cyclistes « utilitaires » en Wallonie. Ainsi les communes du **Brabant wallon** et du 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 nombre de réponses).

On saluera toutefois la performance remarquable de **Rendeux, Tellin, Faimés et Tintigny** qui, malgré une faible densité de peuplement (< 5000 habitants) ont franchi la barre de sélection.

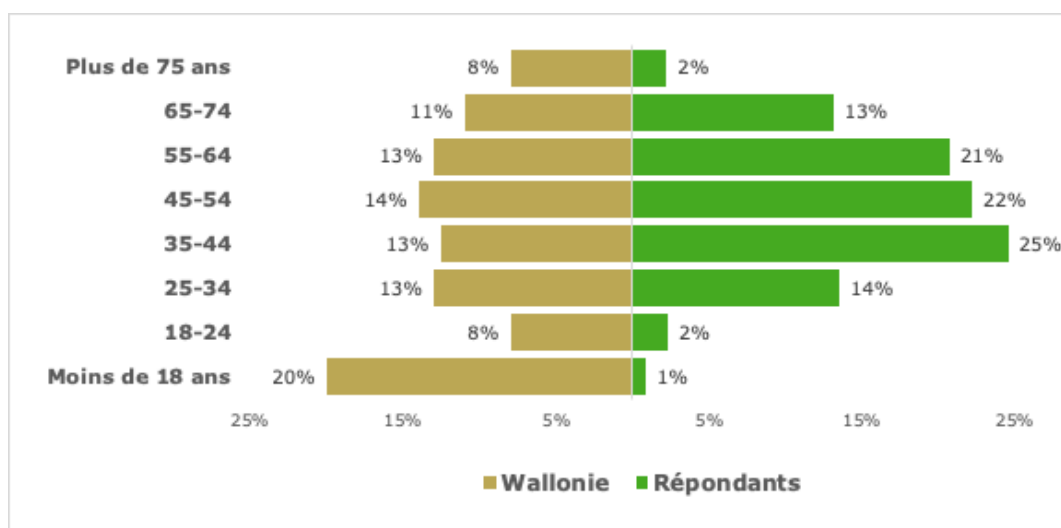
Voici la répartition des communes wallonnes qualifiées pour le baromètre selon leur taille :

Catégorie de taille	Communes évaluées
Plus de 50.000 habitants	9
Entre 20 et 50.000 habitants	21
Entre 10 et 20.000 habitants	35
Moins de 10.000 habitants	21

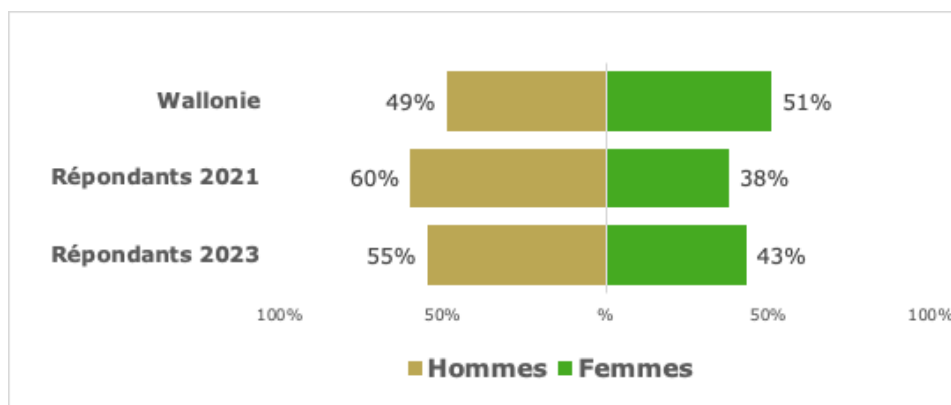
A noter que si le baromètre ne reprend que 86 communes wallonnes sur 262 (c'est à dire un tiers des communes), ces communes couvrent **60%** de la population wallonne.

4. Profil des 11.630 répondants

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.

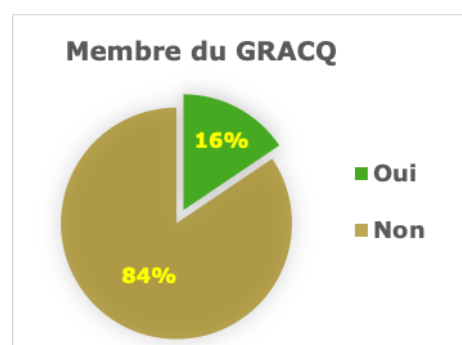


Les femmes sont un peu plus nombreuses (**43%**) à avoir répondu au baromètre en 2023 qu'en 2021 (38%). On se rapproche petit à petit de la répartition des genres en Wallonie.



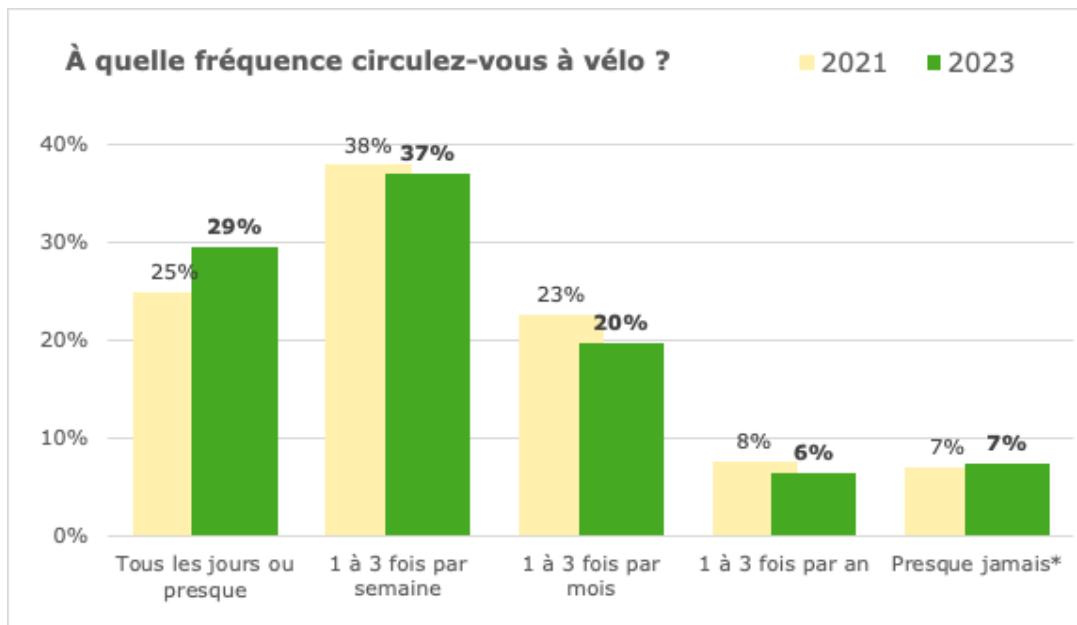
Il est intéressant aussi de constater que les réponses proviennent majoritairement de **personnes non membres du GRACQ**.

Le baromètre touche donc un public de cyclistes assez large, peu ou pas « militant ».



Cyclistes réguliers, occasionnels ou pas du tout ?

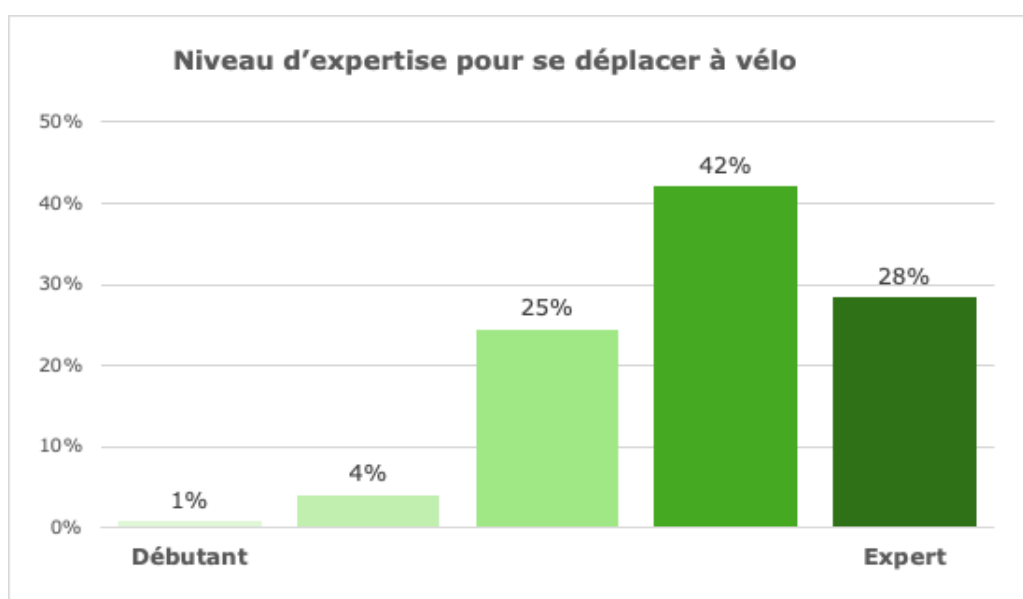
La réponse à cette question permet de déterminer la répartition entre cyclistes (quasi) quotidiens, réguliers ou occasionnels. Par rapport à 2021 on observe une augmentation des réponses au baromètre émanant de cyclistes **plus réguliers** :



Cette question a aussi servi de base à l'identification des **7%** des répondants qui ne roulent quasiment pas à vélo. Soit **860 personnes**. Il leur a été demandé à de donner uniquement les motifs pour lesquels elles ne roulent pas à vélo (pas au questionnaire complet).

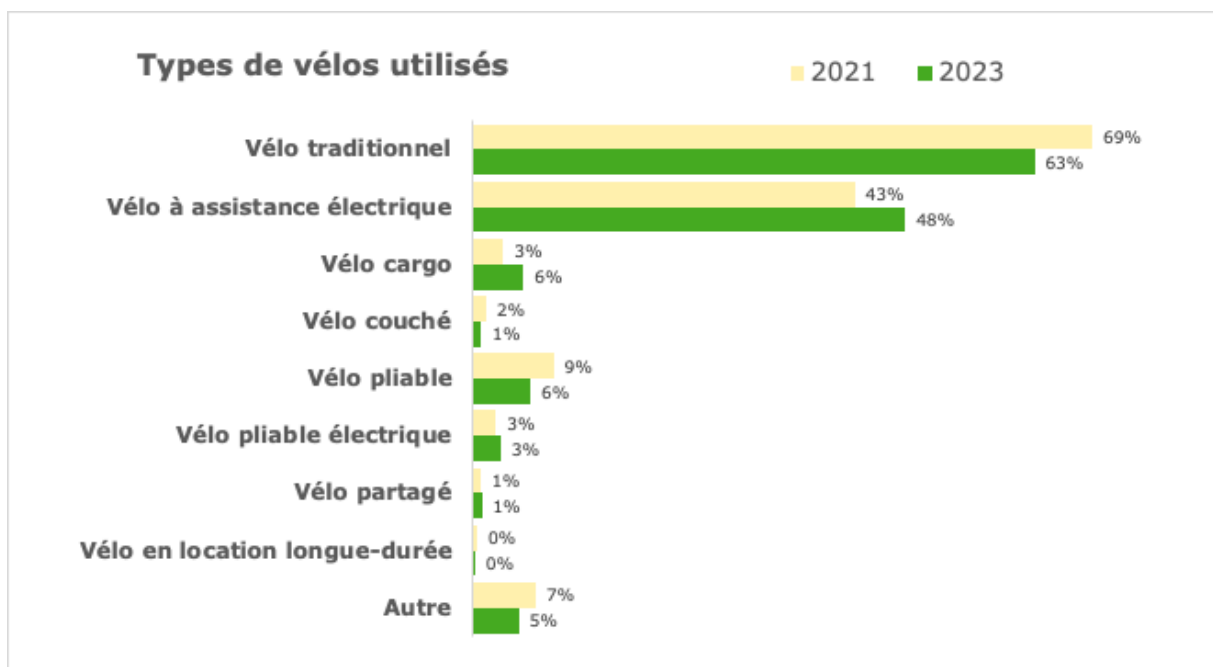
Niveau d'expertise pour se déplacer à vélo

En ce qui concerne le niveau d'habileté à se déplacer à vélo des cyclistes interrogés, ils sont **28%** à s'estimer experts, **42%** très bons, et **25%** plutôt moyens. Une toute petite minorité (**5%**), s'estime « novice » à vélo :



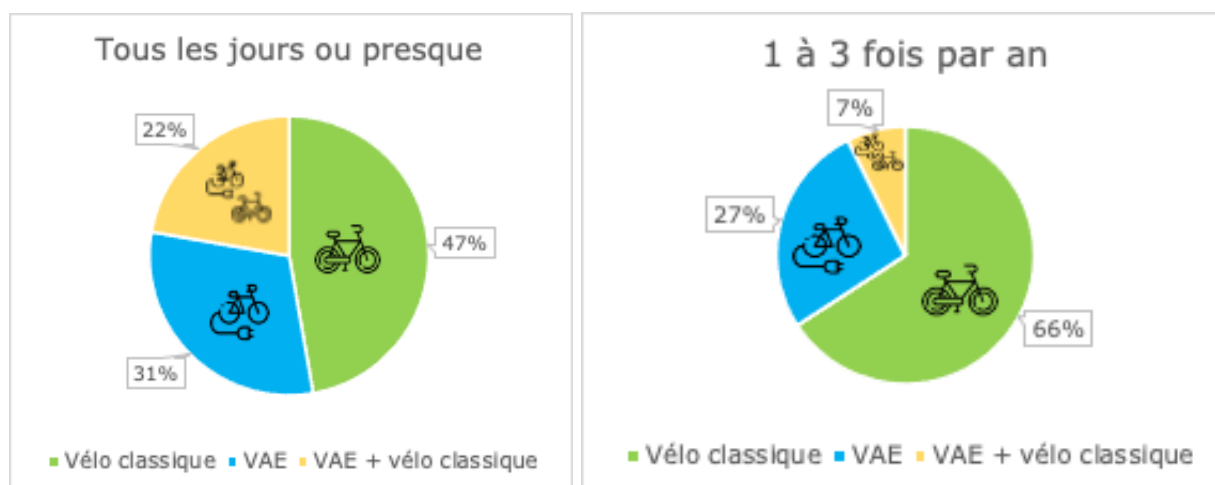
Types de vélos utilisés

On le constate grâce à cette question : le **vélo à assistance électrique (VAE)** gagne du terrain pour les déplacements à vélo en Wallonie. Le **vélo pliant** stagne un peu. Quant à l'utilisation du **vélo cargo** elle semble avoir doublé depuis 2021 (chez nos sondés en tout cas).

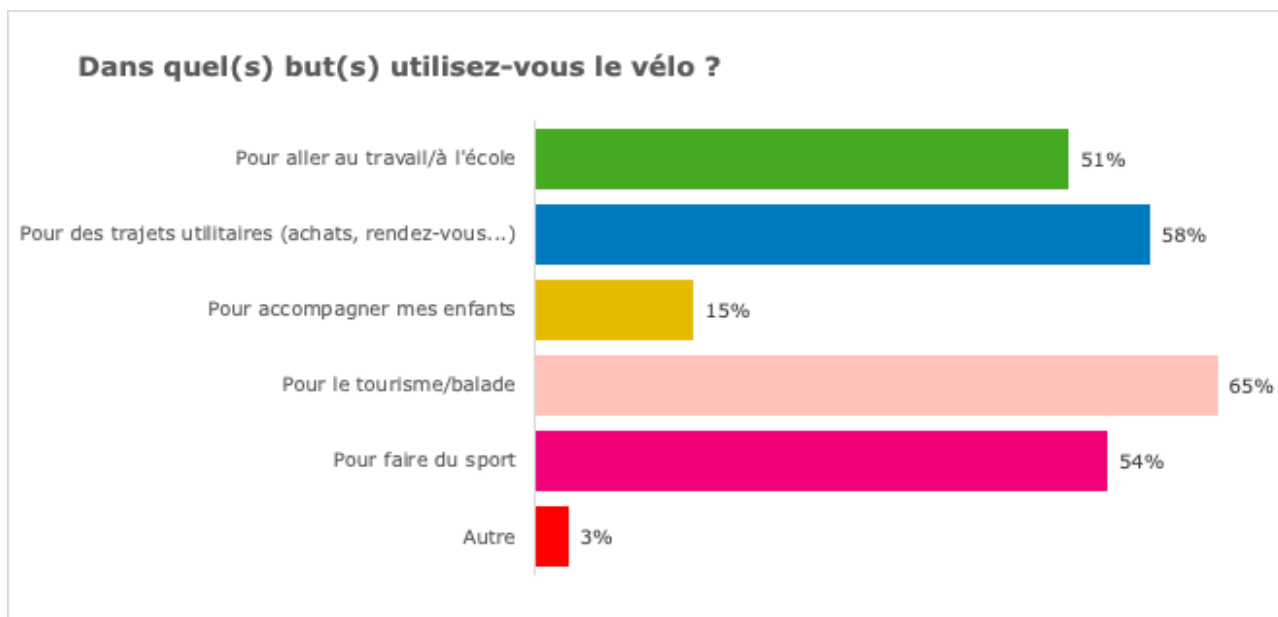


NB : certains utilisent plusieurs vélos selon leurs besoins, les % ne s'additionnent pas

On observe par ailleurs que chez les cyclistes *quotidiens* le vélo à assistance électrique séduit autant que le vélo classique (**53%** d'entre eux en utilisent un). Ceux qui pratiquent le vélo seulement quelques fois l'an font descendre la moyenne avec seulement **34%** d'utilisateurs.



Motifs principaux de déplacements des répondants au baromètre

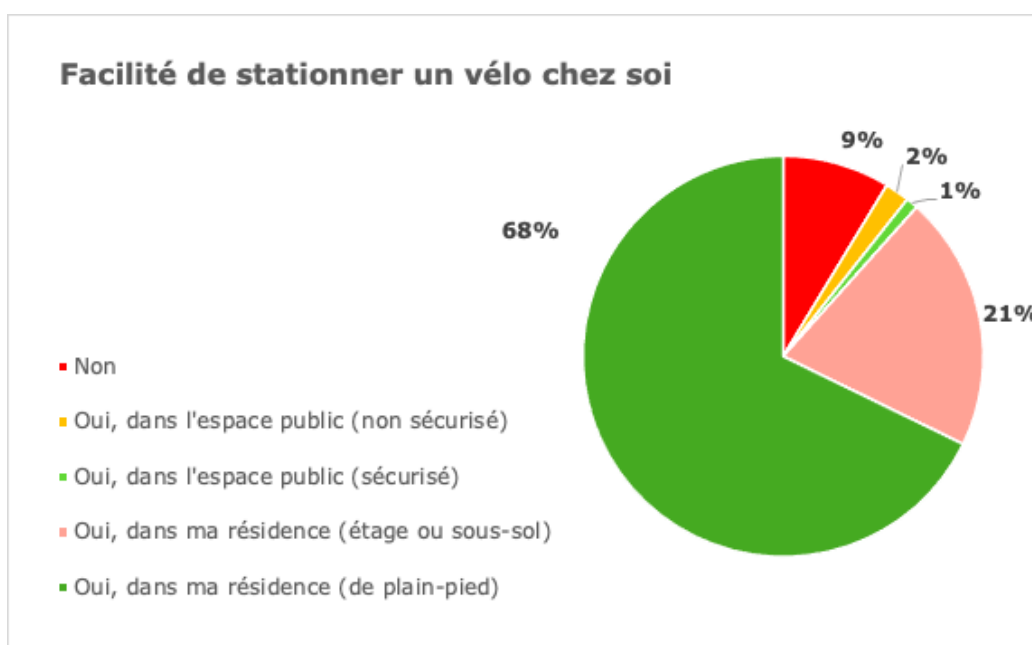


Chez les répondants, on observe majoritairement des cyclistes avec un profil mixte loisirs/utilitaires (**60 %**), et seulement une minorité d'utilisateurs purement sportifs et/ou loisirs (**22 %**). Ceux qui ont une utilisation purement « utilitaire » du vélo sont eux **18 %**.

Stationnement de son vélo à domicile

Les **2/3** des répondants peuvent rentrer leur vélo de plain-pied dans leur propriété. Par contre **21%** doivent le monter ou le descendre, tandis que **2%** le laissent sur l'espace public. Environ **9%** n'ont aucune solution chez eux.

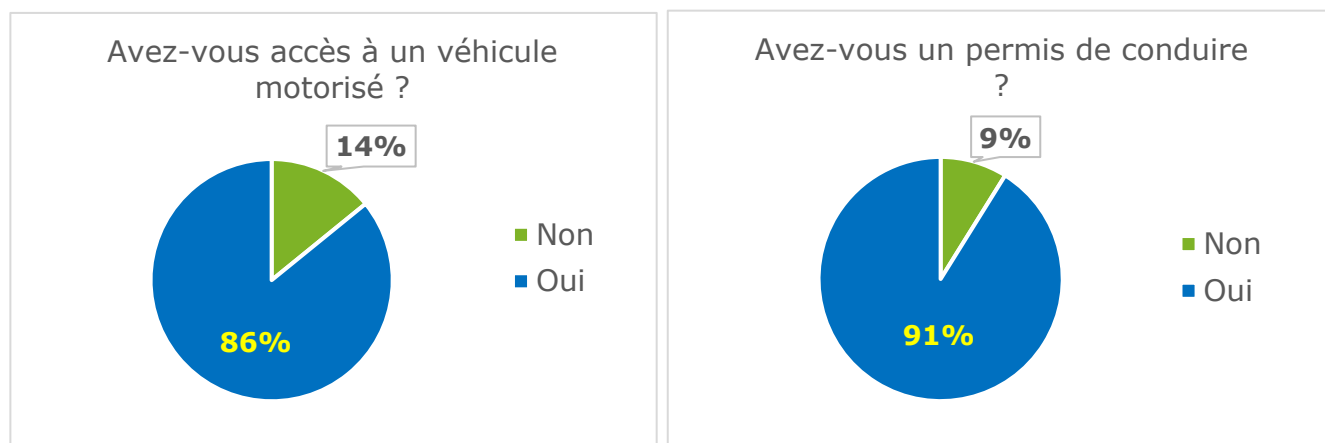
On voit apparaître du stationnement sécurisé dans l'espace public chez **1%** des sondés :



Le vélo et les autres modes de transport en Wallonie

Voiture et moto

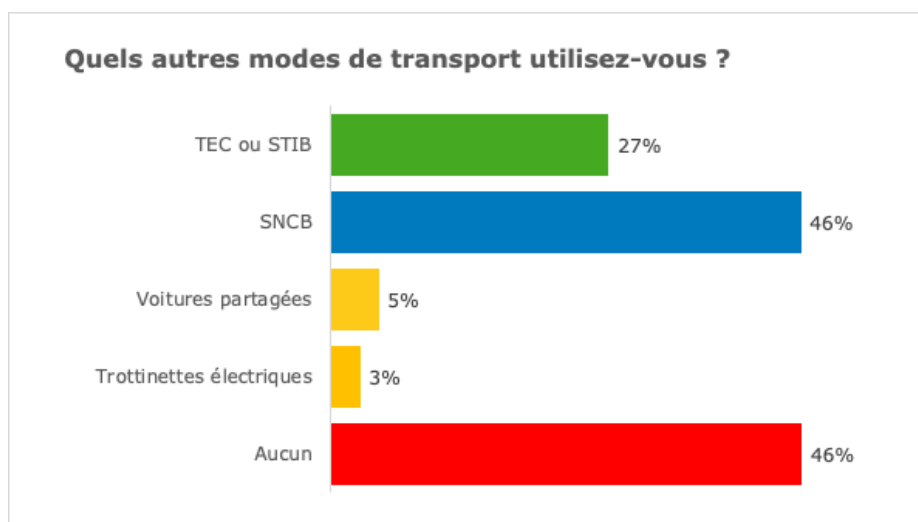
On considère parfois, de façon erronée, que le cycliste wallon n'est « que » cycliste et ignore les réalités de « l'automobiliste ». Pourtant **9 personnes sur 10** qui ont répondu à notre baromètre ont un permis de conduire et **86 %** ont accès à un véhicule motorisé :



Parmi ceux qui pratiquent le vélo *au quotidien*, **24%** sont dépourvus de véhicule motorisé. Alors que pour ceux qui se déplacent à vélo moins fréquemment, seulement **10%** d'entre eux n'ont pas accès à un véhicule motorisé.

Transports en commun, trottinettes et voitures partagées

En dehors de la voiture/moto, **46%** utilisent le train, **27%** le TEC ou la STIB. Mais seulement **5%** sont adeptes du partage de voitures et **3%** des trottinettes électriques.



Les personnes affiliées aux transports en commun semblent plus susceptibles d'utiliser leur vélo de manière régulière. En effet, **35%** des abonnés TEC/STIB/SNCB utilisent leur vélo quotidiennement ou presque, tandis que ce chiffre ne s'élève qu'à **26%** pour les non-abonnés.

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

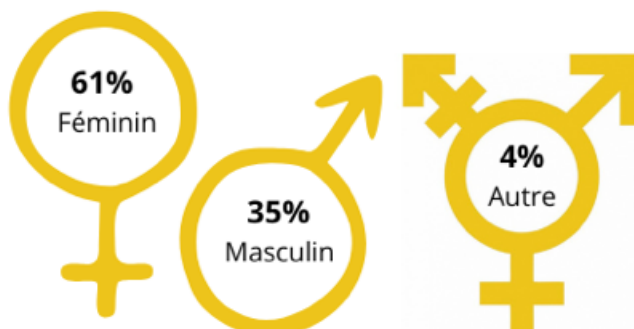
Les **860 personnes** qui pratiquent très peu ou pas le vélo ont répondu à cette unique question de notre baromètre pour eux, sur les freins suivants à leur pratique du vélo en Wallonie :

Freins au vélo (pour ceux qui n'en font quasiment pas)	%
Pas assez d'aménagements cyclables	62%
Je ne me sens pas en sécurité à vélo	59%
Vitesse des véhicules motorisés trop élevée	38%
J'habite trop loin de mon lieu de travail/études	30%
Trop de véhicules motorisés	29%
Mauvaises conditions météo	25%
Je préfère utiliser ma voiture	24%
Le relief	22%
Peur de me faire voler mon vélo	19%
Je n'ai pas de vélo	17%
Compiqué d'amener des enfants à l'école à vélo	16%
Pas de douche sur mon lieu de travail	11%
Je n'aime pas le vélo	8%
Raisons de santé	8%
Pas possible de prendre le vélo dans les transports en commun	7%
Je préfère utiliser les transports en commun	6%
Trop lent	6%
Trop de pollution	4%
Coût élevé	3%
Je ne sais pas faire de vélo	2%
Je ne sais pas	1%
Faire du vélo est mal perçu dans mon entourage	0%

Comme en 2021 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 trop nombreux.

On trouve ensuite des facteurs **non modifiables** facilement (distance, météo, relief, santé). Même si les vélos électriques permettent d'aplanir le relief et les distances.

Contrairement aux personnes sondées qui se déclarent cyclistes, on retrouve ici une majorité de femmes (**61%** versus 43%) qui pratiquent peu ou pas le vélo et nous en donnent les raisons.



6. Note globale et classements par catégories

Synthèse globale des avis exprimés

APPRÉCIATION GLOBALE

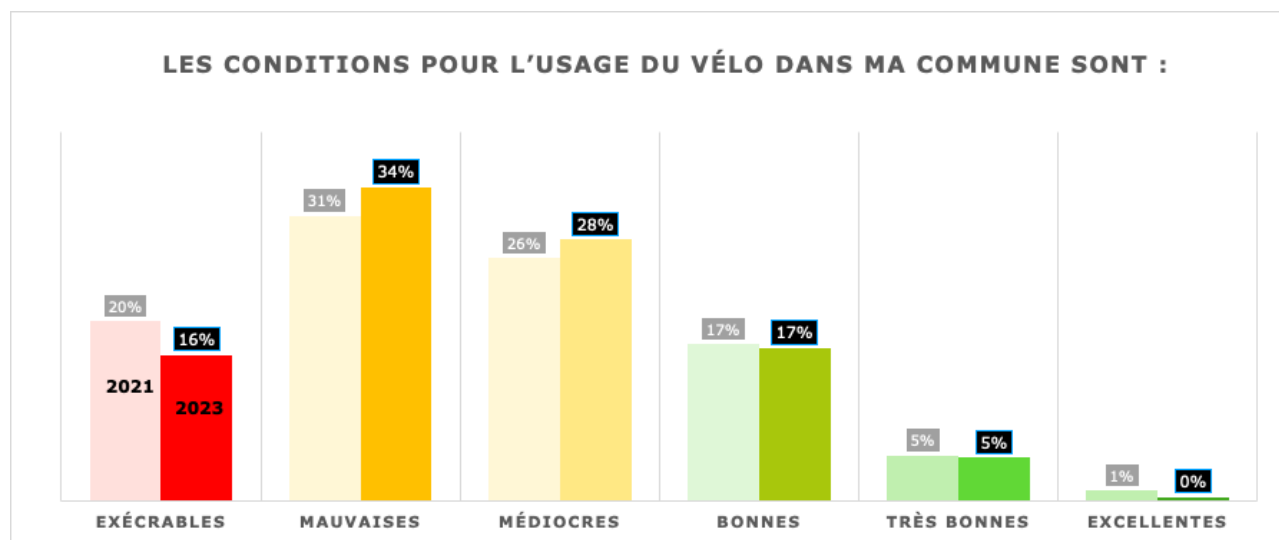
Si l'on prend en compte les **10.770 votes** exprimés sur l'ensemble du territoire la note moyenne est de **2,6** ce qui met globalement la Wallonie à **F** = « *climat défavorable au vélo* » sur notre échelle.

2,6 = F

En 2021 le score était de **2,8** (E). Pourquoi la situation s'est-elle dégradée entretemps ? Les causes de cette détérioration semblent multiples. Sur base des commentaires laissés par les sondés et de leurs profils on avancera ces éléments de réponse :

- Plus de cyclistes « réguliers », souvent plus critiques, ont répondu au baromètre 2023
- Une frustration que rien (ou presque) n'ait changé depuis 2021 est souvent exprimée
- L'insécurité et l'agressivité sur les routes est de plus en plus mal vécue par les cyclistes
- De même que le manque d'écoute et de prise en considération par les communes

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 :



Seuls **22 %** des sondés jugent positivement leurs conditions de circulation à vélo (de bonnes à excellentes). Ce diagnostic global est sévère et situe la Wallonie, comme il y a deux ans, encore loin d'une terre idéale pour les déplacements à vélo...

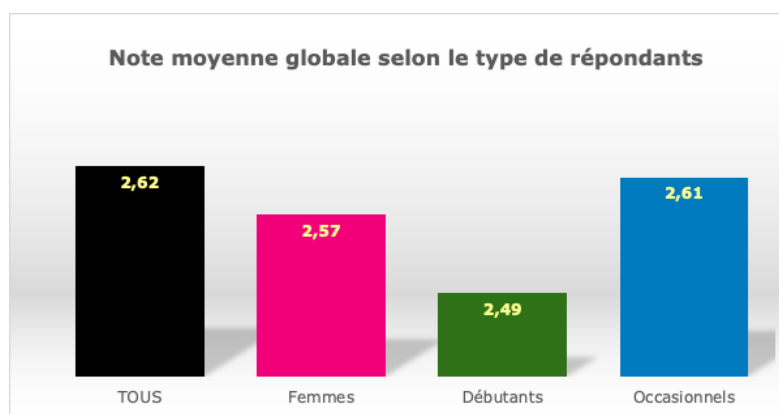
Variations de la note globale selon différents profils

L'opinion des cyclistes change-t-elle selon la fréquence d'utilisation du vélo ?

On remarque que ce sont surtout les cyclistes **débutants** qui sont plus sévères.

On relève aussi une (légère) influence négative du **genre** sur la note moyenne.

Par contre les cyclistes **occasionnels** ne semblent pas plus insatisfaits que la moyenne.

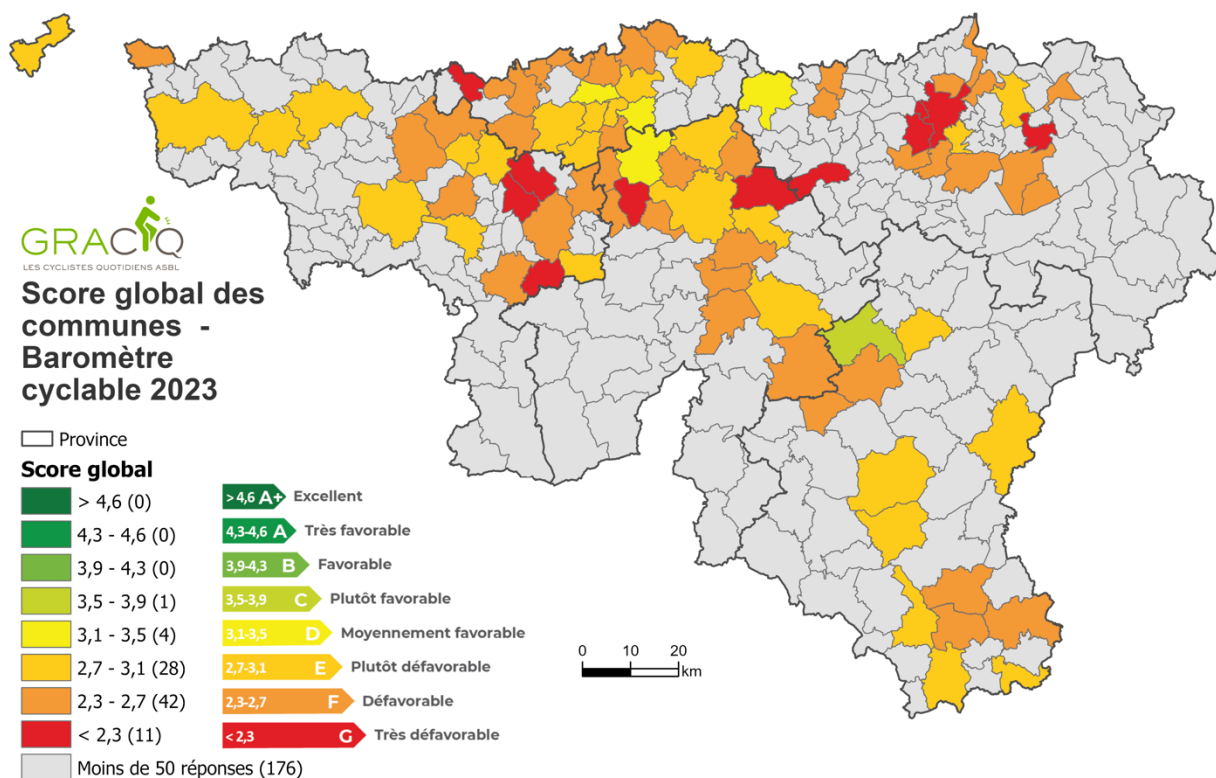


Classement des communes en 2023

Neuf communes font leur apparition dans notre édition 2023 du baromètre : **Tintigny, Bastogne, Aubange, Spa, Welkenraedt, Neupré, Étalle, Faimés et Saint-Nicolas**.

Tandis que **23** autres ont disparu de notre radar (faute d'avoir obtenu à nouveau 50 réponses).

Les scores moyens par commune varient bien entendu autour des moyennes globales. Leur répartition est illustrée sur cette carte qui reprend les **86 communes** qui ont obtenu **50 réponses** (au moins) à notre baromètre :



Source : Gracq - Baromètre cyclable 2023

Un premier constat s'affiche : 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, en 2021 la première commune wallonne (Marche en Famenne) n'apparaît qu'à la 150^{ème} position.

On retrouve donc juste **Marche-en-Famenne** qui sort du lot et se classe **C « plutôt favorable »** au vélo. Ensuite 4 autres communes qui se classent **D « moyennement favorables »**. On retrouve après 28 communes classées **E « plutôt défavorables »** et 42 communes **F « défavorables »**.

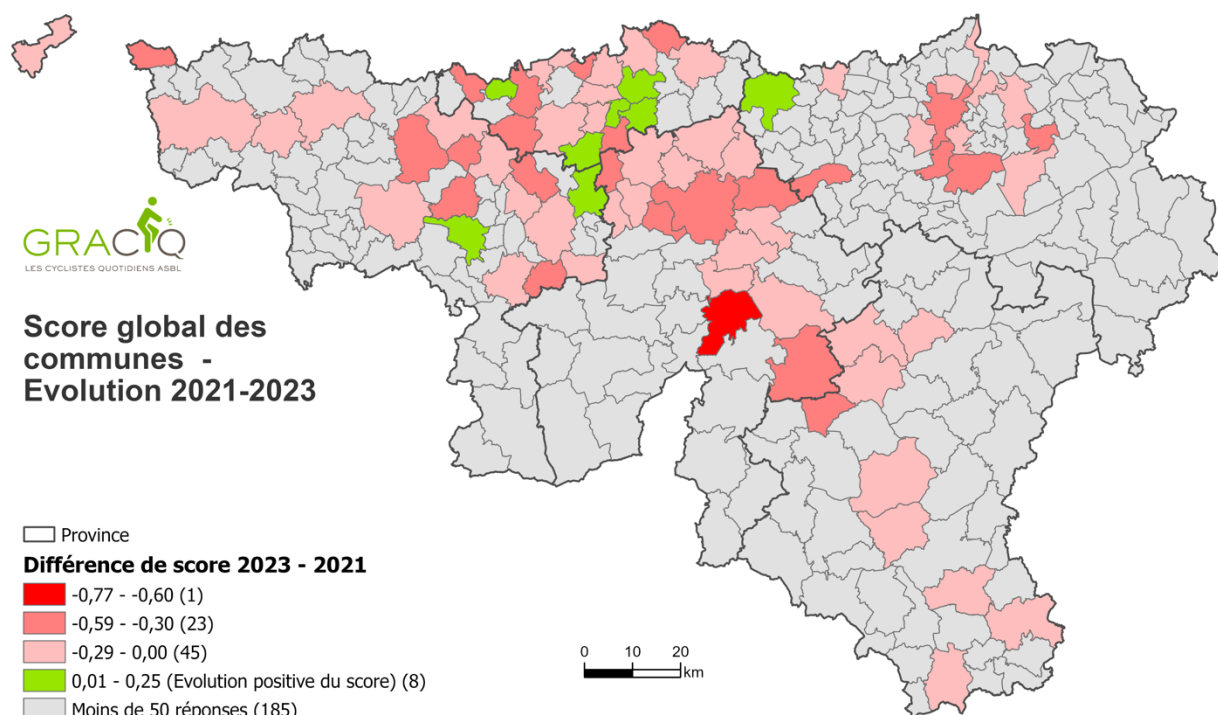
Onze communes ferment la marche et sont jugées **G « très défavorables »**².

A noter que **176 communes** ne sont pas reprises dans ce rapport. Ces communes qui sont en gris sur notre carte, sont pour la majorité de communes rurales moins peuplées, où la pratique du vélo est également moins présente.

² Ces 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 progrès à reculons depuis 2021 ?

Seules 8 communes se sont améliorées depuis l'édition précédente du baromètre : **Walhain, Hannut, Mont-Saint-Guibert, Binche, Chaumont-Gistoux, Villers-la-Ville, Braine-le-Château et Fleurus**. C'est très peu !



Source : Gracq - Baromètre cyclable 2023 et 2021

Par rapport au baromètre de 2021, **69 communes** ont été jugées plus sévèrement par notre public. Certaines communes dégringolent d'une catégorie, notamment parmi les grandes villes comme Namur, La Louvière, Seraing, Verviers et Liège.

Pourquoi ? D'après les commentaires laissés à la fin du sondage, un certain désenchantement se fait ressentir face au manque d'améliorations des conditions de circulation à vélo à pas mal d'endroits en Wallonie. Des aménagements cyclables efficaces et confortables, ainsi qu'une vraie politique de sécurité routière tardent à se mettre en place un peu partout...

*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 plus loin les 86 communes 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/>

Classements par province wallonne

Ces classements provinciaux permettent de comparer entre elles des communes voisines, et de voir quelles provinces comptent le plus de « bons élèves ». A ce titre le **Brabant wallon** émerge du lot, avec pas moins de **5** communes sur les **8** qui ont progressé depuis 2021.

Province du Brabant wallon	Réponses	Score	Note	Evolution 2021/2023
WALHAIN	75	D	3,30	
OTTIGNIES-LOUVAIN-LA-NEUVE	260	D	3,23	
MONT-SAINT-GUIBERT	63	E	3,00	
CHAUMONT-GISTOUX	60	E	2,83	
GENAPPE	102	E	2,82	
VILLERS-LA-VILLE	95	E	2,77	
COURT-SAINT-ETIENNE	110	E	2,75	
JODOIGNE	63	E	2,70	
LA HULPE	69	F	2,70	
BRAINE-LE-CHATEAU	56	F	2,63	
WAVRE	162	F	2,58	
GREZ-DOICEAU	59	F	2,57	
CHASTRE	62	F	2,52	
RIXENSART	263	F	2,51	
BRAINE-L'ALLEUD	252	F	2,49	
NIVELLES	303	F	2,43	
BEAUVECHAIN	57	F	2,40	
WATERLOO	133	F	2,31	
TUBIZE	83	G	2,19	

Province du Hainaut	Réponses	Score	Note	Evolution 2021/2023
COMINES-WARNETON	118	E	3,03	
ATH	124	E	3,00	
ECAUSSINNES	67	E	2,95	
SENEFFE	59	E	2,93	
BINCHE	87	E	2,91	
GERPINNES	80	E	2,80	
LEUZE-EN-HAINAUT	60	E	2,73	
TOURNAI	172	E	2,71	
MONS	240	E	2,70	
FLEURUS	83	F	2,45	
CHARLEROI	254	F	2,41	
LA LOUVIERE	117	F	2,40	
SOIGNIES	91	F	2,37	
BRAINE-LE-COMTE	125	F	2,33	
MOUSCRON	280	F	2,30	
THUIN	58	F	2,30	
PONT-A-CELLES	52	G	2,13	
HAM-SUR-HEURE-NALINNES	58	G	2,10	
COURCELLES	62	G	2,08	

Province de Liège	Réponses	Score	Note	Evolution 2021/2023
HANNUT	64	D	3,13	
CHAUDFONTAINE	85	E	2,88	
HERVE	63	E	2,83	
SPA	57	F	2,70	
ESNEUX	61	F	2,66	
WELKENRAEDT	63	F	2,65	
BLEGNY	63	F	2,59	
NEUPRE	94	F	2,50	
WISE	61	F	2,40	
FAIMES	87	F	2,38	
WAREMME	63	F	2,36	
HERSTAL	58	F	2,35	
THEUX	70	F	2,34	
SPRIMONT	55	F	2,33	
LIEGE	1061	G	2,25	
HUY	82	G	2,13	
SERAING	73	G	2,13	
VERVIERS	116	G	1,99	
SAINT-NICOLAS	64	G	1,51	

Province de Namur	Réponses	Score	Note	Evolution 2021/2023
GEMBOUX	234	D	3,12	
GESVES	53	E	3,09	
CINEY	68	E	2,92	
EGHEZEE	54	E	2,85	
NAMUR	554	E	2,71	
YVOIR	114	F	2,63	
SAMBREVILLE	59	F	2,60	
FLOREFFE	87	F	2,51	
ASSESE	56	F	2,51	
FERNELMONT	55	F	2,50	
LA BRUYERE	66	F	2,50	
ROCHEFORT	114	F	2,50	
SOMBREFFE	60	F	2,36	
DINANT	59	F	2,35	
ANDENNE	67	G	2,24	
JEMEPPE-SUR-SAMBRE	73	G	2,13	

Province du Luxembourg	Réponses	Score	Note	Evolution 2021/2023
MARCHE-EN-FAMENNE	78	C	3,55	
VIRTON	70	E	3,00	
RENDEUX	63	E	2,96	
LIBRAMONT-CHEVIGNY	71	E	2,95	
TINTIGNY	59	E	2,86	
BASTOGNE	50	E	2,79	
AUBANGE	53	E	2,75	
NEUFCHATEAU	59	E	2,70	
ARLON	77	F	2,60	
NASSOGNE	67	F	2,59	
ETALLE	74	F	2,38	
TELLIN	63	F	2,33	
HABAY	63	F	2,31	

Communes wallonnes de plus de 50.000 habitants

Dans ce premier tableau des « grandes villes wallonnes » **Tournai** émerge devant **Namur** 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.

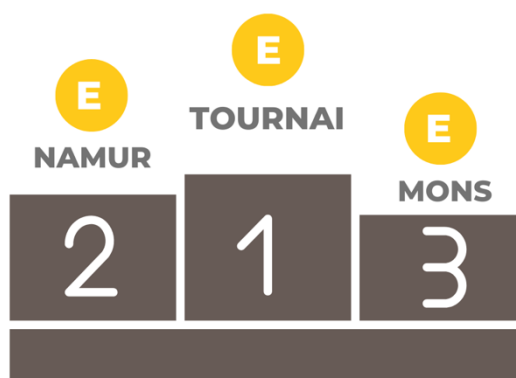
Namur perd sa 1^{ère} place de 2021, certainement pénalisée par une politique vélo qui stagne.

La Louvière et **Mouscron**, pourtant communes cyclables pilotes subsidiées de longue date, séduisent de moins en moins leurs cyclistes, très critiques à leur égard.

Par rapport à 2021, **Charleroi** se maintient dans la catégorie F, malgré un recul, tandis que **Liège** dégringole. Les travaux du tram et le manque d'avancées cyclistes sont certainement les premiers facteurs explicatifs pour la cité ardente.

À **Seraing** et **Verviers** on désespère aussi, malgré quelques avancées pour le moins isolées.

COMMUNES DE PLUS DE 50.000 HABITANTS



Commune > 50.000 habitants	Réponses	Score	Note	2021/2023
TOURNAI	172	E	2,71	
NAMUR	554	E	2,71	
MONS	240	E	2,70	
CHARLEROI	254	F	2,41	
LA LOUVIERE	117	F	2,40	
MOUSCRON	280	F	2,30	
LIEGE	1061	G	2,25	
SERAING	73	G	2,13	
VERVIERS	116	G	1,99	

Si on intercale ces 9 communes wallonnes dans le [baromètre français de la FUB](#), les trois premières n'arrivent qu'en 78^{ème} position, entre **Vénisieux** et **Hyères**, loin derrière les champions que sont **Grenoble**, **Strasbourg** et la **Rochelle** (toutes trois classés B).

Charleroi et La Louvière sont proches de **Saint-Denis** et Seraing d'**Ajaccio**. Tandis que Verviers est au niveau de **Marseille**.

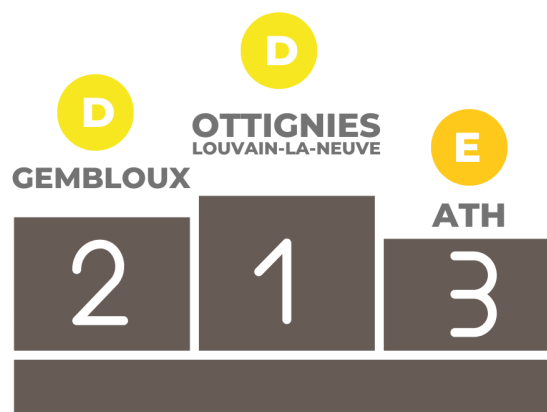
Communes wallonnes entre 20.000 et 50.000 habitants

Dans ce second tableau, que l'on peut qualifier des « villes moyennes », on note la bonne tenue de la commune universitaire d'**Ottignies-LLN** malgré une chute de catégorie (C → D).

On retrouve ensuite **Gembloux** et **Ath**, qui descend aussi d'une catégorie par rapport à 2021.

On saluera les progrès effectués par **Binche**, qui remonte d'une catégorie (F → E), et **Fleurus** dans ce second classement.

COMMUNES ENTRE 20.000 ET 50.000 HABITANTS



Commune entre 20.000 et 50.000 habitants	Réponses	Score	Note	2021/2023
OTTIGNIES-LLN	260	D	3,23	
GEMBLOUX	234	D	3,12	
ATH	124	E	3,00	
BINCHE	87	E	2,91	
CHAUDFONTAINE	85	E	2,88	
ARLON	77	F	2,60	
SAMBREVILLE	59	F	2,60	
WAVRE	162	F	2,58	
RIXENSART	263	F	2,51	
BRAINE-L'ALLEUD	252	F	2,49	
FLEURUS	83	F	2,45	
NIVELLES	303	F	2,43	
SOIGNIES	91	F	2,37	
HERSTAL	58	F	2,35	
BRAINE-LE-COMTE	125	F	2,33	
WATERLOO	133	F	2,31	
ANDENNE	67	G	2,24	
TUBIZE	83	G	2,19	
HUY	82	G	2,13	
COURCELLES	62	G	2,08	
SAINT-NICOLAS	64	G	1,51	

Si on intercale ces 21 communes dans le [baromètre français](#), Ottignies-Louvain la Neuve arrive en 48^{ème} position des « villes moyennes », à égalité avec **Épinal**. Mais loin derrière les (modestes) champions que sont **Haguenau**, **Belfort** et **Bourg-en-Bresse** (classe C).

Saint-Nicolas serait aussi la lanterne rouge en France.

Communes wallonnes entre 10.000 et 20.000 habitants

Cette catégorie 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 ».

On saluera également la percée de **Hannut**, seconde de ce classement, qui mène une politique cyclable discrète mais apparemment appréciée. C'est une des rares communes qui fasse un saut positif (E → D).

On relèvera aussi la 3^{ème} place de **Comines-Warneton**, bien que descendue en catégorie E. Une commune historiquement pionnière pour le vélo en Belgique francophone.

COMMUNES ENTRE 10.000 ET 20.000 HABITANTS



Commune entre 10.000 et 20.000 habitants	Réponses	Score	Note	2021/2023
MARCHE-EN-FAMENNE	78	C	3,55	
HANNUT	64	D	3,13	
COMINES-WARNETON	118	E	3,03	
VIRTON	70	E	3,00	
ECAUSSINNES	67	E	2,95	
LIBRAMONT-CHEVIGNY	71	E	2,95	
SENEFFE	59	E	2,93	
CINEY	68	E	2,92	
EGHEZEE	54	E	2,85	
CHAUMONT-GISTOUX	60	E	2,83	
HERVE	63	E	2,83	
GENAPPE	102	E	2,82	
GERPINNES	80	E	2,80	
BASTOGNE	50	E	2,79	
VILLERS-LA-VILLE	95	E	2,77	
AUBANGE	53	E	2,75	
COURT-SAINT-ETIENNE	110	E	2,75	
LEUZE-EN-HAINAUT	60	E	2,73	
JODOIGNE	63	E	2,70	
SPA	57	F	2,70	
ESNEUX	61	F	2,66	
WELKENRAEDT	63	F	2,65	
BRAINE-LE-CHATEAU	56	F	2,63	
BLEGNY	63	F	2,59	
GREZ-DOICEAU	59	F	2,57	
ROCHEFORT	114	F	2,50	
WISE	61	F	2,40	
WAREMME	63	F	2,36	
DINANT	59	F	2,35	
THEUX	70	F	2,34	
SPRIMONT	55	F	2,33	
THUIN	58	F	2,30	
JEMEPPE-SUR-SAMBRE	73	G	2,13	
PONT-A-CELLES	52	G	2,13	
HAM-SUR-HEURE-NALINNES	58	G	2,10	

Si on intercale ces 35 communes dans le [baromètre français](#), Marche-en-Famenne arrive 31^{ème} pour les « petites villes », assez loin des meilleurs que sont **Val-de-Reuil (A)**, **Meylan** et **Arcachon (B)**. Ham-sur-Heure-Nalinnes serait de son côté 394^{ème} commune sur 411 en France.

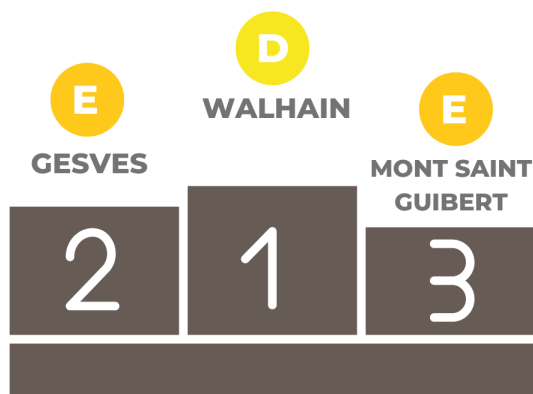
Communes wallonnes de moins de 10.000 habitants

Pour les « petites communes » c'est **Walhain** qui se distingue devant **Gesves** (en léger recul de D → E), et **Mont-Saint-Guibert** (en progrès, mais dans sa même catégorie).

Walhain est une commune pilote depuis 2010 et les efforts consentis depuis lors en faveur du vélo produisent indéniablement leurs effets.

Elle a aussi été pionnière en testant les premières « chaussées à voies centrales » en Wallonie.

COMMUNES DE MOINS DE 10.000 HABITANTS

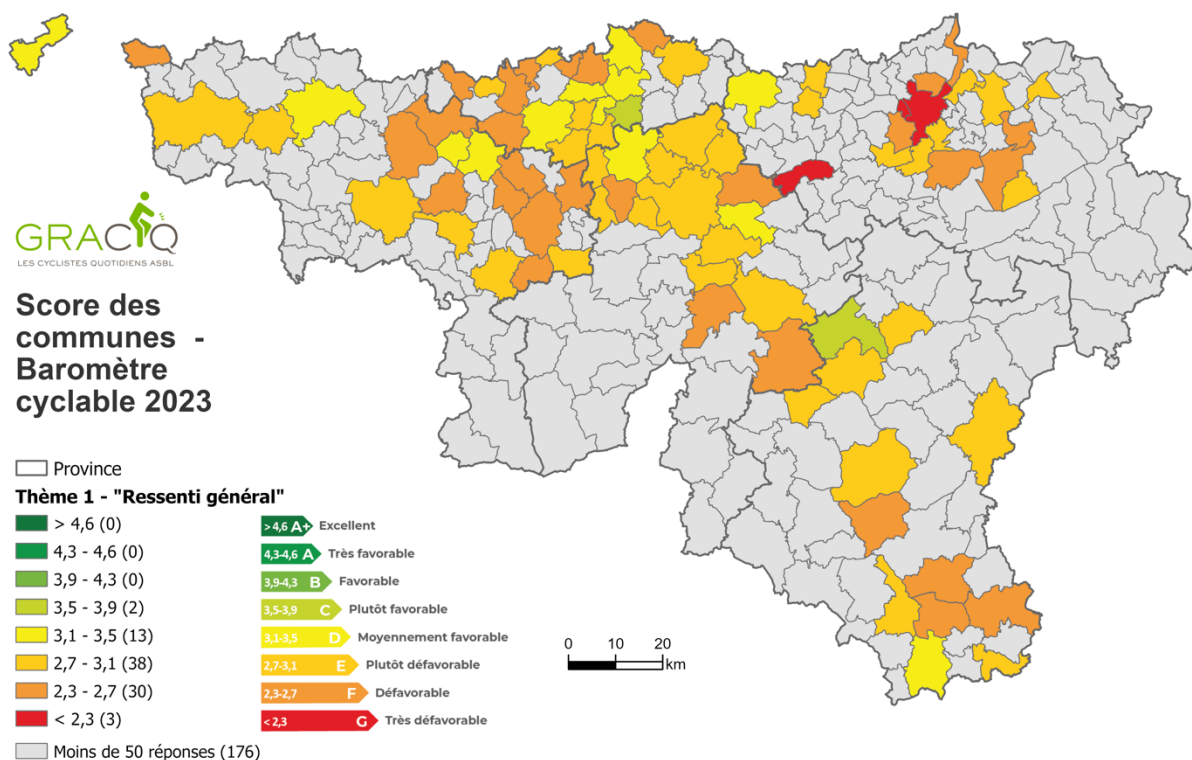


Commune < 10.000 habitants	Réponses	Score	Note	2021/2023
WALHAIN	75	D	3,30	
GESVES	53	E	3,09	
MONT-SAINT-GUIBERT	63	E	3,00	
RENDEUX	63	E	2,96	
TINTIGNY	59	E	2,86	
NEUFCHATEAU	59	E	2,70	
LA HULPE	69	F	2,70	
YVOIR	114	F	2,63	
NASSOGNE	67	F	2,59	
CHASTRE	62	F	2,52	
FLOREFFE	87	F	2,51	
ASSESE	56	F	2,51	
FERNELMONT	55	F	2,50	
LA BRUYERE	66	F	2,50	
NEUPRE	94	F	2,50	
BEAUVECHAIN	57	F	2,40	
ETALLE	74	F	2,38	
FAIMES	87	F	2,38	
SOMBREFFE	60	F	2,36	
TELLIN	63	F	2,33	
HABAY	63	F	2,31	

Si on intercale ces 21 communes dans le [baromètre français](#), **Walhain** arrive seulement en 181^{ème} position des « gros bourgs », à côté de **Givry**, mais assez loin des meilleurs en France qui sont... des îles bretonnes quasiment sans voitures : **Aix**, **Bréhat**, **Batz** (classe **A+**).

7. Ressenti général sur le vélo dans les communes

Sur ce thème, seuls **Marche-en-Famenne** et **Walhain** émergent de façon *plutôt favorable*, tandis que **13 communes** sont considérées *moyennement favorables* (en jaune ci-dessous) :



Source : Gracq - Baromètre cyclable 2023

Environ **69%** des cyclistes interrogés considèrent qu'il est **peu ou pas agréable** de circuler dans sa commune en Wallonie. Une grosse majorité (**79%**) considère aussi que les itinéraires cyclables ne sont pas assez directs/rapides.

Une grande part (**73%**) se sent aussi peu respectée par les autres véhicules, tandis que **85%** trouvent le trafic motorisé gênant.

Les conflits entre piétons semblent encore limités en Wallonie mais la situation se détériore un peu quand même depuis 2021 : on passe de **33%** à **38%** de constats négatifs.

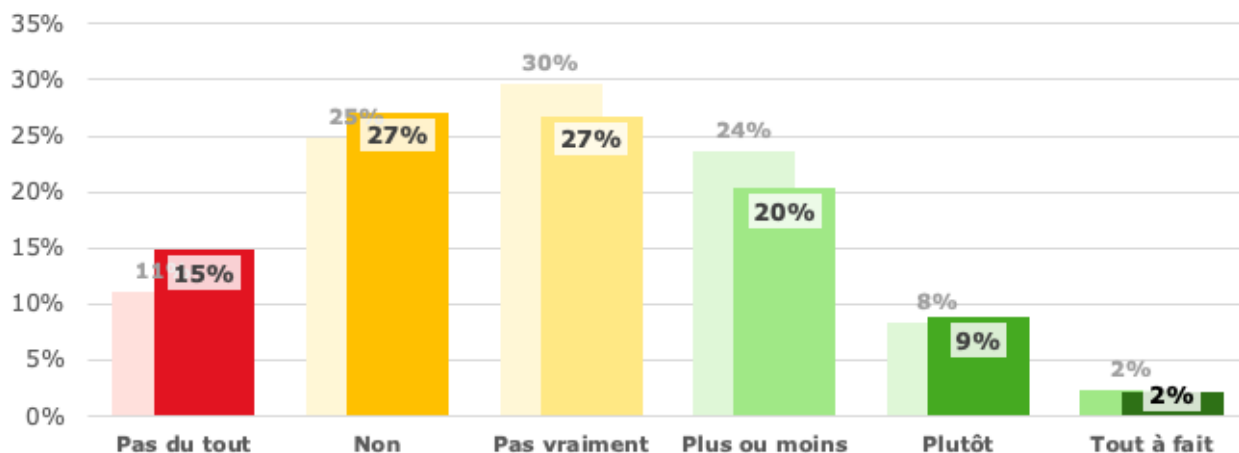
RESSENTI GÉNÉRAL

2,73 = E

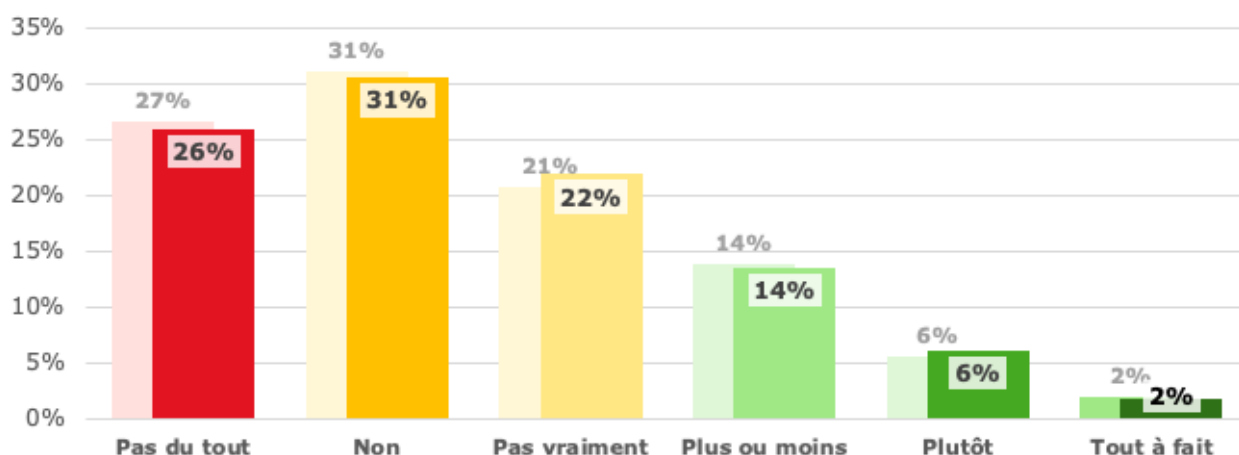
Selon le **Baromètre piéton 2023**, **27%** des piétons wallons trouvent que « *les relations entre piétons et cyclistes ne sont pas courtoises* » (23% sont neutres et 50% les trouvent positives). Les cyclistes sont donc plus critiques que les piétons sur la mixité. Sans doute sont-ils plus souvent confrontés aux conflits d'usages que ces derniers, étant donné le nombre important d'aménagements cyclo-piétons faits récemment en Wallonie ?

Au final on dressera ce constat plutôt amer : en Wallonie la cohabitation entre les différents modes de transport sur les routes wallonnes ne tend pas vers plus d'harmonie !

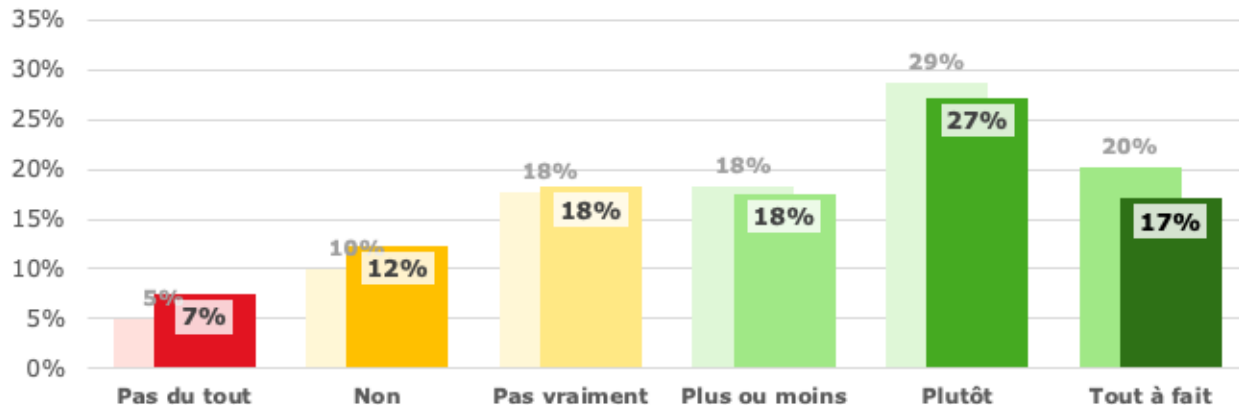
Se déplacer à vélo dans la commune est très agréable



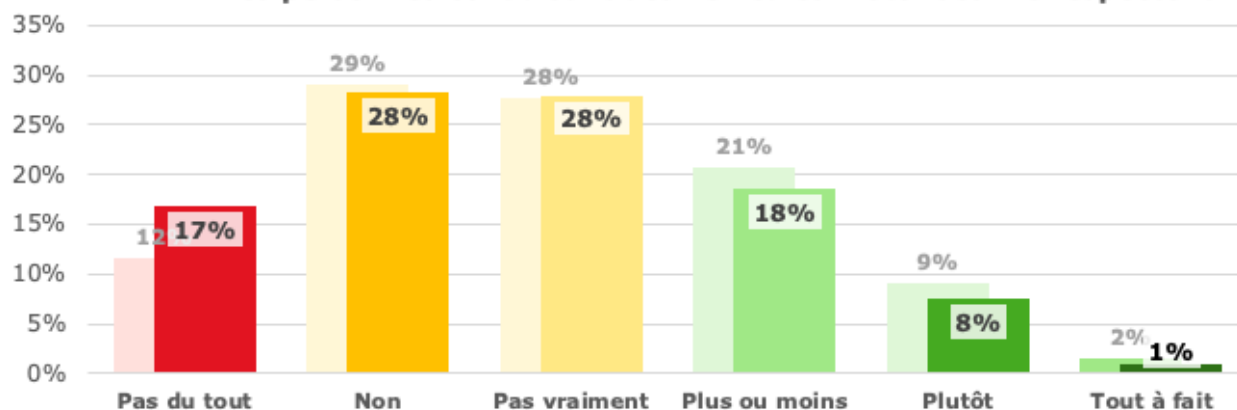
Le réseau cyclable me permet d'aller partout rapidement



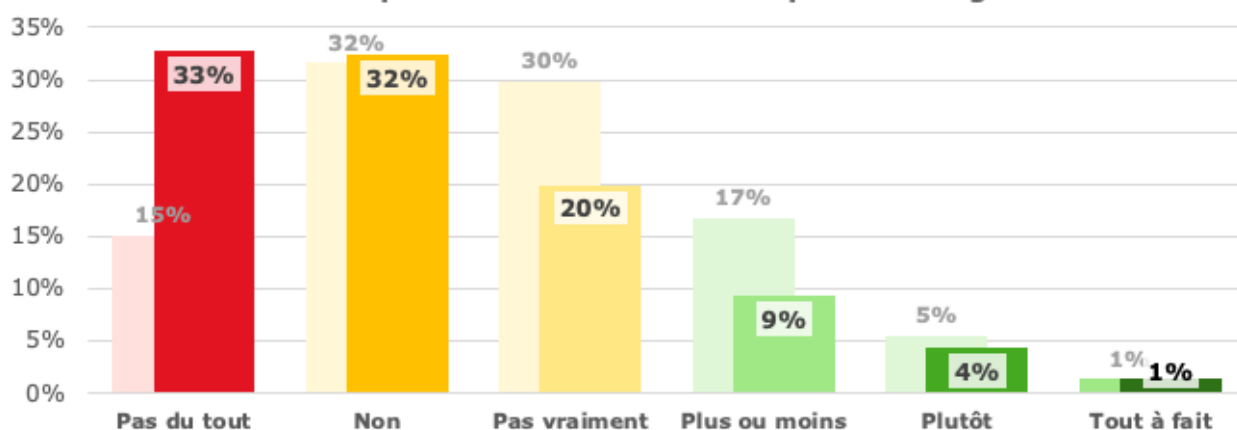
Les conflits entre cyclistes et piétons sont très rares



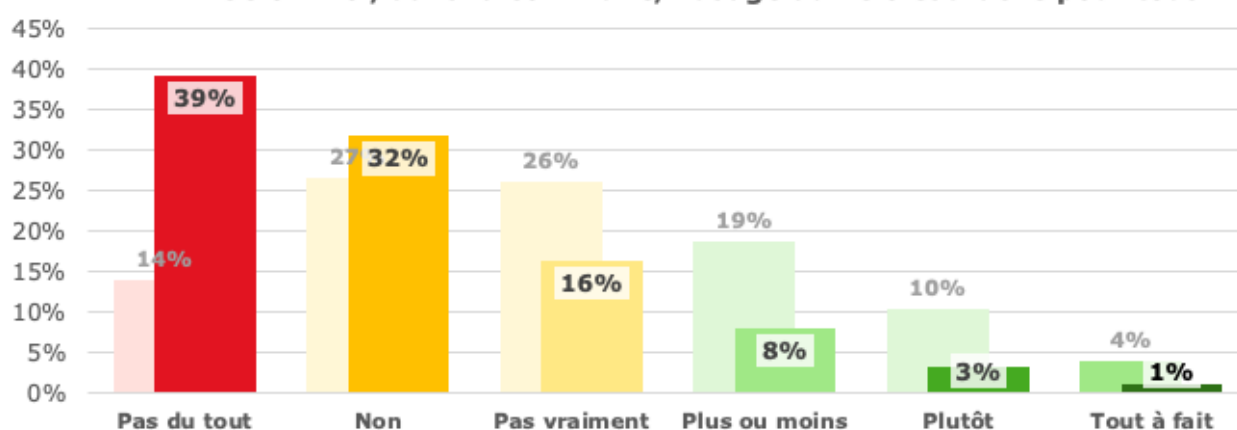
Les personnes conduisant des véhicules motorisés me respectent



Je trouve que le trafic motorisé n'est pas du tout gênant

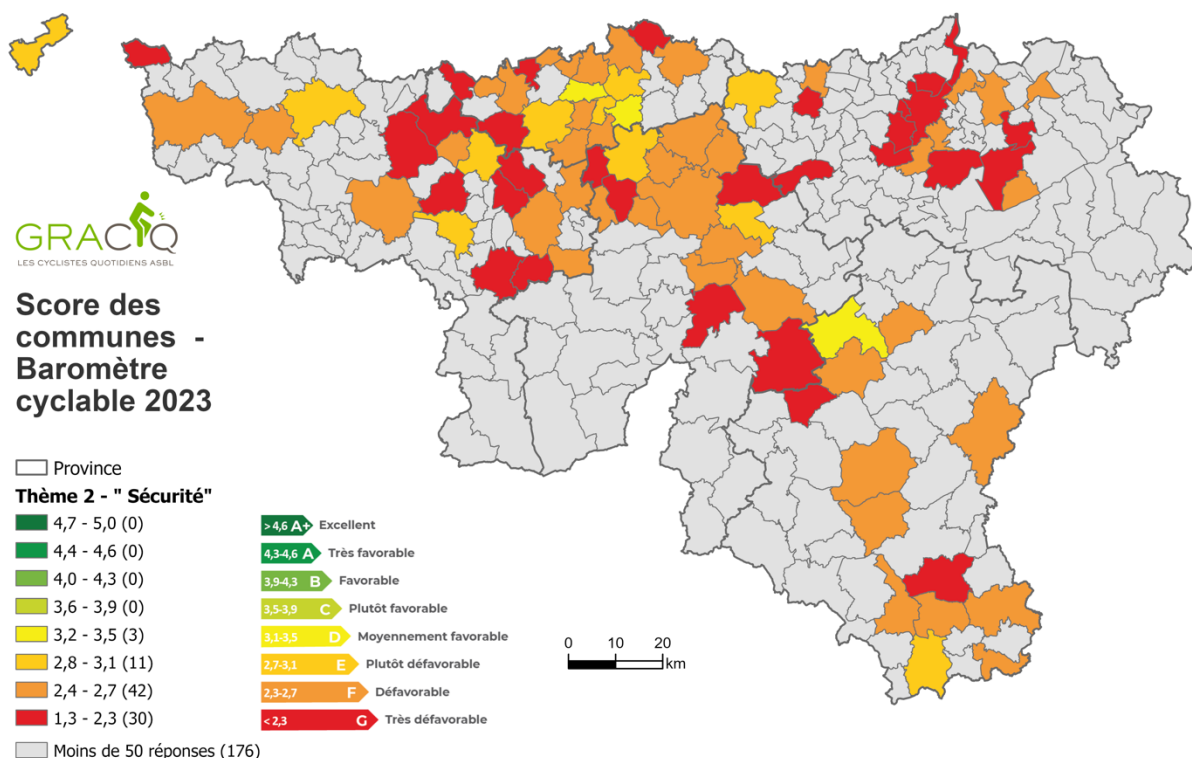


Selon moi, dans la commune, l'usage du vélo est facile pour tous



8. Sécurité des déplacements à vélo

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

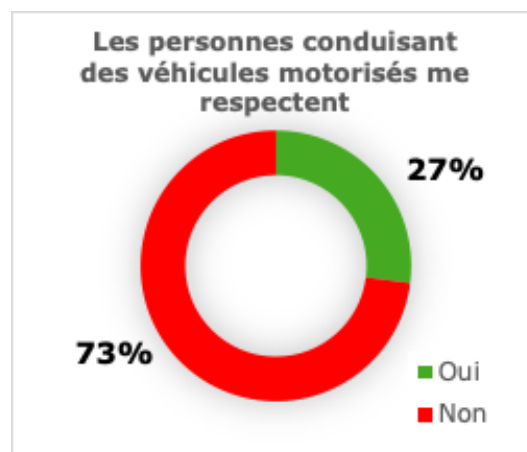


Ce sont principalement les **grands axes routiers** qui sont perçus comme les plus dangereux (à **89%**), suivis par les **carrefours** et les **giratoires** (**87%**), tandis que **77%** estiment qu'on ne peut pas vraiment rejoindre une **commune voisine** en sécurité. Les **voiries résidentielles** sont quant à elles les seules à recueillir un score honorable : **45%** d'opinions ± positives.

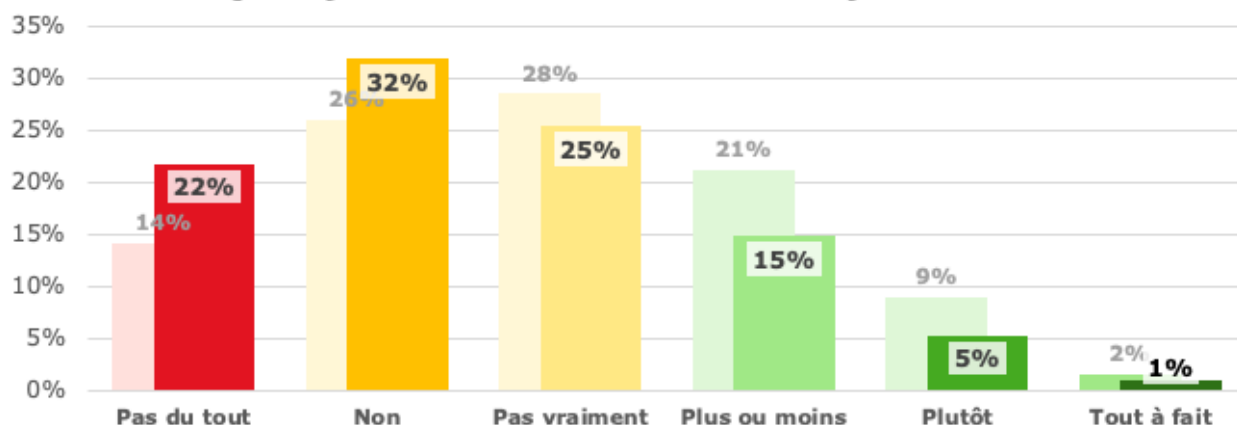
Mais la vraie sécurité est aussi celle pour tous, de 8 à 88 ans. **93%** des sondés estiment qu'il est dangereux de rouler à vélo pour les plus âgés et les plus jeunes.

SÉCURITÉ À VÉLO

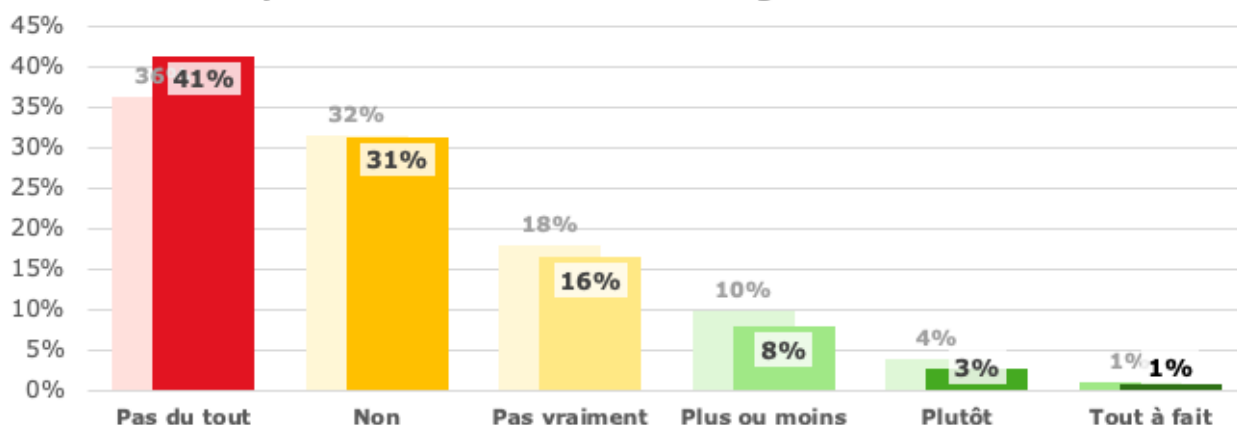
2,41 = F



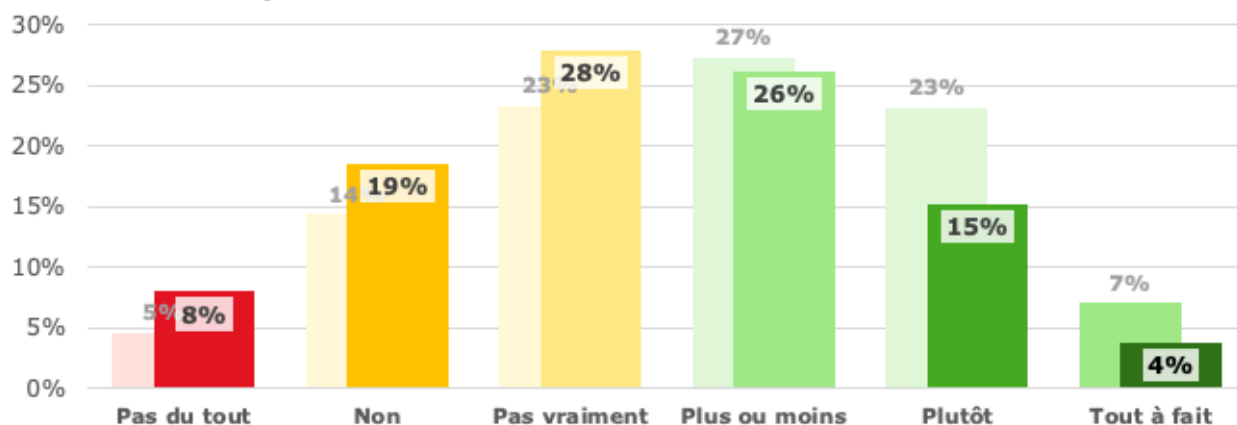
Quand je circule à vélo dans la commune je me sens en sécurité



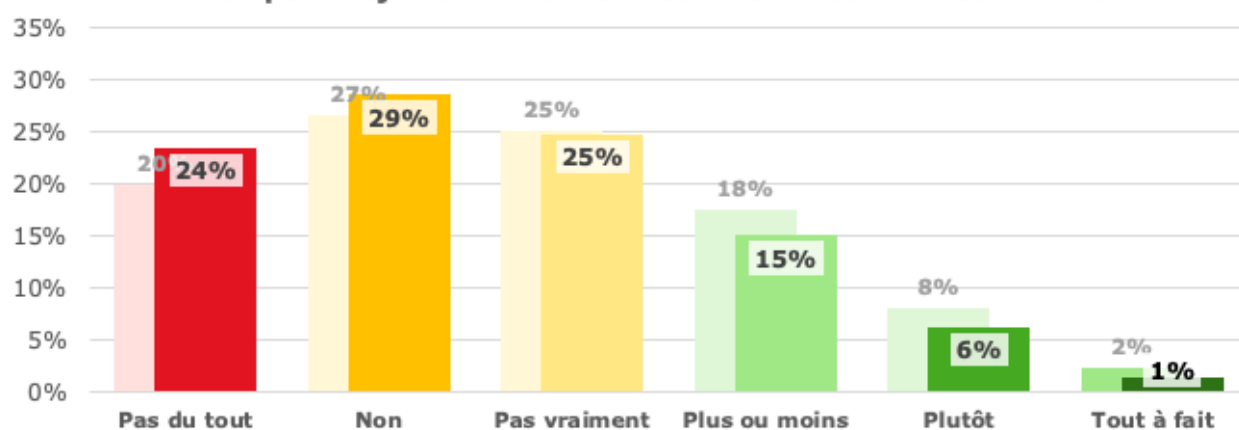
Je peux circuler en sécurité sur les grands axes de la commune



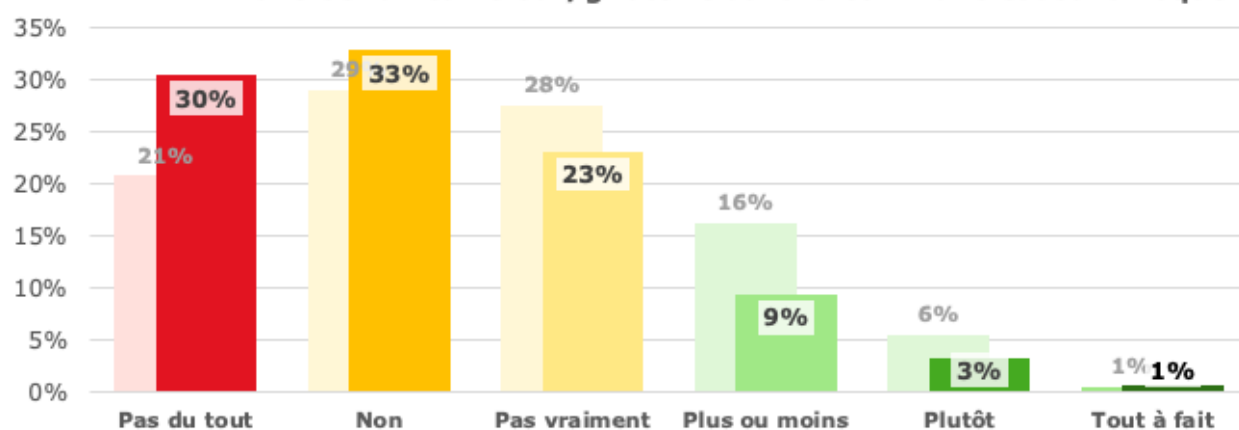
Je peux circuler à vélo en sécurité dans les rues résidentielles



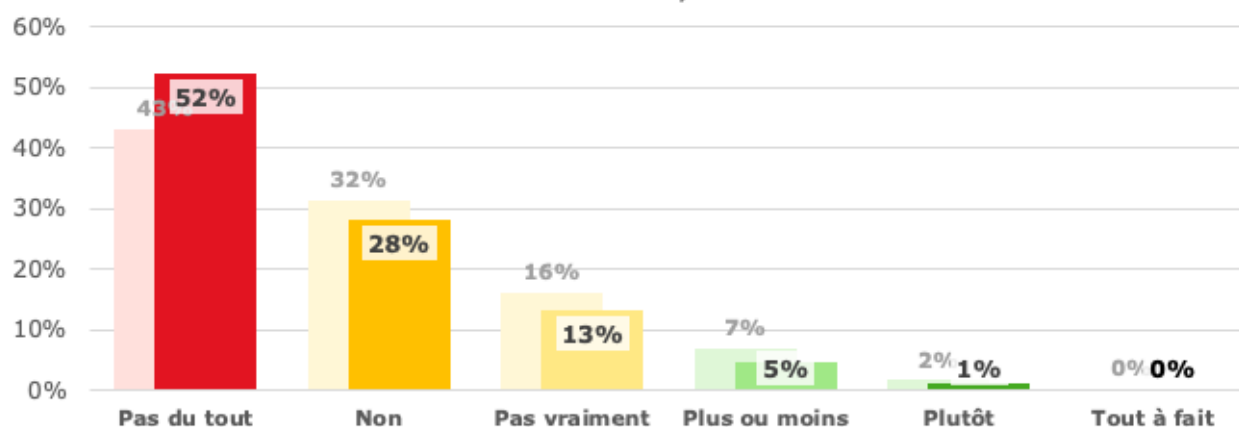
Je peux rejoindre à vélo en sécurité les communes voisines



Traverser un carrefour/giratoire dans la commune est sans risque

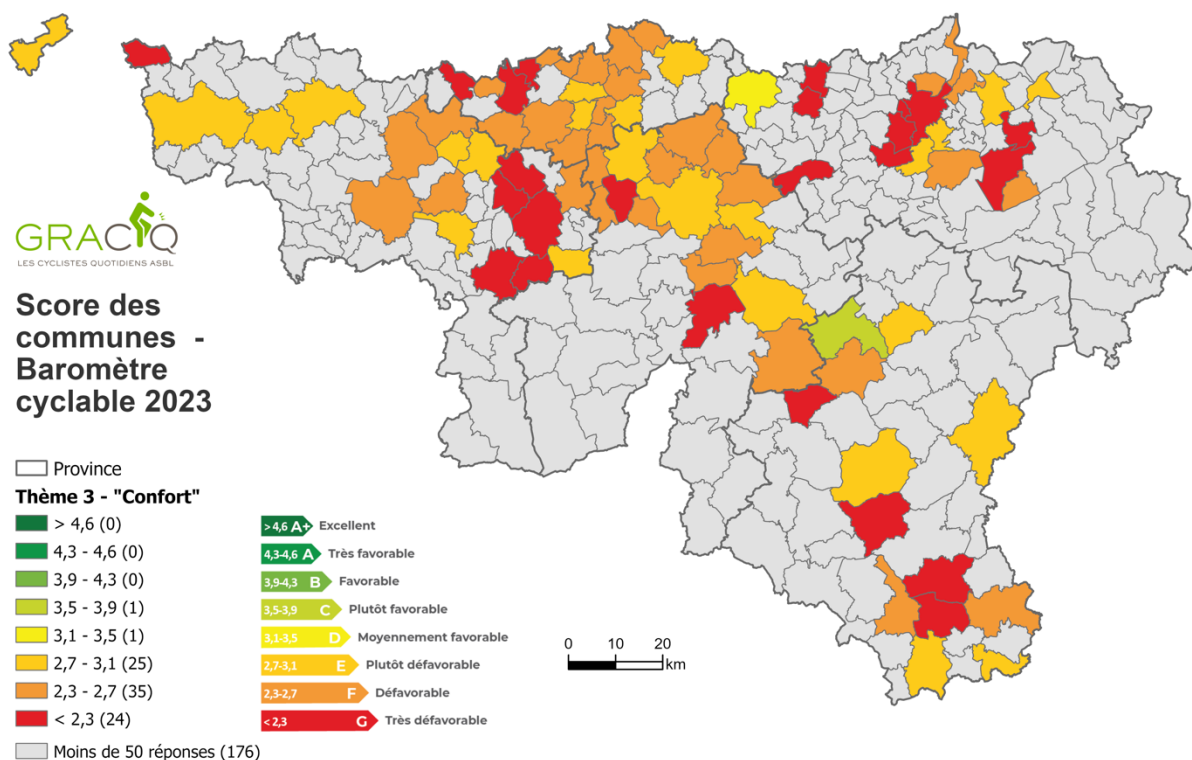


Pour les enfants et les seniors, circuler à vélo ici est sûr



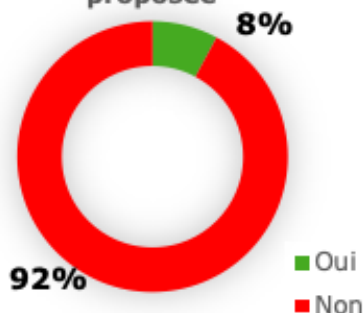
9. Confort des déplacements dans la commune

Il semblerait qu'il n'y ait que **Marche-en-Famenne** qui offre un confort (relatif) à ses cycliste, suivi par la seule commune de **Hannut** :



Source : Gracq - Baromètre cyclable 2023

En cas de chantier, une solution alternative sûre est proposée



Globalement les $\frac{3}{4}$ des sondés estiment peu ou pas confortables leurs itinéraires.

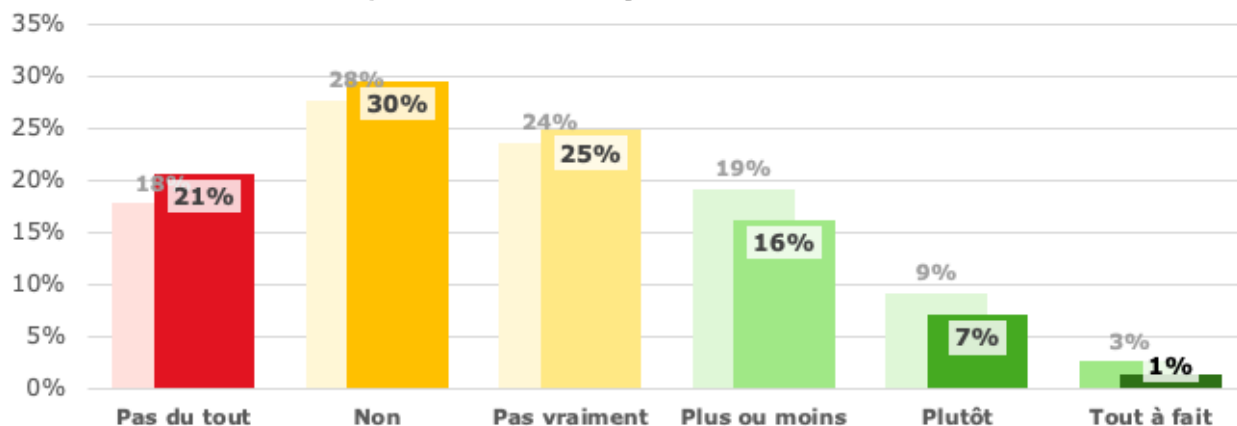
CONFORT À VÉLO

2,49 = F

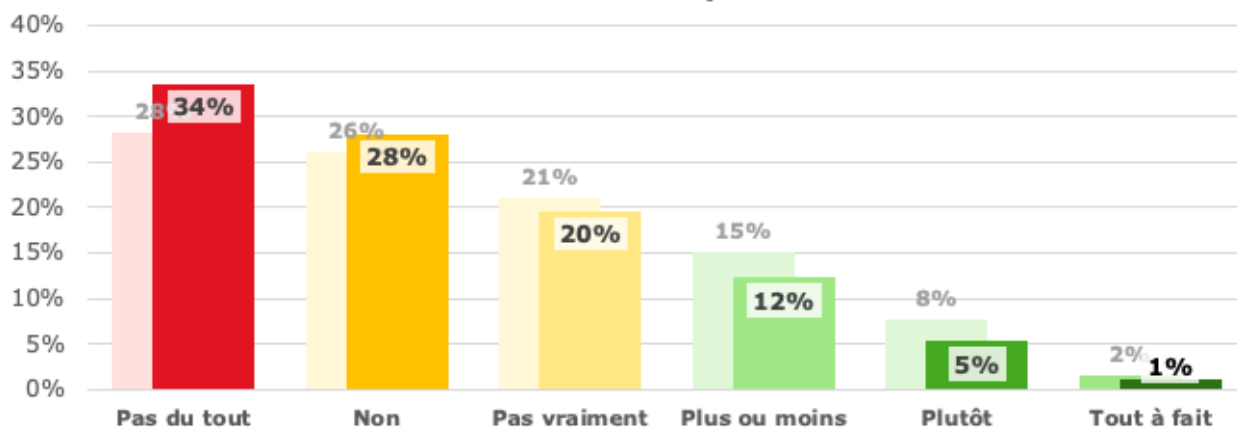
À **81%** ils déplorent le manque d'entretien de ceux-ci. Pire encore, les déviations non sécurisées lors de chantiers sont une rareté (**92%**).

Les contre-sens cyclables (SUL) pourtant obligatoires depuis 2004 font également l'objet de mécontentement chez **66%** des cyclistes, d'autant plus que des communes comme **Andenne** ou **Braine l'Alleud**, malgré l'obligation légale, n'ont toujours ouvert quasiment aucun de leurs sens uniques aux cyclistes...

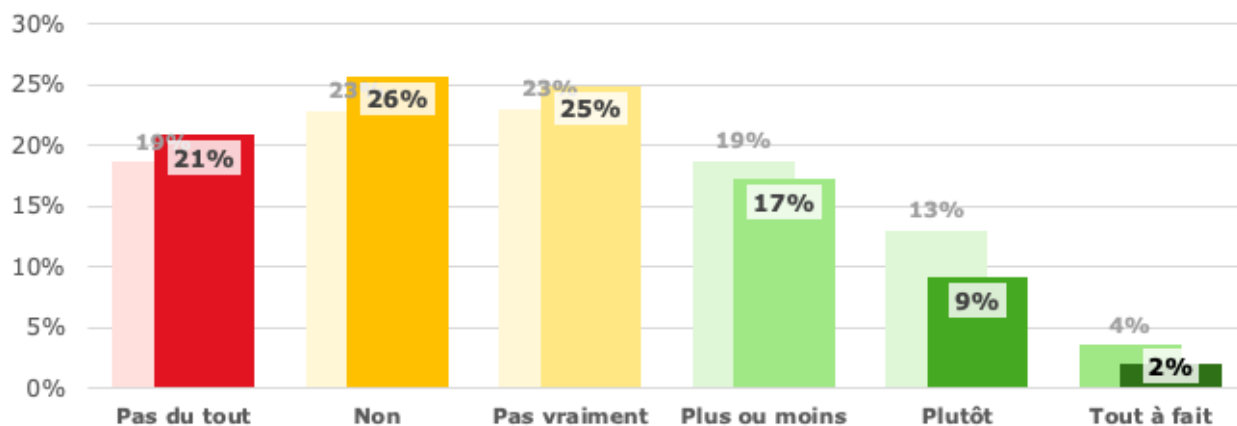
Selon moi, les itinéraires cyclables sont très confortables



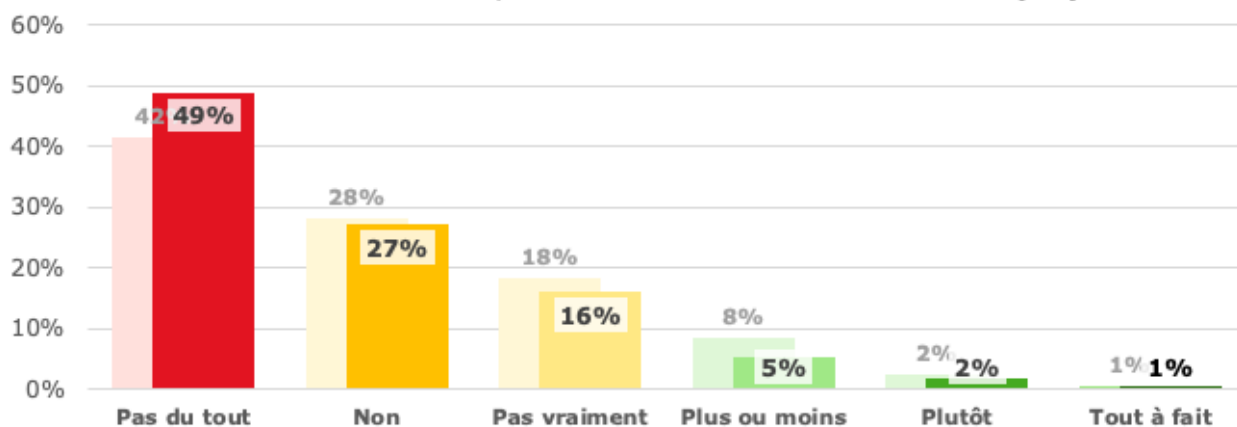
L'entretien des cheminements cyclables est très bon



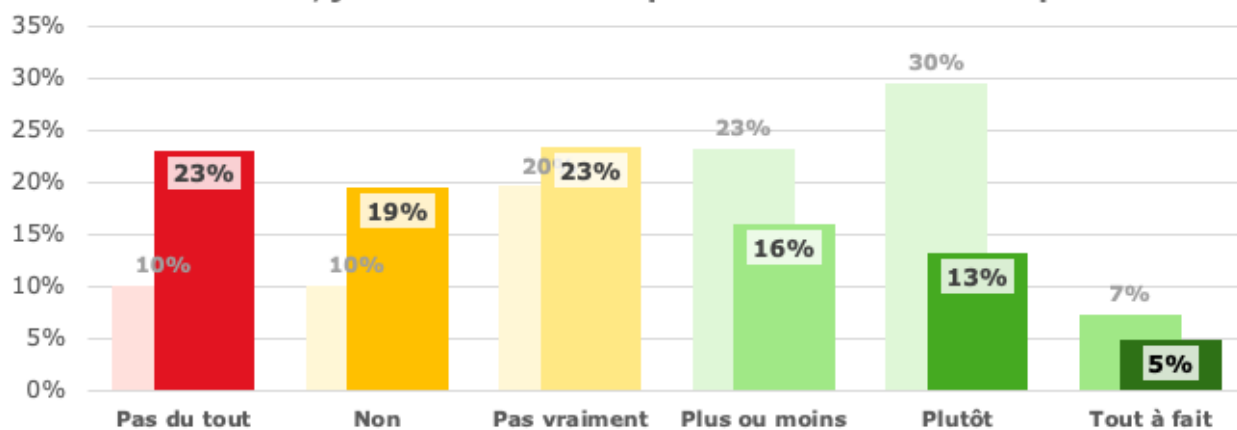
Les directions à vélo sont bien indiquées partout



En cas de chantier, une solution alternative sûre est proposée

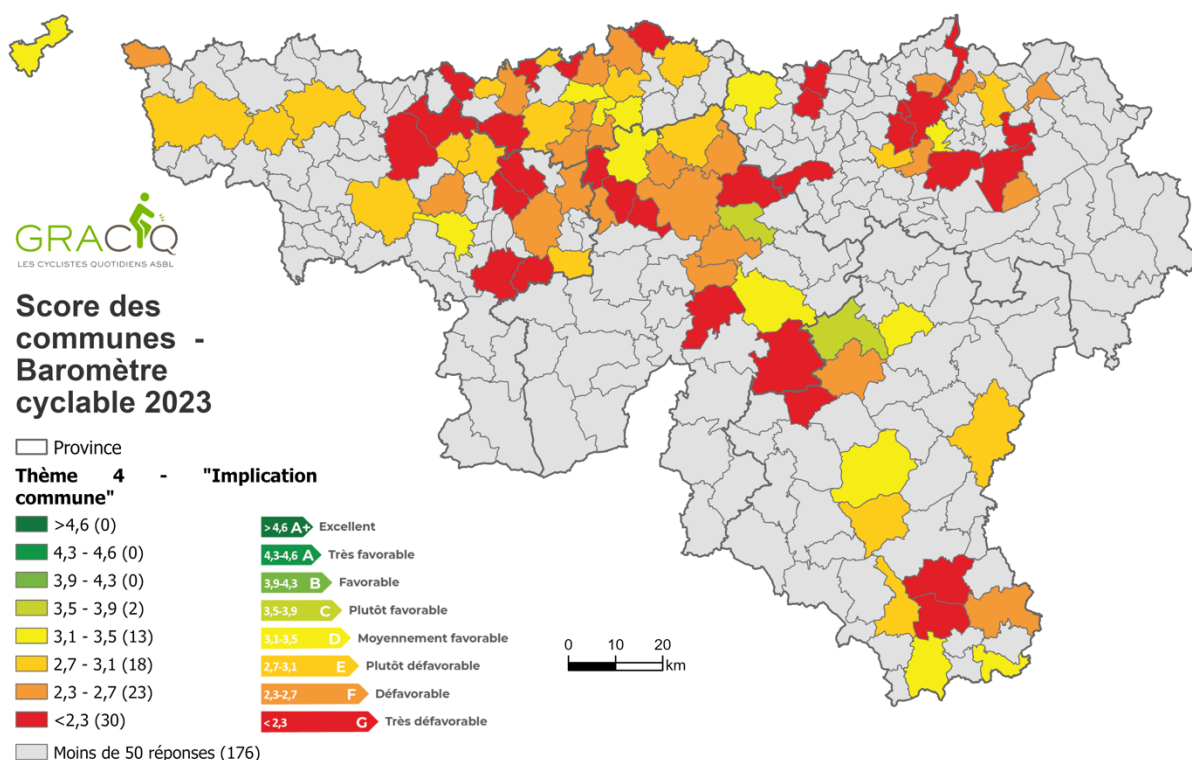


A vélo, je suis autorisé à emprunter les sens interdits partout



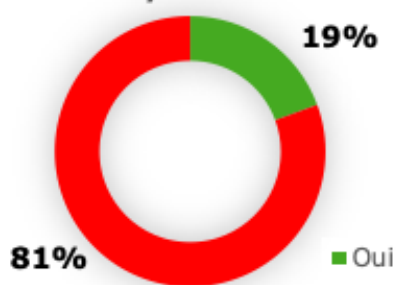
10. Importance accordée au vélo par la commune

Il y a peu de communes où le dynamisme spontané des autorités locales est relevé. **Gesves** et **Marche-en-Famenne** semblent être les meilleurs élèves à cet égard, suivies par **13 communes** « moyennement pro-actives » (en jaune sur la carte) :



Source : Gracq - Baromètre cyclable 2023

Le pouvoir communal est à l'écoute des besoins des cyclistes



Les wallons sont encore plus sévères sur cette thématique qu'en 2021 :

$\frac{3}{4}$ des sondés estiment que leur commune fait « peu ou pas »

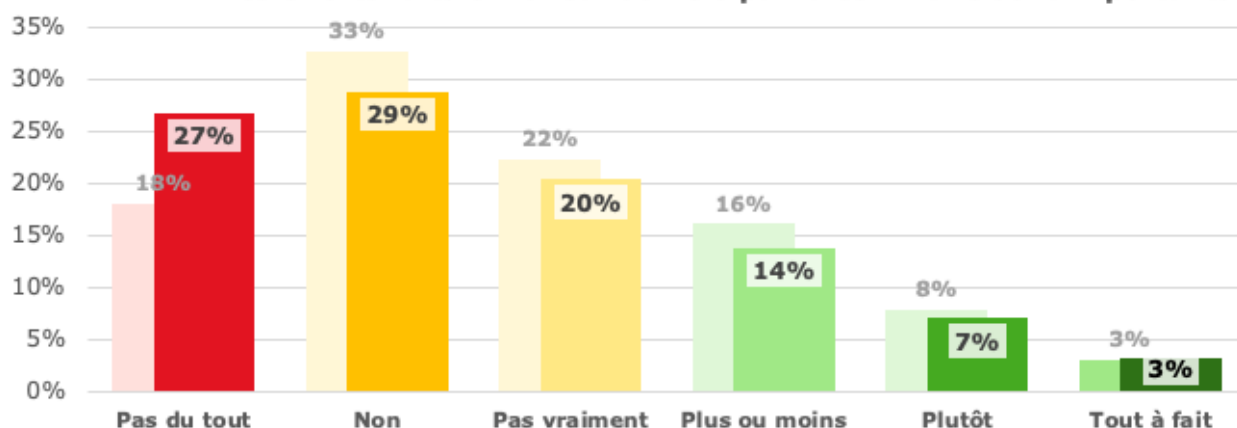
d'efforts pour le vélo, même pour de la simple communication, et **81%** que l'écoute de leurs besoins par les pouvoirs locaux est faible.

En outre, tout autant de cyclistes déplorent que les autorités locales ne fassent pas plus d'efforts pour lutter contre le **stationnement sauvage** sur les pistes cyclables (pour autant qu'elles existent bien sûr).

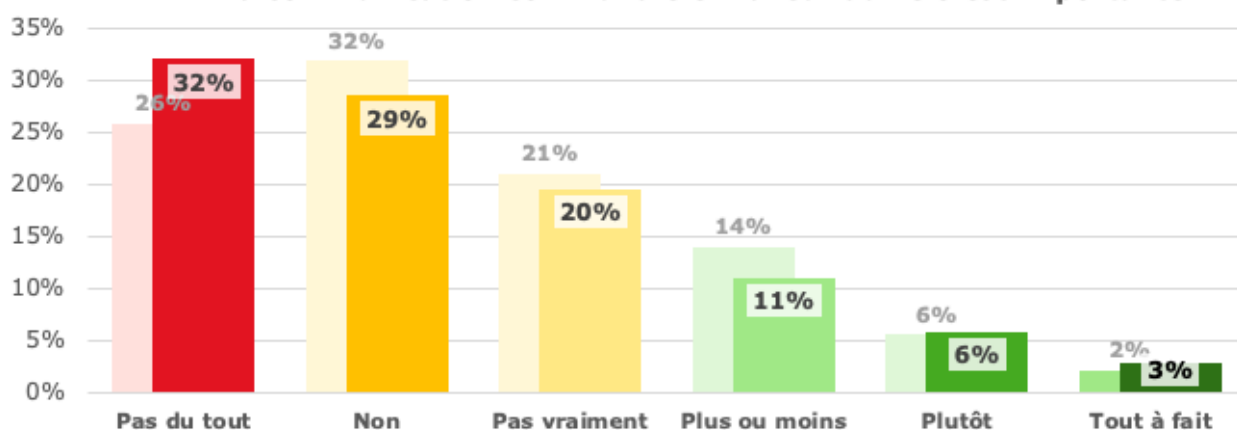
IMPORTANCE DU VÉLO

2,47 = F

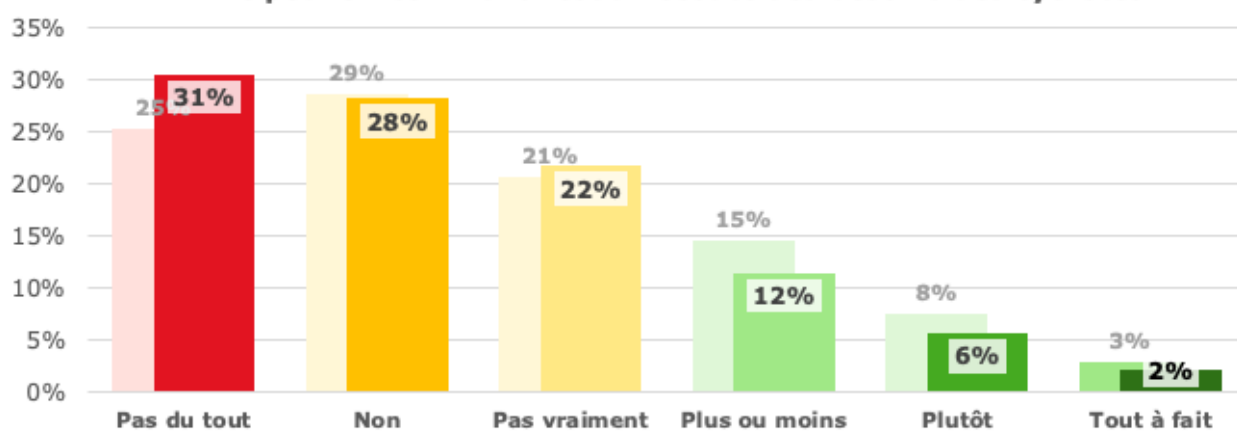
Les efforts faits en faveur du vélo par la commune sont importants



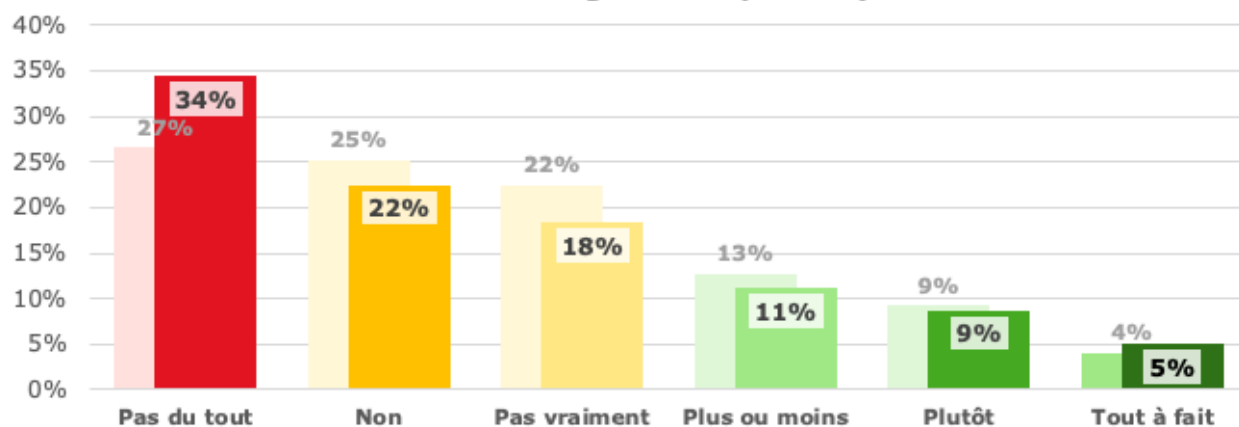
La communication communale en faveur du vélo est importante



Le pouvoir communal est à l'écoute des besoins des cyclistes

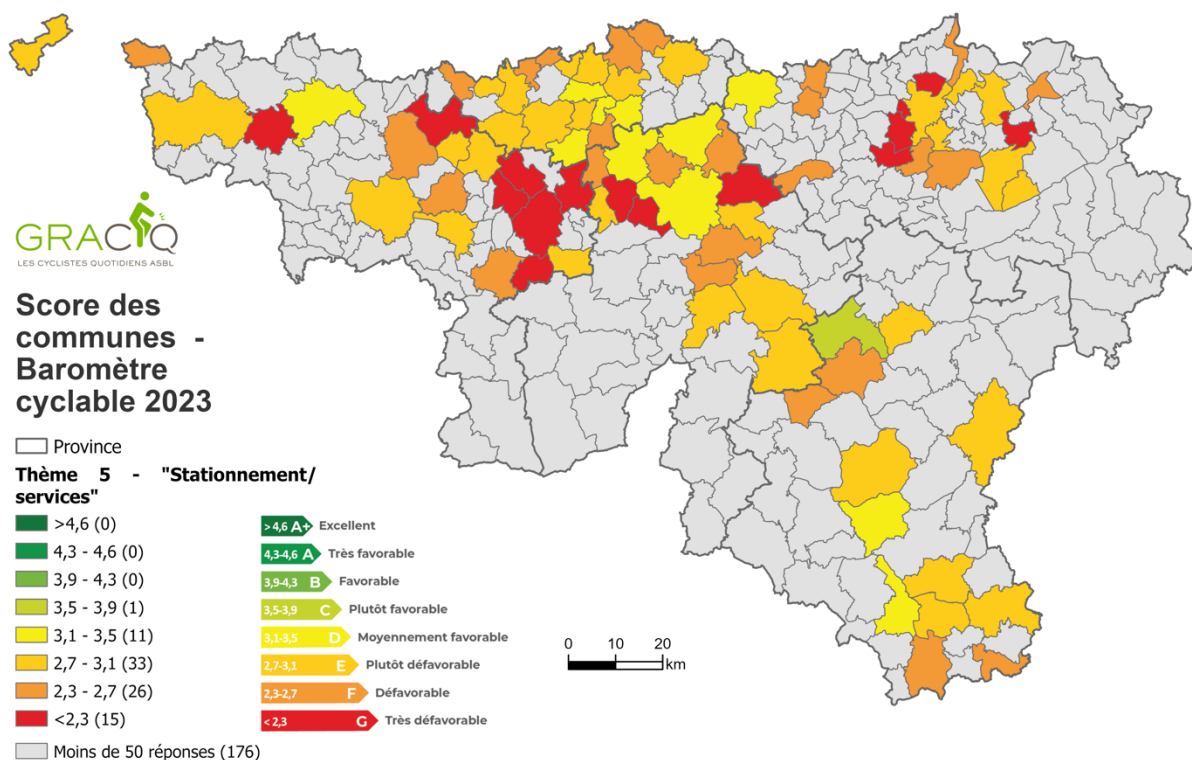


Le stationnement sauvage sur les pistes cyclables est inexistant



11. Stationnement et services vélo

Seule **Marche-en-Famenne** semble sortir du lot pour les services offerts aux cyclistes, suivie par **11 communes** plus ou moins motivées à ce niveau-là (en jaune sur la carte) :



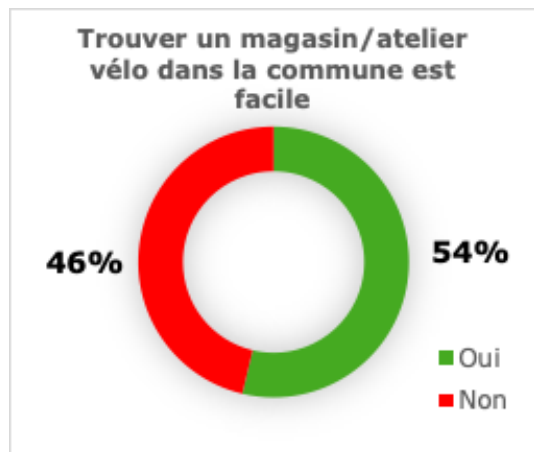
Source : Gracq - Baromètre cyclable 2023

Le plus gros challenge pour **75%** des cyclistes est de trouver du **stationnement vélo adapté** dans la commune (y compris aux arrêts de transports en commun). Ce constat est à mettre en parallèle avec **73%** des sondés qui déplorent des **vois** de vélo (trop) fréquents localement.

Si une minorité de sondés (**2%**) trouvent plus facilement du stationnement vélo qu'il y a deux ans, grâce à certains efforts locaux, la grande majorité n'observe toutefois pas d'amélioration significative. Pour ceux qui combinent vélo et transports en commun, **82%** se plaignent de la difficulté de trouver un stationnement adapté.

SERVICES VÉLO

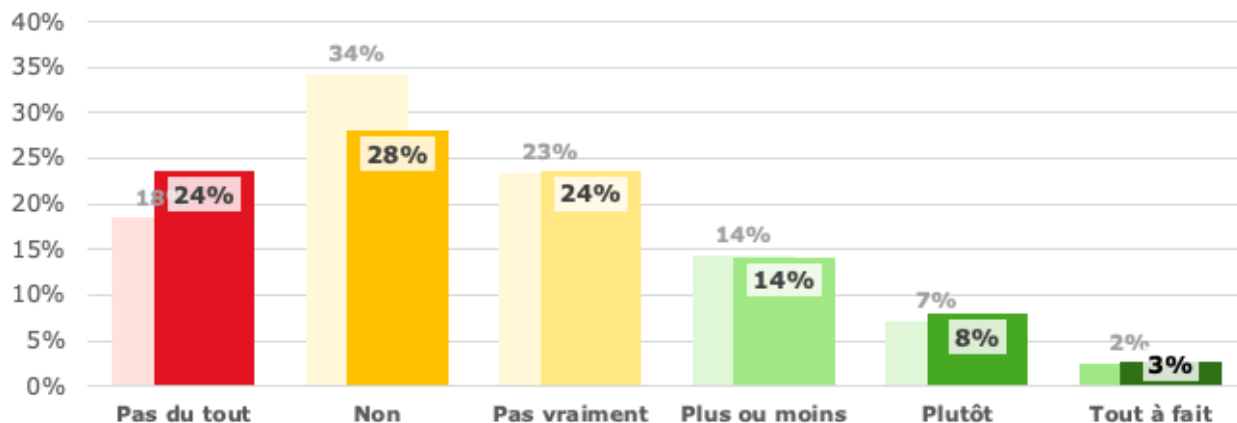
2,69 = F



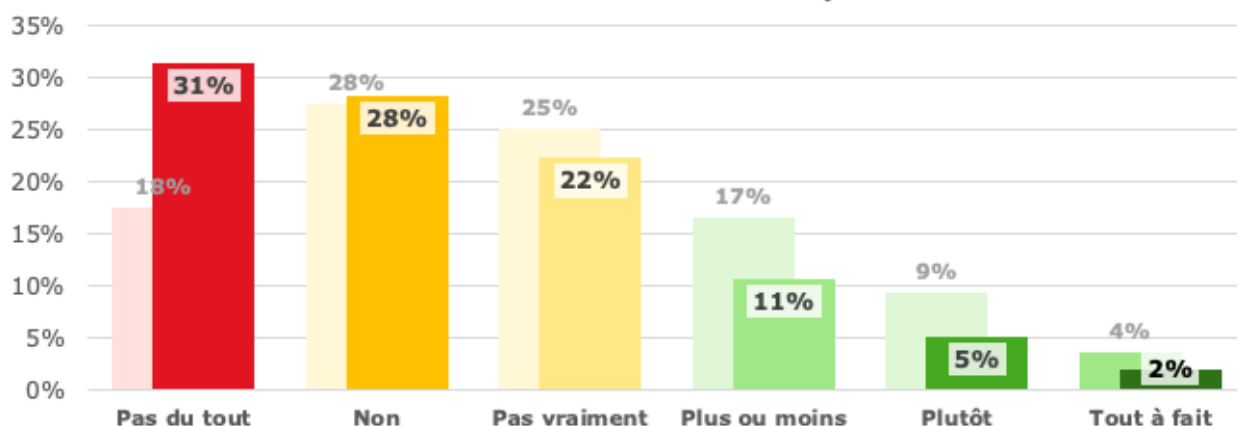
On retiendra aussi qu'il est difficile pour **46%** des cyclistes wallons de trouver un endroit pour réparer son vélo dans la commune. Or on sait à quel point cette proximité est importante. Dans certaines communes il faut mettre son vélo... dans une voiture, pour pouvoir le faire réparer.

La **location de vélo**, que ce soit pour de courte ou longue durée, semble être elle une rareté dans la plupart des communes wallonnes : **83%** des sondés relèvent en effet une difficulté de trouver une solution à ce niveau-là près de chez eux.

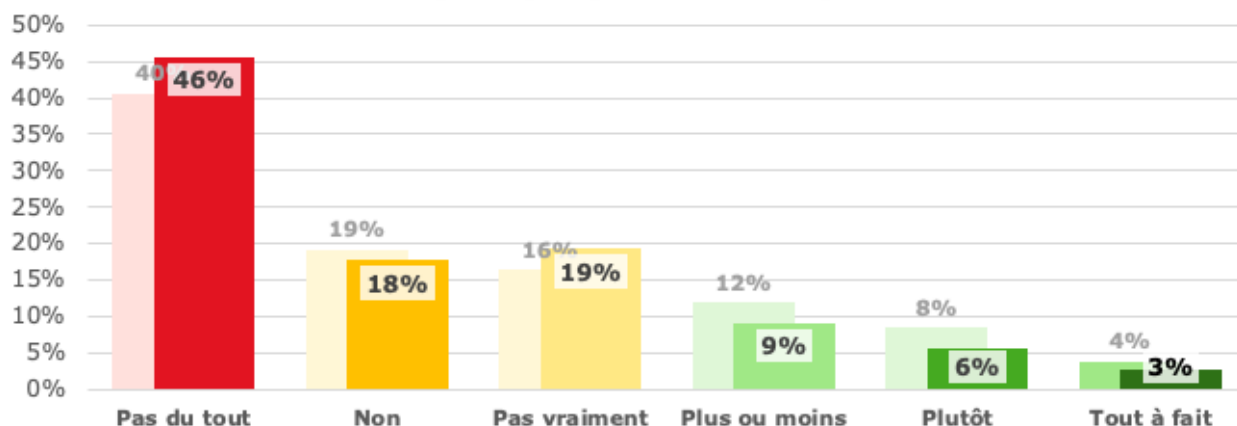
Trouver un stationnement vélo adapté à mon besoin est aisé



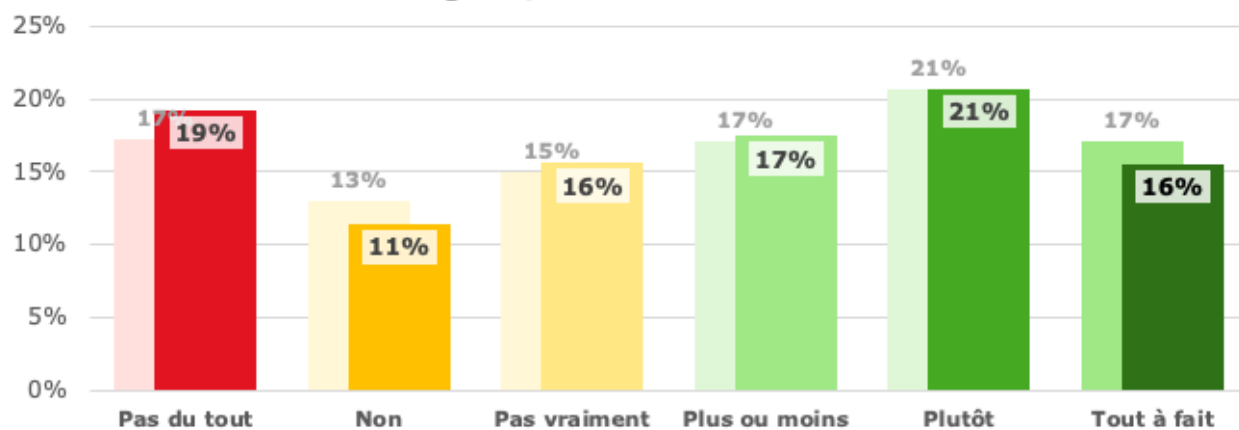
Stationner son vélo à un arrêt des transports en commun est facile



Louer un vélo pour quelques heures ou plusieurs mois est facile



Trouver un magasin/atelier vélo dans la commune est facile



Selon moi, les vols de vélos dans la commune sont très rares

