Commune de Court-Saint-Etienne

BAROMÈTRE CYCLABLE WALLONIE

RÉSULTATS 2021

GRACQ
LES CYCLISTES QUOTIDIENS ASBL

LE SOIR Pro Velo CELLULE MOBILITÉ Wallonie mobilité SPW iew

Table des matières

1. Méthodologie générale du baromètre 4

Échelle et classement 4

Méthode de calcul 5

2. Profil des 109 répondants de Court-Saint-Étienne 6

Age 6

Genre et appartenance à une association cycliste 6

Cyclistes réguliers, occasionnels ou pas du tout ? 7

Niveau d'expertise pour se déplacer à vélo 7

Types de vélos utilisés 7

Motifs principaux de déplacements des répondants au baromètre 8

Cycliste wallon = automobiliste ? 8

3. Freins au vélo (pour ceux qui ne l'utilisent pas) 9

4. Appréciation globale et classement de la commune de Court-Saint-Étienne 10

Synthèse des avis exprimés 10

Quelles sont les attentes des cyclistes en matière de politique vélo ? 11

Classement de la commune dans l'ensemble de la Wallonie 12

5. Ressenti général sur le vélo dans la commune de Court-Saint-Étienne 13

6. Sécurité des déplacements à vélo à Court-Saint-Étienne 14

7. Confort des déplacements dans la commune de Court-Saint-Étienne 15

8. Importance accordée au vélo par la commune de Court-Saint-Étienne 16

9. Stationnement et services vélo à Court-Saint-Étienne 17

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 1er 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 :

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 FUB[1] 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).

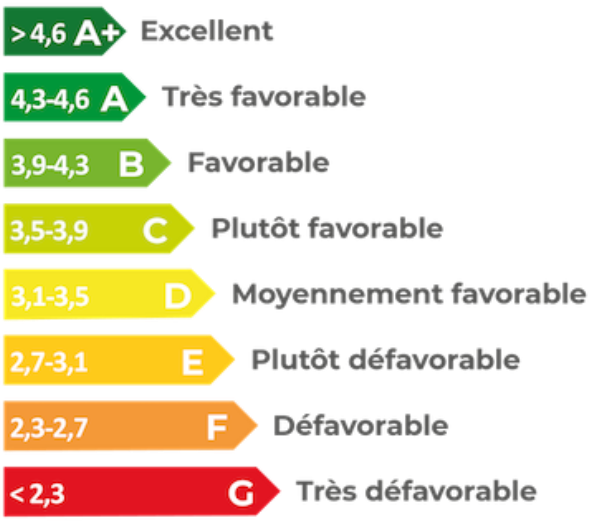
La note d'une commune est la moyenne des notes globales des réponses pour cette commune. Pour **Court-Saint-Étienne**, **109 réponses valides** ont été soumises : la note finale pour **Court-Saint-Étienne** est donc la moyenne de ces 109 notes individuelles.

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) :

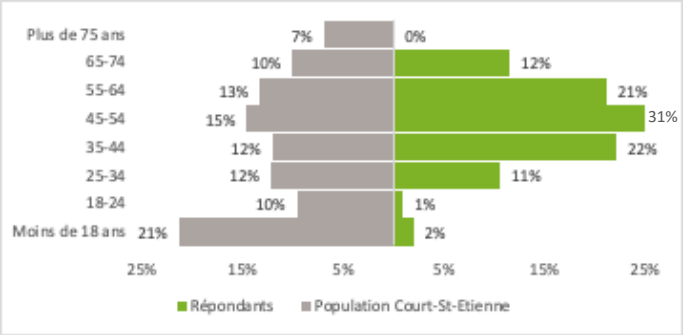


[1] https://barometre.parlons-velo.fr/2021/

2. Profil des 109 répondants de Court-Saint-Étienne

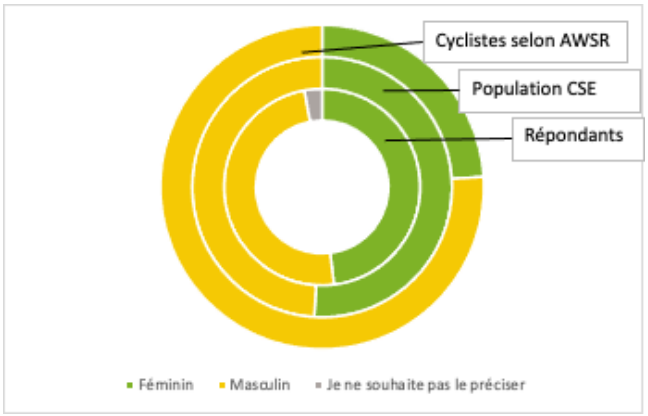
Age

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.

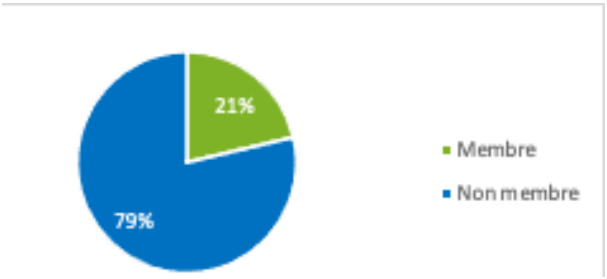


Genre et appartenance à une association cycliste

La **répartition du genre** est-elle conforme à la pratique du vélo en Wallonie ? Selon les observations de l'AWSR en 2018[2], qui a observé 10.000 cyclistes wallons, **24%** étaient des femmes. Elles sont donc nettement plus nombreuses à avoir répondu au GRACQ pour Court-Saint-Étienne, en cohérence avec la répartition de la population locale :



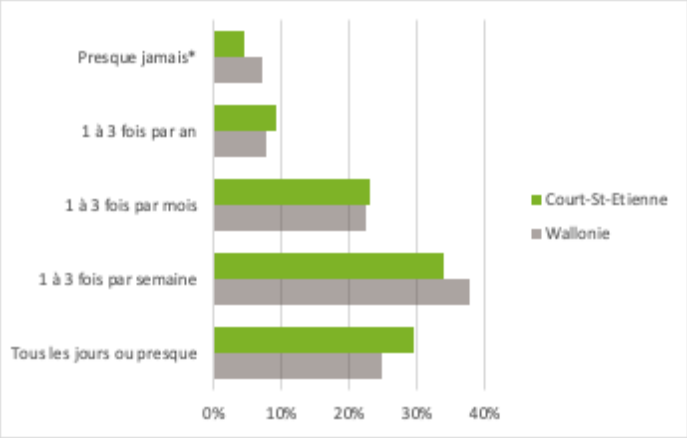
Il est rassurant de constater que les réponses proviennent majoritairement de **personnes non membres du GRACQ**. On a donc brassé bien plus large que le public des « cyclistes militants » :



[2] https://hal.archives-ouvertes.fr/hal-03363858/document

Cyclistes réguliers, occasionnels ou pas du tout ?

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



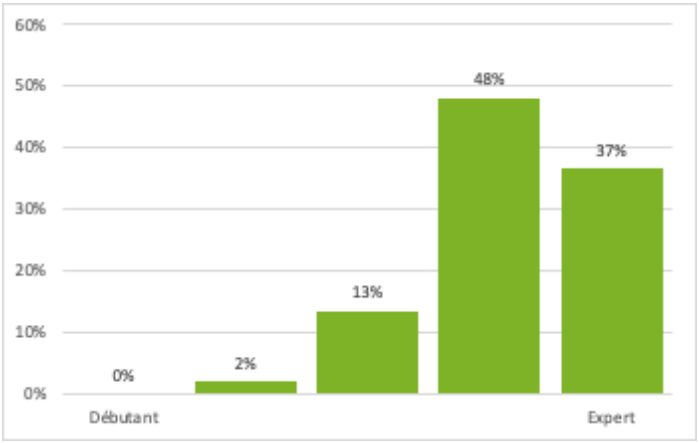
Cette question a aussi permis d'identifier **5%** des répondants stéphanois qui ne roulent quasiment pas à vélo. Soit **5 personnes**. Ceux-ci ont juste dû répondre à la question sur les motifs pour lesquels ils ne roulent pas à vélo (donc pas au questionnaire complet).

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

Niveau d'expertise pour se déplacer à vélo

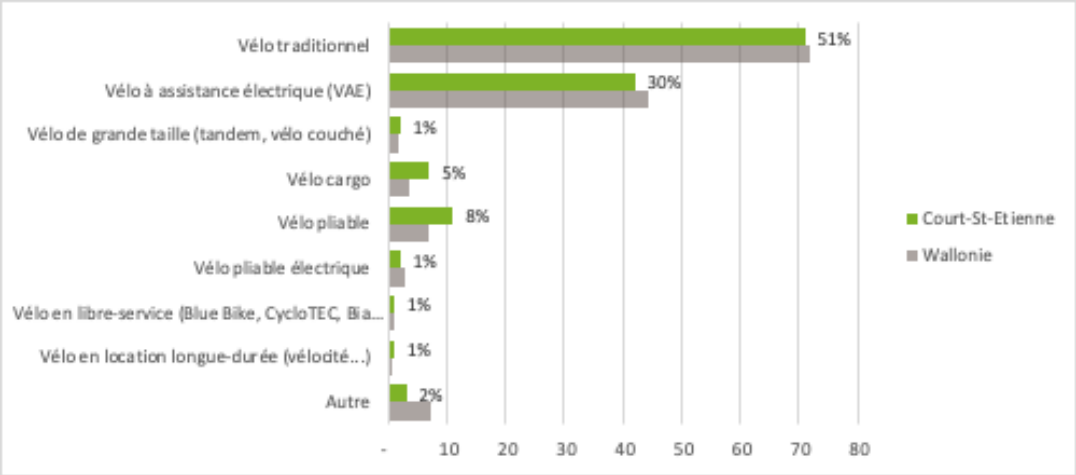
En ce qui concerne le niveau d'habileté à se déplacer à vélo des cyclistes interrogés, ils sont **37%** à s'estimer experts, **48%** très bons, et **13%** plutôt moyens.

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

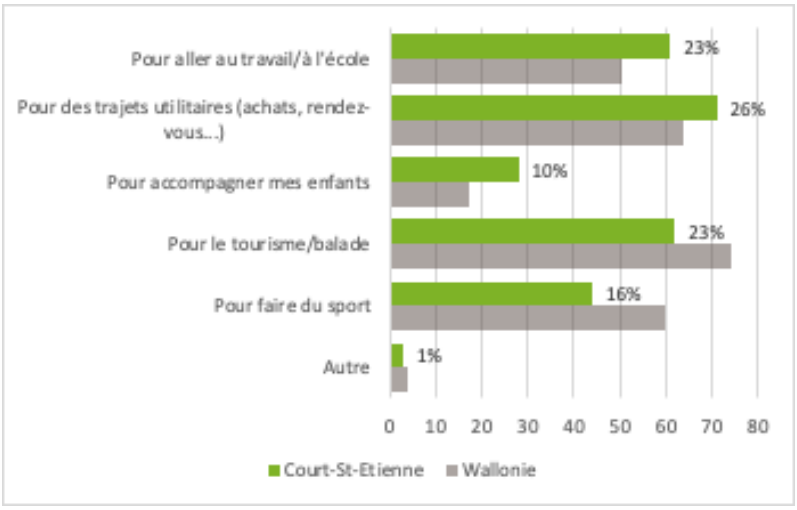


Types de vélos utilisés

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, à Court-Saint-Étienne comme en Wallonie. Le **vélo pliant** gagne lui aussi du terrain. L'utilisation du **vélo cargo** reste moins élevée qu'en Flandre où 1 famille sur 10 en ont un mais nettement plus élevée à Court-Saint-Étienne que dans le reste de la Wallonie. A noter que certains utilisent plusieurs vélos, selon leurs besoins !



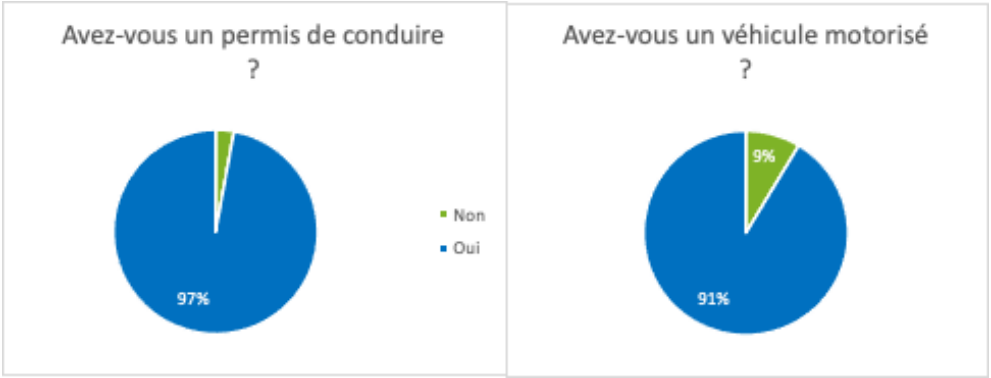
Motifs principaux de déplacements des répondants au baromètre



Les motifs pouvaient se cumuler, on a donc principalement des utilisations mixtes loisirs/utilitaires, à côté d'utilisateurs purement sportifs (seulement **16%** 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 :



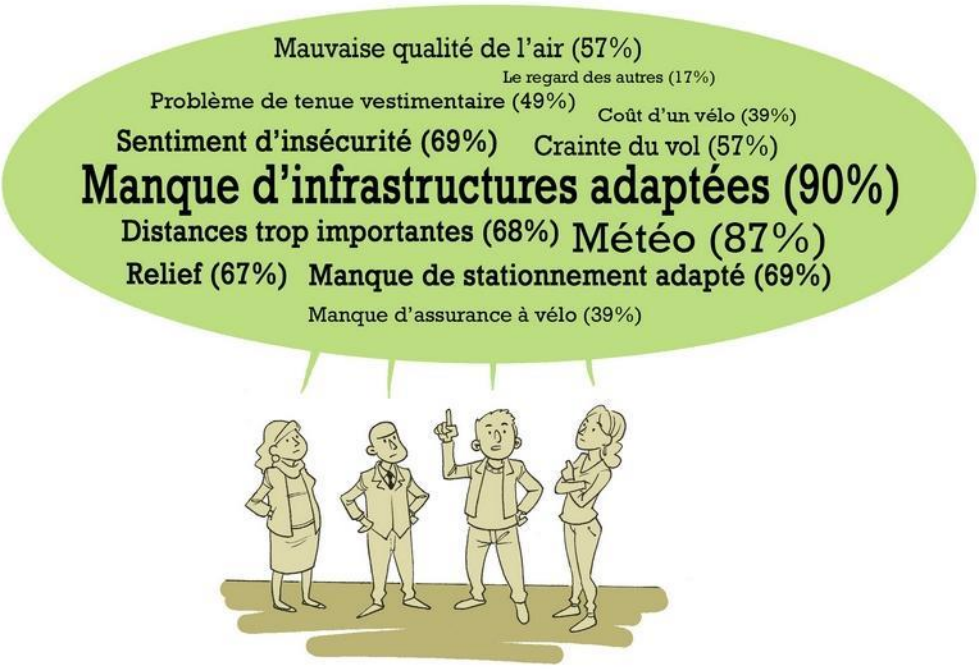
3. Freins au vélo (pour ceux qui ne l'utilisent pas)

Les **5 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 :

Frein au vélo	%
J'habite trop loin de mon lieu de travail/études	67%
Pas assez d'aménagements cyclables	50%
Le relief	33%
Je préfère utiliser ma voiture	33%
Vitesse des véhicules motorisés trop élevée	17%
Trop de véhicules motorisés	17%
Trop lent	17%
Je n'ai pas de vélo	17%
Compliqué d'amener des enfants à l'école à vélo	17%
Je n'aime pas le vélo	17%
Je ne me sens pas en sécurité à vélo	0%
Mauvaises conditions météo	0%
Peur de me faire voler mon vélo	0%
Raisons de santé	0%
Pas de douche sur mon lieu de travail	0%
Trop de pollution	0%
Pas possible de prendre le vélo dans les transports en commun	0%
Je préfère utiliser les transports en commun	0%
Coût élevé	0%
Je ne sais pas faire de vélo	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 5 » des obstacles au vélo deux freins se situent du côté de la **sécurité routière** : pas assez d'infrastructures cyclables et des véhicules motorisés trop rapides/nombreux. On trouve également des facteurs non modifiables facilement (distance, météo, relief, santé).

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



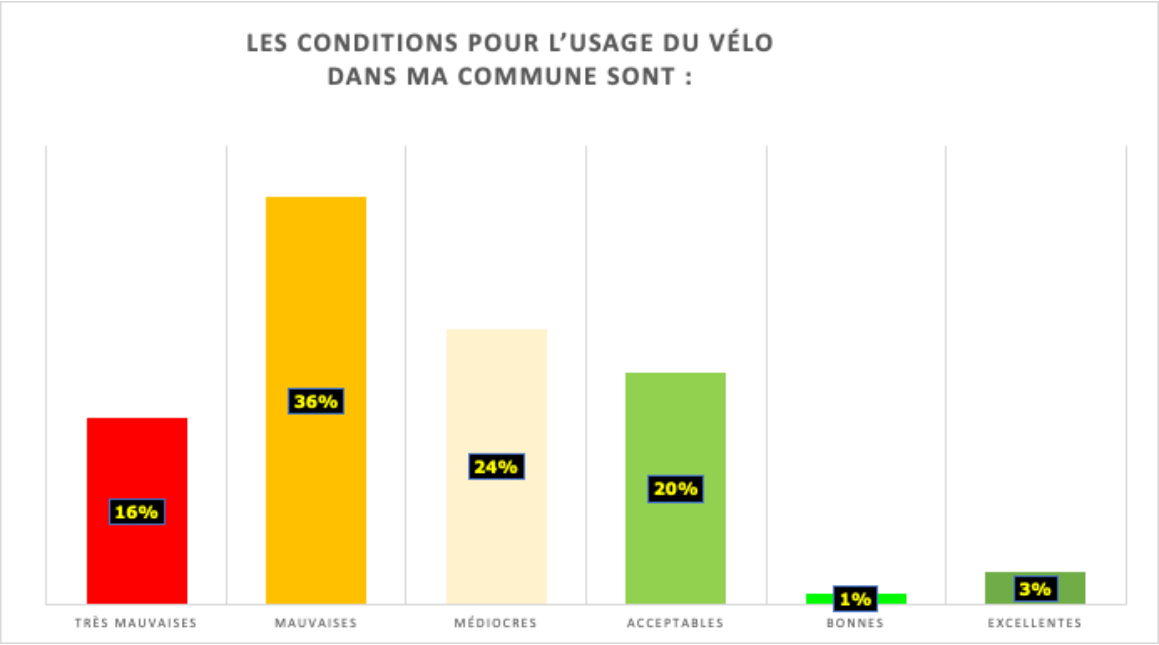
4. Appréciation globale et classement de la commune de Court-Saint-Étienne

Synthèse des avis exprimés

Si l'on prend en compte les **109 votes** individuels de cyclistes concernant le territoire communal la note moyenne pour tous les questionnaires est de **2,92** ce qui met **globalement la commune à E** sur notre échelle en termes de politique vélo :

E *= « climat plutôt 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 :

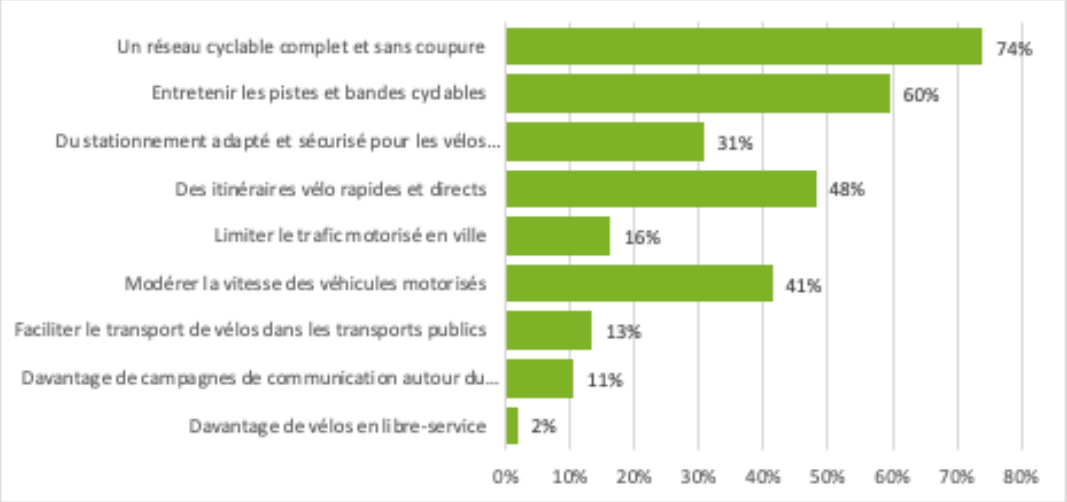


Seul **4%** des Stéphanois·es trouvent **bonnes ou très bonnes** leurs conditions de circulation à vélo, et **20% acceptables**. Ce diagnostic global est très sévère et situe la commune assez loin d'une terre idéale pour les déplacements à vélo…

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

Nos 109 cyclistes locaux répondants ont clairement exprimé **trois attentes principales** :

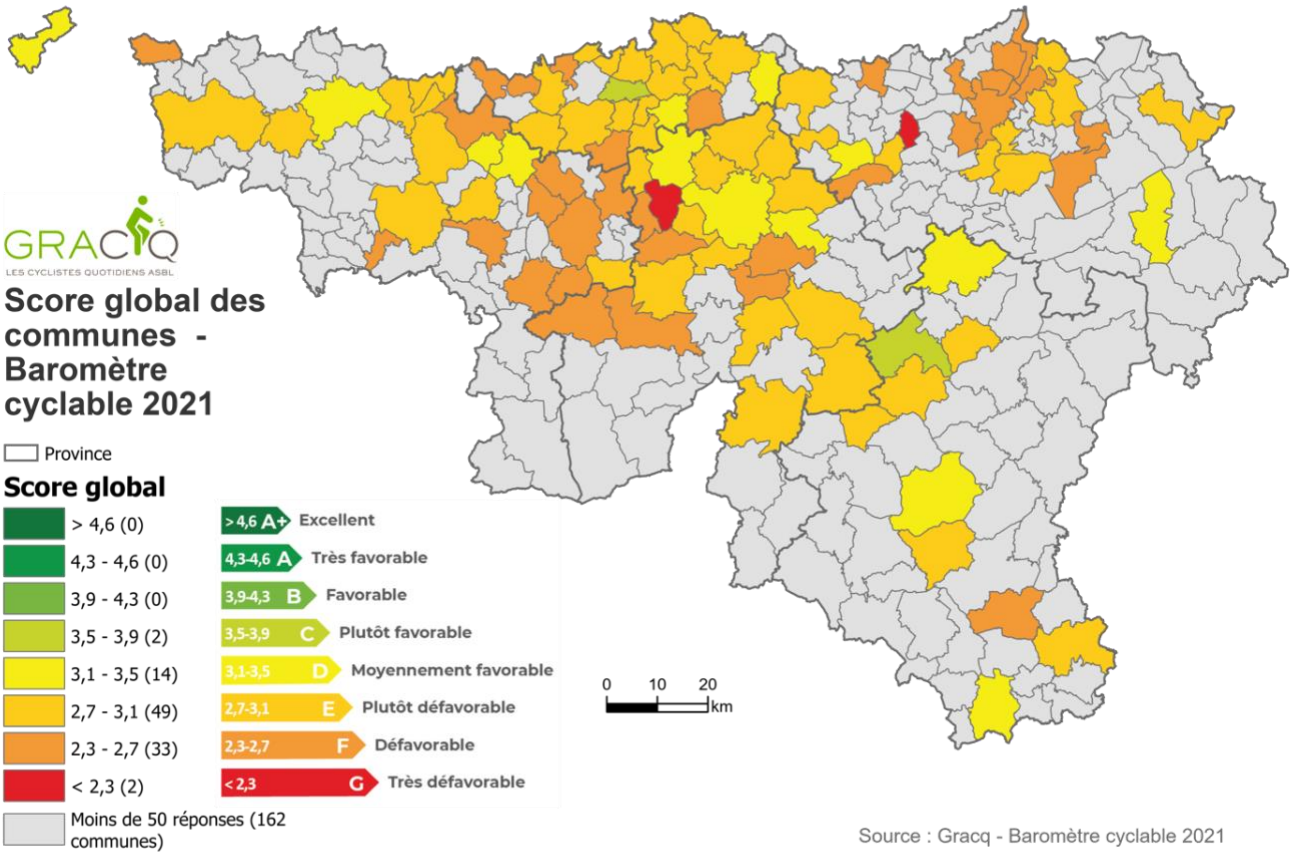
1. **Un réseau cyclable continu (demandé par 74%)**
2. **Un réseau cyclable entretenu (demandé par 60%)**
3. **Un réseau cyclable rapide et direct (demandé par 48%)**



Le **stationnement** adapté est aussi plébiscité par 31**%** des répondants, tandis que la **limitation des vitesses** des véhicules motorisés séduit **41%** 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 :



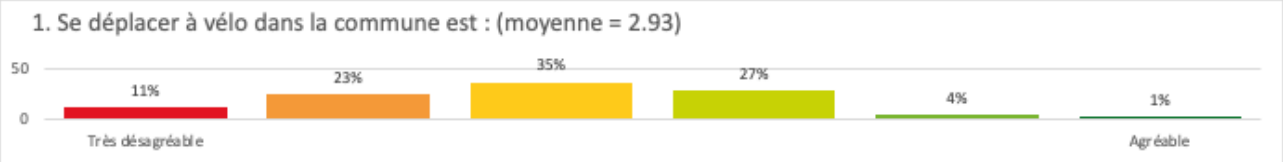
La commune de Court-Saint-Étienne se situe exactement sur la moyenne, avec un score E (2,92). En comparaison des autres communes de taille similaire (entre 10 000 et 20 000 habitant·es), Court-Saint-Étienne se situe en 21ème place sur 43 communes de cette taille ayant obtenu un nombre suffisant de réponses.

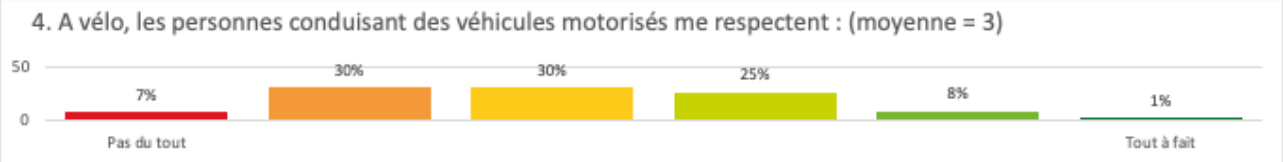
Au milieu du classement mais donc assez loin derrière Marche-en-Famenne (17581 habitants, score C avec une note de 3,59), Malmedy (12785 habitants, score D avec une note de 3,43) et Comines-Warneton (18003 habitants, score D avec une note de 3,31).

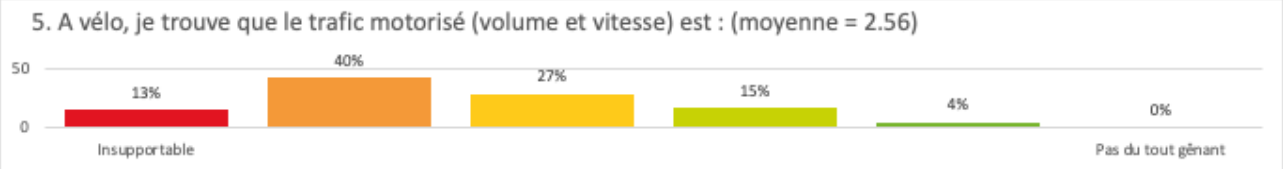
5. Ressenti général sur le vélo dans la commune de Court-Saint-Étienne

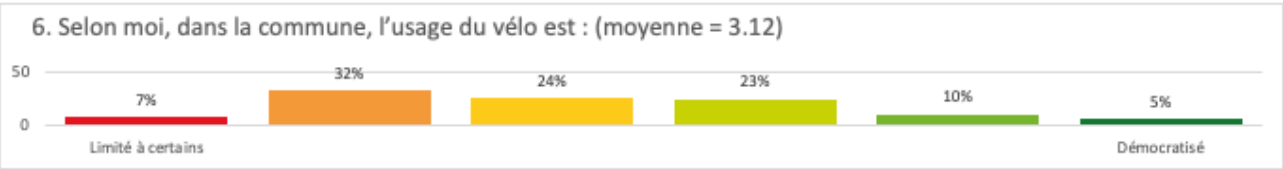
3,11 = D

Cet indicateur est principalement tiré vers le haut par l'absence de conflit avec les piétons… qui ne sont pas forcément très nombreux dans la commune, où l'état des trottoirs fait régulièrement l'objet de remarques des citoyen·nes.





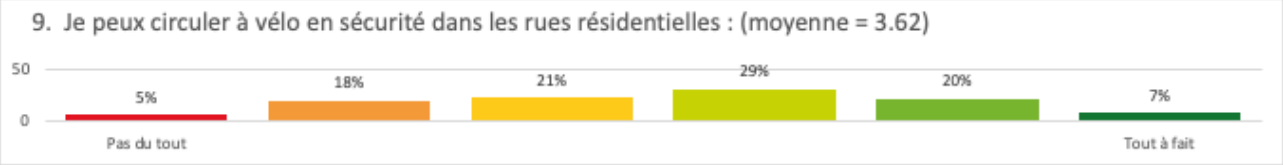


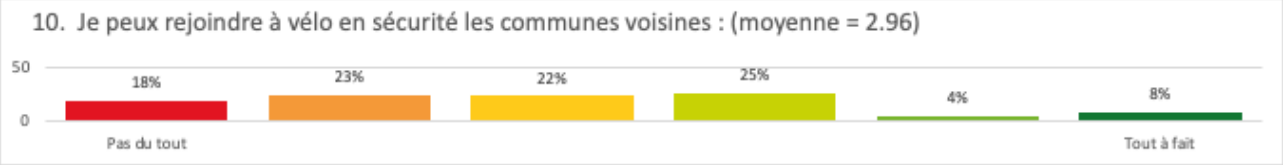


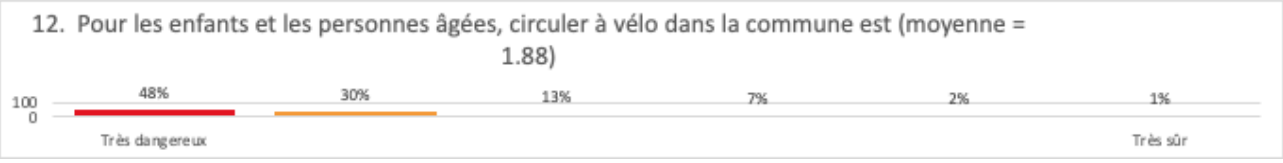
6. Sécurité des déplacements à vélo à Court-Saint-Étienne

2,72 = E

Sur cet aspect, on ressent un net différentiel entre les quartiers résidentiels, sécurisants, et les grands axes et carrefours jugés moins sécurisés. Il en résulte un très fort sentiment d'insécurité pour les usages les plus jeunes ou les plus âgés.



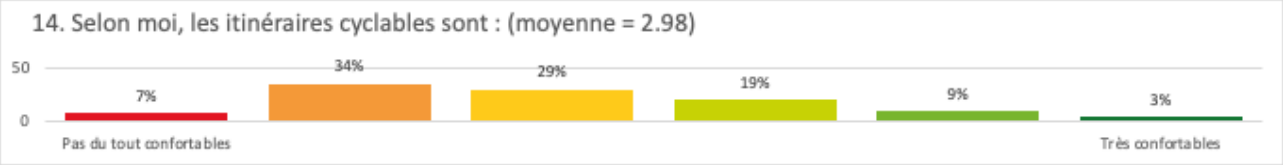


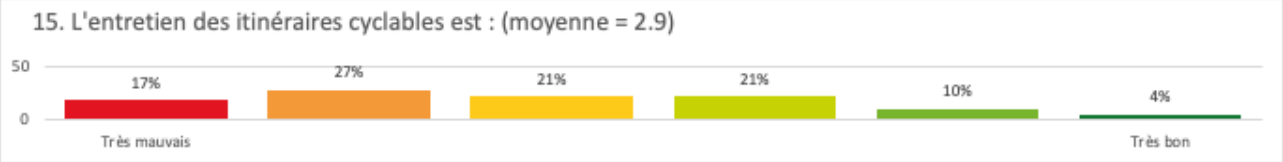


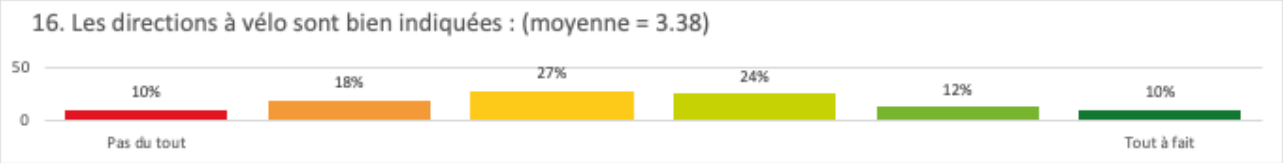
7. Confort des déplacements dans la commune de Court-Saint-Étienne

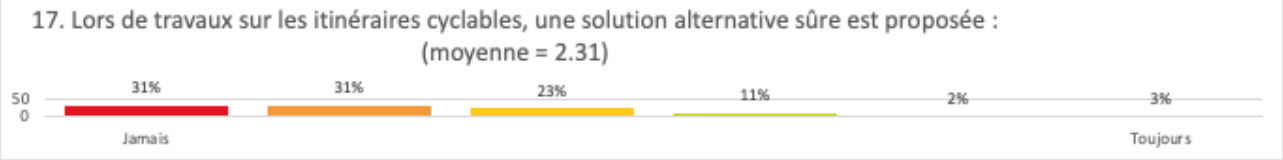
3,08 = D

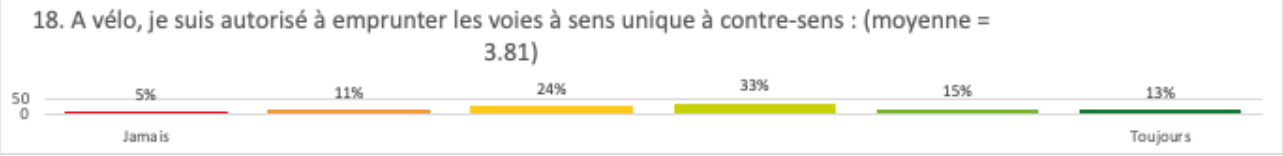
Sentiment mitigé sur cet aspect confort, avec quasiment toutes les rues à sens unique de l'entité ouvertes en double sens aux cyclistes (SUL), et des indications claires, mais un niveau d'entretien des voiries cyclables jugé faible et des situations très mauvaises en cas de travaux.







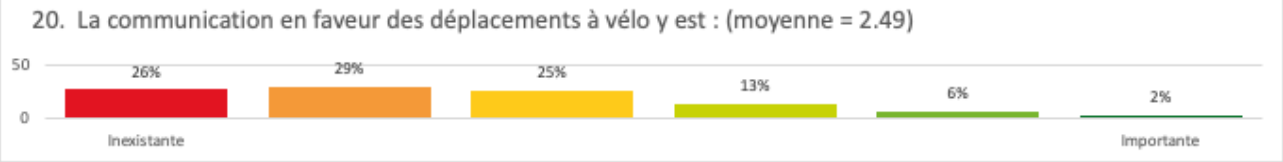


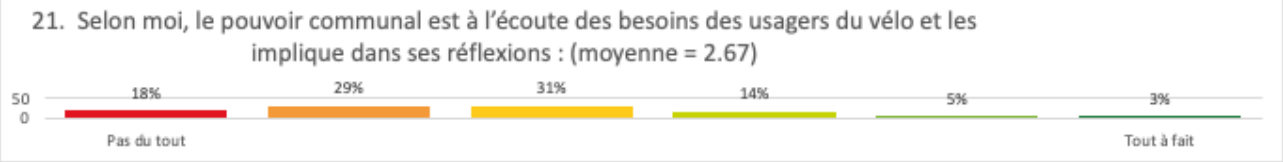


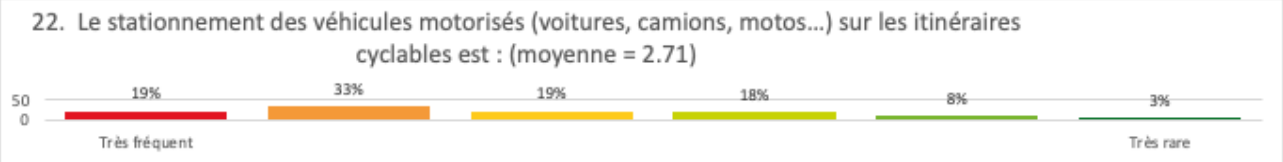
8. Importance accordée au vélo par la commune de Court-Saint-Étienne

2,63 = E

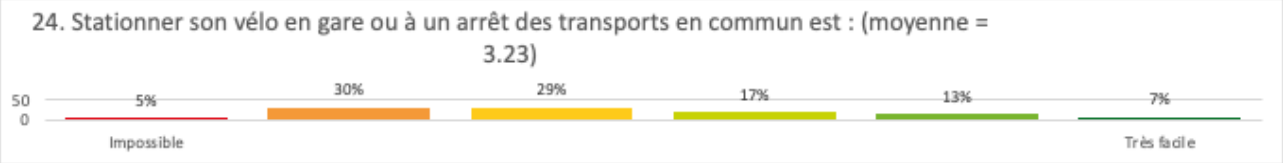
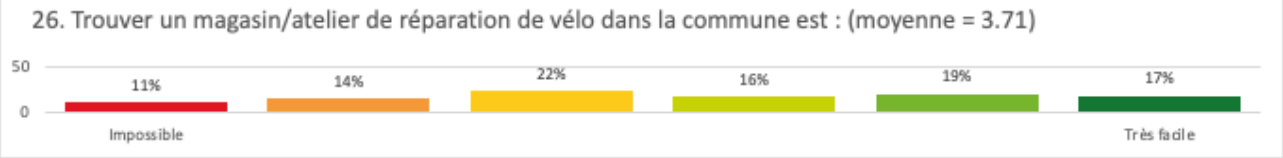
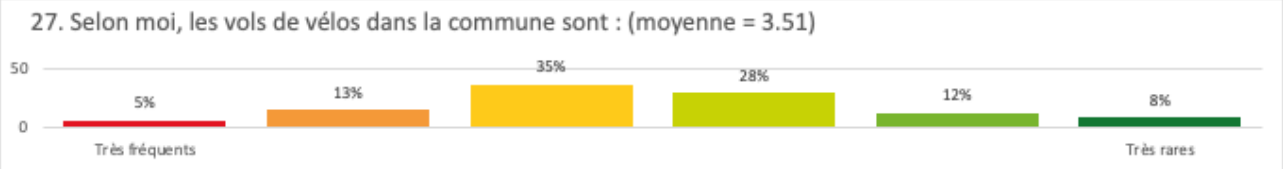
De manière générale, les répondant·es ont l'impression d'une commune peu impliquée sur la thématique vélo, et d'un non-respect par les usagers en voiture qui se parquent.







9. Stationnement et services vélo à Court-Saint-Étienne

3,08 = D

Si la location est pour ainsi dire inexistante, les répondant·es constatent une augmentation progressive des autres facilités pour les vélos (stationnement, ateliers, sécurisation contre le vol).