

Liège



BAROMÈTRE CYCLABLE WALLONIE

RÉSULTATS 2021

GRACQ
LES CYCLISTES QUOTIDIENS ASBL

LE SOIR

Pro Velo



Wallonie
mobilité
SPW



Table des matières

EN BREF – Baromètre cyclable Liège 2021	3
1. Méthodologie générale du baromètre (Wallonie-Liège)	5
Échelle et classement	5
Méthode de calcul	6
2. Appréciation globale et comparaisons avec les autres communes	7
Note globale	7
Liège par rapport aux autres communes de Wallonie	8
3. Les scores et résultats selon les 5 thématiques	10
Synthèse des scores par thématique et évolution 2019-2021	10
Thématique 1 : Ressenti général sur le vélo dans la commune	11
Thématique 2 : Sécurité des déplacements à vélo	14
Thématique 3 : Confort des déplacements dans la commune	17
Thématique 4 : Importance accordée au vélo par la commune	19
Thématique 5 : Stationnement et services vélo	22
4. Quelles sont les attentes des cyclistes liégeois en matière de politique vélo ?	24
5. Pourquoi ne roulent-ils pas à vélo à Liège ?	25
6. Recommandations	26
7. ANNEXES	29
Annexe 1 : Profil des 1296 répondants-cyclistes	29
Genre et âge	29
Cyclistes réguliers, occasionnels ou pas du tout ?	30
Niveau d'expertise pour se déplacer à vélo	30
Types de vélos utilisés	30
Motifs principaux de déplacements des répondants au baromètre	31
Cycliste liégeois = automobiliste ?	31
Annexe 2 : Scores sur les 26 questions et les 5 thèmes (n=1296 répondants-cyclistes) – comparaison 2019-2021	32

EN BREF – Baromètre cyclable Liège 2021

Commune de Liège : 1335 questionnaires validés

Les répondants =

- **58%** entre 25 et 44 ans
- **41%** de femmes
- **53%** de cyclistes quotidiens

Une note globale 2021 de

2,67 = F

Par rapport à 2019, légère amélioration (2,60 → 2,67) mais stagnation dans la catégorie F.



Un résultat qui traduit un **CLIMAT DÉFAVORABLE** à la pratique du vélo à Liège.

- Une 71^{ème} place sur 100 communes wallonnes
- Une 6^{ème} place sur les 9 villes de Wallonie
- Une 85^{ème} place sur 134 villes de Wallonie et de France

Un résultat qui concerne tous les gestionnaires d'espaces publics d'un territoire comme Liège : Ville de Liège (cabinets et administrations dont la police) mais aussi Service Public de Wallonie, OTW (tram), Infrabel...

Les points forts

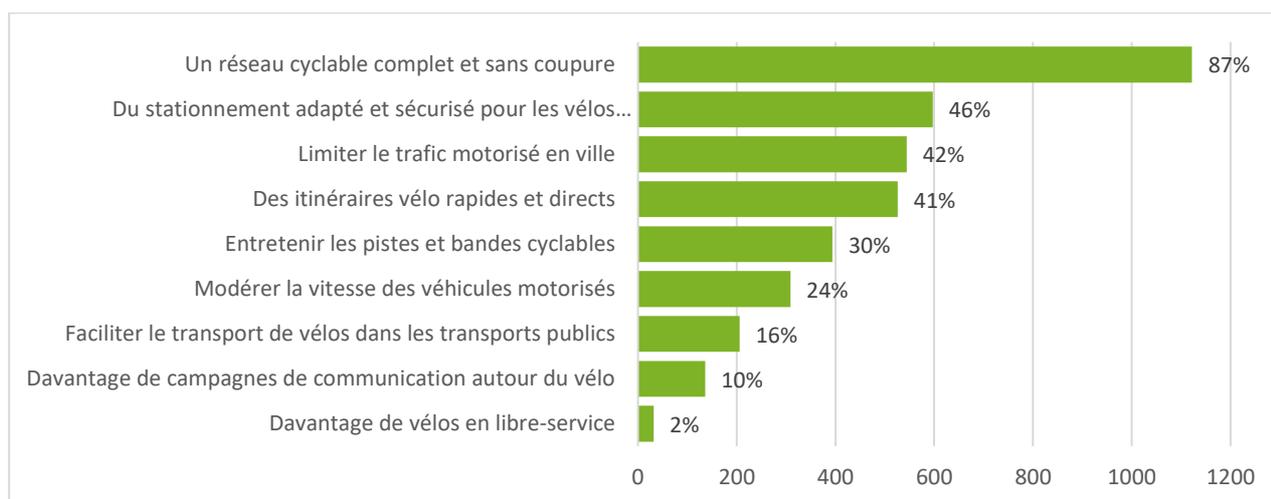
- Une amélioration du ressenti général sur la cyclabilité et en particulier sur certains sujets : respect entre usagers, baisse de la pression automobile, confort des itinéraires cyclables.
- Un sentiment de sécurité à vélo plus élevé au sein des quartiers résidentiels.
- La multitude de Sens Uniques Limités (SULs) dans les rues à sens unique.
- Les services vélo bien présents à Liège : magasins/ateliers mais aussi facilité de location.

Les points faibles

- La cyclabilité ressentie à Liège est toujours **défavorable** comme en témoigne la note de F.
- Une faible amélioration du ressenti général par rapport à 2019.
- Le **sentiment d'insécurité** à vélo est toujours élevé, particulièrement pour les personnes plus fragiles.
- Le ressenti négatif lié au **trafic motorisé** est toujours fort, mais en amélioration, en particulier dans les quartiers résidentiels.
- En matière de confort, le manque d'alternatives sûres lors de travaux est perçu fort négativement. Ceci est sans doute aussi lié à la multiplication des travaux liés au tram qui rendent les conditions de circulation difficiles pour tous les usagers et à l'absence quasi systématique d'itinéraires de déviation cyclable sur ces chantiers.
- Le manque d'écoute des besoins des usagers du vélo reste également un point faible, en particulier lié à l'impunité face aux **vols de vélos** et au **stationnement sauvage** sur les itinéraires cyclables.

Nos 1296 cyclistes liégeois ont clairement exprimé **quatre attentes principales** dont la première qui se détache largement :

Attentes des cyclistes liégeois (n = 1296)



Synthèse des recommandations du GRACQ Liège :

De manière synthétique, les recommandations du GRACQ Liège suite à l'analyse des résultats du baromètre sont relativement similaires aux attentes des personnes qui roulent à vélo à Liège :

1. Une **diminution de la pression automobile.**
2. La création d'un **réseau cyclable sûr et continu.**
3. Du **stationnement sécurisé** et adapté aux besoins et une **lutte** sans merci contre le **vol de vélos.**
4. Une **volonté politique** claire et plus **ambitieuse.**

Ces recommandations sont développées et remises en contexte au chapitre 6.

1. Méthodologie générale du baromètre (Wallonie-Liège)

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 comparer les résultats obtenus entre les communes et ainsi de créer une certaine émulation entre elles.

A **Liège**, le [baromètre cyclable avait déjà été organisé en 2019](#). Il est ainsi possible d'analyser **l'évolution de la satisfaction des citoyens vis-à-vis de la politique cyclable en deux ans (2019-2021)**.

Le premier enseignement que l'on peut tirer de ce baromètre cyclable 2021 pour Liège est la **forte mobilisation des Liégeoises et des Liégeois**. Près de **1335 formulaires** ont été encodés du 1^{er} au 31 novembre 2021, soit près de 10% des réponses de l'ensemble de la Wallonie (13.500 formulaires ont été remplis pour l'ensemble de la Wallonie). 1296 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 limitée par 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 (**39** 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 sur Liège pour 2021**, de les comparer à ceux de l'exercice de 2019 mais aussi aux résultats de 100 autres communes wallonnes¹.

¹ Parmi les 262 communes wallonnes, 100 communes sont arrivées à récolter au moins 50 votes, seuil statistique retenu pour considérer les résultats suffisamment significatifs et représentatifs.

Pour ne pas comparer des communes trop différentes (ex : rurales vs grandes villes), Liège est comparée avec d'autres communes de même taille, à savoir celles de plus de 50.000 habitants :

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

Notre questionnaire d'évaluation des communes étant le même que celui utilisé par le baromètre cyclable de la FUB² en France, il est également possible de comparer les performances de nos communes à celles de nos voisins.

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 de Liège est donc la moyenne des notes globales des **1296 réponses valides** de personnes qui ont répondu qu'elles se déplaçaient à vélo.

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 bien 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) :



² <https://barometre.parlons-velo.fr/2021/>

2. Appréciation globale et comparaisons avec les autres communes

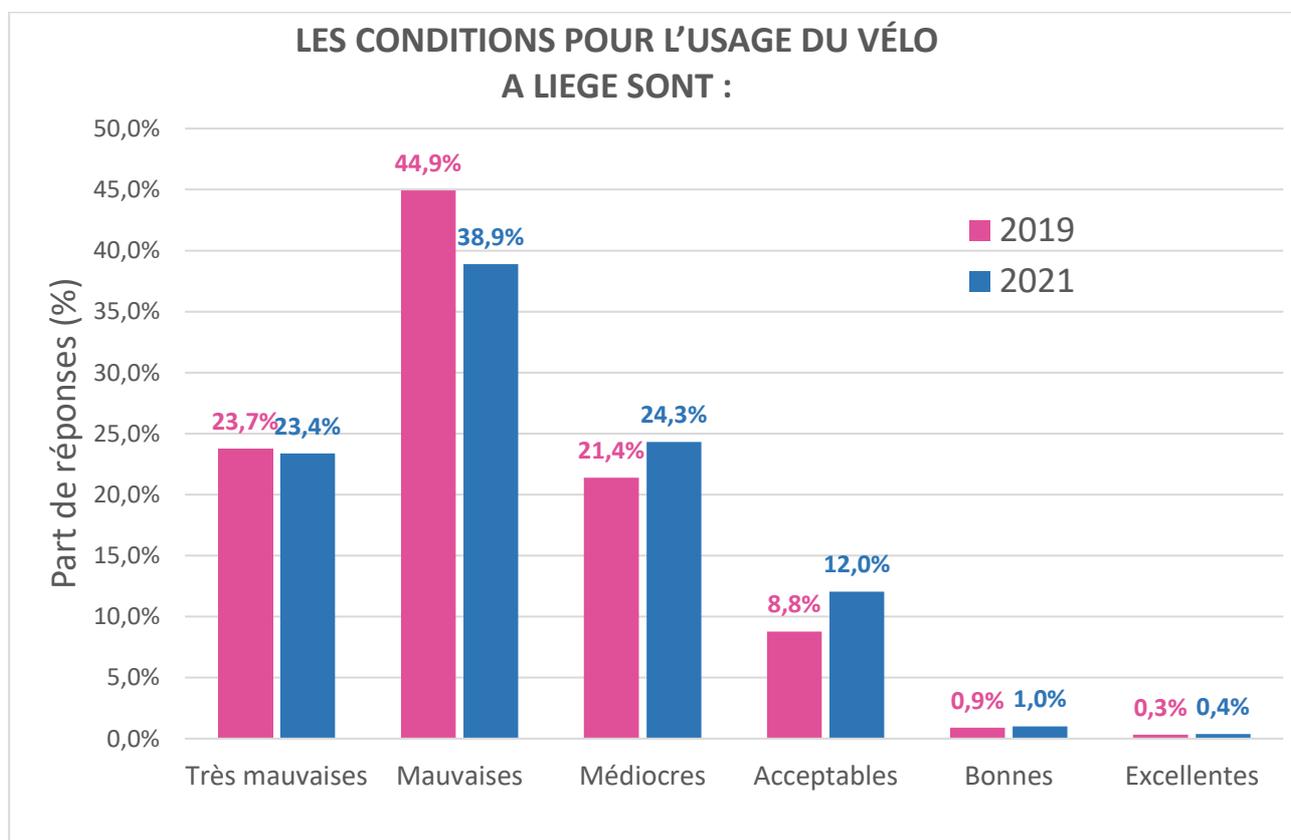
Note globale

Si l'on prend en compte les **1296 votes** individuels de cyclistes concernant le territoire communal, la note moyenne pour tous les questionnaires est de **2,67**, ce qui donne la côte **F** à **Liège** sur notre échelle en termes de politique vélo :

2,67 = F

F = « climat défavorable au vélo »

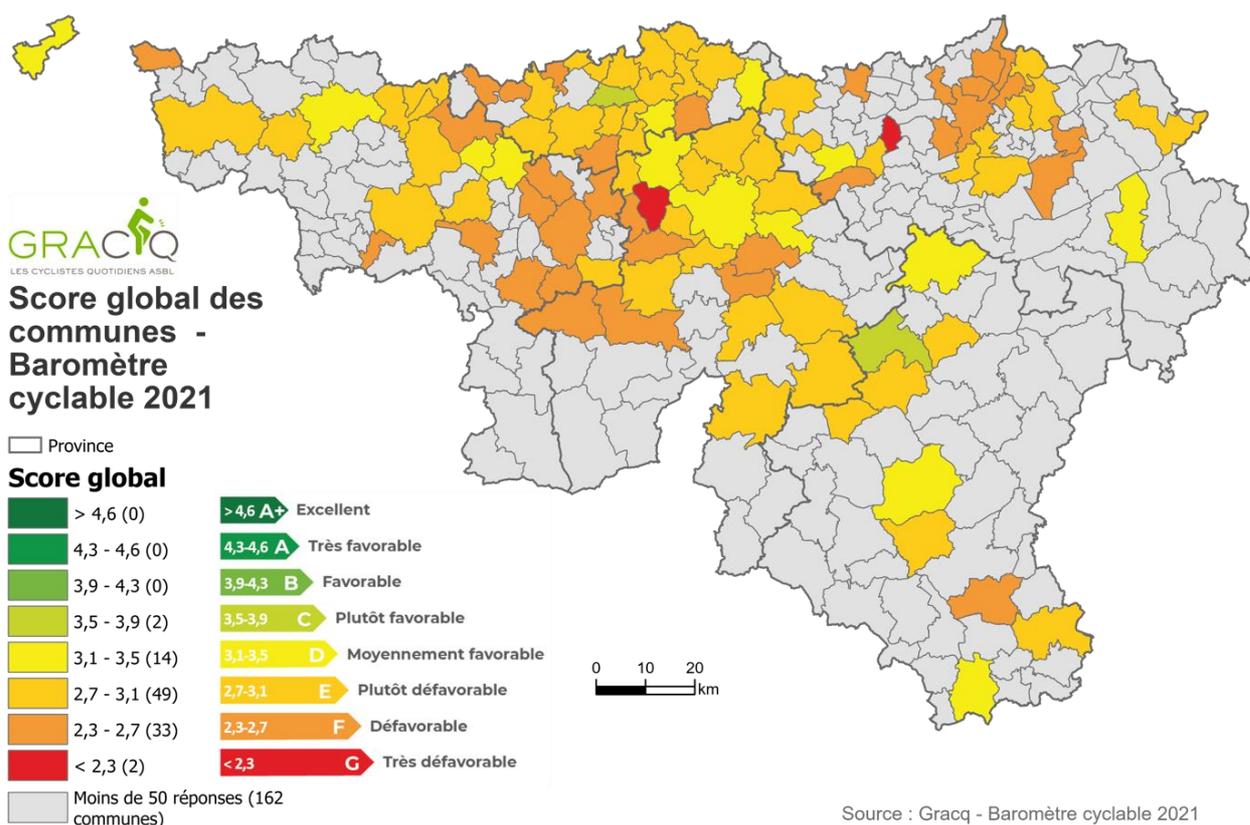
Si l'on analyse les réponses à la question de synthèse qui clôturait notre sondage, l'**opinion sur le vélo à l'échelon local** est résumée par ce graphique :



En 2021, seul **1,4%** des liégeois.es trouvent **bonnes ou très bonnes** leurs conditions de circulation à vélo, et **12% acceptables**. Ce diagnostic global est très sévère et situe la commune assez loin d'une terre idéale pour les déplacements à vélo... Par rapport à 2019, on note toutefois une légère amélioration avec un glissement des réponses vers un ressenti plus positif des conditions.

Liège par rapport aux autres communes de Wallonie

Avec 2,67 comme score global, Liège atteint un résultat inférieur à la moyenne wallonne (2,9 = E). Les résultats par commune sont illustrés sur la carte suivante qui reprend le score des 100 communes wallonnes ayant obtenu au moins 50 réponses au baromètre. **Liège est classée 71^{ème} sur 100.**



Parmi les **9 communes de plus de 50 000 habitants, Liège se classe en 6^{ème} position.** Elle est dernière si on la compare aux 2 autres plus grandes villes - Charleroi³ et Namur.

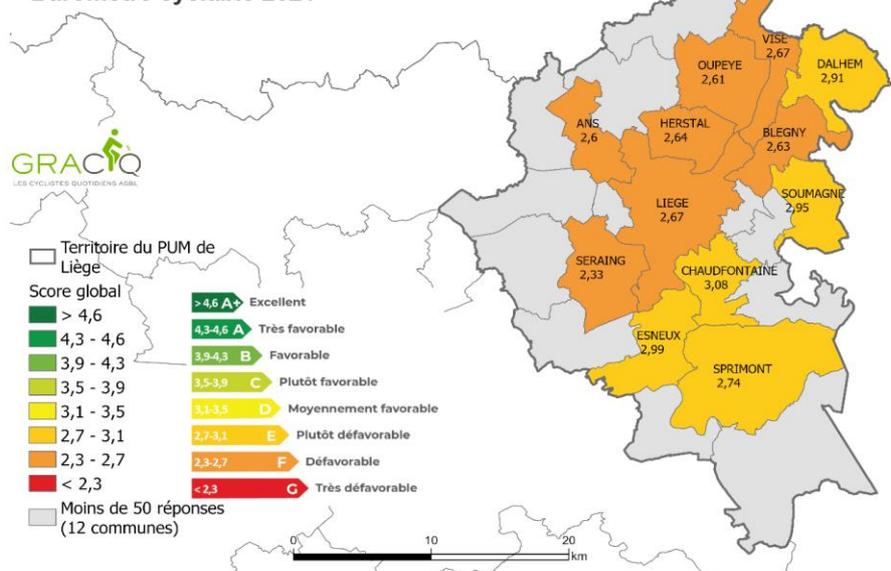
	Communes de plus de 50.000 habitants	Nb réponses	Population 2020	Note	Score
1	NAMUR	596	111 127	3,10	D
2	TOURNAI	231	68 954	2,99	E
3	MONS	355	95 568	2,92	E
4	LA LOUVIERE	105	80 926	2,71	E
5	CHARLEROI	280	203 376	2,67	F
6	LIEGE	1337	196 623	2,67	F
7	MOUSCRON	393	58 710	2,61	F
8	VERVIERS	193	55 111	2,33	F
9	SERAING	93	64 021	2,33	F

³ L'écart avec Charleroi est cependant très minime.

Il est également intéressant de comparer les résultats de Liège avec ses communes voisines et, en particulier, avec les 23 autres communes de l'arrondissement de Liège pour lesquelles une stratégie de mobilité conjointe a été adoptée en 2019, à savoir le [Plan Urbain de Mobilité](#) (PUM)⁴.

Liège se classe 7ème sur les 12 communes ayant été évaluées⁵.

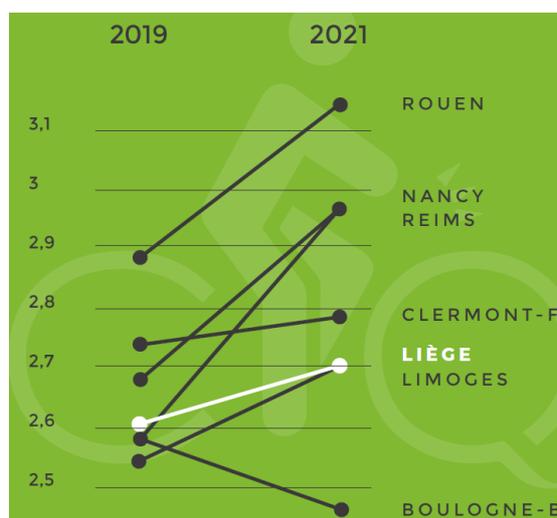
Score global des communes de l'arrondissement de Liège (PUM) - Baromètre cyclable 2021



Chaufontaine	3,08	E
Esneux	2,99	E
Soumagne	2,95	E
Dalhem	2,91	E
Sprimont	2,74	E
Visé	2,67	F
Liège	2,67	F
Herstal	2,64	F
Blégny	2,63	F
Oupeye	2,61	F
Ans	2,60	F
Seraing	2,33	F

Source : Graciq - Baromètre cyclable 2021

La comparaison avec les villes françaises de plus de 50 000 habitants place Liège à la 85^{ème} place sur 134. La figure ci-jointe illustre l'évolution du score global de Liège et de villes/communes qui avait un score similaire en 2019. La croissance du score de Liège a été plus faible que des villes comme Rouen, Nantes, Reims ou encore Limoges mais plus forte qu'à Clermont-Ferrand par exemple.



⁴ Le 16 mai 2019, le Gouvernement wallon a adopté le Plan Urbain de Mobilité de l'agglomération de Liège. L'objectif du PUM est de mener une stratégie de mobilité à l'échelle des 24 communes de l'arrondissement de Liège, en lien étroit avec les objectifs de développement territorial et à l'horizon 2030. <http://mobilite.wallonie.be/outils/plans-de-mobilite/plan-urbain-de-mobilite-de-liege.html>

⁵ 12 communes n'ont pas obtenu les 50 réponses nécessaires : Awans, Aywaille, Bassenge, Beyne-Heusay, Comblain-au- Pont, Esneux, Flémalle, Fléron, Grâce-Hollogne, Neupré, Saint-Nicolas, Trooz.

3. Les scores et résultats selon les 5 thématiques

Synthèse des scores par thématique et évolution 2019-2021

A Liège, le baromètre cyclable en est à sa 2^{ème} édition. Tous les résultats de la première édition de 2019 sont disponibles via ce lien : <http://liege.gracq.org/Barometre>

Nous pouvons dès lors analyser l'évolution du ressenti des cyclistes sur les 5 thèmes du baromètre par l'intermédiaire des scores obtenus :

	Score 2019	Score 2021	Note 2021	Tendances d'évolution
Score global (5 thématiques)	2,60	2,67	F	+0,07
Thème 1 : Ressenti général	2,61	2,70	E	+0,09
Thème 2 : Sécurité	2,23	2,35	F	+0,12
Thème 3 : Confort	2,84	2,84	E	0
Thème 4 : Importance accordée par la commune	2,20	2,34	F	+0,14
Thème 5 : Stationnement et services vélo	3,10	3,10	D	0

Comme en 2019, le point fort de Liège reste les aspects « Stationnement et services vélo » alors que « l'importance accordée par la commune » reste le point faible.

Les améliorations entre 2019 et 2020 concernent le ressenti général, la sécurité et l'importance accordée par la commune mais comme pour la note globale, l'amélioration est très faible. Les thèmes 3 « Confort » et 5 « Stationnement » connaissent une stagnation.

L'analyse de certaines des questions des 5 thématiques permettant de préciser ces résultats est réalisée dans les chapitres suivants.

Les scores relatifs à chaque question et leur évolution 2019-2021 sont repris en annexe 2.

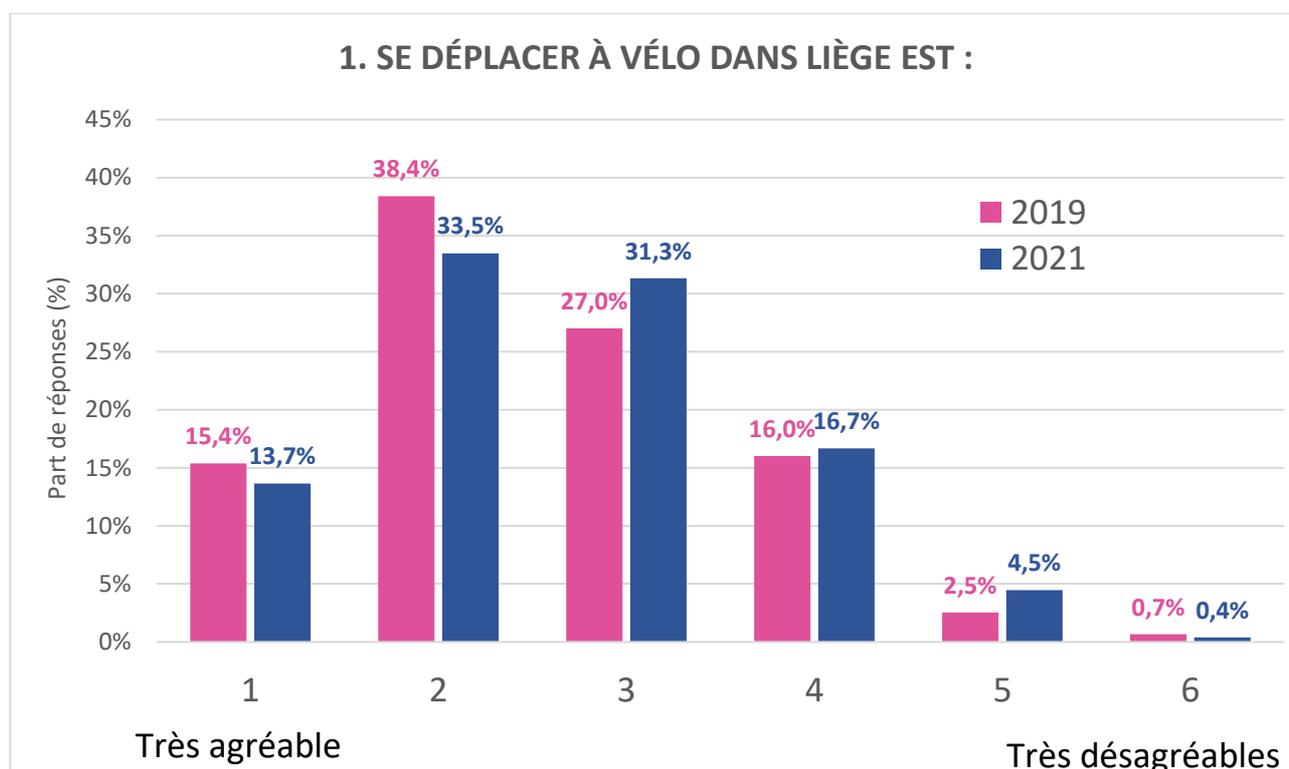
Thématique 1 : Ressenti général sur le vélo dans la commune

2,70 = E / Plutôt défavorable

Cette première catégorie rassemble six questions visant à identifier le ressenti général des cyclistes sur leur quotidien à vélo à Liège. Liège obtient un score de 2,70 contre 2,61 en 2019.

Les scores moyens sont améliorés sur 4 des 6 questions. On note une dégradation pour la question de l'inclusivité.

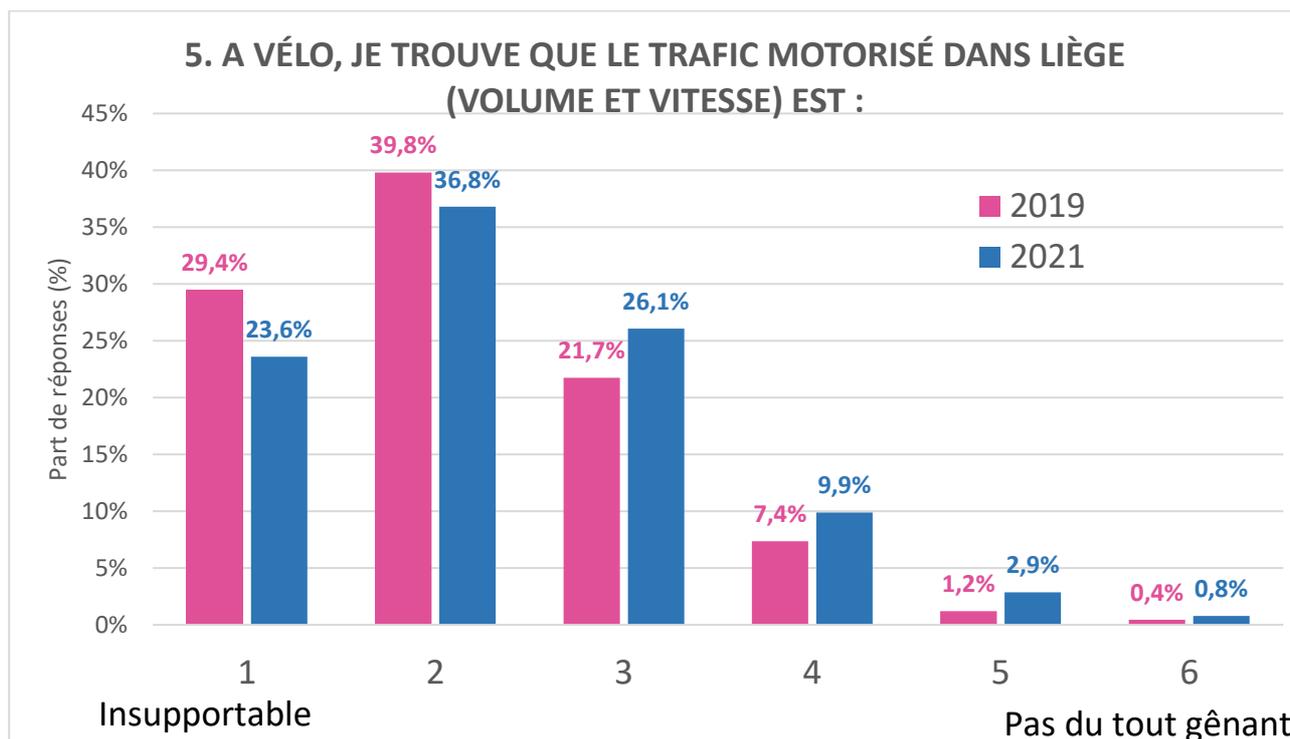
Voici les résultats de 3 questions particulièrement éclairantes :



Il ressort que pour 78% des cyclistes se déplacer à vélo à Liège est jugé plutôt désagréable en 2021. Cette part a cependant diminué depuis 2019 avec un décalage du ressenti vers des conditions plus agréables mais de manière relativement faible.

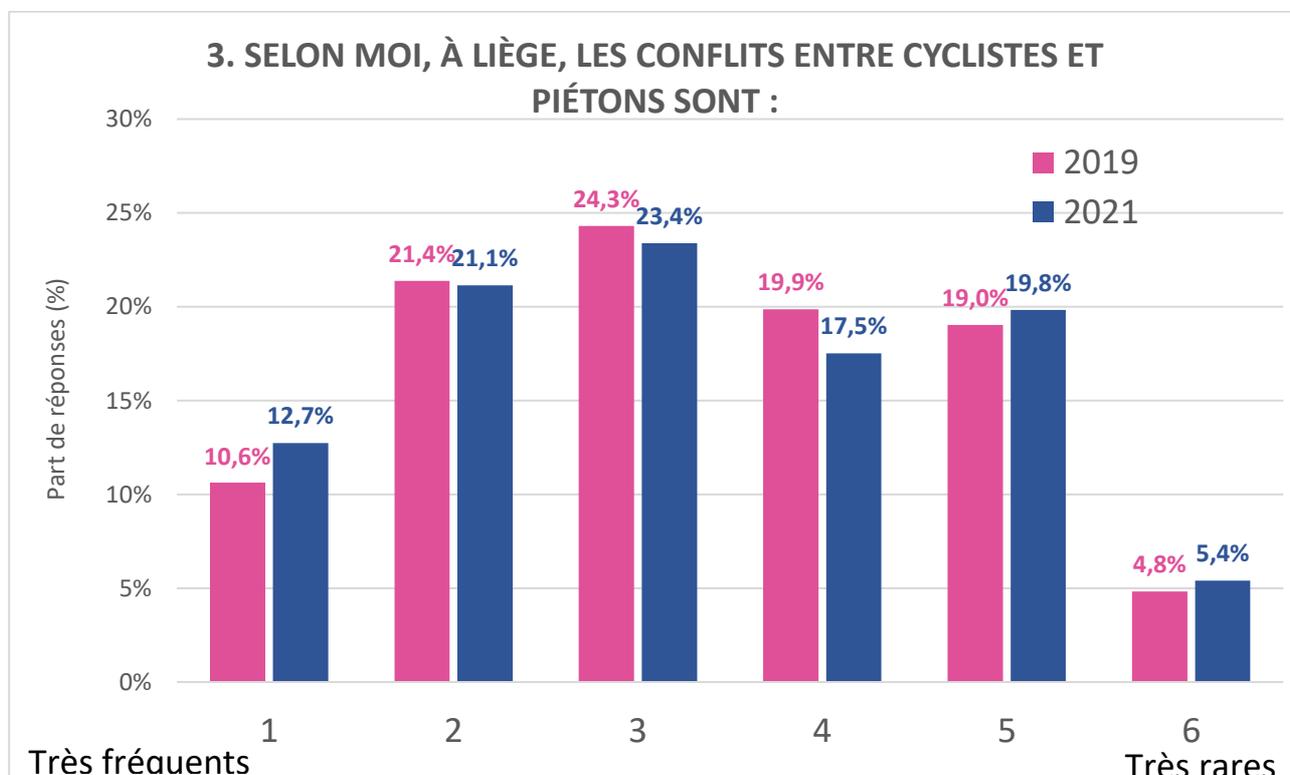
Parmi les raisons qui expliquent ce jugement sévère, intervient sans aucun doute la place qu'occupe le trafic motorisé dans Liège.

Sur une échelle entre « pas du tout gênant » et « insupportable », plus de 85% des cyclistes répondants estiment en effet que le volume et la vitesse de ce trafic motorisé est problématique. Là aussi, une amélioration est ressentie depuis 2019.



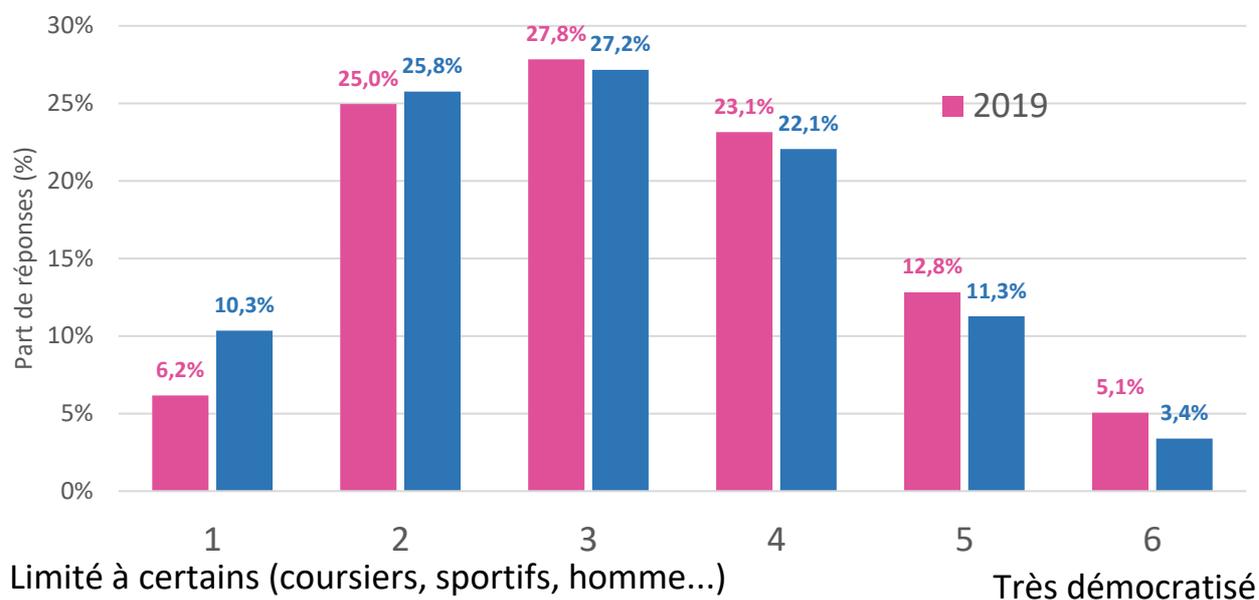
Autre raison qui intervient dans les difficultés que rencontrent les cyclistes au quotidien, les conflits entre piétons et cyclistes. Les réponses sont toutefois moins sévères.

Sur une échelle entre « très fréquents » et « très rares », environ 57% des répondants estiment ces conflits avec les piétons fréquents ; dont 34% qui estiment cette fréquence élevée. Au total, le ressenti par rapport à cette problématique se dégrade légèrement par rapport à 2019.



Bien que la question de l'inclusion à vélo à Liège obtienne un score plus élevé que les autres questions de cette thématique, ce score est en recul par rapport à 2019. La part des personnes jugeant l'usage du vélo limité à certains publics plus téméraires est passée de 59 à 63%.

6. SELON MOI, DANS LA COMMUNE, L'USAGE DU VÉLO EST :

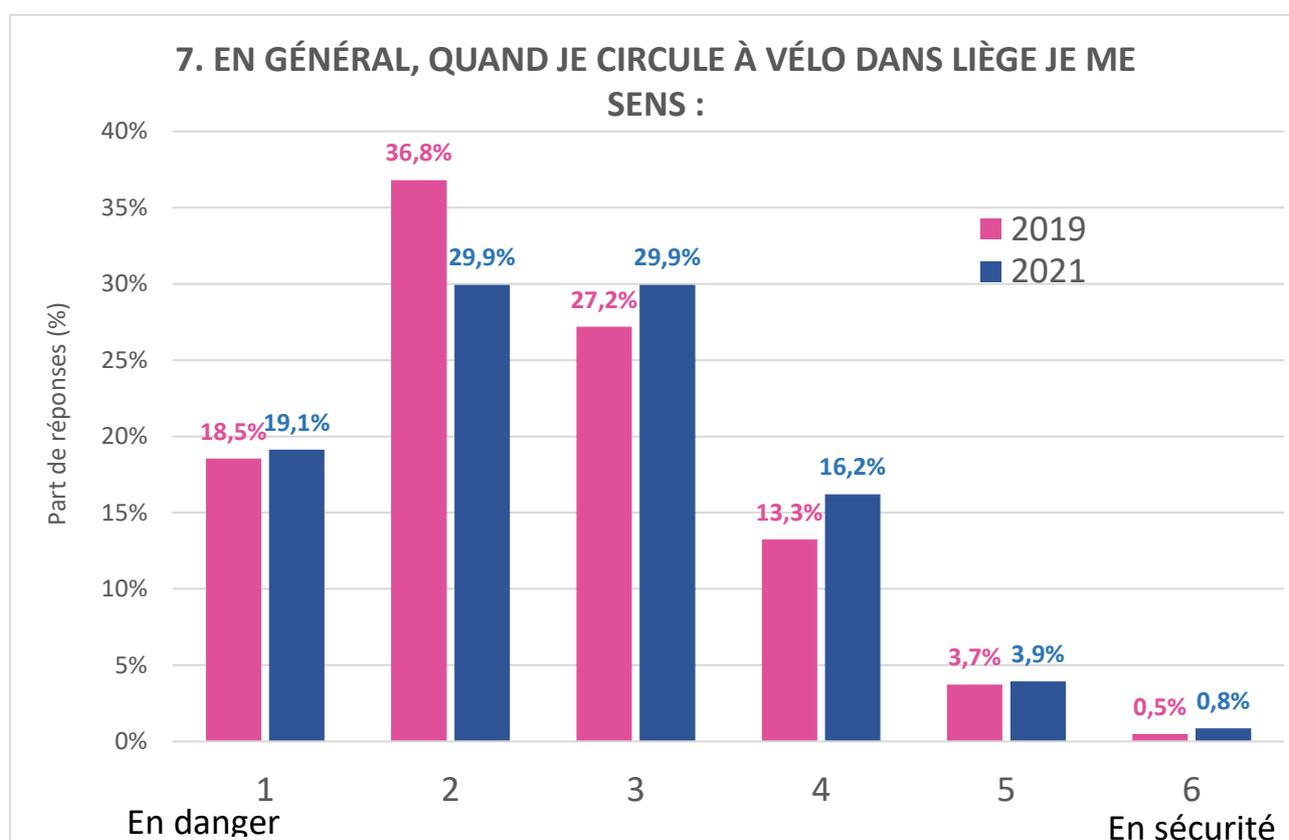


Thématique 2 : Sécurité des déplacements à vélo

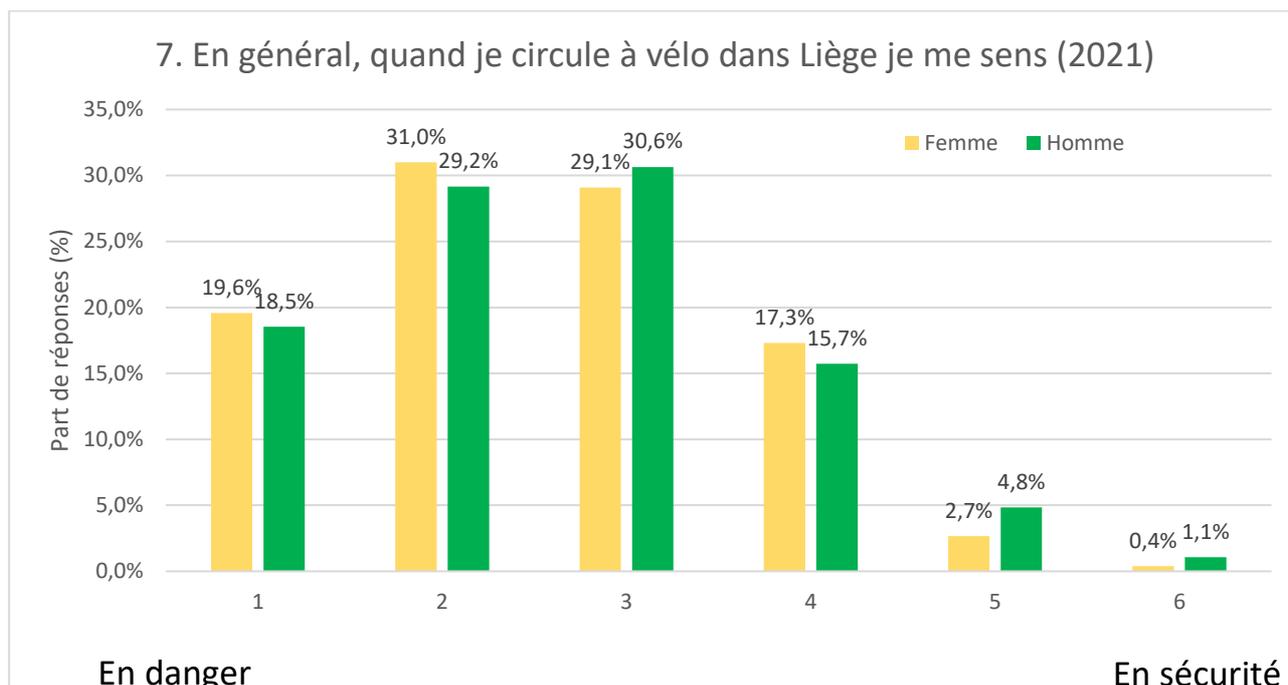
2,35 = F / Défavorable

Seconde catégorie sondée par ce baromètre, la sécurité reçoit la note sévère de 2,35 mais connaît une amélioration par rapport à 2019. C'est le cas pour les 6 questions qui composent cette thématique. Voici les résultats de 3 des 6 questions.

Plus en détail, il ressort que plus de 8 cyclistes sur 10 se sentent de façon plus ou moins forte en danger en circulant à vélo à Liège. Près de 50% des répondants ont même donné un score de 1 ou 2 mais on note une légère amélioration du ressenti "sécurité" avec des scores se déplaçant vers 3 ou 4 par rapport à 2019.

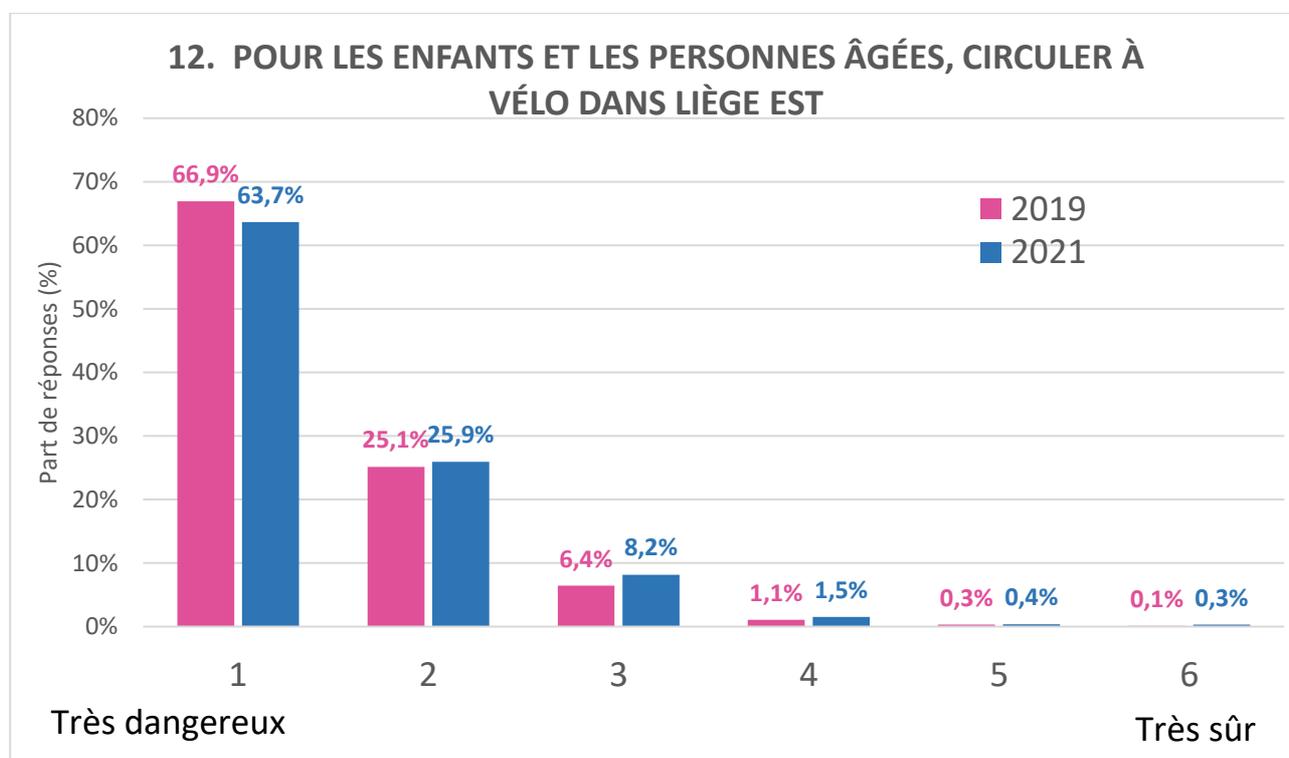


Pour cette question 7 sur le sentiment de sécurité à vélo, la répartition des réponses selon le genre montre que les femmes ont un sentiment plus élevé d'insécurité (50,6% de réponses 1 ou 2).

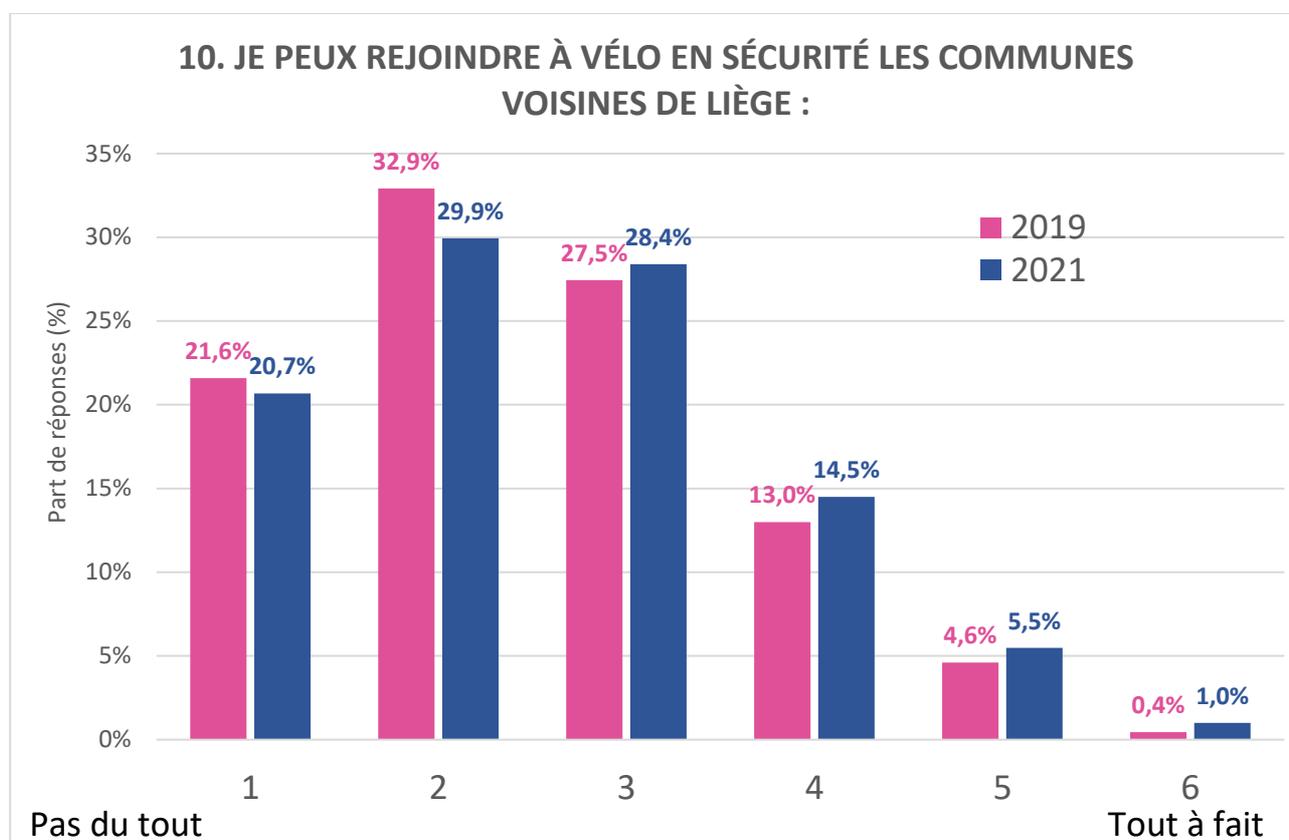


Point critique, 98% des répondants estiment que le déplacement à vélo des enfants et des personnes âgées est dangereux. Peu d'améliorations sont observées à ce point de vue dans le ressenti des cyclistes, ce qui pointe une nouvelle fois le caractère peu inclusif de la ville pour les usagers plus fragiles ou moins téméraires.

63,7% des répondants estiment même ce danger extrêmement important.



Le sentiment de sécurité pour rejoindre les communes voisines montre des faiblesses particulières, puisque près de 8 répondants sur 10 donnent un ressenti défavorable. Le manque de liaisons intra-agglomérations sécurisantes (corridors vélos du PUM notamment) est sans doute un des éléments impactant ce mauvais résultat.

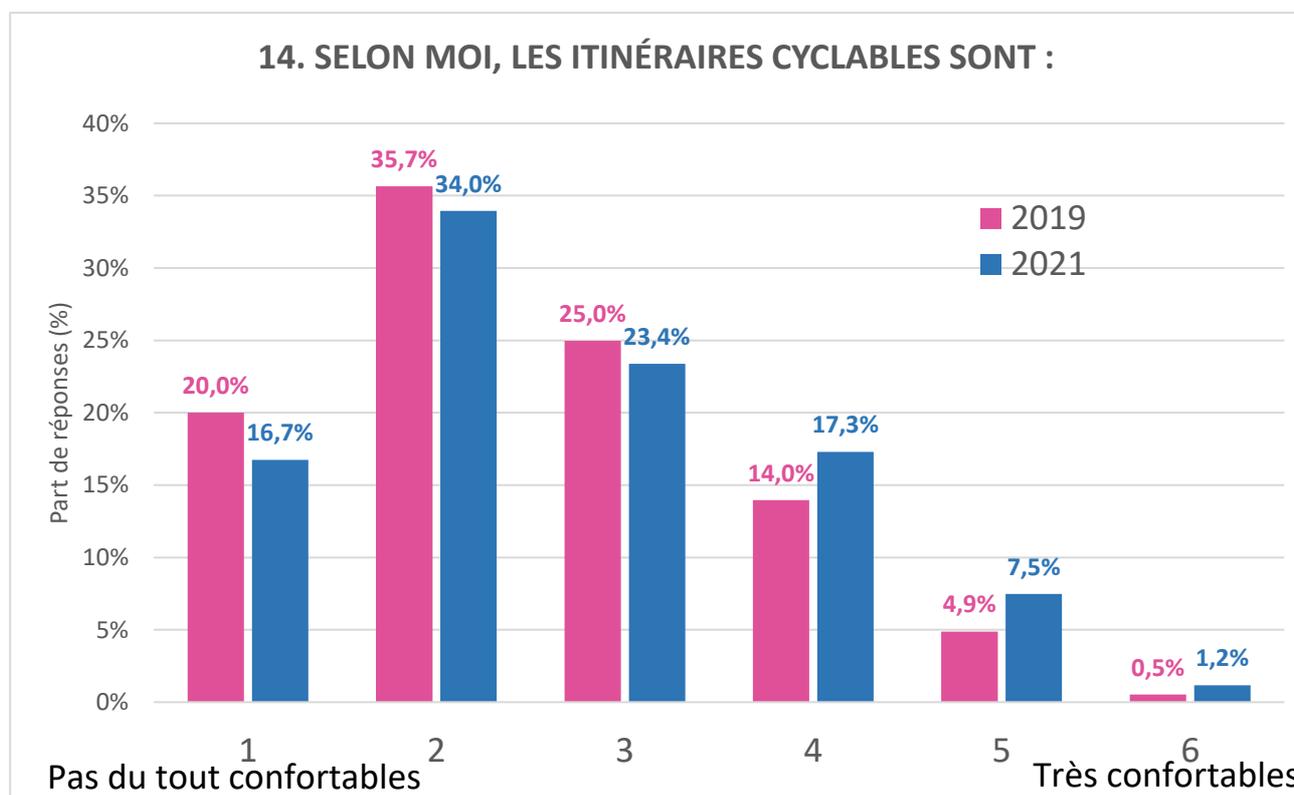


Thématique 3 : Confort des déplacements dans la commune

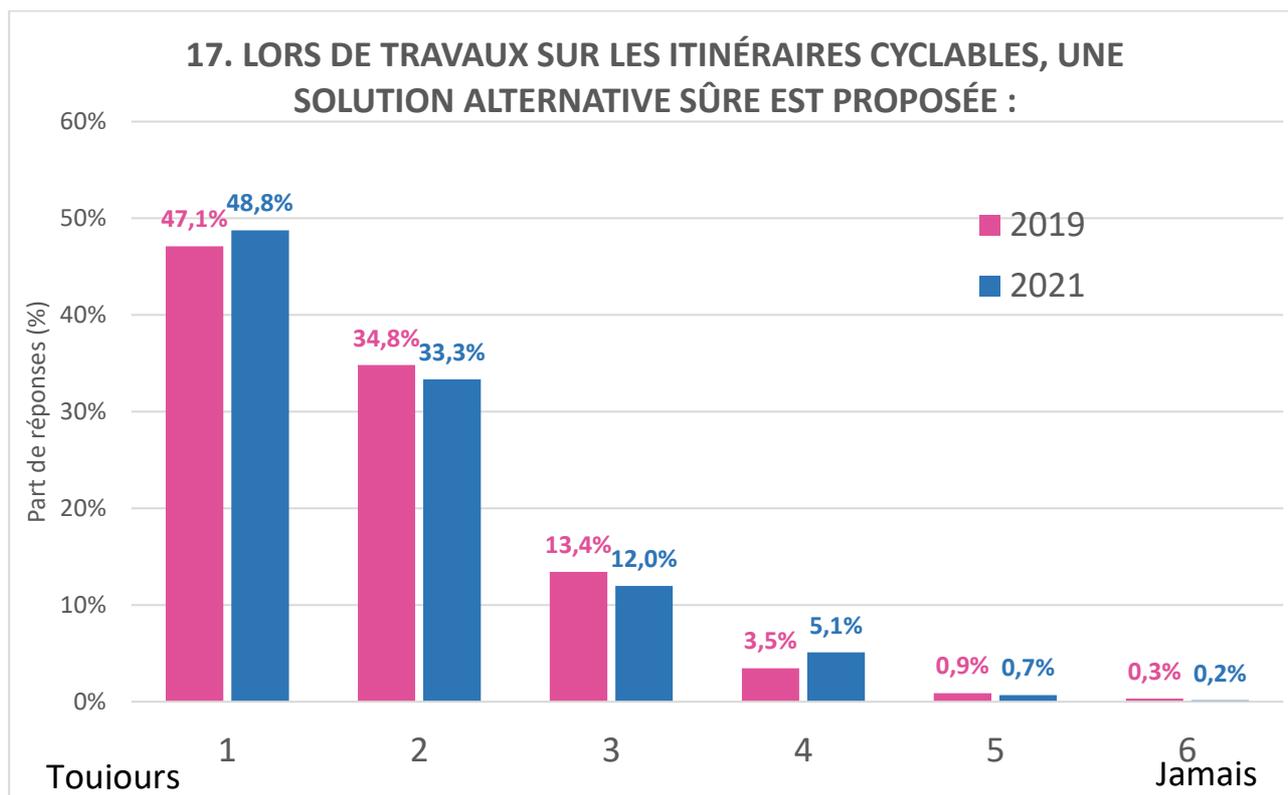
2,84 = E / Plutôt défavorable

Cette thématique reprend 5 questions. Liège obtient un score plutôt défavorable de 2,84 comme en 2019. Parmi ces 5 questions, le mauvais entretien et l'absence de signalisation des itinéraires lors de travaux sont particulièrement pointés du doigt dans les réponses. Par contre, la présence importante de Sens Uniques Limités (SUL) est une nouvelle fois reconnue positivement par les cyclistes.

La question 14 sur le confort général des itinéraires cyclables met en évidence toujours une majorité de cyclistes peu satisfaits (50,7% des répondants ont répondu 1 ou 2), mais par rapport à 2019, on note une nette amélioration du ressenti. Cette amélioration peut sans doute être mise en relation avec les quelques infrastructures développées ces 2 dernières années, comme la liaison permettant la traversée du pont Kennedy.



Au niveau des travaux et de la signalisation d'alternatives, le ressenti a connu une dégradation. Le manque de signalisation lors de nombreux travaux liés au tram et l'absence de déviations spécifiques est sans doute une des causes de ce mauvais ressenti (score moyen de 1,76) et de sa légère aggravation.



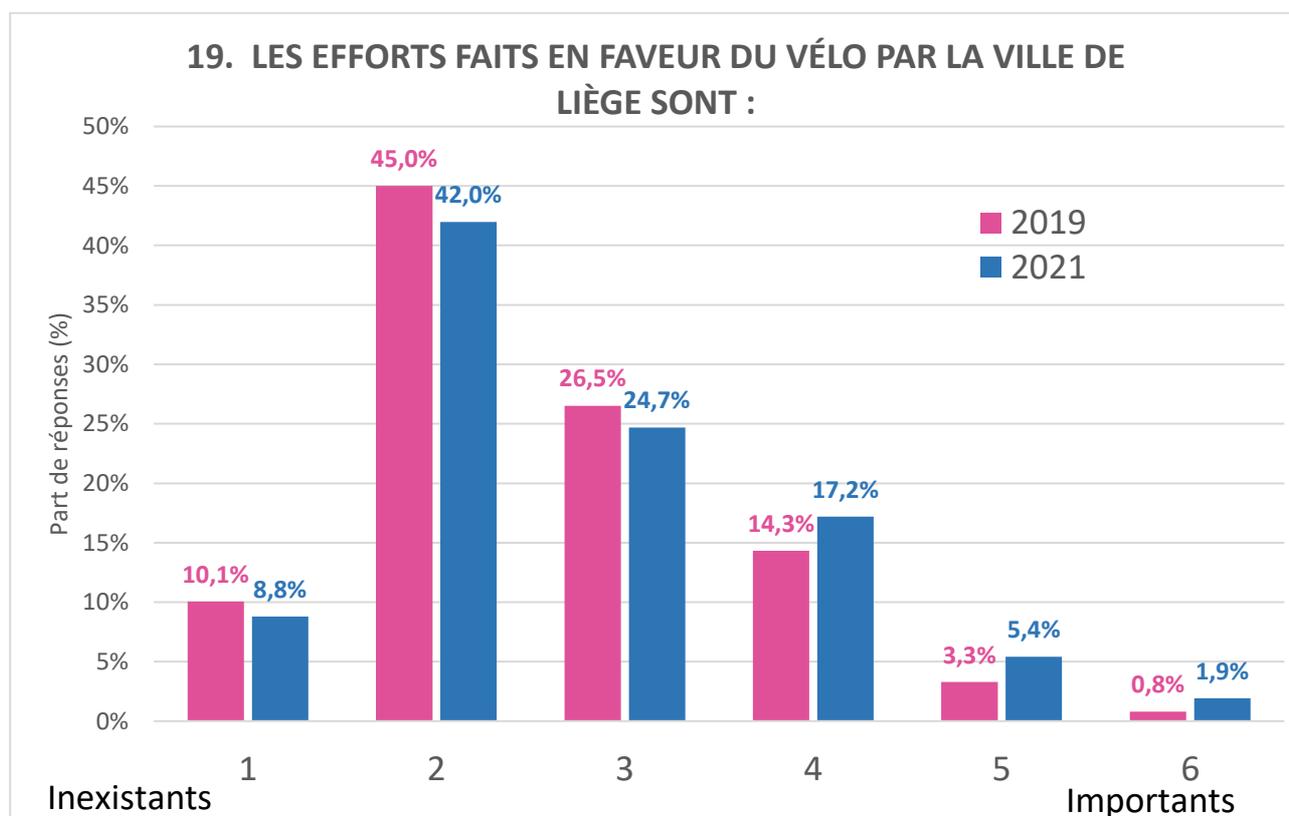
Thématique 4 : Importance accordée au vélo par la commune

2,34 = F / Défavorable

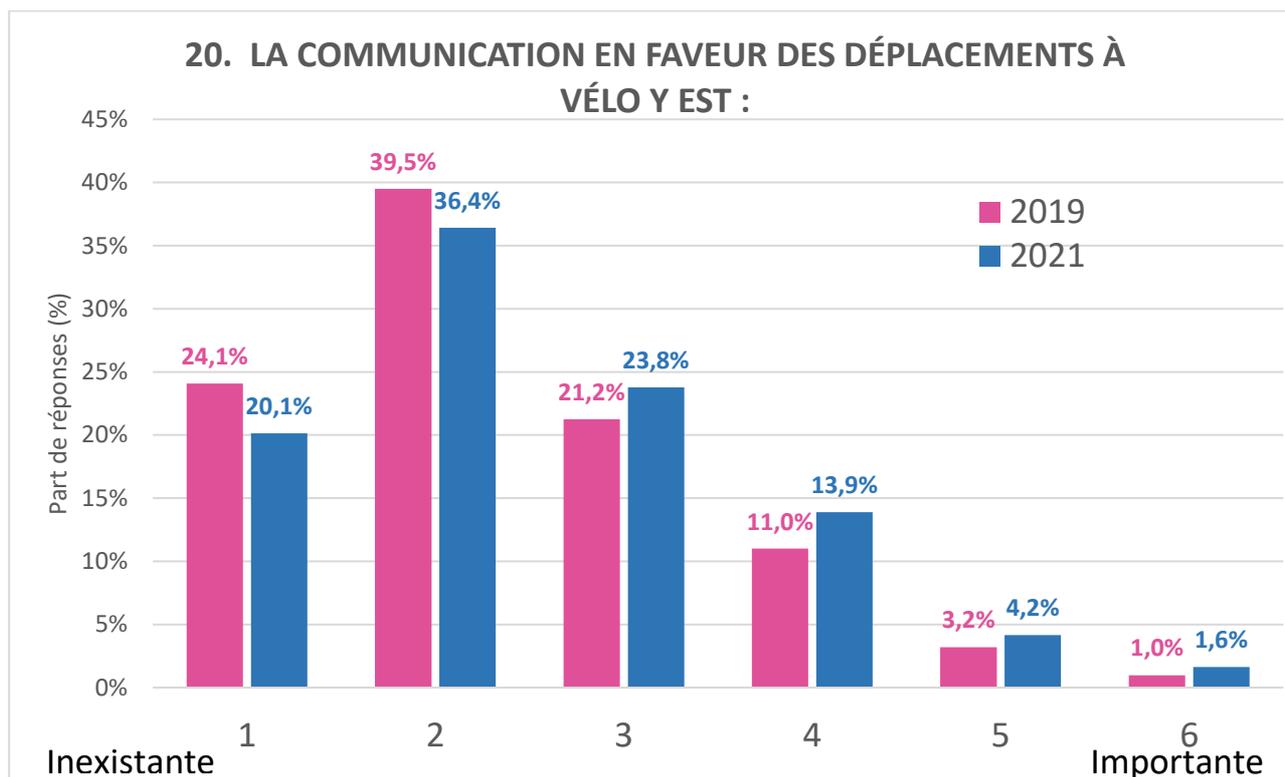
Avec la sécurité, cette thématique est la moins bien cotée par les cyclistes en raison notamment du ressenti négatif vis-à-vis du stationnement de véhicules motorisés (voitures, camions, motos...) sur les itinéraires cyclables et de l'écoute faible des autorités publiques aux revendications des cyclistes. Cependant, par rapport à 2019, les résultats aux quatre questions de cette thématique montrent une amélioration positive du ressenti.

Il est également important de noter dans l'analyse de ces questions que les questions interrogent surtout sur les efforts réalisés par la Ville de Liège. Or, la gestion des espaces publics concerne différents acteurs, le principal étant le Service Public de Wallonie (SPW) qui gère en particulier les voiries régionales, éléments particulièrement structurants pour la mobilité. La responsabilité des résultats enregistrés ici leur incombe donc également.

Les efforts faits en faveur du vélo par la Ville de Liège sont ressentis plus positivement qu'en 2019. De 18% de personnes qui avaient répondu "plutôt favorablement", on passe à près de 25%. Très peu de répondants s'accordent pour dire que les efforts sont inexistants (8,8%). Les réponses à cette question laissent penser que des efforts sont réalisés par la Ville mais que ceux-ci restent encore trop faibles dans leur concrétisation pour que les usagers perçoivent réellement un changement.



Au niveau de la communication sur le vélo par les autorités publiques, le ressenti des cyclistes met en évidence qu'il y a aussi beaucoup de travail réalisé. Toutefois, si la communication est existante, elle ne semble pas encore suffisante au vu de ces résultats.



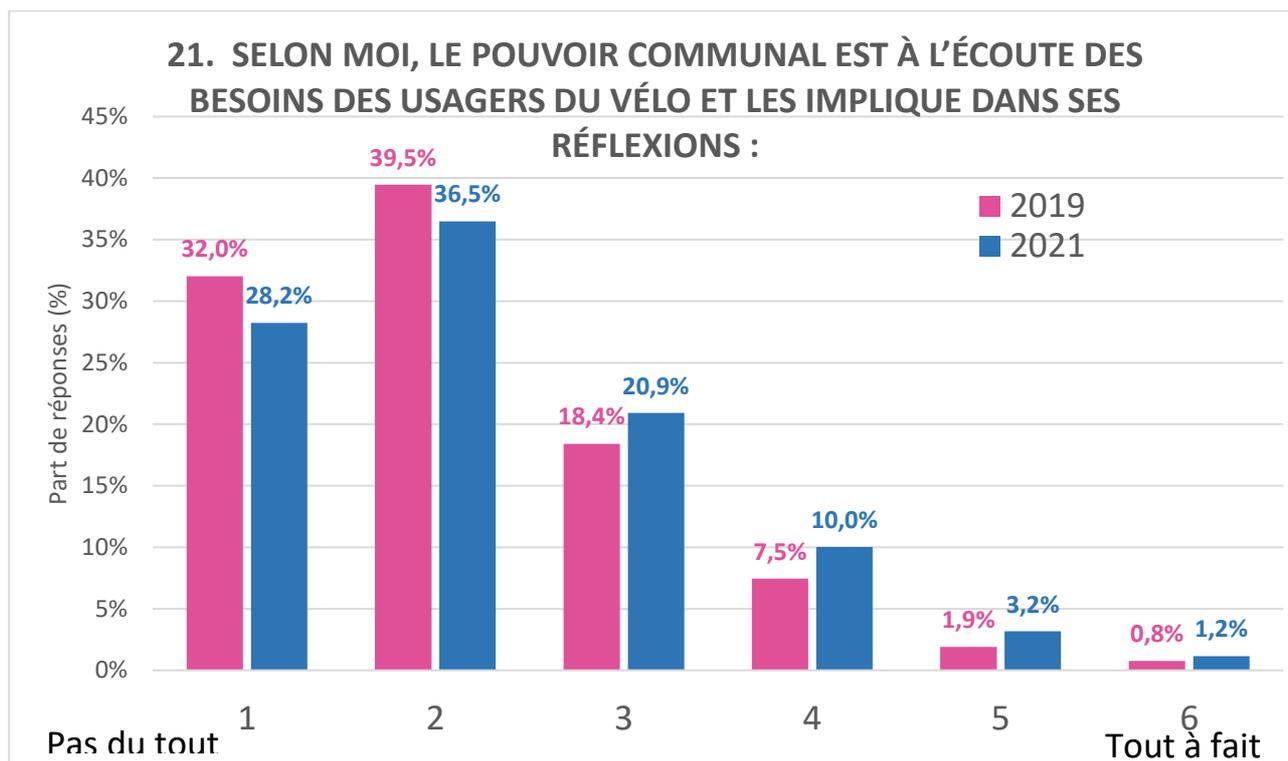
Concernant l'écoute des besoins des usagers, les résultats sur le ressenti restent fort négatifs malgré une légère amélioration par rapport à 2019. 86% des répondants estiment que la Ville (et le SPW) ne sont pas suffisamment à l'écoute des cyclistes.

En tant que GRACQ Liège et porteur d'une voix des cyclistes quotidiens auprès de la Ville, nous trouvons ce ressenti assez sévère car de plus en plus, certains services de la Ville de Liège (et le SPW) essaient d'impliquer le GRACQ en amont des projets : nous trouvons des agents administratifs motivés et compréhensifs, ouverts au dialogue et constructifs, mais bien entendu leur autonomie est très limitée, le cadre étant fixé par le Collège des Bourgmestres et Echevins et/ou la direction du SPW.

Malgré ce progrès, dans de nombreux cas, nous regrettons que la discussion avec les services de la Ville porte sur des projets purement cyclables et pas suffisamment sur des projets abordant la mobilité de façon plus larges. Par ailleurs, il s'agit souvent davantage d'une information que d'une véritable concertation.

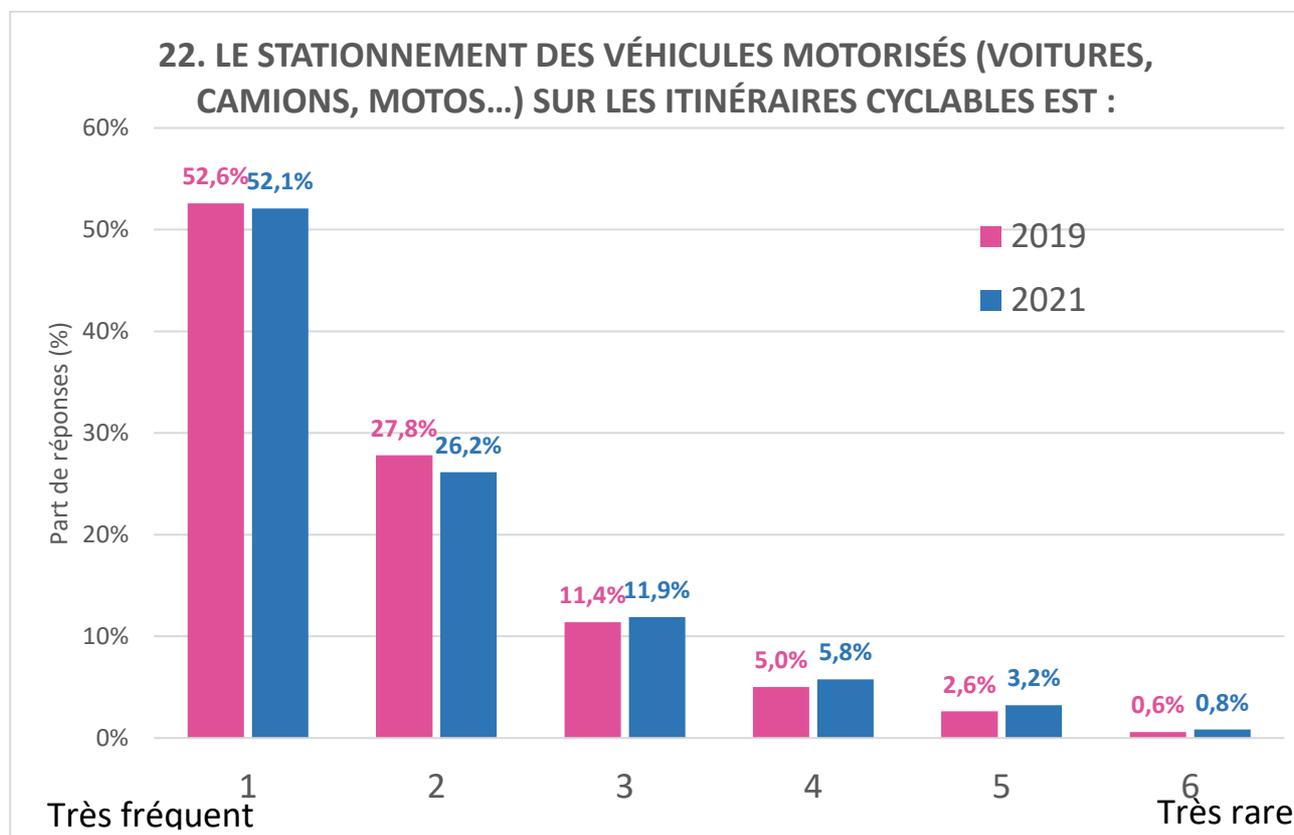
Enfin, le manque de moyens, de ressources humaines et d'experts en termes d'aménagements cyclables à la Ville et au SPW nous apparaît également criant en comparaison avec les ambitions et retarde sans aucun doute toute une série d'avancées.

De manière plus large, ce ressenti défavorable des répondants peut venir également de l'absence d'améliorations flagrantes des conditions de cyclabilité à Liège : les grands projets mobilisent les équipes, mais les petits correctifs (abaissement de bordures, complément de marquage, entretien de base...), considérés comme des "Tchiniss", ne sont pas pris en compte et accroissent ce ressenti négatif.



Point particulièrement problématique, la très grande majorité des cyclistes répondants estiment que le stationnement des véhicules motorisés sur les pistes cyclables est fréquent à Liège.

Plus de la moitié des répondants estiment que ce phénomène est très fréquent (réponse « 1 »). On note peu d'amélioration par rapport à 2019.

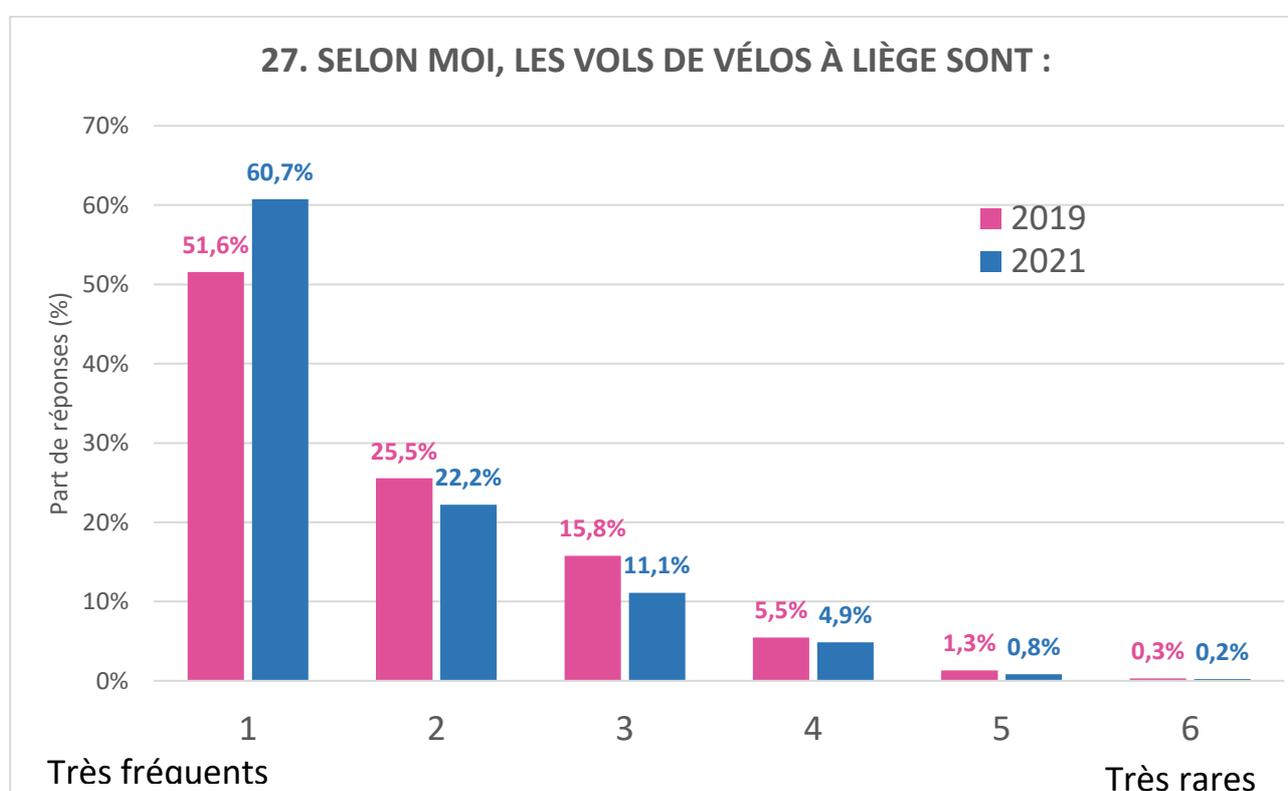


Thématique 5 : Stationnement et services vélo

3,1 = D / Moyennement favorable

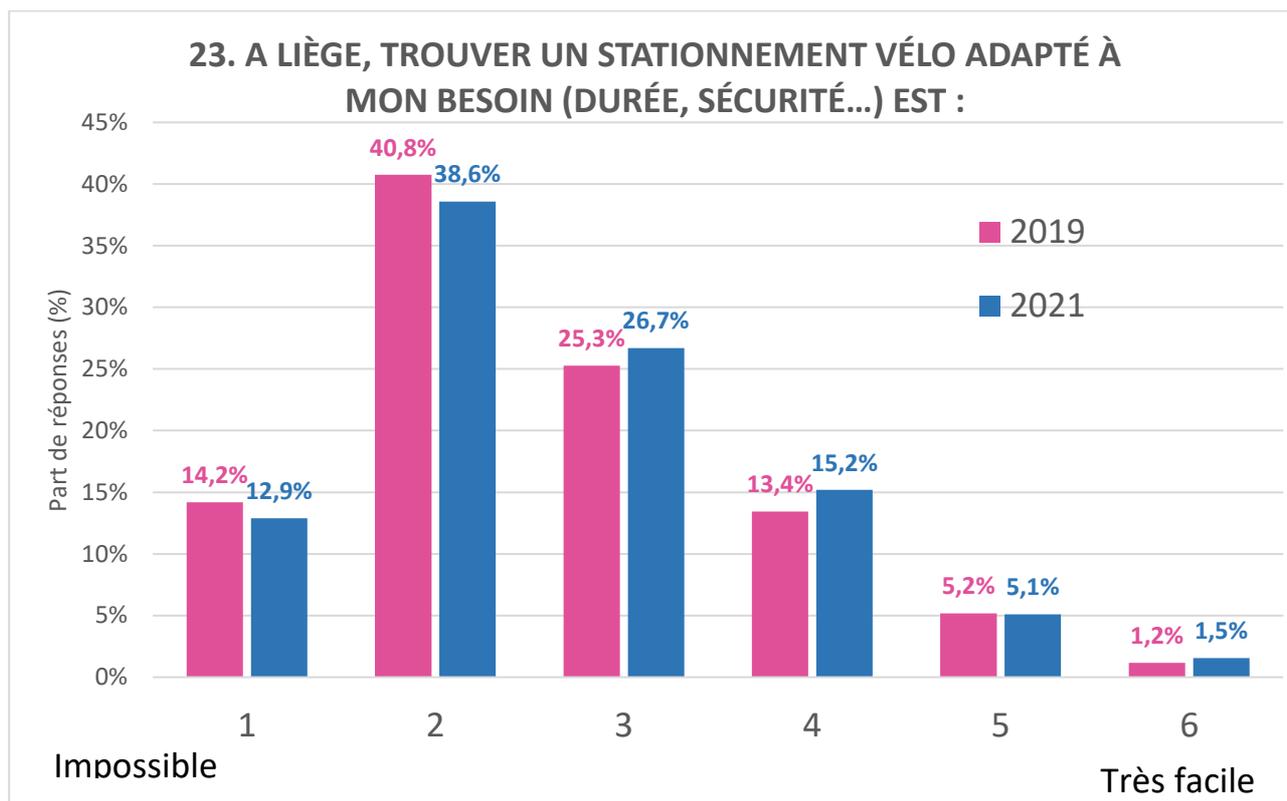
Cette thématique est la mieux cotée des cinq par les cyclistes liégeois. Parmi les cinq questions de cette thématique « Stationnement et services vélo », les scores sont cependant fort contrastés : on note des ressentis favorables pour les services de location de vélo et la facilité de trouver des magasins/ateliers de vélo alors que la note relative au ressenti sur le vol de vélos est très défavorable mettant en évidence une problématique centrale qui semble se renforcer.

83% des répondants estiment que les vols de vélos à Liège sont très fréquents (réponse 1 ou 2). 61% des répondants ont même choisi la réponse la plus sévère. Il s'agit donc là d'un problème majeur ressenti par les cyclistes liégeois. De plus, cette part est en augmentation depuis 2019 mettant en évidence une dégradation de la situation selon le ressenti des cyclistes.



Concernant le stationnement vélo, seul 22% des répondants estiment qu'il est facile de trouver un stationnement adapté à leur besoin, en légère amélioration par rapport à 2019.

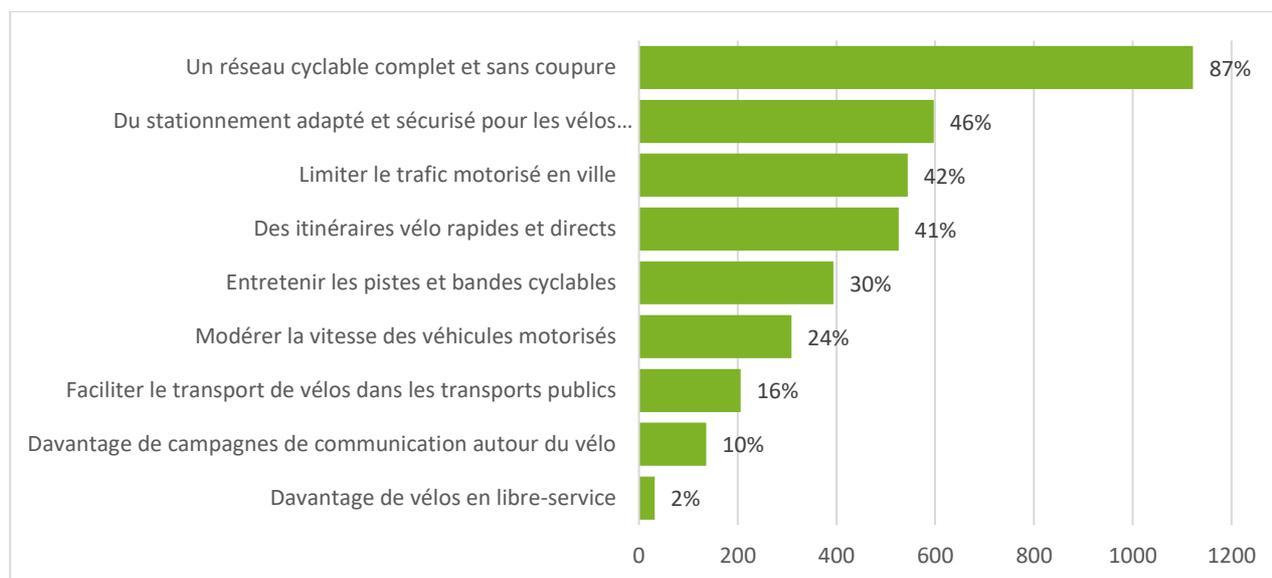
Pour la grande majorité des répondants, cela reste cependant un problème important.



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

Nos 1296 cyclistes liégeois ont clairement exprimé **quatre attentes principales dont la première qui se détache largement** :

1. Un réseau cyclable complet et sans coupures
2. Du stationnement adapté et sécurisé pour les vélos (courte et longue durée)
3. Une limitation du trafic motorisé en ville
4. Un réseau cyclable rapide et direct



L'entretien des itinéraires cyclables est aussi plébiscité par **30%** des répondants, tandis que la **modération des vitesses** des véhicules motorisés en séduit **24%**.

5. Pourquoi ne roulent-ils pas à vélo à Liège ?

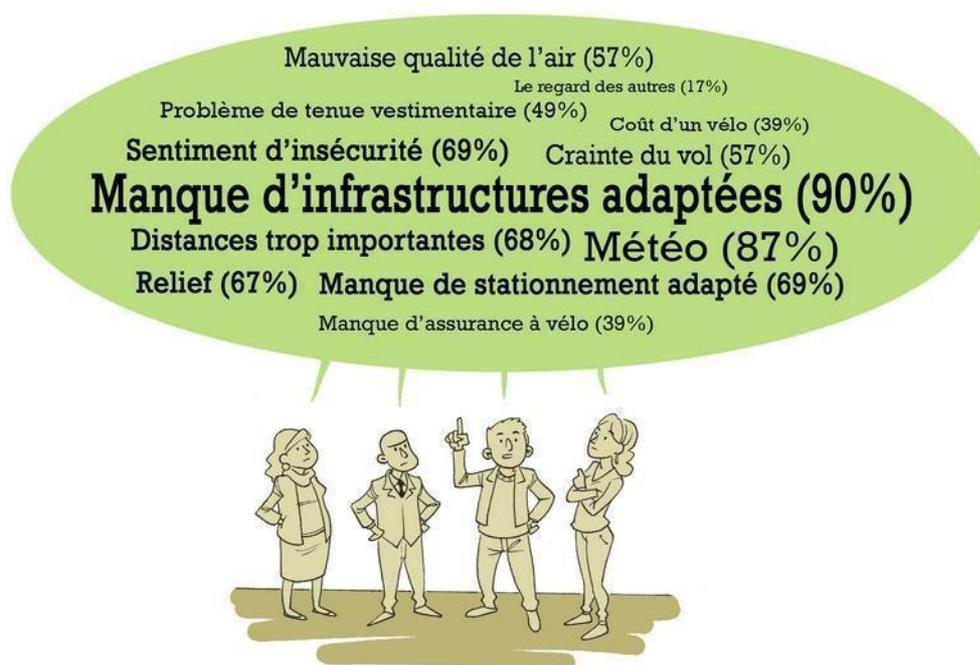
Les **39 personnes qui ne pratiquent quasiment pas le vélo** et qui ont répondu à notre baromètre mentionnent leurs freins principaux à la pratique. Il ressort clairement que le sentiment d'insécurité et le manque d'infrastructures cyclables - que ce soit des aménagements en voirie ou du stationnement sécurisé - sont largement les principaux freins. Cela rejoint ce qui est admis scientifiquement : le principal frein à la pratique du vélo est le sentiment d'insécurité et celui-ci est principalement lié au manque d'infrastructures dédiées et sécurisantes et à la pression automobile (vitesse et trafic).

Pourcentages de réponses à la question : « Pour quelles raisons ne faites-vous pas de vélo? » (n=39)

Je ne me sens pas en sécurité à vélo	65%
Pas assez d'aménagements cyclables	55%
Peur de me faire voler mon vélo	48%
Trop de véhicules motorisés	30%
Vitesse des véhicules motorisés trop élevée	25%
Mauvaises conditions météo	23%
Pas possible de prendre le vélo dans les transports en commun	20%
J'habite trop loin de mon lieu de travail/études	18%
Je préfère utiliser ma voiture	18%
Je n'ai pas de vélo	18%
Le relief	15%
Pas de douche sur mon lieu de travail	13%

On voit 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/nombreux. On trouve ensuite 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) :



6. Recommandations

Le baromètre cyclable mené à Liège en 2021 a permis une comparaison de la cyclabilité ressentie par ceux qui y roulent chaque jour avec la situation 2019 et avec d'autres communes wallonnes. En 2021, le ressenti des cyclistes sur la situation du vélo à Liège reste négatif comme en témoigne la **note de F** (sur une échelle de A+ à G) et le classement à la traîne de Liège par rapport aux autres communes, dont les autres villes de Wallonie. Les **problématiques** pointées restent le **sentiment d'insécurité à vélo, la pression du trafic motorisé et le vol de vélo**.

Entre 2019 et 2021, ce ressenti s'est heureusement amélioré. Rappelons ici que ce ressenti des conditions cyclables est le résultat des efforts entrepris sur le terrain par l'ensemble des autorités publiques. Il ne s'agit pas uniquement de la Ville de Liège (services travaux, mobilité, urbanisme et police) mais également de tous les gestionnaires d'espaces publics dont le principal à côté de la Ville est le Service Public de Wallonie (SPW) qui a la gestion des voiries régionales. Evidemment, en tant qu'utilisateur de la voie publique qui attend des résultats concrets, cette distinction importe peu.

L'amélioration du ressenti peut donc notamment être expliqué par certains efforts réalisés, et par la Ville, et par le SPW, avec des réalisations concrètes sur le terrain comme :

- la liaison à travers le pont Kennedy permettant de connecter deux aménagements sécurisés ;
- l'aménagement du Quai Churchill permettant de dédoubler le Ravel de Meuse ;
- le développement des rues cyclables ;
- le développement de la zone 30 ;
- le développement des panneaux B22-23 qui permettent de franchir certains feux rouges ;
- la mise en service de plusieurs boxes-vélos pour le stationnement longue durée des riverains.

Ces efforts bienvenus n'ont cependant pas encore permis de faire passer Liège de la catégorie F à E car sans doute ont-ils été insuffisants sur si peu de temps, notamment vis-à-vis des attentes des liégeois et surtout des attentes que l'on a créées chez eux avec notamment l'ambitieux plan de mobilité du déconfinement (sortie de la crise Covid-19) qui prévoyait de nombreux aménagements, au moins temporaires⁶.

Les attentes cyclistes sont élevées, ce qui est démontré par la forte mobilisation des cyclistes liégeois au baromètre et par la teneur de certaines réponses. Comme dans le baromètre cyclable 2019, l'attente principale reste de disposer d'« **un réseau cyclable complet et sans coupures** ».

En ce qui concerne la **concertation entre les autorités communales et régionales** d'une part **et les représentants des cyclistes** d'autre part, le GRACQ Liège regrette que la dynamique favorable au développement du vélo mise en place en 2020 n'ait pas été poursuivie en 2021. Malgré nos demandes, la "Task force mobilité du déconfinement" ne s'est plus réunie depuis plus d'un an. Elle constitue toutefois un lieu d'échanges, de concertation et d'information utile pour les acteurs du vélo en ville. Le GRACQ Liège demande à la Ville de réunir à nouveau la Task force. Il demande aussi à la Ville de réunir plus régulièrement sa Commission consultative communale vélo (CCCV), qui rassemble l'ensemble des forces politiques du conseil communal et d'assurer le suivi des décisions adoptées par cette commission.

Nous tenons tout de même à souligner que si le constat des cyclistes sur la politique cyclable menée à Liège est sévère, il faut noter que la **Ville de Liège et le SPW ne sont pas inactifs**. A côté des quelques aménagements concrets récemment développés, d'autres politiques sont mises en place par la Ville et le SPW concernant le vélo. À l'échelle de la Wallonie, c'est une des communes les plus actives. Elle jouit d'un **personnel qualifié mais en nombre trop réduit** sur ces matières (ce qui est également le cas au SPW), de documents de références (Plan

⁶ <https://www.rtb.be/article/liege-va-generaliser-la-zone-30-et-identifie-35-km-a-amenager-pour-la-mobilite-douce-10494516>

communal de Mobilité mis à jour en 2021, Plan Urbain de Mobilité à l'échelle de l'agglomération), répond à des appels à projets avec financement (FEDER, Wallonie Cyclable...) ; elle mène des projets pertinents (SUL, soutien au point vélo, «projet «Vélocité» de location longue durée de vélos, Brevet du cycliste, service gratuit de gravure de vélos, distribution de kits d'éclairages gratuits, la campagne «C'est le moment de changer de mode», l'arrivée du tram...). Elle dispose d'une Charte des aménagements cyclables ; elle a intégré d'un chapitre aux stationnements pour vélos dans la Directive d'analyse des demandes de permis d'urbanisme relative et a développé plus de 2.900 places de stationnement sur le domaine public.

Une des plus grosses difficultés pour améliorer la mobilité et en particulier la cyclabilité semble être la multiplicité des gestionnaires d'espaces publics et acteurs de la mobilité à Liège. Dans notre système institutionnel, la coordination entre ces différents acteurs est un exercice complexe, en particulier au sein d'une ville/agglomération où les enjeux sont nombreux. Nous espérons à ce niveau des améliorations institutionnelles afin de rendre la politique de mobilité plus coordonnée et efficace et un leadership plus marqué de la Ville pour faire avancer la mobilité douce à Liège.

LA RECETTE EST CONNUE

Le baromètre cyclable mené de 2017 à 2021 en France a démontré qu'en peu de temps, certaines villes avaient réalisé une progression exemplaire en matière de politique et d'aménagements cyclables.

La situation peut donc sérieusement évoluer si la volonté politique est présente.

Les exemples de développements d'une politique cyclable dans des communes « émergentes » comme Liège ne manquent pas, tant le vélo reprend petit à petit sa place dans nos vi(II)es.

Parmi ces localités, certaines se distinguent et obtiennent de (très) bons résultats. C'est le cas de Grenoble, Rennes, Caen ou encore de Dijon qui, grâce à une volonté politique ambitieuse, occupent le podium des villes cyclables de 100.000 à 250.000 habitants.

Dans ces villes, on constate que les mêmes recettes sont appliquées pour favoriser le retour du vélo dans les rues.

1. Une **diminution de la pression automobile**
2. La création d'un **réseau cyclable sûr et continu**
3. Une **volonté politique** claire et **ambitieuse**

ET MAINTENANT

En plus de mener des projets coordonnés avec le SPW et d'autres acteurs sur la diminution du trafic automobile et la création d'un réseau cyclable sûr et continu, des actions plus précises et plus rapides peuvent déjà être menées pour améliorer le confort des cyclistes. En voici quelques-unes :

- Appliquer réellement le principe STOP⁷ dans tous les aménagements ou travaux de voiries ;
- Poursuivre la « task force mobilité » qui permet de rassembler l'ensemble des acteurs de la mobilité à Liège ;
- Impliquer les associations cyclistes et les comités de quartiers dès le début d'un projet, organiser des réunions de travail régulières ;
- Donner la priorité aux itinéraires vélos sur les voitures quand cela est possible (exemple des Ravels) ;
- Mise en place de la Zone 30 généralisée à **l'échelle de l'agglomération** et l'accompagner par des aménagements adéquats,

⁷ <https://www.tousapied.be/articles/le-principe-stop/>

- Réaliser une évaluation du dispositif des rues cyclables et les aménager en conséquence ;
- Profiter de l'arrivée du printemps pour organiser un «plan marquage» afin de pallier le manque de marquages à certains endroits ou de refaire les marquages usés par le trafic automobile,
-

Il est temps, pour la ville qui accueille la doyenne des épreuves cyclistes, de faire de la pratique du vélo à Liège un choix et non une épreuve.

Les cyclistes et futurs cyclistes le demandent, les autorités communales et régionales le promettent...

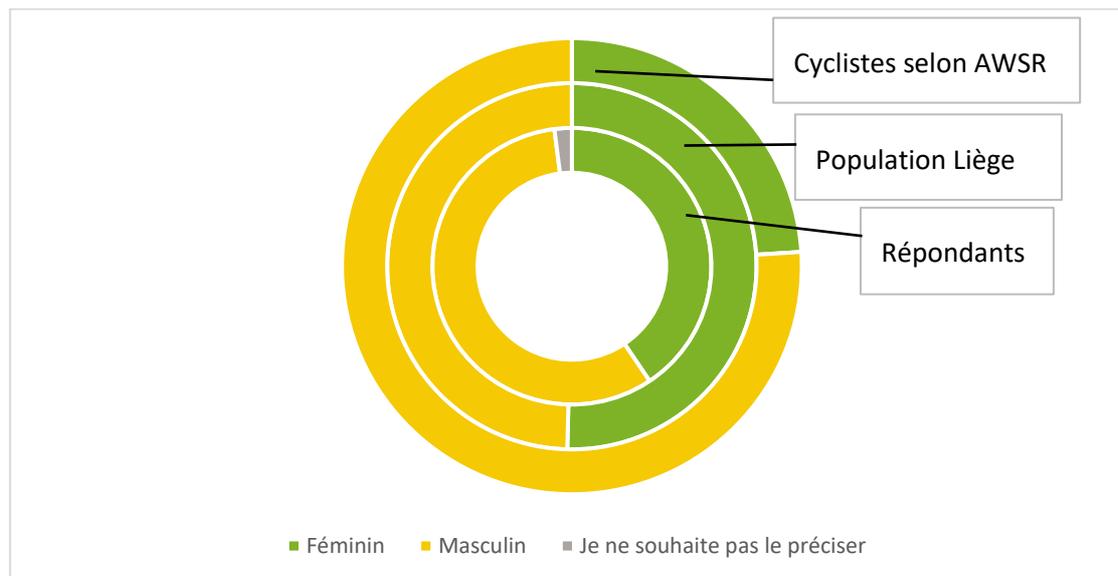
Allons-y!!

7. ANNEXES

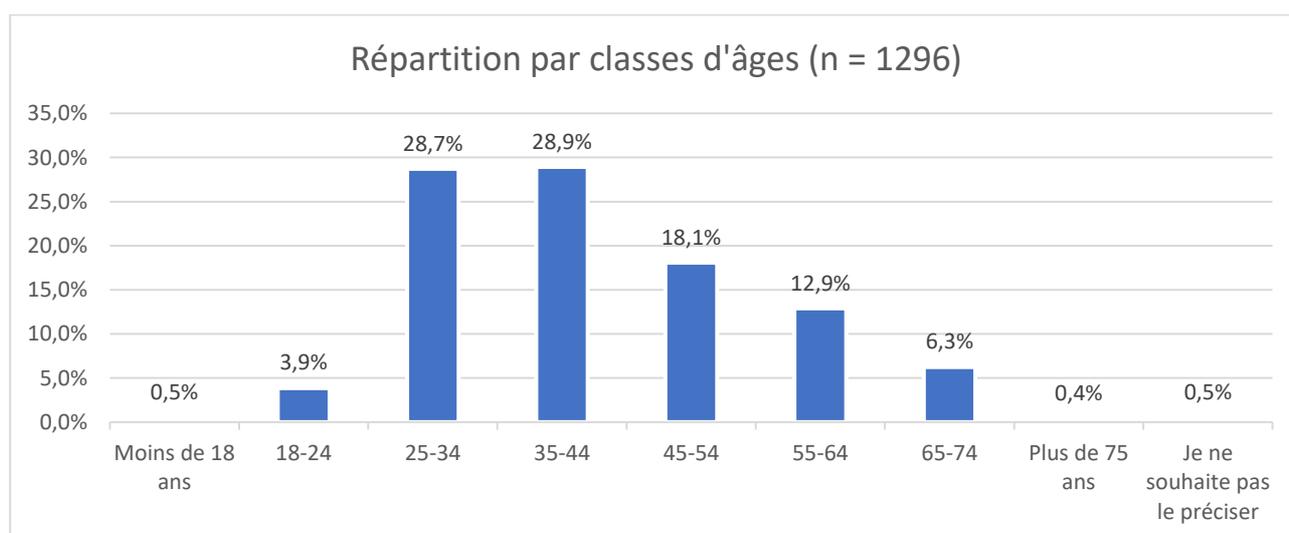
Annexe 1 : Profil des 1296 répondants-cyclistes

Genre et âge

Les femmes représentent 41% des répondant.es. Cela reste moins que la proportion de femmes dans la population liégeoise (50% en 2021, sources : Walstat) mais bien supérieure à la pratique enregistrée en Wallonie à vélo : selon les observations de l'AWSR en 2018⁸, qui a observé 10.000 cyclistes wallons, **24%** étaient des femmes



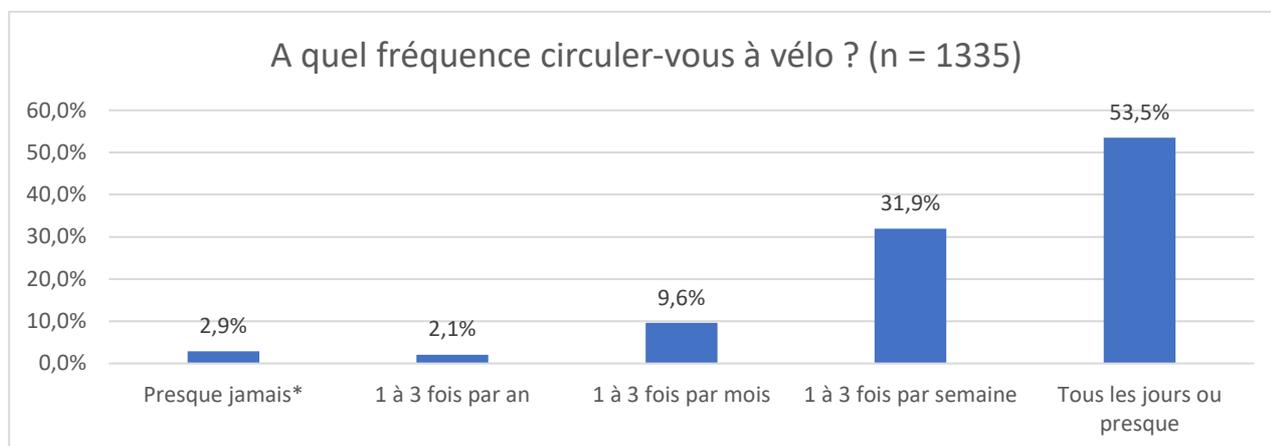
58% des répondants ont entre 25 et 44 ans, comme pour l'exercice 2019. Les 18-24 ans ne représentent que 3,9% des répondants. Les étudiants n'ont pas été ciblés particulièrement par notre communication.



⁸ <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 une forte prépondérance de cyclistes quotidiens dans les répondants et donc des personnes qui pratiquent Liège à vélo fréquemment et qui ont envie de communiquer sur leur ressenti. Les répartitions étaient assez semblables en 2019.



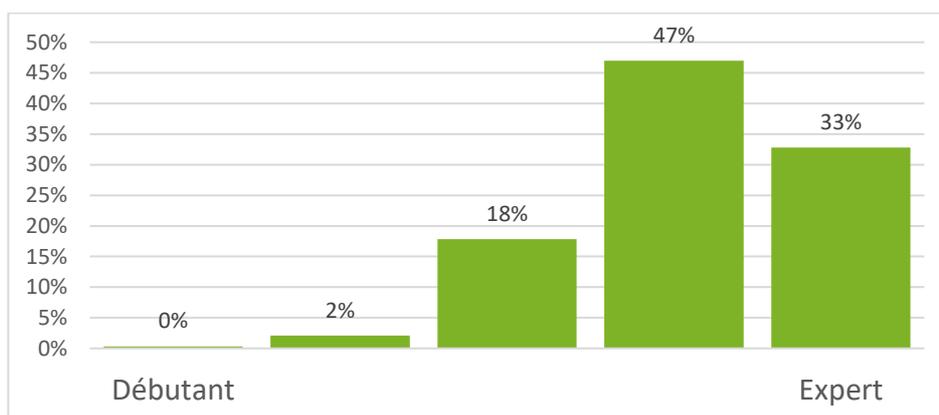
Cette question a aussi permis d'identifier **2,9%** des répondants qui ne roulent quasiment pas à vélo, soit **39 personnes**. Ceux-ci ont juste dû répondre à la question sur les motifs pour lesquels ils ne roulent pas à vélo (donc pas au questionnaire complet).

L'analyse de cette question est faite au chapitre 5 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 **33%** à s'estimer experts, **47%** très bons, et **18%** plutôt moyens.

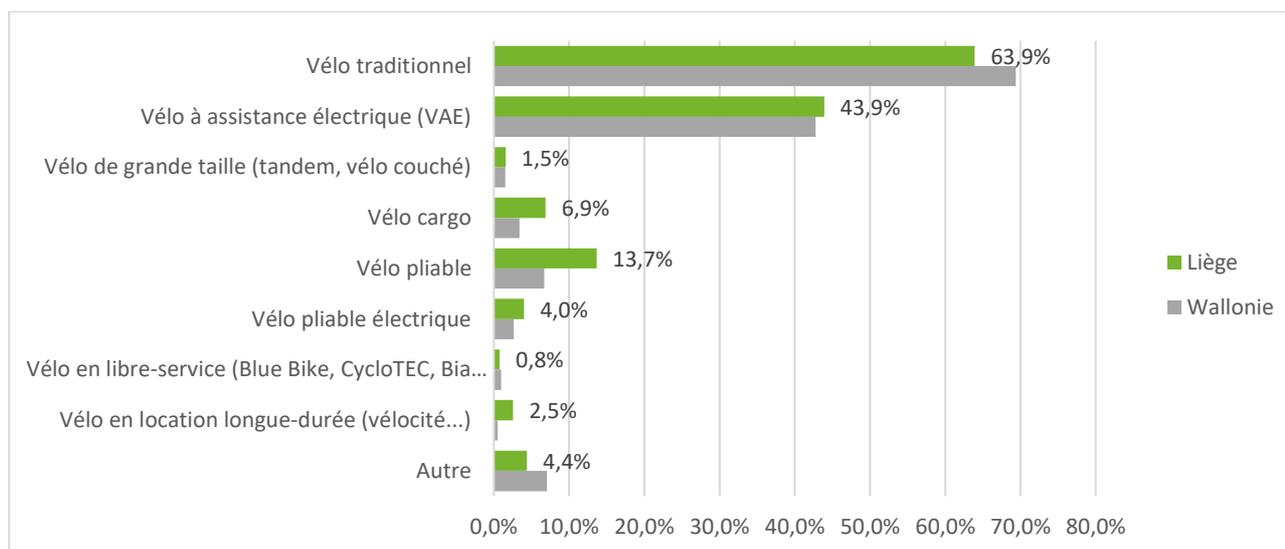
Une toute petite minorité, s'estime débutante – ou presque - à vélo :



Types de vélos utilisés

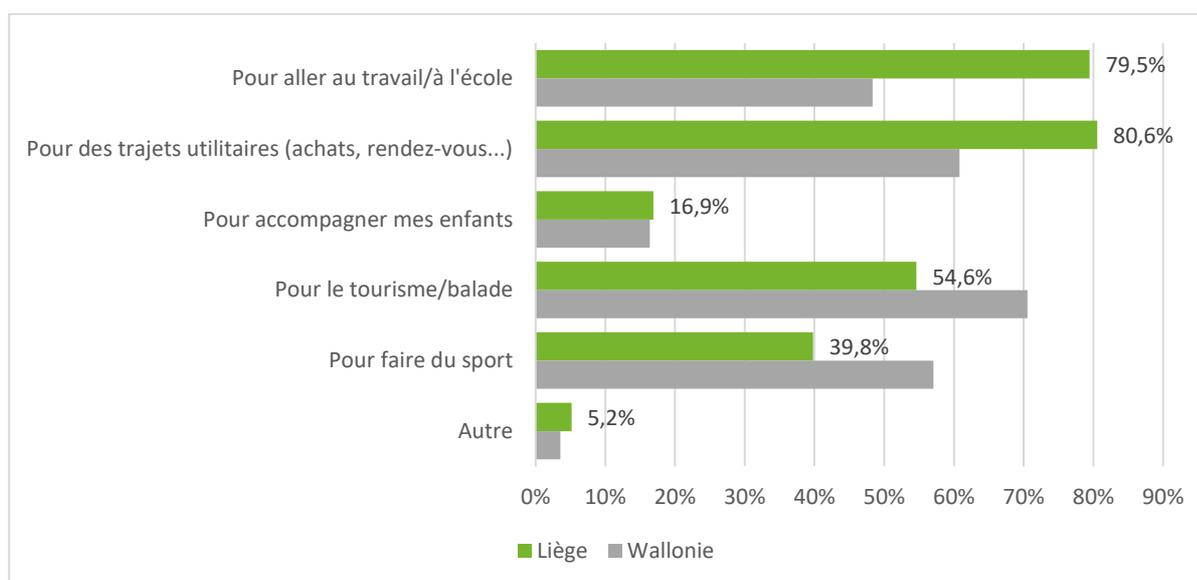
On le voit aussi dans l'analyse des résultats, le **vélo à assistance électrique** a le vent en poupe pour une partie des déplacements à vélo à Liège et en Wallonie (voir graphique suivant). Le **vélo pliant** est également bien développé, notamment dans un contexte urbain plus favorable à son utilisation. L'utilisation du **vélo cargo** est plus développée qu'en Wallonie également, en raison sans doute de la plus grande part d'utilisateurs utilisant le vélo comme mode de déplacement au quotidien (voir point suivant sur les motifs). A noter que certains utilisent plusieurs vélos, selon leurs besoins !

Réponses à la question : Quel type de vélo utilisez-vous : (plusieurs réponses possibles – n = 1296 répondants)



Motifs principaux de déplacements des répondants au baromètre

Réponses à la question : Dans quel(s) but(s) utilisez-vous le vélo ? (plusieurs réponses possibles – n = 1296)



Les motifs pouvaient se cumuler, on a donc principalement des utilisations mixtes loisirs-sportifs/utilitaires. Cependant, pour une ville comme Liège, on voit clairement que les utilisations sont essentiellement utilitaires (travail, école et déplacements quotidiens) par rapport à ce qui est mis en évidence pour la Wallonie. Les répondants au baromètre de Liège sont donc avant tout des cyclistes quotidiens qui utilisent le vélo pour leurs déplacements utilitaires alors qu'à l'échelle wallonne, une aussi grande part sont des usagers de loisirs.

Cycliste liégeois = automobiliste ?

On considère parfois, de façon erronée, que le cycliste n'est « que » cycliste et ignore les réalités de « l'automobiliste ». Pourtant **9 cyclistes liégeois sur 10** qui ont répondu à notre baromètre ont un permis de conduire et **les 3/4 possèdent un véhicule motorisé**.

Annexe 2 : Scores sur les 26 questions et les 5 thèmes (n=1296 répondants-cyclistes) – comparaison 2019-2021

Ce tableau reprend la liste des 26 questions-réponses et 5 thèmes qui permettent de donner la note finale à la Ville de Liège en termes de cyclabilité ressentie par les 1296 cyclistes qui ont répondu en 2021 (2255 en 2019). Les questions surlignées en rouge mettent en évidence les scores très inférieurs à la moyenne (2,67) et en vert les scores très supérieurs en 2021. Le code couleur est également appliqué à la comparaison 2019-2021 en termes de tendances d'évolution.

Question - Thème	Score 2019	Score 2021	Tendances d'évolution
Score global (5 thématiques)	2,60	2,67	0,07
Thème 1 : Ressenti général	2,61	2,70	0,09
1. Se déplacer à vélo dans la commune est :	2,54	2,66	0,12
2. Le réseau d'itinéraires cyclables me permet d'aller partout de façon rapide et directe :	2,06	2,23	0,17
3. Les conflits entre les personnes circulant à vélo et à pied y sont :	3,30	3,27	-0,03
4. A vélo, les personnes conduisant des véhicules motorisés me respectent :	2,39	2,62	0,24
5. A vélo, je trouve que le trafic motorisé (volume et vitesse) est :	2,12	2,34	0,22
6. Selon moi, dans la commune, l'usage du vélo est :	3,27	3,08	-0,18
Thème 2 : Sécurité	2,23	2,35	0,12
7. En général, quand je circule à vélo dans la commune je me sens :	2,48	2,58	0,10
8. Je peux circuler en sécurité sur les grands axes de la commune :	1,83	1,95	0,13
9. Je peux circuler à vélo en sécurité dans les rues résidentielles :	3,08	3,25	0,17
10. Je peux rejoindre à vélo en sécurité les communes voisines :	2,47	2,57	0,10
11. Traverser un carrefour ou un rond-point dans la commune est :	2,10	2,24	0,15
12. Pour les enfants et les personnes âgées, circuler à vélo dans la commune est	1,43	1,50	0,07
Thème 3 : Confort	2,84	2,84	0,00
14. Selon moi, les itinéraires cyclables sont :	2,50	2,68	0,19
15. L'entretien des itinéraires cyclables est :	2,81	2,70	-0,11
16. Les directions à vélo sont bien indiquées :	2,82	2,67	-0,15
17. Lors de travaux sur les itinéraires cyclables, une solution alternative sûre est proposée :	1,77	1,76	-0,01
18. A vélo, je suis autorisé à emprunter les voies à sens unique à contre-sens :	4,29	4,37	0,08
Thème 4 : Importance accordée par la commune	2,20	2,34	0,14
19. Selon moi, les efforts faits en faveur du vélo par la commune sont :	2,58	2,74	0,16

20. La communication en faveur des déplacements à vélo y est :	2,33	2,50	0,18
21. Selon moi, le pouvoir communal est à l'écoute des besoins des usagers du vélo et les implique dans ses réflexions :	2,10	2,27	0,17
22. Le stationnement des véhicules motorisés (voitures, camions, motos...) sur les itinéraires cyclables est :	1,79	1,84	0,06
Thème 5 : Stationnement et services vélo	3,10	3,10	0,00
23. Trouver un stationnement vélo adapté à mon besoin (durée, sécurité...) est :	2,58	2,66	0,08
24. Stationner son vélo en gare ou à un arrêt des transports en commun est :	3,08	2,99	-0,09
25. Louer un vélo pour quelques heures ou pour plusieurs mois est :	3,82	3,82	0,00
26. Trouver un magasin/atelier de réparation de vélo dans la commune est :	4,22	4,40	0,18
27. Selon moi, les vols de vélos dans la commune sont :	1,80	1,64	-0,17
28. En résumé, je dirais que les conditions pour l'usage du vélo dans la commune sont :	2,19	2,30	0,10