

Commune de Saint-Georges-sur-Meuse



RÉSULTATS 2021

GRACIQ
LES CYCLISTES QUOTIDIENS ASBL

Table des matières

1. Méthodologie générale du baromètre.....	4
Échelle et classement.....	4
Méthode de calcul.....	5
2. Profil des 44 répondants	6
Age	6
Genre et appartenance à une association cycliste.....	7
Cyclistes réguliers, occasionnels ou pas du tout ?.....	8
Niveau d'expertise pour se déplacer à vélo	9
Types de vélos utilisés	9
Motifs principaux de déplacements des répondants au baromètre	10
Cycliste wallon = automobiliste ?	10
3. Freins au vélo (pour ceux qui ne l'utilisent pas).....	11
4. Appréciation globale et classement de la commune	13
Synthèse des avis exprimés.....	13
Quelles sont les attentes des cyclistes en matière de politique vélo ?	14
Classement de la commune dans l'ensemble de la Wallonie	15
5. Ressenti général sur le vélo dans la commune	17
Se déplacer à vélo dans la commune est :	17
Le réseau d'itinéraires cyclables me permet d'aller partout de façon rapide et directe :	18
Les conflits entre les personnes circulant à vélo et à pied y sont :	18
A vélo, les personnes conduisant des véhicules motorisés me respectent :.....	19
A vélo, je trouve que le trafic motorisé (volume et vitesse) est :.....	19
Selon moi, dans la commune, l'usage du vélo est :.....	20
6. Sécurité des déplacements à vélo.....	20
En général, quand je circule à vélo dans la commune je me sens :.....	21
Je peux circuler en sécurité sur les grands axes de la commune :	21
Je peux circuler à vélo en sécurité dans les rues résidentielles	22

Je peux rejoindre à vélo en sécurité les communes voisines :	22
Traverser un carrefour ou un rond-point dans la commune est :	23
Pour les enfants et les personnes âgées, circuler à vélo dans la commune est :	23
7. Confort des déplacements dans la commune	24
Selon moi, les itinéraires cyclables sont :	25
L'entretien des itinéraires cyclables est :	25
Les directions à vélo sont bien indiquées :	26
Lors de travaux sur les itinéraires cyclables, une solution alternative sûre est proposée :	26
A vélo, je suis autorisé à emprunter les voies à sens unique à contre-sens :	27
8. Importance accordée au vélo par la commune.....	27
Selon moi, les efforts faits en faveur du vélo par la commune sont :	28
La communication en faveur des déplacements à vélo y est :	28
Selon moi, le pouvoir communal est à l'écoute des besoins des usagers du vélo et les implique dans ses réflexions :	29
Le stationnement des véhicules motorisés (voitures, camions, motos...) sur les itinéraires cyclables est :	29
9. Stationnement et services vélo	30
Trouver un stationnement vélo adapté à mon besoin (durée, sécurité...) est :	30
Stationner son vélo en gare ou à un arrêt des transports en commun est :	31
Louer un vélo pour quelques heures ou pour plusieurs mois est :	31
Trouver un magasin/atelier de réparation de vélo dans la commune est :	32
Selon moi, les vols de vélos dans la commune sont :	32

1. Méthodologie générale du baromètre

À l'instar de la France et de la Flandre, le GRACQ a lancé en novembre 2021 en Wallonie sa première grande **enquête de satisfaction** sur les **politiques cyclables communales**. Le but de cet outil est non seulement de mettre en avant les points forts et faibles de chaque commune en matière de politique cyclable, mais aussi de créer une émulation entre elles.

Du 1^{er} au 31 novembre 2021, **13.500** réponses valides ont été enregistrés pour la phase « sondage » du baromètre wallon, via un questionnaire en ligne. Un peu plus de **12.500** personnes qui se déplacent à vélo ont pu donner leur sentiment personnel sur ces cinq thèmes :



ressenti
général



sécurité



confort



importance
du vélo



stationnement
et services

La structure des réponses se présente sous la forme d'une échelle différentielle qui oppose deux **adjectifs opposés** et sur laquelle le ou la répondant·e doit positionner son opinion. Il n'y a pas de choix « neutre » ou « indifférent ». La formulation des questions a également été faite afin que les adjectifs représentent une opposition claire :

Ressenti général sur mon quotidien à vélo dans ma commune		1	2	3	4	5	6
1. Se déplacer à vélo dans ma ville est :	Très désagréable	☐	☐	☐	☐	☐	Très agréable
2. Le réseau d'itinéraires cyclables me permet d'aller partout de façon rapide et directe :	Pas du tout	☐	☐	☐	☐	☐	Tout à fait
3. Selon moi, les conflits entre cyclistes et piétons sont :	Très fréquents	☐	☐	☐	☐	☐	Très rares
4. Les conducteurs de véhicules motorisés me respectent :	Pas du tout	☐	☐	☐	☐	☐	Tout à fait
5. Selon moi, le trafic motorisé (volume et vitesse) est :	Insupportable	☐	☐	☐	☐	☐	Pas du tout gênant
6. Selon moi dans ma ville, l'usage du vélo est :	Limité à certains (coursiers, sportifs...)	☐	☐	☐	☐	☐	Très démocratisé

Les non cyclistes (**1000** personnes au total) pouvaient également répondre au questionnaire en donnant simplement les raisons pour lesquelles ils ne se déplaçaient pas à vélo

Échelle et classement

Ce rapport a pour but de présenter les **résultats agrégés** de ce grand sondage sur l'ensemble de la Wallonie, et un **classement des communes**, qui ont récolté au moins 50 votes (seuil statistique pour qu'un échantillon soit considéré comme significatif et représentatif d'une population). Sur **262** communes wallonnes, **100** y sont arrivées.

Pour ne pas comparer des communes trop différentes (ex: rurale vs métropoles) notre commune sera classée avec d'autres communes de mêmes tailles :

Catégorie de taille	Communes évaluées
Plus de 50.000 habitants	9
Entre 20 et 50.000 habitants	23
Entre 10 et 20.000 habitants	43
Moins de 10.000 habitants	25

Un baromètre semblable avait déjà été organisé, à titre d'expérience pilote en 2019 sur Liège. La commune de Liège pourra donc déterminer si elle a progressé depuis. Lors de la prochaine édition du baromètre wallon nous pourrons quantifier les évolutions pour notre commune aussi.

Notre questionnaire d'évaluation des communes étant le même que celui utilisé par la baromètre cyclable de la FUB 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 55 réponses pour cette commune. Pour Saint-Georges-sur-Meuse, **44** réponses valides ont été soumises : la note finale pour **Saint-Georges-sur-Meuse** est donc la moyenne de ces 44 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) :



2. Profil des 44 répondants

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.

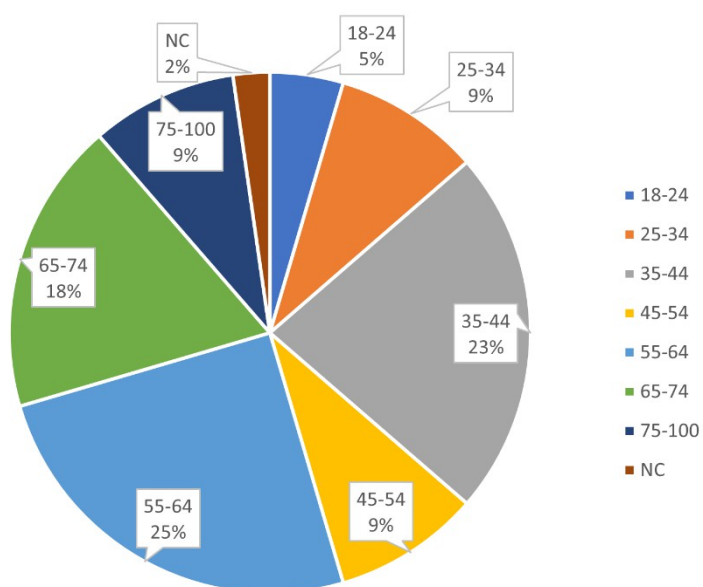


Figure 2-1 Pourcentage des participants selon la catégorie d'âge

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, qui a observé 10.000 cyclistes wallons, **24%** étaient des femmes. Elles sont donc un peu plus nombreuses à avoir répondu au GRACQ :

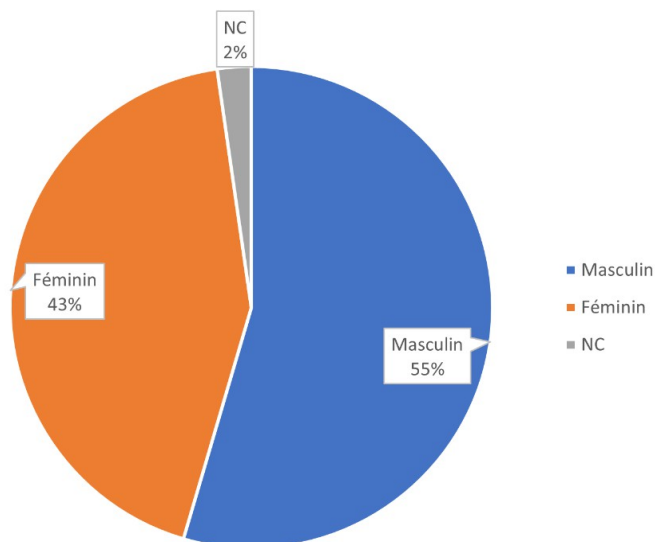


Figure 2-2 Pourcentage des participants selon le genre

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 » :

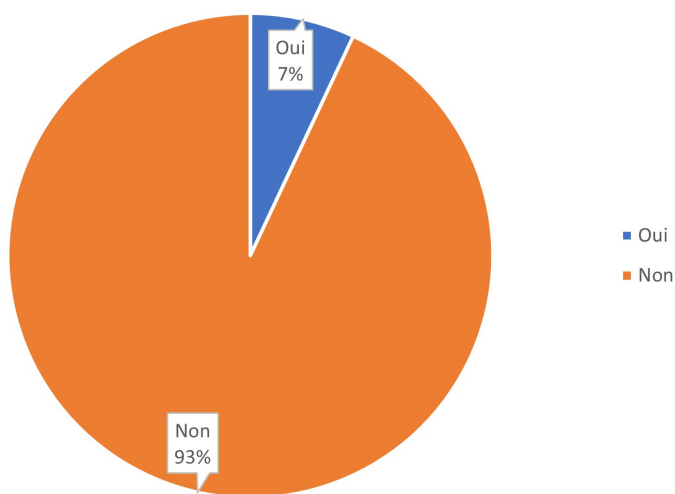


Figure 2-3 Pourcentage des participants selon l'appartenance à un groupe comme le GRACQ

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 régulier ou occasionnels.

Cependant l'usage du vélo au quotidien reste marginal (5%) et une partie non négligeable de participants ne circule presque jamais à vélo (20%)¹ :

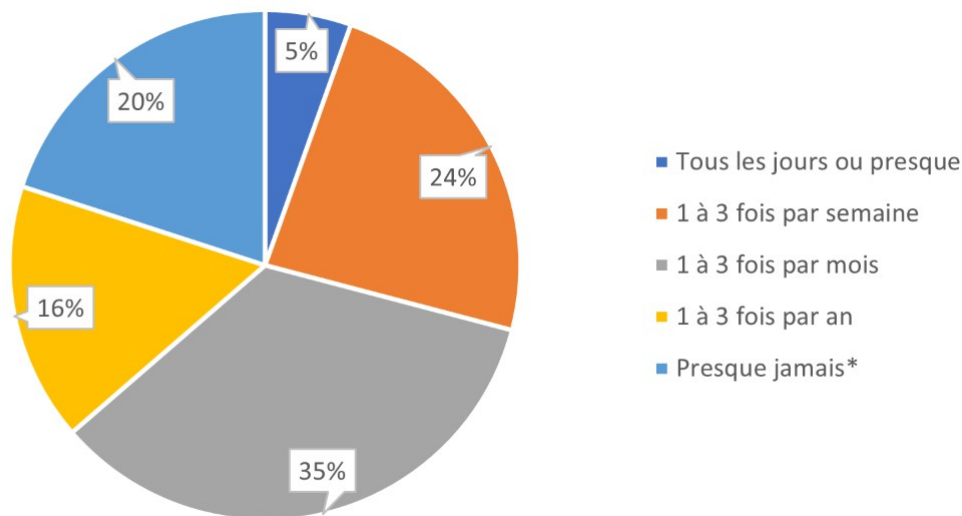


Figure 2-4 Pourcentage de cycliste selon la fréquence d'utilisation

Cette question a aussi permis d'identifier **20%** des répondants qui ne **roulent quasiment pas** à vélo. **Soit 11 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 11 et 12 de ce rapport.

¹ Dans ce graphique, les 55 participants sont pris en compte étant donné qu'ils ont tous répondu à cette question.

Niveau d'expertise pour se déplacer à vélo

En ce qui concerne le niveau d'habileté à se déplacer à vélo des cyclistes interrogés, la majorité s'estime plutôt bon, voire très bon. Une partie non négligeable se considère moyen (8 personnes). Une minorité, s'estime débutante (1 personne) – ou experte (3 personnes) – à vélo :

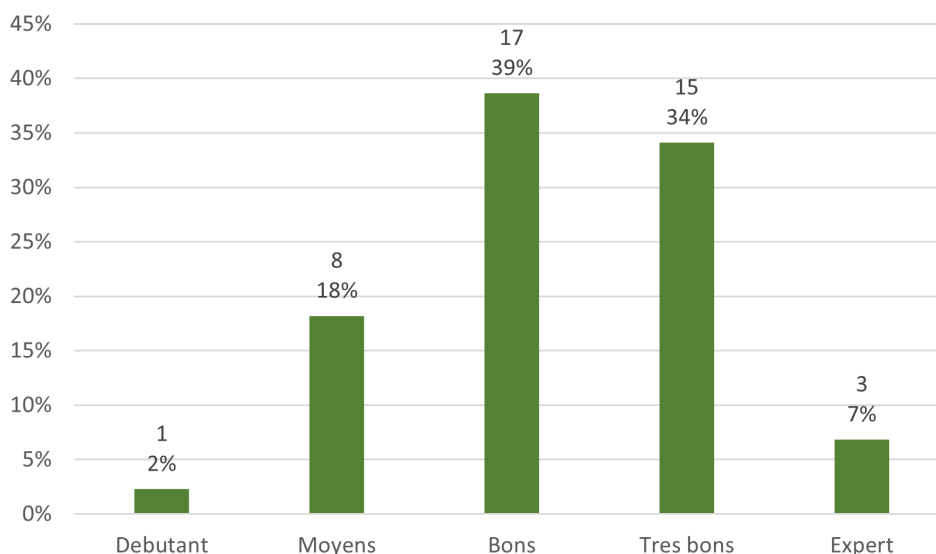


Figure 2-5 Niveau d'expertise pour se déplacer à vélo.

Types de vélos utilisés

Le vélo à **assistance électrique a le vent en poupe** pour une partie des déplacements à vélo, cependant le **vélo traditionnel reste le moyen le plus utilisé**. Les autres types de vélos sont en revanche peu communs. En effet l'utilisation du **vélo cargo ne concerne que 2 personnes**, contrairement à la Flandre où 1 famille sur 10 en ont un. A noter que certains utilisent plusieurs vélos, selon leurs besoins !

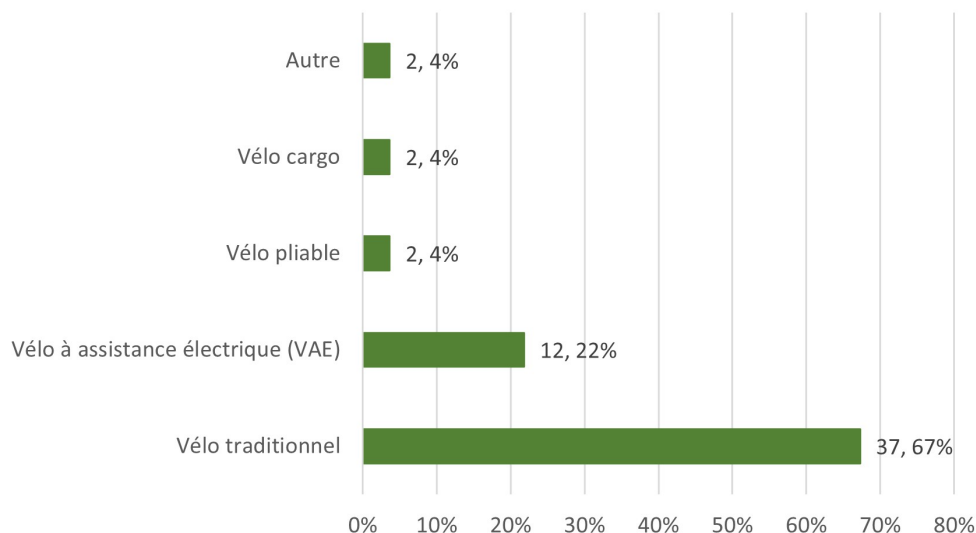


Figure 2-6 Types de vélos utilisés.

Motifs principaux de déplacements des répondants au baromètre

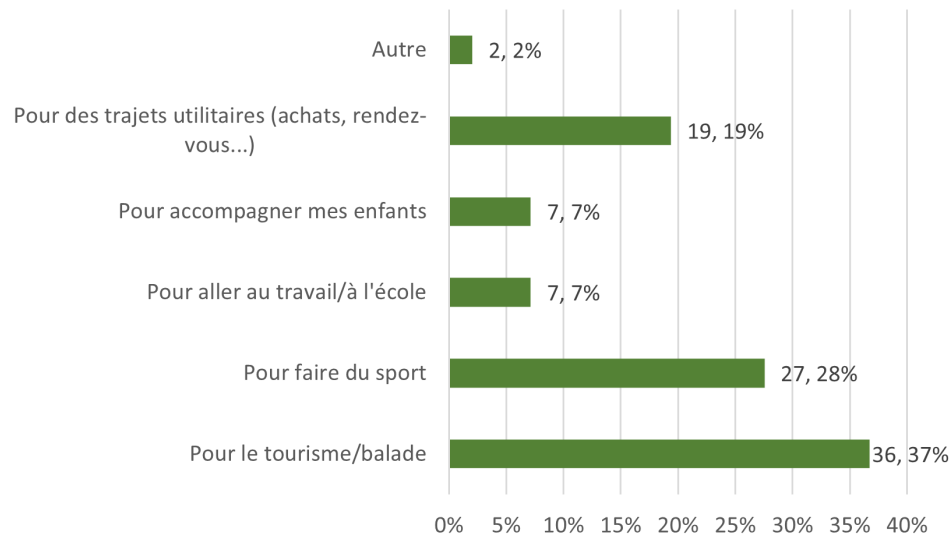


Figure 2-7 Motifs principaux de déplacements des répondants au baromètre

Les motifs pouvaient se cumuler, **on a donc principalement des utilisations mixtes loisirs/utilitaires**, à côté d'utilisateurs purement sportifs (seulement 28% 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 **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 **11 personnes qui ne pratiquent quasiment pas le vélo** qui ont répondu à notre baromètre mentionnent les freins suivants à la pratique du vélo dans la commune :

Freins au vélo	
Je ne me sens pas en sécurité à vélo	26%
Pas assez d'aménagements cyclables	23%
Vitesse des véhicules motorisés trop élevée	13%
J'habite trop loin de mon lieu de travail/études	13%
Le relief	6%
Mauvaises conditions météo	3%
Trop de véhicules motorisés	3%
Je n'ai pas de vélo	3%
Peur de me faire voler mon vélo	3%
Je préfère utiliser ma voiture	0%
Pas de douche sur mon lieu de travail	0%
Raisons de santé	0%
Je n'aime pas le vélo	0%
Trop lent	0%
Pas possible de prendre le vélo dans les transports en commun	0%
Je préfère utiliser les transports en commun	0%
Trop de pollution	0%
Je ne sais pas faire de vélo	0%
Coût élevé	0%
Faire du vélo est mal perçu dans mon entourage professionnel et/ou personnel Complicé d'amener des enfants à l'école à vélo	0%

Tableau 1 Freins au vélo (pour ceux qui ne l'utilisent pas)

D'après le tableau ci-dessus, on peut identifier 3 types de motivations qui constituent un frein à l'utilisation du vélo.

1. La sécurité routière représente le principal frein à l'utilisation du vélo (62%).
2. On trouve ensuite des facteurs (22%) géographiques et météorologique, non modifiables facilement (distance, météo & relief).
3. Le manque de "confort" (gêné par le trafic, peur du vol, pas de vélo) est également avancé à raison de 9%.

Pour ces 11 personnes, la voiture (63%) suivie de la marche à pied (31%) sont les alternatives principales au vélo (voir figure ci-dessous).

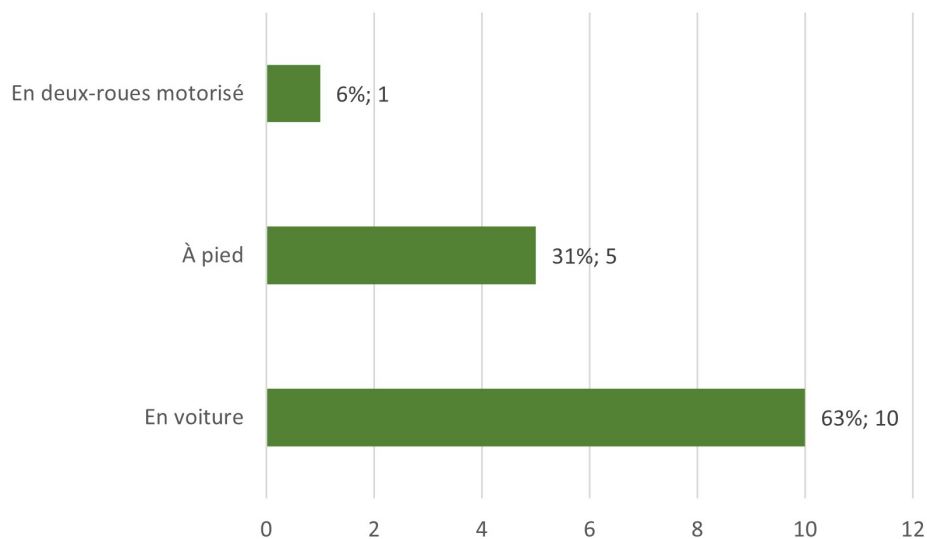
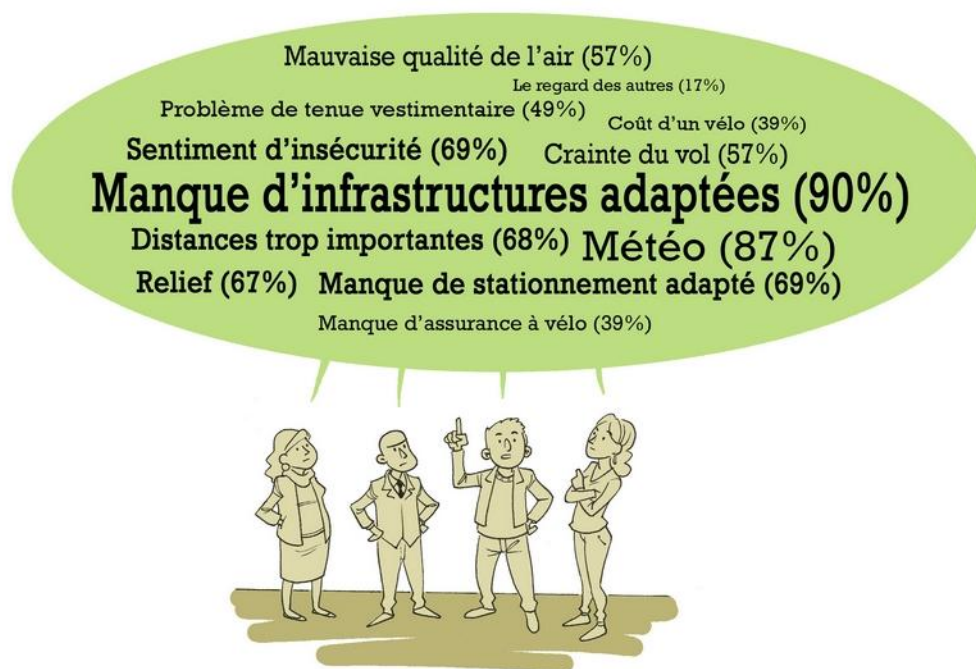


Figure 3-1 Comment vous déplacez-vous habituellement ?

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



4. Appréciation globale et classement de la commune

Synthèse des avis exprimés

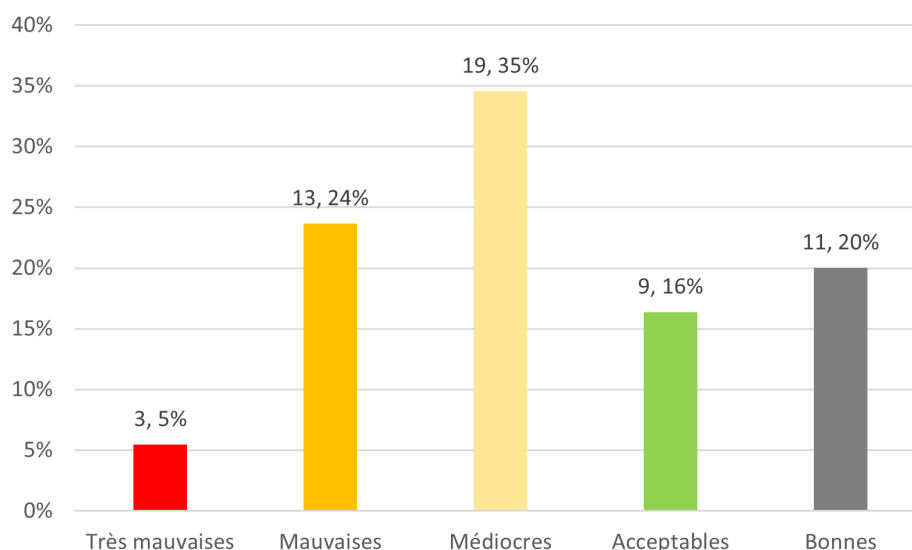
Si l'on prend en compte les 44 votes individuels de cyclistes concernant le territoire communal la note moyenne pour tous les questionnaires est de **2,3 ce qui met globalement la commune à F sur notre échelle** en termes de politique vélo :

Moyenne globale

2,25 = F

F = « climat défavorable au vélo »

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



Seul 20% des habitants trouvent bonnes leurs conditions de circulation à vélo, et 16% 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 44 cyclistes locaux répondants ont clairement exprimé **trois attentes principales** :

1. Un réseau cyclable continu (30%)
2. Modérer la Vitesse des véhicules motorisés (18%)
3. Un réseau cyclable rapide et direct (18%)

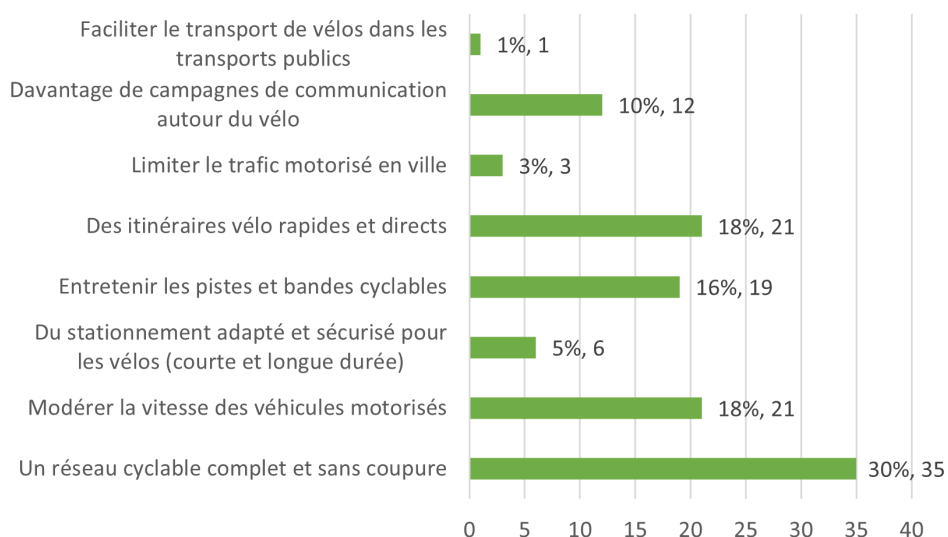
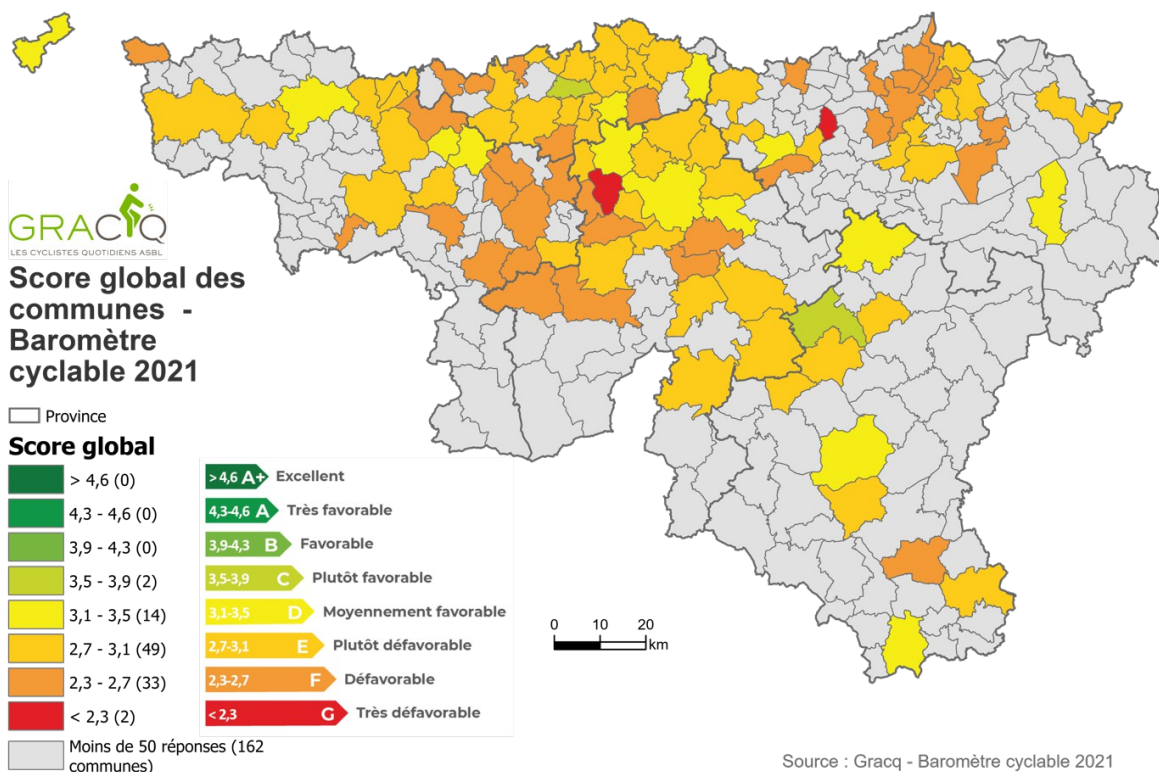


Figure 4-1 Attentes des cyclistes en matière de politique vélo

L'entretien des pistes et bandes cyclables des véhicules motorisés séduit 18% de notre public cible. Les citoyens aimeraient par ailleurs davantage de campagnes de communication autour du vélo (10%)

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 :



Notre commune se situe dans le rouge avec un score F (2,25) sur l'échelle du score global des communes wallonne.

	Communes de moins de 10.000 habitants	Réponses	Population	Note	Score
1	WALHAIN	64	7364	3,28	D
2	ORP-JAUCHE	72	8981	3,22	D
3	GESVES	74	7207	3,22	D
4	BEAURAING	61	9093	3,06	E
5	FLOREFFE	53	8145	2,99	E
6	RENDEUX	65	2629	2,97	E
7	SILLY	62	8332	2,96	E
8	DALHEM	75	7520	2,91	E
9	CHASTRE	80	7688	2,87	E
10	MONT-SAINT-GUIBERT	87	7887	2,84	E
11	NEUFCHATEAU	57	7779	2,84	E
12	NASSOGNE	55	5568	2,80	E
13	TELLIN	54	2447	2,79	E
14	BEAUVECHAIN	77	7205	2,79	E
15	BURDINNE	57	3290	2,77	E
16	SOMBREFFE	76	8493	2,76	E
17	LA BRUYERE	69	9242	2,75	E
18	INCOURT	54	5511	2,75	E
19	LA HULPE	72	7443	2,71	E
20	PERWEZ	83	9463	2,70	E
21	FERNELMONT	83	8066	2,70	E
22	YVOIR	70	9116	2,68	F
23	ASSESE	81	7032	2,64	F
24	HABAY	62	8478	2,40	F
25	SAINT-GEORGES-SUR-MEUSE	55	6910	2,25	G

Tableau 2 Classement des communes de moins de 10.000 habitants

5. Ressenti général sur le vélo dans la commune

2,9 = E

Se déplacer à vélo dans la commune est :

La ressenti général des participants tend vers un sentiment **plutôt désagréable (36%)** voir **désagréable (30%)**. Une plus faible partie des participants trouvent **plutôt agréable** de s'y déplacer à vélo **(14%)**.

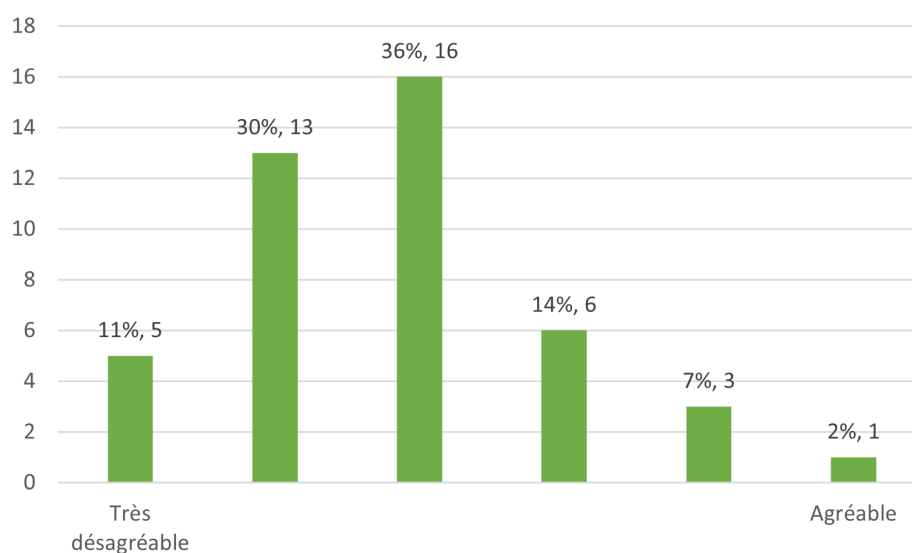


Figure 5-1 Ressenti des participants lorsqu' ils se déplacent à vélo

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

50% des participants estiment qu'il n'existe pas de réseau d'itinéraire cyclable rapide et direct.

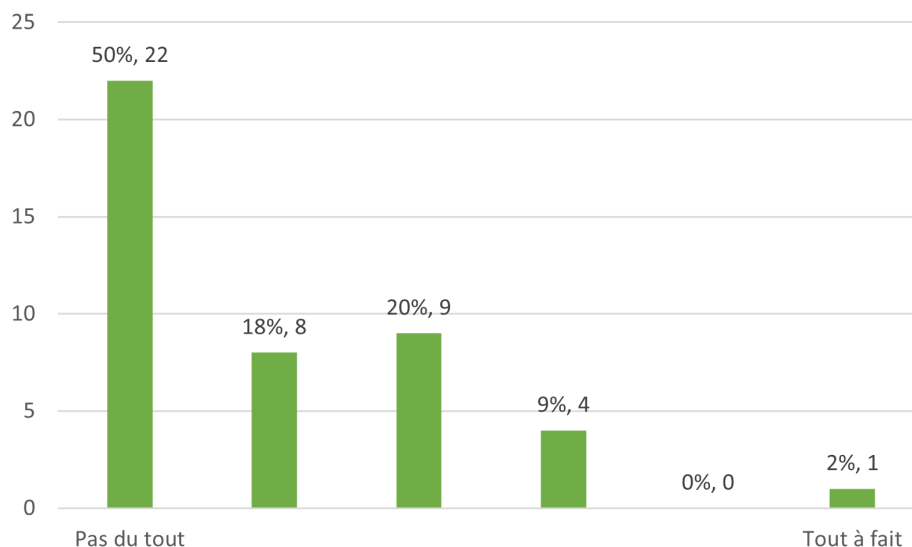


Figure 5-2 Réseau d'itinéraires cyclables rapide et directe

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

Les conflits entre cyclistes et piétons sont en plutôt rare selon la majorité des participants.

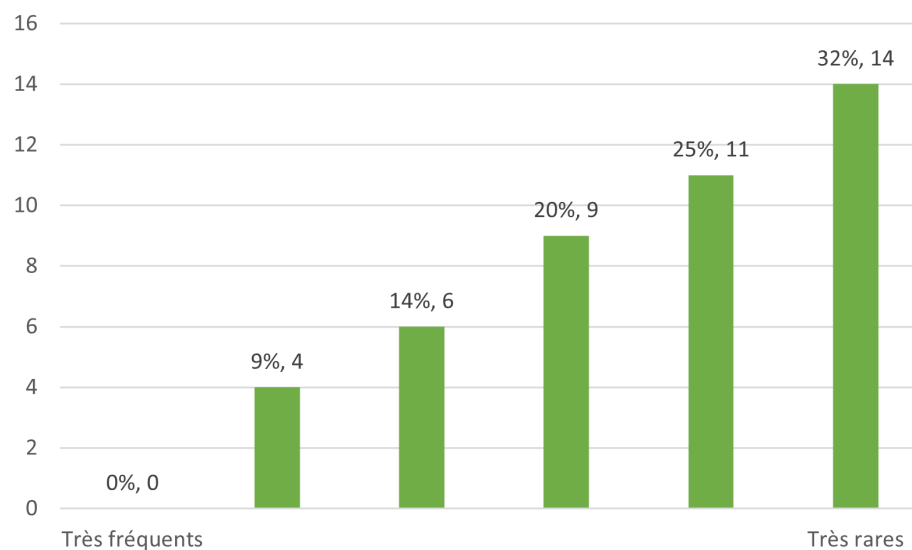


Figure 5-3 Conflits entre les personnes circulant à vélo et à pied

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

Un certain manque de respect est ressenti par les participants (71%).

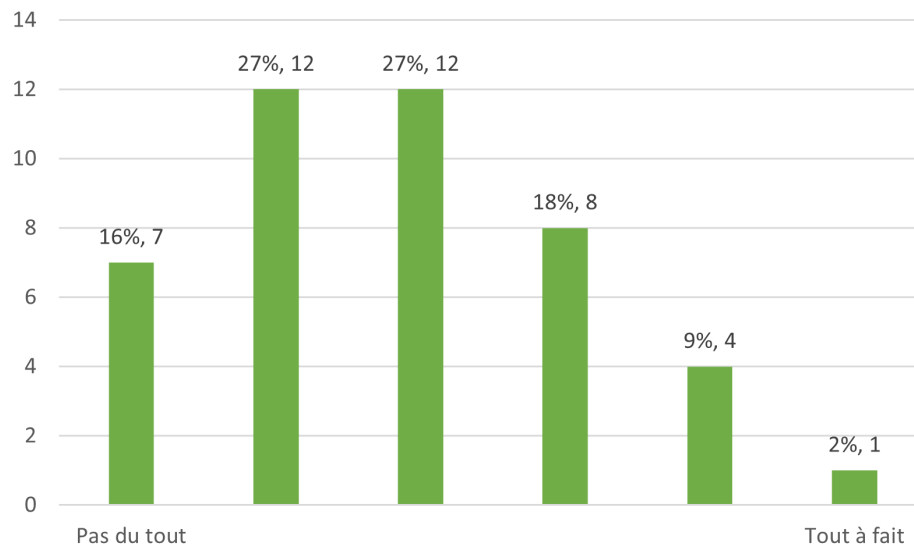


Figure 5-4 Respect ressenti par les cyclistes par les véhicules motorisés

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

Le trafic motorisé a été jugé **mauvais voir très mauvais** par **59%** des sondés, et médiocre pour 23%. Un plus faible pourcentage (19%) estime que le trafic motorisé ne pose pas de problème.

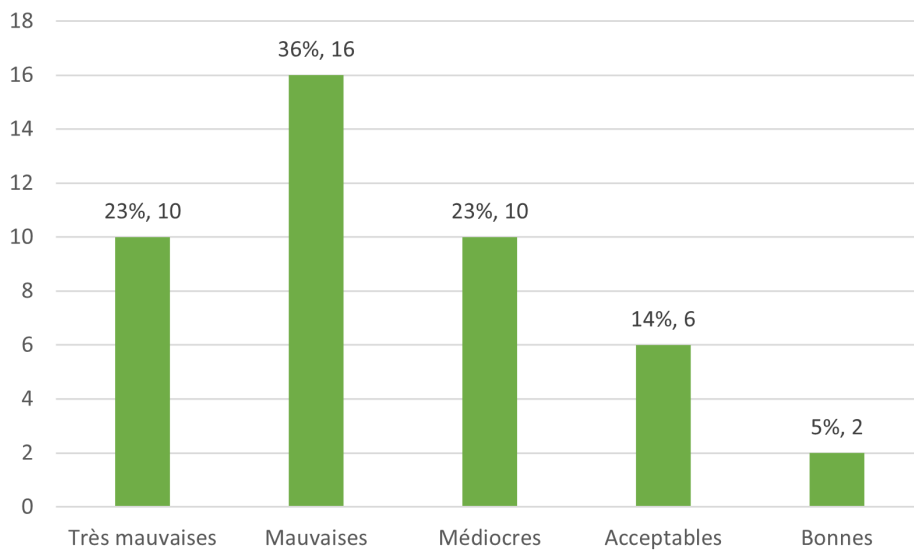


Figure 5-5 Impacte du trafic motorise du point du vue du cycliste

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

61% des participants pensent que le vélo est plutôt limité à certains.

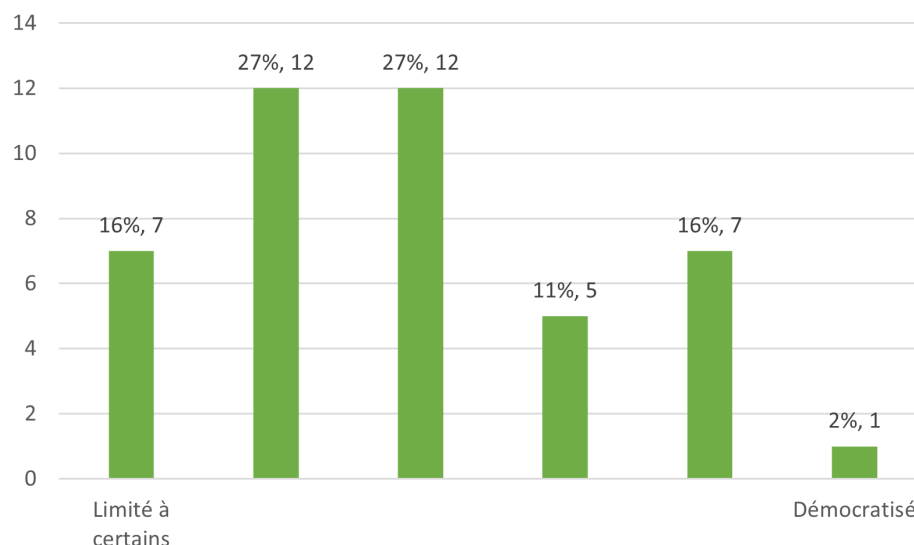


Figure 5-6 Accessibilité à l'usage du vélo

6.Sécurité des déplacements à vélo

2,3 = F

78 % des participants se sentent plutôt en danger à vélo. Plus de 88% n'estiment pas pouvoir se déplacer en toute sécurité sur les grands axes de la commune, rond-point, carrefour et vers les communes voisines.

91% estiment que circuler à vélo est dangereux voire très dangereux pour les enfants et les personnes âgées. Seulement 44% des participants se sentent plutôt en sécurité lorsqu'ils circulent à vélo dans les rues résidentielles.

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

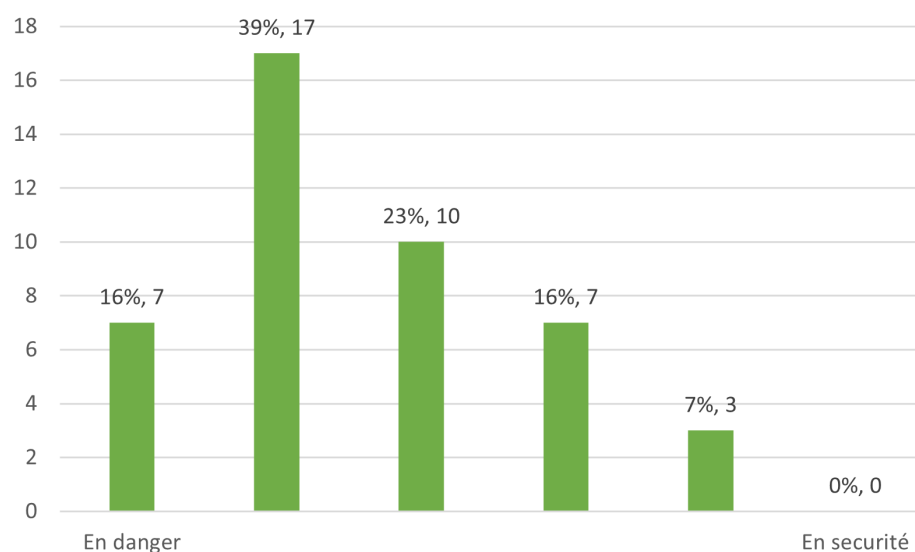


Figure 6-1 Sécurité ressentie à vélo

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

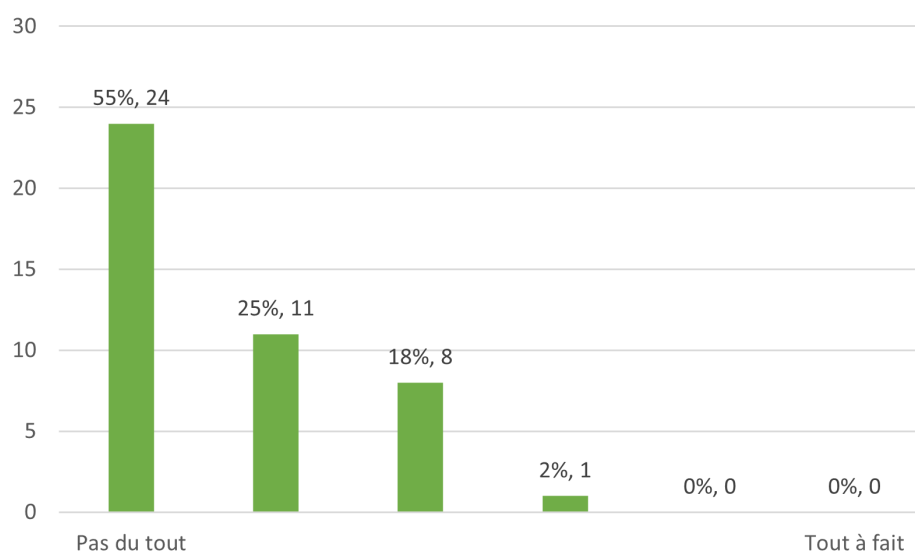


Figure 6-2 Sécurité sur les grands axes de la commune

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

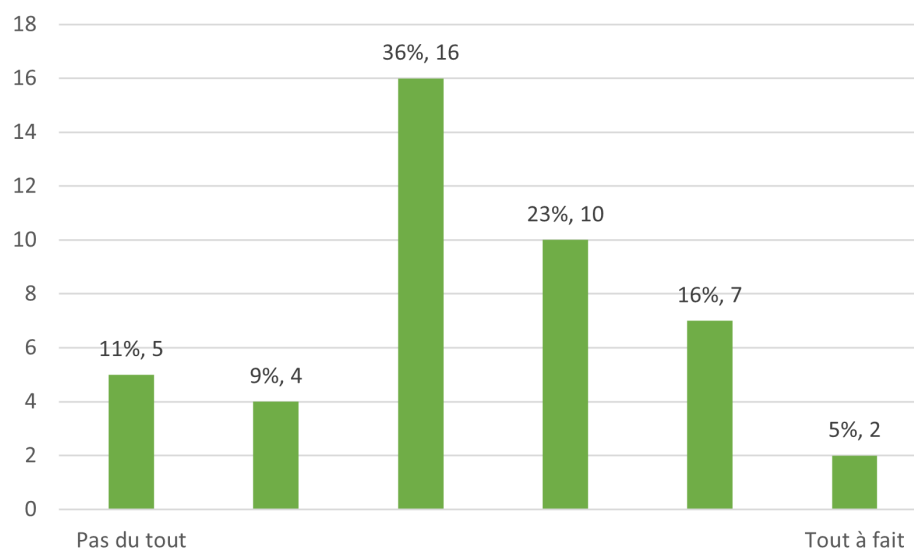


Figure 6-3 Sécurité dans les rues résidentielles

Je peux rejoindre à vélo en sécurité les communes voisines :

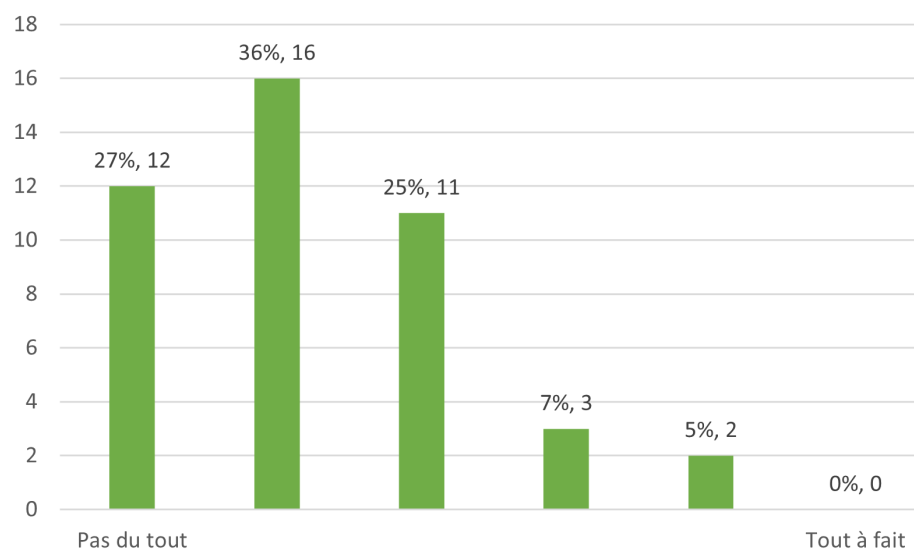


Figure 6-4 Sécurité vers les communes voisines

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

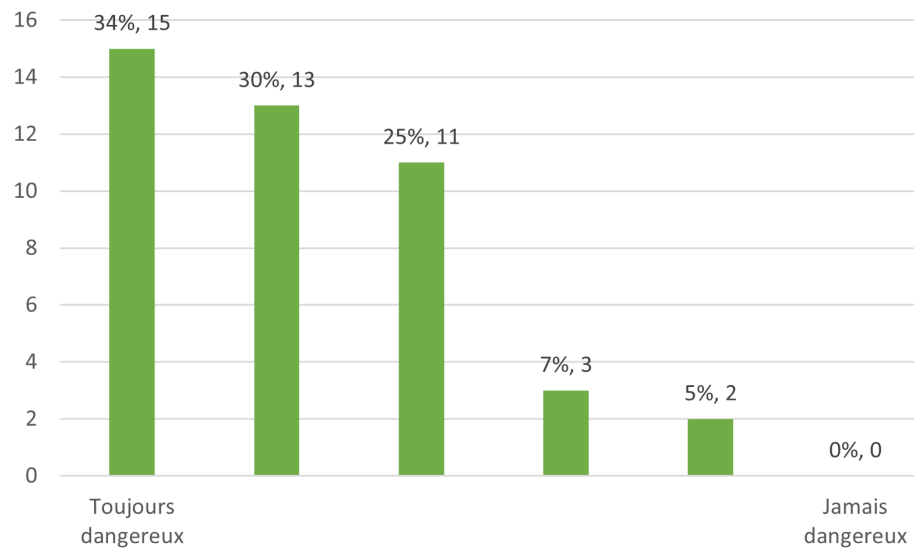


Figure 6-5 Traversée d carrefour ou d'un rond-point

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

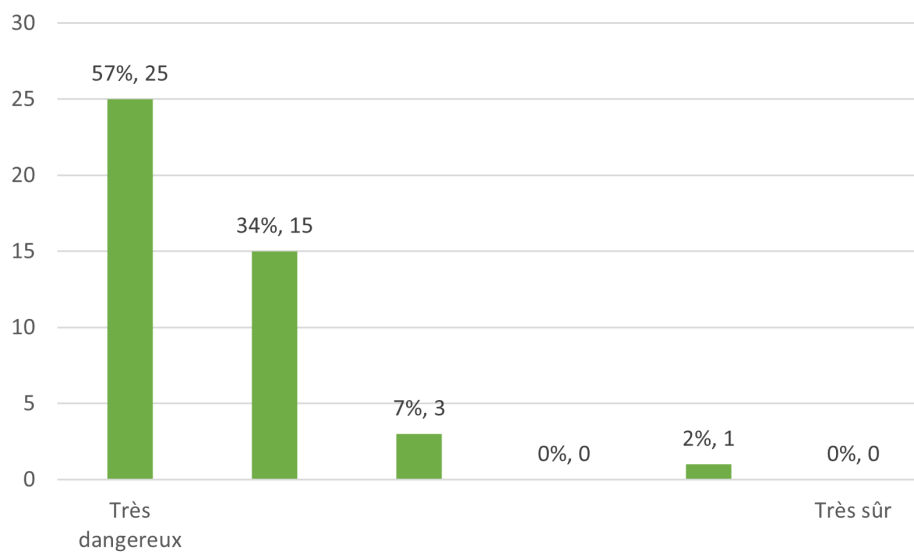


Figure 6-6 Situation pour enfants et personnes âgées

7. Confort des déplacements dans la commune

2,0 = F

Au moins 93 % des participants ont un avis plutôt négatif concernant l'infrastructure (conforts, entretien, fléchages et déviations) des itinéraires cyclables.

82% estiment ne pas pouvoir emprunter suffisamment de voie à contre sens. En d'autres termes, ils estiment qu'il n'y a pas assez de SUL.

Selon moi, les itinéraires cyclables sont :

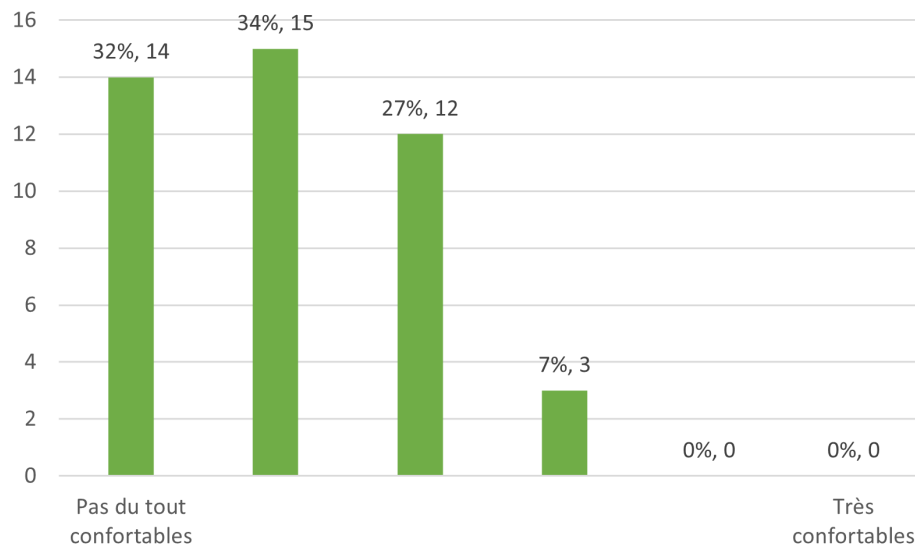


Figure 7-1 Confort des itinéraires cyclables

L'entretien des itinéraires cyclables est :

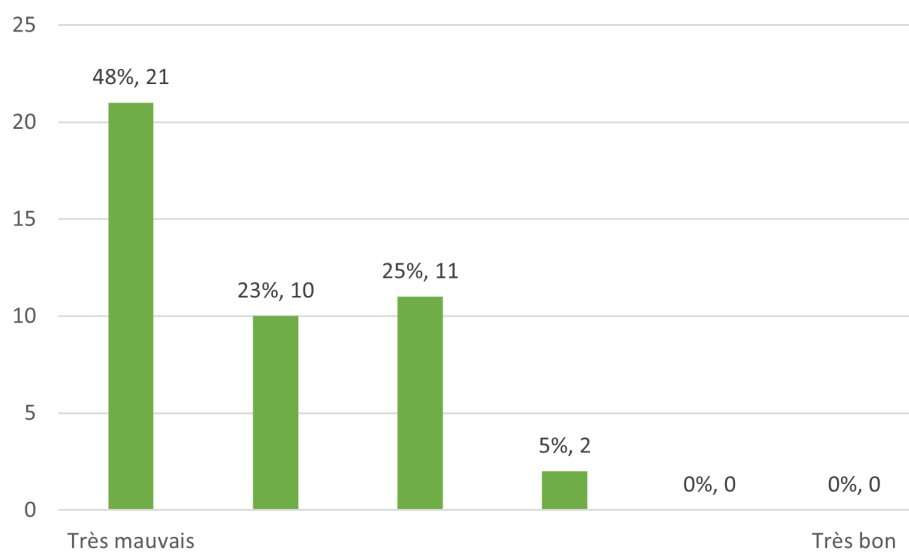


Figure 7-2 Entretien des itinéraires cyclables

Les directions à vélo sont bien indiquées :

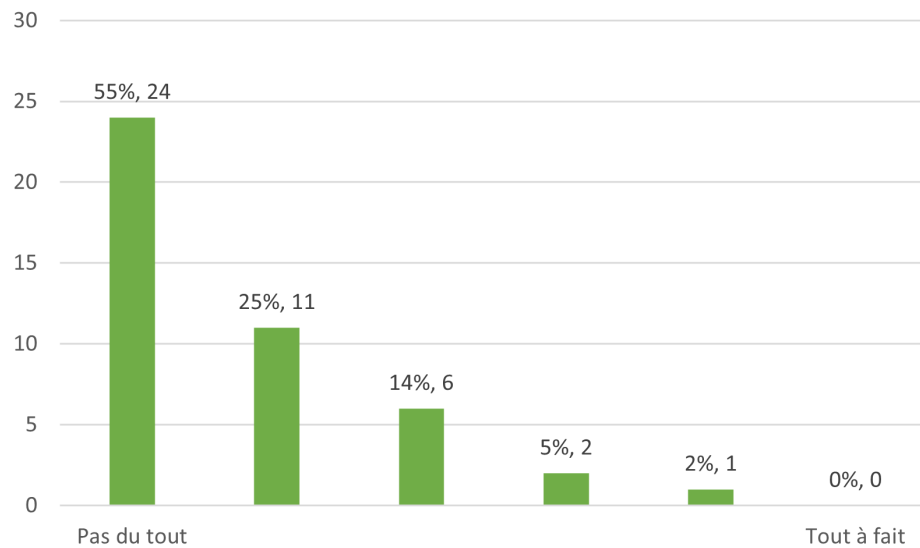


Figure 7-3 Y a-t-il de bonnes indications de directions ?

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

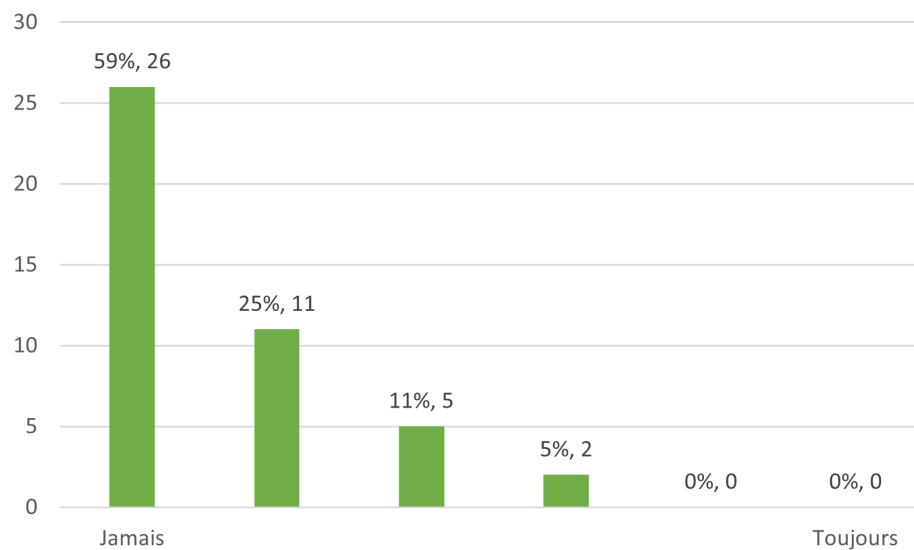


Figure 7-4 Possibilité de solution cyclable alternative lors de travaux routiers

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

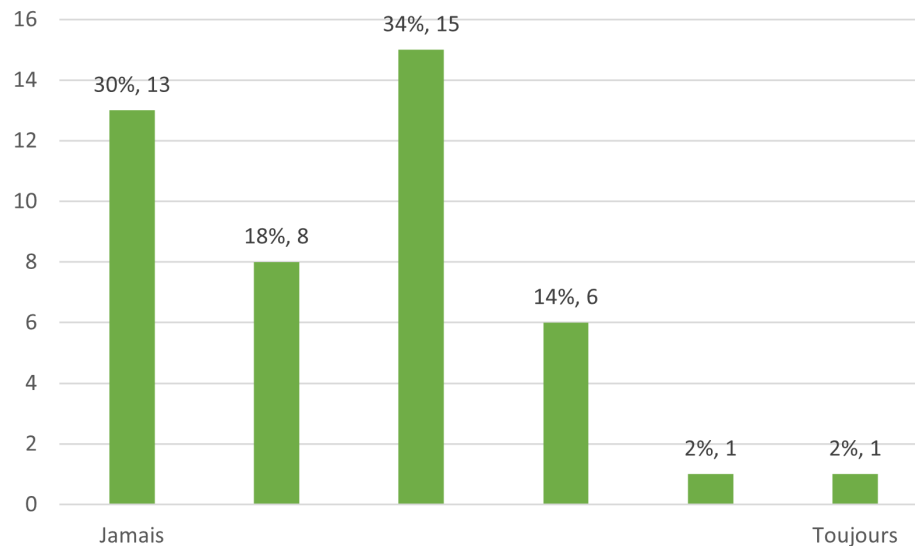


Figure 7-5 Présence de sens-unique limite (SUL)

8.Importance accordée au vélo par la commune

2,0 = F

Au moins 95 % des participants estiment que les efforts et la communication par la commune en faveur des déplacements à vélo sont insuffisants voire inexistants. Seulement 12% estiment que la commune est à l'écoute des besoins des usagers du vélo.

79% estiment que les itinéraires vélos sont plutôt encombrés par le stationnement de véhicules motorisés

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

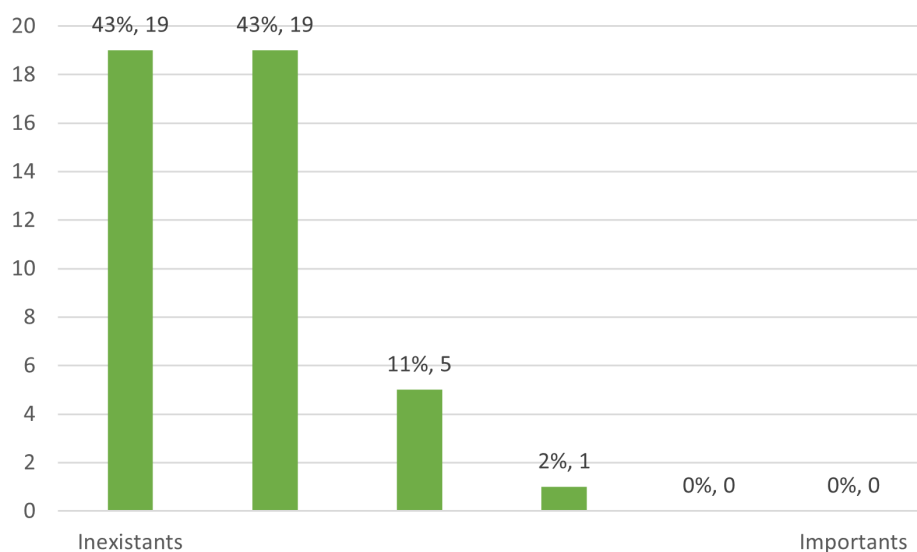


Figure 8-1 Efforts en faveur du vélo

La communication en faveur des déplacements à vélo y est :

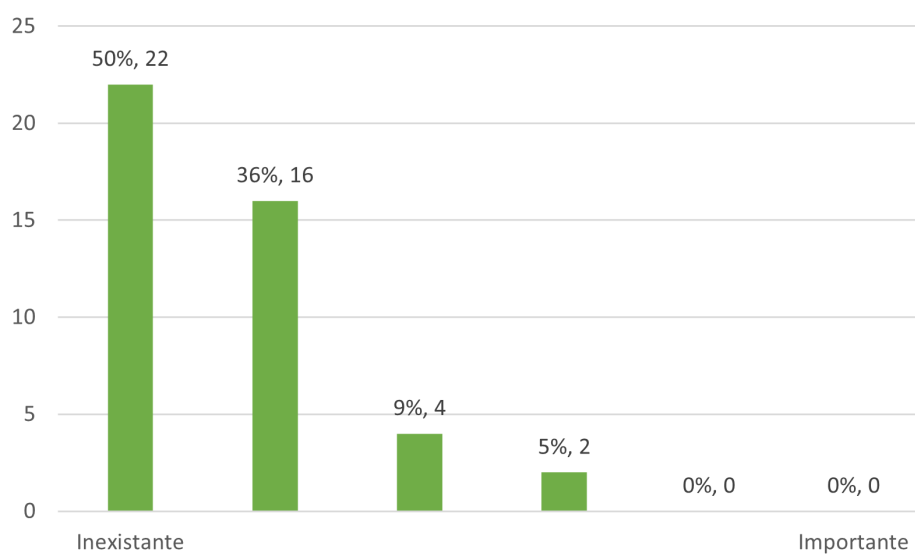


Figure 8-2 Communication en faveur des déplacements à vélo

Selon moi, le pouvoir communal est à l'écoute des besoins des usagers du vélo et les implique dans ses réflexions :

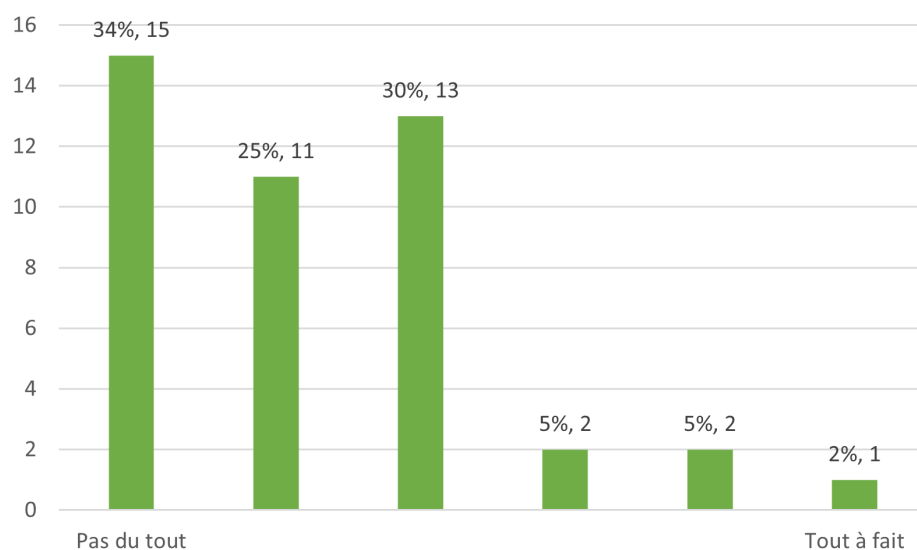


Figure 8-3 Pouvoir communal à l'écoute des usagers

Le stationnement des véhicules motorisés (voitures, camions, motos...) sur les itinéraires cyclables est :

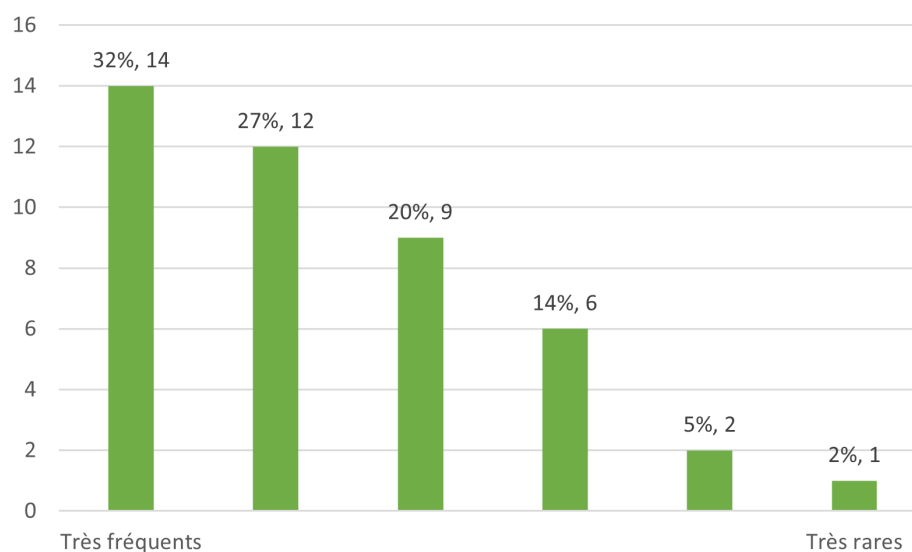


Figure 8-4 Stationnement des véhicules motorisés sur les itinéraires cyclables

9. Stationnement et services vélo

2,1 = F

Au moins 82% des participants estiment qu'il est impossible de trouver un stationnement vélo adapté.

57% craignent que leur vélo soit volé dans la commune.

Aucun participant pense qu'il est aisé de louer un vélo dans la commune.

Seulement 6% pensent qu'il est aisé de trouver un atelier/magasin pour réparer un vélo.

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

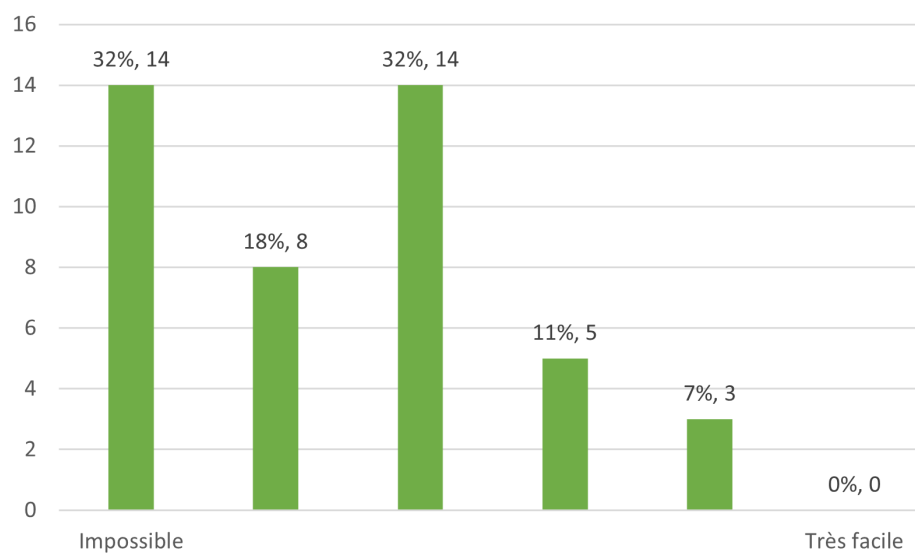
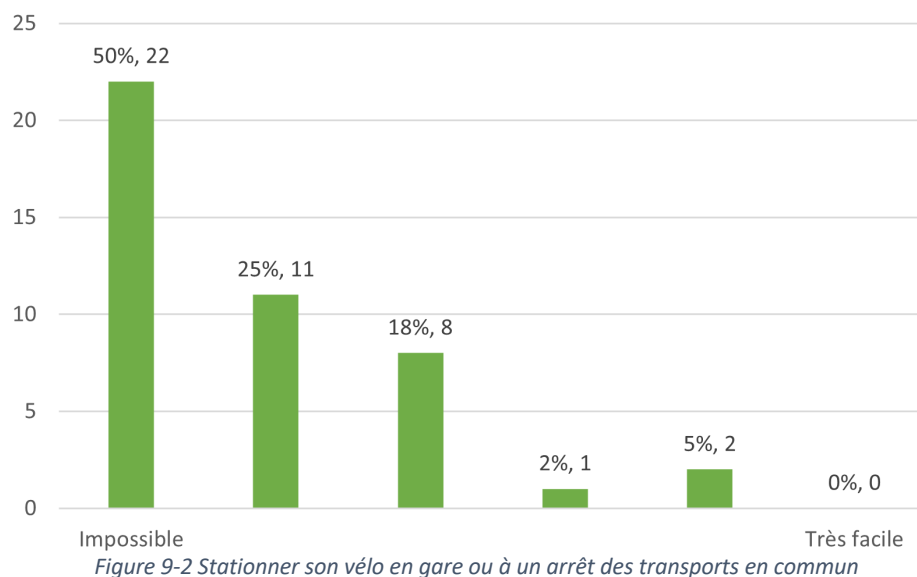


Figure 9-1 Trouver un stationnement vélo adapté

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



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

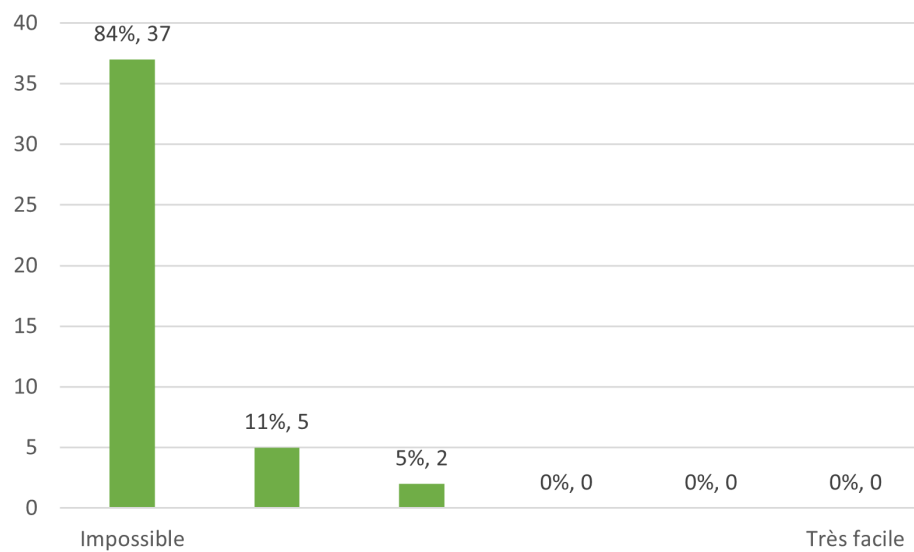


Figure 9-3 Louer un vélo pour quelques heures ou pour plusieurs mois

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

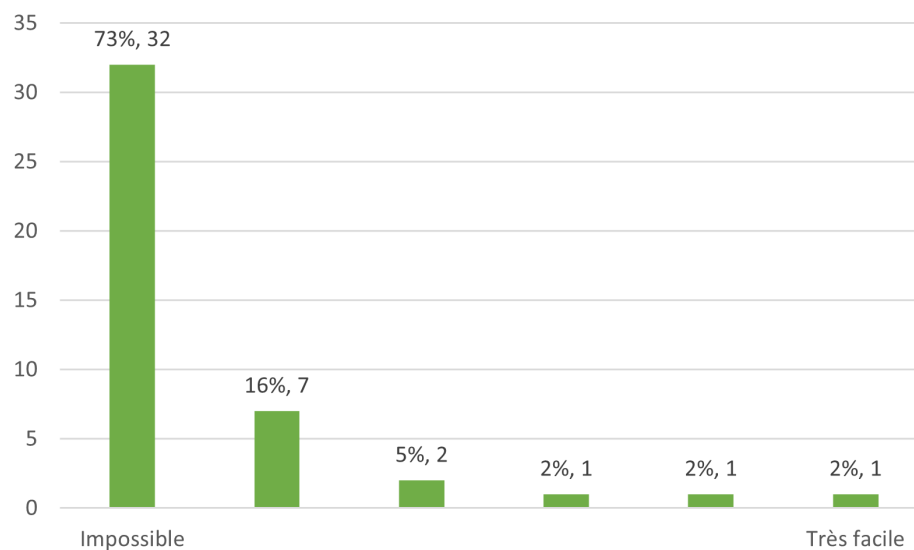


Figure 9-4 Trouver un magasin/atelier de réparation de vélo dans la commune

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

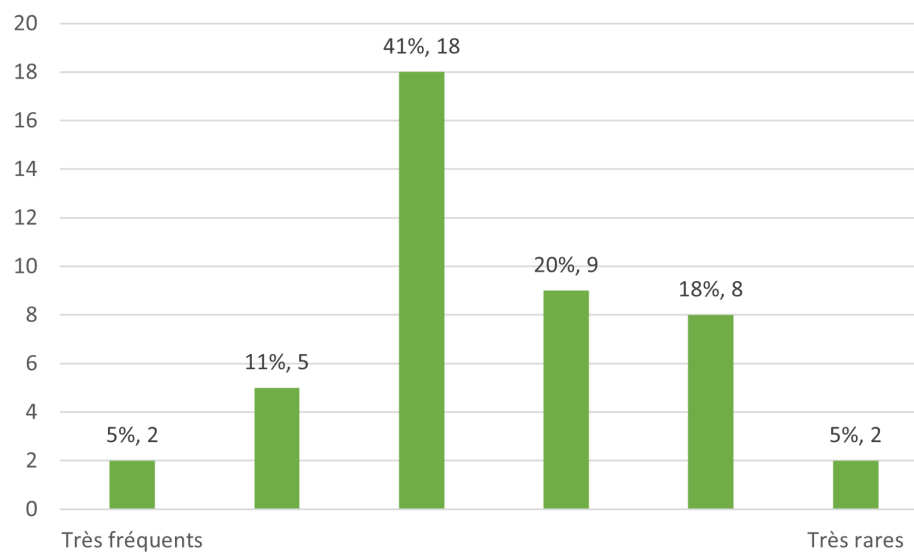


Figure 9-5 Vols de vélos dans la commune