

Commune de Tellin



BAROMÈTRE CYCLABLE WALLONIE

RÉSULTATS 2021

GRACIQ
LES CYCLISTES QUOTIDIENS ASBL

LE SOIR

Pro Velo



Table des matières

1. Méthodologie générale du baromètre	3
Échelle et classement	3
Méthode de calcul	4
2. Profil des 78 répondants	5
Age	5
Genre et appartenance à une association cycliste	5
Cyclistes réguliers, occasionnels ou pas du tout ?	6
Niveau d'expertise pour se déplacer à vélo	6
Types de vélos utilisés	6
Motifs principaux de déplacements des répondants au baromètre	7
3. Freins au vélo (pour ceux qui ne l'utilisent pas)	8
4. Appréciation globale et classement de la commune	9
Synthèse globale des avis exprimés	9
Quelles sont les attentes des cyclistes en matière de politique vélo ?	10
Classement de la commune	11
5. Ressenti général sur le vélo dans la commune	12
6. Sécurité des déplacements à vélo	13
7. Confort des déplacements dans la commune	14
8. Importance accordée au vélo par la commune	15
9. Stationnement et services vélo	16

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 enregistrées 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

Notre questionnaire d'évaluation des communes étant le même que celui utilisé par la baromètre cyclable de la FUB¹ en France, il est possible aussi 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 d'une commune est la moyenne des notes globales des 54 réponses pour cette commune. Pour Tellin, **43 réponses valides** ont été soumises : la note finale pour **Tellin** est donc la moyenne de ces 43 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

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

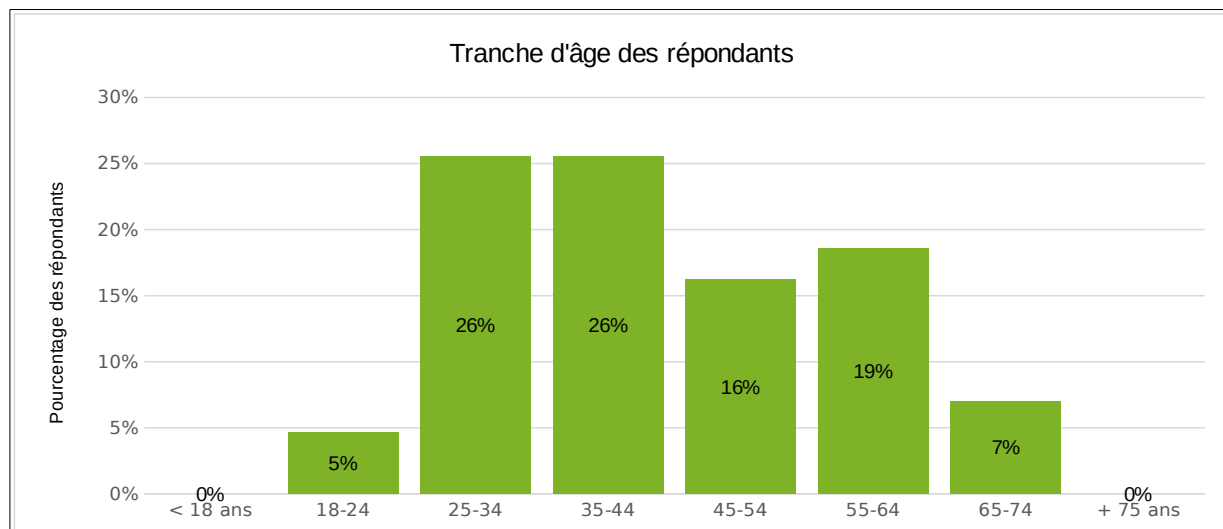
Les réponses partiellement remplies (trop peu de questions remplies ou une ou plusieurs catégories non répondues) n'ont pas été prises en compte dans le calcul de la moyenne.

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/>

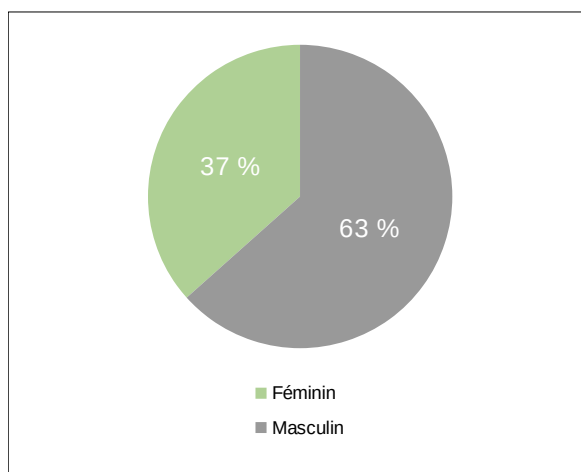
2. Profil des 78 répondants

Age

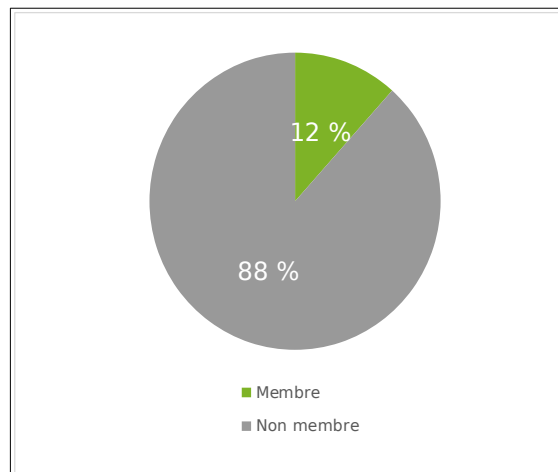


Les différentes **catégories d'âge** sont assez bien représentées, à l'exception des plus jeunes (moins de 24 ans) ainsi que les + 75 ans qui sont absents. A noter que les étudiants n'ont pas été ciblés particulièrement par notre communication dans le sondage de novembre.

Genre et appartenance à une association cycliste



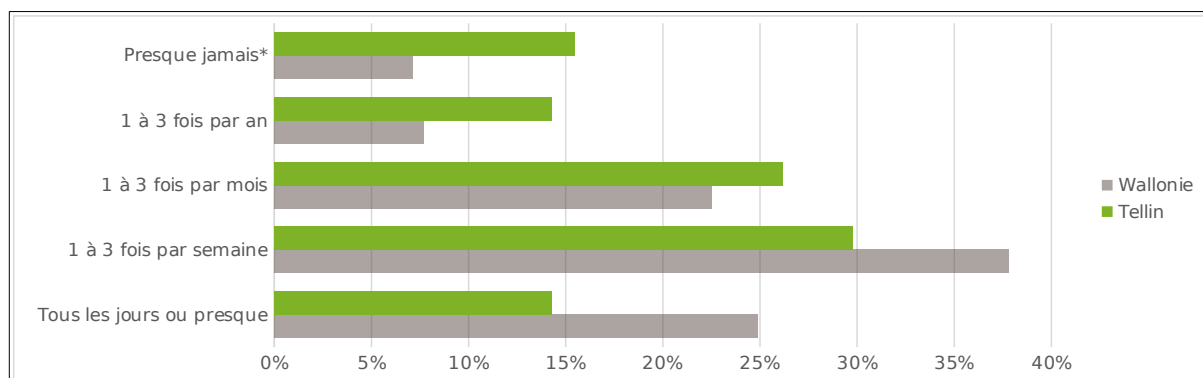
La **répartition du genre** est-elle conforme à la pratique du vélo en Wallonie ? Selon les observations de l'AWSR en 2018, qui a observé 10.000 cyclistes wallons, **24%** étaient des femmes. Elles sont donc un peu plus nombreuses à avoir répondu au GRACQ



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 »

Cyclistes réguliers, occasionnels ou pas du tout ?

La réponse à la question « À quelle fréquence circulez-vous à vélo ? » montre que le pourcentage de cyclistes quotidiens est presque 2x plus faible qu'en Wallonie. Les cyclistes réguliers (1 à 3 x/sem) sont proche de 30 % et les occasionnels (1 à 3 x/an) 26 %. La proportion qui ne roule presque jamais est 2x plus forte qu'en Wallonie.



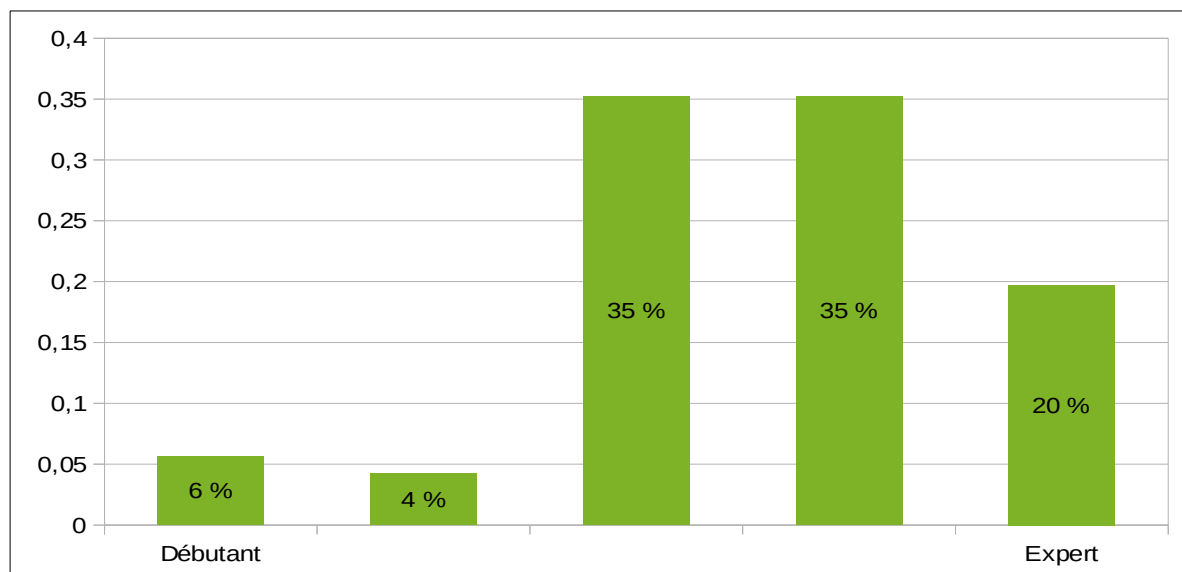
Cette question a aussi permis d'identifier 13% des répondants qui ne roulent quasiment pas à vélo. Soit 11 personnes.

. 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 8 de ce rapport.

Niveau d'expertise pour se déplacer à vélo

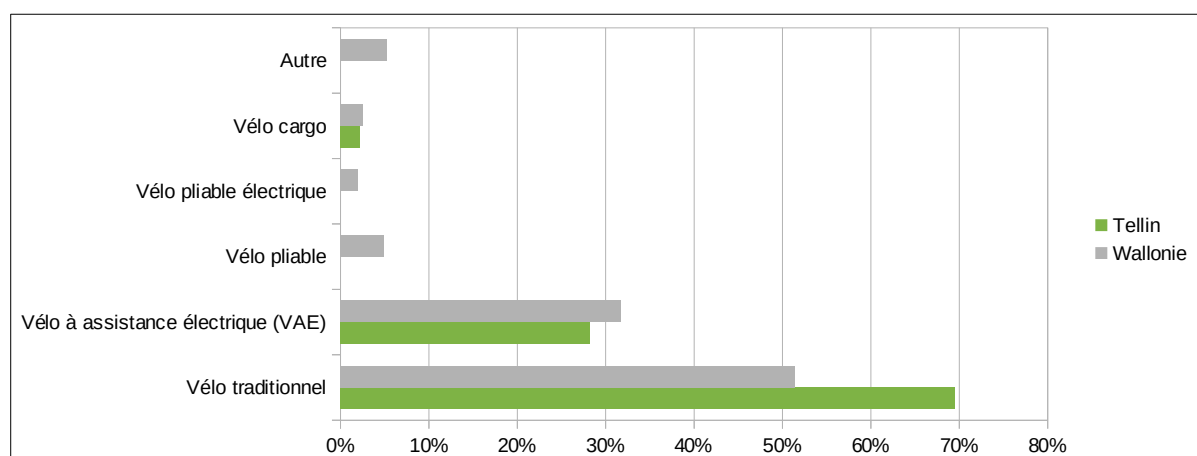
En ce qui concerne le niveau d'habileté à se déplacer à vélo des cyclistes interrogés, ils sont 20% à s'estimer experts, 35% très bons, et 35% plutôt moyens.

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



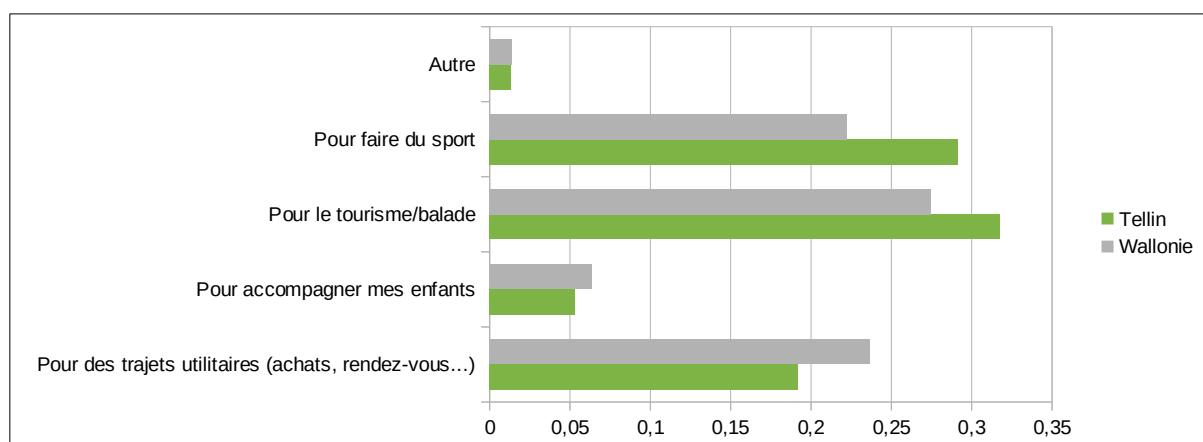
Types de vélos utilisés

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 et est à peu près équivalent à la moyenne Wallonne. Le **vélo pliant** n'est pas utilisé, par contre il y a 1 utilisateur de vélo cargo ce qui est assez exceptionnelle pour le signaler dans nos villages. 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. Il est à noter que la proportion par rapport à la Wallonie est assez proche.



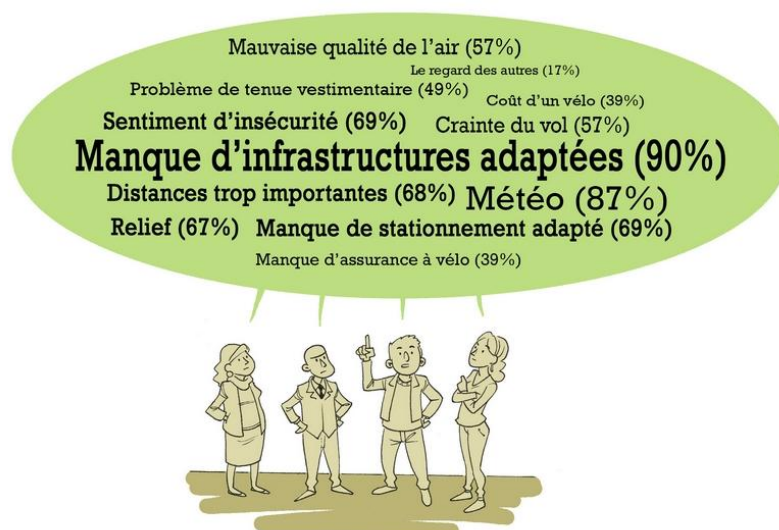
3. Freins au vélo (pour ceux qui ne l'utilisent pas)

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 :

Frein au vélo	
Pas assez d'aménagements cyclables	50 %
Je n'ai pas de vélo	50 %
Vitesse des véhicules motorisés trop élevée	42 %
Je ne me sens pas en sécurité à vélo	42 %
Je préfère utiliser ma voiture	33 %
J'habite trop loin de mon lieu de travail/études	25 %
Le relief	17 %

Vu le nombre assez faible de répondants, il est difficile d'obtenir des résultats clairs mais on peut remarquer que le top 5 semble bien les aménagements cyclable sûr, sécurisé et continu (phrase représentées en rouge).

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



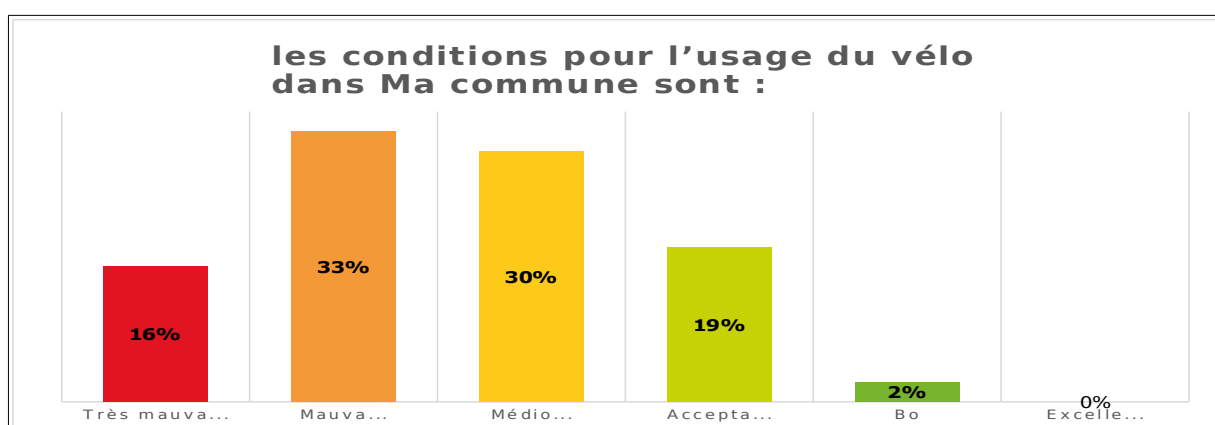
4. Appréciation globale et classement de la commune

Synthèse des avis exprimés

Si l'on prend en compte les 81 **votes** individuels de cyclistes sur le territoire communal la note moyenne pour tous les questionnaires est de **2,79** ce qui met **globalement la commune à E** (*climat plutôt défavorable au vélo*) sur notre échelle en terme de politique vélo :

2,79 = E

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 :

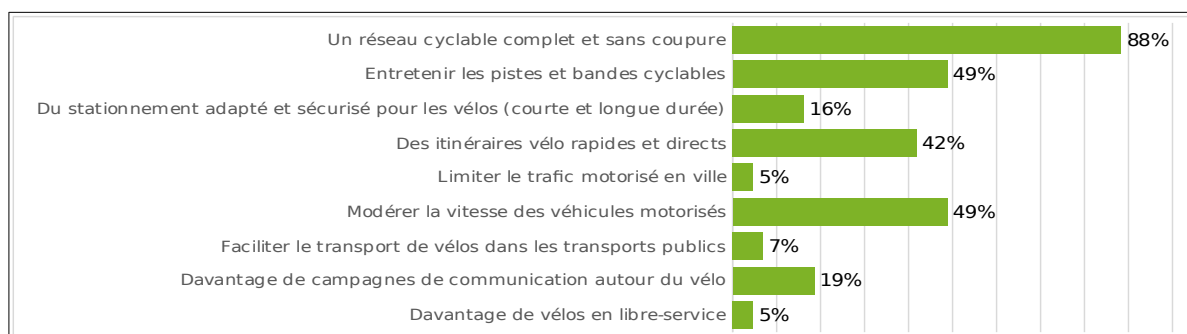


Ce diagnostic global est très sévère et situe la commune assez loin d'une terre idéale pour les déplacements à vélo, la commune n'a malheureusement pas investi pour le vélo.

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

Nos 43 cyclistes locaux répondants ont clairement exprimé **quatre attentes principales** :

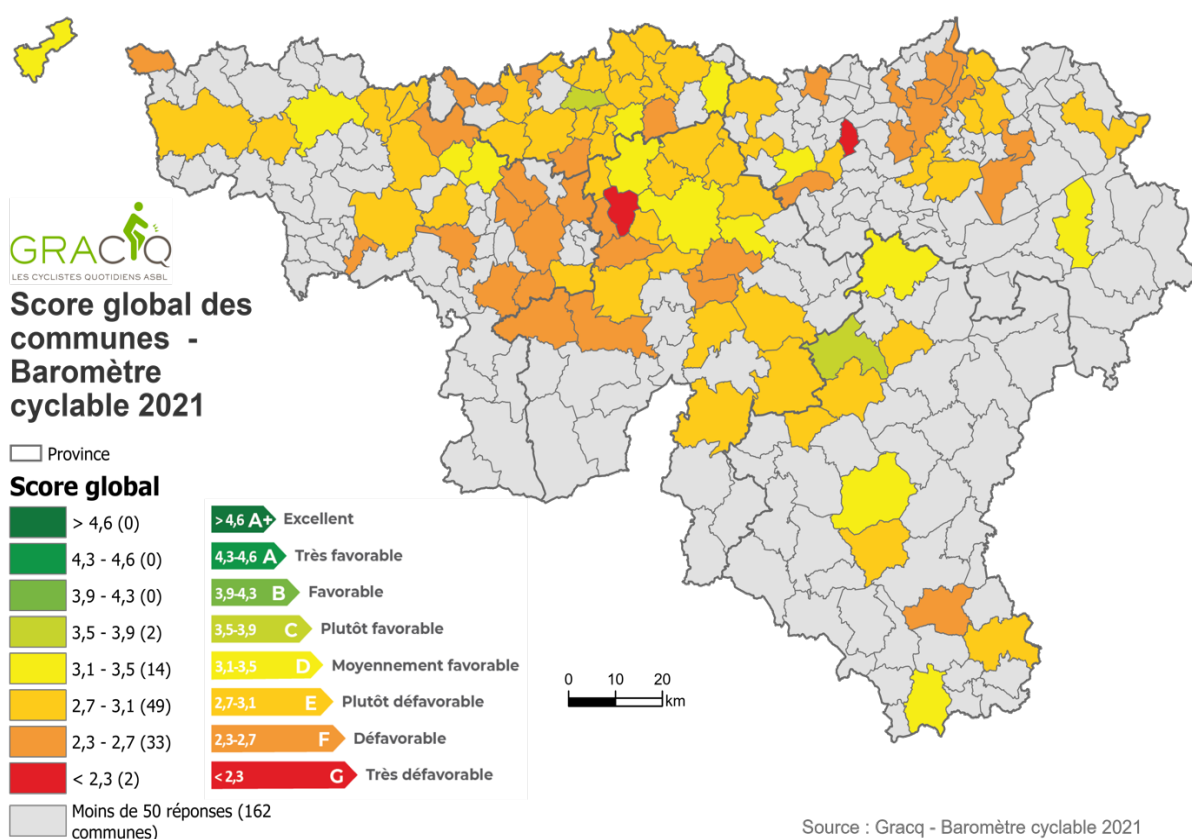
1. Un réseau cyclable continu
2. Un réseau cyclable entretenu
3. Limiter la vitesse des véhicules motorisés
4. Un réseau cyclable rapide et direct



Il y a une demande pour une meilleure communication (**19%**) et des stationnements adaptés et sécurisés pour **16 %** des répondants.

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 :



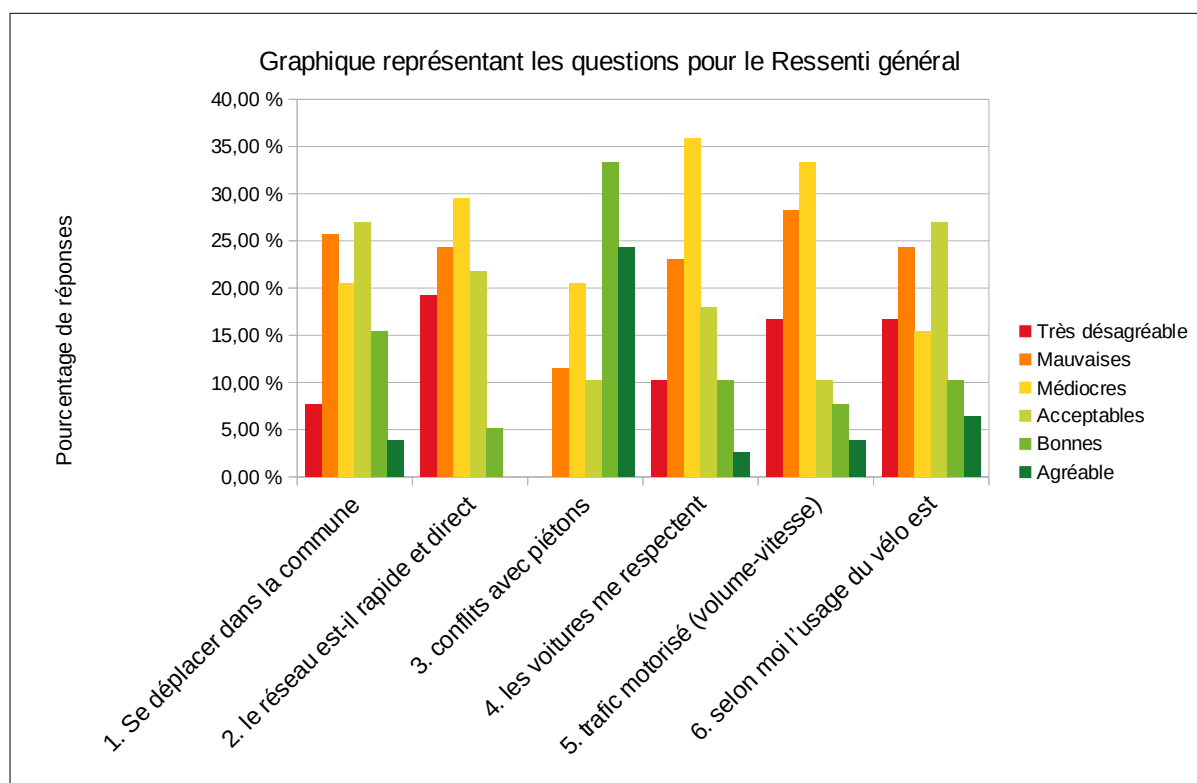
Notre commune se situe au milieu du classement des communes de moins de 10 000 habitants. Notre commune est effectivement moins bien desservie par les transports en commun que certaines communes de la même catégorie, néanmoins, il est possible d'insuffler une politique cyclable, nous sommes désireux de discuter avec la commune pour améliorer l'offre.

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

5. Ressenti général sur le vélo dans la commune

3,28 = D

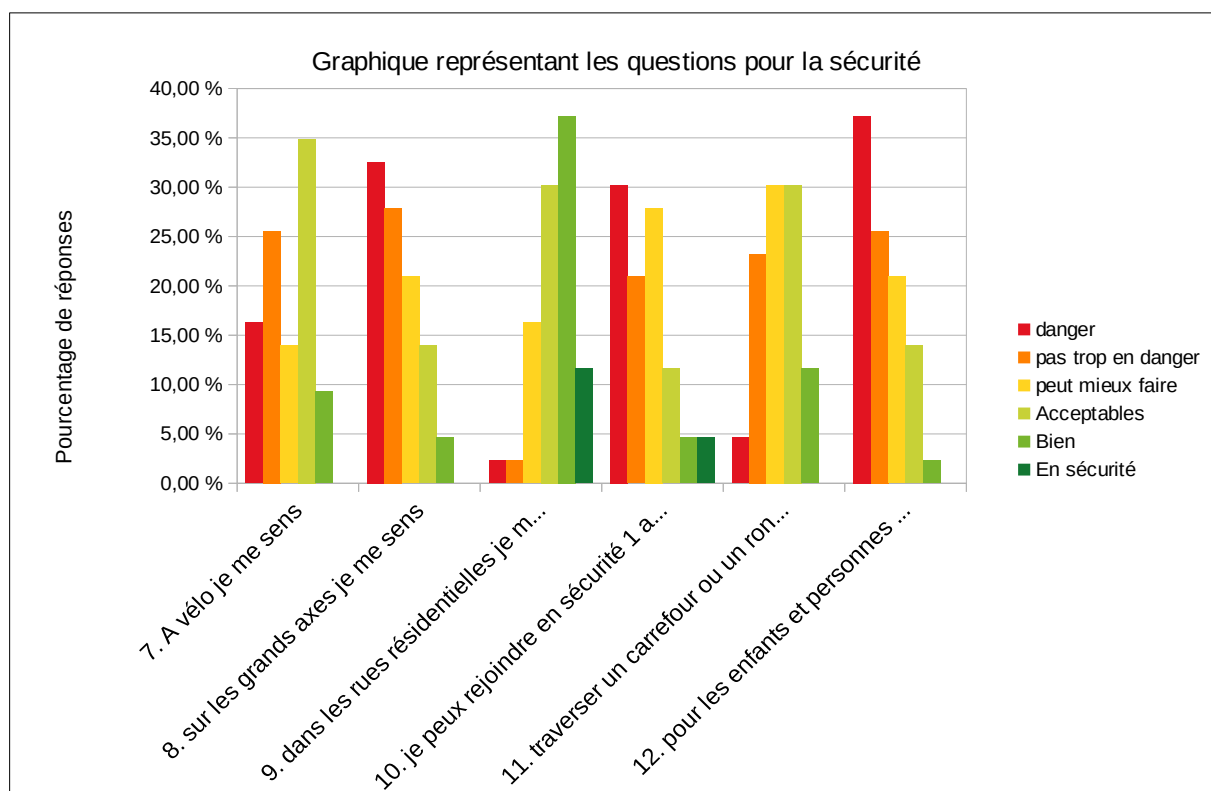
La question 3 : « Les conflits entre les personnes circulant à vélo et à pied y sont » tire très fort vers le haut la note globale. Il semble qu'il n'y ai pas ou peu de conflits avec les piétons. Si la question était retirée, la note serait plus basse et ferait basculer la note à E. Cette unique question influence la note de cette série de question. Les résultats sont mitigé pour les déplacements dans la commune, le respect des conducteurs de voitures et la continuité-rapidité du réseau cyclable. Les résultats sont un peu plus négatif en ce qui concerne le trafic motorisé.



6. Sécurité des déplacements à vélo

2,92 = E

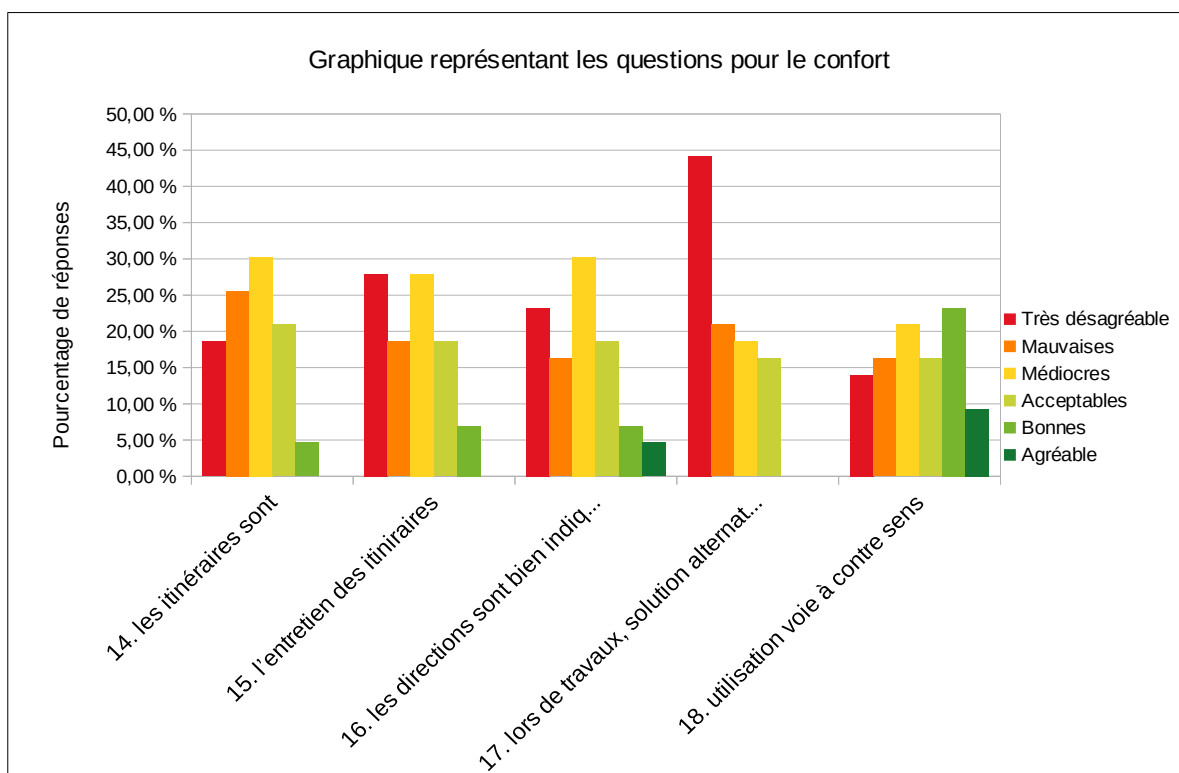
On remarque que le ressenti au niveau de la sécurité est plutôt défavorable, que ce soit le ressenti global ou lors des traversées de carrefour, de ronds-points. Le ressenti au niveau des grands axes, de la jonction avec d'autres villes/villages et de la circulation en vélo des enfants et personnes âgées est extrêmement négatif. Nous avons de grands axes régionaux traversant qui laissent encore trop peu de places pour la mobilité douce. Nous sommes preneur d'un plus grand dialogue avec la commune pour améliorer ces points.



7. Confort des déplacements dans la commune

2,73 = E

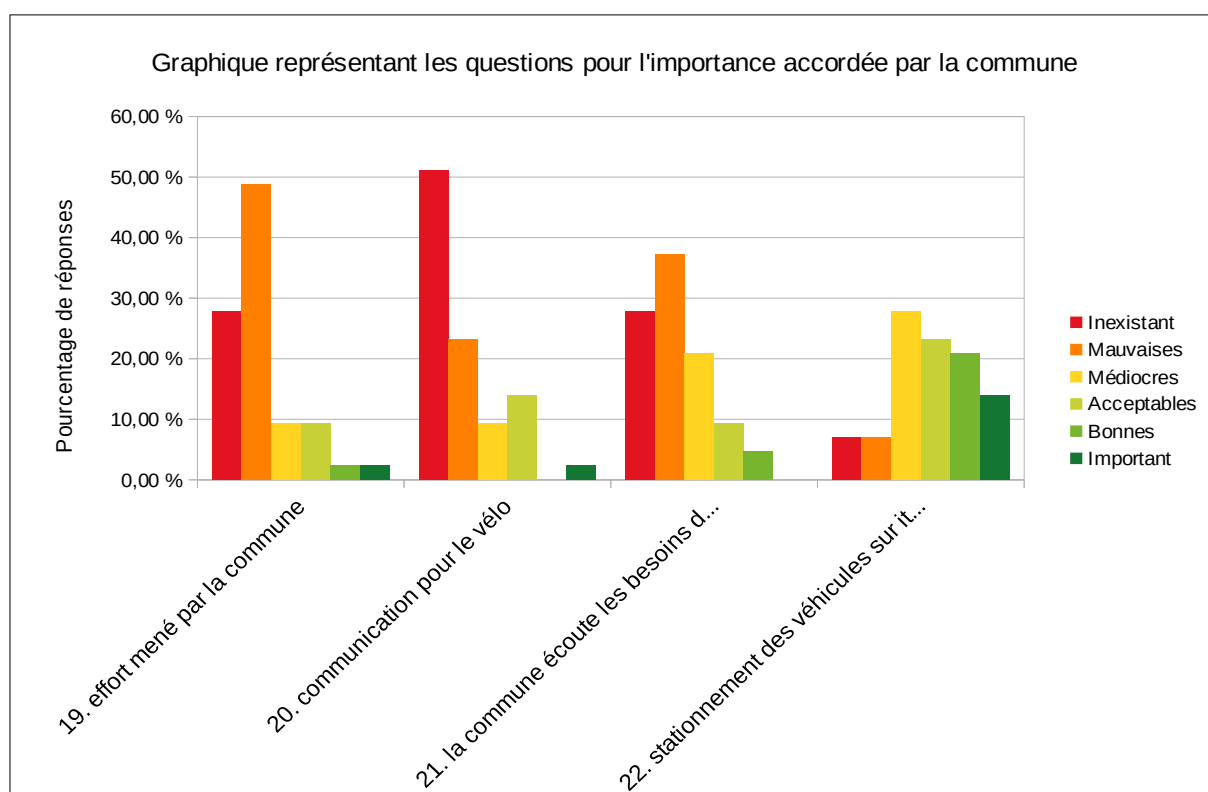
On peut remarquer que le confort des itinéraires proposés est ressenti plutôt défavorablement. L'entretien des pistes cyclables présentes sur le territoire laisse à désirer tel l'aménagement de la Route de Marche (N86), la question 17 « Lors de travaux sur les itinéraires cyclables, une solution alternative sûre est proposée » fait réagir de manière très négative. Ce point mériterait une attention particulière car les solutions sont rapides et peu chères à mettre en place. La CCATM pourrait jouer un rôle, en lieu et place d'une nouvelle commission vélo, il serait intéressant d'élargir la CCATM pour certains dossiers. Par contre, la circulation à contre sens proposée par la commune semble satisfaire la majorité des répondants.



8. Importance accordée au vélo par la commune

2,56 = F

La note obtenue pour cette série de questions sur l'importance accordée par la commune au vélo est défavorable et presque très défavorable. Des efforts conséquent sont à mené que ce soit pour la communication, l'écoute des besoins des cyclistes. Au sujet de la question sur « Le stationnement des véhicules motorisés (voitures, camions, motos...) sur les itinéraires cyclables », au vu des itinéraires cyclables quasi inexistant (excepté les points nœuds), il est effectivement difficile pour les automobilistes d'empiéter sur ceux-ci.



9. Stationnement et services vélo

2,47 = F

La note pour cette dernière série de question au sujet des stationnements et services vélo est défavorable, on remarque que trouver un stationnement vélo adapté dans la commune ou près des transports en communs est compliqué. Que la location de vélo est inexistante tout comme l'accès à un magasin/atelier vélo. Pour les vols de vélo nous avons la chance de ne pas subir « trop » de vols dans notre commune.

