



BAROMÈTRE CYCLABLE DE LIÈGE

Résultats 2019

Une initiative de



RÉSUMÉ

10 partenaires

2 441 questionnaires validés

Les répondants =

- 58% = entre 25 et 44 ans
- 81% de Liégeois
- 80% de cyclistes réguliers

La note attribuée à la cyclabilité
de Liège par 2 255 cyclistes =

2,6 = F

La sensation des cyclistes
est actuellement un

CLIMAT DÉFAVORABLE
à la pratique du vélo à Liège.

> 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

Le classement général
des villes de
100 000 - 200 000 hab.

Commune	Note	Climat vélo
Grenoble	4,12	B Favorable
Angers	3,38	D Moyennement favorable
Caen	3,25	D Moyennement favorable
Dijon	3,20	D Moyennement favorable
Anncy	3,15	D Moyennement favorable
Montreuil	3,15	D Moyennement favorable
LeHavre	3,13	D Moyennement favorable
Metz	3,11	D Moyennement favorable
Tours	3,03	E Plutôt défavorable
Villeurbanne	3,03	E Plutôt défavorable
Besançon	3,01	E Plutôt défavorable
Mulhouse	2,99	E Plutôt défavorable
Le Mans	2,98	E Plutôt défavorable
Orléans	2,97	E Plutôt défavorable
Brest	2,96	E Plutôt défavorable
Rouen	2,87	E Plutôt défavorable
Clermont-F	2,72	E Plutôt défavorable
Nancy	2,65	F Défavorable
Liège	2,60	F Défavorable
Boulogne-B	2,57	F Défavorable
Limoges	2,56	F Défavorable
Reims	2,55	F Défavorable
Saint-Etienne	2,53	F Défavorable
Amiens	2,50	F Défavorable
Aix-en-Provence	2,40	F Défavorable
Saint-Denis	2,35	F Défavorable
Perpignan	2,34	F Défavorable
Toulon	2,31	F Défavorable
Nîmes	2,27	G Très défavorable
Saint-Paul	2,25	G Très défavorable
Saint-Denis (RE)	2,09	G Très défavorable
Argenteuil (RE)	2,08	G Très défavorable

INTRODUCTION

Le baromètre des villes cyclables est une vaste enquête destinée à permettre aux cyclistes d'exprimer leur ressenti quant à la « cyclabilité » de leur ville. Utilisé depuis des années en Allemagne, ce questionnaire a été traduit en français par la FUB (Fédération française des Usagers de la Bicyclette) qui a exploité ce questionnaire en 2017 puis tout récemment en 2019 dans de nombreuses villes françaises. Chaque ville sondée reçoit une note générale sur le climat cyclable, de A+ (Excellent) à G (très défavorable)

À Liège, parallèlement à cette seconde édition du baromètre en France, les acteurs du vélo ont décidé de lancer cette grande enquête afin de savoir comment, en Cité ardente, les cyclistes ressentent la situation du vélo dans leur ville. Il s'agit d'une première en Wallonie.

Le baromètre cyclable de Liège était soumis aux cyclistes liégeois du 1er au 30 novembre via un questionnaire en ligne disponible à l'adresse www.barometrecyclable.be.

Les dix partenaires porteurs de cette initiative sont le GRACQ Liège, Pro Velo, Le Club des Vélotafeurs, Vélographie, La coopérative Rayon 9, La Cyclerie, Evolution Bike, Les Galeries du Cycle, Total Bike et Décathlon.

L'objectif pour les partenaires liégeois était notamment de **comparer Liège avec des villes françaises, également émergentes en matière de politique cyclable.**

Afin d'identifier le potentiel d'évolution de villes initialement peu adaptées aux vélos et de pointer des facteurs susceptibles de faire avancer la cause cycliste, la comparaison avec des villes françaises émergentes en matière de politique cyclable apparaissait plus prometteuse que les traditionnelles références aux villes flamandes ou hollandaises dont les politiques cyclables remontent à plusieurs dizaines d'années.

« Cette participation prouve que le vélo est au cœur des préoccupations de plus en plus de personnes »

UNE FORTE MOBILISATION

Le premier enseignement que l'on peut tirer de ce premier baromètre cyclable organisé à Liège, est **la forte mobilisation des Liégeois** : près de **2 500 formulaires** ont été encodés.

Par rapport à la participation dans les villes françaises, la Cité ardente occupe une très **belle seconde place** sur le podium des villes de 100 000 à 200 000 habitants.

Dans le classement général, rassemblant l'ensemble des communes participantes, Liège se classe, pour sa première participation, à une très belle onzième place dans ce baromètre qui a pourtant connu, en France, une augmentation de 63% de participants.

Classement des villes de 100 000/200 000 habitants suivant le nombre de répondants.

1	Grenoble	3 432
2	Liège	2 441
3	Angers	1 981
4	Annecy	1 941
5	Nancy	1 377
6	Caen	1 146
7	Dijon	1 122
8	Tours	1 086
9	Clermont-Ferrand	1 059
10	Villeurbanne	1 016

Classement des villes par nombre de répondants

1	Paris	7 489
2	Lyon	5 708
3	Toulouse	4 718
4	Nantes	3 863
5	Montpellier	3 719
6	Grenoble	3 432
7	Strasbourg	2 770
8	Bordeaux	2 687
9	Lille	2 659
10	Rennes	2 529
11	Liège	2 441



MÉTHODOLOGIE

LE TRAITEMENT DES FORMULAIRES

Entre le 1^{er} novembre et le 30 novembre 2019, **2 460** répondants se sont exprimés. Après un nettoyage des doublons (retrait des réponses strictement identiques pour une même adresse e-mail communiquée, n=19), l'échantillon s'élève à **2 441 réponses valides**.

Les répondants n'ayant pas spécifié leur adresse e-mail étant également susceptibles d'être des «doublons», une comparaison des réponses « avec e-mails » et « sans e-mails* » a été réalisée. Aucune différence significative n'est apparue. Il a donc été décidé de conserver l'ensemble des réponses et, ce faisant, de s'aligner sur la méthodologie appliquée par la FUB dans les villes françaises.

Parmi toutes ces réponses, **187** répondants se sont déclarés « non-cyclistes ». Cette enquête étant destinée aux personnes fréquentant les rues de Liège à vélo, ces 187 personnes se sont uniquement exprimées sur les raisons qui les empêchent de rouler à vélo.

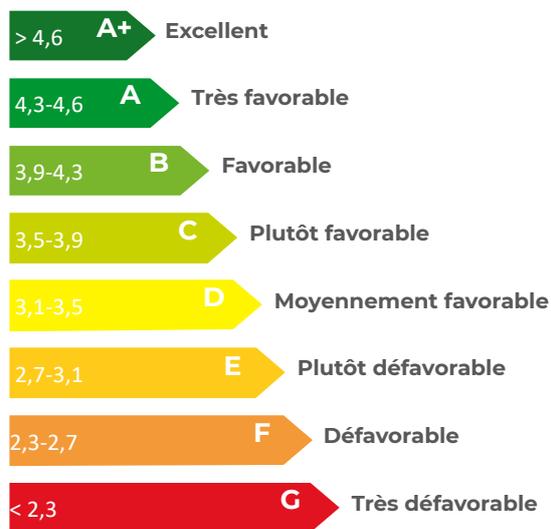
L'enquête comprenait 10 questions sur le profil du répondant et 26 questions relative à la « cyclabilité » de leur ville, classées en 5 catégories :

- Le **ressenti** quant à la pratique du vélo à Liège,
- la **sécurité**,
- le **confort**,
- l'**importance** accordée au vélo par la Ville,
- les **services** proposés aux cyclistes à Liège.

Pour chaque question, les répondants ont attribué une note sur une échelle de 1 (négatif) à 6 (positif).

La méthode de calcul de la note d'une ville 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 liste ci-dessus).

En fonction de cette note globale, les villes sont catégorisées sur une échelle de A+ à G allant de "climat vélo excellent" à "climat vélo très défavorable".



**L'objectif de ce baromètre?
Comparer la politique menée
à Liège avec d'autres villes,
également émergentes en
matière de politique cyclable.**

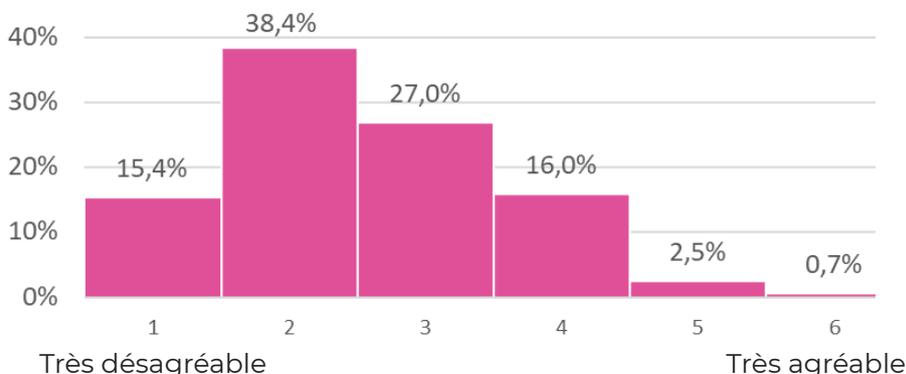
1. Parmi les personnes qui n'ont pas donné leur adresse (les «sans e-mails»), il y a sans doute une part de « bourrage d'urnes » mais difficilement chiffrable. Si on regarde la note globale de la ville de Liège, on constate que les « sans e-mails » permettent d'améliorer très légèrement la note.

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 assez faible de 2,61. Voici les résultats de 3 des 6 questions :

Se déplacer à vélo dans Liège est :

Il ressort que **pour 8 cyclistes liégeois sur 10, se déplacer à vélo à Liège est jugé désagréable.**

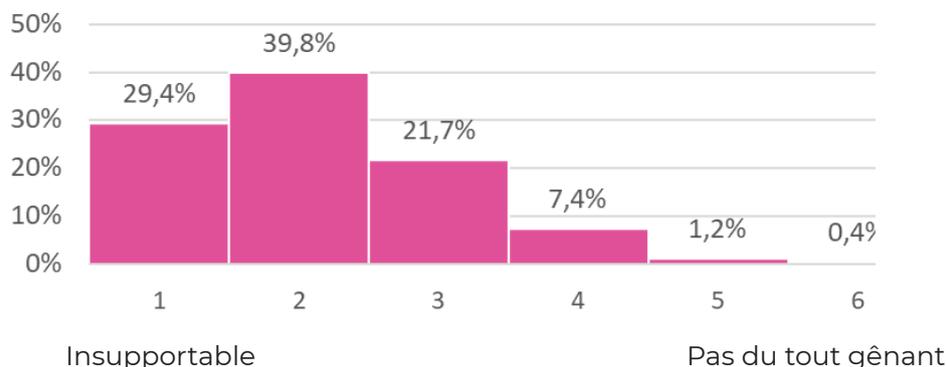
Plus d'un répondant sur deux exprime un jugement sévère sur ce point (réponse « 1 » ou « 2 »).



À vélo, je trouve que le trafic motorisé dans Liège (volume et vitesse) est :

Sur une échelle entre « pas du tout gênant » et « insupportable », plus de **90% des cyclistes estiment que le volume et la vitesse de ce trafic motorisé sont insupportables.**

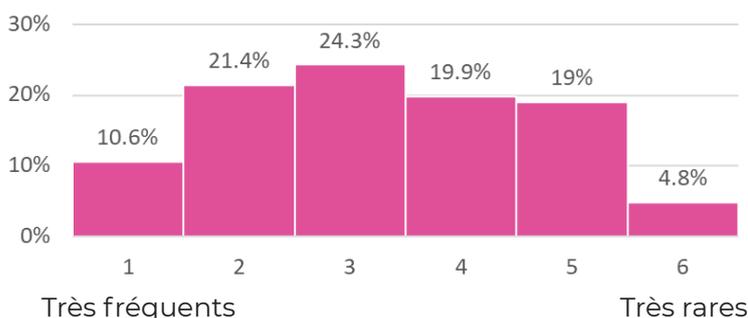
Sept répondants sur dix estiment cette place du trafic motorisé très problématique (réponse « 1 » ou « 2 »).



Selon moi, à Liège, les conflits entre cyclistes et piétons sont :

56% des cyclistes affirment rencontrer fréquemment des conflits avec les piétons.

Ils sont 32% à affirmer que cela leur arrive très fréquemment.

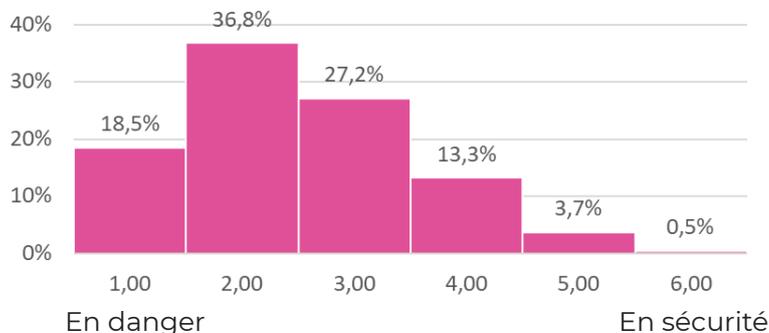


Seconde thématique abordée par ce baromètre, la sécurité reçoit la note sévère de 2,23 (bien en deçà de la note globale de 2,6). Voici les résultats de 3 des 6 questions posées :

En général quand je circule à vélo à Liège, je me sens :

82,5% des cyclistes se sentent de façon plus ou moins forte en danger en circulant à vélo à Liège.

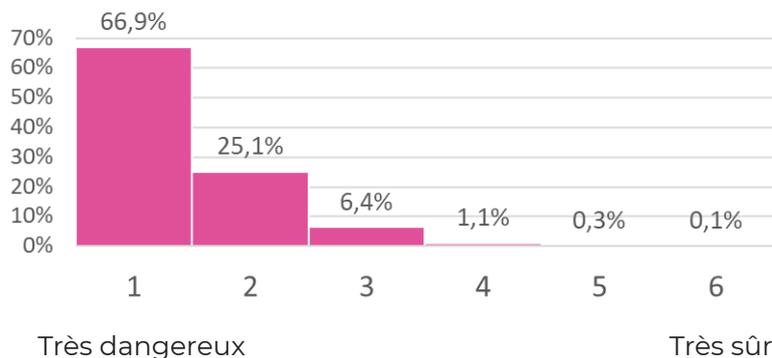
Parmi eux, plus d'un répondant sur deux s'estime très en danger (réponse « 1 » ou « 2 »).



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

Point critique, 98% des répondants estiment que le déplacement à vélo des enfants et des personnes âgées est dangereux.

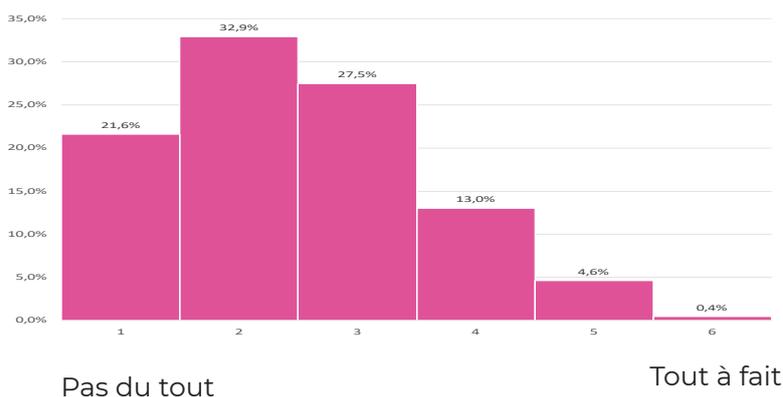
Pès de 7 répondants sur 10 estiment ce danger extrêmement élevé.



À vélo, je peux rejoindre en sécurité les communes voisines de Liège :

82% des répondants estiment qu'ils ne peuvent pas rejoindre les communes avoisinantes en sécurité.

Plus d'un cycliste sur 2 juge sévèrement la possibilité de se rendre dans les communes voisines à vélo de façon sécurisée (réponses 1 et 2).

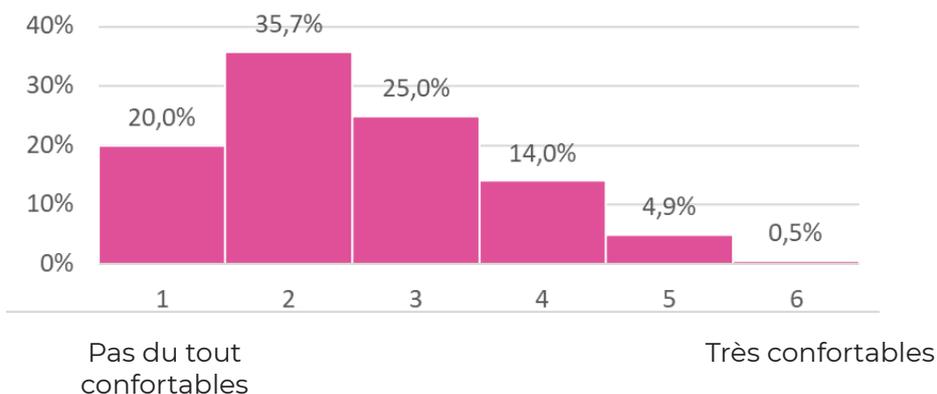


Troisième thématique abordée par ce baromètre, le confort des déplacements obtient le score de 2,84. Voici les résultats de 3 des 6 questions posées.

Selon moi, les itinéraires cyclables à Liège sont :

De façon générale, **8 répondants sur 10 estiment que les itinéraires cyclables à Liège ne sont pas confortables.**

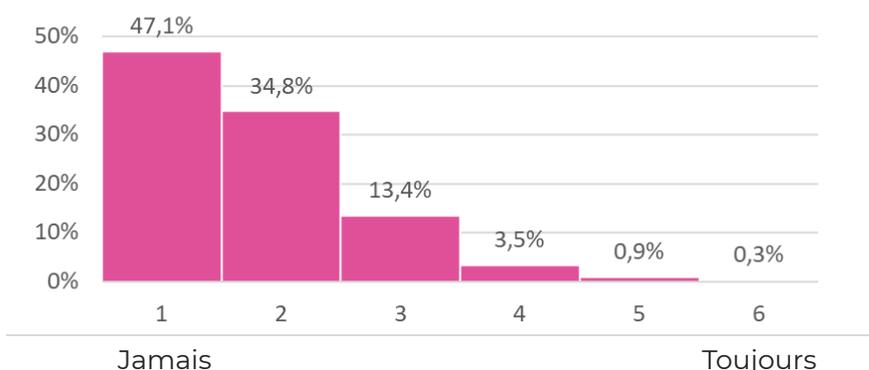
Plus de la moitié a un jugement sévère sur ce point (réponse « 1 » ou « 2 »).



Lors de travaux sur les itinéraires cyclables à Liège :

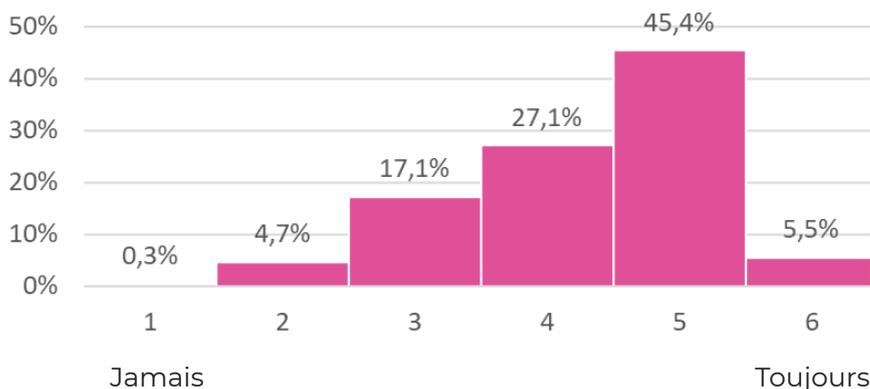
Les cyclistes ont **le sentiment très marqué qu'aucune solution sûre ne leur est proposée lors de travaux sur les itinéraires cyclables.**

Ils sont plus de 95% à avoir cet avis dont près d'un répondant sur deux a choisi la réponse la plus sévère.



Les rues à sens unique sont ouvertes à double-sens pour les vélos :

Parmi les points positifs qui ressortent de ce baromètre, **l'ouverture des rues à sens unique en double sens pour les cyclistes**, aussi connue sous l'acronyme des S.U.L., **est largement perçue comme fréquente à Liège.**

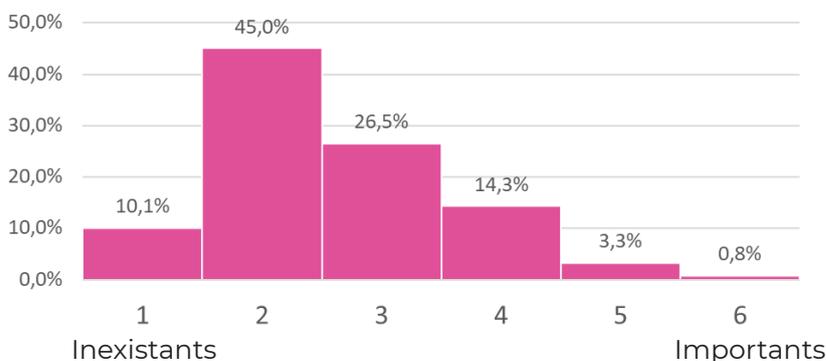


Aspect plus politique du développement du vélo, cette catégorie comprend des questions relatives à l'importance accordée au vélo par la Ville. Liège obtient un score de 2,20 ; la note la plus faible des cinq catégories abordées par ce baromètre. Voici les résultats de 3 des 4 questions posées.

Les efforts faits en faveur du vélo par la ville de Liège sont :

Plus de **80%** des répondants estiment que les efforts réalisés par la ville sont plutôt faibles.

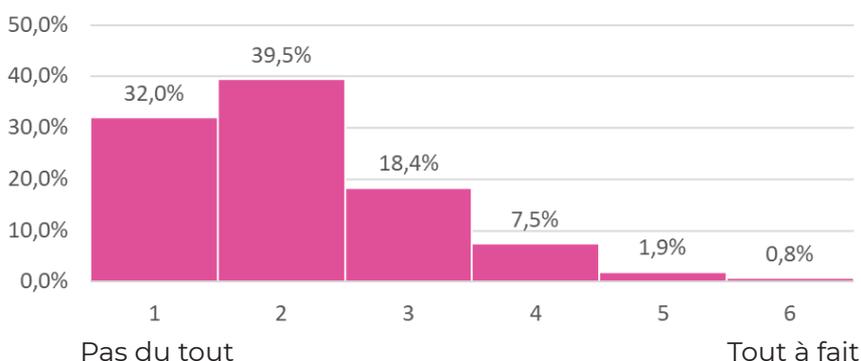
Un répondant sur deux exprime un jugement sévère sur ce plan (réponse « 1 » ou « 2 »).



Selon moi, le pouvoir communal de la ville de Liège est à l'écoute des besoins des usagers du vélo :

Plus de **90%** des répondants estiment que la ville n'est pas à l'écoute des cyclistes.

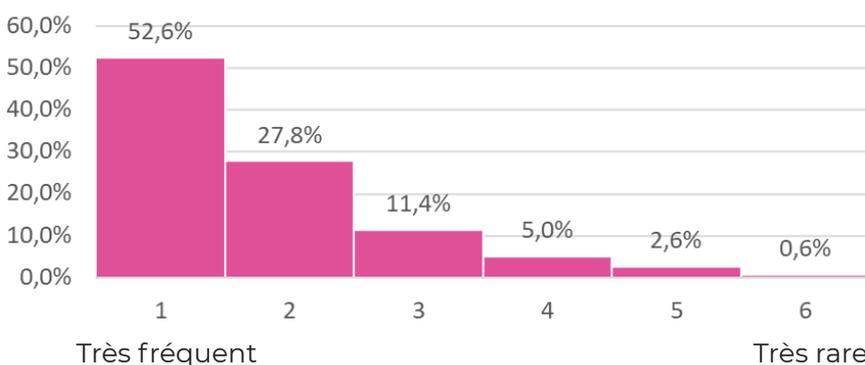
Parmi eux, sept répondants sur dix ont un jugement sévère estimant que la ville n'écoute pas du tout les besoins des usagers du vélo.



Selon moi, à Liège, le stationnement des véhicules motorisés (voitures, camions, motos...) sur les itinéraires cyclables est :

Point particulièrement problématique, la très grande majorité des cyclistes répondant 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 »).

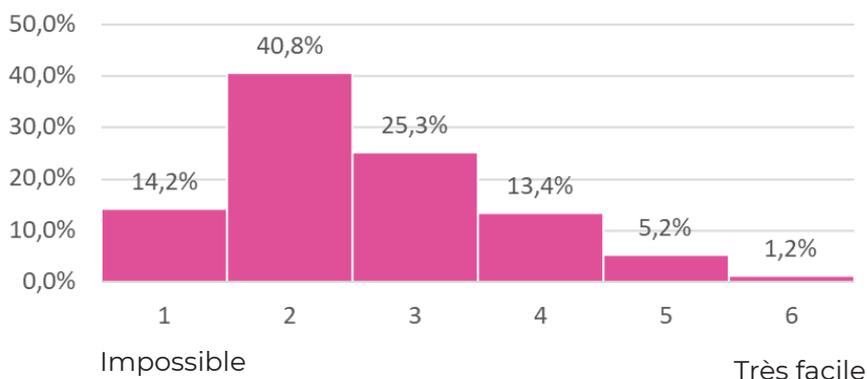


Cette cinquième catégorie rassemble des questions sur le stationnement et les services disponibles. Liège obtient un score moyen de 3,1, ce qui en fait la catégorie au score le plus élevé sur les 5 thématiques de ce baromètre. Voici les résultats de 4 des 6 questions posées.

À Liège, trouver un stationnement vélo adapté à mon besoin (durée, sécurité...)

70% des répondants expriment des difficultés à trouver un stationnement adapté à leur besoin.

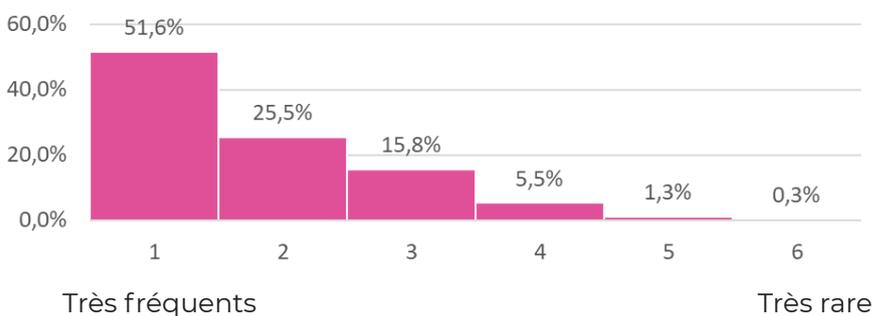
Un répondant sur cinq seulement estime qu'il est facile de trouver un stationnement adapté.



Selon moi, les vols de vélos à Liège sont :

Plus de 75% des répondants estiment que les vols de vélos à Liège sont très fréquents.

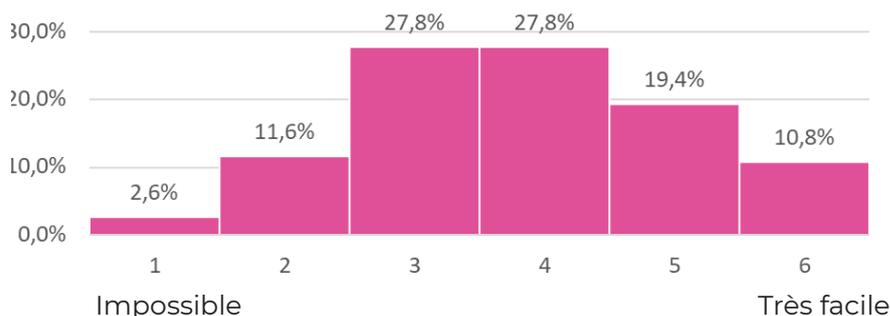
Un répondant sur deux a choisi la réponse la plus sévère. Il s'agit là d'un problème majeur ressenti par les cyclistes liégeois.



Louer un vélo pour une heure ou pour plusieurs mois à Liège est :

Une majorité de répondants trouve qu'il est plutôt facile de louer un vélo à Liège, mettant en évidence le bon développement de ce service à Liège.

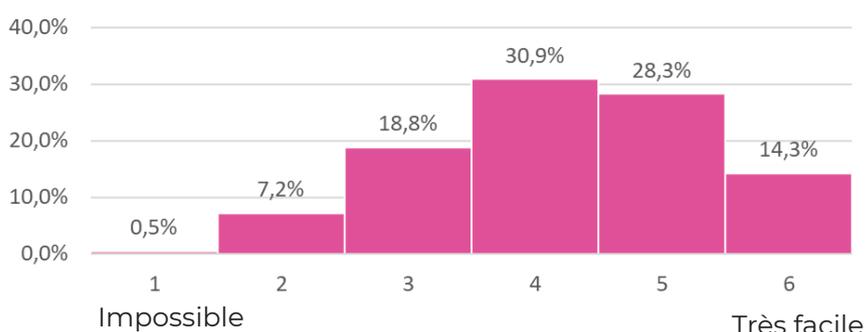
La mise en location de vélo longue durée par la Ville de Liège a probablement un effet positif sur le résultat de cette question.



Trouver un magasin/atelier de réparation de vélo à Liège est :

Pour une majorité de répondants, **l'offre satisfait une majorité de cyclistes**, ce qui est un aspect positif.

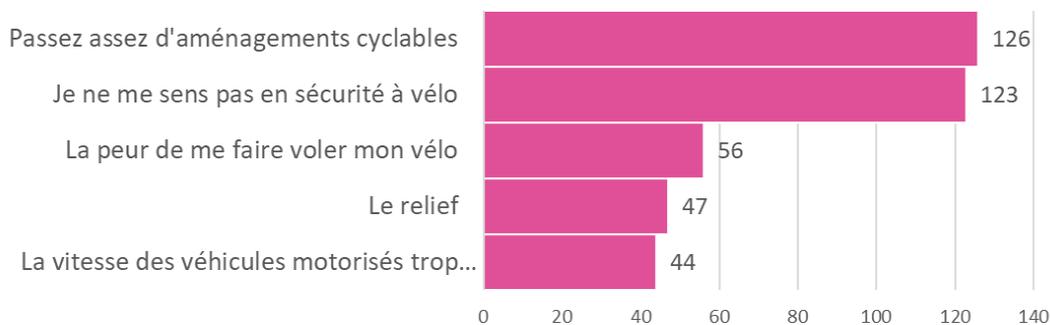
Notons également que cette offre s'est encore étayée entre l'enquête et la publication des résultats.



POURQUOI NE ROULENT-ILS PAS À VÉLO À LIÈGE?

Parmi les 2 441 répondants, **187 personnes** déclarent ne jamais faire de vélo à Liège. Comme indiqué précédemment, ce baromètre s'adressant aux personnes se déplaçant à vélo à Liège, ces 187 «**non cyclistes**» **n'ont pas eu accès aux 26 questions à score du baromètre**, comme le suggère la méthodologie du baromètre français. Par contre, il leur a été demandé de nous indiquer les raisons pour lesquelles elles ne roulent pas à vélo sur le territoire de la commune de Liège.

Voici les 5 raisons principales :



SYNTHÈSE

Deux grands enseignements peuvent être tirés de cette première édition du baromètre cyclable à Liège.

Le premier est très net : **les attentes des Liégeois en matière de politique cyclable sont très importantes.** En témoigne le nombre particulièrement élevé de répondants à cette enquête.

Le second enseignement est encore plus marqué. Du point de vue de ceux qui y roulent chaque jour, **la situation du vélo à Liège est particulièrement négative** comme en témoigne la note de F (sur une échelle de A+ à G) donnée par les cyclistes.

Plus en détails, parmi les points problématiques soulevés par ce baromètre on peut lister :

- **Un important sentiment d'insécurité à vélo.** Du point de vue des enfants ou des personnes âgées, l'usage du vélo est estimé dangereux. Liège semble priver certaines catégories plus « fragiles » de la population de l'usage du vélo. Des comptages réalisés par la ville avaient déjà révélé que seulement un quart des cyclistes liégeois sont des femmes.

- **Le trafic motorisé est jugé très problématique** tant sur le plan de la vitesse que du volume. Ce constat est à associer à cette demande massive (95% des répondants) pour des infrastructures cyclables séparées du trafic motorisé. La fréquence des conflits entre cyclistes et piétons est un autre point mis en exergue qui trouverait sa solution, au bonheur de tous, dans des infrastructures faisant de la mixité piétons/cyclistes une exception.

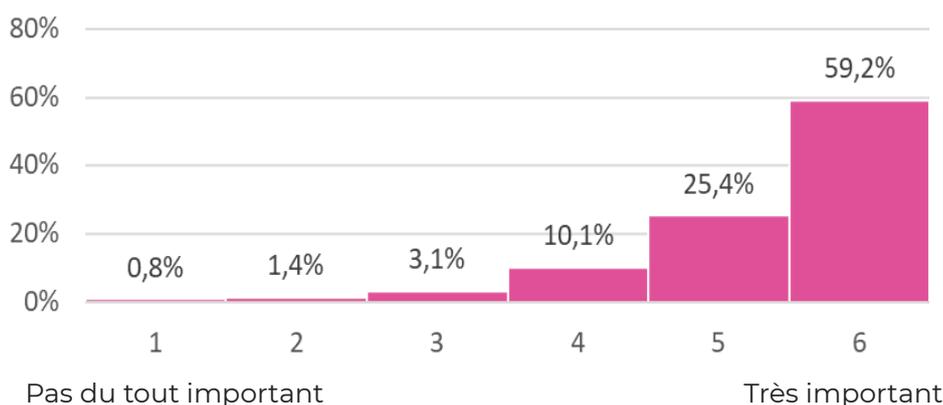
- **Le manque d'écoute du pouvoir communal** est sévèrement pointé par les répondants. On pourra lier ce constat à la faiblesse des infrastructures cyclables à Liège, mais également à d'autres éléments pointés par le baromètre : l'offre de stationnement est insuffisante, les vols de vélos et le stationnement sauvage sur les pistes cyclables sont très fréquents à Liège.

En 2011, le Plan Communal de Mobilité prévoyait la création de 6 itinéraires cyclables. Force est de constater que 9 années n'ont pas suffi à créer un seul de ces itinéraires. D'autres dossiers ont déçu les cyclistes liégeois : les réaménagements de Ste-Walburge, la rue Hors-château, le boulevard Ste Beuve, la rue Dehin...

Ce ne sont que des exemples parmi d'autres mais ils illustrent **la déconnexion entre les discours ambitieux et les réalisations sur le terrain.** Et cela explique sans doute le score sévère aux questions relatives à l'importance accordée au vélo par la Ville.

95% des répondants jugent important d'être séparés de la circulation motorisée.

Selon moi, à vélo, être séparé de la circulation motorisée est ...



RECOMMANDATIONS

Le baromètre cyclable mené en 2017 et 2019 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.

Car du côté de la population, nous le savons, il y a bel et bien un mouvement sociétal du « retour de la bicyclette » qui se développe. Le nombre de cyclistes dans les associations et chez les vélocistes organisateurs de ce baromètre est en constante augmentation. Cela confirme les comptages cyclistes réalisés par la Ville de Liège avec des augmentations de 57 % entre 2016 et 2017 et de 15 % entre 2017 et 2018.

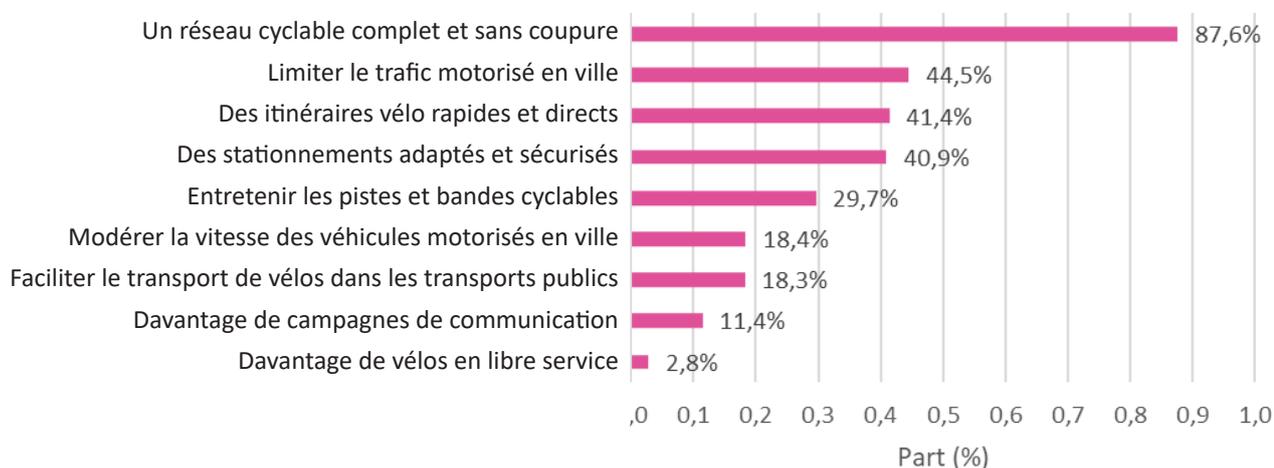
Ce mouvement s'est d'ailleurs traduit dans les consultations citoyennes «Réinventons Liège» et «Liège 2025» où les projets «vélo» étaient parmi les plus plébiscités.

Il n'y a pas de hasard. À l'époque déjà, les projets d'**infrastructures cyclables** étaient plébiscités dans ces deux enquêtes.

Et cette demande se répète encore dans ce baromètre où, en plus de demander l'avis des Liégeois sur la cyclabilité de Liège, nous les avons également sondés, via une question à choix multiple (figure suivante), pour connaître les trois éléments qui, selon eux, permettront d'améliorer la pratique du vélo à Liège.

87,6% des répondants **estiment le développement d'un réseau cyclable complet et sans coupure** comme essentiel pour améliorer la situation.

Selon moi, quelles sont les 3 choses qui me semblent les plus importantes pour améliorer la pratique du vélo à Liège?



LA RECETTE EST CONNUE

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**, d'**Angers** ou en encore de **Caen** qui, grâce à une volonté politique ambitieuse, occupent le podium des villes cyclables de 100 000 à 200 000 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**

Nous tenions 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 la Wallonie ne sont pas inactives.**

À l'échelle de la Wallonie, c'est une des communes les plus actives. Elle jouit d'un personnel qualifié, de documents de références (Plan communal de Mobilité, Plan Urbain de Mobilité) et elle mène des projets pertinents (SUL, soutien au point vélo, «projet «Vélo-cité» 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...).

Mais le niveau cyclable de la Wallonie étant très faible, **il est temps pour Liège et tous les acteurs de la mobilité de se tourner vers un projet et des réalisations plus ambitieuses et plus rapides.**

ET MAINTENANT

En plus de mener des projets 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 :

- impliquer les associations cyclistes dès le début d'un projet, organiser des réunions de travail mensuelles;
- mise en place de rues cyclables;
- mise en place de la zone 30 généralisée à l'échelle de l'agglomération;
- mise en place des panneaux B22/B23 pour rattraper le retard de la Ville;
- 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 cycliste, 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!!

UN BAROMÈTRE EN 2021

Comme c'est le cas en France, le **baromètre liégeois sera organisé tous les deux ans**. La prochaine édition se tiendra donc en 2021.

L'ensemble des organisateurs de ce baromètre espèrent vivement que les autorités communales et régionales prendront la mesure des besoins des cyclistes afin que les résultats du prochain baromètre soient plus positifs.

Nous sommes convaincus que cela est possible et nous sommes à la disposition des autorités communales et régionales pour soutenir tout projet qui ira dans ce sens.

Liège, le 6 mars 2020



la CYCLERIE

Pro Velo



Velographie.be

GALERIES DU CYCLE

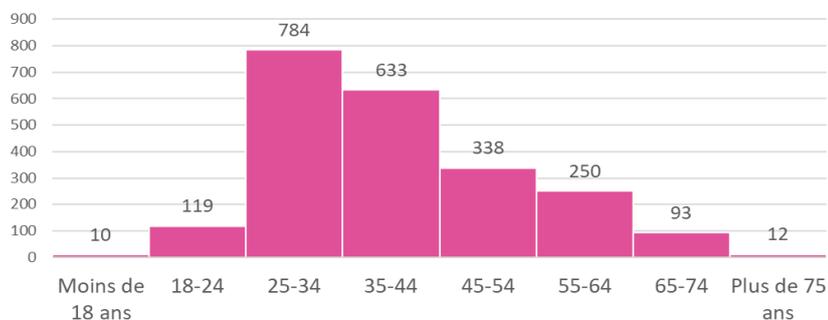


ANNEXE - LES RÉPONDANTS

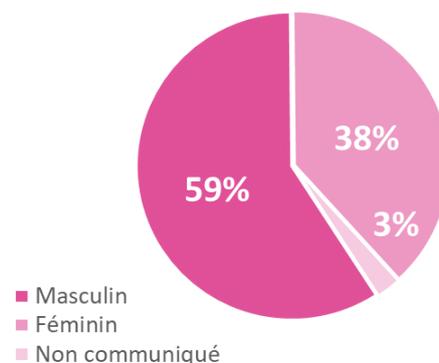
LES CYCLISTES

Parmi les 2 441 formulaires reçus et validés, **2 255 ont été remplis par des cyclistes**.
Voici quelques informations à leur sujet.

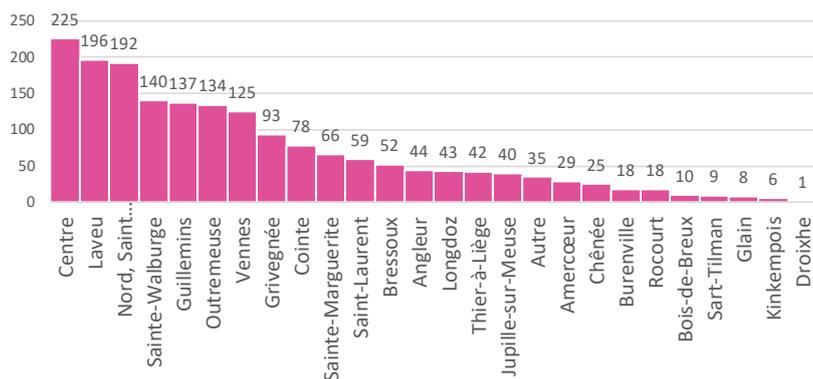
L'âge des répondants



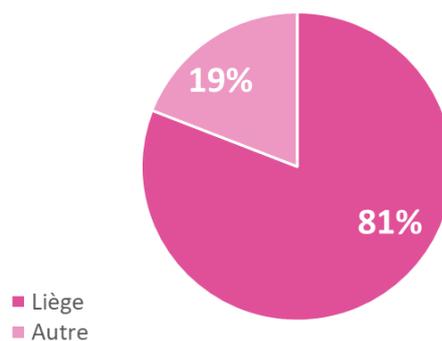
Le genre des répondants

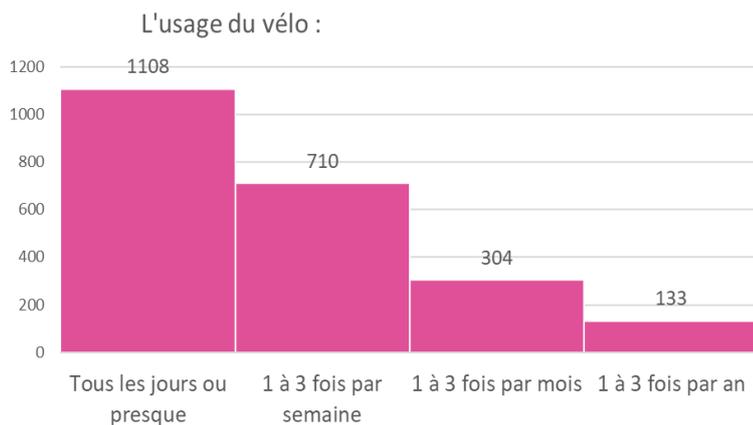


Origine des liégeois par quartier

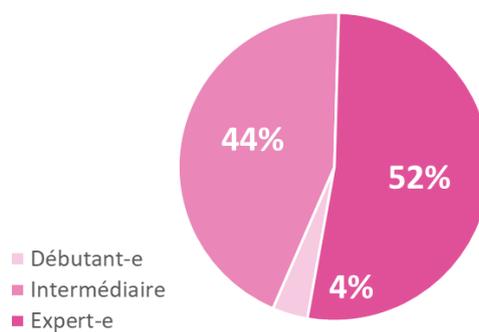


L'origine des répondants (Commune)

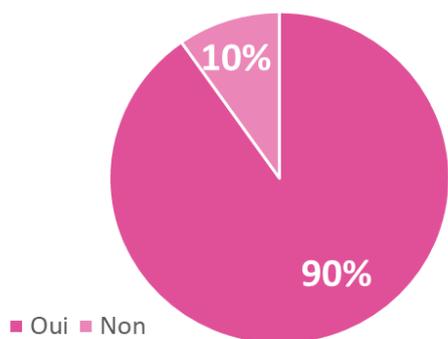




Aptitude à vélo, les répondants se déclarent :



Possession du permis de conduire



Possession d'une voiture ou d'une moto

