

Territoire de la Ville de Liège (commune)



BAROMÈTRE CYCLABLE

RÉSULTATS 2023

GRACIQ
LES CYCLISTES QUOTIDIENS ASBL

LE SOIR

Pro Velo



Table des matières

Table des matières

1. Les faits marquants du baromètre 2023 pour Liège	3
L'analyse du Gracq Liège en bref	4
2. Méthodologie générale du baromètre	6
Échelle et classement	6
Méthode de calcul	6
3. Profil des répondants pour la commune de Liège	8
Pyramide des âges des répondants selon leur genre	8
Appartenance à une association cycliste	8
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 liégeois = automobiliste ?	10
4. Freins au vélo (pour ceux qui ne l'utilisent pas)	12
5. Synthèse des avis exprimés et position par rapport aux autres communes	13
Classement de la commune dans l'ensemble de la Wallonie	14
Classement de la commune par rapport aux villes françaises	15
6. Ressenti général sur le vélo dans la commune	16
7. Sécurité des déplacements à vélo	18
8. Confort des déplacements dans la commune	20
9. Importance accordée au vélo par la commune	22
10. Stationnement et services vélo	24

1. Les faits marquants du baromètre 2023 pour Liège

"Qui n'avance pas, recule !"

1061 questionnaires validés

Profil synthétique des répondants :

- **55%** entre 25 et 44 ans
- **44%** de femmes (52% de la population)
- **87%** de cyclistes quotidiens

Une note globale 2023 de

2,25 = G

Par rapport à 2021 (2,67), c'est une dégradation conséquente et un résultat qui traduit un **CLIMAT TRÈS DÉFAVORABLE** à la pratique du vélo à Liège.

Liège se positionne à la 76^{ème} place sur 86 communes wallonnes et obtient la 7^{ème} place sur 9 parmi les communes de plus de 50.000 habitants, bien derrière Charleroi.

Les points forts

- Les services vélo toujours bien présents à Liège : magasins/ateliers mais aussi facilités de location.
- La forte proportion de cyclistes réguliers dans les répondants, soit généralement des usagers qui connaissent bien le terrain et dont le ressenti est évidemment central à prendre en compte pour l'amélioration des conditions cyclables.

Les points faibles

- La note globale de Liège connaît une dégradation importante passant de F (défavorable) à G (très défavorable). A égalité avec Charleroi en 2021, Liège est à présent bien en bas de classement avec deux autres villes de la province : Seraing et Verviers.
- Une baisse de score sur la totalité des 26 questions du baromètre par rapport à 2021 et dès lors de nombreux points faibles qui sont analysés plus bas dans le rapport.

L'analyse du Gracq Liège en bref

“Qui n'avance pas recule !”

Avant toute chose, il est important de préciser que la cyclabilité de notre territoire dépend de plusieurs acteurs dont les principaux sont la Ville (Collège des Bourgmestres et Echevins et administration) et la Région wallonne (SPW Mobilité -direction des routes de Liège et Gouvernement wallon) qui ont chacun la gestion de leur réseau de routes et espaces publics. D'autres acteurs jouent un rôle non négligeable comme la Police, le TEC, la SNCB ou encore INFRABEL pour ne citer qu'eux. L'évaluation des conditions cyclables effectuée dans le cadre de ce baromètre les concerne donc tous et notamment la façon dont ils arrivent à coopérer et avancer de manière coordonnée dans une même direction.

Qui n'avance pas recule ! C'est un peu le résumé des 2 années 2022 & 2023 : à l'exception du boulevard Kleyer, quasiment aucune infrastructure utile n'a été livrée aux pour sécuriser les déplacements à vélo.

Le chantier du tram est un perturbateur fort : la démission des autorités, laissant un entrepreneur ne pas appliquer les mesures minimales de déviation prévues par les décrets, n'offrant que très rarement des solutions pour les vélos. Aucune écoute de Tram'Ardent, ni du TEC, avec des Ravels interrompus ou quasi impraticables depuis parfois 4 ans... Aucun soutien des autorités communales, rejetant simplement la balle ailleurs...

Mais le tram est l'arbre qui cache la forêt : sous prétexte de celui-ci, rien n'a bougé en termes de réalisations alors que la rive droite et les quartiers périphériques ne sont pas concernés. Les dossiers du plan PIWACY ne se sont pas (encore) concrétisés, encore moins ceux de PIMACI.

Les infrastructures de base sont peu ou pas entretenues, à commencer par les marquages... alors que tant d'efforts ont été déployés pour le kiss-and-ride et le park-and-ride. Le parking sauvage sur les pistes cyclables n'est pas sanctionné, les rues cyclables ne sont pas respectées...

Enfin, la cohabitation cyclistes/piétons - fil conducteur de la politique cyclable des autorités liégeoises - est de plus en plus mal vécue par les différents usagers avec l'accroissement du flux de vélos et trop peu de place donnée aux modes actifs.

Évaluation sanction ?

C'est notre conclusion au Gracq Liège : même si la toute grande majorité des communes wallonnes reculent au classement 2023 par rapport à 2021 (voir carte en page 14), le recul de Liège est parmi les plus nets.

Le baromètre a été réalisé au mois de novembre 2023, dans un contexte difficile à Liège au plus fort des travaux du tram, dans une spirale négative de communication sur les réseaux sociaux et dans la presse, avec la fermeture chaotique du parking de la gare des Guillemins, la problématique du Pont de Fétinne, des enquêtes publiques sur des aménagements où il faut monter au créneau car la concertation ne fonctionne pas suffisamment, la poursuite de

propositions d'aménagements en mixité piétons/cyclistes... et la découverte progressive de la pauvreté et des incohérences des aménagements cyclables du tram (rue Joffre, perte des pistes cyclables du boulevard de la Sauvenière, mixité à de nombreux endroits, carrefours mal aménagés tels que place Lemans ou boulevard Piercot...). Et l'absence de solution dans le réaménagement de la montée de Cornillon sur la N3 a couronné le tout.

Le profil des répondants a évolué : la part de personnes qui se déplacent au quotidien à vélo a augmenté, donc le niveau d'exigence des répondants également. Même si 1061 questionnaires ont été validés, nous sommes en recul par rapport à l'édition précédente : nous pensons qu'il y a une lassitude des répondants et que ceux qui ont répondu ont également voulu passer ce message avec un vote sanction.

Mais en prenant du recul, force est de reconnaître que cette législature a jusqu'à présent été très pauvre en aménagements (la principale attente des cyclistes au quotidien).

Un baromètre à mettre en parenthèse ?

Nous ne nous attendions pas à une telle régression, au plus à une stagnation.

Nous pensons que ce baromètre devra être "mis entre parenthèses" car il ne reflète pas les efforts réalisés par certaines autorités. Il est un peu le résultat d'une frustration collective, qui elle par contre ne devrait pas être négligée par les autorités.

Nous sommes d'ailleurs conscients que ce résultat peut être démotivant pour celles et ceux qui s'engagent tant au niveau politique que dans les administrations à faire évoluer les choses. Et nous ne demandons qu'à garder la motivation de ces acteurs, voire à ce qu'elle s'amplifie ! La mise en service du tram, la fin de plusieurs chantiers, la mise en œuvre de toute une série de projets cyclables et du PCM de Liège vont certainement permettre une amélioration des conditions cyclables dans les années à venir. Nous espérons qu'elle pourra être confirmée par le ressenti des personnes circulant à vélo dans le prochain baromètre.

Toutefois, ce ne sera sans doute pas suffisant et il est clair que les acteurs de la mobilité liégeoise doivent ouvrir les yeux et accepter de se remettre en cause :

- Regarder les autres villes wallonnes, belges étrangères et s'inspirer de leurs progrès.
- Remettre en cause sa politique du tout à la mixité : les choix actuels nous engagent pour les 20 prochaines années et Liège n'aura pas les moyens de corriger ses erreurs.
- Intégrer réellement les infrastructures cyclables dans sa politique de maintenance de l'espace public, et dans les actions de contrôle du respect de celui-ci.

2. Méthodologie générale du baromètre

En novembre 2023, le GRACQ a lancé sa seconde grande **enquête de satisfaction** sur les **politiques cyclables communales**, suivant ainsi celle initiée en novembre 2021 (et en 2019 pour la Ville de Liège). 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 30 novembre 2023, **11.630** réponses valides ont été enregistrés pour la phase « sondage » du baromètre wallon, via un questionnaire en ligne. Ce nombre représente une légère baisse par rapport à l'édition précédente de 2021, pour laquelle environ 13.500 personnes avaient participé. Dans cette enquête, **10.770** cyclistes actifs ont partagé leur sentiment personnel sur cinq thèmes spécifiques :



ressenti
général



sécurité



confort



importance
du vélo



stationnement
et services

Dans le même temps, **860** non-cyclistes ont également eu l'opportunité de s'exprimer en fournissant leurs raisons de ne pas se déplacer 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, **86** y sont parvenues.

Pour ne pas comparer des communes trop différentes (ex : rurales vs urbaines) les communes sont classées par catégories avec d'autres communes de tailles comparables :

Catégorie de taille	Communes évaluées
Plus de 50.000 habitants	10
Entre 20 et 50.000 habitants	20
Entre 10 et 20.000 habitants	35
Moins de 10.000 habitants	21

Comme le questionnaire de 2023 est similaire à celui de 2021, cela nous permet aussi de mesurer pour la commune son niveau de progression depuis deux ans.

Méthode de calcul

Outre des questions sur leur profil personnel, **26** questions (similaires à celles de 2021) ont été soumises aux cyclistes sondés. Pour y répondre il leur a été demandé de se positionner sur les propositions via une échelle de 1 à 6. Il n'y avait pas de choix « neutre » ou « indifférent » :

1 = Pas du tout d'accord 6 = Tout à fait d'accord

Les réponses partielles remplies ne sont pas comptabilisées pour une commune. Tous nos calculs se basent donc sur les formulaires complétés jusqu'au bout, avec réponse à toutes les questions.

La note d'une commune pour une question est la moyenne des réponses à cette question (valeurs entre 1 et 6) pour la commune. A **Liège** par exemple, 1061 réponses valides ont été soumises : la note communale pour la question X est donc la moyenne de ces 1061 notes.

La méthode de calcul de la **note globale** d'une commune est simple aussi : au départ de la note moyenne pour chaque question on calcule une note moyenne pour sa thématique. Et puis, sur base de la moyenne pour les cinq notes thématiques, on calcule la note moyenne globale :

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

Pour **mieux visualiser le score** d'une commune, une lettre et un code couleur sont utilisés via cette échelle (plus la note est basse, plus on tend vers le rouge) :



3. Profil des répondants pour la commune de Liège

Pyramide des âges des répondants selon leur genre

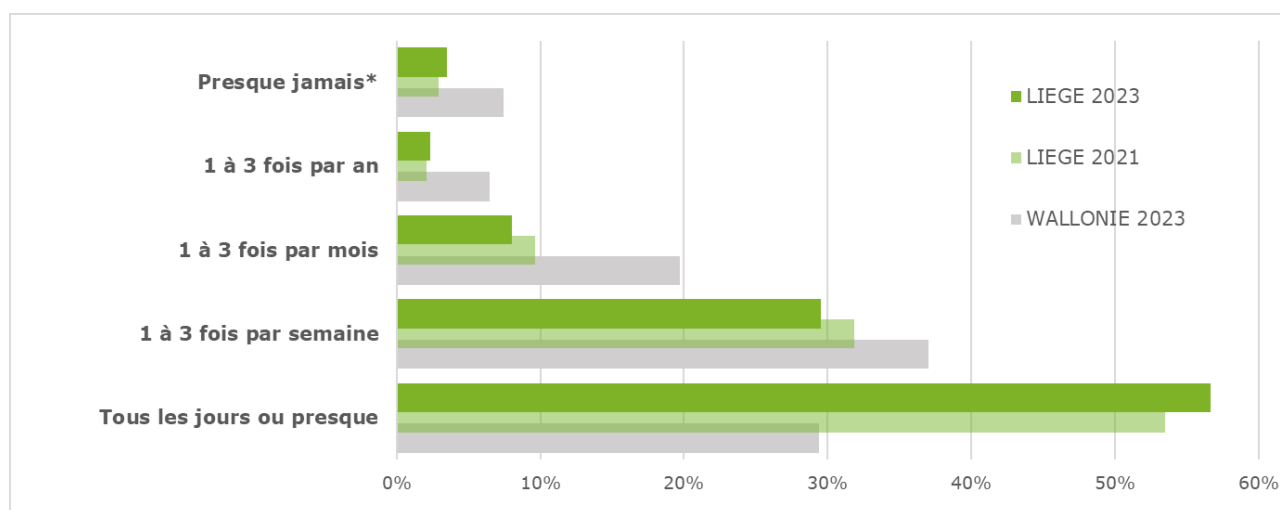
Sur les 1061 répondants, les différentes **catégories d'âge** sont relativement bien représentées, à l'exception des plus jeunes (moins de 25 ans). Tout comme en 2021, il y a eu une plus grande participation de personnes s'identifiant comme "hommes" (54%) par rapport aux femmes (44%) alors que la population liégeoise est à 52% féminine (source : Statbel).

Appartenance à une association cycliste

A Liège, 82% des répondants sont des **personnes non membres du GRACQ**. Il ne s'agit donc pas uniquement des « cyclistes militants ».

Cyclistes réguliers, occasionnels ou pas du tout ?

La réponse à la question « À quelle fréquence circulez-vous à vélo ? » montre qu'une part élevée de répondants sont des personnes qui se déplacent quotidiennement à vélo (57%). Cette part, bien plus élevée que pour la Wallonie (29%), traduit sans aucun doute l'importance du vélo comme mode de transport utilitaire à Liège. Cette part dans les répondants est en augmentation par rapport à 2021.



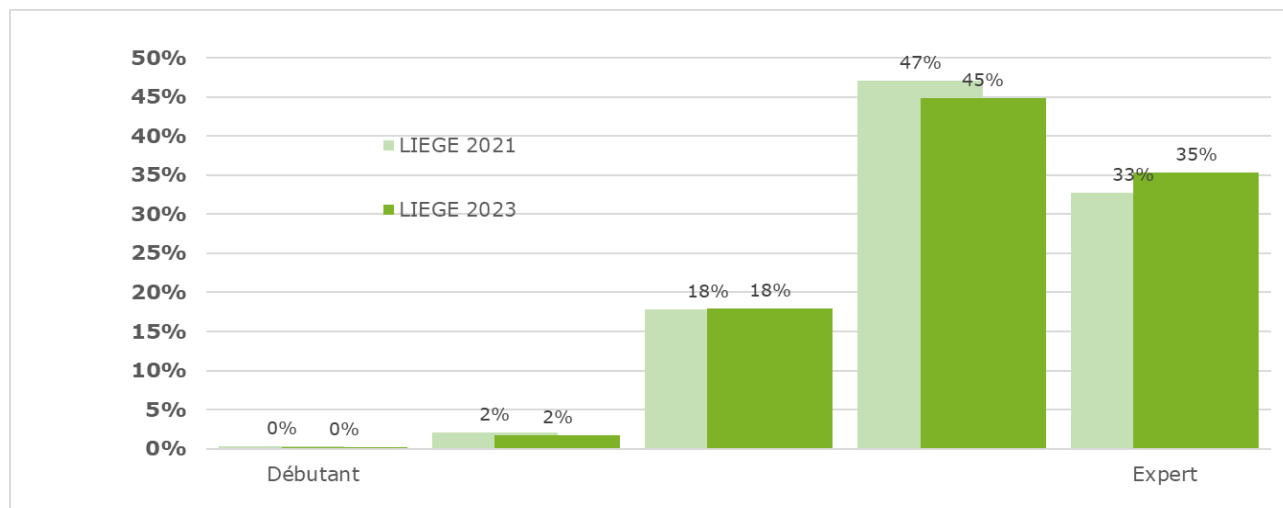
Cette question a aussi permis d'identifier 3% des répondants qui ne roulent quasiment pas à vélo. Soit **37 personnes**. Ceux-ci ont juste dû répondre à la question sur les motifs pour lesquels ils ne roulent pas à vélo (et donc pas au questionnaire complet).

L'analyse de cette question est faite à la page 11 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 liégeois interrogés, ils sont **35%** à s'estimer experts, **45%** très bons, et **18%** plutôt moyens. Il s'agit donc a priori de personnes qui ont l'habitude de se déplacer à vélo et qui devraient être à l'aise dans l'espace public.

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

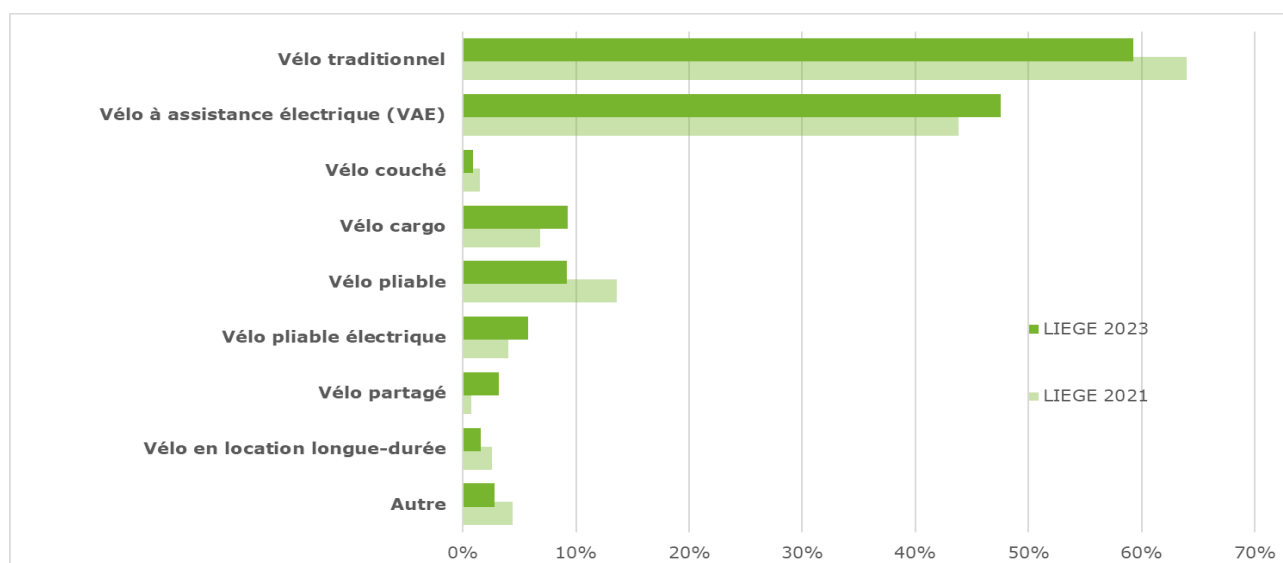


Types de vélos utilisés

Le graphique suivant représente les différents types de vélos utilisés, chaque répondant pouvant en cocher plusieurs (la somme peut donc être supérieure à 100%). Au niveau de la Wallonie comme de la Ville de Liège, on observe une augmentation claire de la possession de vélo à assistance électrique chez les répondants.

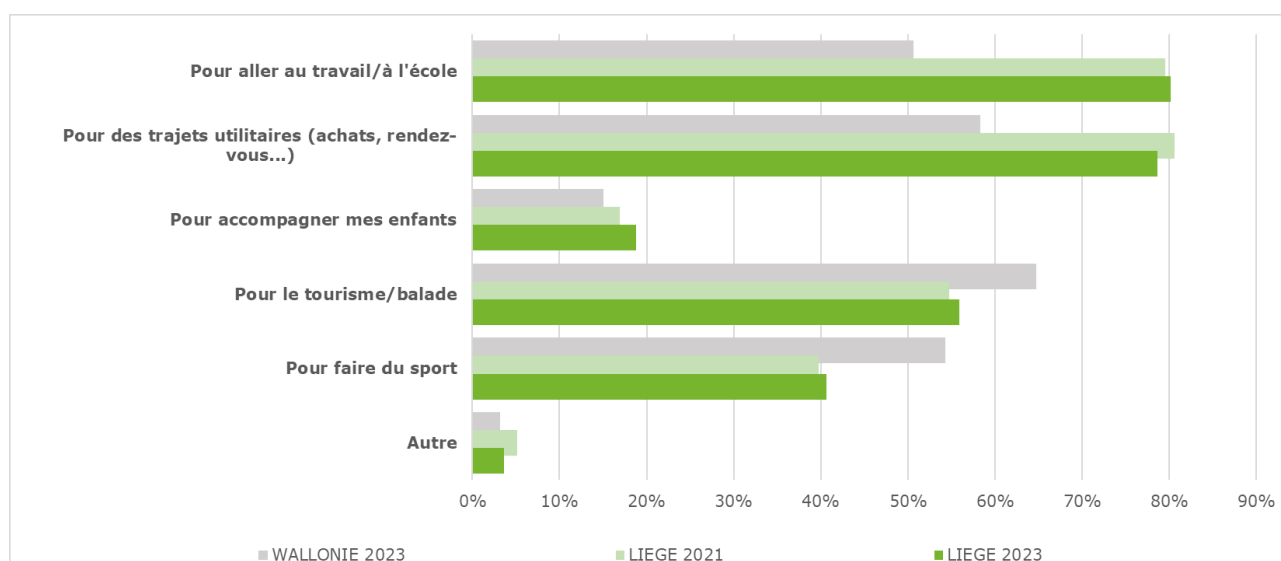
Par rapport à la Wallonie, les répondants possèdent plus fréquemment des vélos pliables ou cargos, plus spécifiques aux milieux urbains et en lien avec le plus faible taux de motorisation des ménages.

A peine 16 répondants signalent disposer d'un vélo en location longue durée, ce qui est étonnant vu la mise à disposition par la Ville de plus de 1000 vélos en 10 ans via son service de location "Vélocité".



Motifs principaux de déplacements des répondants au baromètre

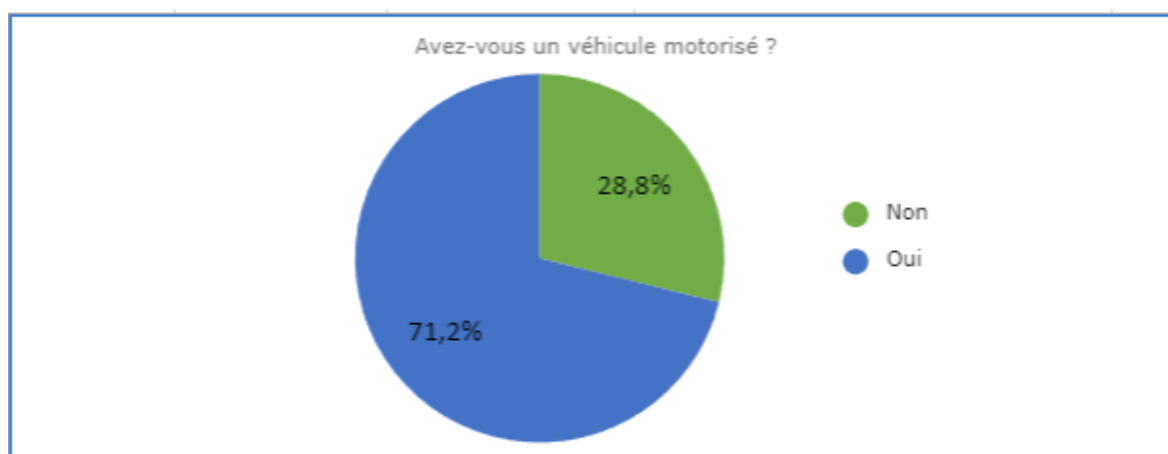
Le graphique suivant reprend les principaux motifs de déplacements à vélo des répondants (plusieurs réponses possibles). Il confirme l'hypothèse émise plus haut d'une grande part de cyclistes quotidiens et utilitaires parmi les répondants puisqu'une majorité des motifs concernent les déplacements vers le lieu de travail, l'école, les achats et autres rendez-vous du quotidien. Environ 18% des répondants accompagnent leurs enfants à vélo, ce qui est important à retenir dans l'analyse des réponses au vu de la plus grande vulnérabilité de ce public par rapport aux conditions de circulation sur l'espace public. Ces résultats sont en phase avec l'utilisation plus forte du vélo au quotidien dans les villes (si on compare aux motifs de tous les répondants wallons). Les répondants sont également nombreux à utiliser le vélo pour se balader ou pour faire du sport mais dans une moindre mesure que l'ensemble des répondants wallons.



Cycliste liégeois = automobiliste ?

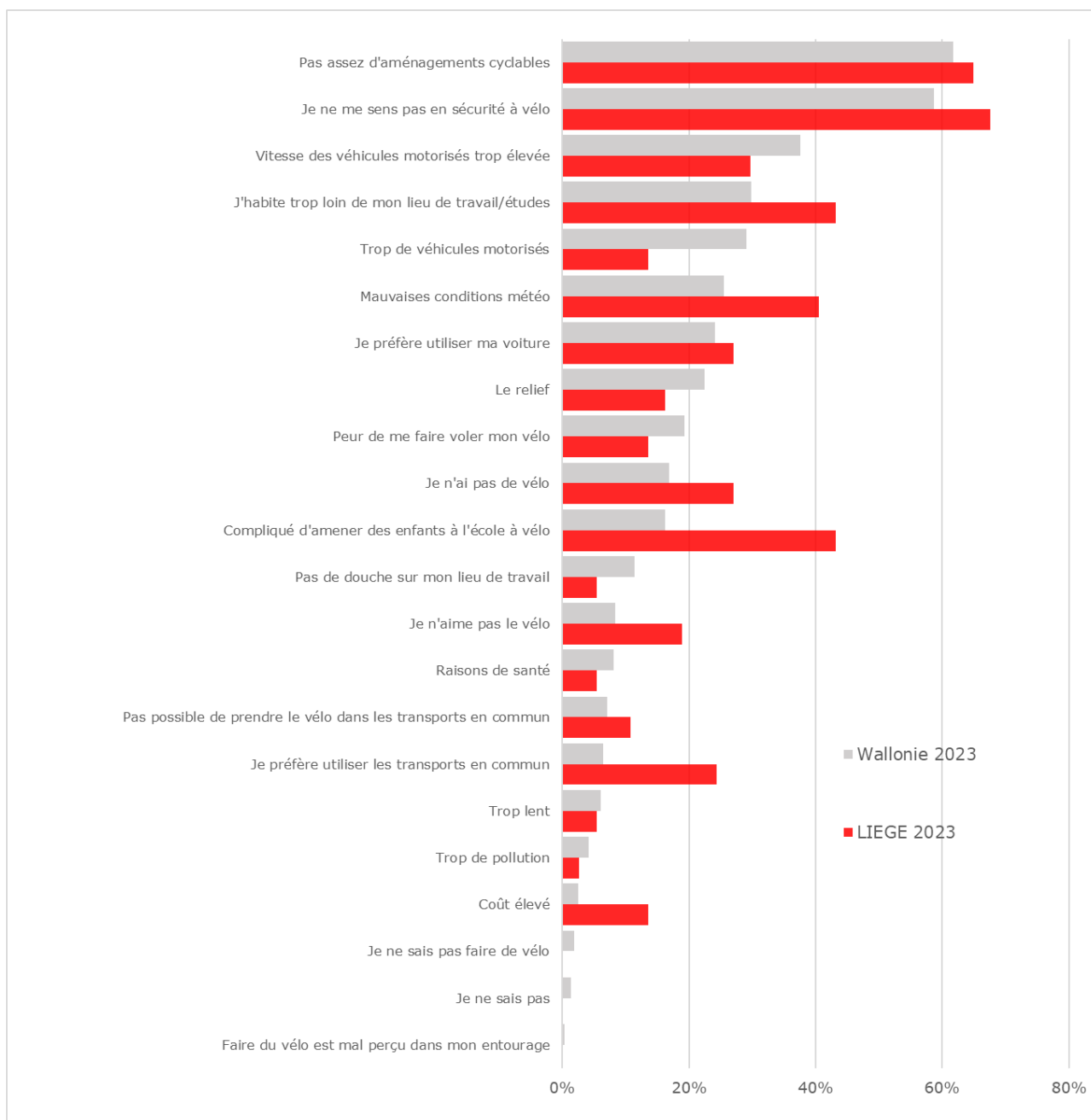
On considère parfois, de façon erronée, que le cycliste wallon n'est « que » cycliste et ignore les réalités de « l'automobiliste ». Pourtant, à Liège **89%** des répondants ont un permis de conduire et **71%** possèdent un véhicule motorisé.





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

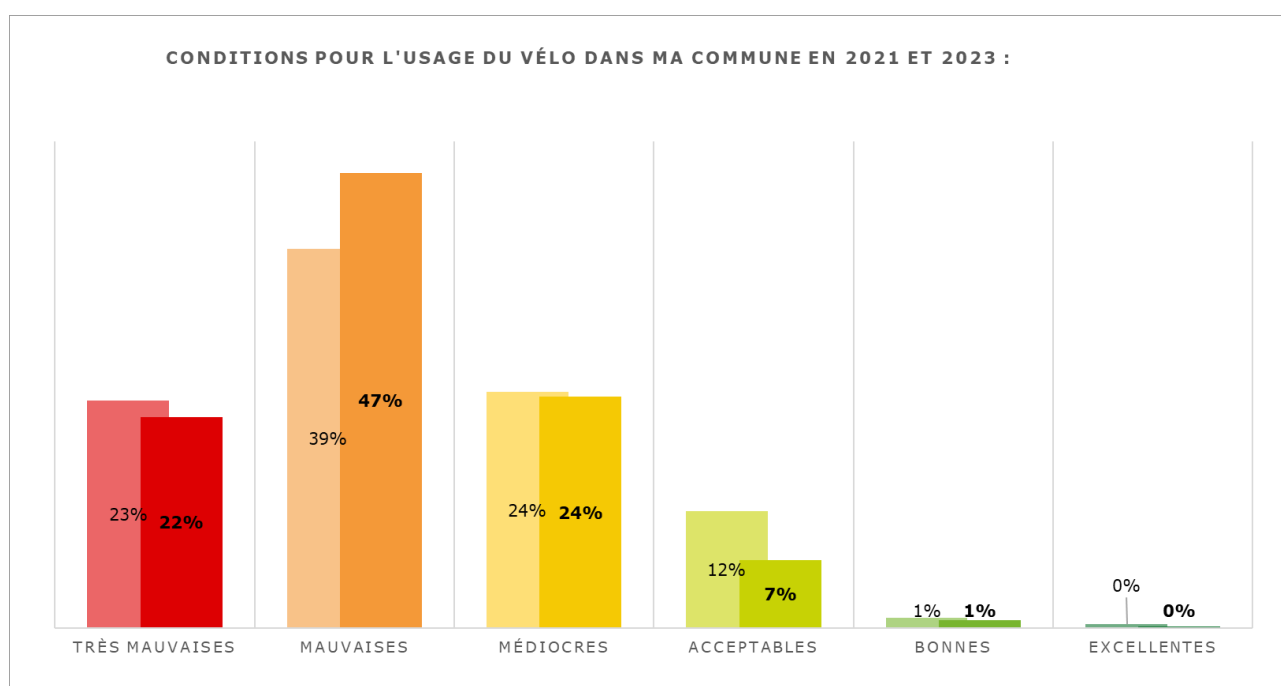
A Liège, à peine 37 personnes ont répondu qu'elles ne faisaient presque jamais de vélo. En raison de ce nombre restreint de répondants, l'analyse au niveau local limite la validité des données. Toutefois, les **860** réponses au niveau de la Wallonie, plus représentatives (en gris sur le graphique), offrent une vue d'ensemble assez pertinente des freins au vélo chez ceux qui ne font (presque) jamais de vélo. Comme largement documenté dans la littérature scientifique et les enquêtes, le manque d'aménagements cyclables et le sentiment d'insécurité sont les principaux freins.



5. Synthèse des avis exprimés et position par rapport aux autres communes

Sur la base des **1024 votes** individuels de cyclistes concernant le territoire communal, la note moyenne est de **2,19**, ce qui **donne globalement à la commune une note G** (très défavorable) sur notre échelle de satisfaction en termes de politique vélo. Lors du baromètre 2021, le score était de **2,67** (note F) et de **2,60** (F) en 2019. Il y a donc une forte dégradation du ressenti des cyclistes.

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 (bâtonnets de gauche = réponses 2021) :

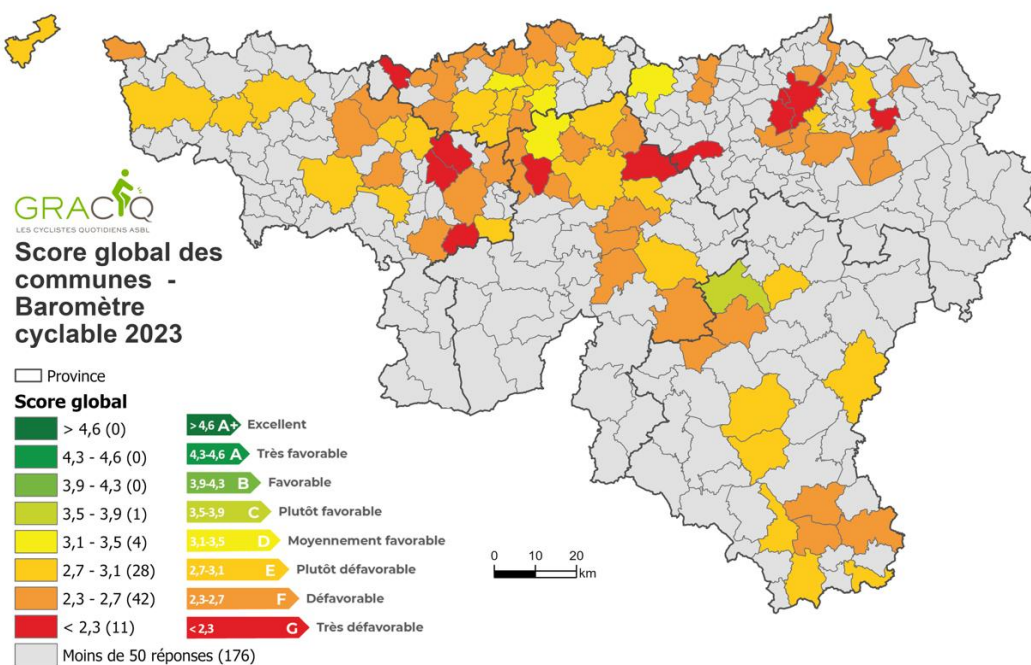


92% qualifient les conditions cyclables à Liège de médiocres à très mauvaises.

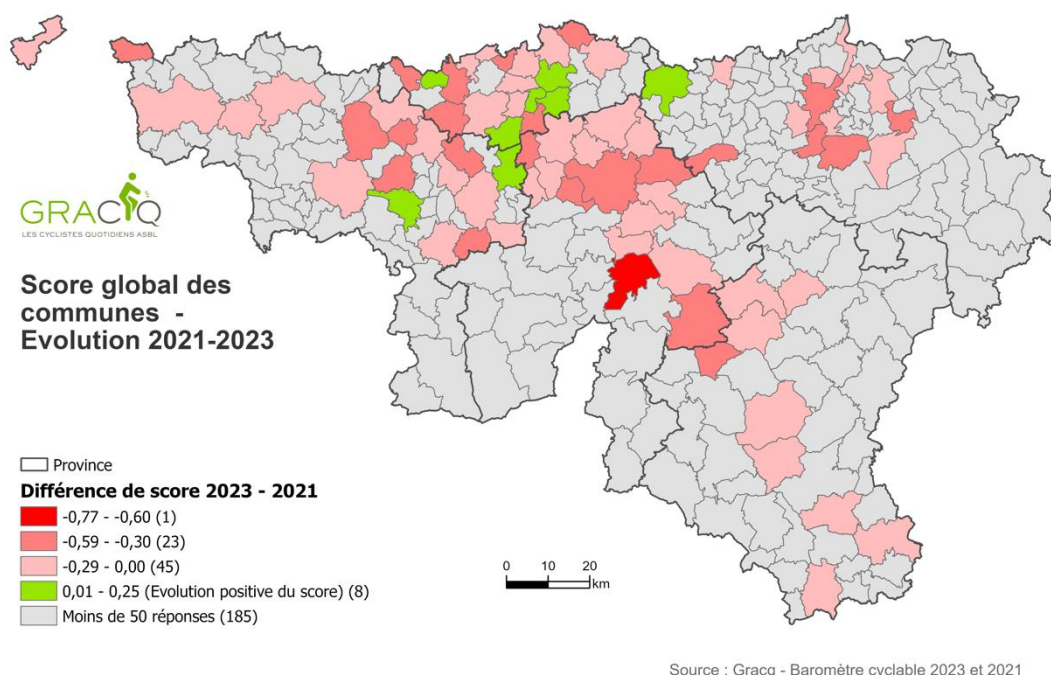
69% les trouvent même "très mauvaises" ou juste "mauvaises" avec une augmentation marquée du ressenti "mauvais" par rapport à 2021.

Classement de la commune dans l'ensemble de la Wallonie

Les scores moyens par commune varient bien entendu autour de la moyenne globale wallonne (2,42 = F). Leur répartition est illustrée sur cette carte qui reprend les **86 communes** ayant obtenu **50 réponses** (au moins) au baromètre :



La carte suivante présente l'évolution des scores moyens par commune entre les baromètres de 2021 et 2023. **Les scores ont tendance à baisser dans la majorité des communes.**



Notre commune se situe en bas du classement des communes wallonnes de plus de 50 000 habitants, comme deux autres villes de la province de Liège : Seraing et Verviers. En 2021, Liège avait obtenu le même score que Charleroi (2,67). Liège a bien plus chuté. Les explications de cette chute peuvent être approchées par l'analyse des réponses aux 26 questions qui alimentent les 5 thématiques (voir chapitres ci-dessous).

Commune	Réponses	Population	Note	Score	2021/2023
TOURNAI	172	68710	2,712	E	
NAMUR	554	113286	2,711	E	
MONS	240	96465	2,704	E	
CHARLEROI	254	203785	2,407	F	
LA LOUVIERE	117	81382	2,404	F	
MOUSCRON	280	59563	2,303	F	
LIEGE	1061	195346	2,254	G	
SERAING	73	64035	2,132	G	
VERVIERS	116	55156	1,992	G	

Classement de la commune par rapport aux villes françaises

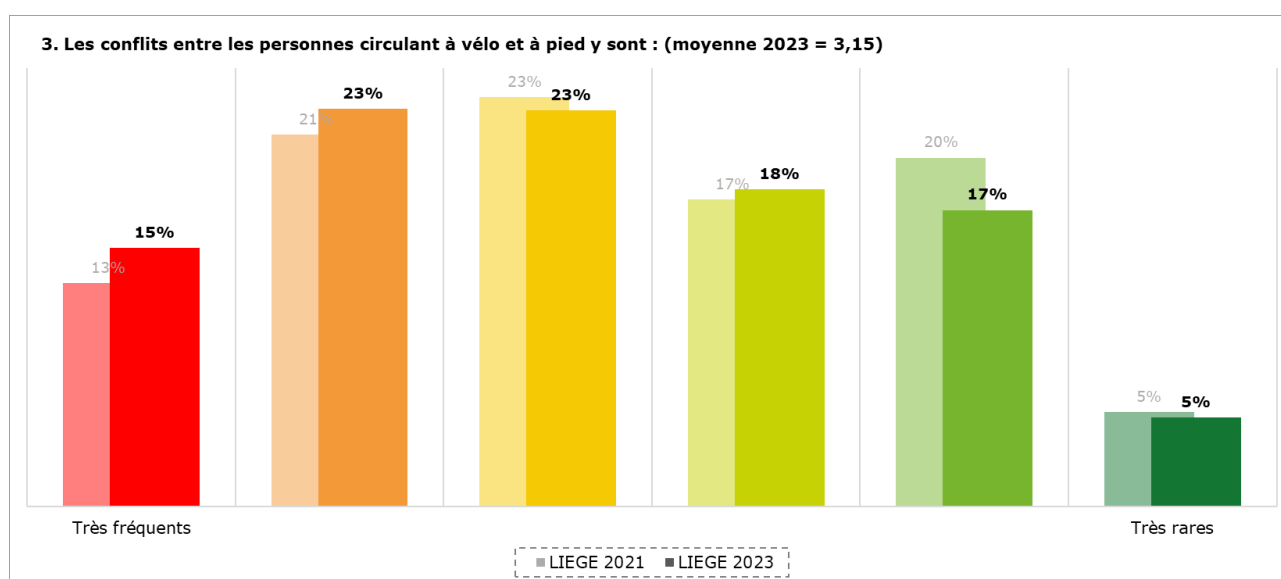
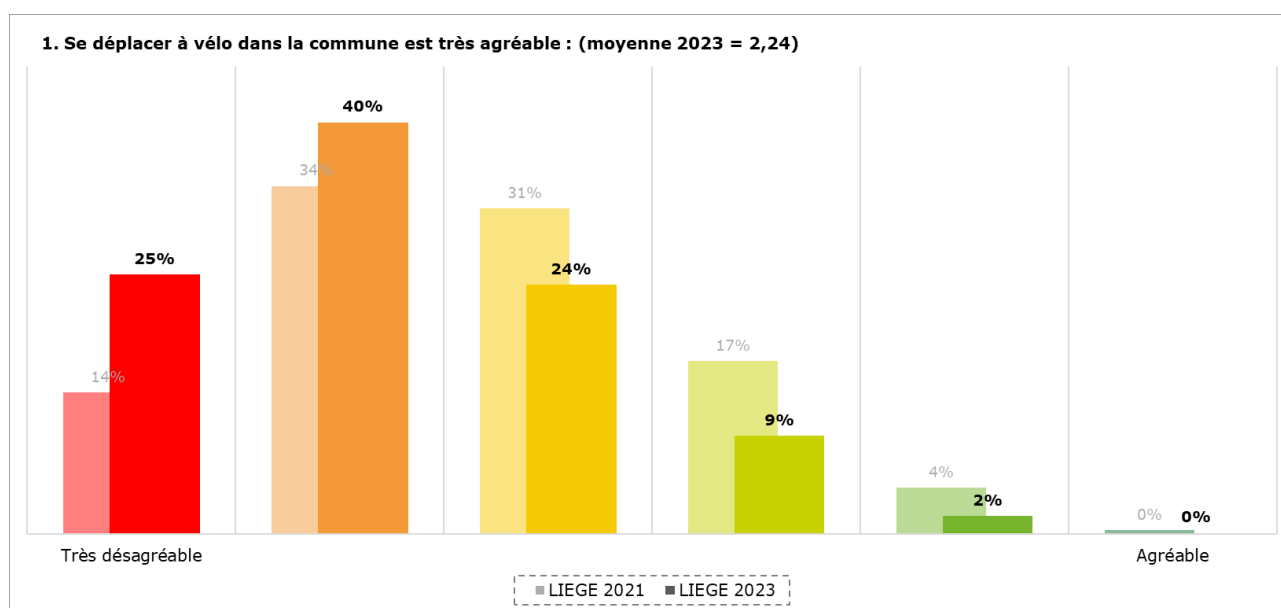
Le baromètre a été fait selon la même méthodologie que celui appliqué en France en 2021 et les communes wallonnes et françaises peuvent ainsi être comparées. Liège obtient ainsi la 119ème place sur 134 villes de plus de 50 000 habitants. La première place revient à Grenoble avec un score de 4,21 (B).



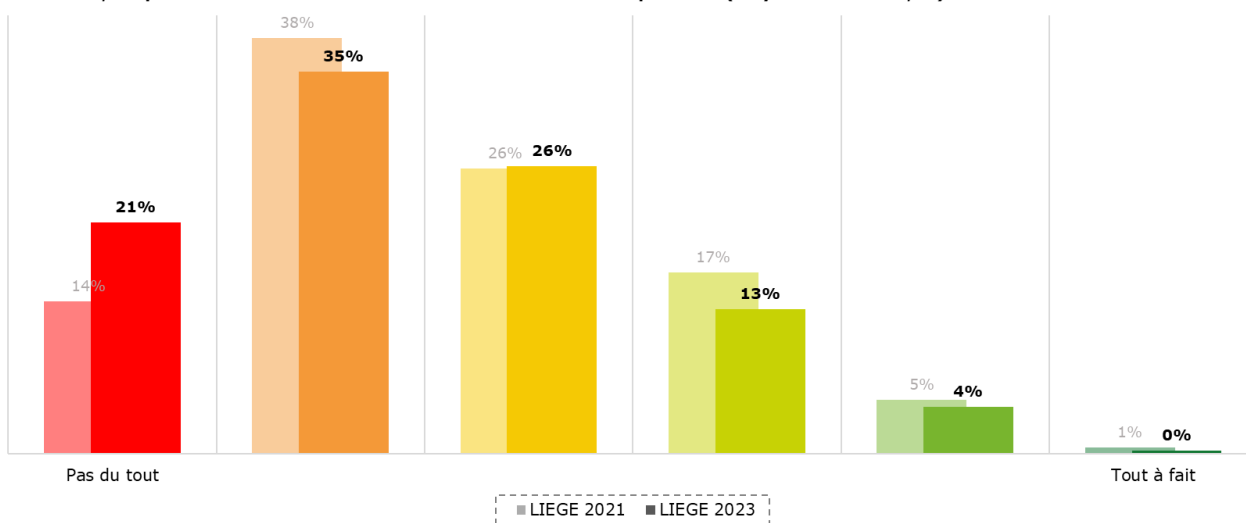
6. Ressenti général sur le vélo dans la commune

2,24 = G

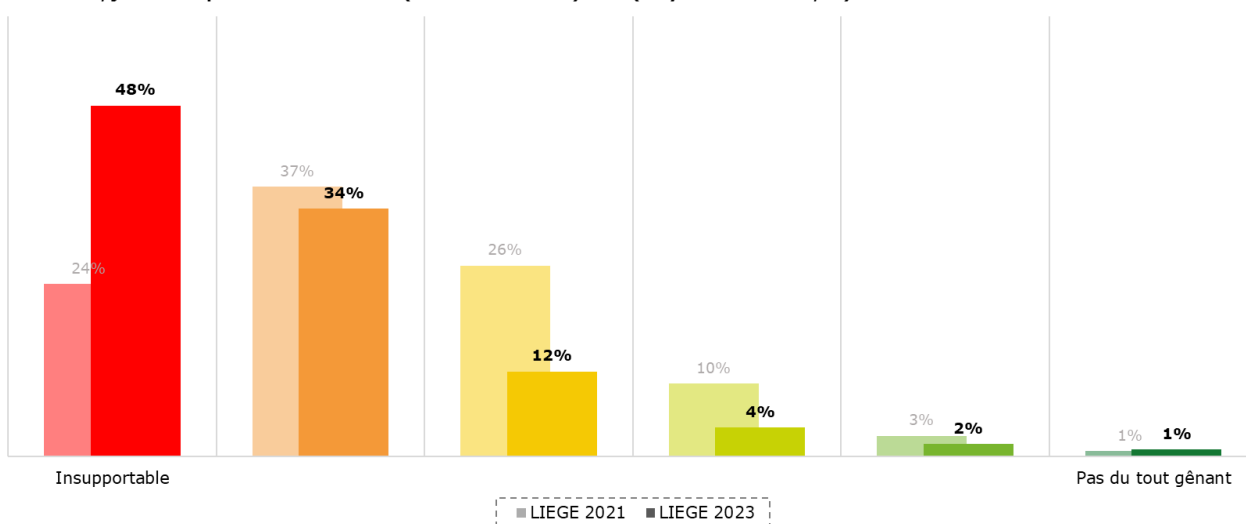
Les scores de la section "ressenti général" sont fortement en baisse par rapport à 2021. Le mécontentement des habitants vis-à-vis du manque de concrétisation d'aménagements sur le terrain, les difficultés de circulation liées aux travaux et l'augmentation des exigences des cyclistes quotidiens pourraient expliquer la baisse des scores. La dégradation des réponses à la question sur la pression des véhicules motorisés (question 5) est particulièrement forte et pourrait s'expliquer par l'augmentation du nombre de cyclistes dans un environnement non adapté impliquant plus de conflits. Pour une grande part de répondants (61%), il semble que le sentiment d'insécurité sur la voie publique limite la pratique pour le plus grand nombre (question 6).



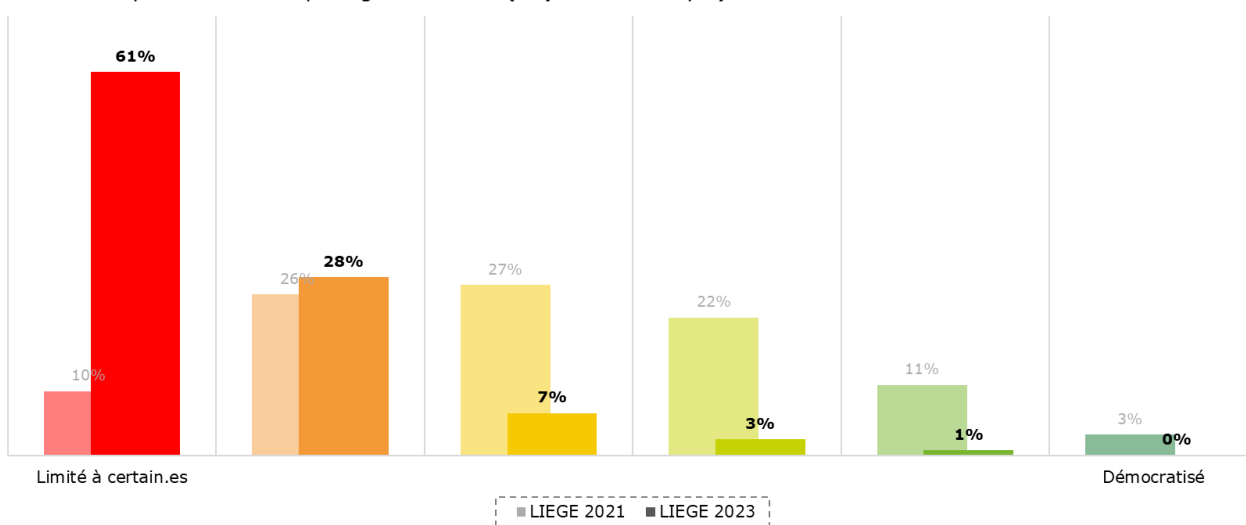
4. A vélo, les personnes conduisant des véhicules motorisés me respectent : (moyenne 2023 = 2,46)



5. A vélo, je trouve que le trafic motorisé (volume et vitesse) est : (moyenne 2023 = 1,81)



6. Selon moi, dans la commune, l'usage du vélo est : (moyenne 2023 = 1,54)



7. Sécurité des déplacements à vélo

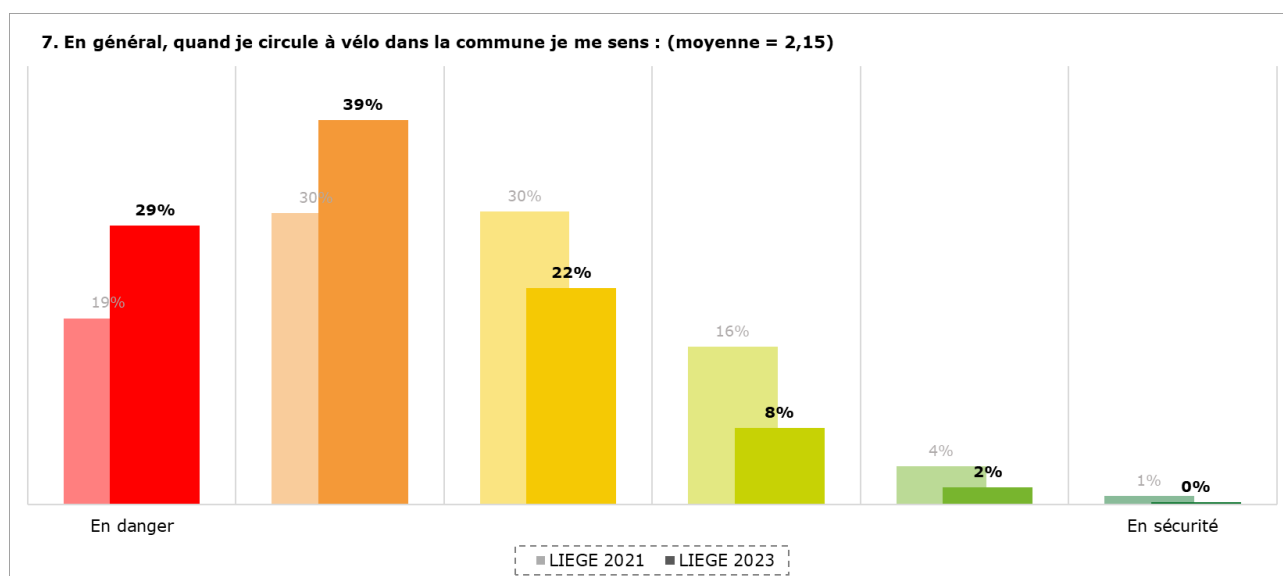
2,06 = G

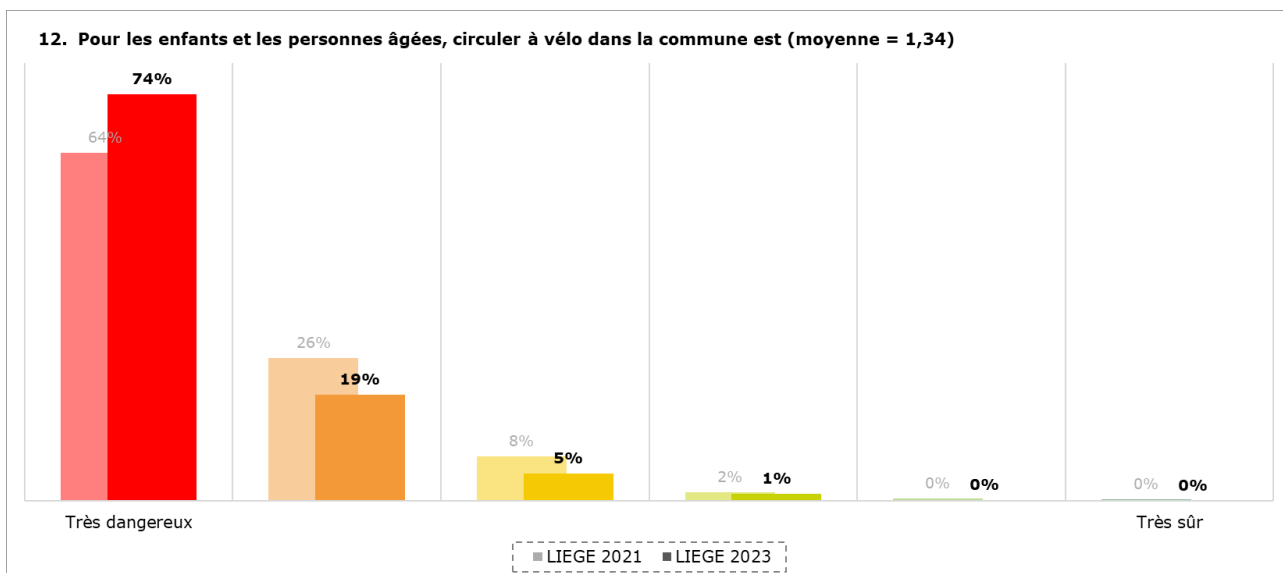
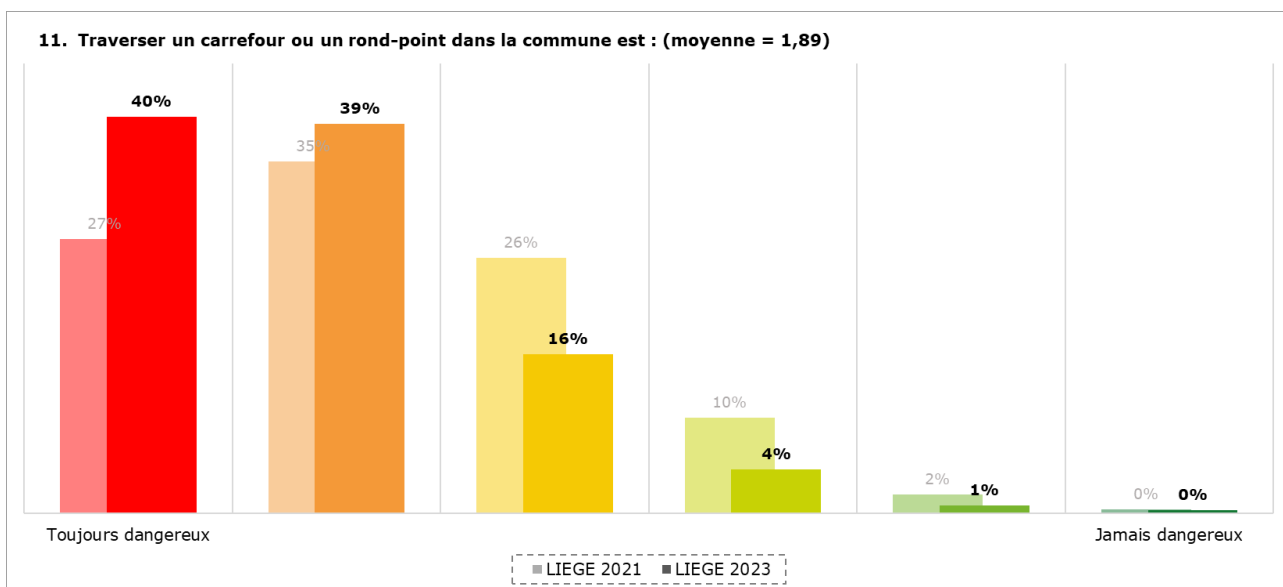
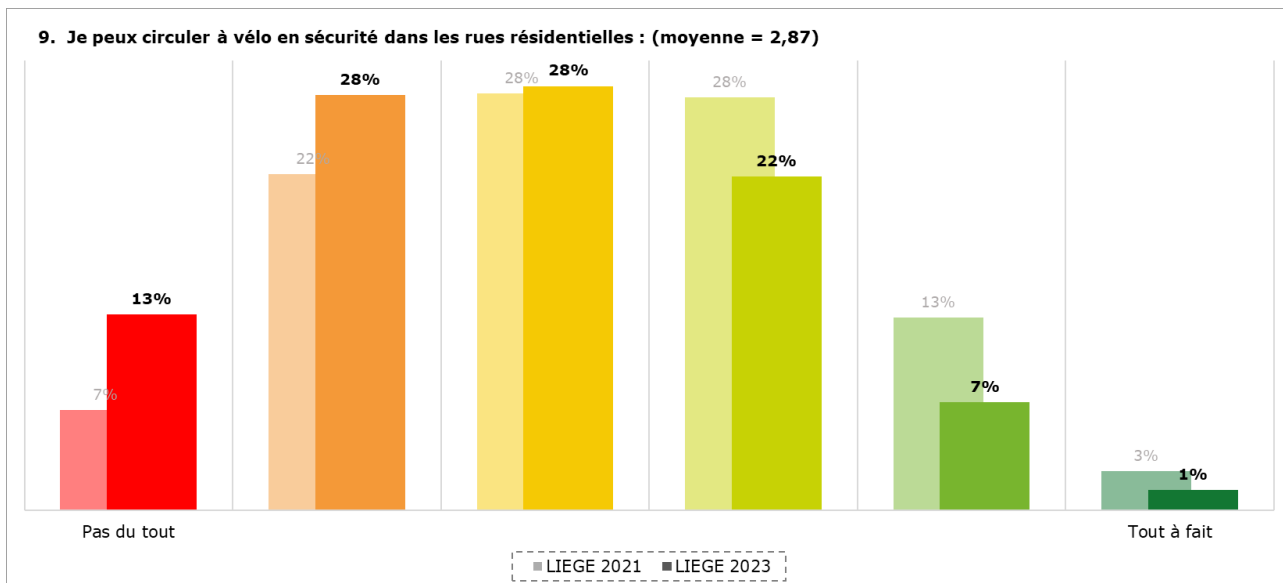
A nouveau, le baromètre de 2023 montre des scores de satisfaction plus bas en matière de sécurité routière, comparativement à 2021. La baisse est cependant moins forte car le score de 2021 était déjà assez bas.

Le nombre de répondants se sentant en danger a fortement augmenté. Ce ressenti concerne aussi bien les grands axes, les cheminements vers les communes voisines ou les carrefours et les ronds-points. Ce sentiment est moins prononcé pour les zones résidentielles mais les réponses connaissent également une dégradation non négligeable sur cette question.

L'impact des travaux du tram avec des difficultés de circulation sur certains grands axes (Val-Benoît, Leman, Saint-Léonard, Pont Atlas et Ravels interrompus), des carrefours impraticables, du report de trafic dans les quartiers résidentiels pourraient en partie expliquer ce ressenti. Cette situation devrait cependant connaître une amélioration avec la fin des travaux et les projets cyclables mis en œuvre par la Ville et le SPW, notamment pour relier les communes voisines.

Pour les personnes les plus vulnérables (personnes âgées, enfants...), le ressenti des répondants est une aggravation également des conditions de circulation.





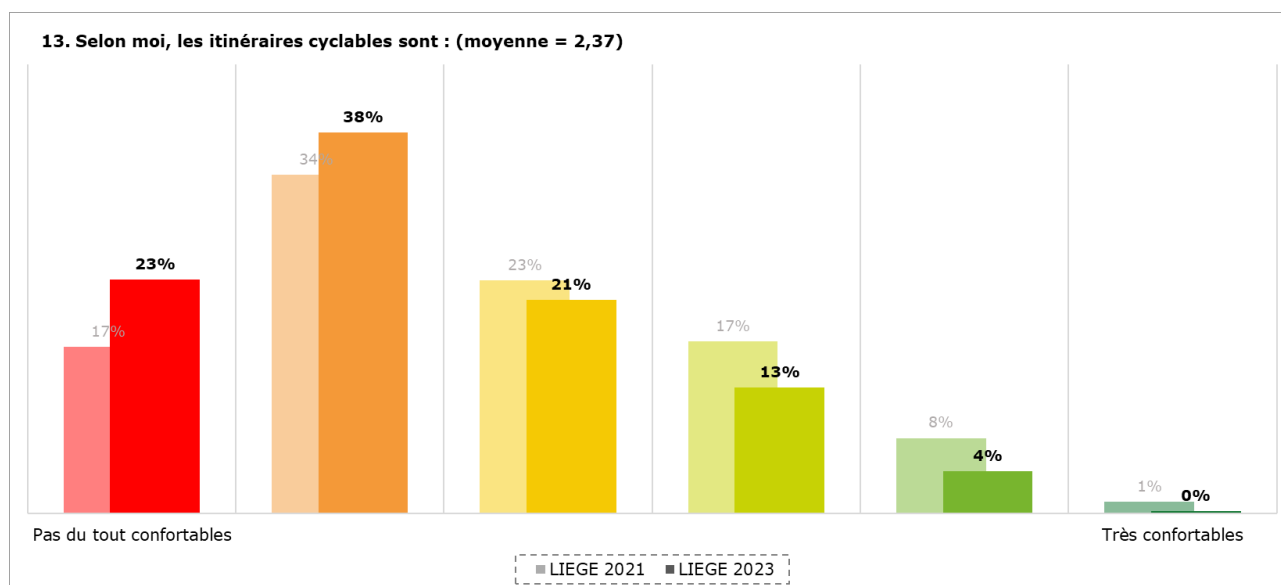
8. Confort des déplacements dans la commune

2,23=G

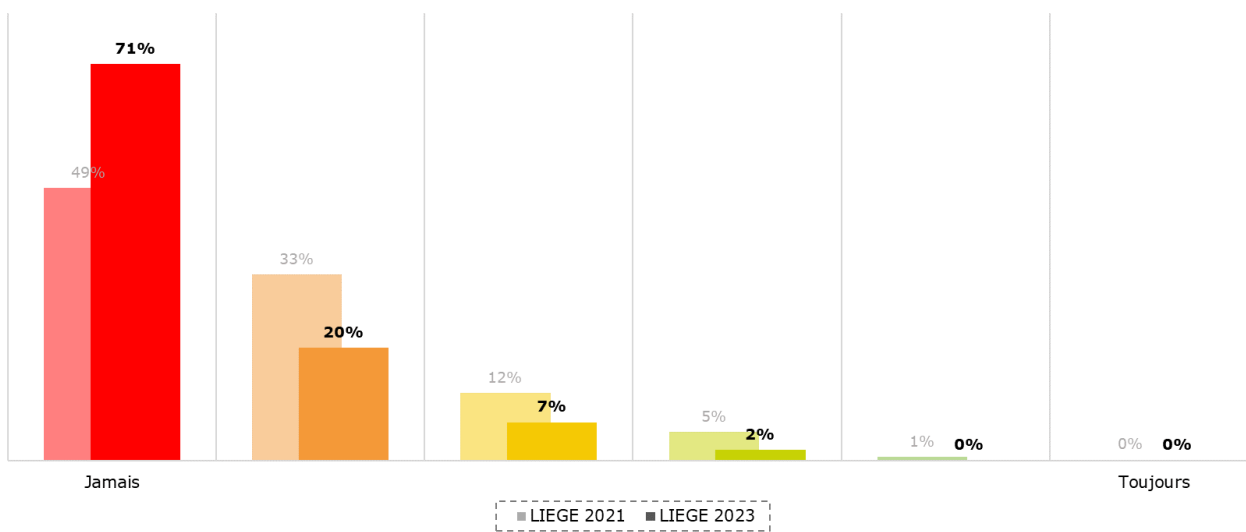
Le confort est la dimension qui perd le plus de points par rapport à 2021 : le score passe de 2,84 (F) à 2,23 (G). Une baisse sur les cinq questions est constatée. Elle semble liée encore une fois aux nombreux travaux qui ont eu lieu sur le territoire de la Ville et à l'absence de solutions mises en place pour des itinéraires alternatifs. Cela est clairement confirmé par la forte baisse du score sur la question liée aux alternatives sûres en cas de chantier (voir le graphique avec 71% de la réponse la plus négative).

Les résultats sur les SUL sont un peu plus étonnants. En 2019 et 2021, Liège obtenait une note de A sur cette question, de manière assez logique par rapport à la réalité de terrain qu'on peut encore saluer. En 2023, le score chute drastiquement sans que la situation de terrain n'ait fondamentalement changé spécifiquement dans les rues à sens unique.

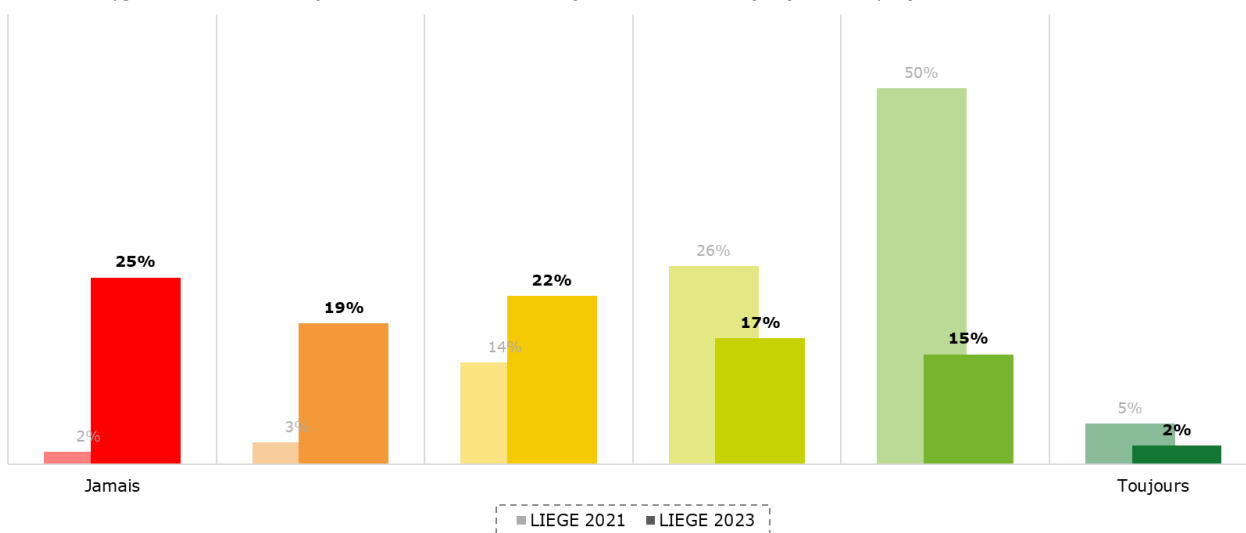
Nous émettons ici l'hypothèse d'un mouvement d'humeur de la part des répondants, traduisant aussi la démission des autorités dans la gestion du chantier du Tram (où les SUL n'étaient jamais prévus). Le laisser-aller général concernant le parking sauvage en piste, l'absence de mise en place de protections de celles-ci, l'interruption des pistes par des chantiers de longue durée sans aucune protection... ne sont que des exemples qui peuvent expliquer ce durcissement de jugement.



16. Lors de travaux sur les itinéraires cyclables, une solution alternative sûre est proposée : (moyenne = 1,4)



17. A vélo, je suis autorisé à emprunter les voies à sens unique à contre-sens : (moyenne = 2,85)



9. Importance accordée au vélo par la commune

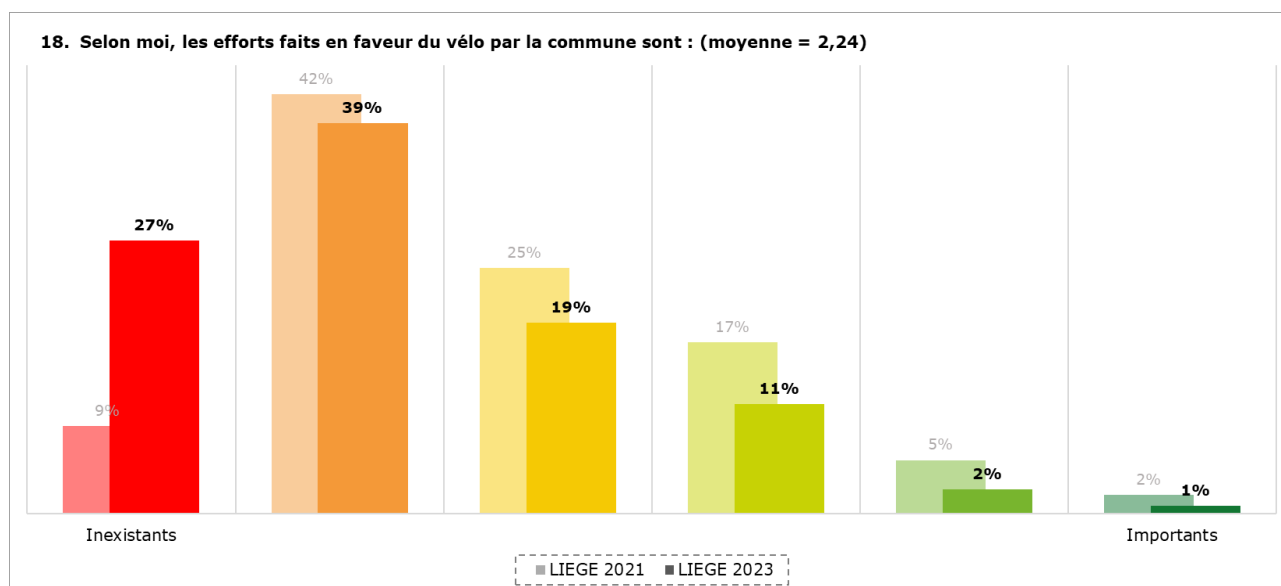
2,02=G

Cette dimension connaît le score le plus bas des 5. Comparativement à 2021, le score baisse mais moins fort que les autres dimensions, notamment car il est difficile de faire encore plus bas. La commune est donc perçue de manière plus négative en ce qui concerne son importance accordée au vélo.

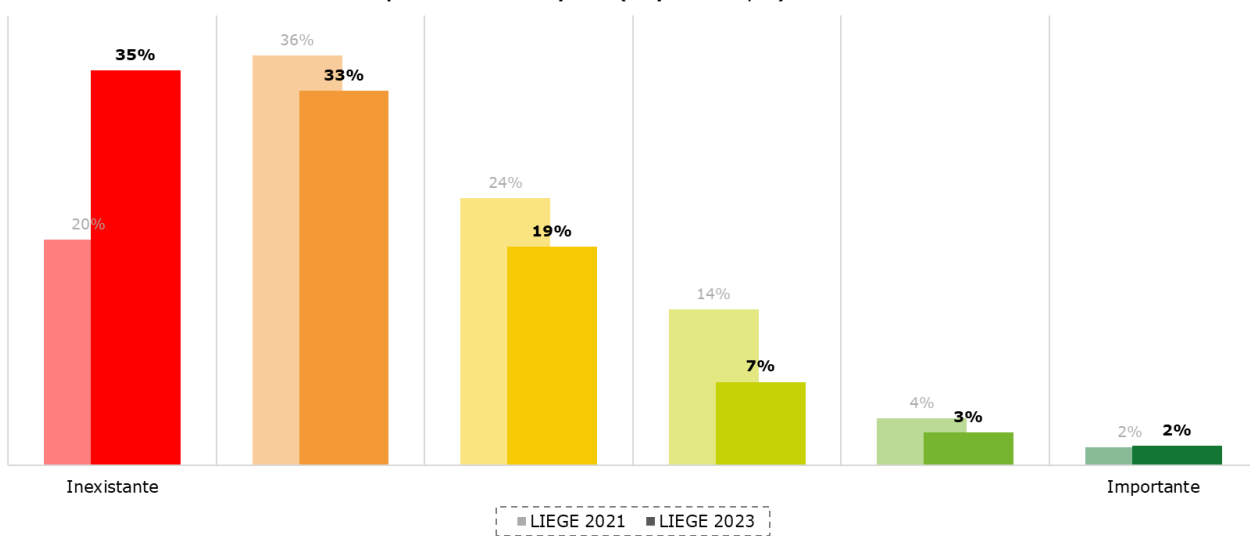
Rappelons ici que les réponses s'adressent aussi en partie au SPW car les usagers ne font pas souvent la différence entre des aménagements sur domaine régional ou domaine communal.

La question 18 montre clairement ce sentiment d'abandon évoqué ci-avant. Et la question 19 met aussi en avant la trop légère communication de la Ville. Même si la promotion du déplacement en vélo fait partie de celle-ci, cette communication reste trop monocanal, éloignée de la réalité du terrain et très peu variée dans les thématiques abordées. A aucun moment, la communication n'a été réalisée dans le but d'aider les cyclistes au quotidien parmi les tourments des chantiers, ni en vue de mettre en exergue des actions concrètes au quotidien des autorités (travaux, police).

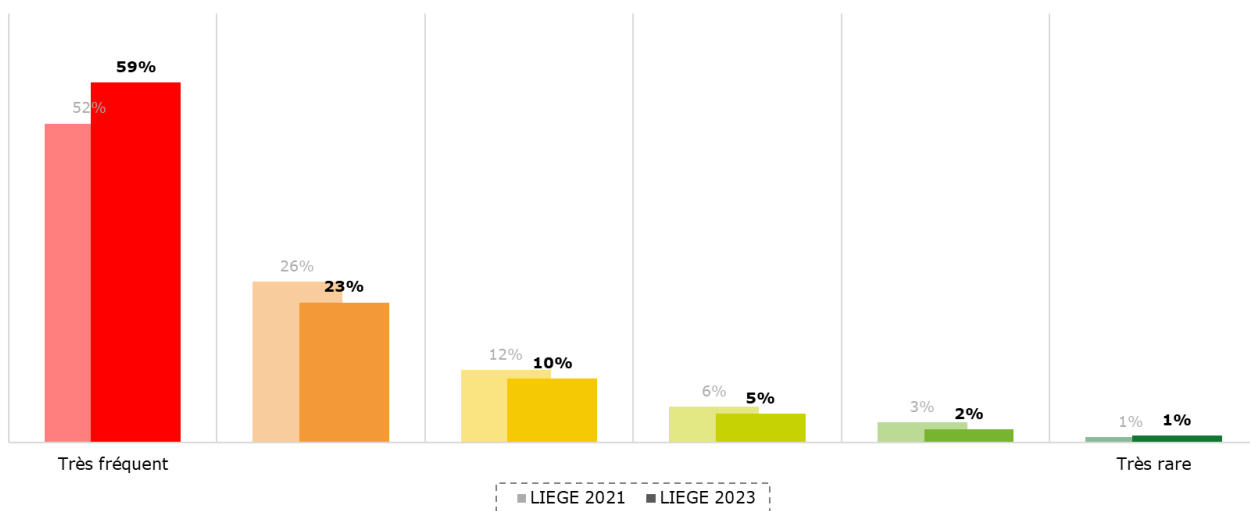
Enfin, il n'est pas improbable que les effets d'annonce d'aménagements faites durant les dernières années et non concrétisées plombent également ce résultat.



19. La communication en faveur des déplacements à vélo y est : (moyenne = 2,15)



21. Le stationnement des véhicules motorisés (voitures, camions, motos...) sur les itinéraires cyclables est : (moyenne = 1,72)



10. Stationnement et services vélo

2,73=F

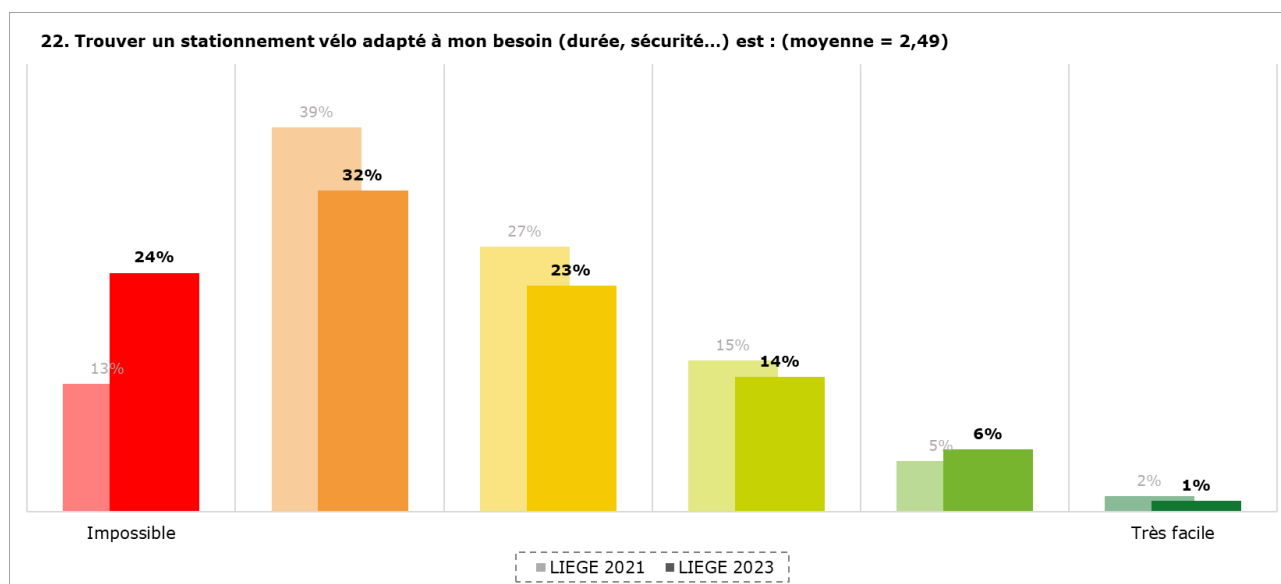
C'est sur cette thématique que le score de la Ville est le plus élevé. Comme pour les quatre autres thèmes, le score a également baissé par rapport à 2021.

Parmi les 5 questions de ce thème, la plus grande baisse de score est celle qui concerne le stationnement aux arrêts de transports en commun. On passe de 9 à 41% de réponses très négatives à cette question. La fermeture du parking vélo sécurisé de la gare des Guillemins et le futur parking payant expliquent certainement en grande partie ce ressenti. Il est certainement renforcé par l'absence de parkings sécurisés aux gares de Liège Saint-Lambert et Carré.

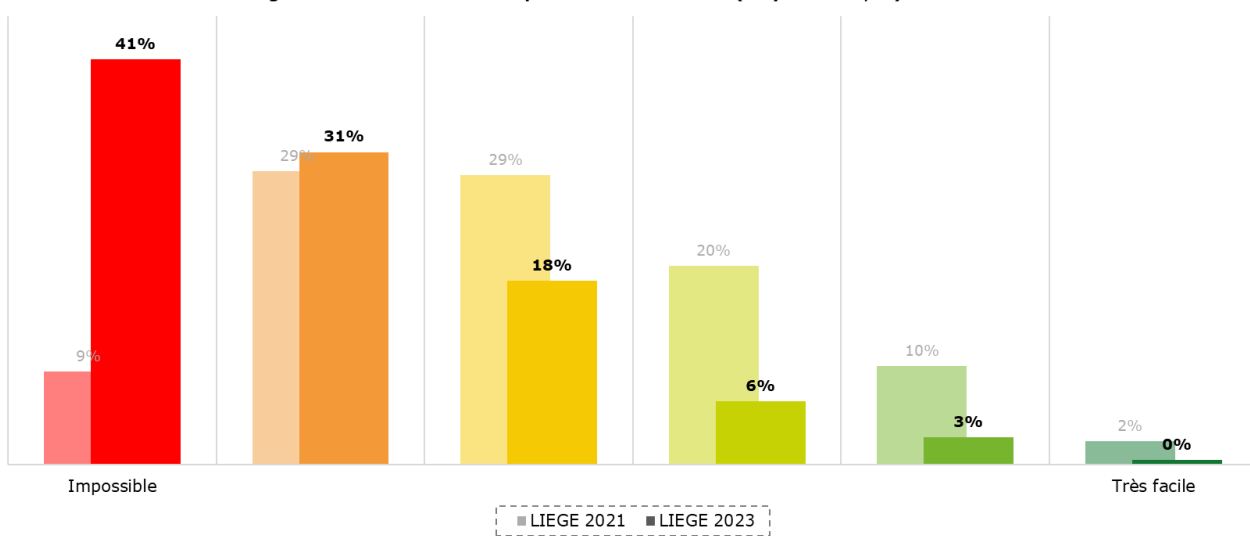
La question plus générale sur la facilité à trouver du stationnement vélo adapté voit aussi une baisse des scores de réponses. Malgré de grandes améliorations observées sur le terrain (arceaux, bikeep, charles-magnette, jonfosse, festivités...), les répondants semblent avoir sanctionné la fermeture (temporaire) du parking des Guillemins et l'absence de stationnement sécurisé suffisant en centre-ville.

C'est dans cette thématique qu'on retrouve la question au plus faible score. Elles concernent les vols de vélo. Le score de 1,36 pointe une des plus grandes problématiques de la Ville pour les cyclistes. On doit cependant constater que les chiffres officiels de la Police mettent en évidence une amélioration en 2023, mais elle n'avait pas encore été communiquée au moment du baromètre 2023.... Nous espérons que cette tendance continuera et pourra s'observer aussi dans le ressenti des cyclistes lors du prochain baromètre.

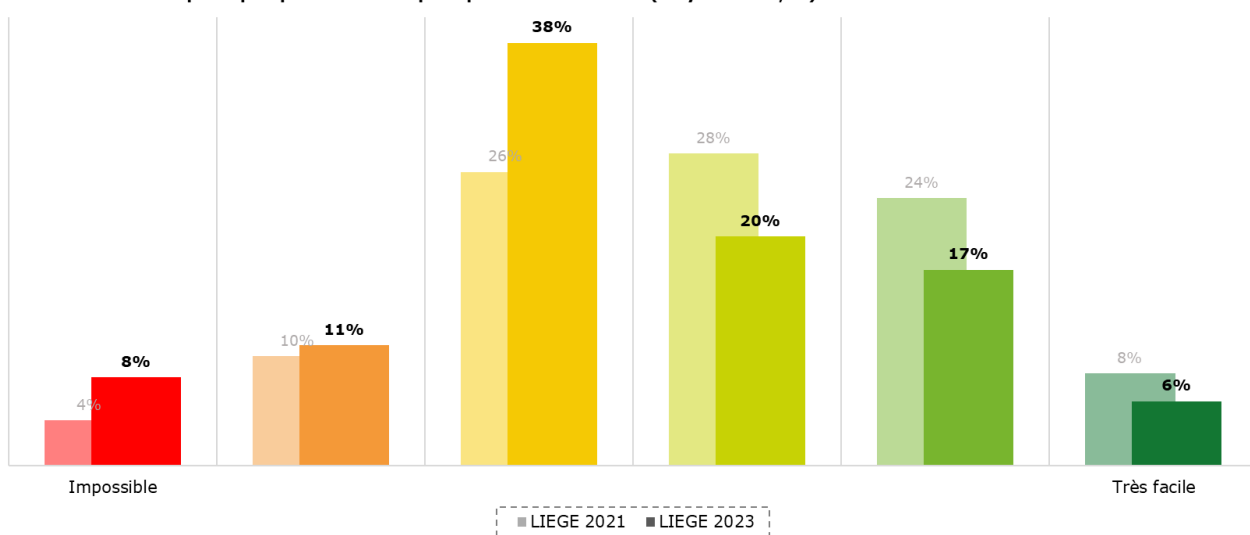
Même si elles baissent, les réponses liées à la facilité de location de vélo ou à la présence d'atelier/magasin de vélo sur le territoire conservent des scores de satisfaction élevés.



23. Stationner son vélo en gare ou à un arrêt des transports en commun est : (moyenne = 2,01)



24. Louer un vélo pour quelques heures ou pour plusieurs mois est : (moyenne = 3,46)



25. Trouver un magasin/atelier de réparation de vélo dans la commune est : (moyenne = 4,32)

