

# Commune de Charleroi



## BAROMÈTRE CYCLABLE

RÉSULTATS 2023

GRACIQ  
LES CYCLISTES QUOTIDIENS ASBL

LE SOIR

Pro Velo



# Table des matières

<b>1. Méthodologie générale du baromètre</b>	<b>4</b>
Échelle et classement	4
Méthode de calcul	5
<b>2. Profil des répondants pour la commune</b>	<b>6</b>
Pyramide des âges des répondants selon leur genre	6
Appartenance à une association cycliste	7
Cyclistes réguliers, occasionnels ou pas du tout ?	7
Niveau d'expertise pour se déplacer à vélo	8
Types de vélos utilisés	8
Motifs principaux de déplacements des répondants au baromètre	9
Cycliste wallon = automobiliste ?	10
<b>3. Freins au vélo (pour ceux qui ne l'utilisent pas)</b>	<b>11</b>
Synthèse des avis exprimés	12
Classement de la commune dans l'ensemble de la Wallonie	13
Classement dans la province	14
Classement de la commune par rapport aux villes françaises	15
<b>4. Ressenti général sur le vélo dans la commune</b>	<b>16</b>
<b>5. Sécurité des déplacements à vélo</b>	<b>19</b>
<b>6. Confort des déplacements dans la commune</b>	<b>22</b>
<b>7. Importance accordée au vélo par la commune</b>	<b>24</b>
<b>8. Stationnement et services vélo</b>	<b>26</b>
<b>9. Les espoirs et les préoccupations des Carolos</b>	<b>28</b>
<b>9.1 Les remarques positives</b>	<b>28</b>
<b>9.2 Les aménagements sur les routes communales et régionales</b>	<b>28</b>
<b>9.3 Les RAVeLs</b>	<b>29</b>
<b>9.4 Le partage de la voirie avec d'autres usagers</b>	<b>29</b>
Les personnes en voiture	29
Les bandes de bus partagées	30
<b>9.5 La communication</b>	<b>30</b>
La vision politique et sa communication au grand public	30
Le contact difficile avec les décideurs politiques ou techniques	30
Le manque de communication et de sensibilisation axée « vélo »	30
<b>9.6 Attention sur des points géographiques particuliers</b>	<b>30</b>



# 1. 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. 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<sup>er</sup> 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 analyse les 253 réponses au sondage pour Charleroi, ainsi que son classement parmi les **86 communes** qui ont obtenu au moins 50 avis (seuil statistique pour qu'un échantillon soit considéré comme représentatif d'une population).

Pour ne pas comparer des communes trop différentes (ex : rurales vs urbaines) notre commune est classée parmi 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.

Notre questionnaire étant également le même que celui utilisé par le baromètre cyclable de la FUB<sup>1</sup> en France, il est aussi possible de comparer les performances de notre commune à celles de communes françaises de même taille (évaluées en 2021).

## 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

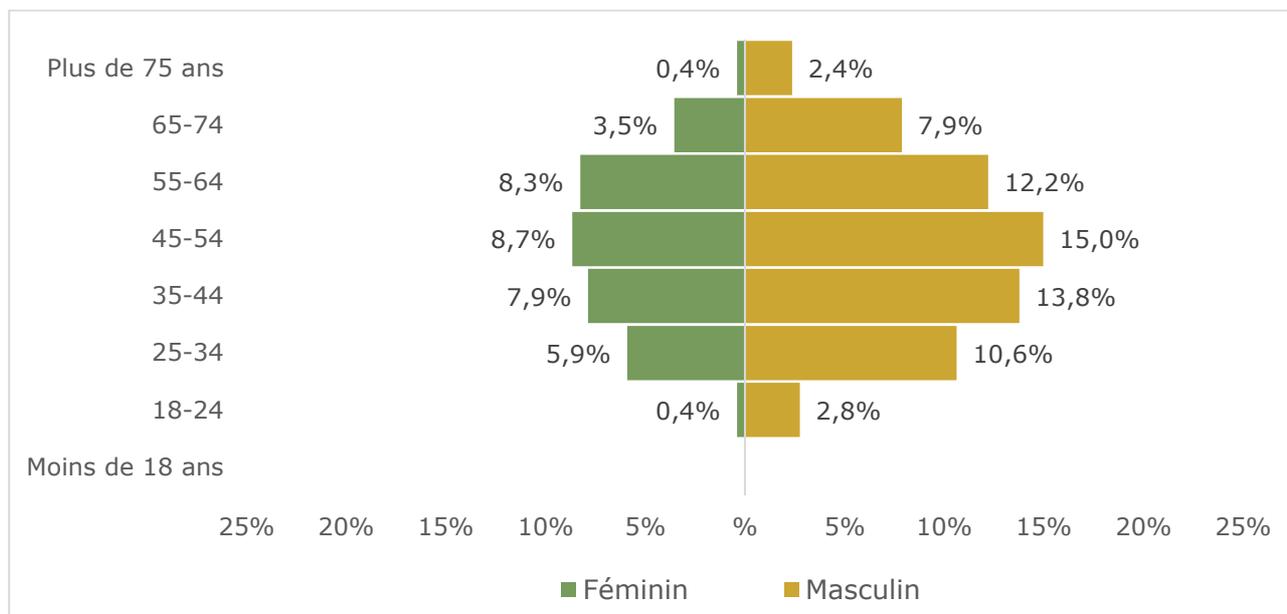
Pour **mieux visualiser le score** d’une commune, une lettre et un code couleur sont utilisés via cette échelle (plus la note est basse, plus on tend vers le rouge) :



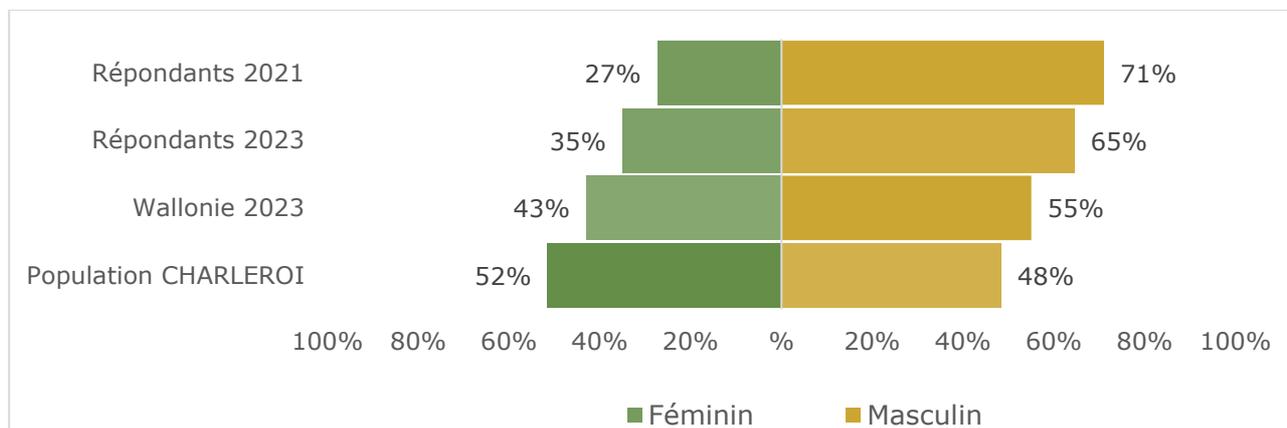
## 2. Profil des répondants pour la commune

### Pyramide des âges des répondants selon leur genre

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" par rapport aux femmes.

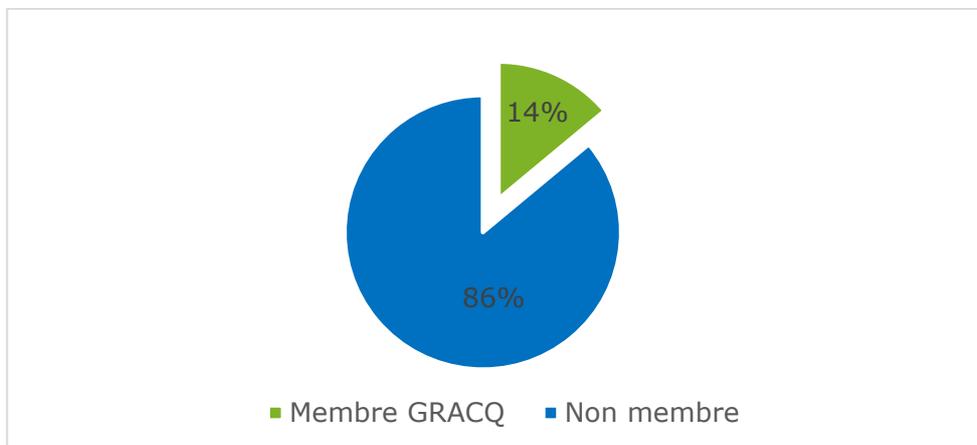


Les proportions de genre des répondants diffèrent légèrement de celles de la population de la commune. Cependant, nous constatons que la proportion de femmes ayant répondu est plus importante en 2023 par rapport à 2021.



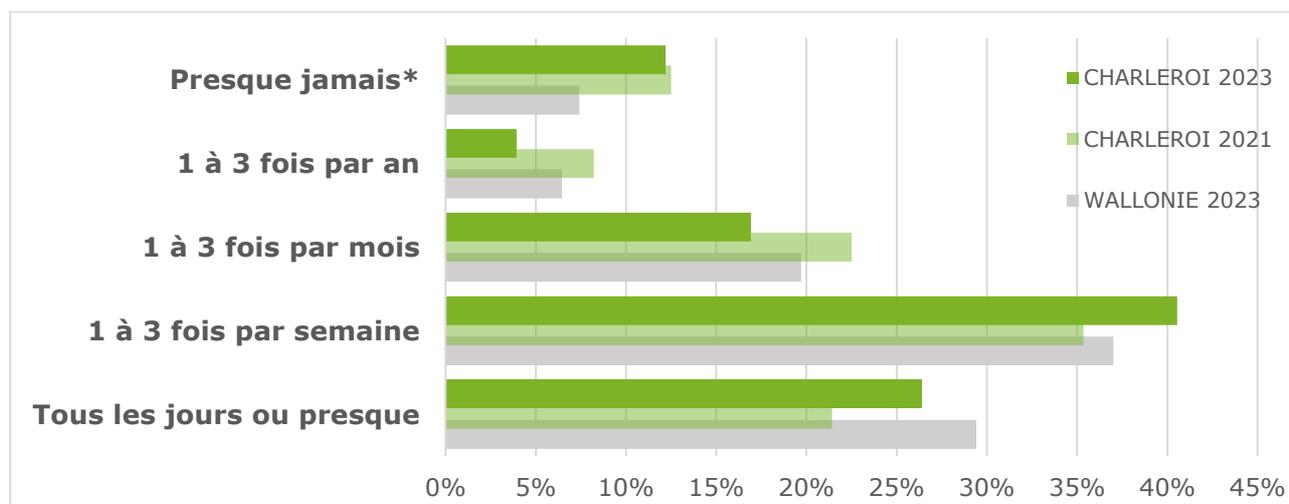
## Appartenance à une association cycliste

À l'instar de 2021, il est rassurant de constater que les réponses proviennent majoritairement de **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, à Charleroi, une augmentation de la proportion de cyclistes quotidiens par rapport à 2021.



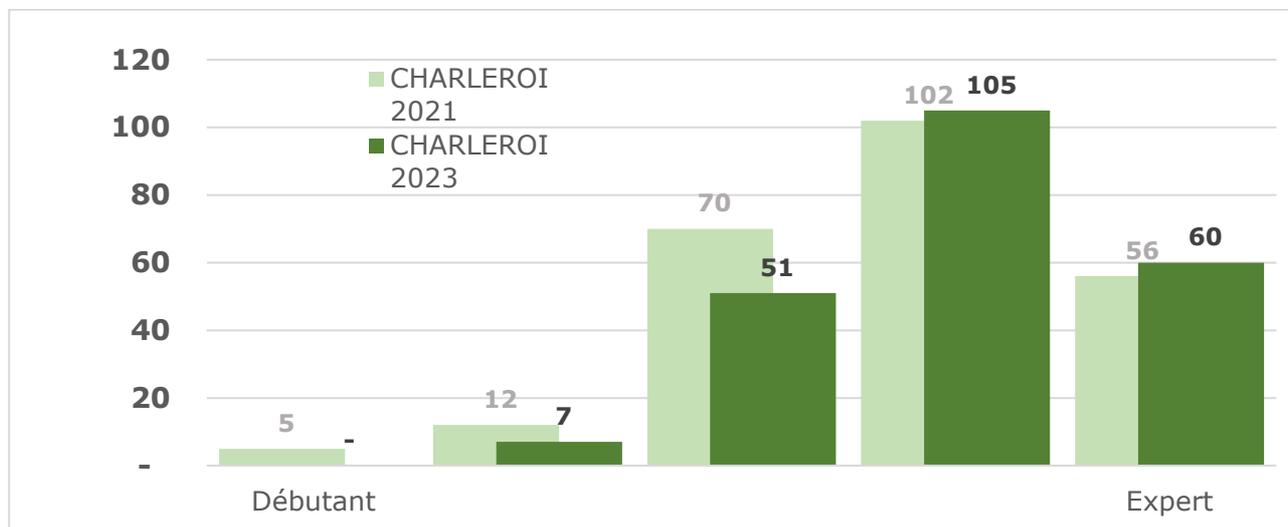
Cette question a aussi permis d'identifier 12% des répondants qui ne roulent quasiment pas à vélo. Soit **31 personnes**. Ceux-ci ont juste dû répondre à la question sur les motifs pour lesquels ils ne roulent pas à vélo (donc pas au questionnaire complet).

L'analyse de cette question est faite à la page 11 de ce rapport.

## Niveau d'expertise pour se déplacer à vélo

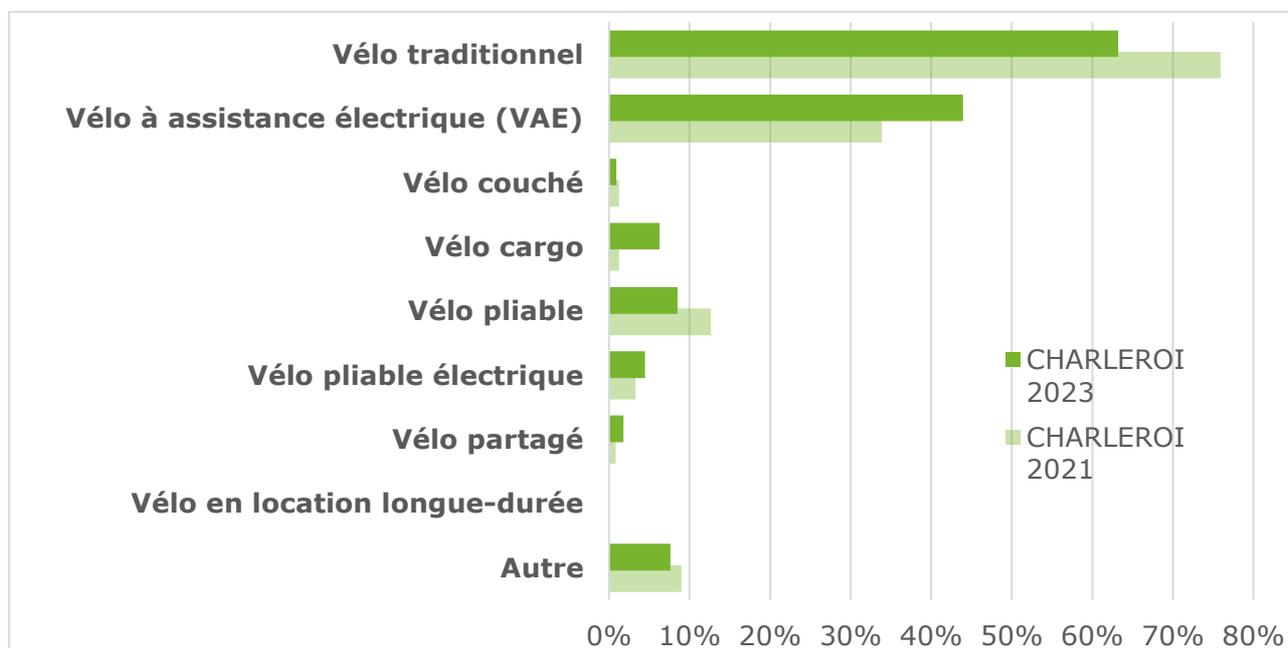
En ce qui concerne le niveau d'habileté à se déplacer à vélo des cyclistes carolos interrogés, ils sont **23%** à s'estimer experts, **42%** très bons, et **29%** plutôt moyens.

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

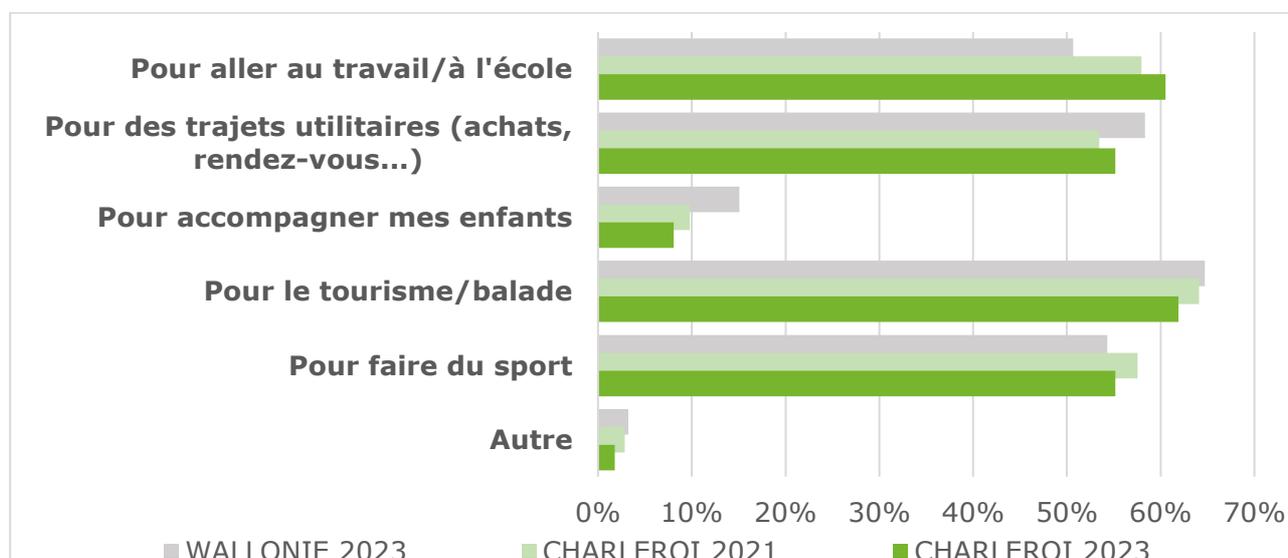


## Types de vélos utilisés

Le graphique suivant représente les différents types de vélos utilisés, chaque répondant pouvant en cocher plusieurs. On observe une augmentation claire de l'usage du vélo à assistance électrique.



## Motifs principaux de déplacements des répondants au baromètre



Ici aussi, les motifs peuvent se cumuler. L'interprétation de cette représentation pourrait s'expliquer par la plus haute proportion de cyclistes au quotidien (voir section « Cyclistes réguliers, occasionnels ou pas du tout ? »).

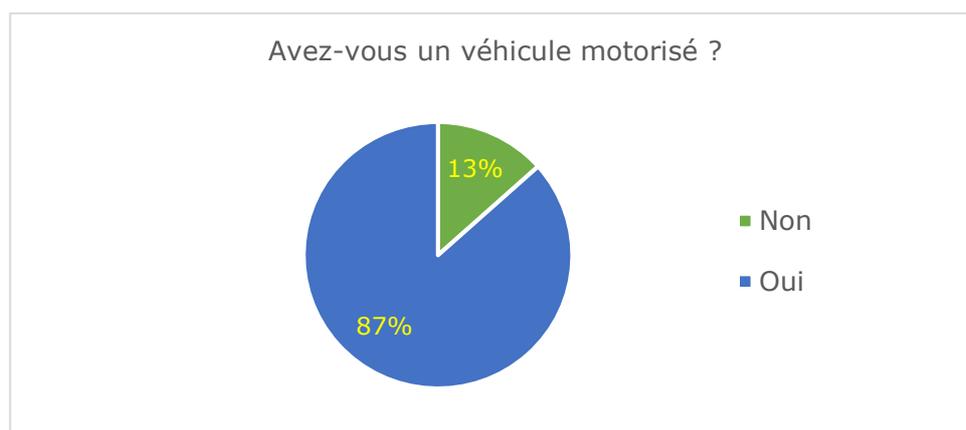
À titre de comparaison, voici les résultats de l'enquête BeMob du SPF mobilité intitulée « *Les modes de déplacement utilisés par les Belges en 2022* », qui a compté 4666 répondants. Selon cette enquête, il ressort que 70% des Wallons n'utilisent pas leur vélo, mettant ainsi en évidence un écart significatif par rapport à la Flandre où seuls 26% des répondants déclarent ne pas utiliser de vélo. Il est également important de noter que parmi les cyclistes en Wallonie, 69% utilisent leur vélo exclusivement pour du loisir, mettant en évidence le long chemin qu'il reste à parcourir pour parvenir à une mobilité plus active et durable.

<b>Parmi tous les répondants</b>				
	<b>Belgique</b>	<b>Bruxelles</b>	<b>Flandre</b>	<b>Wallonie</b>
N'utilisent pas le vélo	44%	65%	26%	70%
Utilisent le vélo pour se promener et pour se déplacer	27%	11%	41%	7%
Utilisent le vélo uniquement pour se déplacer	11%	6%	18%	2%
Utilisent le vélo uniquement pour se promener	17%	18%	16%	20%
<b>Parmi les cyclistes</b>				
	<b>Belgique</b>	<b>Bruxelles</b>	<b>Flandre</b>	<b>Wallonie</b>
Utilisent le vélo pour se promener et pour se déplacer	49%	32%	55%	25%
Utilisent le vélo uniquement pour se déplacer	20%	17%	24%	6%
Utilisent le vélo uniquement pour se promener	31%	52%	21%	69%

Tableau 3 - Motifs d'utilisation du vélo par région du domicile

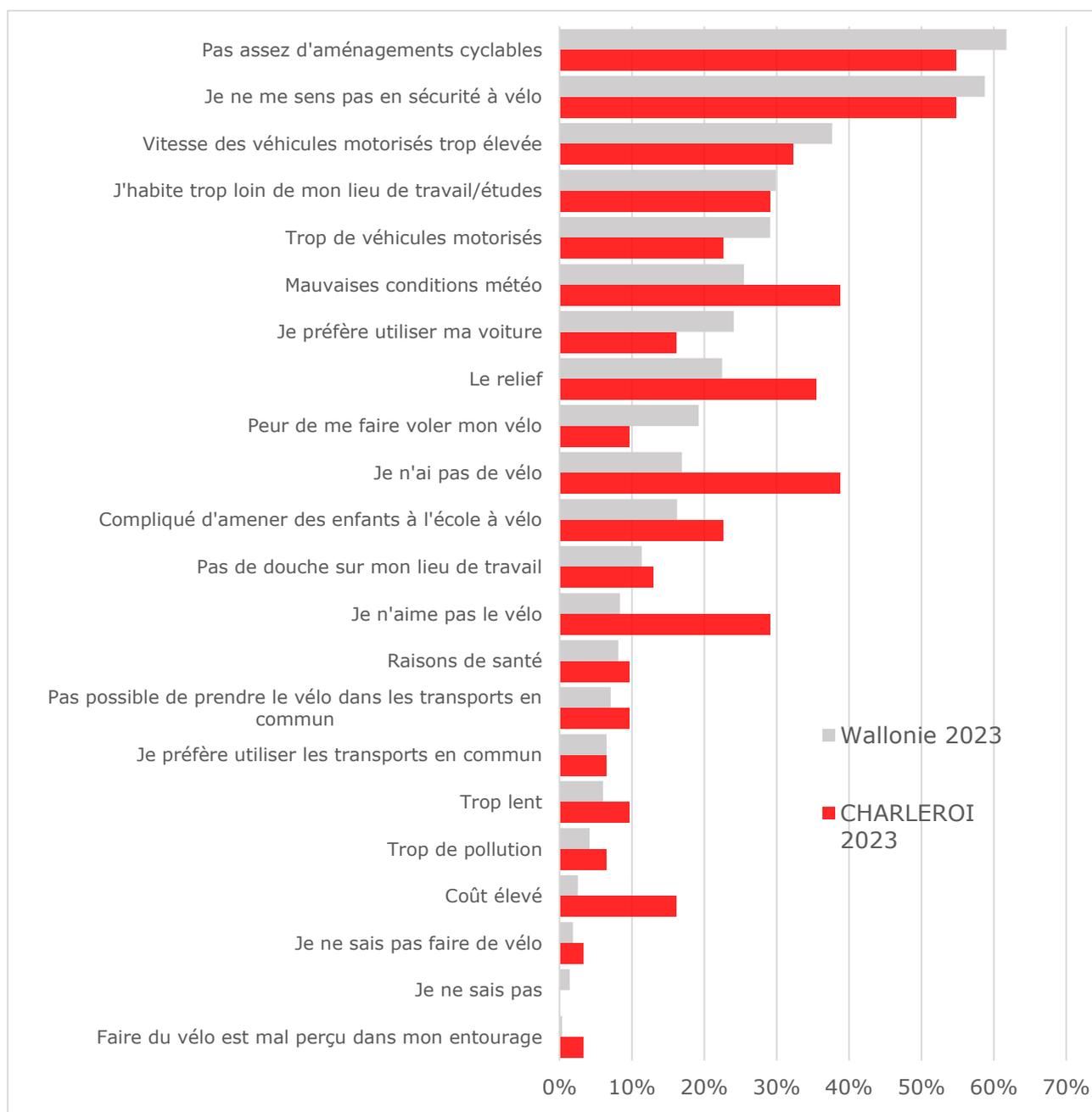
## Cycliste wallon = automobiliste ?

On considère parfois, de façon erronée, que le cycliste wallon n'est « que » cycliste et ignore les réalités de « l'automobiliste ». Pourtant, **93%** des répondants ont un permis de conduire et **87%** possèdent un véhicule motorisé.



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

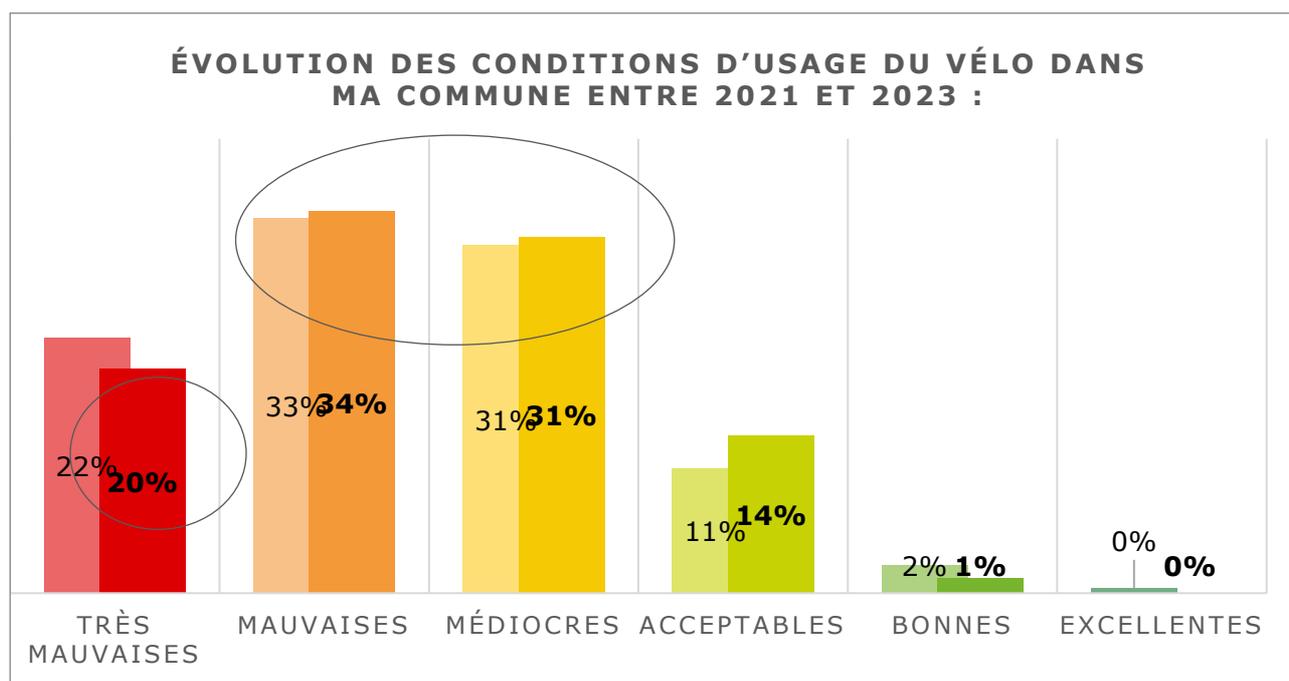
En raison du nombre restreint de participants par commune (254 pour Charleroi), l'analyse au niveau local limite la validité des données. Toutefois, les **860** réponses au niveau de la Wallonie, plus représentatives (en gris sur le graphique), offrent une vue d'ensemble assez pertinente des freins au vélo chez ceux qui ne font (presque) jamais de vélo :



## Synthèse des avis exprimés

Si l'on prend en compte les **254 votes** individuels de cyclistes concernant le territoire communal la note moyenne pour tous les questionnaires est de **2,41**, ce qui **donne globalement à la commune une note F** sur notre échelle de satisfaction en terme de politique vélo.

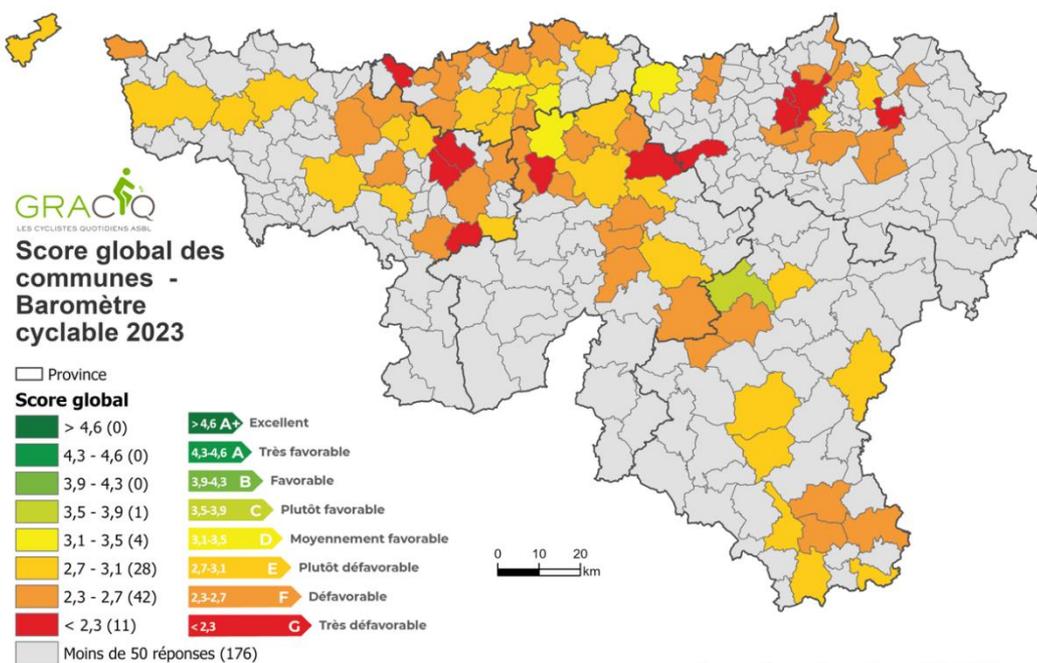
Si l'on analyse les réponses à la question de synthèse qui clôturait notre sondage, l'**opinion sur le vélo à l'échelon local** est résumée par ce graphique :



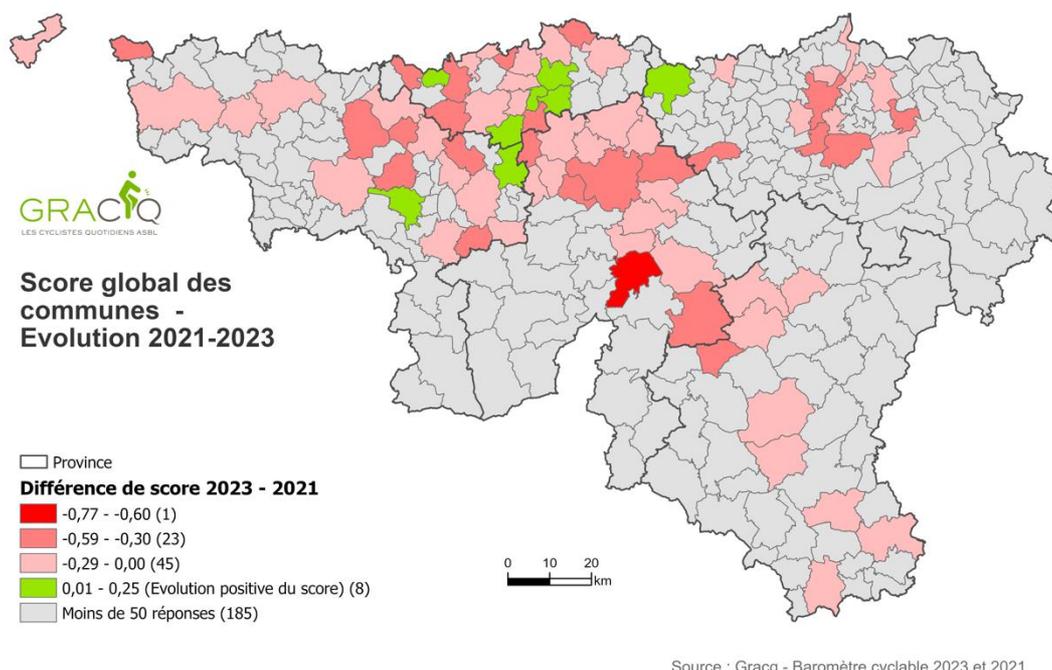
Seul 1% des 254 personnes trouvent **bonnes ou excellentes**, leurs conditions de circulation à vélo, et 14% **acceptables**. On observe également une proportion plus importante de personnes considérant les conditions mauvaises ou médiocres. Cela peut s'expliquer par la part plus importante de personnes roulant à vélo au quotidien et à des exigences plus élevées.

## 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) à notre baromètre :



Ce graphique 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 milieu du classement des communes wallonnes de plus de 50.000 habitants. Cela reste toutefois un score qui peut être grandement amélioré :

Commune > 50.000 habitants	Réponses	Score	Note	2021/2023
TOURNAI	172	E	2,71	
NAMUR	554	E	2,71	
MONS	240	E	2,70	
CHARLEROI	254	F	2,41	
LA LOUVIERE	117	F	2,40	
MOUSCRON	280	F	2,30	
LIEGE	1061	G	2,25	
SERAING	73	G	2,13	
VERVIERS	116	G	1,99	

### Classement dans la province

Notre commune se situe en milieu du classement pour la province de Hainaut :

Province du Hainaut	Réponses	Score	Note	2021/2023
COMINES-WARNETON	118	E	3,03	
ATH	124	E	3,00	
ECAUSSINNES	67	E	2,95	
SENEFFE	59	E	2,93	
BINCHE	87	E	2,91	
GERPINNES	80	E	2,80	
LEUZE-EN-HAINAUT	60	E	2,73	
TOURNAI	172	E	2,71	
MONS	240	E	2,70	
FLEURUS	83	F	2,45	
CHARLEROI	254	F	2,41	
LA LOUVIERE	117	F	2,40	
SOIGNIES	91	F	2,37	
BRAINE-LE-COMTE	125	F	2,33	
MOUSCRON	280	F	2,30	
THUIN	58	F	2,30	
PONT-A-CELLES	52	G	2,13	
HAM-SUR-HEURE-NALINNES	58	G	2,10	
COURCELLES	62	G	2,08	

## Classement de la commune par rapport aux villes françaises

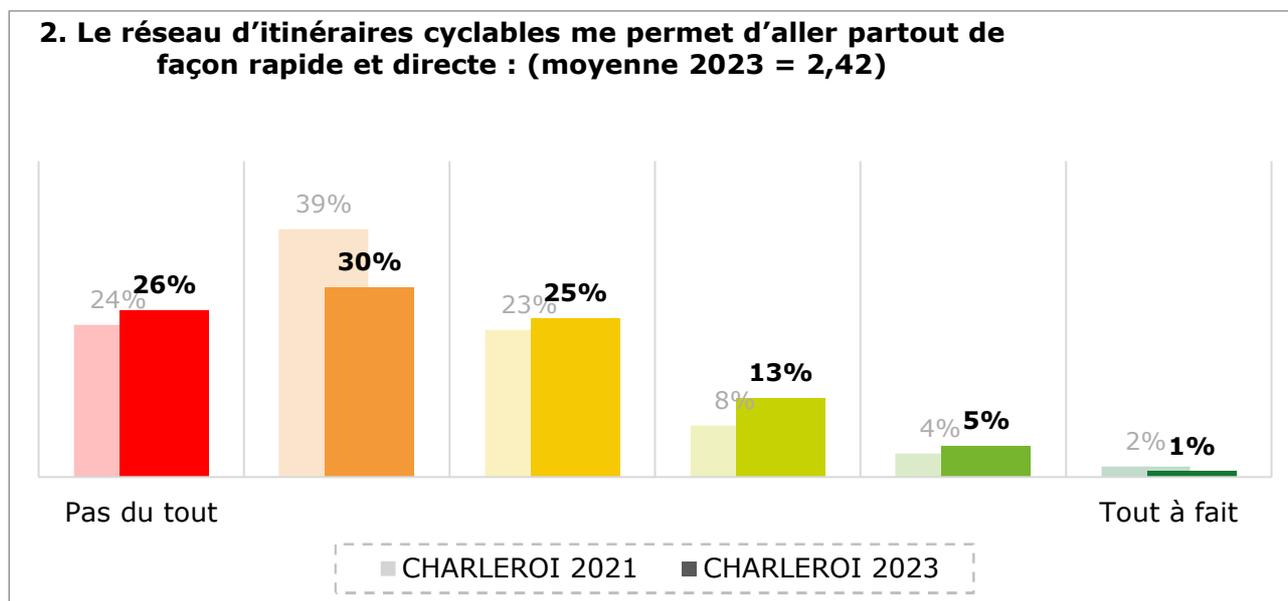
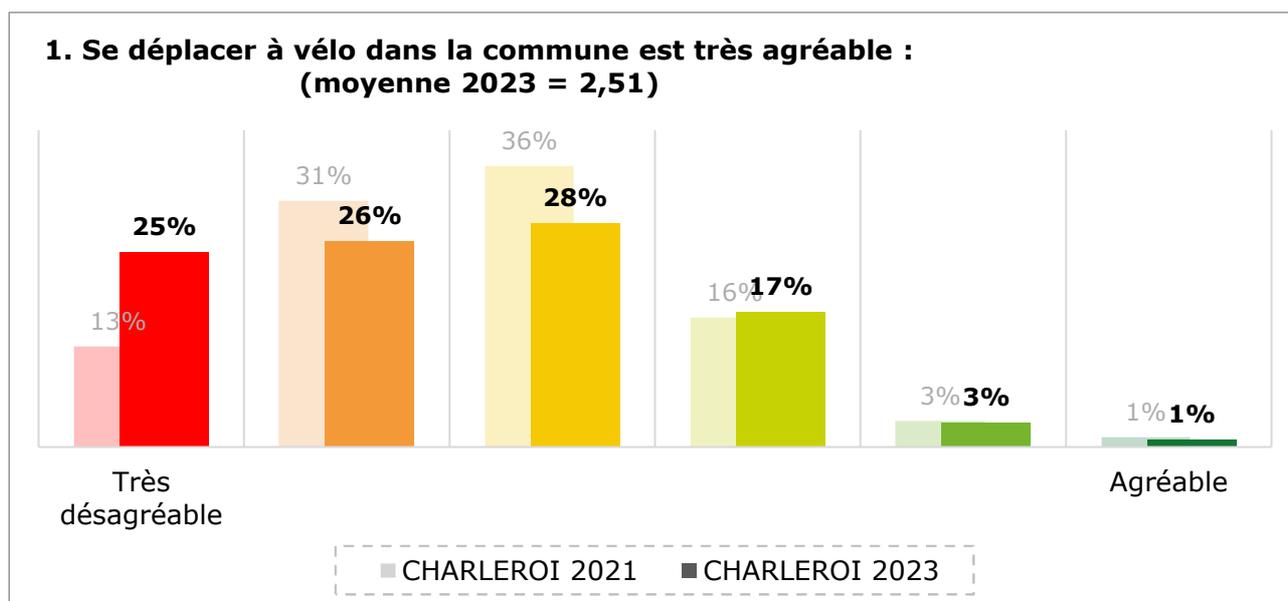
Le baromètre a été fait selon la même méthodologie que celui appliqué en France en 2021 et les communes wallonnes et françaises peuvent ainsi être comparées. Charleroi obtient ainsi la 104<sup>e</sup> place sur 135 villes de plus de 50.000 habitants. La première place revenant à Grenoble avec un score de 4,21 (B).

Données complètes ici :

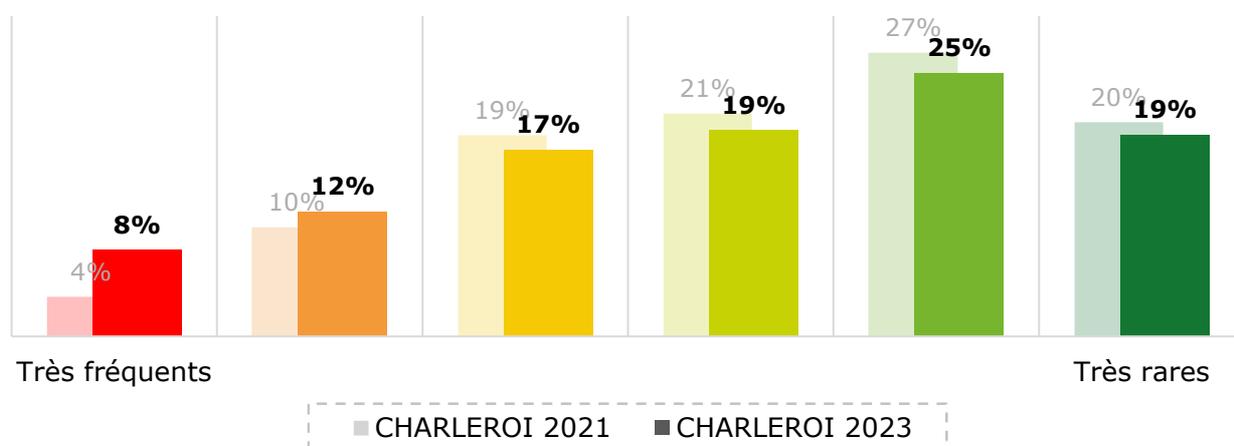
[https://docs.google.com/spreadsheets/d/1OiDV3HdPrI\\_PWxW7o7thrifht2TeEQS1/edit?usp=share\\_link&ouid=107226277261075041463&rtpof=true&sd=true](https://docs.google.com/spreadsheets/d/1OiDV3HdPrI_PWxW7o7thrifht2TeEQS1/edit?usp=share_link&ouid=107226277261075041463&rtpof=true&sd=true)

## 4. Ressenti général sur le vélo dans la commune

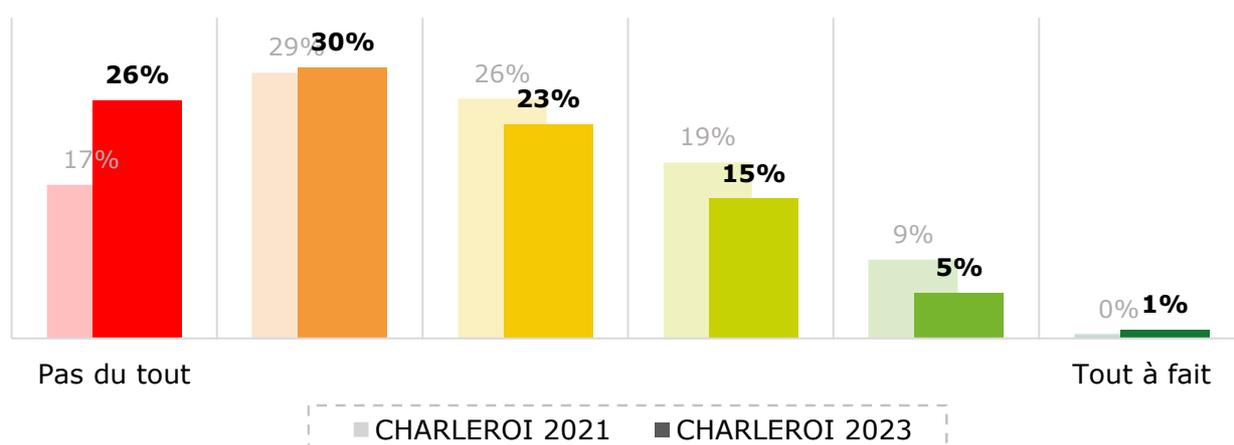
Les scores de la section "ressenti général" sont également en baisse par rapport à 2021. La baisse de certains scores peut certainement s'exprimer par l'augmentation des exigences des cyclistes mais également par le mécontentement des habitants vis-à-vis de la lenteur dans l'amélioration des conditions pour circuler à vélo dans la commune.



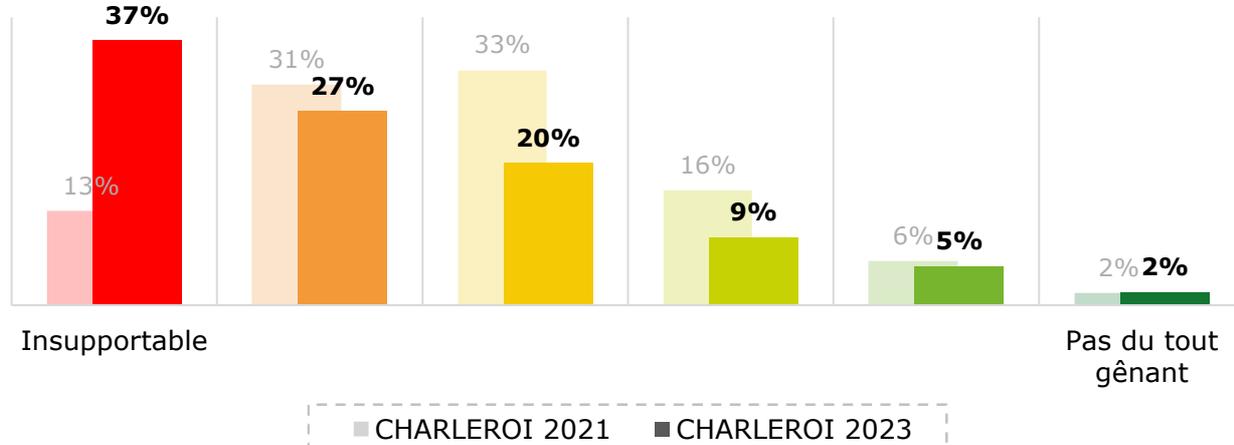
**3. Les conflits entre les personnes circulant à vélo et à pied y sont :  
(moyenne 2023 = 3,97)**



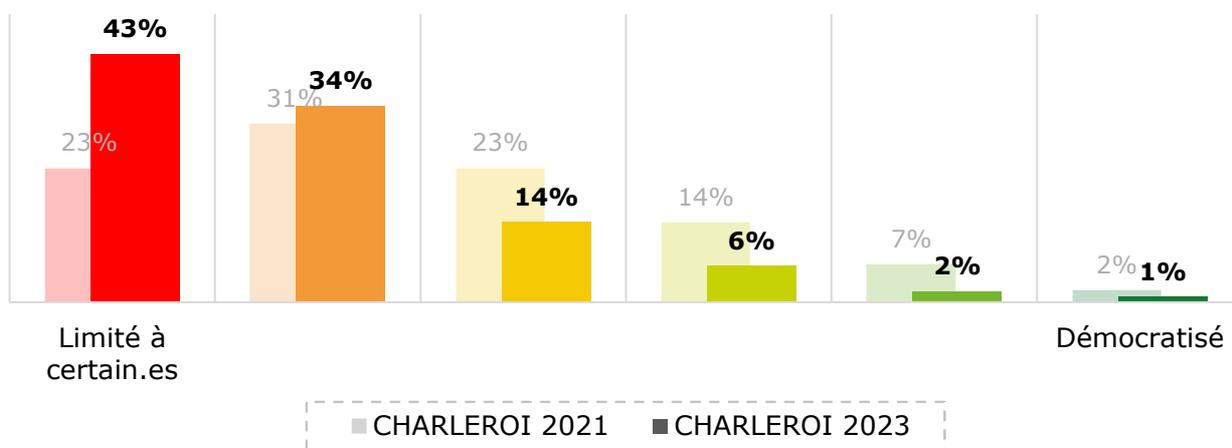
**4. A vélo, les personnes conduisant des véhicules motorisés me respectent : (moyenne 2023 = 2,46)**



**5. A vélo, je trouve que le trafic motorisé (volume et vitesse) est :  
(moyenne 2023 = 2,25)**



**6. Selon moi, dans la commune, l'usage du vélo est : (moyenne 2023 = 1,92)**

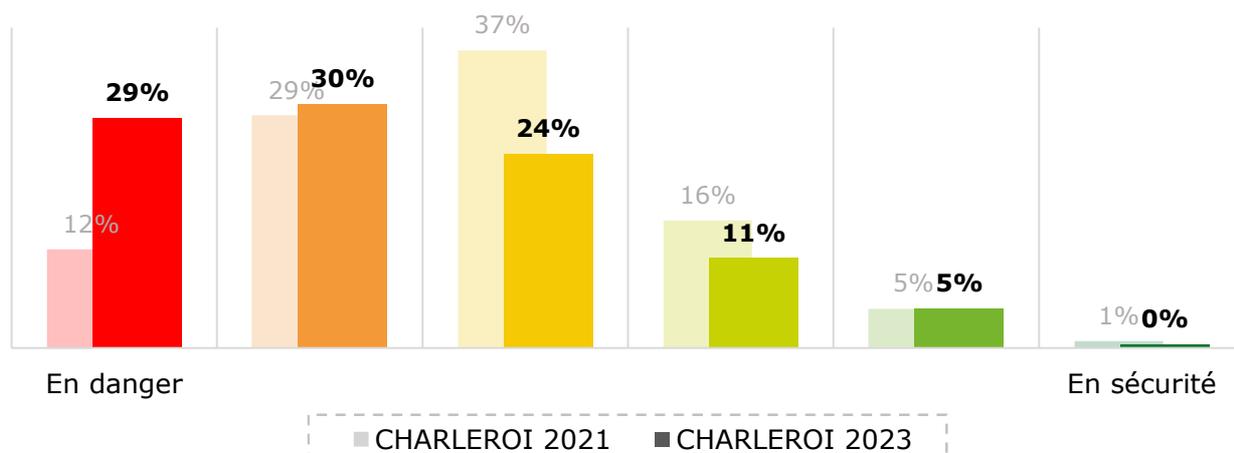


## 5. Sécurité des déplacements à vélo

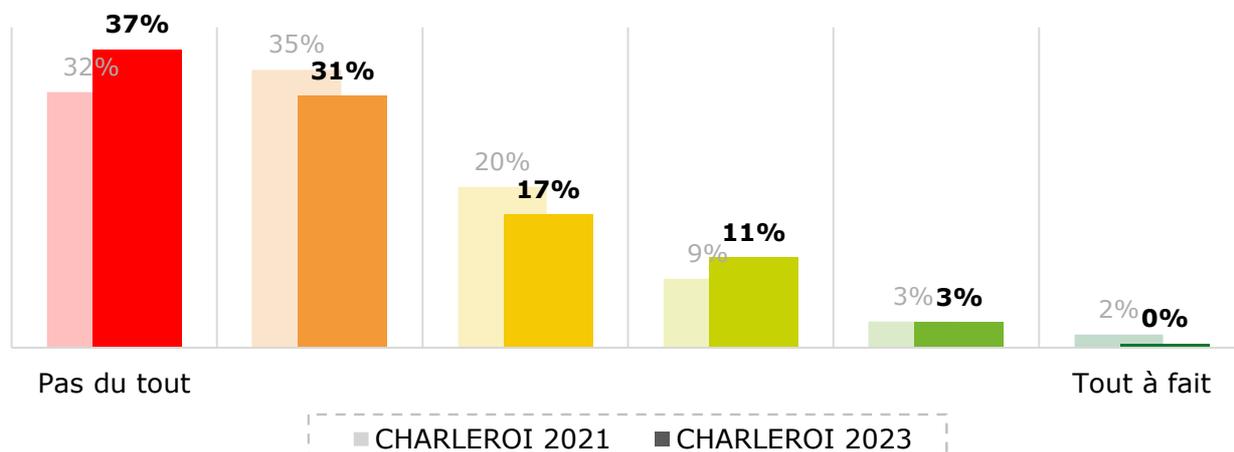
**2,31 = F**

Encore une fois, le baromètre de 2023 montre des scores de satisfaction toujours insatisfaisants au niveau du sentiment de sécurité des cyclistes sur la route.

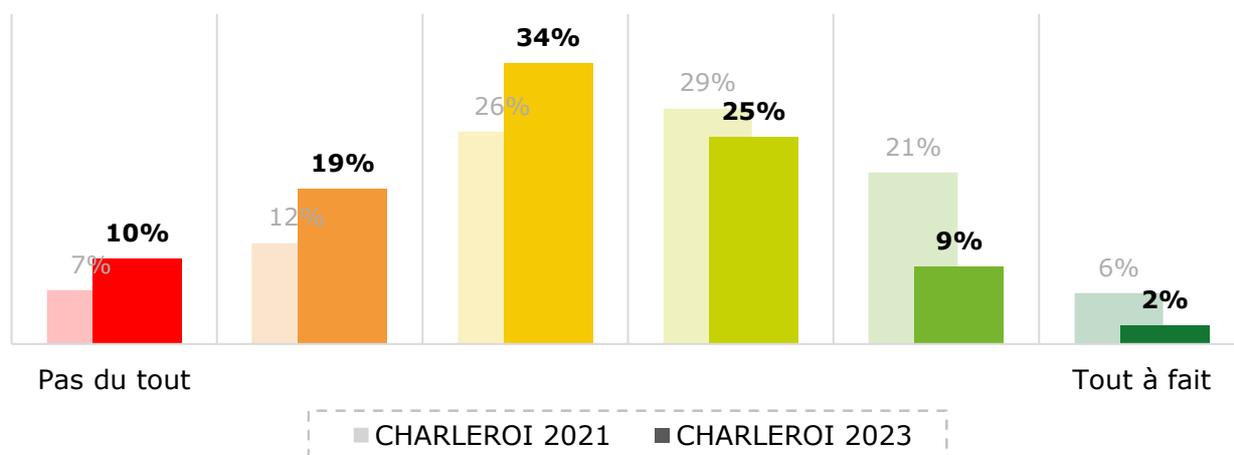
### 7. En général, quand je circule à vélo dans la commune je me sens : (moyenne = 2,35)



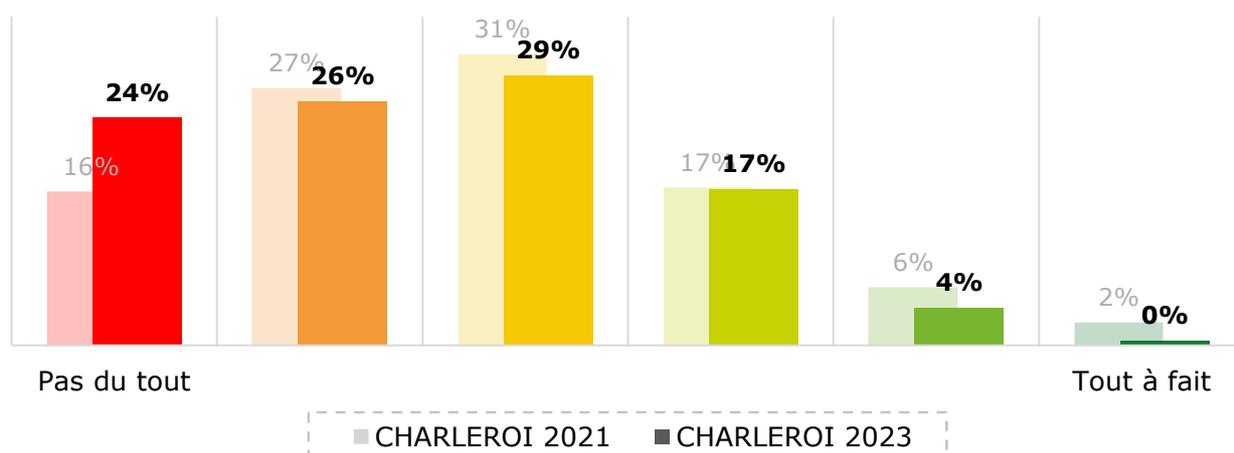
### 8. Je peux circuler en sécurité sur les grands axes de la commune : (moyenne = 2,13)



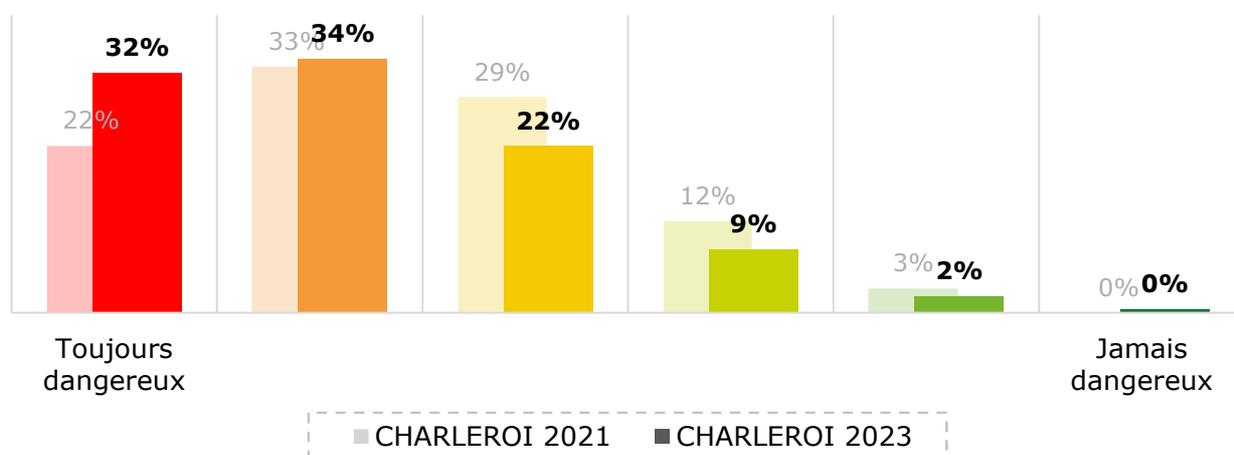
**9. Je peux circuler à vélo en sécurité dans les rues résidentielles :**  
(moyenne = 3,11)



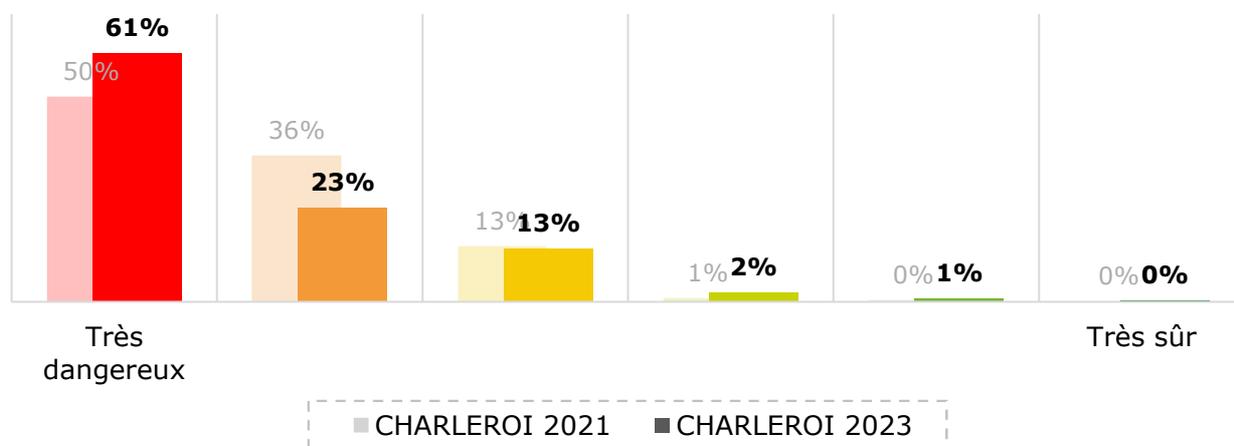
**10. Je peux rejoindre à vélo en sécurité les communes voisines :**  
(moyenne = 2,52)



**11. Traverser un carrefour ou un rond-point dans la commune est :**  
(moyenne = 2,16)



**12. Pour les enfants et les personnes âgées, circuler à vélo dans la commune est (moyenne = 1,61)**

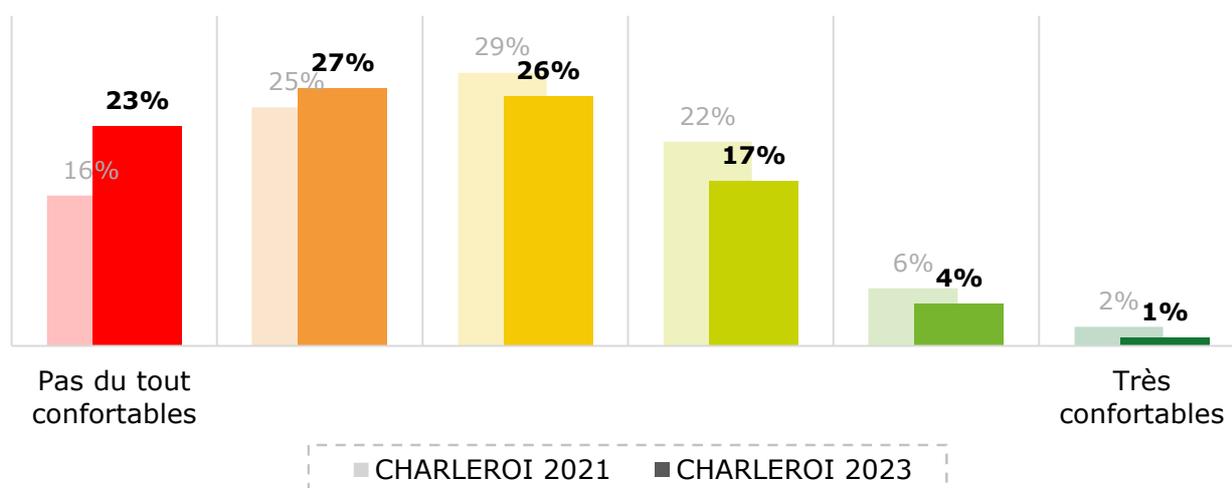


## 6. Confort des déplacements dans la commune

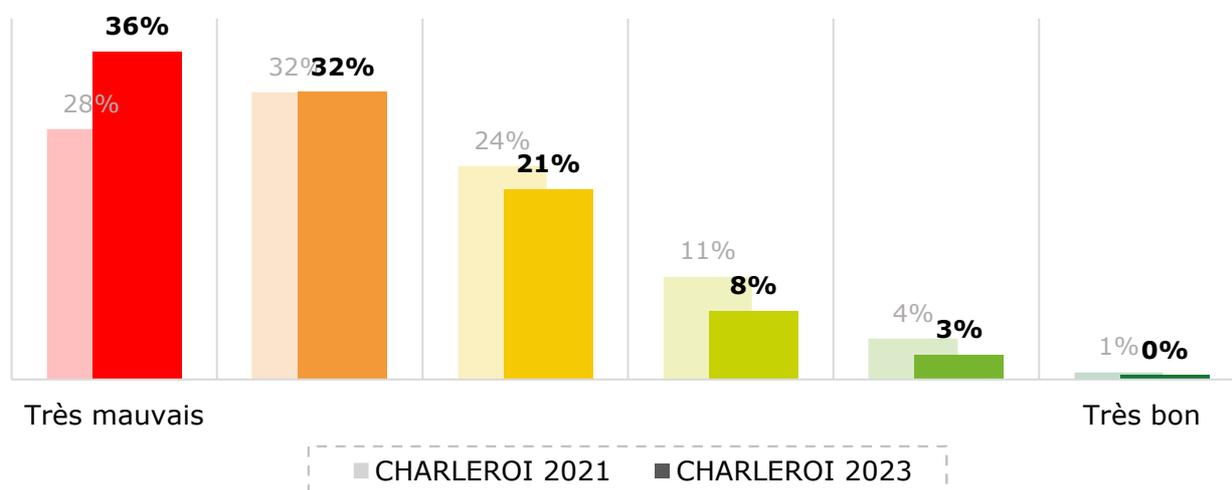
**2,27 = G**

Par rapport à l'année 2021, les répondants se disent insatisfaits en ce qui concerne le confort des déplacements.

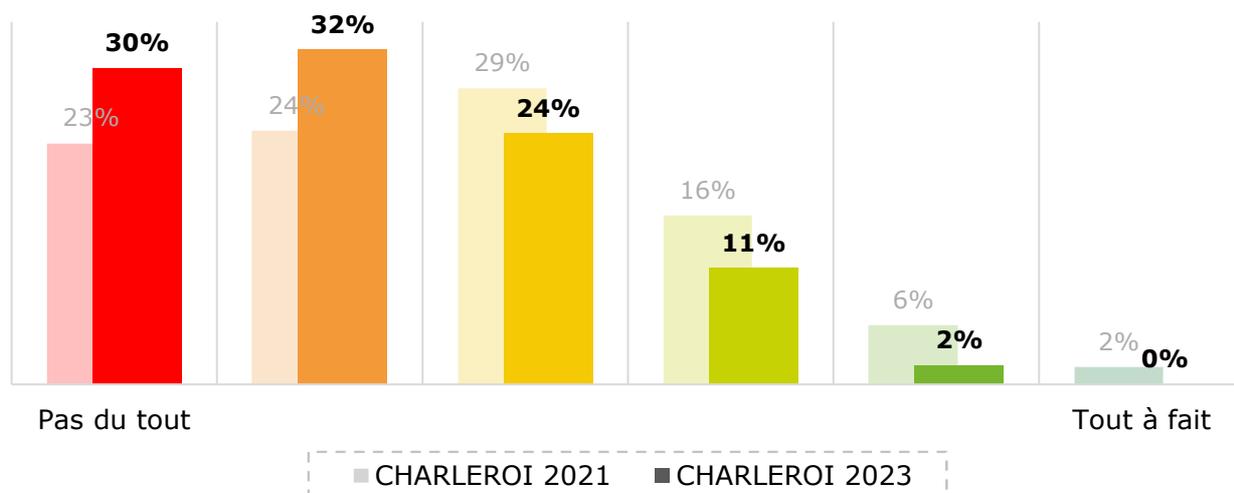
### 13. Selon moi, les itinéraires cyclables sont : (moyenne = 2,55)



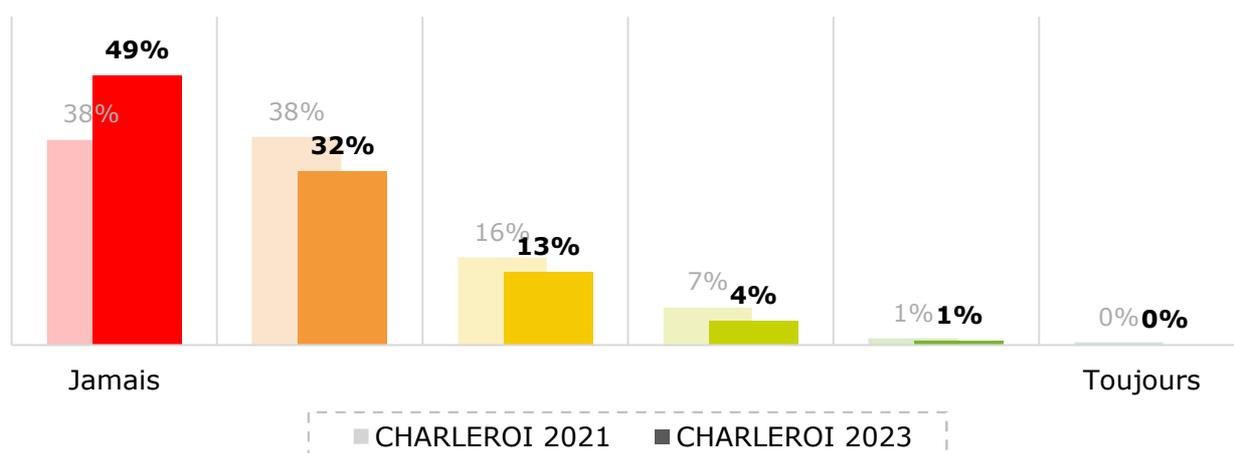
### 14. L'entretien des itinéraires cyclables est : (moyenne = 2,1)



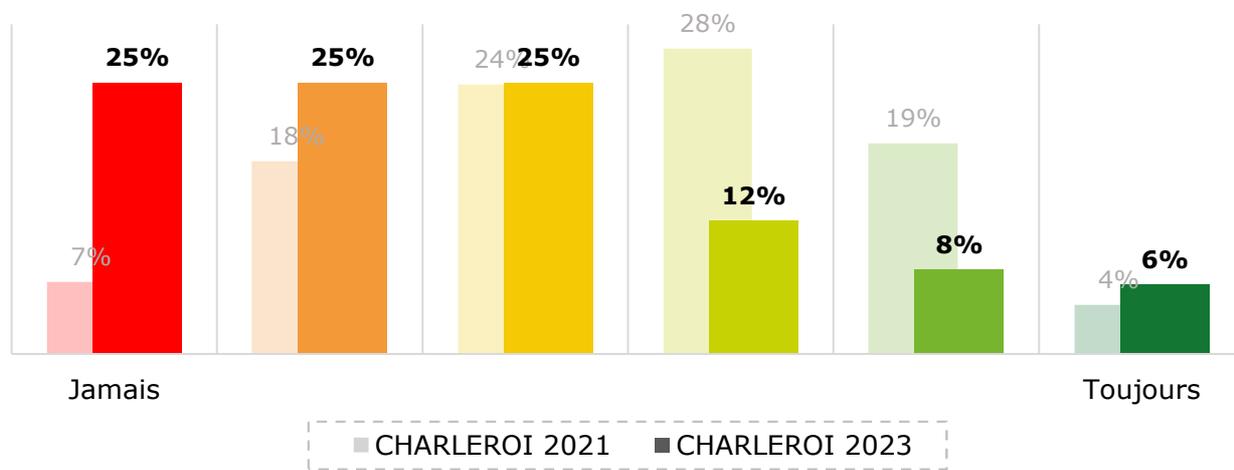
**15. Les directions à vélo sont bien indiquées : (moyenne = 2,22)**



**16. Lors de travaux sur les itinéraires cyclables, une solution alternative sûre est proposée : (moyenne = 1,76)**



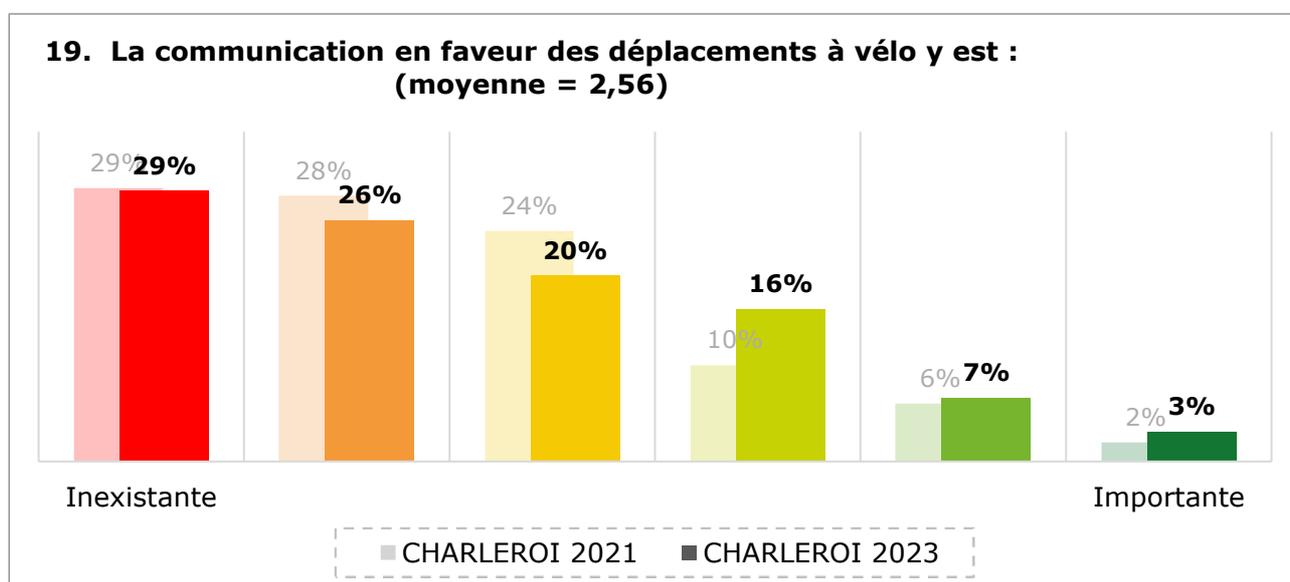
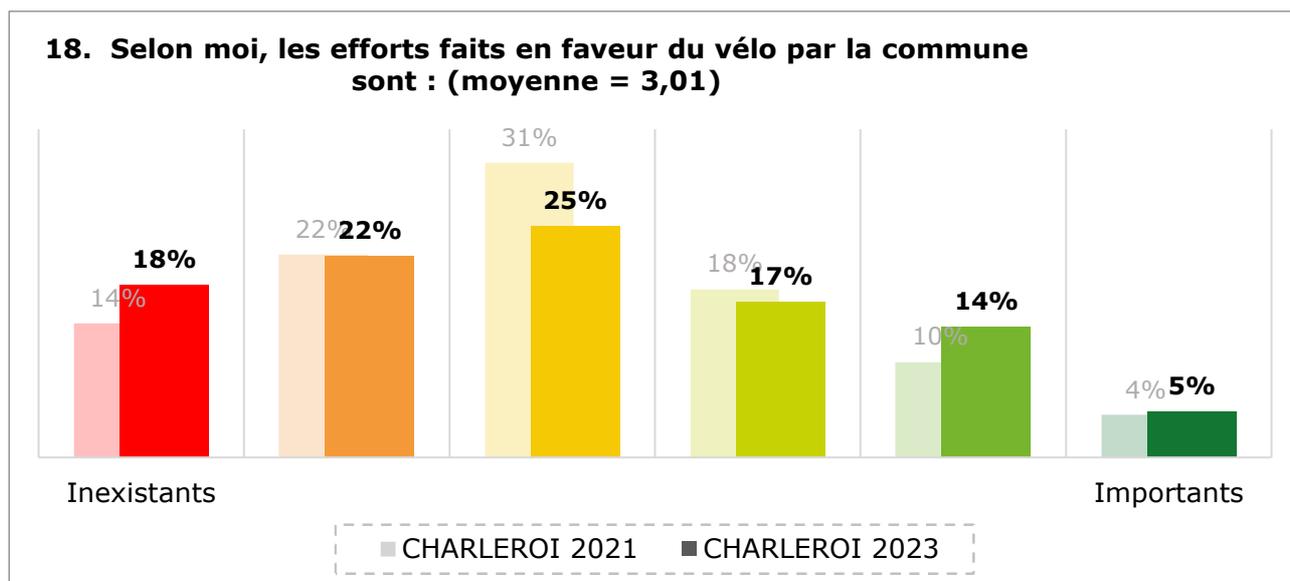
**17. A vélo, je suis autorisé à emprunter les voies à sens unique à contre-sens : (moyenne = 2,72)**



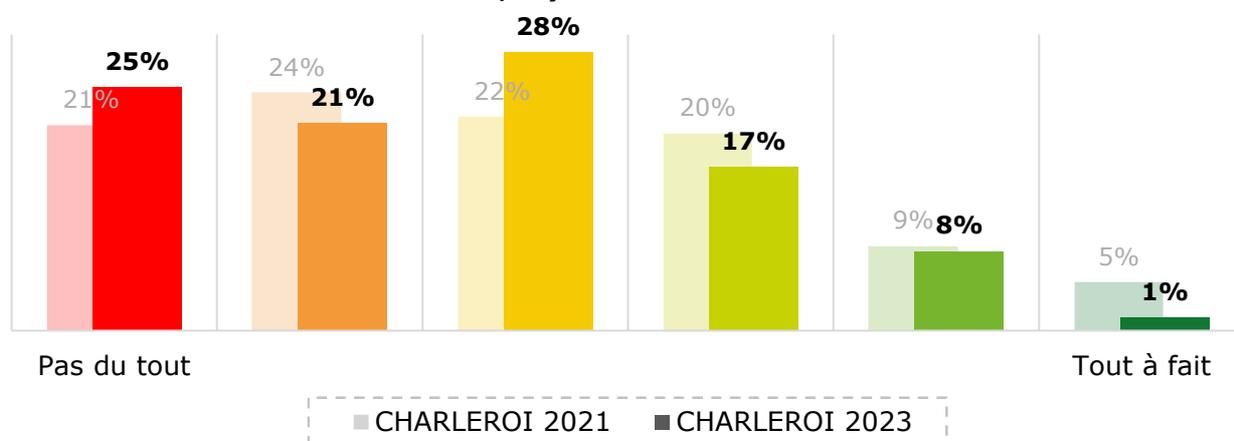
## 7. Importance accordée au vélo par la commune

**2,57 = F**

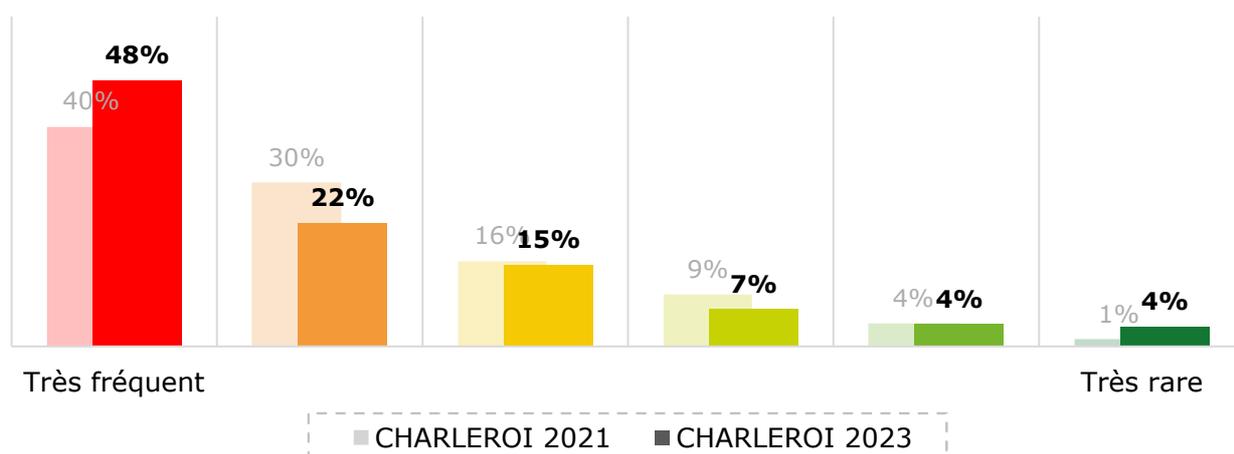
Comparativement à 2021, l'importance accordée au vélo par la commune s'est très légèrement dégradée.



**20. Selon moi, le pouvoir communal est à l'écoute des besoins des usagers du vélo et les implique dans ses réflexions : (moyenne = 2,66)**



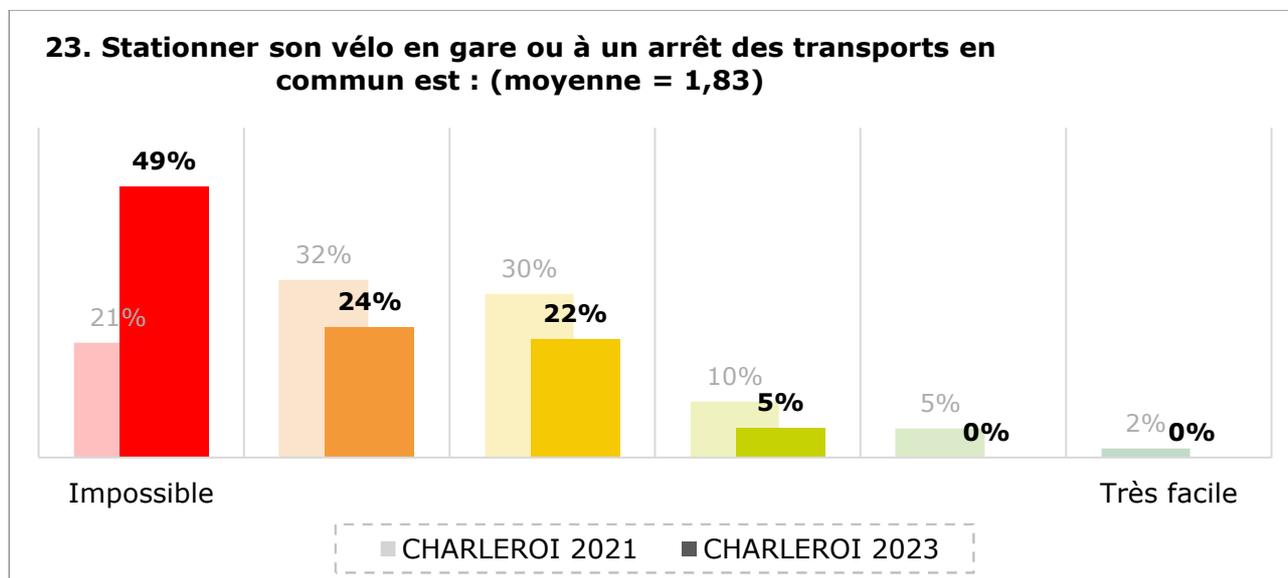
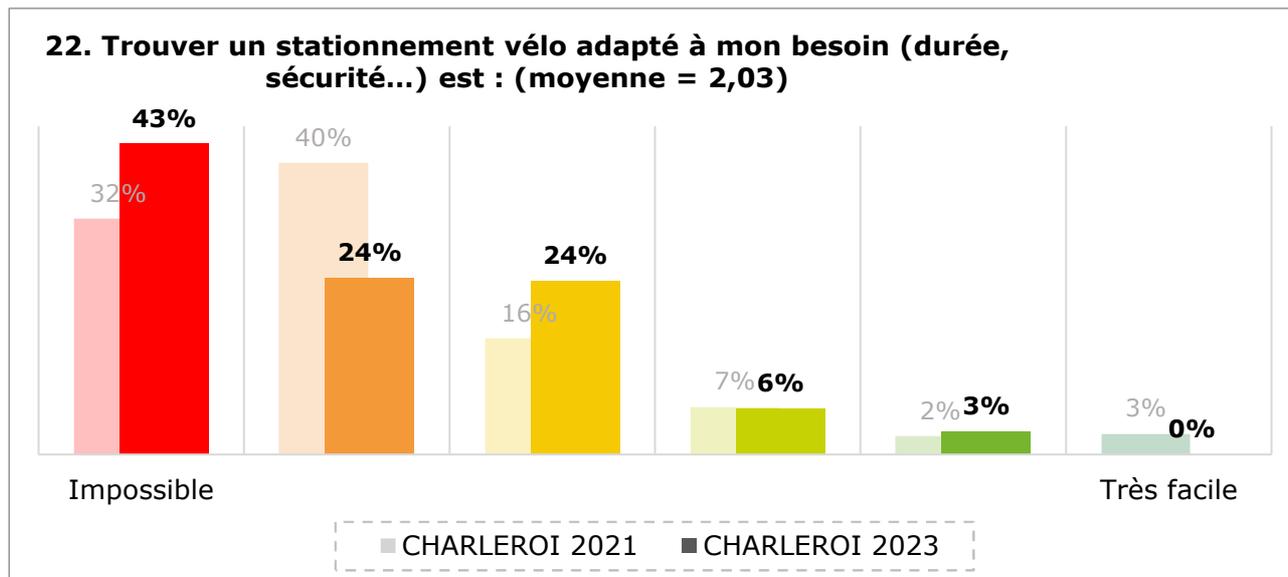
**21. Le stationnement des véhicules motorisés (voitures, camions, motos...) sur les itinéraires cyclables est : (moyenne = 2,06)**



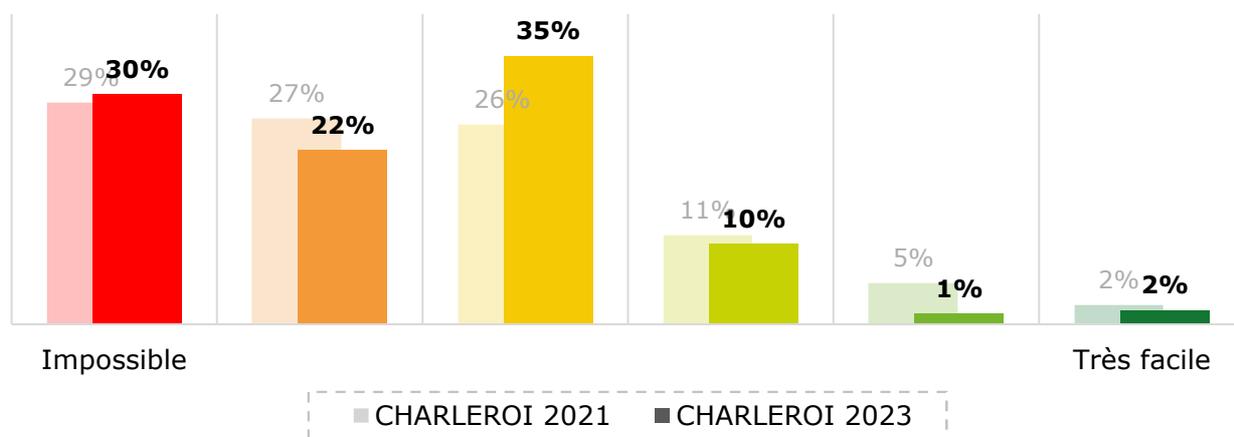
## 8. Stationnement et services vélo

**2,29 = G**

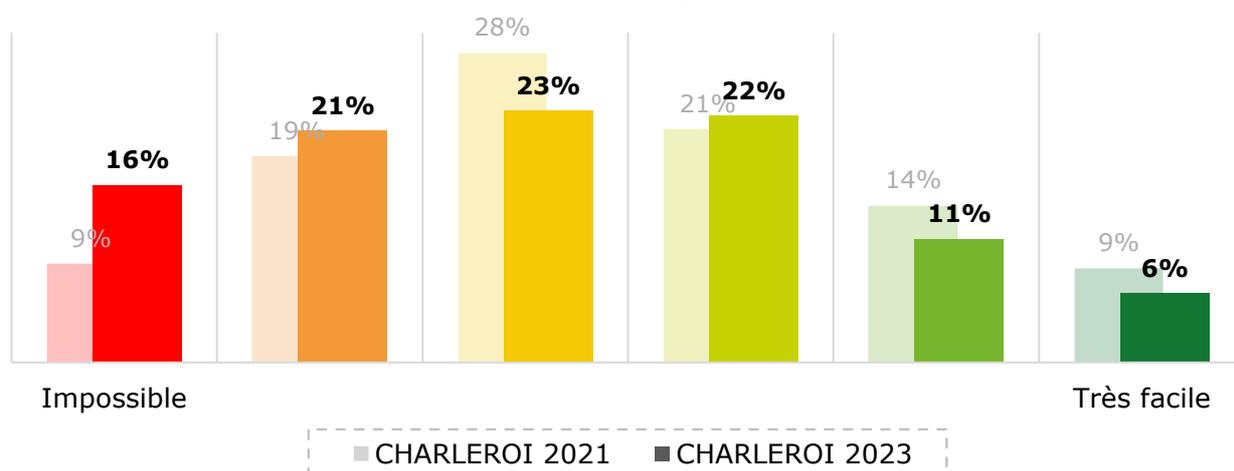
Enfin, la note attribuée au stationnement et aux services vélo a diminué par rapport au premier baromètre du GRACQ.



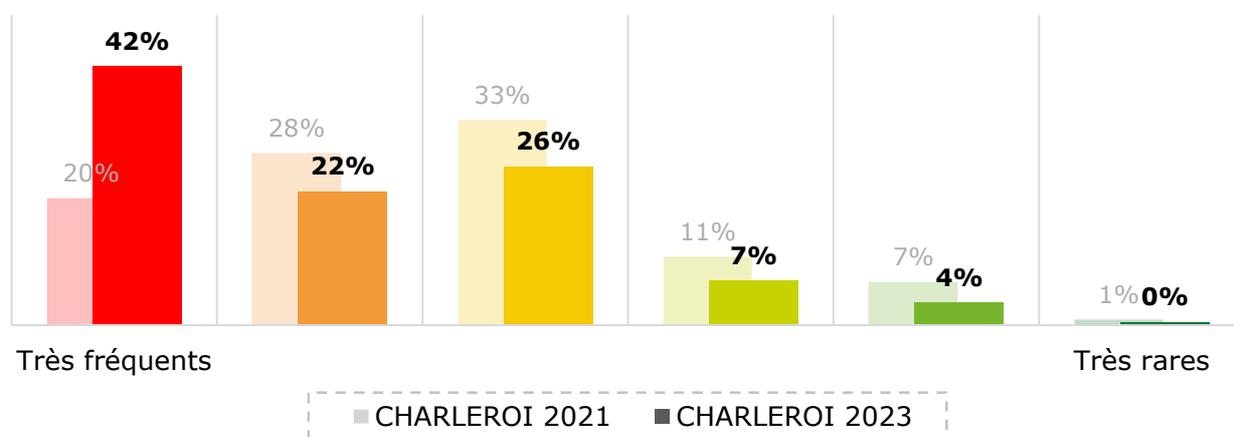
**24. Louer un vélo pour quelques heures ou pour plusieurs mois est : (moyenne = 2,37)**



**25. Trouver un magasin/atelier de réparation de vélo dans la commune est : (moyenne = 3,1)**



**26. Selon moi, les vols de vélos dans la commune sont : (moyenne = 2,11)**



## 9. Les espoirs et les préoccupations des Carolos

La dernière question est une question ouverte qui permettait aux répondants de répondre librement. Plusieurs thématiques récurrentes ont été identifiées.

### 9.1 Les remarques positives

Tout d'abord, nous souhaitons mettre en avant les nombreuses remarques positives que nous avons reçues. Les répondants ont le sentiment que la situation commence à bouger pour les personnes à vélo à Charleroi, même si cela est lent et qu'il y a encore beaucoup de travail. Les personnes observent une évolution positive dans les aménagements et sont impatientes de connaître l'avenir.

### 9.2 Les aménagements sur les routes communales et régionales

Les répondants déplorent le **manque d'aménagements cyclables** sur les routes et plus particulièrement sur les grands axes (généralement des routes régionales).

La signalisation au sol n'est pas suffisante, d'autres aménagements doivent être prévus. Les grands axes devraient être sécurisés de manière prioritaire. Un répondant nous dit : « *j'aimerais encore plus qu'il y ait des traçantes entre la périphérie et le centre de Charleroi, ce sont ces trajets qui sont au final les plus parcourus et qui se font sur de plus gros axes routiers* ».

De plus, « *il reste difficile de se faire une place sur la route, de se sentir en sécurité parmi la circulation* ». Les répondants aimeraient une « *séparation claire vélos-voitures* » avec des pistes cyclables « *continues, claires, logiques et aménagées,...* *Tout cela est la base pour une mobilité douce encouragée et responsable* ». De nombreux projets ne prévoient effectivement pas de pistes cyclables en sites propres.

Exemples :

- Le pont Olof Palm à Charleroi n'est pas adapté pour les vélos alors qu'il vient d'être réaménagé.
- Les pistes cyclables créées sur les rues Fesler et Delire à Marchienne-au-Pont ne sont pas adaptées. Des voitures sont régulièrement garées dessus, les cheminements n'ont pas été prévus pour permettre aux vélos de circuler facilement dans une direction ou dans une autre.
- À Marcinelle, l'avenue Mascaux (suivie de l'avenue Meurée) n'est pas du tout aménagée pour les vélos alors qu'elle constitue un axe commercial pénétrant permettant d'accéder au centre-ville de Charleroi.
- D'autres routes communales sont citées comme étant en particulièrement mauvais état (nids de poule) : l'avenue Paul Pastur à Mont-sur-Marchienne, la N572 entre Montignies-sur-Sambre et Couillet.

De nombreuses personnes ont commenté à propos du **manque d'entretien des pistes cyclables** existantes : nettoyage et traçage au sol remis à neuf régulièrement.

Exemple : la piste cyclable le long de la rue du Port (entre Dampremy et Monceau-sur-Sambre) est régulièrement encombrée de débris de verre, si bien que les cyclistes se voient obligés d'emprunter une route à 70 km/h.

Si les pistes étaient également mieux conçues à la base, l'effacement progressif du marquage au sol ne serait pas un problème. En effet, lorsque les pistes cyclables sont d'origine teintées (en ocre, comme cela se fait actuellement), alors la place des cyclistes sur les routes et trottoirs est assurée à plus longue échéance.

Plusieurs personnes regrettent que les **carrefours et les ronds-points** manquent d'aménagement pour les cyclistes, tels que des zones avancées pour cyclistes ou la pose de panneaux B22 et B23, donnant l'autorisation aux cyclistes de passer au feu rouge.

Exemple :

- Charleroi - rond-point Hiernaux. Les répondants regrettent que les cyclistes n'y aient pas la priorité et jugent parfois plus sécurisant d'emprunter le rond-point, comme les véhicules motorisés, car ils n'ont pas à s'arrêter et à faire attention à chaque intersection. Ils ne doivent pas non plus slalomer entre les piétons qui partagent ce cheminement cyclo-piéton.
- Gosselies – rond-point situé entre l'avenue Mermoz et la rue de Ransart : cet endroit mériterait d'être sécurisé.

Les **zones 30** pourraient être davantage respectées et d'autres pourraient être créées dans des zones où l'on retrouve davantage de commerces ou également dans les quartiers pour apaiser la circulation.

Sur les rues communales, le sujet de la mise en place des **sens uniques limités (SULs)** est revenu plusieurs fois dans les commentaires. Il est vrai que malgré une loi datant de 2004, une grande majorité des localités de la commune de Charleroi ne sont pas encore équipées.

### 9.3 Les RAVeLs

Les RAVeLs, même s'ils ont une vocation essentiellement touristique, sont beaucoup utilisés par les cyclistes quotidiens car ils permettent des cheminements en toute sécurité. Malheureusement certains points pourraient encore être améliorés.

Les cyclistes regrettent qu'en cas de travaux, la signalisation soit défaillante et qu'aucun itinéraire alternatif ne soit proposés. Cela engendre des situations qui peuvent vraiment être dangereuses car, les RAVeLs n'étant pour la plupart pas éclairés, la visibilité en hiver et le soir est mauvaise et des chutes sérieuses sont à déplorer.

**L'éclairage** est justement un point qui revient souvent et nous sommes d'avis que les RAVeLs pourraient bien davantage être utilisés s'ils étaient éclairés comme une route peut l'être. Rappelons que les vélos ne sont généralement pas équipés de phares puissants comme des voitures. Une personne écrit très justement « *Car en hiver, ou en été après 22h, on roule à vélo aussi. Comme en voiture...* »

Les répondants déplorent **l'entretien et l'état de propreté de ces voies lentes**.

Exemples :

- Le RAVeL entre Charleroi et Marchienne-au-Pont (EuroVelo 3) est l'objet depuis de nombreuses années de dépôts clandestins qui donnent une image déplorable et un sentiment d'insécurité sur cette portion.
- Le RAVeL entre Châtelet et Jumet (ligne L119) est régulièrement encombré par des voitures volées et brûlées.

**Le manque de signalisation** pour indiquer les RAVeLs est également un frein dans l'utilisation de ceux-ci.

Dès lors, les répondants ont le sentiment que « *la commune ne capitalise pas plus sur l'entretien du réseau existant afin de favoriser la pratique de déplacement* ».

### 9.4 Le partage de la voirie avec d'autres usagers

#### **Les personnes en voiture**

Les conflits avec les personnes en voiture sont le 3<sup>e</sup> sujet le plus évoqué par les répondants. Ceux-ci empêchent les personnes de circuler davantage à vélo, avec leurs enfants, ou à emprunter certains axes routiers. Ces conflits peuvent être liés à de **l'incivilité** (vitesse excessive, laissent peu de place aux autres usagés, etc.) et à de **l'inattention** (ouvertures de portières en stationnement, oubli de clignoteurs, etc.).

Des aménagements cyclables de qualité permettrait à davantage de personnes de pouvoir circuler à vélo, sans devoir continuellement penser aux conflits potentiels qui pourraient survenir sur leur chemin, les mettant ainsi en danger.

Les cyclistes font également état d'un **sentiment de violence physique et verbale**, exacerbé par les réseaux sociaux. « *L'utilisation du vélo est vue comme militante (alors qu'il n'en est souvent rien)* ».

### **Les bandes de bus partagées**

Plusieurs répondants sont préoccupés par les bandes de bus partagées avec les cyclistes. Selon eux, « *Ça ne fonctionne pas du tout dans la vraie vie. Les bus mettent la pression sur les cyclistes* ». Ils ne sont pas rassurés par ce mélange.

De même, le projet du BHNS sans y intégrer de pistes cyclables en sites propre leur semble insensé.

## **9.5 La communication**

### **La vision politique et sa communication au grand public**

Des personnes ayant répondu à l'enquête ont l'impression d'une absence de stratégie communale en matière de vélo. Ils déplorent un retard sur les aménagements cyclables, par rapport à d'autres villes en Belgique ou à l'étranger. La communication envers le grand public ne semble pas adéquate et les répondants souhaiteraient qu'elle soit plus présente et plus concrète par rapport aux réalisations sur le terrain. Cela permettrait également de progressivement faire évoluer les mentalités du grand public concernant la mobilité cyclable.

### **Le contact difficile avec les décideurs politiques ou techniques**

Certains répondants regrettent que le contact ne soit pas aisé avec les décideurs politiques ou techniques. Il n'est pas toujours évident de faire remonter les difficultés rencontrées sur le terrain afin de permettre leur rectification. Par exemple, il n'est pas toujours simple d'identifier le bon interlocuteur qui pourra intervenir au bon endroit.

### **Le manque de communication et de sensibilisation axée « vélo »**

Une quinzaine de répondant déplore un manque de sensibilisation/pédagogie institutionnelle (et non le fait d'une seule personnalité politique) axée vélo envers les personnes utilisant d'autres modes de transport. Cela semble important pour changer progressivement les mentalités et permettre de diminuer l'agressivité ressentie par certains cyclistes en rue. Cela permettrait également de faire connaître les aménagements vélo qui ont été réalisés sur le territoire et de faire passer doucement le message que se déplacer à vélo de manière sécurisée est possible.

## **9.6 Attention sur des points géographiques particuliers**

Voici quelques points géographiques particuliers qui ont été évoqués comme problématiques par les répondants :

- **Gare de Charleroi-Central** : les accès pour les cyclistes sont très compliqués, que ce soit par l'avant ou par l'arrière de la gare. Les travaux toujours en cours ne vont malheureusement pas permettre de résoudre le problème récurrent des cyclistes de pouvoir passer sous les voies avec leur vélo et de dépendre du bon fonctionnement des ascenseurs.
- **Charleroi – Boulevard Jacques Bertrand** : les personnes regrettent que, malgré une réfection de façade à façade et un trottoir fortement élargi, les cyclistes doivent rouler

sur une piste cyclable marquée au sol où des personnes en voitures sont souvent stationnées.

- **Charleroi – Avenue de Waterloo** : les bordures permettant l'accès de l'avenue de Waterloo aux rues perpendiculaires (trottoirs traversants) sont très difficile à emprunter pour les cyclistes.
- **Chaussée de Bruxelles (N5)** : « *la circulation à vélo sur la Chaussée de Bruxelles (la route qu'emprunte la ligne M3 du TEC) et le Faubourg de Charleroi (où l'on retrouve le Collège Saint-Michel, à Gosselies) est dangereuse. La place laissée pour les vélos et les voitures, empruntant la même bande, est très étroite* ». Rappelons que l'hôpital Marie Curie se trouve également sur cette chaussée et que très peu de visiteurs et de personnel ne se risquent à emprunter cette chaussée à vélo.
- **Lodelinsart – Chaussée de Châtelet (N569)** : cette route est jugée très dangereuse par plusieurs cyclistes. En effet, on n'y retrouve aucun aménagement cyclable.
- **Dampremy et Marchienne-au-Pont - Route de Mons (N90)** : cette route est jugée très dangereuse par plusieurs cyclistes. En effet, on n'y retrouve aucun aménagement cyclable, excepté une portion au centre de Marchienne-au-Pont, mais qui ne permet pas une délimitation claire entre les parties piétons et cyclistes.
- **Dampremy – Rue Wauters** : « *la peinture au sol sur certaines pistes cyclables (rue Joseph wauters à Dampremy ) sont très glissantes et les automobilistes stationnent sur ces pistes. Que fait la police ?* »
- **Jumet – Rue Wattelar** : « *je déplore (...) la rénovation complète de deux rues (rue J. Wauters et rue M. Wattelar) sans indications ou favorisations de l'usage du vélo. Pour la seconde, on peut même déplorer qu'elle soit plus proche d'une autoroute urbaine qu'une rue de ville, les voitures nous mettant en danger en roulant à des vitesses très excessives, sans faire attention à notre présence (pas de piste, pas de traits au sol)* ».
- **Marchienne-au-Pont – Rue des Bâteliers** (pont enjambant la Sambre) : la piste cyclable bidirectionnelle a été mal pensé. Si l'accès est aisé vers le centre de Marchienne, ce n'est pas le cas dans la direction inverse où il est difficile de rejoindre les rues de Châtelet et rue de Beaumont.

Voici finalement deux suggestions de participants :

- **Marcinelle jusqu'à Charleroi** : créer une piste cyclable depuis les avenues de Marcinelle, jusqu'à la gare de Charleroi Central par l'ancienne assise du tram.
- **Améliorer l'offre en services vélo** tels que des ateliers de réparation (ex : à Marchienne-au-Pont) ou la location de vélo.