



baromètre piéton



walk

tous à pied

voetgangers
beweging 



SERVICE PUBLIC FÉDÉRAL
MOBILITÉ ET TRANSPORTS

TABLE DES MATIÈRES

1. Objectifs	4
2. Organismes	5
3. Méthodologie	5
L'enquête d'opinion	5
Différents thèmes à évaluer	6
Analyse nationale, régionale et communale	6
4. Participation	7
Répartition géographique des réponses	7
5. Participant·e·s	8
5.1 Profil des participant·e·s	8
5.2 Les participant·e·s et leurs déplacements à pied	10
5.3 Les répondant·e·s et les autres mobilités	14
5.4 Les répondant·e·s et l'engagement associatif	16
6. Analyse du questionnaire	17
6.1 Ressenti général	17
6.2 La cohabitation entre les usager·ère·s	19
6.3 L'efficacité du réseau piéton	20
6.4 La sécurité	23
6.5 Confort des déplacements à pied	24
6.6 Intérêt de la commune donné aux déplacements à pied	28
6.7 Aménagements	29
6.8 Végétalisation de la commune	29
7. Propositions pour améliorer la marchabilité	30
8. Des besoins et attentes différentes	32
Piéton·ne·s ayant des difficultés à marcher	33
Marcher pour le plaisir ou pour des raisons utilitaires	33
Association de défense de piéton·ne·s, groupe de marche	34
Hommes et femmes	34
Les seniors	34
Autres moyens de locomotion	35
9. Différences selon la taille de la commune	35
10. Conclusions	36
11. Résultat des communes	38
Communes de plus de 50 000 habitant·e·s	41
Communes entre 20 000 et 50 000 habitant·e·s	42
Communes entre 10 000 et 20 000 habitant·e·s	44
Communes de moins de 10 000 habitant·e·s	44



1. OBJECTIFS

Quasi 11 millions. C'est le nombre de piétonnes et piétons en Belgique, et c'est presque le seul chiffre que l'on connaît à leur sujet. Nous sommes toutes et tous piéton·ne·s, tous les jours : pour aller prendre le bus, le train, aller à la boulangerie, à l'école, se promener, même sur les derniers mètres une fois le vélo ou la voiture garés... Nous avons aussi toutes et tous des besoins différents en fonction de notre âge, de notre genre, de la raison de notre déplacement...

Jusqu'à présent, nous ne connaissions que très peu les caractéristiques et les habitudes des piétonnes et piétons belges. Le baromètre piéton permet de connaître les comportements de déplacement, les besoins et les attentes de la communauté piétonne et de leur donner la visibilité qu'ils méritent.

Nous avons tou·te·s le droit de nous déplacer de façon efficace, sûre et confortable, tous les jours. Le meilleur moyen d'encourager la marche, mode de déplacement hautement performant et fiable sur les courtes distances, particulièrement économe et source de bienfaits pour la santé, l'économie,

l'autonomie, le lien social, l'environnement, la nature... est notamment de lui consacrer les réseaux d'aménagements de qualité. Connaître le ressenti et les besoins des piétonnes et piétons est essentiel pour que les politiques et aménagements adéquats puissent être réalisés.

Une large partie du questionnaire sonde la satisfaction des citoyen·ne·s sur la situation de marchabilité (capacité d'un lieu public à faciliter les déplacements piétons) de la commune choisie par le·la répondant·e. En plus de l'analyse nationale et régionale, les communes atteignant plus de 50 réponses ont été analysées. Ces communes ont accès à des données inédites et pertinentes sur les attentes de leurs piéton·ne·s.

Enfin, le baromètre permet de mobiliser les citoyen·ne·s belges et de faire parler des questions relatives aux piéton·ne·s et de visibiliser leurs attentes à leur juste valeur.



2. ORGANISATEURS

Le baromètre piéton est la première enquête d'opinion réalisée auprès de la communauté piétonne belge. Il est le fruit de la collaboration de trois associations de promotion de la marche et de défense des piétons: Tous à Pied, Voetgangersbeweging et Walk.brussels. Le questionnaire était disponible entre le 24 avril et le 30 juin 2023 en ligne, en français et en néerlandais. Il s'agit d'un projet financé

par le Service Public Fédéral Mobilité et Transports.

Le Baromètre piéton est inspiré du « Baromètre des Villes Marchables », organisé en France par Place aux Piétons.



3. MÉTHODOLOGIE

L'enquête d'opinion

L'enquête d'opinion permet de saisir le ressenti subjectif de la population par rapport à la situation de la mobilité piétonne dans leur commune. Elle s'intéresse à la façon avec laquelle les participant.e.s vivent leurs déplacements à pied. Les questions prennent la forme d'affirmations auxquelles les répondant.e.s peuvent répondre sur une échelle comprenant 7 options de réponses allant de "pas du tout d'accord" à "tout à fait d'accord". Au total, ce ne sont pas moins de 13.590 personnes qui ont répondu au baromètre. L'analyse se base sur 13.362 réponses, après nettoyage des données¹.

Les répondant.e.s répondent sur une base volontaire. Ceci implique que les participant.e.s aient eu connaissance du questionnaire et qu'ils-elles aient décidé d'y répondre. Ces deux conditions suggèrent qu'ils-elles ne sont donc pas parfaitement représentatif-ve-s de la population belge mais que le questionnaire a davantage touché les personnes impliquées dans la mobilité piétonne. Néanmoins, le biais est par ailleurs applicable à l'ensemble des questions et n'empêche pas de les comparer entre elles.

¹Incohérences, réponses manquantes ou extrêmes...



Différents thèmes à évaluer

Les différents thèmes abordés par le questionnaire sont:

- Les pratiques des Belges et leur ressenti global sur le quotidien de la marche
- La cohabitation entre les différents usager·ère·s
- L'efficacité du réseau piéton
- La sécurité des déplacements à pied
- Le confort des déplacements à pied
- L'importance donnée aux déplacements à pied par la commune
- Les aménagements et les services spécifiques aux piéton·ne·s
- Les attentes pour améliorer l'usage de la marche

Le questionnaire comprend également une question ouverte sur l'endroit le plus problématique pour la marche dans la commune et une question ouverte sur l'endroit le plus apprécié pour marcher ainsi que différentes questions pour établir le profil des répondant·e·s.

Analyse nationale, régionale et communale

Sur base des réponses, nous avons créé un score pour mesurer la marchabilité du pays, des régions et des communes qui ont reçu plus de 50 réponses. La note est composée de la moyenne des questions posées. Les résultats sur l'ensemble du pays montrent que les répondant·e·s accordent la note de 10,4/20 à la marchabilité des espaces publics en Belgique.

Le résultat des 62 communes ayant récolté plus de 50 réponses est disponible à la fin du document. 25 communes en Wallonie, 21 en Flandre et 16 communes bruxelloises obtiennent plus de 50 réponses. Un rapport individuel a été créé pour chaque commune et le lien vers ceux-ci peut être trouvé à la fin du document. Il contient notamment une carte avec les points noirs et les points les plus agréables pour marcher. Nous espérons que ces rapports seront utiles aux communes pour améliorer leur marchabilité. L'objectif étant que les instances communales puissent utiliser ces informations afin d'améliorer la marchabilité de leur territoire.

La région de Bruxelles obtient la note de 10,7/20

La région Wallonne obtient la note de 10/20

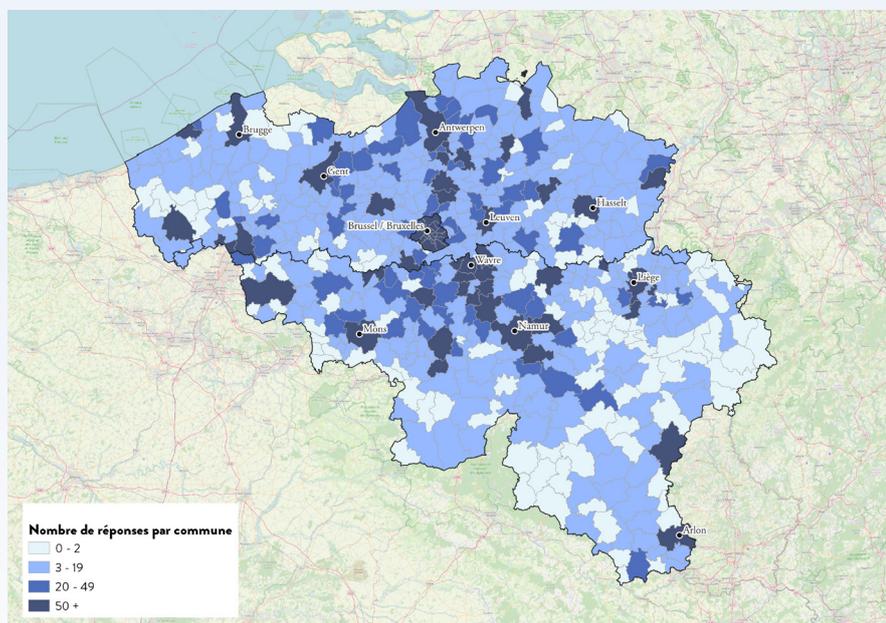
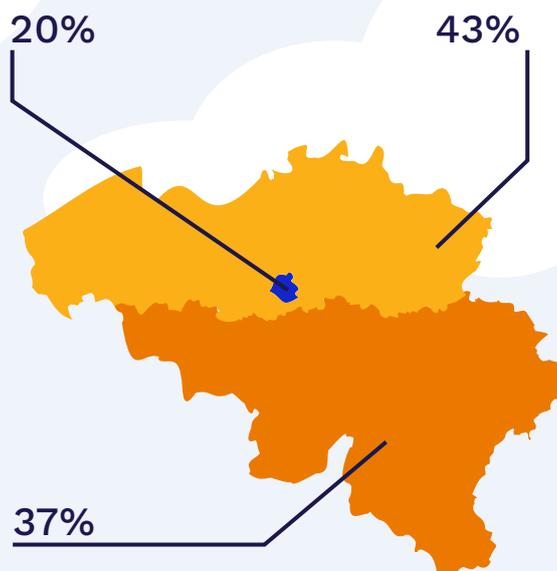
La région Flamande obtient une note proche de Bruxelles avec 10,65/20



4. PARTICIPATION

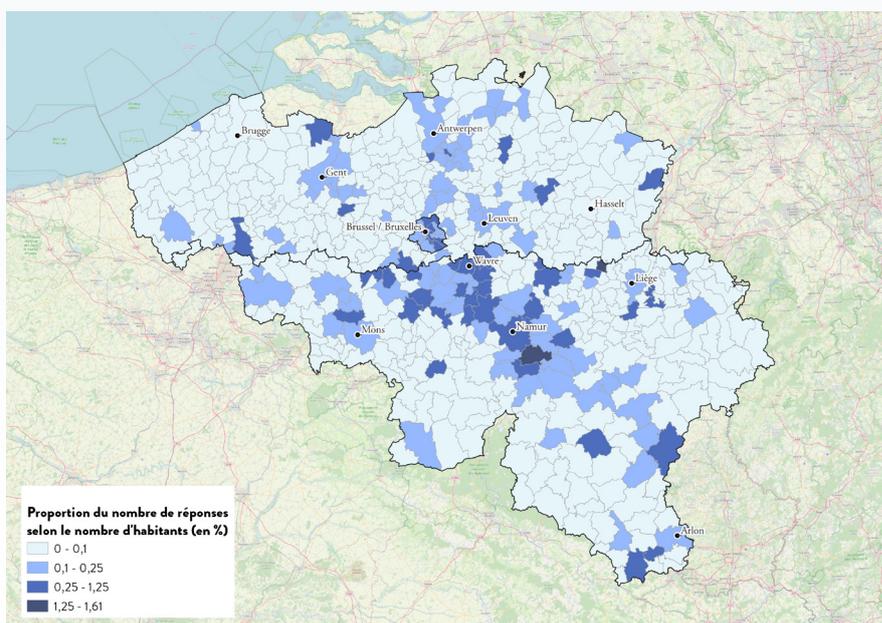
Répartition géographique des réponses

43% des répondant·e·s se déplacent en région flammande, 37% en région wallonne et 20% en région Bruxelloise. En termes de participation, on constate que les piétons et piétonnes wallon·ne·s ont été les plus participatif·ve·s (0,21% de la population wallonne a participé au baromètre piéton alors que c'est le cas de 0,14% de la population Bruxelloise et de 0,08% de la population flamande).



Nombre de réponses par commune

Nombre de réponses selon le nombre d'habitant·e·s par commune



Communes avec une population de...	Belgique		Résultats baromètre	
	Part de la population belge concernée	Nombre de communes en Belgique	Part des répondant·e·s du baromètre	Nombre de communes avec plus de 50 réponses
< 10.000	11,55%	212	8,97%	5
10.000-20.000	26,00%	204	19,08%	8
20.000-50.000	35,10%	133	31,02%	25
> 50.000	27,35%	31	40,92%	24

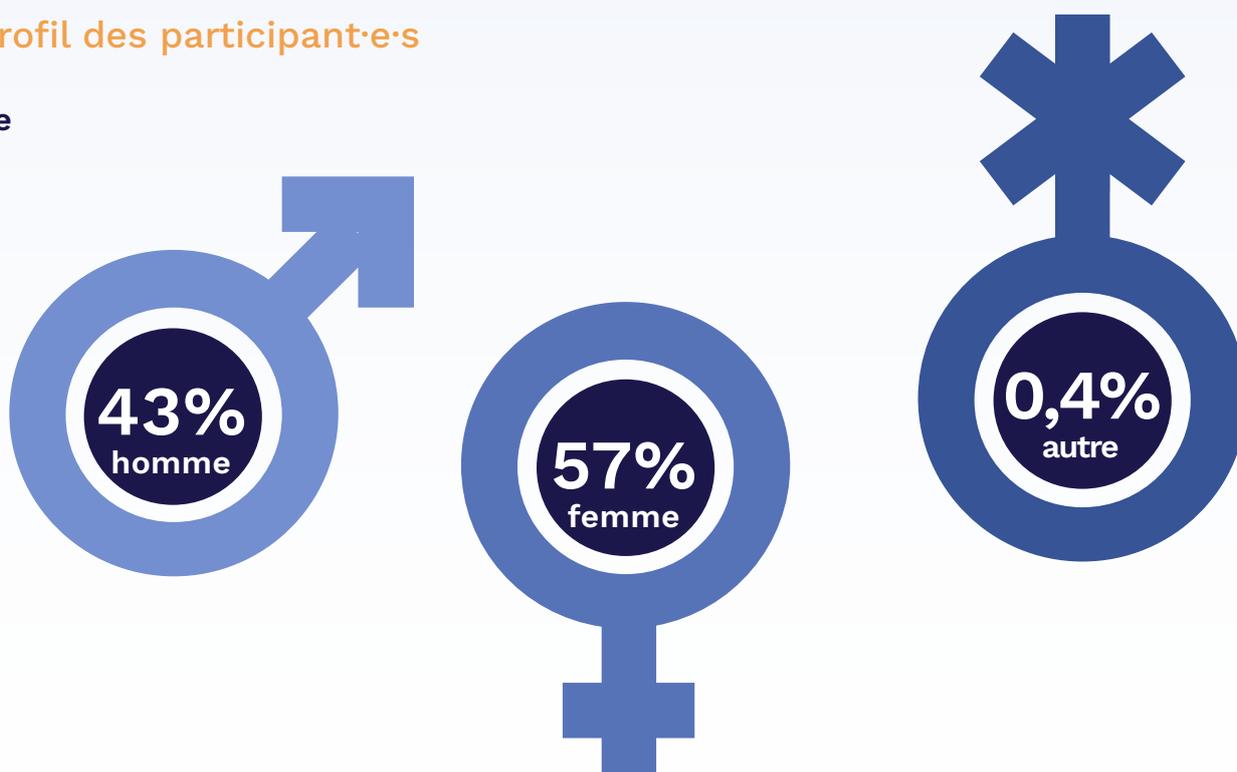
Les communes avec plus d'habitant·e·s sont surreprésentées par rapport aux communes moins peuplées. Néanmoins, la population des petites communes est bien représentée et certaines petites communes comme Crisnée sont parvenues à mobiliser plus de 50 citoyen·ne·s.

Les données offrent une bonne image de la variabilité des contextes de marchabilité vécus par la population belge et montrent l'intérêt des citoyen·ne·s pour l'amélioration des conditions de déplacements à pied, qu'il·elle soit situé·e en milieu rural ou urbain.

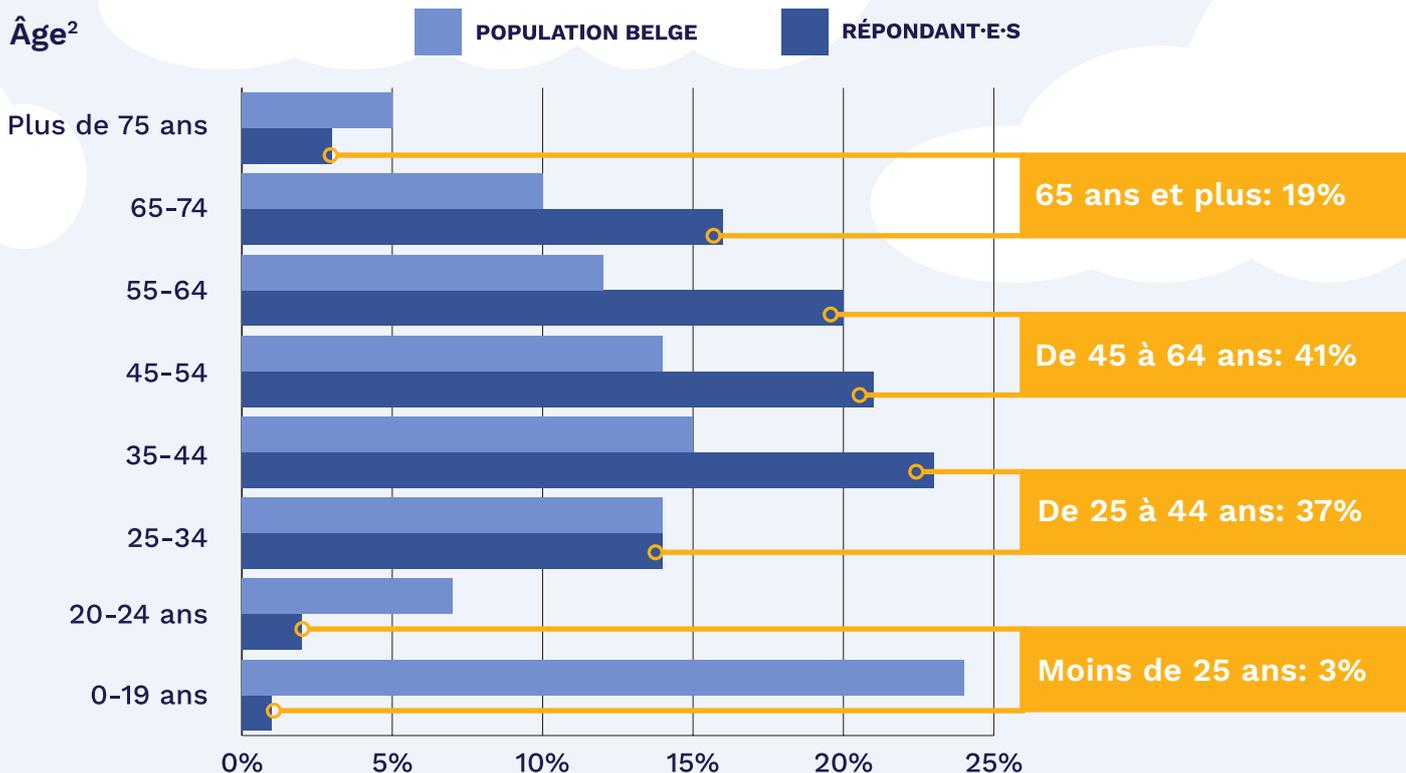
5. PARTICIPANT·E·S

5.1 Profil des participant·e·s

Genre



Âge²



Les différentes catégories d'âges sont bien représentées, à l'exception des moins de 25 ans. Dans ce contexte, les comportements et besoins en mobilité de cette catégorie sont difficiles à étudier.

Différences entre régions

Il est important de noter qu'un public plus jeune a été atteint à Bruxelles. 69% des participant·e·s à Bruxelles ont moins de 55 ans. En Wallonie, ce chiffre est de 63% et en Flandre de 53%. Bruxelles compte également, en moyenne, plus de participants de moins de 35 ans que les autres régions. Si on compare le nombre de personnes âgées de plus de 65 ans, on constate qu'en Flandre, elles représentent 24% des participant·e·s. En Wallonie, ils-elles sont 18% et à Bruxelles 13%. Lorsque les réponses entre les différentes régions sont comparées, il est important de prendre en compte les caractéristiques socio-démographiques comme l'âge, en plus du contexte local.

Occupation

49% Travailleur·se à temps plein

12% Travailleur·se à temps partiel

6% Indépendant·e

2% Etudiant·e

2% Demandeur·se d'emploi

2% Femme/Homme au foyer

23% (Pré)pensionné·e

4% Autre

²<https://statbel.fgov.be/fr/figures/pyramide-des-ages>, consulté le 11 septembre 2023



5.2 Les participant·e·s et leurs déplacements à pied

À quelle fréquence et pourquoi les gens marchent-ils ?

61,3% des répondant·e·s indiquent marcher au moins une fois par jour. Il leur est demandé de tenir compte des trajets de plus de 5 minutes effectués à pied. Ces trajets peuvent être effectués en combinaison d'autres types de mobilité (voir 5.3). Ils-elles sont:

72% à se déplacer au moins une fois par semaine pour faire leurs courses et achats

71% à se déplacer au moins une fois par semaine pour le loisir (se promener, faire du sport...)

60% à se déplacer au moins une fois par semaine pour se rendre au travail, à l'école ou à l'université

33% à se déplacer au moins une fois par semaine pour prendre soin de leurs proches (emmener les enfants à l'école ou une personne âgée chez le médecin, faire du bénévolat...)

Où les piéton·ne·s marchent principalement ?



65%
Dans le centre-ville

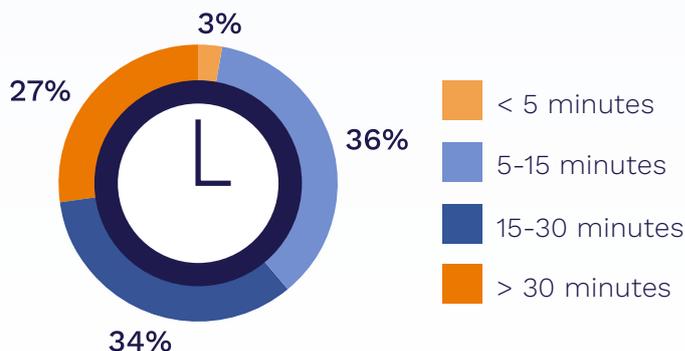


35%
En dehors du centre-ville

Combien de temps les gens sont-ils prêts à marcher par trajet ?



61% des répondant·e·s se disent prêt·e·s à marcher plus de 15 minutes par trajet.





61% des répondant·e·s se disent prêt·e·s à marcher plus de 15 minutes par trajet. 27% d'entre elles·eux se disent même prêt·e·s à marcher plus de 30 minutes. Cette prédisposition à marcher est encourageante face au besoin de privilégier la marche pour tous les trajets de moins de 2 kilomètres. Pour les courtes distances, il est en effet important qu'un transfert s'opère vers les modes actifs, dont la marche. La perception du temps peut varier selon qu'un itinéraire est désagréable ou agréable. Dès lors, des itinéraires piétons agréables peuvent augmenter le temps et la distance que les gens sont prêts à parcourir à pied, notamment pour rejoindre les transports publics. Rappelons que la voiture est encore trop utilisée pour les trajets

- de moins d'1 kilomètre (17 %),
- de 1 à 2 kilomètres (40 %)
- et même de 2 à 5 kilomètres (59 %)³.

Dans quelle mesure les répondant·e·s éprouvent-ils des difficultés à marcher 10 minutes pour des raisons physiques (par exemple, en raison d'un handicap permanent, d'un âge élevé, parents de jeunes enfants en poussette...)?

87.5% ne relèvent pas de problème

10.2% déclarent que le déplacement est possible, mais avec difficulté

1.44% répondent que le déplacement est possible seulement avec une aide

0.8% marque le fait que le déplacement est impossible

³Source: enquête monitor (<https://mobilit.belgium.be/fr/mobilite-durable/enquetes-et-resultats/enquete-monitor-sur-la-mobilite-des-belges>)



Les personnes interrogées sont-elles conscientes de leur nombre de pas quotidien ?
(grâce à une montre, une application...)

Oui : 52%

Non : 48%



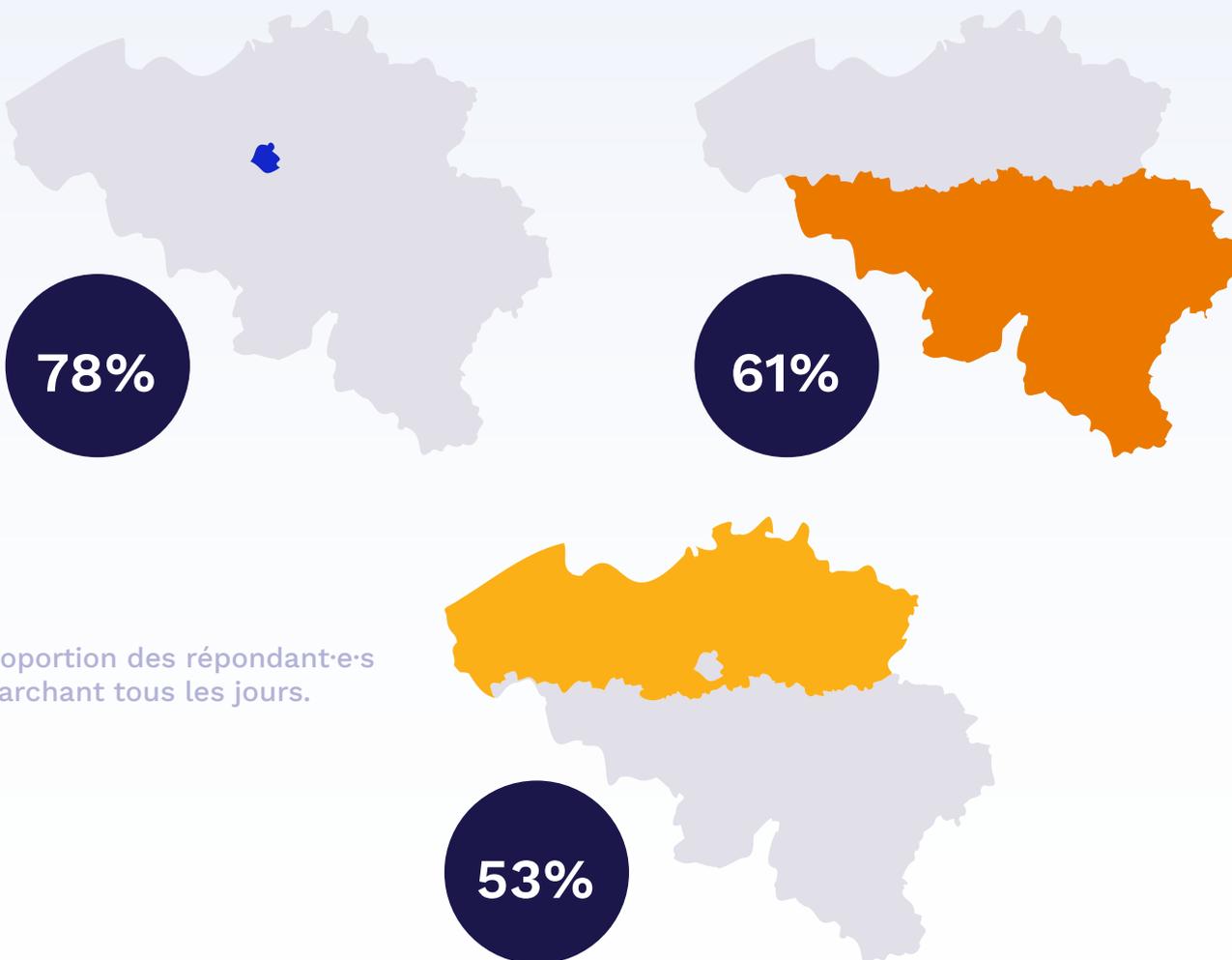
- Une fois qu'un·e répondant·e pratique la marche quelle que soit sa motivation première (loisir, motif utilitaire), il·elle a tendance à **adopter la marche pour l'ensemble des motifs de déplacements**.
- Plus on pratique la marche, plus on est prêt à **marcher longtemps par trajet**. 33% des personnes qui marchent tous les jours déclarent être prêtes à marcher au moins 30 minutes par trajet. Ce chiffre est de 18% pour les personnes qui marchent plus rarement.
- Les **femmes** marchent davantage pour prendre soin de leurs proches (emmener les enfants à l'école ou une personne âgée chez le médecin, faire du bénévolat...) que les hommes. Elles sont 35% à marcher au moins une fois par semaine pour cette raison contre 29% d'hommes pour les mêmes motifs.
- Les personnes de plus de 65 ans marchent plus fréquemment que les moins de 65 ans pour faire leurs courses (82% marchent au moins une fois par semaine contre 70% des moins de 65 ans). Elles marchent également plus fréquemment pour se promener que les moins de 65 ans (83% marchent au moins une fois par semaine pour le loisir contre 69% des moins de 65 ans). Elles sont également prêtes à marcher plus par trajet. 23% des moins de 65 ans sont prêtes à marcher 30 minutes ou plus par trajet tandis que chez les plus de 65 ans, elles sont 43%.
- Les personnes déclarant marcher principalement dans le centre-ville pratiquent davantage la marche pour se rendre au travail/études, pour aller faire les courses et pour prendre soin de leurs proches. En revanche, elles marchent moins pour le loisir (sport, randonnée, tourisme, ...). Par exemple, ils·elles sont 81% à se déplacer au moins une fois par semaine pour aller faire leurs courses dans le centre-ville alors que 55% des répondant·e·s déclarant marcher principalement hors centre-ville se déplacent au moins une fois par semaine pour les mêmes motifs. En revanche les répondant·e·s sont 76% à marcher au moins une fois par semaine pour le plaisir lorsqu'ils·elles pratiquent la marche principalement hors centre-ville contre 69% des répondant·e·s déclarant marcher principalement en centre-ville.



Différences entre régions

Selon les régions, les répondant·e·s déclarent marcher plus ou moins fréquemment !

- Ils·elles sont beaucoup plus nombreux·ses à marcher tous les jours à Bruxelles et ce quel que soit l'objectif (78%), contre 61% en Wallonie et 53% en Flandre. Les répondant·e·s bruxellois·se·s possèdent moins de moyens de locomotion personnels mais possèdent davantage d'abonnements de transports, deux facteurs qui sont liés à une pratique plus régulière de la marche.
- En Flandre, on marche moins pour aller au travail/école (47% marchent tous les jours ou une à trois fois par semaine) qu'en Wallonie (63%) et Bruxelles (81%). Néanmoins, 64% et 39% des répondant·e·s flamand·e·s déclarent respectivement posséder un vélo classique ou électrique, ce qui est moins commun en Wallonie et à Bruxelles.
- Par contre, on marche plus en Flandre pour le plaisir (75%) qu'en Wallonie (67%) et dans une moindre mesure qu'à Bruxelles (74%).



Proportion des répondant·e·s marchant tous les jours.



5.3 Les répondant·e·s et les autres mobilités

Moyen de locomotion et abonnement de transport en commun

- 59% des répondant·e·s possèdent un vélo classique
- 30% des répondant·e·s possèdent un vélo électrique
- 4% des répondant·e·s possèdent un engin de déplacement personnel
- 51% des répondant·e·s ont un véhicule motorisé (moto, voiture...).
- 12% des répondant·e·s n'ont aucun moyen de locomotion personnel
- 45% des répondant·e·s possèdent au moins un abonnement de transports : 34% ont un abonnement de bus ou tram, 15% ont un abonnement de train, 10% partagent un véhicule (voiture, vélo, micromobilité).
- 4% des répondant·e·s ne possèdent ni moyen de locomotion personnel ni abonnement

Moyen de locomotion	Belgique	Bruxelles	Flandre	Wallonie
Vélo classique	59%	54%	64%	54%
Vélo électrique	30%	21%	39%	26%
Engin de déplacement personnel	4%	3%	5%	4%
Véhicule motorisé	51%	35%	56%	53%
Abonnement de transport en commun	45%	73%	37%	39%
Ni de moyen de locomotion personnel, ni abonnement	4%	3%	2%	6%



Permis de conduire ?

Oui : 88,49%

Non : 11.51%

Avez-vous un abonnement de transport en commun ?

Oui : 45%

Non : 55%



1% pour de la micromobilité partagée



4% pour des vélos partagés



6% pour des voitures partagées



15% pour le train



34% pour le bus ou tram



Le fait de posséder un moyen de locomotion personnel réduit la fréquence de recours à la marche, surtout s'il s'agit d'une voiture (56% de ceux-celles qui possèdent une voiture marchent une fois par jour contre 67% des gens qui n'en possèdent pas). Quel que soit le moyen de locomotion personnel des répondant·e·s, la quasi-totalité de ceux-celles-ci (99%) déclarent marcher pour au moins un des objectifs proposés (se rendre au travail/à l'école/à l'université, faire leurs courses et achats, pour le plaisir ou pour prendre soin de leurs proches). En revanche, le fait de posséder un abonnement de transport, quel qu'il soit, tend à augmenter la fréquence de marche, ce qui indique que la marche est un maillon indispensable entre toutes les formes de mobilité !



La marche est le chaînon entre les différentes formes de mobilité. Les gens marchent du train au vélo en libre-service, du parking souterrain à la ville, etc. Le trajet à pied qui a lieu avant et/ou après le vélo, le bus, la voiture... n'est souvent pas pris en compte. La proportion de trajets réellement effectués à pied dépasse généralement les chiffres issus des enquêtes sur la mobilité. Il est important d'inclure le piéton dans une politique de mobilité multimodale. Prévoir une bonne infrastructure piétonne et des itinéraires piétons à partir et vers les arrêts de transports publics, les parkings, les points d'arrêt, etc. est indispensable pour que les personnes puissent facilement se rendre et revenir de ces endroits à pied.



5.4 Les répondant·e·s et l'engagement associatif

Les répondant·e·s font-ils-elles partie d'un groupe de marcheur·se·s ?

Oui : 8.5%

Non : 91.5%

Les répondant·e·s sont-ils-elles membres d'une association ayant dans ses buts la protection des piéton·ne·s?

Oui : 3.3%

Non : 96.7%



11% des répondant·e·s sont engagé·e·s soit dans un groupe de randonnée soit dans une association ayant dans ses buts la défense des piéton·ne·s. Ce résultat montre que le questionnaire a touché des personnes sensibilisées de façon hétérogène aux enjeux de la mobilité piétonne puisque 9 répondant·e·s sur 10 ne déclarent pas appartenir à une association de défense des piéton·ne·s ou à un groupe de marche. Les personnes membres d'un groupe de randonnée marchent davantage que les autres répondant·e·s, surtout pour le loisir. Elles se déclarent également prêtes à marcher davantage par trajet.





6. ANALYSE DU QUESTIONNAIRE

Les répondant·e·s sont globalement peu satisfait·e·s de la situation de marchabilité. 41% (16/39) des questions n'obtiennent pas la moyenne.

Les résultats montrent les pourcentages du nombre total de réponses en Belgique. S'il existe des différences notables entre les différentes régions, elles sont discutées sous les tableaux.

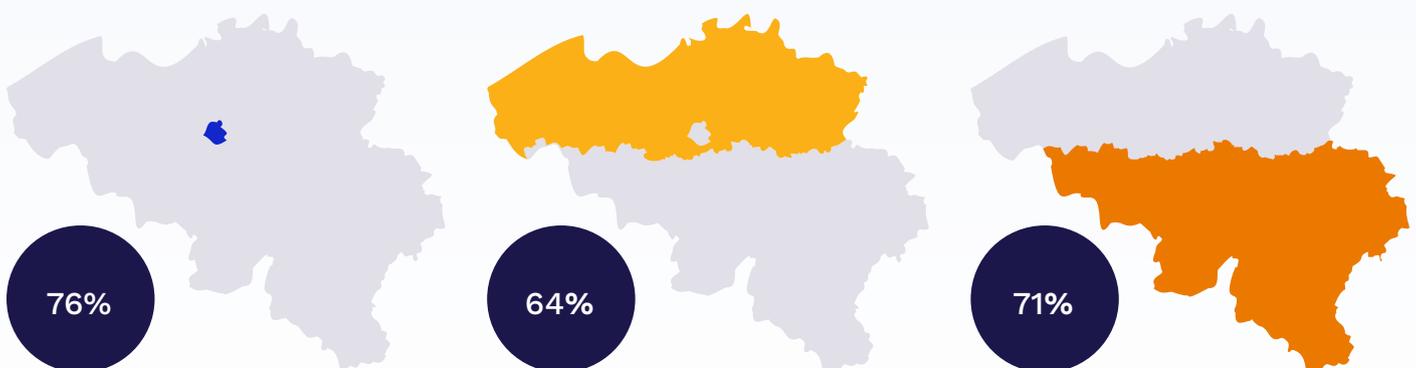
6.1 Ressenti général (score moyen : 9,5/20)

Question	D'accord	Neutre	Pas d'accord
Dans cette commune, se déplacer à pied est agréable	38%	22%	40%
S'arrêter dans l'espace public est agréable (pour se reposer, utiliser un terrain de foot, rencontrer des amis dans un parc...)	40%	22%	38%
La circulation des véhicules génère peu des nuisances (pollution de l'air et sonore)	17%	14%	69%
Pour les personnes avec de jeunes enfants à pied ou en poussette, les personnes âgées et les personnes à mobilité réduite, se déplacer à pied dans cette commune est adapté	13%	17%	70%



Différences entre régions

- Les répondant·e·s trouvent qu'il est moins agréable de se déplacer à pied en Wallonie qu'en Flandre et à Bruxelles. 44% ne trouvent pas cela agréable. En Flandre, ce chiffre est de 39 % et à Bruxelles de 36 %.
- Rester dans les espaces publics pour, par exemple, rencontrer des amis ou faire du sport est également perçu comme moins agréable en Wallonie. 44% ne trouvent pas l'espace public agréable, contre 35% à Bruxelles et 34% en Flandre.
- Une critique unanimement partagée entre les régions concerne les nuisances (pollution de l'air et sonore) engendrées par la circulation des véhicules. 69% des répondant·e·s pensent que la circulation engendre des nuisances. La situation est tout de même ressentie comme plus problématique à Bruxelles et en Wallonie où 76% des répondant·e·s bruxellois·ses pensent que la circulation engendre des nuisances (dont 47% ne sont pas du tout d'accord avec la proposition et donc très peu satisfait·e·s), 71% des répondant·e·s wallon·ne·s (dont 36% ne sont pas du tout d'accord avec la proposition) et 64% des répondant·e·s flamand·e·s (dont 22% ne sont pas du tout d'accord avec la proposition).
- La situation pour les personnes avec de jeunes enfants à pied ou en poussette, les personnes âgées et les personnes à mobilité réduite est perçue comme plus critique en Wallonie (75% pensent que l'espace public n'est pas adéquat pour les personnes avec de jeunes enfants à pied ou en poussette, pour les personnes âgées et pour les personnes à mobilité réduite) qu'en Flandre (69%) et à Bruxelles (63%).



% des répondant·e·s qui pensent que la circulation engendre des nuisances



6.2 La cohabitation entre les usager·ère·s (score moyen: 10,5/20)

Question	D'accord	Neutre	Pas d'accord
Les relations entre piéton·ne·s et vélos sont courtoises	42%	22%	36%
Les relations entre piéton·ne·s et engins de déplacements personnels (trottinettes, vélo et skates électriques ...) sont courtoises	25%	23%	52%
Les relations entre piéton·ne·s et conducteur·trice·s de véhicules motorisés sont courtoises	28%	25%	47%
Je me sens partout en sûreté la journée, c-à-d. il n'y a pas de chemins ou lieux que j'évite	48%	13%	39%
Je me sens partout en sûreté la nuit, c-à-d. il n'y a pas de chemins ou lieux que j'évite	27%	15%	58%

Différences entre régions

- Il s'agit du seul thème où la Wallonie obtient un meilleur ressenti que les deux autres régions.
- En Wallonie, les piéton·ne·s sont nettement plus positif·ve·s quant à la courtoisie entre piéton·ne·s et cyclistes. 50% des piéton·ne·s wallon·ne·s trouvent la relation courtoise, contre 35% en Flandre et 40% à Bruxelles.
- En Flandre, les piéton·ne·s ont une vision plus critique de la courtoisie entre piéton·ne·s et cyclistes puisque 42% d'entre eux·elles trouvent que la relation n'est pas courtoise.
- Les relations entre piéton·ne·s et engins de déplacements personnels (trottinettes, vélo et skates électriques ...) sont vécues de façon plus problématique à Bruxelles et dans une moindre mesure en Flandre qu'en Wallonie. 69% des piéton·ne·s Bruxelloix·ses trouvent les relations entre piéton·ne·s et engins de déplacements personnels peu courtoises tandis qu'ils·elles sont 57% en Flandre et 39% en Wallonie.
- Le sentiment de sûreté est moins bon en Wallonie, surtout la nuit : 46% ne se sentent pas en sûreté la journée, 66% la nuit (Flandre: 36% et 51% et Bruxelles: 34% et 57%).





Les piéton·ne·s sont les usager·ère·s les plus vulnérables lors de leur rencontre accidentelle avec d'autres types d'usager·ère·s comme les cyclistes, les conducteurs et conductrices... Il·elle doit avoir priorité partout où il·elle circule (Principe STOP). Ce qui ne veut pas dire qu'il·elle ne doit pas aussi être attentif·ve dans ses déplacements. Tout dépassement d'un·e piéton·ne, qu'il·elle marche sur le trottoir ou sur la voirie, devrait se faire à l'allure du pas et avec une distance de 2m à partir du piéton ou de la piétonne pour les véhicules motorisés : voiture, camion, bus, vélo et trottinette électrique... et de 1m pour tous les autres usager·ère·s : vélo classique, trottinette non électrique, skateboard, roller... Par ailleurs, si les cyclistes et piéton·ne·s peuvent cohabiter dans de nombreuses situations, lorsque les flux des uns et/ou des autres deviennent importants ou que la vitesse des cyclistes ou des piéton·ne·s est à privilégier, il est nécessaire que chacun puisse avoir sa place et que celle-ci soit prévue de façon suffisante afin de limiter les interactions entre piéton·ne·s et cyclistes. C'est d'autant plus le cas que l'évolution vers des vélos électriques et plus lourds augmente l'insécurité et le sentiment d'insécurité. Les enfants, les personnes âgées, les malentendant·e·s et les malvoyant·e·s, en particulier, éprouvent des difficultés à percevoir les cyclistes venant en sens inverse et à réagir à temps. Des aménagements spécifiques en fonction des usager·ère·s sont donc à prévoir et réaliser (largeur des passages piétons, durée des feux piétons...). Trop souvent, l'espace réservé au trafic motorisé reste inchangé.

À Bruxelles en particulier, les engins de déplacements personnels constituent régulièrement des obstacles sur les espaces piétons. Cette situation est due d'une part au grand nombre d'opérateurs et d'engins de déplacements personnels et d'autre part au manque de réglementation et d'application de la loi en matière de stationnement sauvage. La limitation du nombre d'opérateurs et d'engins de déplacements personnels et la mise en place de conditions d'utilisation strictes pourraient résoudre ce problème. Entre-temps, la région bruxelloise a pris des mesures en ce sens. Les zones de dépôt avec géofencing, prenant de préférence la place de parkings pour voitures déjà existants, peuvent également contribuer à résoudre le problème.

6.3 L'efficacité du réseau piéton (score moyen : 12,5/20)

Accessibilité des destinations (score moyen : 13,75/20)

Question	D'accord	Neutre	Pas d'accord
Les gares et autres arrêts de transports en commun sont accessibles de façon directe et continue à pied	62%	15%	23%
Les services et équipements publics (écoles, administration, hall sportif...) sont accessibles de façon directe et continue à pied	60%	18%	22%
Les commerces de première nécessité sont accessibles de façon directe et continue à pied	63%	15%	22%
Mes trajets sont efficaces et ne nécessitent pas de grands détours	63%	17%	20%



Différences entre régions

- C'est à Bruxelles que les piéton·ne·s trouvent les gares et autres arrêts de transports en commun les plus accessibles (76% sont satisfait·e·s), suivie de la Flandre (à 63%) et de la Wallonie (à 55%).
- Il en va de même pour l'accessibilité des services et équipements publics. À Bruxelles, 69% sont satisfait·e·s, contre 62% en Flandre et 53% en Wallonie.
- À la question concernant l'accessibilité des commerces de première nécessité à pied, c'est à Bruxelles que les réponses sont les plus positives (79% sont satisfait·e·s), suivie de la Flandre (64%) et enfin de la Wallonie (54%).
- Lorsqu'on questionne sur l'efficacité et l'absence de grands détours pour effectuer les trajets à pied, on constate une répartition légèrement différente des réponses. À Bruxelles, les piéton·ne·s sont à nouveau les plus satisfait·e·s (à 75%), suivis cette fois par la Wallonie (64%) et enfin de la Flandre (60%). Les résultats pour la Flandre et la Wallonie sont également plus proches les uns des autres que pour les questions précédentes.

En général, on peut dire que la région de Bruxelles tire la note globale du pays sur l'efficacité du réseau piéton vers le haut. C'est à Bruxelles que les piéton·ne·s sont les plus satisfait·e·s du réseau piéton avec un score global de 15,2/20. En Flandre, le score est de 13,8/20 et en Wallonie de 13/20. En général, nous constatons que les jeunes ont un ressenti légèrement plus positif que les personnes plus âgées. Le fait qu'un public plus jeune ait été atteint à Bruxelles peut peut-être expliquer en partie ce résultat.



À Bruxelles, le Plan piéton stratégique date de 2012 et une série de vade-mecum de bonnes pratiques ont suivi. Cependant, aucun de ces outils n'a de valeur réglementaire, à l'exception de ce qui est inclus dans la partie réglementaire du plan de mobilité "Good Move", qu'il convient dès lors d'évaluer régulièrement.

Le Plan Piéton wallon a été approuvé par le gouvernement en octobre 2023. Peu ambitieux, il ne peut être qu'un tout premier pas vers une politique piétonne d'envergure.

Le vade-mecum flamand des aménagements piétons date de 2003 et doit lui aussi être mis à jour de toute urgence. À titre de comparaison, la première édition du vade-mecum sur les aménagements cyclables date de 2002 et a depuis été réécrite à plusieurs reprises.

Il est nécessaire d'élaborer des plans piétons régionaux définissant des mesures, des objectifs chiffrés, des calendriers d'actions et des moyens financiers afin qu'ils ne restent pas des plans d'intention peu opérationnels.





Itinéraires piétons (score moyen : 10/20)

Question	Utile	Neutre	Inexistant
Concernant la marche utilitaire (trouver son chemin vers un commerce, une administration, un équipement public...), la signalétique piétonne spécifique (temps de parcours, informations...) est ...	29%	20%	51%
Concernant la marche-plaisir et la marche-santé, les itinéraires piétons balisés sont ...	34%	21%	45%

Les répondant·e·s sont davantage satisfait·e·s des itinéraires pour la marche-plaisir et la marche-santé en dehors des agglomérations (40% des piéton·ne·s marchant hors des agglomérations sont satisfait·e·s contre 31%).

Les répondant·e·s déclarent également marcher plus régulièrement pour le plaisir en dehors des agglomérations. La création de boucles pour la marche-santé et le marche-plaisir dans les agglomérations pourrait être un levier pour faire profiter des avantages de la marche à plus de citoyen·ne·s.



En Wallonie, l'inventaire exhaustif des voiries communales existantes de fait et de droit doit être réalisé. Depuis le décret relatif à la voirie communale de 2014, un premier projet pilote d'actualisation de l'Atlas a été accompli. Il est important que celui-ci puisse se poursuivre afin de prendre notamment en compte les diverses fonctions des voiries communales (mobilité, patrimoine, biodiversité, loisirs).

A Bruxelles, la loi de 1841 sur les chemins vicinaux est toujours en vigueur. C'est pourquoi, à Bruxelles, nous préconisons la mise au point d'un atlas des chemins vicinaux actualisé pour l'ensemble de la région. Le parlement bruxellois devrait prendre l'initiative dans ce domaine. Par le biais d'une ordonnance sur les chemins et sentiers intégrant les différents statuts juridiques des voiries publiques dans le droit administratif, il pourrait sauvegarder et développer plusieurs centaines de kilomètres de chemins et sentiers dans la région de Bruxelles-Capitale. A cet égard, le décret flamand de 2019 sur les chemins communaux pourrait fournir une orientation juridique.



6.4 La sécurité (score moyen : 11,2/10)

Question	D'accord	Neutre	Pas d'accord
En général, quand je me déplace à pied, je me sens en sécurité	44%	20%	36%
Je peux marcher en sécurité dans les rues commerçantes et les rues principales pour accéder aux services	53%	18%	29%
Je peux marcher en sécurité dans les quartiers d'habitation	57%	18%	25%
Je peux rejoindre en sécurité les quartiers et villages voisins à pied	37%	19%	44%
Les accès des abords de gare ou de transport en commun assurent la sécurité des déplacements à pied	41%	22%	37%
Je peux traverser les carrefours ou contourner les ronds-points en sécurité	37%	20%	43%
Je peux traverser les rues en toute sécurité	39%	22%	39%
Dans les espaces où l'ensemble des usagers partagent la voirie (comme les zones de rencontre), je me sens en sécurité	38%	26%	36%
Les enfants de 8 ans peuvent marcher en sécurité à pied et non accompagnés dans la commune	18%	19%	63%

Différences entre régions

- Le sentiment de sécurité est moins bon en Wallonie (10,6/20) qu'en Flandre (11,6/20) et à Bruxelles (11,8/20).
- La connexion entre les villages et quartiers est vécue comme particulièrement problématique. Ainsi, 57% des répondant·e·s wallon·ne·s ne se sentent pas en sécurité pour rejoindre les quartiers et les villages voisins à pied. Ils·elles sont seulement 25% à partager ce sentiment à Bruxelles et 41% en Flandre.



- En Wallonie, les piéton·ne·s se sentent également nettement moins en sécurité lorsqu'ils·elles accèdent aux abords des gares ou des transports en commun (43% ne se sentent pas en sécurité en Wallonie, 33% en Flandre et 34% à Bruxelles), lorsqu'ils·elles traversent des carrefours et contournent des ronds-points (48% ne se sentent pas en sécurité en Wallonie, 39% en Flandre et 43% à Bruxelles) et lorsqu'ils·elles traversent la rue (46% ne se sentent pas en sécurité en Wallonie, 34% en Flandre et 39% à Bruxelles).
- Les avis sont quelque peu partagés en ce qui concerne le sentiment de sécurité dans les endroits où différents usager·ère·s partagent le même espace (zone de rencontre, zones résidentielles, etc.). En Flandre, les piéton·ne·s se sentent généralement plus en sécurité dans ces endroits (44% se sentent en sécurité, 30% non). Dans les autres régions, les piéton·ne·s sont plus susceptibles de se sentir en danger dans les endroits où différents usager·ère·s partagent l'espace : en Wallonie, 34% se sentent en sécurité et 39% ne se sent pas en sécurité et à Bruxelles, 34% se sentent en sécurité et 43% ne se sent pas en sécurité.
- La sécurité des enfants est perçue comme plus critique en Wallonie : 72% ne pensent pas que les enfants âgés de 8 ans puissent marcher en sécurité à pied et non accompagnés dans la commune. À Bruxelles, ce chiffre est de 62% et en Flandre de 56%.



En 100 ans, la distance parcourue par un enfant seul a fondu comme le Groenland sous le regard des ours polaires. De 10 km pour un enfant de 8 ans en 1919 à moins de 300 mètres pour un enfant du même âge en 2007. De nombreux enfants sont emmenés à l'école ou à leurs loisirs en voiture. Il s'agit souvent d'un cercle vicieux : les parents amènent leur enfant à l'école en voiture parce que l'environnement scolaire n'est pas sécurisé en raison du trop grand nombre de voitures. Aller à l'école à pied permet aux enfants de bouger davantage, d'acquérir plus d'indépendance, d'apprendre à se débrouiller dans la circulation, de discuter avec leurs parents, grands-parents ou amis en chemin, ... La diminution drastique du trafic automobile, la mise en place d'aménagements réservant toute la place aux usager·ère·s actif·ve·s, comme les piétonnalisations ou les cheminements piétons en site propre, l'apprentissage de la cohabitation avec les autres usagers de la rue, la création de réseaux ou maillage jeux, les rues scolaires, les rues récréatives, la mise en place de Pédibus font partie des solutions.

6.5 Confort des déplacements à pied (score moyen : 9/20)

Le thème qui obtient la moins bonne note est celui du "confort des déplacements à pied" avec 9/20. La quasi-totalité des questions n'obtient pas la moyenne.

Nous constatons également que les répondant·e·s sont plus enclin·e·s à répondre aux questions de façon plus extrême par le "pas du tout d'accord", ce qui montre que le sujet est relativement sensible pour les piéton·ne·s.

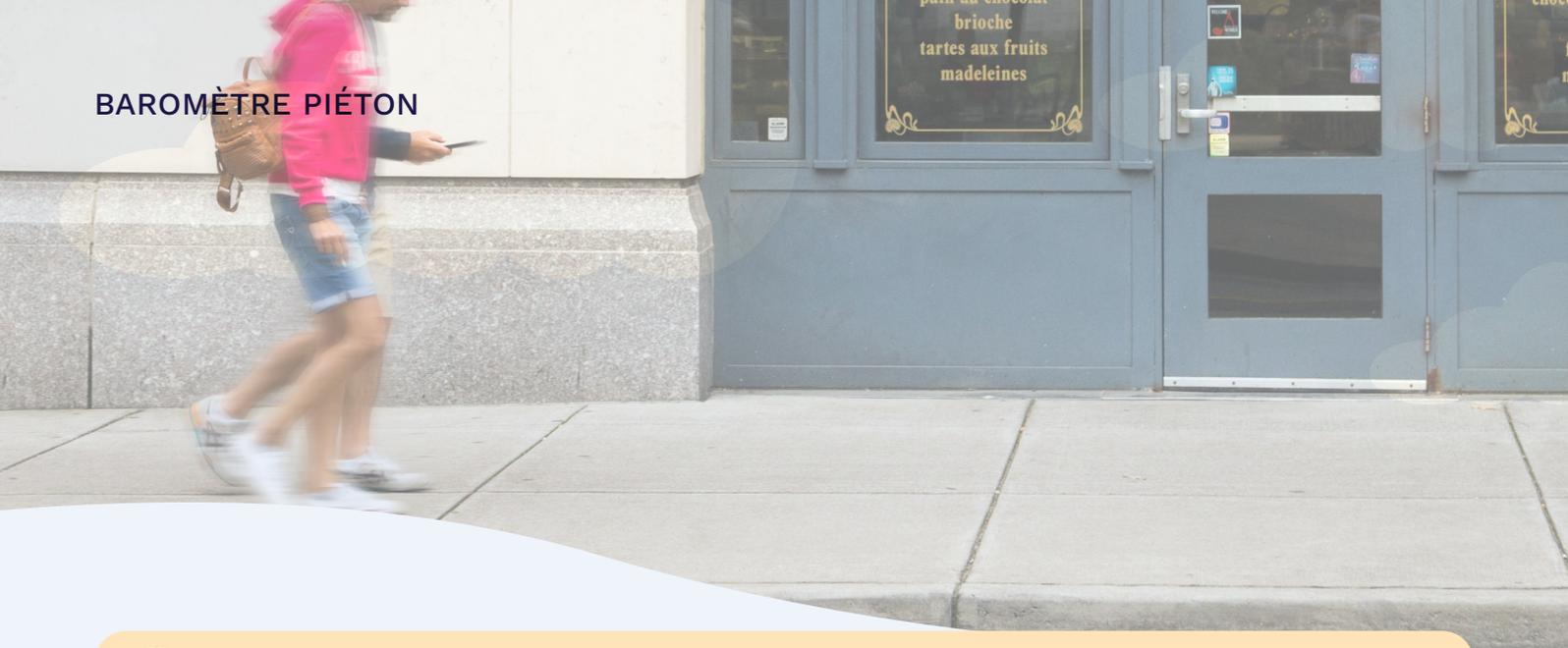


Question	D'accord	Neutre	Pas d'accord
Les aménagements de la voirie me permettent de me déplacer partout de manière aisée	28%	19%	53%
Les espaces destinés aux piéton·ne·s sont suffisamment larges et plats pour faciliter les déplacements	22%	14%	64%
Les matériaux utilisés pour les espaces destinés aux piéton·ne·s sont bien choisis (praticables en cas de pluie, nivelés pour les fauteuils roulants...)	20%	16%	64%
Les itinéraires piétons sont libres du stationnement de véhicules motorisés (voitures, camions, motos...)	27%	16%	57%
Les itinéraires piétons sont libres d'autres empiétements et obstacles (p.ex vélos, poubelles, horodateurs, panneaux publicitaires, bornes de recharge,...)	20%	15%	65%
Les trottoirs et les espaces destinés aux piéton·ne·s sont bien entretenus (qualité et planéité des revêtements du sol, neige, nettoyage, feuilles mortes enlevées...)	23%	16%	61%
Lors de travaux sur les trottoirs ou les espaces réservés aux piéton·ne·s, une déviation sûre est proposée	20%	18%	62%
Les trottoirs et les espaces destinés aux piéton·ne·s sont bien éclairés la nuit	31%	22%	47%
Aux feux de signalisation, les temps pour attendre et pour traverser sont adaptés	44%	24%	32%



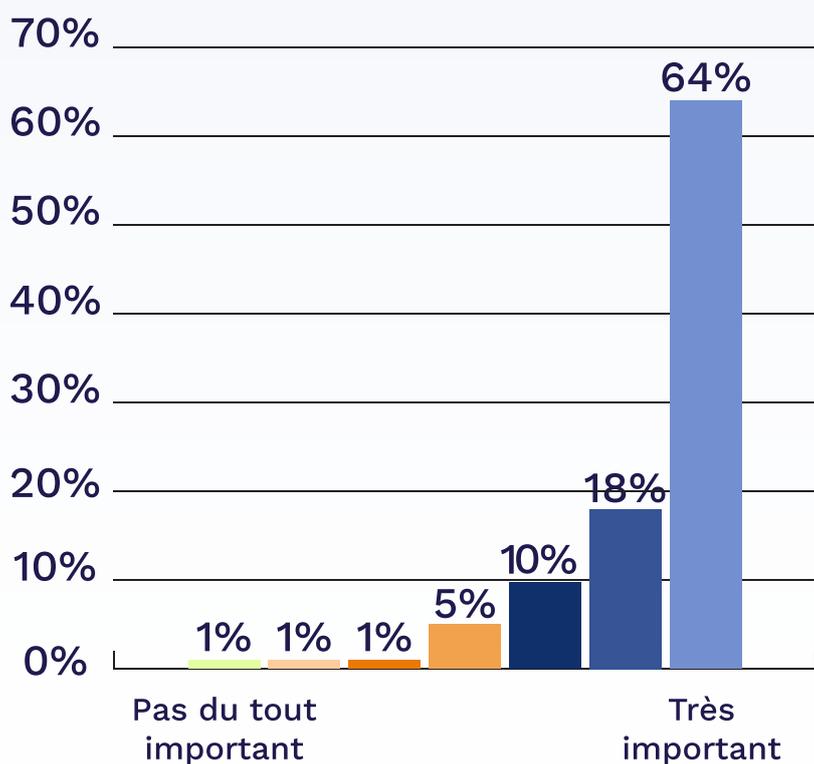
Ceci est cohérent avec l'attente principale des piéton·ne·s d'avoir des cheminements piétons (trottoirs) plus larges, bien entretenus, sécurisés et désencombrés. 82% des répondant·e·s trouvent cette mesure importante (cfr partie 7 du rapport).





L'étape la plus importante pour améliorer l'infrastructure piétonne est peut-être de considérer différemment l'espace piéton. Il devrait ressembler à un tapis rouge plutôt qu'à une course d'obstacles. Nous devons veiller non seulement à ce que les espaces piétons soient exempts d'obstacles et sécurisés, mais aussi à ce qu'ils soient accueillants.

Les communes suivent le principe STOP, selon lequel les piétons et piétonnes sont prioritaires. Si nous voulons vraiment faire de la marche notre priorité, il est nécessaire d'investir dans l'infrastructure piétonne, de sanctuariser les trottoirs et de les rendre aux piéton·ne·s et d'entretenir et compléter ceux-ci pour garantir une vraie qualité d'usage.



Des cheminements piétons (trottoirs) plus larges, bien entretenus, sécurisés et désencombrés



Différences entre régions

- C'est en Wallonie que les piéton·ne·s sont les moins positif·ve·s à l'égard de l'infrastructure piétonne. À l'affirmation "Les aménagements de la voirie me permettent de me déplacer partout de manière aisée", 62% ont répondu qu'ils·elles n'étaient pas d'accord. En comparaison, 49% des répondant·e·s ne sont pas d'accord en Flandre et 43% à Bruxelles.
- En général, les piéton·ne·s ne trouvent pas que les espaces destinés aux piéton·ne·s sont suffisamment larges et plats pour des déplacements confortables. En Wallonie, l'insatisfaction est de 66% et en Flandre de 65%. À Bruxelles, les répondant·e·s sont généralement un peu plus positif·ve·s, bien que 56% pensent toujours que les trottoirs ne sont pas assez larges et plats.
- En Wallonie, les piéton·ne·s sont plus susceptibles de trouver que les matériaux utilisés pour les espaces destinés aux piéton·ne·s sont mal choisis (praticables en cas de pluie, nivelés pour les fauteuils roulants...). 69 % des piéton·ne·s sont insatisfait·e·s, contre 61 % en Flandre et 61 % à Bruxelles.
- En Wallonie, les piéton·ne·s se disent plus gêné·e·s par les véhicules motorisés stationnés sur les itinéraires piétons: 65% trouvent que les itinéraires piétons ne sont pas libres de véhicules motorisés. À Bruxelles, ce chiffre est de 55% et en Flandre de 52%.
- Les autres obstacles tels que les vélos, les poubelles, les panneaux de signalisation, les bornes de recharge, etc. constituent un problème plus important à Bruxelles : 75 % des personnes interrogées affirment que les trottoirs ne sont pas exempts d'obstacles. En Flandre, ce chiffre est de 65% et en Wallonie de 60%.
- En moyenne, la plupart des piéton·ne·s (47%) estiment que les trottoirs et les espaces destinés aux piéton·ne·s ne sont pas bien éclairés la nuit. À Bruxelles, cependant, les piéton·ne·s ont tendance à être plus positif·ve·s: 43% pensent que l'éclairage est suffisant la nuit.
- En ce qui concerne les temps d'attente et de traversée des feux de signalisation, les piéton·ne·s sont relativement satisfait·e·s. En Wallonie en particulier, 49% estiment que les temps d'attente ne sont pas trop longs et qu'ils·elles ont suffisamment de temps pour traverser.



6.6 Intérêt de la commune donné aux déplacements à pied (score moyen : 8,8/20)

Question	D'accord	Neutre	Pas d'accord
Cette commune est à l'écoute des besoins des piéton·ne·s et les implique dans ses réflexions et projets (réalisation d'enquêtes d'opinion, consultation des habitant.e.s...)	21%	22%	57%
Ces deux dernières années, la situation des piéton·ne·s s'est globalement améliorée dans la commune	21%	22%	56%

Différences entre régions

- En général, les répondant·e·s ont une vision plutôt négative de la mesure avec laquelle la commune est à l'écoute des besoins des piéton·ne·s et les implique dans ses réflexions et projets. En Flandre, 60% estiment que la commune n'est pas vraiment à l'écoute des besoins des piéton·ne·s. En Wallonie, ce chiffre est de 56% et à Bruxelles de 52%.
- En général, les personnes interrogées ne pensent pas qu'il y ait eu beaucoup d'améliorations pour les piéton·ne·s dans leur commune au cours des deux dernières années. Bruxelles fait légèrement mieux que les deux autres régions à cet égard : Bruxelles (27% sont d'accord avec l'affirmation, 47% ne le sont pas), Flandre (20% sont d'accord avec l'affirmation, 58% ne le sont pas), Wallonie (20% sont d'accord avec l'affirmation, 60% ne le sont pas).

Une question supplémentaire était posée aux répondant·e·s mais n'a pas été prise en compte dans la note finale car elle ne faisait pas spécifiquement référence à la situation de mobilité piétonne. Elle montre que 46% des répondant·e·s ne savent pas comment informer la commune sur des situations problématiques ou dangereuses. Ceci suggère que des outils doivent être mis en place et/ou rendu visible et/ou voir leur efficacité améliorée afin que les citoyen·ne·s puissent échanger ces informations avec les communes.

Question	D'accord	Neutre	Pas d'accord
Je sais comment informer la commune sur des situations problématiques ou dangereuses	42%	12%	46%



6.7 Aménagements (score moyen : 8,4/20)

L'absence d'aménagements assurant le confort des piéton·ne·s est pointée par les répondant·e·s.

Question	D'accord	Neutre	Pas d'accord
Des aménagements assurent le confort des piéton·ne·s (toilettes, abris, distributeurs d'eau potable...)	9%	11%	80%
Des aménagements permettent de se reposer (bancs), de faire de l'exercice et de se rencontrer.	34%	20%	46%

Différences entre régions

Les aménagements sont mieux perçus en Flandre qu'en Wallonie et à Bruxelles :

- En Wallonie, 90% des répondant·e·s pensent que les aménagements n'assurent pas le confort des piéton·ne·s (toilettes, abris, distributeurs d'eau potable...). Ils sont 83% à Bruxelles. La Flandre fait un peu mieux avec 72%.
- En Flandre, la majorité (45%) indique qu'il existe dans leur commune des infrastructures pour se reposer, faire du sport et se rencontrer. En revanche, dans les deux autres régions, les répondant·e·s indiquent plus souvent que ces équipements ne sont pas présents ou qu'ils sont trop peu nombreux : Bruxelles (50% ne sont pas satisfait·e·s), Wallonie (59% ne sont pas satisfait·e·s).

6.8 Végétalisation de la commune (score moyen: 10,9/20)

Question	D'accord	Neutre	Pas d'accord
Cette commune est suffisamment végétalisée (espaces verts, plantations...)	39%	16%	44%



7. PROPOSITIONS POUR AMÉLIORER LA MARCHABILITÉ

Nous avons demandé aux participant-e-s quelles étaient les interventions qu'ils-elles jugeaient importantes pour encourager la marche. Les interventions sont classées par ordre d'importance selon les Belges.

		Important à très important
1	Des cheminements piétons (trottoirs) plus larges, bien entretenus, sécurisés et désencombrés	82%
2	Constituer un réseau piéton complet avec des itinéraires et des traversées sûrs	74%
3	Des cheminements piétons plus agréables: végétation, paysage...	69%
4	Faciliter l'accès à pied des lieux et équipements accueillant du public (lieux publics, commerces, transports...)	67%
5	Se déplacer à pied en étant séparé des vélos pour la sécurité	66%
6	Réduire la vitesse à 30km/h dans les agglomérations pour améliorer la sécurité	60%
7	Réduire le volume du trafic routier	53%
8	Des actions de communication pour développer le goût et le plaisir de la marche	29%



Différences entre régions

Attentes	Important à très important Bruxelles	Important à très important Wallonie	Important à très important Flandre
Des actions de communication pour développer le goût et le plaisir de la marche	28%	38%	21%
Réduire le volume du trafic routier	62%	53%	49%
Réduire la vitesse à 30km/h dans les agglomérations pour améliorer la sécurité est important	70%	56%	58%
Se déplacer à pied en étant séparé des vélos est important pour la sécurité	74%	60%	66%
Faciliter l'accès à pied des lieux et équipements accueillant du public (lieux publics, commerces, transports...)	63%	68%	68%
Des cheminements piétons plus agréables: végétation, paysage...	74%	66%	69%
Constituer un réseau piéton complet avec des itinéraires et des traversées sûrs	65%	74%	78%
Des cheminements piétons (trottoirs) plus larges, bien entretenus, sécurisés et désencombrés	82%	80%	85%





- L'action la plus importante, quelle que soit la région considérée, est d'assurer des cheminements piétons (trottoirs) plus larges, bien entretenus, sécurisés et désencombrés.
- En Wallonie, les campagnes de communication visant à encourager la marche sont considérées comme plus importantes qu'en Flandre et à Bruxelles. 38% des participant·e·s wallon·ne·s considèrent cette mesure comme importante ou très importante.
- À Bruxelles en particulier, la réduction du trafic est considérée comme une mesure importante. 62% considèrent cette mesure comme importante à très importante pour que les gens marchent plus et plus souvent.
- La réduction de la vitesse à 30 km/h dans les agglomérations est perçue comme plus importante à Bruxelles. 70 % ont déclaré qu'ils·elles considéraient cette mesure comme importante ou très importante.
- La séparation des cyclistes et des piéton·ne·s est considérée comme une mesure importante dans toutes les régions. À Bruxelles en particulier, cette mesure est considérée comme très importante (74%) et c'est également une préoccupation importante en Flandre (66%).
- Bien qu'un environnement agréable pour la marche (avec de la verdure, une belle architecture, de l'art, etc.) apparaisse comme un point important dans toutes les régions, il est particulièrement important à Bruxelles. 74 % des répondant·e·s le considèrent comme important ou très important.
- Garantir un réseau piéton complet avec des itinéraires et des traversées sûrs est considéré comme plus important en Flandre (78%) et en Wallonie (74%) qu'à Bruxelles (65%).

8. DES BESOINS ET ATTENTES DIFFÉRENTES

Si le fait d'éprouver des difficultés à marcher, d'être un·e marcheur·se·s régulier·ère·s ou encore d'être une femme influence les réponses, il faut noter que les variables socio-démographiques expliquent relativement peu les variations observées dans les réponses.

Ce constat est important en ce qu'il traduit que tout·e·s les piéton·ne·s s'accordent sur ce qui est marchable ou non. D'autre part, certaines différences méritent d'être mises en évidence et discutées.



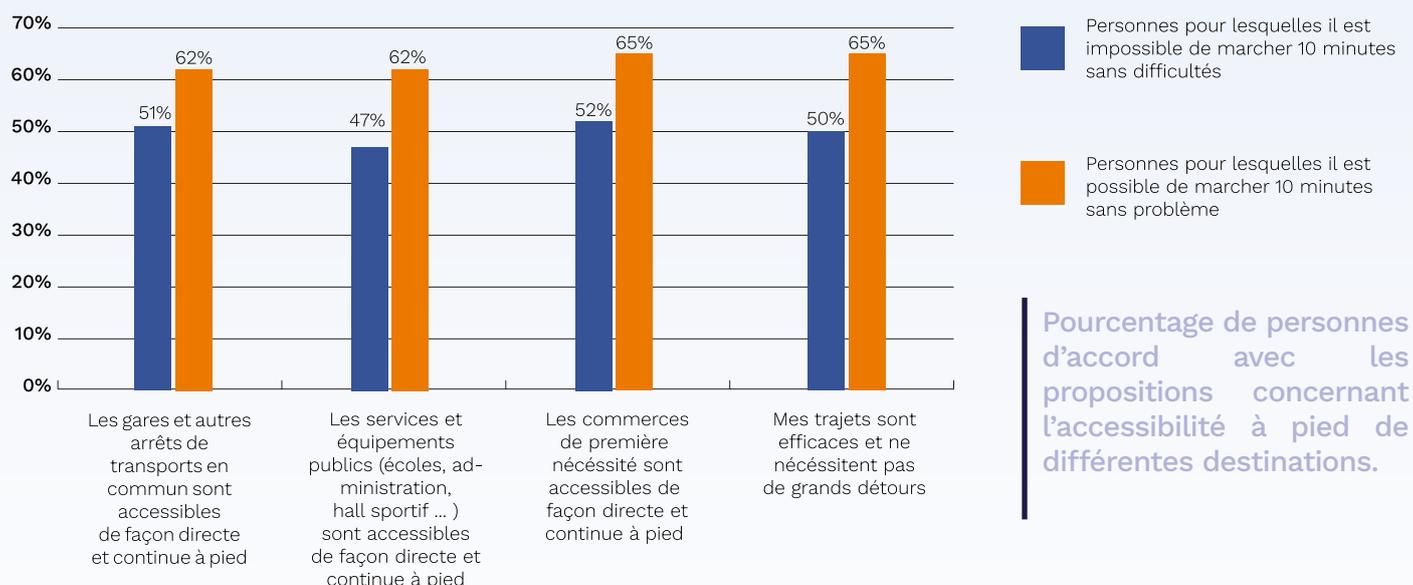
Piéton·ne·s ayant des difficultés à marcher

Les piéton·ne·s ayant des difficultés à marcher ont systématiquement une vision plus négative de la marchabilité de leur commune. Les deux thématiques où les différences de perception sont les plus importantes sont l'accessibilité (les personnes ayant des difficultés à marcher attribuent une note de 12,3/20 à cette thématique, les personnes pour qui marcher 10 minutes ne pose aucun problème attribue la note de 14/20) et la sécurité (9,9/20 contre 11,4/20). Leurs revendications diffèrent d'ailleurs des autres répondant·e·s : leur priorité n°3 concerne l'amélioration de l'accès à pied des lieux et équipements accueillant du public (lieux publics, commerces, transports...).

C'est également le cas pour ceux et celles qui marchent régulièrement pour prendre soin de leurs proches.

Ils·elles se sentent également moins en sûreté la journée : 33% de ceux·celles qui éprouvent des difficultés à marcher 10 minutes se sentent en sûreté la journée contre 64%.

Le sentiment plutôt négatif sur la marchabilité des espaces publics suggère que les communes sont peu adaptées aux personnes ayant des difficultés à marcher et que des aménagements sont à réaliser pour construire des communes inclusives qui répondent aux besoins de toutes et tous.



Marcher pour le plaisir ou pour des raisons utilitaires

Les participant·e·s qui marchent régulièrement pour des raisons pratiques (faire des courses, aller à l'école ou au travail, s'occuper d'un proche) ont un sentiment plus négatif à l'égard de la marchabilité.

Les personnes marchant fréquemment pour le plaisir semblent avoir une expérience différente de la marchabilité des espaces publics.

Leur perception sur certaines questions est plus positive que le reste des répondant·e·s.

Cela peut s'expliquer car elles ont la liberté de choisir un itinéraire agréable, contrairement aux personnes effectuant des trajets "utilitaires" (aller à l'école, aller faire les courses...) dont la destination est prédéterminée.



Association de défense de piéton·ne·s, groupe de marche

Les membres d'associations de défense de piéton·ne·s ont une vision plus critique, sur certaines questions, de la marchabilité. À l'inverse, les membres d'un groupe de marche ont moins tendance à se différencier du reste des répondant·e·s, voir à avoir une meilleure perception sur certaines thématiques, similairement aux personnes marchant fréquemment pour le plaisir.

Le fait de considérer que la situation des piétons est mauvaise peut conduire à entrer dans une association de défense des piétons, tandis que l'appartenance à une telle association entraîne souvent la connaissance de multiples problèmes liés à la marchabilité, comme souligné par les auteurs du baromètre des villes marchables⁴.

Ce qui est remarquable est la capacité des personnes à faire remonter des problèmes à la commune: les personnes membres d'une association de piéton·ne·s déclarent à 48% savoir comment communiquer des situations dangereuses ou problématiques à la commune.

Hommes et femmes

57% des participant·e·s sont des femmes et 43% sont des hommes.

Malgré que les différences de perception entre les hommes et les femmes soient faibles, les femmes ont tendance à systématiquement donner un score plus faible aux catégories suivantes : la cohabitation avec les autres usager·ère·s, la sécurité, le confort des déplacements à pied et les aménagements.

La plus grande différence de perception concerne le sentiment de sûreté la nuit (64% ne se sentent pas en sécurité et adaptent

leur chemin contre 49% des hommes), suivi de l'éclairage des trottoirs la nuit (35% sont satisfaits de l'éclairage de ceux-ci, contre 28% des femmes).

18% sont satisfaites des matériaux utilisés pour les espaces destinés aux piéton·ne·s considérant qu'ils sont bien choisis (praticables en cas de pluie, nivelés pour les fauteuils roulants...) contre 23% des hommes. Comme les femmes marchent plus fréquemment que les hommes pour prendre soin de leurs proches, on peut supposer qu'elles sont plus conscientes du manque de confort des aménagements piétons pour les poussettes, les chaises roulantes... Les femmes sont également un peu plus prudentes lorsqu'on leur demande si les enfants de 8 ans peuvent marcher seuls : 16 % d'entre elles le pensent, contre 20 % des hommes.

Les femmes partagent un ressenti plutôt similaire, voir plus positif à celui des hommes quand on leur parle de façon générale de la marchabilité des espaces publics. 38% des femmes trouvent agréable de se promener à pied dans leur commune, contre 37% des hommes. De même, 41% des femmes trouvent agréable de passer du temps dans les espaces publics (pour s'asseoir un moment, rencontrer des amis, faire du sport, etc.), contre 39% des hommes. Néanmoins, quand on creuse certaines questions, comme celle du sentiment de sûreté la nuit ou de l'éclairage, on se rend compte que le ressenti des femmes se dégrade par rapport à celui des hommes.

Les seniors

Les personnes âgées de plus de 65 ans ont généralement une vision moins positive de la marchabilité de leur commune. C'est particulièrement remarquable sur les sujets de la cohabitation entre les usager·ère·s, de la sécurité et du confort des déplacements.

⁴ <http://60pietons.medtool.net/file/medtool/webmedtool/pietool02/botm0311/pdf00001.pdf>



52% des personnes de plus de 65 ans sont insatisfaites de la relation entre piéton·ne·s et vélos contre 33% des moins de 65 ans. L'insatisfaction concernant la relation entre les piéton·ne·s et engins de déplacements personnels (trottinettes, vélo et skates électriques ...) est encore plus élevée : 68 % des personnes de plus de 65 ans sont insatisfaites contre 50% des moins de 65 ans.

Avec l'âge, la perception des mouvements se détériore et les seniors peuvent être surpris par la vitesse des trottinettes et vélos. La cohabitation avec les vélos et les engins de déplacements personnels peut générer un sentiment de peur et d'insécurité. D'ailleurs, les espaces où l'ensemble des usager·ère·s partagent la voirie sont moins bien perçus par les plus de 65 ans (40% trouvent ces espaces insécurisants contre 35%). Une forte attente se dégage pour ce groupe : être séparé des vélos est plus important que pour les autres répondant·e·s. 91% des plus de 65 ans trouvent la mesure importante contre 80% des moins de 65 ans.

Les moins de 25 ans attribuent une note de 12,6/20 au confort des déplacements à pied alors que les plus de 65 ans attribuent 10,6/20. Les seniors sont plus sensibles aux obstacles présents sur leur trajet et la qualité des aménagements est indispensable pour éviter que les seniors ne marchent plus ou doivent adapter leur trajet. Leurs attentes en termes d'aménagements nécessaires pour pouvoir s'offrir des temps de pause lors de leurs déplacements sont également plus élevées. 85% des seniors sont insatisfaits des aménagements assurant le confort des piéton·ne·s (toilettes, abris, distributeurs d'eau potable...) (contre 80% des moins de 65 ans) et 52% sont insatisfaits des aménagements permettant de se reposer (bancs), de faire de l'exercice et de se rencontrer (contre 45% des moins de 65 ans).

Autres moyens de locomotion

La plupart des piétons et piétonnes sont également des automobilistes, des cyclistes, des usager·ère·s des transports publics ou des personnes utilisatrices de mobilité partagée.

Les personnes ont tendance à voir la marchabilité aussi au travers de leur(s) autre(s) moyen(s) de locomotion, malgré qu'il soit demandé de se mettre à la place des piéton·ne·s. Par exemple, selon les personnes qui possèdent une voiture, les véhicules génèrent moins de nuisances (19% des propriétaires d'une voiture sont d'accord contre 14%), les itinéraires piétons sont moins victimes du stationnement de véhicules motorisés (29% contre 24%), la cohabitation avec les conducteurs de véhicules motorisés est perçue comme meilleure (31 contre 26%) ... 47% des personnes possédant un vélo (électrique) pensent que la relation entre les cyclistes et les piétons et piétonnes est courtoise contre 26% des personnes ne possédant pas de vélo (électrique).

9. DIFFÉRENCES SELON LA TAILLE DE LA COMMUNE

Le ressenti des répondant·e·s varie avec le contexte. Le ressenti général est meilleur dans les plus petites communes (moins de 10.000 habitant·e·s): 44% des personnes habitant dans des communes de moins de 10.000 habitant·e·s trouvent qu'il est agréable de se déplacer à pied contre 36% des personnes habitant dans des communes de plus de 50.000 habitant·e·s.

La cohabitation entre les usager·ère·s est plus problématique dans les grandes villes et communes. Par exemple, seul 15% des



répondant·e·s habitant des communes de plus de 50.000 habitant·e·s trouvent les relations entre piéton·ne·s et engins de déplacements personnels (trottinettes, vélo et skates électriques ...) courtoises contre 49% des répondant·e·s habitant des communes de moins de 10.000 habitant·e·s.

Les propositions visant à rééquilibrer le partage de l'espace public sont d'ailleurs plus plébiscitées dans les grandes communes: 70% sont en faveur d'une réduction du volume du trafic routier (61% dans les communes de moins de 10.000 habitant·e·s), 85% trouvent important d'être séparé des vélos pour être en sécurité (68% dans les communes de moins de 10.000 habitant·e·s) et 76% pensent qu'il est important de réduire la vitesse à 30km/h dans les agglomérations pour améliorer la sécurité (63% dans les communes de moins de 10.000 habitant·e·s).

Un des freins à la marche à pied dans les plus petites communes concerne l'accessibilité des services, en particulier des commerces de première nécessité. Moins de la moitié des répondant·e·s trouvent les commerces accessibles dans les petites communes alors que dans les communes de plus de 50.000 habitant·e·s, 71% des répondant·e·s sont satisfait·e·s. La sécurité est considérée très sévèrement par les piéton·ne·s, quelle que soit la taille de la commune. Les connexions intervillages et interquartier génèrent néanmoins plus d'insécurité dans les petites communes que dans les grandes.

Si certains aménagements sont à réaliser pour faciliter les déplacements à pied, dans les petites comme dans les grandes communes (22% sont satisfait·e·s des aménagements dans les communes de moins de 10.000 habitant·e·s et 31% dans les communes de plus de 50.000 habitant·e·s), les grandes communes doivent davantage veiller à ce que les espaces piétons soient libres d'empiètements et obstacles tels que des vélos, poubelles, horodateurs, panneaux publicitaires, bornes de recharge,... Enfin, les grandes communes doivent

davantage travailler à la végétalisation de leurs espaces (31% de satisfait·e·s dans les communes de plus de 50.000 habitant·e·s et 58% dans les communes de moins de 10.000 habitant·e·s) et à la communication avec leurs citoyen·ne·s (seul 36% des répondant·e·s sait comment informer la commune sur des situations problématiques ou dangereuses et 16% pense que la commune est à l'écoute des besoins des piéton·ne·s et les implique dans ses réflexions et projets).

10. CONCLUSIONS

Le premier baromètre piéton belge a touché plus de 13.500 piétons et piétonnes. Leur avis sur la situation de marchabilité et leurs attentes constituent des données inédites et pertinentes pour améliorer les conditions de déplacements à pied et enfin les visibiliser à leur juste valeur.

Le baromètre donne un large aperçu des caractéristiques des déplacements à pied. Si deux-tiers des répondant·e·s déclarent marcher tous les jours, la quasi-totalité des répondant·e·s déclarent marcher pour au moins un des objectifs proposés (se rendre au travail/à l'école/à l'université, faire leurs courses et achats, pour le plaisir ou pour prendre soin de leurs proches). 61% des répondant·e·s se disent prêt·e·s à marcher plus de 15 minutes par trajet. Ces chiffres sont encourageants pour faire de la marche à pied le mode de déplacement prioritaire pour tous les déplacements locaux.

Les répondant·e·s sont globalement peu satisfait·e·s de la situation de marchabilité. Les piéton·ne·s sont les plus critiques face au confort des déplacements à pied. Leur première attente porte d'ailleurs sur des cheminements piétons (trottoirs) plus larges, bien entretenus, sécurisés et désencombrés.

65% trouvent notamment que les itinéraires piétons ne sont pas libres d'empiètements et obstacles (p.ex vélos, poubelles, horodateurs, panneaux



publicitaires, bornes de recharge,...). Les piéton·ne·s ont besoin de plus d'espace : la réponse passe notamment par des trottoirs sanctuarisés et rendus aux piéton·ne·s et il est important d'entretenir et compléter ceux-ci pour garantir une vraie qualité d'usage.

D'autres points noirs sont soulevés : la sécurité et l'adaptation de l'espace public pour les jeunes enfants à pied ou en poussette, pour les personnes âgées et les personnes à mobilité réduite, le manque d'aménagements pour assurer le confort de la communauté piétonne (toilettes, bancs, abris, distributeurs d'eau potable...) ou encore les nuisances générées par la circulation des véhicules. Des nuances sont à apporter selon les contextes et les régions.

La perception des piéton·ne·s est généralement moins bonne en région Wallonne, à l'exception de la cohabitation

entre les usager·ère·s.

Le baromètre piéton permet de constater que tout·e·s les piéton·ne·s s'accordent sur ce qui est marchable ou non. Néanmoins, le fait que certains publics (comme les femmes, les personnes ayant des difficultés à marcher ou les personnes effectuant des déplacements utilitaires) ont une moins bonne expérience en tant que piéton·ne·s dans l'espace public suggère que des améliorations essentielles et prioritaires sont à apporter à celui-ci. Penser et aménager des communes inclusives améliore la marchabilité pour tous·tes et répond aux besoins de toutes et tous.



11. RÉSULTAT DES COMMUNES

Le baromètre sonde la perception de la communauté piétonne à un temps “t”. Les scores des communes sont basés sur les avis subjectifs de chacun et chacune sur la marchabilité mais c'est un avis très utile, puisque les répondant·e-s sont les seul·e-s à pouvoir intégrer l'ensemble des facteurs influençant l'expérience de marche.

Un lien est disponible à la fin du document pour accéder aux résultats de chaque commune ayant obtenu plus de 50 réponses. Ces rapports individuels donnent des informations détaillées sur la commune : nombre de participant·e-s, données démographiques et aperçu des réponses par question par rapport aux données provinciales, régionales et belges. Ils contiennent également la carte répertoriant les points noirs et les points appréciés pour la marche dans la commune et les actions qui sont, selon les répondant·e-s, prioritaires pour améliorer l'usage de la marche dans la commune. L'utilisation de ces données ainsi que la comparaison raisonnée avec des communes au contexte similaire peuvent inspirer ces dernières quant aux décisions et actions à réaliser pour s'assurer que la communauté piétonne puisse se déplacer de façon sûre, efficace et confortable.

Vous trouverez ci-dessous une vue d'ensemble des scores par commune. Le premier tableau contient un aperçu des scores des communes ayant récolté plus de 50 enquêtes, par ordre alphabétique. Les communes sont ensuite regroupées en fonction du nombre d'habitant·e-s. Certaines communes ont des points forts et des points faibles bien marqués, selon les thématiques explorées par le baromètre. Il est à noter que les catégories n'ont pas le même poids dans la note finale puisqu'elles ne contiennent pas le même nombre de questions.

toutes les notes sur 20

Commune	Ressenti général	Co-habitation	Efficacité du réseau	Sécurité	Confort	Intérêt de la commune	Aménagements et services	Végétalisation	Nombre d'habitants	Baromètre
Aalst	9.6	10.2	12.9	11.8	8.7	7.9	9.2	9.1	> 50 000	10.3
Andenne	10.6	11.4	13.6	12.2	10.9	10.1	7.9	12.2	20 000 - 50 000	11.4
Anderlecht	8.3	8.7	12.2	10.2	8.7	7.7	7.1	10.7	> 50 000	9.4
Antwerpen	9.1	9.4	12.8	11.1	8.9	7.7	9.6	8.7	> 50 000	10
Arlon	8.6	11.7	12.8	11.6	9.5	9.2	7.1	7.6	20 000 - 50 000	10.5
Assesse	8.3	10.9	10.5	9.2	8.7	10.1	6.3	12.8	< 10 000	9.4



Bastogne	9.3	9.9	11.9	10.3	9.5	8.3	7.1	10.9	10 000 - 20 000	9.9
Brugge	10.5	10.1	13.3	12	8.8	8.8	11.5	12.9	> 50 000	10.8
Bruxelles	8.9	9.2	12.6	11.1	9	9.5	8.5	8.5	> 50 000	10.1
Charleroi	7.6	8.8	10.8	9.7	7.8	8.1	5.4	7	> 50 000	8.7
Chastre	9.8	11.7	10.9	10.7	9.1	10.3	6.4	12.2	< 10 000	10.2
Chaumont- Gistoux	9.4	11.4	11.4	11	9.1	8.8	5.9	14.2	10 000 - 20 000	10.2
Court-Saint- Etienne	7.9	9.6	12.9	9.8	8.3	7.4	6.4	9.8	10 000 - 20 000	9.3
Crisnée	12.5	13.5	14.5	13.2	12.6	15.6	10.2	17	< 10 000	13.4
Diest	8.2	10	11.6	10.2	7.9	6.9	7.9	12.7	20 000 - 50 000	9.4
Dilsen- Stokkem	12.3	11.3	13	12.1	11.1	10.9	10.5	13.6	20 000 - 50 000	11.8
Enghien	9.4	10.9	12.7	11.2	9.1	8.7	6.2	12.8	10 000 - 20 000	10.3
Ixelles	9.4	10.6	13.3	12	9.5	10.7	8.3	9.5	> 50 000	10.8
Esneux	10	10.6	12.2	10.5	9.3	8.6	7.5	13.5	10 000 - 20 000	10.2
Etterbeek	10	10.6	12.9	12.3	9.9	9.5	7.8	9.4	> 50 000	10.9
Evere	10	10.6	13.3	12	10.2	8.6	7.7	10.3	20 000 - 50 000	10.9
Gembloux	9.6	11.4	13.1	11.8	9.6	12.2	7.5	10.2	20 000 - 50 000	11
Gent	10.3	10.1	13.2	11.8	9.3	8.8	10.7	9.8	> 50 000	10.7
Grez- Doiceau	9.8	11	10.8	10.5	8.9	9.8	7.2	13.4	10 000 - 20 000	10
Halle	10.1	9.4	13.3	11.4	9	9	9.1	9.6	20 000 - 50 000	10.4
Ham-sur- Heure- Nalinnes	9.2	11	11.6	9.5	8.8	6.5	6.8	14.3	10 000 - 20 000	9.6
Hannut	10.7	12.1	13.2	12.7	11.6	12.1	8.6	12.3	10 000 - 20 000	12
Hasselt	10.3	10.2	13.5	12	10	9.7	10.2	9.8	> 50 000	11
Herentals	8	9.7	12.7	10.3	7.8	7.1	8.4	9.8	20 000 - 50 000	9.4



BAROMÈTRE PIÉTON

toutes les notes sur 20

Herstal	7.5	9.5	10.7	9.9	8.4	7.2	5.6	6.7	20 000 - 50 000	8.9
Hove	12.1	12.3	13.9	14	11.2	10.3	12.3	13.9	< 10 000	12.6
Ieper	10.3	10.7	13.2	11.7	8.8	8.1	9.9	11.1	20 000 - 50 000	10.6
Jette	11.2	11.2	14.2	12.7	10.3	11.2	10.8	14.1	> 50 000	11.9
Kontich	9.6	11.5	13.7	12.6	10.2	9.1	9.5	9.5	20 000 - 50 000	11.3
Kortrijk	11.8	11	14.2	13.1	10.8	11	11	11.1	> 50 000	12
Leuven	11.1	10.9	14.1	12.3	9.9	9.4	11	11.9	> 50 000	11.4
Liège	7.5	9.1	10.9	10	7.6	6.6	6.7	8	> 50 000	8.7
Lier	11.8	12.3	14.6	13.3	10.4	10.1	12.3	12.4	20 000 - 50 000	12.2
Mechelen	9.7	9.3	11.8	10.4	8.1	7.4	9.3	12.3	> 50 000	9.6
Menen	9	9.4	12.6	11.2	8.5	7.6	8.7	9.8	20 000 - 50 000	9.9
Mons	8.9	10	11	10.4	8.5	8.9	7.1	8.8	> 50 000	9.5
Mortsel	8.7	9.8	13.4	11.9	8.6	8.3	9.6	10.1	20 000 - 50 000	10.3
Namur	9.1	9.7	11.9	10.5	9	9.5	8.2	8.3	> 50 000	9.9
Nivelles	9.4	11.1	12.5	11.5	9.3	8.1	7	9.5	20 000 - 50 000	10.3
Oostende	10.4	9.4	13.2	11.9	9.6	7.8	10.9	10.2	> 50 000	10.7
Ottignies-Louvain-la-Neuve	11.7	11.7	13.6	13	11	9.8	8	11.7	20 000 - 50 000	11.8
Auderghem	11.7	11.6	14.7	13.6	11.6	10.9	9.2	15.1	20 000 - 50 000	12.4
Rixensart	8.4	11.1	12	11.1	7.9	8	6	11.4	20 000 - 50 000	9.7
Schaarbeek	9.4	9.9	12.9	11.2	9.4	9.7	8	11.2	> 50 000	10.4
Saint-Gilles	8.9	10.3	13	11	9.7	9.5	7.7	8.5	20 000 - 50 000	10.4
Molenbeek-Saint-Jean	7.3	8.9	12.5	9.7	8.3	6.7	7.3	7.6	> 50 000	9.1
Saint-Josseten-Noode	6	9.1	12.5	9.9	7.4	5.8	6.1	6.3	20 000 - 50 000	8.6



toutes les notes sur 20

Woluwe-Saint-Lambert	11.9	11.6	13.9	13.5	11.1	11.3	8.9	13.7	> 50 000	12.2
Woluwe-Saint-Pierre	12.3	11.8	13.7	13.8	11.3	10	9.2	16.2	20 000 - 50 000	12.3
Tournai	9.3	9.4	11.4	9.9	8.5	9.6	7.9	10.8	> 50 000	9.6
Turnhout	9.3	10.3	13.5	11.3	8.8	8.7	10.1	7.7	20 000 - 50 000	10.4
Uccle	10	11.2	12.3	12.3	9.5	9.8	7.9	14.4	> 50 000	10.9
Forest	9.7	10.1	11.9	11.5	9.3	9	6.9	11.4	> 50 000	10.3
Walhain	9.5	12	10.5	10.8	9.1	10.9	7.3	13.1	< 10 000	10.3
Watermael-Boitsfort	11.3	11.8	13.5	13.4	9.7	8.3	8.4	17.3	20 000 - 50 000	11.6
Wavre	8.5	10.9	12.2	10.9	9.4	9	6.6	8.2	20 000 - 50 000	10.1
Zemst	10.6	10.9	13.4	11.2	9.5	9.9	10.1	14.1	20 000 - 50 000	11

Communes de plus de 50 000 habitant·e·s

toutes les notes sur 20

Commune	Ressenti général	Co-habitation	Efficacité du réseau	Sécurité	Confort	Intérêt de la commune	Aménagements et services	Végétalisation	Baromètre
Woluwe-Saint-Lambert	11.9	11.6	13.9	13.5	11.1	11.3	8.9	13.7	12.2
Kortrijk	11.8	11	14.2	13.1	10.8	11	11	11.1	12
Jette	11.2	11.2	14.2	12.7	10.3	11.2	10.8	14.1	11.9
Leuven	11.1	10.9	14.1	12.3	9.9	9.4	11	11.9	11.4
Hasselt	10.3	10.2	13.5	12	10	9.7	10.2	9.8	11
Uccle	10	11.2	12.3	12.3	9.5	9.8	7.9	14.4	10.9
Etterbeek	10	10.6	12.9	12.3	9.9	9.5	7.8	9.4	10.9
Brugge	10.5	10.1	13.3	12	8.8	8.8	11.5	12.9	10.8
Ixelles	9.4	10.6	13.3	12	9.5	10.7	8.3	9.5	10.8
Gent	10.3	10.1	13.2	11.8	9.3	8.8	10.7	9.8	10.7



BAROMÈTRE PIÉTON

toutes les notes sur 20

Oostende	10.4	9.4	13.2	11.9	9.6	7.8	10.9	10.2	10.7
Schaarbeek	9.4	9.9	12.9	11.2	9.4	9.7	8	11.2	10.4
Forest	9.7	10.1	11.9	11.5	9.3	9	6.9	11.4	10.3
Aalst	9.6	10.2	12.9	11.8	8.7	7.9	9.2	9.1	10.3
Bruxelles	8.9	9.2	12.6	11.1	9	9.5	8.5	8.5	10.1
Antwerpen	9.1	9.4	12.8	11.1	8.9	7.7	9.6	8.7	10
Namur	9.1	9.7	11.9	10.5	9	9.5	8.2	8.3	9.9
Mechelen	9.7	9.3	11.8	10.4	8.1	7.4	9.3	12.3	9.6
Mons	8.9	10	11	10.4	8.5	8.9	7.1	8.8	9.5
Anderlecht	8.3	8.7	12.2	10.2	8.7	7.7	7.1	10.7	9.4
Molenbeek-Saint-Jean	7.3	8.9	12.5	9.7	8.3	6.7	7.3	7.6	9.1
Charleroi	7.6	8.8	10.8	9.7	7.8	8.1	5.4	7	8.7
Liège	7.5	9.1	10.9	10	7.6	6.6	6.7	8	8.7
Tournai	9.3	9.4	11.4	9.9	8.5	9.6	7.9	10.8	9.6

Communes entre 20 000 et 50 000 habitant·e·s

toutes les notes sur 20

Commune	Ressenti général	Co-habitation	Efficacité du réseau	Sécurité	Confort	Intérêt de la commune	Aménagements et services	Végétalisation	Baromètre
Auderghem	11.7	11.6	14.7	13.6	11.6	10.9	9.2	15.1	12.4
Woluwe-Saint-Pierre	12.3	11.8	13.7	13.8	11.3	10	9.2	16.2	12.3
Lier	11.8	12.3	14.6	13.3	10.4	10.1	12.3	12.4	12.2
Dilsen-Stokkem	12.3	11.3	13	12.1	11.1	10.9	10.5	13.6	11.8
Ottignies-Louvain-la-Neuve	11.7	11.7	13.6	13	11	9.8	8	11.7	11.8



Watermael-Boitsfort	11.3	11.8	13.5	13.4	9.7	8.3	8.4	17.3	11.6
Andenne	10.6	11.4	13.6	12.2	10.9	10.1	7.9	12.2	11.4
Kontich	9.6	11.5	13.7	12.6	10.2	9.1	9.5	9.5	11.3
Gembloux	9.6	11.4	13.1	11.8	9.6	12.2	7.5	10.2	11
Zemst	10.6	10.9	13.4	11.2	9.5	9.9	10.1	14.1	11
Evere	10	10.6	13.3	12	10.2	8.6	7.7	10.3	10.9
Ieper	10.3	10.7	13.2	11.7	8.8	8.1	9.9	11.1	10.6
Arlon	8.6	11.7	12.8	11.6	9.5	9.2	7.1	7.6	10.5
Turnhout	9.3	10.3	13.5	11.3	8.8	8.7	10.1	7.7	10.4
Saint-Gilles	8.9	10.3	13	11	9.7	9.5	7.7	8.5	10.4
Halle	10.1	9.4	13.3	11.4	9	9	9.1	9.6	10.4
Nivelles	9.4	11.1	12.5	11.5	9.3	8.1	7	9.5	10.3
Mortsel	8.7	9.8	13.4	11.9	8.6	8.3	9.6	10.1	10.3
Wavre	8.5	10.9	12.2	10.9	9.4	9	6.6	8.2	10.1
Menen	9	9.4	12.6	11.2	8.5	7.6	8.7	9.8	9.9
Rixensart	8.4	11.1	12	11.1	7.9	8	6	11.4	9.7
Diest	8.2	10	11.6	10.2	7.9	6.9	7.9	12.7	9.4
Herentals	8	9.7	12.7	10.3	7.8	7.1	8.4	9.8	9.4
Herstal	7.5	9.5	10.7	9.9	8.4	7.2	5.6	6.7	8.9
Saint-Josse-ten-Noode	6	9.1	12.5	9.9	7.4	5.8	6.1	6.3	8.6



Communes entre 10 000 et 20 000 habitant·e·s

toutes les notes sur 20

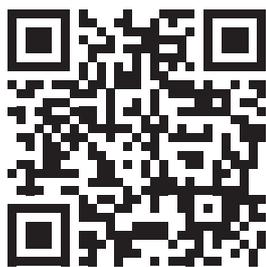
Commune	Ressenti général	Co-habitation	Efficacité du réseau	Sécurité	Confort	Intérêt de la commune	Aménagements et services	Végétalisation	Baromètre
Hannut	10.7	12.1	13.2	12.7	11.6	12.1	8.6	12.3	12
Enghien	9.4	10.9	12.7	11.2	9.1	8.7	6.2	12.8	10.3
Esneux	10	10.6	12.2	10.5	9.3	8.6	7.5	13.5	10.2
Chaumont-Gistoux	9.4	11.4	11.4	11	9.1	8.8	5.9	14.2	10.2
Grez-Doiceau	9.8	11	10.8	10.5	8.9	9.8	7.2	13.4	10
Bastogne	9.3	9.9	11.9	10.3	9.5	8.3	7.1	10.9	9.9
Ham-sur-Heure-Nalinnes	9.2	11	11.6	9.5	8.8	6.5	6.8	14.3	9.6
Court-Saint-Etienne	7.9	9.6	12.9	9.8	8.3	7.4	6.4	9.8	9.3

Communes de moins de 10 000 habitant·e·s

toutes les notes sur 20

Commune	Ressenti général	Co-habitation	Efficacité du réseau	Sécurité	Confort	Intérêt de la commune	Aménagements et services	Végétalisation	Baromètre
Crisnée	12.5	13.5	14.5	13.2	12.6	15.6	10.2	17	13.4
Hove	12.1	12.3	13.9	14	11.2	10.3	12.3	13.9	12.6
Walhain	9.5	12	10.5	10.8	9.1	10.9	7.3	13.1	10.3
Chastre	9.8	11.7	10.9	10.7	9.1	10.3	6.4	12.2	10.2
Assesse	8.3	10.9	10.5	9.2	8.7	10.1	6.3	12.8	9.4

Résultats détaillés



barometrepieton.be/resultats/

