

Pro Vélo asbl

Direction: Jean-Luc de Wilde d'Estmael
Collecte et traitement des données : Luc Coveliers
Rapport : Paul Plak

**L'observatoire du vélo
de la Région de Bruxelles-Capitale**
rapport final des observations 1999 - 2000

Etude réalisée pour le compte de la Région de Bruxelles-Capitale

mai 2001

Table des matières

1 -	<i>Méthodologie</i>	4
1.1	Rappel des objectifs généraux de l'observatoire	4
1.2	Les méthodes d'observation	4
1.2.1	Introduction	4
1.2.2	Les comptages bimestriels	5
1.2.3	Les enquêtes « particuliers »	8
2 -	<i>Les comptages bimestriels</i>	9
2.1	L'évolution globale 1998 – 1999 – 2000	9
2.1.1	Les résultats par point de comptage	9
2.1.2	Les carrefours à suivre	11
2.1.3	Le « Hit-Parade » 2000 des carrefours bruxellois	13
2.1.4	Les résultats par zone	14
2.1.5	La direction suivie par les cyclistes	17
2.2	Quand choisit-on le vélo ?	18
2.2.1	Variation saisonnière	18
2.2.2	Variations ponctuelles	19
2.3	Qui choisit le vélo ?	22
2.3.1	Répartition par sexe	22
2.3.2	Les enfants	23
2.3.3	Des jeunes cadres dynamiques ?	23
2.4	Port d'un casque et sièges bébé	23
2.4.1	Combien de cyclistes portent-ils un casque ?	23
2.4.2	Combien de cyclistes ont-ils un siège bébé ?	24
2.5	Le comportement des cyclistes observés	24
3 -	<i>Conclusions majeures</i>	25

Liste des figures

<i>Figure 1 - Evolution 1998 - 1999 - 2000 des moyennes des comptages</i>	14
<i>Figure 2 - Evolution de la variation saisonnière</i>	18
<i>Figure 3 - Effets de la manifestation des transporteurs routiers</i>	20

Liste des tableaux

<i>Tableau 1- Dates de comptage</i>	6
<i>Tableau 2 - Totaux comparatifs 1998 - 1999 - 2000</i>	10
<i>Tableau 3 - "Hit-Parade 2000" des carrefours bruxellois</i>	13
<i>Tableau 4 - Evolution de la répartition par texte</i>	22
<i>Tableau 5 - Port du casque</i>	23
<i>Tableau 6 - Présence d'un siège bébé</i>	24

Liste des cartes

<i>Carte 1 – Localisation des points de comptage</i>
<i>Carte 2 – Comptages par directions</i>

1 - Méthodologie

1.1 Rappel des objectifs généraux de l'observatoire

Comme en 1998, il s'agit toujours de récolter des données qualitatives et quantitatives sur l'évolution de l'usage du vélo en région Bruxelloise.

Le but initial était de permettre une évaluation de l'impact et la pertinence des actions pour la promotion de l'usage du vélo.

Il faut, après ces quelques années, bien émettre un léger bémol. Si les autorités publiques ont bien prêté leur concours de manière régulière à des opérations de sensibilisation, et en particulier aux opérations « dring-dring » de ProVelo, on ne peut que constater que les objectifs en matière d'aménagement d'itinéraires cyclables n'ont pas été atteints, et que l'on mesure actuellement une situation dont l'infrastructure n'a subi que très peu d'améliorations.

Ce constat mis à part, les données de 1998, à présent complétées pour 1999 et 2000, permettent de déterminer l'évolution de ces trois dernières années, et cette période est pleine d'enseignements de diverse nature.

1.2 Les méthodes d'observation

1.2.1 Introduction

Parmi les trois méthodes d'observation initiales de 1998, à savoir :

1. les comptages bimestriels en plusieurs points du réseau bruxellois,
2. l'enquête entreprises et écoles,
3. l'enquête qualitative « particuliers » lors des événements « dring-dring »,

seuls les comptages permettent de fournir des données véritablement sujettes à une évolution mesurable. C'est donc sur ce point que se portera l'accent du présent rapport.

L'enquête entreprise et écoles n'a pas été reconduite en 1999 et 2000. En effet, on ne peut en un laps de temps d'une ou deux années espérer une modification importante des mentalités et des habitudes. Cette enquête, relativement lourde à mettre en œuvre, n'aurait dès lors eu que peu de sens. Il serait par contre toujours judicieux de reconduire ces enquêtes tous les cinq ans par exemple.

L'enquête qualitative « particuliers », si elle a été reconduite, ne donne pas lieu à des résultats que l'on pourrait véritablement considérer comme sujets à une évolution en fonction du temps. De fait, l'enquête est une enquête d'opinion, et elle rencontre un échantillon de personnes différent chaque année. Et si elle se tient bien dans le même cadre du « dring-dring », les circonstances ne sont pas identiques (conditions météorologiques, présence de public sur base volontaire, etc.) ce qui fait que l'on doit plutôt considérer ce type d'enquêtes comme un baromètre sujet à des variations analogues à celles de la météo, permettant d'affiner la perception du vélo par les réponses apportées au questionnaire.

1.2.2 Les comptages bimestriels

En 1997, 25 points de comptages avaient été initialement retenus. Cette campagne avait principalement permis de roder la méthodologie.

En 1998, 15 points de comptage ont fait l'objet d'une campagne systématique à trois moments différents :

1. heure de pointe du matin de 8 à 9 heures ;
2. après-midi de 15 à 16 heures (heure creuse) ;
3. le week-end (les samedis ou les dimanche après-midi).

Cette approche a permis de mieux cerner les habitudes des cyclistes bruxellois. Les relevés de 1998 ont indiqué que les observations à l'heure de pointe du matin fournissaient bien l'image la plus facilement analysable et comparable. C'est la période qui permet le plus facilement d'effectuer des comparaisons avec la circulation automobile, et qui donne lieu à des déplacements de cyclistes « prévisibles » et répétés. C'est aussi à cette heure qu'ils sont les plus nombreux.

Pour les années 1999 et 2000, c'est donc la seule période qui a été analysée. En outre, un 16^e point de comptage a été ajouté à la Porte de Flandre, car le Pentagone n'avait pas de point de comptage à l'ouest, et du fait de la présence de la barrière du canal, ce lieu est un point de passage obligé, fort intéressant à évaluer.

Pour ceux qui consulteraient les tableaux des comptages de ce rapport dans la foulée de celui de 1998, précisons dès à présent que la Porte de Flandre a reçu comme numéro de carrefour le numéro « 5 », tous les autres carrefours (de 5 à 15) ayant par conséquent vu leur numéro augmenté d'une unité (de 6 à 16). L'organisation des tableaux en groupes et le nom des carrefours reste pour le reste tout à fait identique.

Les principes de 1998 ont été maintenus :

- reprise des 15 points (+ ce 16^e à la Porte de Flandre)
- regroupement des points par groupes de quatre suivant des zones géographiques, à savoir :
 1. le Pentagone, points 1 à 4 ;
 2. la zone Ouest (Porte de Flandre incluse), points 5 à 8 ;
 3. la première couronne Est, points 9 à 12 ;
 4. la seconde couronne à l'Est et au Sud, points 13 à 16 ;
- comptages un jour de semaine, tous les deux mois, à l'heure de pointe du matin ;
- relevé quantitatif de trois directions majeures : vers le centre, vers la périphérie, et mouvement tangentiel de rocade autour du centre ;
- relevé qualitatif du sexe du cycliste, port du casque, présence d'un siège bébé.

Les comptages hivernaux donnant lieu à des chiffres sensiblement plus faibles, ils n'ont été effectués que sur la moitié des points de comptage les mois de janvier, mars et novembre. Il était en effet difficile de justifier la présence pendant une heure d'un enquêteur pour comptabiliser une quinzaine de cyclistes seulement, les comptages de 1998 ayant déjà permis d'appréhender les ordres de grandeur.

Tableau 1- Dates de comptage

		Points / périodes de comptage	janv-98	mars-98	mai-98	juil-98	sept-98	nov-98	janv-99	mars-99	mai-99	juil-99	sept-99	nov-99	janv-00	mars-00	mai-00	juil-00	sept-00	nov-00
1. Pentagone / Petite ceinture	1	Porte d'Anvers	26/1	30/3	15/5	7/8	25/9	27/11	26/1	18/3	20/5	6/8	21/9	2/11			29/5	27/7	5/10	
	2	Porte de Schaerbeek	26/1	18/3	18/5	5/8	24/9	24/11	20/1	18/3	28/5	4/8	23/9	4/11	25/1	29/3	30/5	24/7	27/9	23/11
	3	Loi / Colonie / Royale	29/1	30/3	27/5	12/8	24/9	30/11	28/1	?	26/5	5/8	29/9	12/11			25/5	28/7	4/10	
	4	Place Stéphanie	26/1	23/3	18/5	29/8	21/9	16/11	15/1	15/3	15/5	13/7	24/9	17/11	24/1	22/3	26/5	1/8	14/9	21/11
2. Au Nord/Ouest du canal	5	Porte de Flandres							22/1	26/3	2/6	26/7	30/9	15/11			25/5	26/7	14/9	
	6	Q. Biestebroek / pont Paepsem	29/1	20/3	2/6	12/8	23/9	24/11	11/1	24/3	26/5	22/7	26/9	2/11			29/5	27/7	26/9	
	7	place Philippe Werrie	30/1	23/3	29/5	20/8	24/9	30/11	20/1	22/4	23/5	29/7	30/9	2/11			26/5	28/7	25/9	
	8	Pont Van Praet	3/1	24/3	26/5	25/8	6/10	14/11	15/1	18/3	9/6	3/8	30/9	18/11			31/5	28/7	28/9	
3. En première couronne Est	9	Mérode	30/1	31/3	19/5	14/8	1/10	30/11	30/1	31/3	7/6	12/8	30/9	10/11	4/2	23/3	8/6	27/7	14/9	5/12
	10	ch. de Wavre / Maelbeek	29/1	24/3	18/5	11/8	29/9	25/11	22/1	19/3	26/5	20/8	27/9	24/11	27/1	30/3	9/6	?	4/10	30/11
	11	rue Gerموir / Couronne	28/1	30/3	15/5	27/8	23/9	26/11	27/1	24/3	31/5	5/8	28/9	24/11	2/1	31/3	22/5	28/7	14/9	29/11
	12	rue Washington / ch. Waterloo	28/1	30/3	20/5	30/7	28/9	18/11	25/1	17/3	31/5	7/7	30/9	19/11			29/5	2/8	5/10	
4. En deuxième couronne Est ou au Sud	13	Reyers / Cerisiers / Roodebeek	29/1	25/3	15/5	12/8	28/9	19/11	29/1	25/3	27/5	23/7	29/9	29/11	26/1	24/3	25/5	20/7	26/9	15/11
	14	Woluwe / Hymans / Vandervelde	28/1	19/3	19/5	29/7	21/9	23/11	28/1	10/3	21/5	27/7	27/9	19/11	28/1	16/3	30/5	17/7	26/9	29/11
	15	Souverain / Herman Debroux	21/1	19/3	15/5	23/7	29/9	20/11	26/1	30/3	26/5	30/7	21/9	22/11	26/1	28/3	26/5	28/7	29/9	15/11
	16	Rond-Point de l'Université	28/1	18/3	28/5	28/7	25/9	27/11	29/1	26/3	24/5	20/7	30/9	30/11			23/5	25/7	?	

De ce fait, des données exactement comparables sont disponibles pour 69 combinaisons de points de comptage / période similaire. La plupart des carrefours importants disposent des six mesures bimensuelles, et certains carrefours un peu moins fréquentés ne disposent pas des mesures hivernales de janvier, mars et novembre.

Dans certains cas, il a bien fallu réajuster les comptages pour disposer de valeurs comparatives pour le total annuel. Dans ce cas, il a été assumé que le total annuel correspondait à 150% du total des comptages de mai, juillet et septembre (cf. la conclusion de 1998 que 50% des cyclistes maintiennent leur mode de transport en période hivernale).

Le présent rapport ne reproduit pas les conclusions de 1998. Il s'attache à démontrer les éléments de similitude (telles que les variations saisonnières), permettant de dégager des « règles » telles que les spécialistes les connaissent pour la circulation automobile. Il indique également les variations constatées entre les années, et tentera de les expliquer et d'en tirer une extrapolation pour l'avenir.

Il faut toutefois avertir le lecteur de ne pas trop attendre en matière de prévisions. L'échantillon de données de comptages disponibles reste relativement faible, surtout pour les points de comptage les moins fréquentés. Aussi les variations journalières peuvent encore avoir une influence sensible sur les mesures effectuées. Par exemple, un jour pluvieux en mai peut donner lieu à une mesure particulièrement basse, alors qu'une mesure le lendemain eut donné un résultat tout autre. Le cycliste dispose en général d'alternatives (transport en commun, automobile), et est plus enclin à choisir son mode de transport en fonction des circonstances, alors que l'automobiliste est souvent « exclusif » et se préoccupe beaucoup moins de la météo (sauf en cas de verglas par exemple) ou d'autres facteurs variables.

Il faut donc recourir à des données agrégées par zones géographiques de quatre points de comptages pour obtenir un degré de généralisation suffisant pour éviter des effets en dents de scie.

La description des résultats suit globalement le canevas du rapport de 1998, pour permettre au lecteur une référence aisée. Elle est toutefois précédée de la description de l'évolution globale 1998 – 1999 – 2000, qui intéressera la plupart des lecteurs au premier chef.

1.2.3 Les enquêtes « particuliers »

Par rapport à 1998, les enquêtes « baromètre » effectuées dans le cadre de « dring-dring » 1999 et 2000 n'apportent pas de modifications importantes. Les glissements sont peu importants, et ne reflètent pas des changements d'attitude majeurs.

Il a dès lors été préféré de ne pas surcharger le présent rapport avec des données qui n'apportent pas d'éclairages nouveaux. Nous renvoyons dès lors le lecteur au rapport de 1998.

2 - Les comptages bimestriels

2.1 L'évolution globale 1998 – 1999 – 2000

2.1.1 Les résultats par point de comptage

La grande question que l'on se pose est évidemment si le nombre de cyclistes augmente à Bruxelles. Nous donnerons d'emblée une indication : en 2000, la moyenne du nombre de cyclistes par point de comptage a augmenté de 20,2 % par rapport à 1998. Ce chiffre recouvre toutefois beaucoup de choses.

Il recouvre tant des augmentations fulgurantes (+88% à la Place Stéphanie) que des réductions sensibles (-25% au croisement « Parc » Rue de la Loi / Rue des Colonies / Rue Royale). Cependant, il est évident qu'à part des cas d'espèce, le nombre de cyclistes à Bruxelles est effectivement en croissance.

Tout d'abord, il a déjà été indiqué dans la description de la méthodologie que le nombre de comptages est assez réduit, et s'apparente plus à des coups de sonde qu'à une mesure précise et étalonnée. Surtout aux points de comptage les moins fréquentés, les variations journalières peuvent atteindre une ampleur telle qu'elles annihilent jusqu'à la notion même de « tendance ». Sauf pour les « gros » points de comptages comme Mérode, il faut plutôt porter son attention sur les chiffres regroupés par zones.

L'ensemble des résultats peut être consulté au Tableau 2 - Totaux comparatifs 1998 - 1999 - 2000, ci-dessous. Les résultats de la Porte de Flandre n'interviennent pas dans les totaux et moyennes, en raison de l'absence de points de comparaison en 1998.

Tableau 2 - Totaux comparatifs 1998 - 1999 - 2000

1	Pentagone / Petite ceinture	situé sur la commune de	totaux annuels			moyennes par comptage					croissance			
			1998	1999	2000	nb	1998	nb	1999	nb	2000	98-99	99-2000	98-2000
n°	point de comptage													
1	Porte d'Anvers	Bruxelles	130	116	128	3	43,3	3	38,7	3	42,7	-10,8%	10,3%	-1,5%
2	Porte de Schaerbeek	Bruxelles	239	233	255	6	39,8	6	38,8	6	42,5	-2,5%	9,4%	6,7%
3	Loi / Colonie / Royale	Bruxelles	142	137	107	3	47,3	3	45,7	3	35,7	-3,5%	-21,9%	-24,6%
4	Place Stéphanie	Bruxelles	245	283	462	6	40,8	6	47,2	6	77,0	15,5%	63,3%	88,6%
	Total		756	769	952	18	42,0	18	42,7	18	52,9	1,7%	23,8%	25,9%
2	Au Nord-Ouest du canal	situé sur la commune de	totaux annuels			moyennes par comptage					croissance			
			1998	1999	2000	nb	1998	nb	1999	nb	2000	98-99	99-2000	98-2000
n°	point de comptage													
5	Porte de Flandres	Bruxelles	-	102	109	0	-	0	-	0	-	-	6,9%	-
6	Q. Biestebroeck / pont Paepsem	Anderlecht	81	122	55	3	27,0	3	40,7	3	18,3	50,6%	-54,9%	-32,1%
7	place Philippe Werrie	Jette	65	58	70	3	21,7	3	19,3	3	23,3	-10,8%	20,7%	7,7%
8	Pont Van Praet	Bruxelles	48	73	56	3	16,0	3	24,3	3	18,7	52,1%	-23,3%	16,7%
	Total		194	253	181	9	21,6	9	28,1	9	20,1	30,4%	-28,5%	-6,7%
3	En première couronne Est	situé sur la commune de	totaux annuels			moyennes par comptage					croissance			
			1998	1999	2000	nb	1998	nb	1999	nb	2000	98-99	99-2000	98-2000
n°	point de comptage													
9	Mérode	Etterbeek	524	547	735	6	87,3	6	91,2	6	122,5	4,4%	34,4%	40,3%
10	ch. de Wavre / Maelbeek	Ixelles	318	366	420	6	53,0	6	61,0	6	70,0	15,1%	14,8%	32,1%
11	rue Gerموir / Couronne	Ixelles	328	300	440	6	54,7	6	50,0	6	73,3	-8,5%	46,7%	34,1%
12	rue Washington / ch. Waterloo	Ixelles	69	66	68	3	23,0	3	22,0	3	22,7	-4,3%	3,0%	-1,4%
	Total		1239	1279	1663	21	59,0	21	60,9	21	79,2	3,2%	30,0%	34,2%
4	En deuxième couronne Sud-Est	situé sur la commune de	totaux annuels			moyennes par comptage					croissance			
			1998	1999	2000	nb	1998	nb	1999	nb	2000	98-99	99-2000	98-2000
n°	point de comptage													
13	Reyers / Cerisiers / Roodebeek	Schaerbeek	249	218	252	6	41,5	6	36,3	6	42,0	-12,4%	15,6%	1,2%
14	Woluwe / Hymans / Vandervelde	W.S.Lambert	292	288	359	6	48,7	6	48,0	6	59,8	-1,4%	24,7%	22,9%
15	Souverain / Herman Debroux	Auderghem	238	233	196	6	39,7	6	38,8	6	32,7	-2,1%	-15,9%	-17,6%
16	Rond-Point de l'Université	Ixelles	91	99	73	3	30,3	3	33,0	3	24,3	8,8%	-26,3%	-19,8%
	Total		870	838	880	21	41,4	21	39,9	21	41,9	-3,7%	5,0%	1,1%
	Total 15 points de comptage		3059	3139	3676	69	44,3	69	45,5	69	53,3	2,6%	17,1%	20,2%

2.1.2 Les carrefours à suivre

Le rapport de 1998 avait répertorié les carrefours en trois groupes : supérieurs, moyens et sous la moyenne régionale. Voyons si les attentes ont été respectées.

Les cinq points au dessus de la moyenne étaient Mérode, Woluwe / Hymans / Vandervelde, Gerموir, Herrmann-Debroux et Porte de Schaerbeek.

1. Mérode confirme clairement son statut de premier de classe. Le carrefour voit une croissance importante (+40,3%) du nombre de cyclistes, « boostée » il est vrai par la grève des camionneurs. Nous y reviendrons par la suite pour évaluer qualitativement et quantitativement les incidences de cette période un peu spéciale. Mais d'évidence, nous avons ici de nombreux facteurs très favorables :
 - Bons aménagements ;
 - Continuité d'itinéraire avec l'ICR 13 et ses « affluents » (avenue de Tervueren notamment) ;
 - Proximité du Parc du Cinquantenaire ;
 - Pôles importants de l'Union Européenne et du Quartier Léopold, + centres de quartier de la rue de Tongres et de Thieffry, Collège St-Michel, etc. ;
 - Halte de correspondance bus, tram, métro et RER (ligne 26 SNCB)
2. Après un recul en 1999, Woluwe / Hymans / Vandervelde (Roodebeek) confirme également son rôle majeur, même si la croissance y reste relativement modérée (+22% de 1998 à 2000). Le centre commercial et la halte de bus / métro n'y sont sans doute pas étrangers, de même que la mise en œuvre de l'ICR 13.
3. Le passage « obligé » du Pont du Gerموir / avenue de la Couronne voit une évolution comparable (+34,1%). On doit s'attendre toutefois à beaucoup mieux quand l'ICR 16 sera complètement aménagé... aujourd'hui c'est plutôt l'axe Couronne-Trône, parfaitement à niveau qui répond à la demande (72 % de déplacements centre ↔ périphérie).
4. Souverain / Herrmann-Debroux : ce point ne répond pas aux attentes (-17,6%). Indubitablement l'aménagement doit être amélioré, de même que la continuité des itinéraires vers la piste cyclable menant à l'avenue de Tervueren et vers Delta (ICR 16). Les temps d'attente aux feux doivent être minimisés (parcours possibles dans tous les sens selon les phases des feux). En 1998, ce point était surtout bon les week-ends.
5. Porte de Schaerbeek : à ce jour, une relative déception face à la stagnation du nombre de cyclistes (faible croissance de +6,7% en 2000). Ce point de passage pourtant crucial entre Schaerbeek et le centre de Bruxelles n'a pas l'aménagement qu'il mérite.

Six points étaient considérés comme dans la moyenne.

6. Place Stéphanie : sous réserve de confirmation ce point rejoindrait le peloton de tête en seconde position (+88,6%),. Si l'aménagement de la place pose peu de problèmes aux cyclistes habitués, les environs ne sont pas particulièrement favorisés (goulet Louise, rues d'Ixelles et de Saint-Gilles sous-équipées en sens uniques limités et autres aménagements).

7. Rond-point de l'Université : ce carrefour ne confirme d'aucune manière son potentiel (-19,8%). Il est vrai que l'ICR 16 se fait attendre, et qu'il reste de sérieux points difficiles dans les environs (traversée de la grande ceinture, passage par le Pont Fraiteur,...)
8. Wavre – Maelbeek : évolue favorablement (+32,1%) malgré l'absence d'aménagements, en raison d'une situation intéressante et du climat favorable créé par la commune d'Etterbeek (sens uniques limités généralisés).
9. Reyers – Cerisiers : ce carrefour reste assez moyen (+1,2%), et ne confirme d'aucune façon les attentes placées en relation avec la réalisation de l'ICR 13 à cet endroit. Il semble que l'autre branche de l'ICR 13 (Woluwe-Vandervelde) soit donc plus active.
10. Porte d'Anvers : comme pour la Porte de Schaerbeek, on ne voit pas venir d'amélioration (-1,5%).
11. Loi / Royale / Colonies : la situation a plutôt l'air de se dégrader (-24,6%). L'environnement est toujours aussi peu cyclable, la piste montante de la rue des Colonies étant le seul équipement digne de ce nom. Elle est en plus pénalisée par de mauvais détails d'exécution (avaloir dans le passage) et des travaux incessants aux bâtiments proches. Les sas vélo aux feux sont toujours encombrés d'automobiles. L'aménagement du carrefour Art-Loi et la piste cyclable entre ce carrefour et le Parc sont de grandes déceptions. Le recul de 24% s'explique sans peine : après quelques essais, la plupart des cyclistes doit se dire qu'il vaut mieux passer ailleurs...

Quatre points étaient considérés inférieurs à la moyenne :

12. Place Werrie : les attentes pour ce point de passage « obligé » étaient probablement un peu prématurées. Il faudra vraisemblablement des équipements cyclables « sur le terrain » dans ces quartiers Ouest du canal pour les concrétiser. Malgré un mieux sensible en 2000, ce carrefour reste un peu en deçà des attentes. Il score tout de même +7,7%.
13. Washington / Waterloo (-1,4%) : l'ICR 1 n'a pas vu le jour. Les cyclistes attendent....
14. Biestebroek-Paepsem : Le constat est le même avec l'ICR 5. Le carrefour tel quel est particulièrement décourageant. Les maigres résultats le montrent...(-6,7%).
15. Pont Van Praet : Ici également, le constat est identique : carrefour dangereux ne tenant pas compte des cyclistes. Résultat négatif en 2000 (-23,3% par rapport à 1999), malgré les aménagements le long du canal, qui avaient permis une certaine croissance entre 1998 et 1999 (8 cyclistes de plus à l'heure).

2.1.3 Le « Hit-Parade » 2000 des carrefours bruxellois

Au-delà de l'aspect médiatisation aisée, il est intéressant de représenter l'évolution de la fréquentation par les cyclistes des divers carrefours bruxellois comptabilisés sous la forme d'un tableau score, qui permet de retrouver les tendances mesurées d'un seul coup d'œil.

Tableau 3 – « Hit-Parade 2000 » des carrefours bruxellois

Rang en 2000	Carrefour	Comptage 2000 (carrefours avec seulement 3 comptages calibrés à 1,5 x 3 = total annuel)	% en 2000	% en 1998	Rang en 1998	perte/gain de places	gain effectif en nombre de cyclistes
1	Mérode	735	17,8%	13,3%	1	=	211
2	Place Stéphanie	462	11,2%	7,2%	6	+4	217
3	rue Gerموir / Couronne	440	10,7%	7,9%	3	=	112
4	Ch. De Wavre / Maelbeek	420	10,2%	6,5%	8	+4	102
5	Woluwe / Hymans / Vandervelde	359	8,7%	10,3%	2	-3	67
6	Porte de Schaerbeek	255	6,2%	7,5%	5	-1	16
7	Reyers / Cerisiers / Roodebeek	252	6,1%	6,0%	9	+2	3
8	Souverain / Herrmann-Debroux	196	4,8%	7,6%	4	-4	-42
9	Porte d'Anvers	192	4,7%	6,0%	10	+1	-2
10	Porte de Flandres	164	4,0%	-	-	nouveau	164
11	Loi / Colonie / Royale	161	3,9%	5,8%	11	=	-35
12	Rond-Point de l'Université	110	2,7%	6,6%	7	-5	-18
13	Place Philippe Werrie	105	2,5%	4,1%	12	-1	5
14	Rue Washington / ch. Waterloo	102	2,5%	4,1%	13	-1	-1
15	Pont Van Praet	84	2,0%	3,3%	15	=	8
16	Q. Biestebroek / pont Paepsem	83	2,0%	3,9%	14	-1	-26
	TOTAL	4120	100%	100%			+781

Cette présentation simplifiée met en évidence les gains importants en nombres de cyclistes qu'ont apportés les cinq premiers carrefours de ce classement (709 nouveaux cyclistes en deux ans). Les progressions suivent une logique implacable : **là où les cyclistes circulaient volontiers en 1998, il y en a beaucoup plus encore aujourd'hui.**

Par contre, partout où les efforts d'amélioration ont été nuls ou bien insuffisants, la stagnation ou le recul sont évidents.

Au vu de ces résultats, il semble bien qu'une politique de mise en œuvre accélérée des itinéraires cyclables régionaux soit la voie sur laquelle il faut résolument s'engager.

La Porte de Flandre s'inscrit assez bien dans un contexte comparable à la Porte d'Anvers et la Porte de Schaerbeek. C'est aussi un point qui pourrait évoluer de manière positive si l'axe Bourse ↔ Chaussée de Gand se voit sensiblement amélioré.

2.1.4 Les résultats par zone

Les résultats par zones montrent bien les différences importantes qu'il peut exister entre divers quartiers bruxellois.

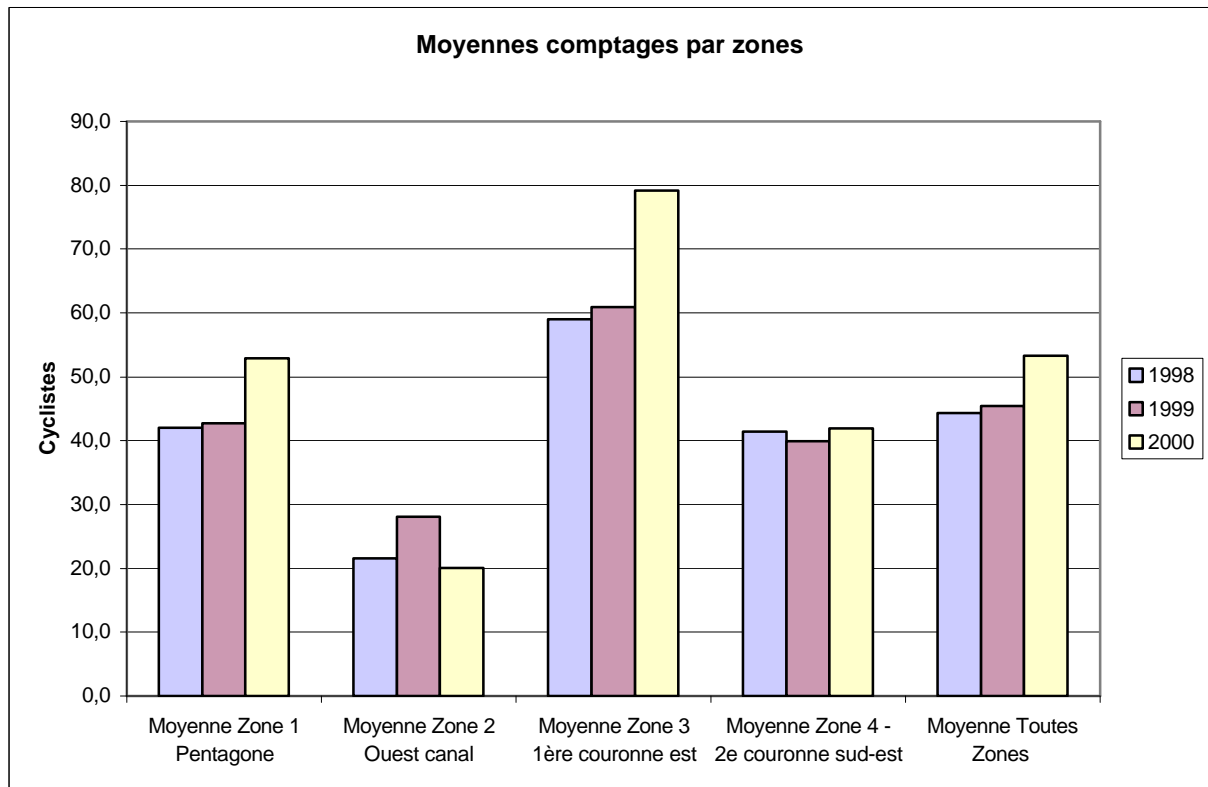


Figure 1 - Evolution 1998 – 1999 – 2000 des moyennes des comptages

Le regroupement de données permet un certain lissage, lequel donne une plus grande fiabilité. Globalement nous constaterons donc que :

- La zone du Pentagone voit une certaine instabilité en sens divers, avec globalement une croissance de 25% environ, due en grande partie aux bons résultats de la place Stéphanie. Le carrefour Loi / Royale / Colonies (station « Parc ») surtout, la Porte de Schaerbeek et la Porte d'Anvers dans une moindre mesure souffrent du peu d'aménagements rendant le passage des cyclistes plus aisé, alors que le rond-point de la place Stéphanie joue un rôle ralentisseur et sécurisant assez réussi.
- Notamment la zone 2 à l'ouest du canal reste assez sensiblement en retrait, et ne montre pas une évolution en croissance continue. Elle est pénalisée par les mauvais résultats du Pont Paepsem à Anderlecht. C'est encore un endroit où la sécurité subjective des cyclistes, la lisibilité du carrefour, et la facilité générale de traversée sont loin d'être satisfaisantes. La place Werrie voit quant à elle une certaine croissance en 2000. Dans le cas du Pont Van Praet, après une augmentation en 1999, on voit un fort recul en 2000. Et la Porte de Flandre voit une croissance de près de 7% entre 1999 et 2000, les seules années pour lesquelles nous disposons de comptages.

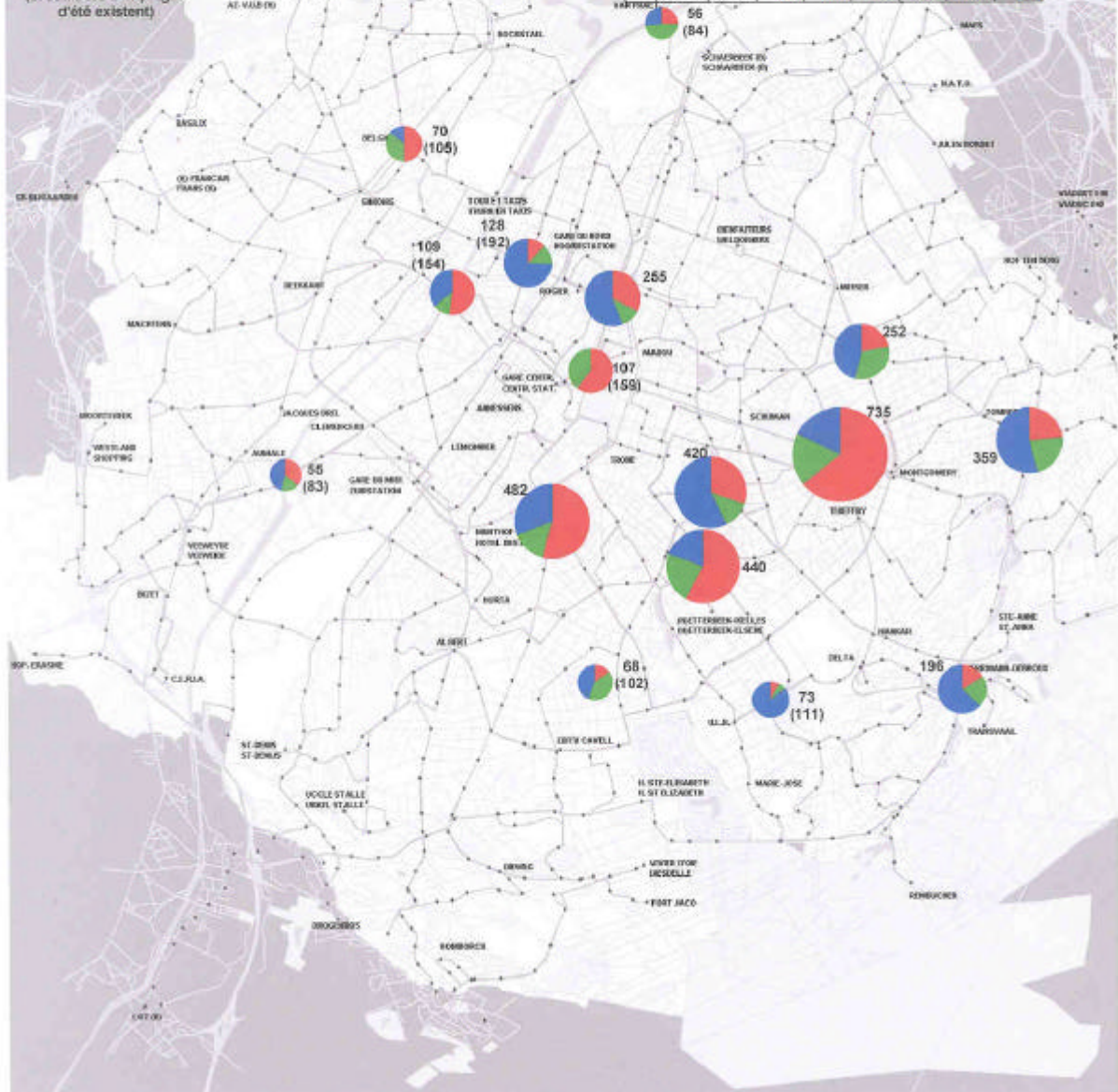
- La première couronne Est voit le nombre de cyclistes croître fortement, sauf pour le carrefour chaussée de Waterloo / avenue Washington. Ce carrefour émerge assez clairement à un autre quartier, moins influencé par les activités de l'Union Européenne ou par les sites universitaires, et est manifestement situé dans un contexte moins favorable.
- La zone 4 de la seconde couronne sud-est reste relativement stable. On y voit trois phénomènes : une croissance à « Diamant » et « Rodebeek » en 2000 après un certain recul en 1999, un recul s'amplifiant à Herrmann-Debroux, et un recul en 2000 à l'Université après une légère croissance en 1999. Pour Herrmann-Debroux, le constat est assez clair que la situation de ce carrefour, avec de nombreuses contraintes d'attente aux feux et des parcours d'accès pas toujours très heureux, ne répond pas aux attentes des cyclistes.



Observatoire du vélo
Comptages par directions
2000

sur la rocade
vers le centre-ville
vers la périphérie
comptage (ajusté 1,5x)
(si seuls les comptages d'été existent)

	Total	> Centre-ville	> Périphérie	<=> Rocade
1998	766	290 38%	183 24%	293 37%
1999	789	300 38%	164 21%	305 40%
2000	852	414 49%	157 18%	381 45%
TOTAL	2477	1004 41%	804 33%	969 39%
1998	194	73 38%	46 24%	75 39%
1999	253	87 32%	71 28%	100 40%
2000	181	69 38%	62 34%	50 28%
TOTAL	628	324 52%	179 29%	225 36%
1998	1232	674 54%	269 22%	299 24%
1999	1279	672 53%	218 17%	389 30%
2000	1663	864 52%	312 19%	487 29%
TOTAL	4181	2210 53%	799 19%	1172 28%
1998	845	166 20%	176 21%	504 60%
1999	838	166 20%	183 22%	489 58%
2000	880	178 20%	204 23%	498 57%
TOTAL	2564	510 20%	563 22%	1491 58%



2.1.5 La direction suivie par les cyclistes

L'évolution des directions suivies par les cyclistes ne donne pas lieu à d'énormes changements, ce qui est logique dans la mesure où les pôles d'origine et de destination sont relativement inamovibles, du moins sur une période de deux ans.

La comparaison des cartes de 1998 et de 2000 apporte quelques nuances et appréciations intéressantes :

- Porte d'Anvers et Porte de Schaerbeek : les mouvements de rocade sur la petite ceinture sont toujours les plus nombreux. Serait-il plus aisé de contourner le Pentagone que de le traverser ?
- Place Stéphanie : les mouvements de pénétration vers le centre-ville sont les plus nombreux.
- Porte de Flandre : les accès vers le centre sont les plus nombreux, les passages de rocade sur la petite ceinture sont également relativement forts, l'accès vers la périphérie restant très faible.
- Place Werrie : le nombre de passages vers la périphérie grandit au détriment de ceux en direction du centre.
- Pont Van Praet : ici aussi, la part des mouvements vers la périphérie augmente, au détriment des mouvements vers le centre.
- Mérode : la proportion de 2/3 accès vers le centre, et de 1/6 pour chacune des deux autres directions est confirmée.
- Chaussée de Wavre : ce sont surtout les mouvements de rocade en fond de vallée du Maelbeek qui se sont développés, et qui prennent plus de la moitié maintenant.
- Germoir / Couronne : croissance proportionnelle de toutes les directions.
- Washington / Waterloo : mouvements vers la périphérie et de rocade toujours largement majoritaires.
- Reyers / Cerisiers / Roodebeek : la part des mouvements vers la périphérie grandit au détriment des mouvements de rocade sur la grande ceinture.
- Woluwe / Hymans / Vandervelde : les accès sur la rocade (boulevard de la Woluwe) restent plus importants que ceux vers le centre ou bien ceux vers la périphérie (UCL en Woluwe).
- Herrmann-Debroux / Souverain : les mouvements sur la rocade (boulevard du Souverain) restent les plus nombreux (2/3 environ), alors que c'est ici que l'axe cyclable est interrompu... mais les relations bus dans ce sens sont assez faibles également (tram 94 non prolongé, et correspondance avec le 42 nécessaire à la Place Wiener à Boitsfort). Y aurait-il relation de cause à effet ?
- Rond-Point de l'Université (cimetière d'Ixelles) : les mouvements de rocade entre les Campus du Solbosch et de la Plaine représentent 86 % des déplacements.

2.2 Quand choisit-on le vélo ?

2.2.1 Variation saisonnière

Étalées sur trois années, les observations de l'usage du vélo selon la saison devrait donner une image beaucoup plus complète que sur une seule année.

Toutefois pour obtenir des données comparables, nous avons dû nous limiter à 48 comptages. Il a fallu exclure tous les points de comptage n'ayant pas de relevés en hiver en 2000, ce qui fait que les points suivants ont été exclus :

- Porte d'Anvers et Loi / Royale / Colonies dans le Pentagone ;
- Toute la zone Ouest du canal ;
- Le carrefour Washington / Waterloo dans la première couronne Est
- Le rond-point de l'Université dans la 2^e couronne Sud-Est.

Ceci n'a qu'une incidence sur le volume total des cyclistes comptabilisé, mais normalement aucune sur les proportions, si l'on admet que les conditions climatiques et saisonnières sont quasiment identiques pour l'ensemble de la Région Bruxelles-Capitale.

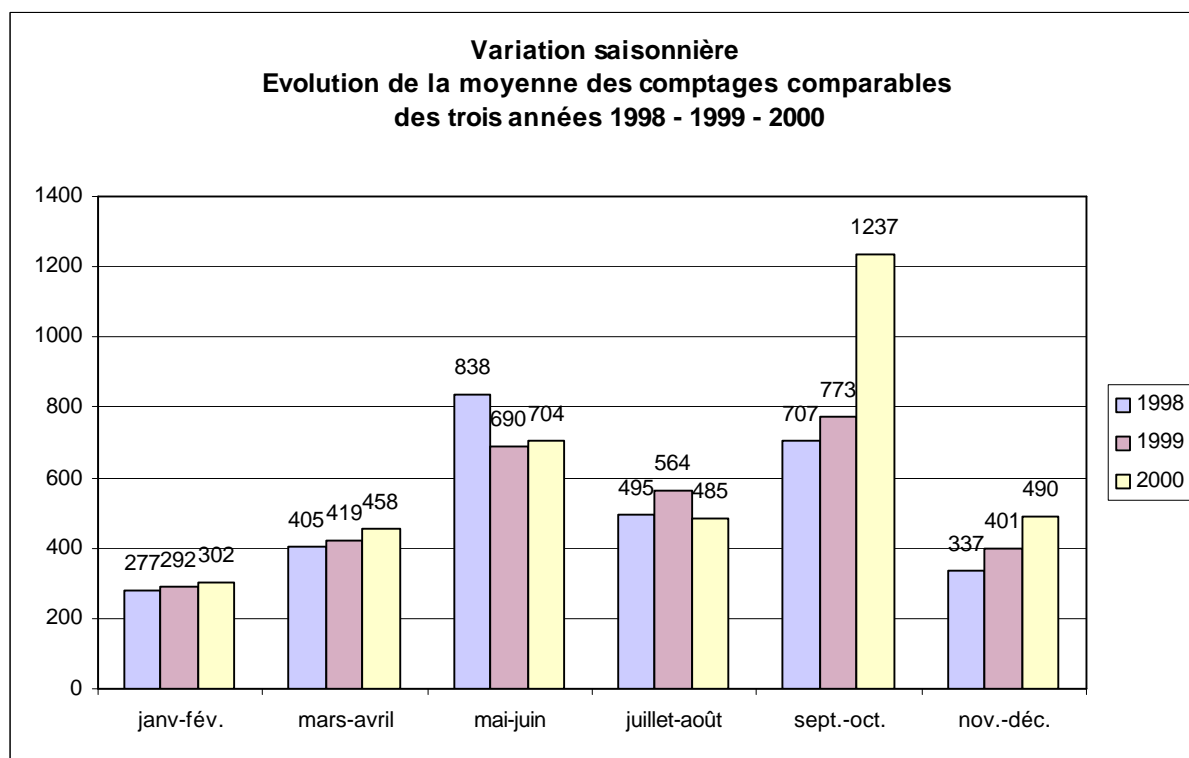


Figure 2 – Evolution de la variation saisonnière

Si le mois de janvier donne effectivement le nombre le plus bas de cyclistes, la règle selon laquelle les cyclistes seraient fortement influencés par les conditions climatiques n'a pas une validité démontrable.

En 2000, les chiffres pour décembre sont supérieurs à ceux de juillet ; ceci prouve tout simplement que les cyclistes sont, tout comme les automobilistes, sensiblement moins nombreux en période de vacances.

Un aspect particulièrement réjouissant est le fait que les chiffres hivernaux sont en hausse constante. Les cyclistes qui ont pris le pli des déplacements quotidiens ont pu se rendre compte que les conditions climatiques sont rarement une raison de ne pas faire de vélo. Pour rappel, 94% du temps, il ne pleut pas, même en Belgique (la plupart des averses sont de courte durée). Il est souvent possible d'éviter l'averse en partant un quart d'heure plus tard.

Ceci ne veut pas dire que la météo n'aurait aucune incidence. Notamment les déplacements occasionnels sont affectés. On peut s'en rendre compte au vu des résultats en dents de scie au mois de mai, où tant en 1999 qu'en 2000, le nombre de cyclistes a baissé. Les relevés météo pendant les comptages de mai ne font pas état de très mauvaises conditions en 1999 ou en 2000 (trois cas de pluie effective pendant les comptages), mais la deuxième quinzaine de mai 1998 était exceptionnellement belle, alors que le temps était beaucoup plus variable et pluvieux en 1999 et 2000.

Le pic visible au mois de septembre 2000 n'a lui rien à voir avec la météo ou d'autres aspects saisonniers. Il est causé en partie par le blocage des rues par les transporteurs routiers. Nous examinerons ce point plus en détail ci-dessous.

2.2.2 Variations ponctuelles

La manifestation des transporteurs routiers fin septembre à Bruxelles a chahuté les habitudes des navetteurs pendant une semaine. C'est précisément cette semaine que se sont tenus une bonne part des comptages.

Bien entendu, ces circonstances un peu spéciales sont de nature à perturber sensiblement les résultats, les navetteurs automobilistes étant souvent obligés de recourir à un autre mode de transport, surtout dans la zone Schumann – Arts/Loi – Madou – Trône.

La Figure 3 représente les comptages annuels pour tous les carrefours, en septembre, et ce pour les trois années 1998, 1999, 2000. Effectivement, il semble que les résultats de plusieurs comptages en 2000 voient une croissance inhabituelle du nombre de cyclistes (carrefours 4 – Stephanie, 5 – Porte de Flandre, 9 – Mérode, 11 – Gerموir/Couronne). Après vérification des dates, ce sont bien les seuls carrefours qui ont été comptabilisés pendant la période du 10 au 16 septembre. L'évolution positive d'autres carrefours, comme par exemple le point 14 – Woluwe/Hymans/Vandervelde ne doit rien à des circonstances exceptionnelles.

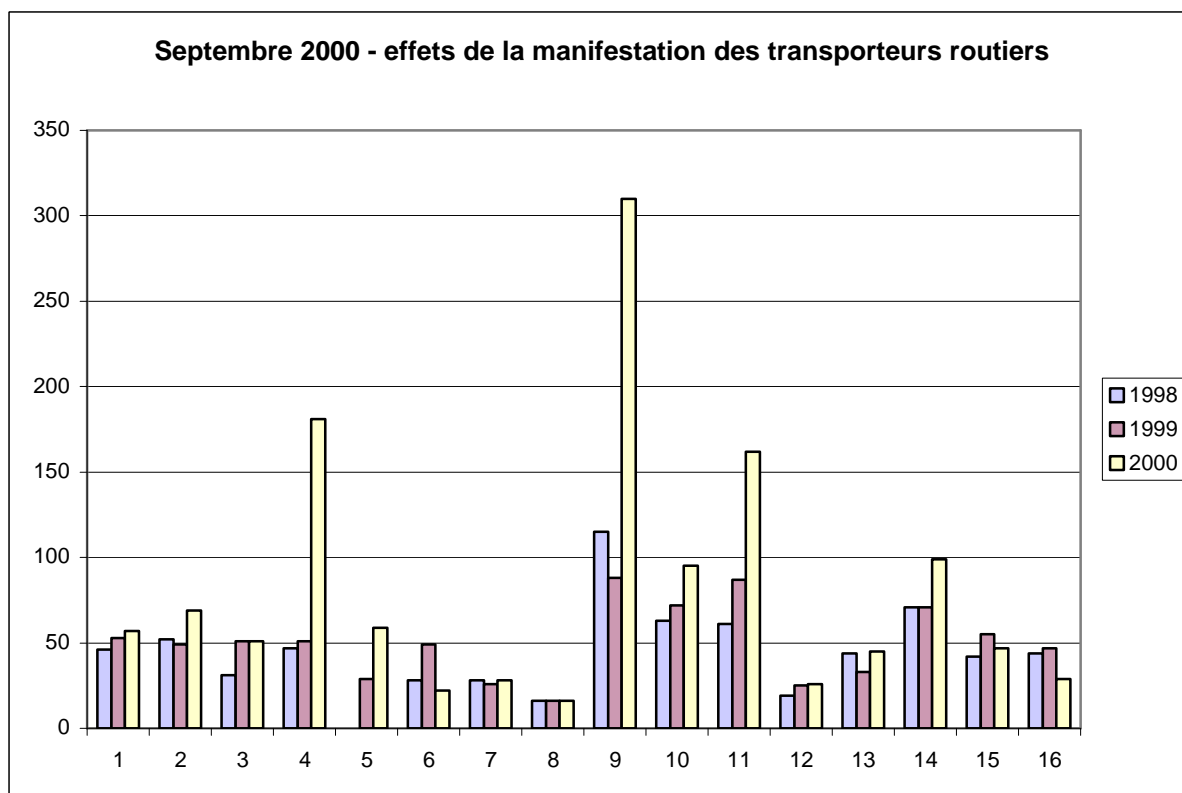


Figure 3 – Effets de la manifestation des transporteurs routiers

- Le carrefour Stéphanie : il accueille manifestement une affluence supplémentaire de 100 cyclistes environ. Les sens de circulation ne montrent pas une préférence particulière pour se rendre au centre-ville en 2000 (les directions sont sensiblement les mêmes que les autres années). La répartition hommes – femmes évolue de $\frac{3}{4}$ - $\frac{1}{4}$ vers $\frac{2}{3}$ - $\frac{1}{3}$ en 2000. Le taux de port du casque passe de 16 à 5%. Nous avons ici bien évidemment un public de « nouveaux » cyclistes. Nous devons dès lors relativiser les chiffres de croissance explosifs de l'année 2000. Mais même en tenant compte de 120 cyclistes occasionnels sur les 181 comptabilisés, et en admettant qu'ils ne reviennent plus en 2001, la croissance du carrefour reste intéressante : de 245 en 1998, à 283 en 1999, et 342 en 2000 (au lieu des 462 mesurés effectivement, dont 181 ce 14/9/2000). Cette correction replacerait la place Stéphanie au sixième rang des carrefours bruxellois, ce qui est plus conforme aux relevés antérieurs.
- La Porte de Flandre : n'ayant pas de chiffres en 1998, nous manquons d'éléments de comparaison. La part des cyclistes se dirigeant vers le centre passe de 55 à 64 % entre 1999 et 2000. La répartition hommes/femmes reste dans les valeurs habituelles du quartier (86 %). Le port du casque passe de 17 à 25%. Par ailleurs, le carrefour est assez éloigné des zones troublées par la manifestation des routiers. On ne peut donc conclure d'aucune manière quelle part de la croissance de 29 à 59 cyclistes est imputable aux circonstances particulières.
- Mérode : c'est bien évidemment un lieu stratégique pour rejoindre le quartier européen, complètement bloqué à l'automobile depuis le tunnel du Cinquantenaire. La

répartition selon les directions ne subit toutefois aucune influence, alors que l'on aurait pu s'attendre à ce que le flux vers le centre prenne l'essentiel de la croissance à son compte en ces jours exceptionnels ; or il n'en est rien. Le pourcentage de femmes, de 36 % en 1998 et 28 % en 1999, ne se voit pas fortement adapté (35 % en 2000). Le port du casque passe de 17 % en 1998 et 19 % en 1999, passe à 5 %, ce qui dénote une forte arrivée de cyclistes « occasionnels ». Sans garantie de précision, on peut estimer ces « occasionnels » à environ 150 (près de la moitié du trafic mesuré ce jour).

- Gerموir/Couronne : à ce carrefour, le nombre de cyclistes est presque doublé par rapport à 1999 (162 pour 87). Par contre, la répartition entre les directions n'est pas sensiblement différente, et le centre-ville ne recueille pas une part plus grande des flux. La répartition selon le sexe ne semble pas avoir subi une influence déterminante (21 % de femmes en 1998, pour 39 % en 1999 et 36 % en 2000). Le port du casque, après avoir crû de 7 à 11% entre 1998 et 1999, retombe à 2 %, du fait du passage de seulement 3 cyclistes casqués au lieu de 10, et du fait des nombreux cyclistes supplémentaires non casqués. On pourrait assumer qu'il y ait eu environ 50 cyclistes « occasionnels », compte tenu que ce carrefour avait déjà fait preuve d'une importante croissance entre 1998 et 1999.

On doit par conséquent estimer le nombre de cyclistes « de trop » (mais effectivement constatés sur le terrain – il ne s'agit nullement d'une projection virtuelle) à $120 + 20 + 150 + 50 = 340$ cyclistes « occasionnels », peut-être présents uniquement en raison des circonstances exceptionnelles du blocage automobile d'une partie de Bruxelles. Cela correspondrait à une grosse moitié de la croissance annuelle constatée de 537 cyclistes entre 1999 et 2000 (comptabilisée pour raisons méthodologiques par 69 mesures sur 96, et donc plus élevée en réalité).

Le constat donne toutefois d'intéressantes perspectives pour l'avenir : il semble bien que l'on puisse assez aisément doubler le nombre de cyclistes à Bruxelles, en leur offrant des conditions de circulation supérieures : circulation automobile « calmée », cadre dépollué, absence de congestion, sécurité retrouvée. Si 340 occasionnels ont pu au pied levé remplacer leur auto par un vélo, c'est que c'est faisable et envisageable pour eux. Il est même possible que l'expérience « forcée » les ait encouragés à poursuivre l'usage du vélo. Les chiffres de novembre 2000 montrent par ailleurs une augmentation de 337 en 1998 à 401 en 1999, vers 490 en 2000.

2.3 Qui choisit le vélo ?

2.3.1 Répartition par sexe

Tableau 4 – Evolution de la répartition par texte

Année	Zone 1			Zone 2			Zone 3			Zone 4			TOTAL			
	part 2000 =			part 2000 =			part 2000 =			part 2000 =						
		25,9%		4,9%			45,2%			23,9%					100,0%	
Hommes																
	Total	H	%	Total	H	%	Total	H	%	Total	H	%	Total	H	%	
1998	756	588	77,8%	194	165	85,1%	1239	868	70,1%	846	656	77,5%	3035	2277	75,0%	
1999	769	579	75,3%	253	196	77,5%	1279	865	67,6%	838	637	76,0%	3139	2277	72,5%	
2000	952	710	74,6%	181	157	86,7%	1663	1137	68,4%	880	668	75,9%	3676	2672	72,7%	
Femmes																
	Total	F	%	Total	F	%	Total	F	%	Total	F	%	Total	F	%	
1998	756	168	22,2%	194	29	14,9%	1239	371	29,9%	846	190	22,5%	3035	758	25,0%	
1999	769	190	24,7%	253	57	22,5%	1279	414	32,4%	838	201	24,0%	3139	862	27,5%	
2000	952	242	25,4%	181	24	13,3%	1663	526	31,6%	880	212	24,1%	3676	1004	27,3%	

Les comptages de 1998 avaient indiqué que la répartition hommes / femmes était d'environ $\frac{3}{4}$ pour $\frac{1}{4}$. Les chiffres de 1999 et 2000 montrent que cette tendance est globalement respectée.

Comme il n'y a plus eu de comptages les après-midis et les week-ends, il est impossible de dire si cette proportion féminine est toujours plus élevée les week-ends, mais il est vraisemblable que ce soit le cas, car les valeurs de 1999 et 2000 concernant l'heure de pointe du matin montrent bien que l'on peut conférer aux comptages de 1998 une certaine validité.

Il se confirme également que la proportion de femmes est la plus grande dans les lieux les plus fréquentés par les cyclistes (zone 3 : 30 à 32% de femmes), par opposition à la zone où le nombre de cyclistes est moins élevé (zone 2 : 15 à 22% de femmes). Ceci tendrait à confirmer l'hypothèse que les femmes sont plus sensibles à la « cyclabilité » des lieux. Il faut probablement aussi évoquer les conditions socio-économiques. La zone 3 est également caractéristique d'une population relativement éduquée et aisée, où l'émancipation féminine est certes plus forte que dans la zone ouest de Bruxelles (Zone 2).

La conclusion la plus marquante sera que la part des femmes voit quasi partout une évolution positive :

- Croissance de 22,2 à 25,4 % dans le pentagone (zone 1) ;
- Fluctuations entre 13 et 23 % dans la zone 2 : ouest, avec un faible nombre total de cyclistes, lequel explique ces assez variations par la relative pauvreté de l'échantillon ;
- Croissance de 29,9 à 31,6 % dans les zone 3 : 1^{ère} couronne est (avec un pic à 32,4% en 1999), mais il faut surtout y voir la croissance en valeur absolue : en 1999, la croissance du nombre de cyclistes avait été exclusivement le fait des femmes (passées de 371 à 414). En 2000, elles passaient à 526 (+112), alors que leurs équivalents masculins passaient eux de 865 à 1137 (+ 272) ;
- Un même phénomène est perceptible dans la zone 4 : passage de 25 à 27,5% puis 27,3%, pour une croissance en valeur absolue de 758 à 862 et enfin 1004 en l'an 2000.

Il faut tout de même remarquer que les quartiers où cette croissance est la plus forte sont précisément ceux où l'aménagement de l'itinéraire cyclable n° 13 a été effectué, et où beaucoup d'initiatives communales ont été prises par ailleurs (SUL et aménagements à Etterbeek et Woluwe par exemple). La présence d'aménagements cyclables et bonnes conditions générales de circulation pour les cyclistes semble jouer un plus grand rôle encore pour le public féminin. De même, l'insécurité subjective (routière ou autre) sera un frein.

2.3.2 Les enfants

Concernant les enfants, aucun relevé spécifique n'a été effectué. On peut, sur base des observations générales et non quantifiées, faire le constat que les cyclistes en âge scolaire sont fort peu présents sur les routes bruxelloises, à tel point qu'un relevé quantitatif n'a aujourd'hui aucune justification. Il semble bien qu'il faille vaincre un nouveau palier dans le nombre et la qualité des aménagements cyclables pour que cet état de fait change. De même, des actions ciblées devraient être entreprises, telles que le ramassage scolaire encadré à vélo, et des séances de formation au sein des écoles.

2.3.3 Des jeunes cadres dynamiques ?

Les comptages des cyclistes n'ont pas inclus un volet socio-économique. Il est donc malaisé de tirer des conclusions dans ce domaine. Nous constaterons simplement que les constats de 1998 ont été amplifiés en 1999 et 2000, et que le vélo voit surtout une croissance dans la première couronne « est » ainsi que dans la périphérie « est », où vivent surtout des résidents « aisés », alors qu'il stagne dans les quartiers plus « populaires » de l'ouest de Bruxelles.

2.4 Port d'un casque et sièges bébé

2.4.1 Combien de cyclistes portent-ils un casque ?

Tableau 5 – Port du casque

Année	Hommes			Femmes			Total cyclistes		
	observés	avec casque	%	observés	avec casque	%	observés	avec casque	%
1998	2296	323	14,1%	763	79	10,4%	3059	402	13,1%
1999	2277	350	15,4%	862	83	9,6%	3139	433	13,8%
2000	2672	412	15,4%	1004	83	8,3%	3676	495	13,5%

69 points de mesures à des carrefours et périodes identiques chaque année

Pour permettre la comparaison de manière fiable entre les années, le nombre de points et moments de comptage a quelque peu été adapté, ce qui explique les différences avec les tableaux de l'étude de 1998.

Les ordres de grandeur sont toutefois confirmés : environ 14% des cyclistes portent un casque.

Chez les hommes, la proportion est légèrement plus élevée (15,4% en 1999 et 2000), et elle semble en légère augmentation.

Chez les femmes, on pourrait conclure à une légère diminution du port du casque, sur base des pourcentages décroissants (de 10,4% → 9,6% → 8,3%). Toutefois, le nombre de cyclistes féminins observés avec un casque n'a pas diminué (de 79 → 83 en valeur absolue) ; c'est en fait le nombre total de cyclistes de sexe féminin qui a sensiblement augmenté, et il semble que le port du casque ne soit pas la préoccupation première de ces nouvelles utilisatrices du vélo.

Ceci aurait tendance à confirmer que le port obligatoire du casque découragerait véritablement un changement de mode en faveur du vélo, et qu'il est toujours utile de poursuivre l'information en faveur de la recommandation du port du casque.

2.4.2 Combien de cyclistes ont-ils un siège bébé ?

Tableau 6 – Présence d'un siège bébé

Année	Hommes			Femmes			Total cyclistes		
	observés	avec siège bébé	%	observés	avec siège bébé	%	observés	avec siège bébé	%
1998	2296	63	2,7%	763	20	2,6%	3059	83	2,7%
1999	2277	85	3,7%	862	35	4,1%	3139	120	3,8%
2000	2672	85	3,2%	1004	60	6,0%	3676	145	3,9%

69 points de mesures à des carrefours et périodes identiques chaque année

Pour permettre la comparaison de manière fiable entre les années, le nombre de points et moments de comptage a quelque peu été adapté, ce qui explique les différences avec les tableaux de l'étude de 1998.

Les ordres de grandeur sont toutefois confirmés : environ 3 à 4 % des cyclistes utilisent un siège bébé.

Si ce taux semble peu fluctuer chez les cyclistes de sexe masculin, l'augmentation chez les cyclistes de la gent féminine semble assez significative, passant de 2,6% à 6,0%, soit un gros redoublement de 1998 à 2000. C'est un indice très encourageant, dans la mesure où l'on peut émettre l'hypothèse, tenant compte déjà de l'évolution générale du nombre de cyclistes par sexe et des résultats en matière de port du casque, qu'une part du public féminin serait plus à l'aise quant à l'usage du vélo en ville, également dans le cas de transport d'enfants.

2.5 Le comportement des cyclistes observés

Nous ne disposons pas pour 1999 et 2000 de données exploitables en matière de comportement (surface choisie dans le goulet Louise par exemple) comme en 1998.

3 - Conclusions majeures

1. Les cyclistes sont devenus plus nombreux aux points où les relevés indiquaient déjà en 1998 une forte présence de cyclistes. Par contre, les points qui ne voient pas ou peu de croissance sont justement ceux où le nombre de cyclistes était déjà restreint en 1998.

On peut en retirer les hypothèses suivantes :

- Les conditions de base de cyclabilité doivent semble-t-il être remplies pour attirer les cyclistes. Une fois un certain seuil de qualité atteint, la croissance du nombre de cyclistes se poursuit sans autre intervention.
 - L'usage du vélo requiert le franchissement d'un certain seuil psychologique : le qu'en dira-t-on, les inquiétudes quant aux difficultés à rencontrer (pluie, effort, bagages, sécurité subjective) forment un frein important. Le fait de voir d'autres cyclistes rassure et amène à une certaine émulation.
 - La présence d'itinéraires aménagés et balisés ou d'autres équipements constitue un encouragement et une validation par les autorités de l'usage du vélo, parfois considéré comme « marginal ».
2. L'usage du vélo se développe plus vite dans les quartiers « aisés » de l'est de Bruxelles. Il semble qu'une fois un certain seuil d'éducation et de richesse atteint, les personnes aient moins d'hésitations à adopter ce mode de transport, probablement parce que l'usage de la voiture n'apporte plus le même « prestige », et que c'est une nouvelle manière de se démarquer. On peut également imaginer que le public de ces quartiers est plus sensible aux arguments de santé et qualité de vie, protection de l'environnement, etc.
 3. Un raisonnement équivalent est applicable au public féminin : la plus grande émancipation des cyclistes des quartiers est et sud-est favoriserait également le recours au vélo pour se déplacer. En outre, le recours au transport d'enfants sur un siège bébé semble aussi se développer, ce qui est un signe assez sûr que les mamans cyclistes se sentent plus à l'aise.
 4. Les conditions hivernales sont de moins en moins une justification à ne pas employer le vélo. Il semble que l'expérience aidant, les cyclistes soient moins réticents à utiliser le vélo en hiver. Dans la pratique, il apparaît que les intempéries sont moins fréquentes que ce que l'on craignait, et qu'il est possible de s'équiper pour les affronter sans trop d'inconfort.
 5. Le port du casque semble très lentement se développer. Par contre, lors d'événements exceptionnels (manifestation des transporteurs routiers) de nombreux cyclistes occasionnels sans casque se joignent aux habitués. L'obligation de port du casque serait ainsi contre-productive à la promotion du vélo auprès de nouveaux cyclistes potentiels.
 6. Des circonstances exceptionnelles telles que le blocage des rues par les transporteurs routiers ont fait exploser le nombre de cyclistes. Ceci montre qu'il ne manque que quelques éléments de motivation (absence de danger, facilité d'accès) pour qu'un plus large public recoure au vélo.