

LES NOUVEAUX CYCLISTES À BRUXELLES DEPUIS 2015

Résultats d'enquête menée en 2017

Pro Velo

www.provelo.org

Pro Velo asbl/vzw
Rue de Londres 15 Londenstraat
Bruxelles 1050 Brussel





TABLE DES MATIERES

Résumé.....	2
Introduction.....	3
Méthodologie de l'enquête.....	3
Résultats de l'enquête.....	4
Profil général des répondants/ vue générale.....	4
Mobilité avant 2015	5
Quelle mobilité avant et aujourd'hui ?	5
Les freins à l'utilisation du vélo	6
Mobilité aujourd'hui.....	9
Les différentes utilisations du vélo.....	9
La météo.....	10
Facteurs clés du changement de la mobilité	13
Changement de perception pour les nouveaux cyclistes et quelles améliorations nécessaires ? ...	14
Changement de perception de la mobilité.....	14
Améliorer et faciliter la mobilité à vélo	16
Conclusion	18
Annexe : questionnaire de l'enquête	19



RESUME

Suite à une **forte augmentation** de cyclistes en **2016**, Bruxelles Mobilité a demandé à Pro Velo de réaliser une enquête sur les cyclistes qui ont adopté le vélo en 2015 ou après. Ainsi près de 660 personnes ont été interrogées pour comprendre leurs **motivations** et leurs **habitudes en matière de mobilité** auparavant et aujourd'hui.

Une grande partie des **nouveaux cyclistes** sont relativement **jeunes** (entre 25 et 39 ans) et ont pour la plupart un statut d'**employés**.

Les principaux **freins** cités concernant l'usage du vélo à Bruxelles sont le **danger dans la circulation** (15,5% des nouveaux cyclistes), **ne pas être à l'aise dans le trafic** (10,2%) et des **aménagements insuffisants** (7,4%). Au total, **33%** des freins à l'usage du vélo cités par les nouveaux cyclistes sont liés à **l'insécurité routière**. Cependant, pour **36%** des nouveaux cyclistes les freins à l'usage du vélo ne sont **pas liés aux infrastructures**. Ainsi **18%** des personnes **n'avaient pas pensé à faire du vélo**, **12% n'habitaient pas Bruxelles** et **6% ne possédaient pas de vélo**. Il existe donc d'autres leviers d'augmentation du nombre de cyclistes que le développement ou l'amélioration des infrastructures. D'autre part, on note l'importance de réaliser des campagnes **de sensibilisation et de promotion du vélo** pour atteindre ce public cible.

Ces résultats diffèrent en fonction du genre : la principale raison pour laquelle les **femmes** ne roulent pas à vélo est le **danger dans la circulation** (22% des femmes) tandis que 21% des **hommes n'avaient** tout simplement **pas pensé** à faire du vélo.

Le **transfert modal vers le vélo** a tendance à se faire principalement en provenance des transports en commun (70%). Cependant, il ressort de l'enquête que parmi les nouveaux cyclistes, **20%** se déplaçaient en **voiture** auparavant.

Les **facteurs de changement** d'habitudes de mobilité sont le **manque d'efficacité des transports en commun** (pour 23% des répondants), **les embouteillages** (17%), **les déménagements** (8%), les raisons économiques (7%), le stationnement des voitures (6%) et les attentats de Bruxelles (5%).

Aujourd'hui, le **vélo classique** est utilisé chez **70%** des nouveaux cyclistes, le **vélo pliant** chez **11%** et le **vélo à assistance électrique** chez **9%** des nouveaux cyclistes. On constate que **24%** des personnes **combinent le vélo avec un autre mode de transport**. La pluie freine plus l'usage du vélo que l'hiver mais près de la moitié des nouveaux cyclistes ne changent pas leurs habitudes en hiver ou quand il pleut.

Enfin, la **mesure la plus souhaitée en faveur de la mobilité vélo** sont des **infrastructures plus sécurisées** (pour 66% des nouveaux cyclistes) suivie d'une **diminution de la pression automobile** (16%). S'il est important d'agir sur le premier aspect en développant des infrastructures cohérentes et de qualité, on notera que c'est bel et bien la pression automobile qui rend celles-ci nécessaires. La **réduction de la pression automobile** est donc **un levier de première importance**.



INTRODUCTION

Les comptages réalisés dans le cadre de l'Observatoire du vélo en 2016 ont rendu compte d'importantes augmentations des flux de cyclistes, en particulier en mai (+50%) et en septembre (+52%). A quels profils socio-économiques correspondent-ils ? Quels ont été les facteurs à l'origine de ce phénomène ? Quels moyens de transport utilisaient-ils auparavant ? Le fait d'en avoir changé a-t-il modifié leur regard sur la mobilité (à vélo) et de quelle manière ? Quels seraient leurs besoins pour continuer à utiliser durablement ce moyen de transport ? C'est afin de répondre à ces questions que nous avons réalisé une enquête sur les nouveaux cyclistes.

METHODOLOGIE DE L'ENQUETE

Cette enquête a été réalisée sous forme d'un questionnaire qui a été diffusé via la newsletter de Pro Velo et celles des autres associations cyclistes bruxelloises. Afin de diversifier au maximum le profil des répondants, nous avons également été directement à la rencontre des cyclistes en sélectionnant des points de rupture sur leurs trajets, par exemple : arceaux vélo à proximité ou sur le piétonnier, entrée/sortie des vélocistes, parkings vélo sécurisés. Cette démarche nous a permis d'atteindre la majeure partie des répondants. Par ailleurs, des supports papier invitant les cyclistes à remplir l'enquête ont été déposés sur les vélos en stationnement.

Au total, **657 enquêtes** ont été récoltées et les résultats obtenus ont été compilés dans une base de données qui a été traitée statistiquement.

Après analyse de résultats, il s'est avéré que certaines personnes sont devenues de nouveaux cyclistes en 2015 **à Bruxelles**, mais qu'elles étaient peut-être déjà cyclistes dans une autre ville. Le questionnaire ne permettait pas de préciser cette information. D'après les commentaires, au moins 6 personnes se sont déclarées cyclistes avant d'emménager à Bruxelles. Il faut donc en tenir compte dans les résultats.



RESULTATS DE L'ENQUETE

PROFIL GENERAL DES REpondANTS/ VUE GENERALE

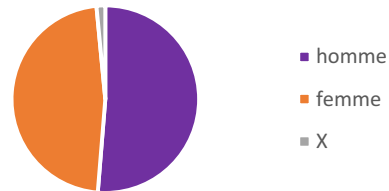
Sur un total de 657 répondants, la répartition hommes femmes est presque égale (51% contre 47% et 2% de X). D'après les comptages de cyclistes la répartition hommes femmes est de 69% et 31%. Les femmes sont donc surreprésentées dans cette enquête, ce qui correspond à la tendance à l'augmentation progressive de la part des femmes parmi les cyclistes comptabilisés dans le cadre des comptages de l'Observatoire, depuis la fin des années 1990.

La plupart des cyclistes interrogés habitent Bruxelles, 7% habitent en Flandre et 3% en Wallonie. Une grande partie des répondants habitent dans les communes suivantes : la Ville de Bruxelles, Ixelles, Etterbeek, Schaerbeek, St Gilles.

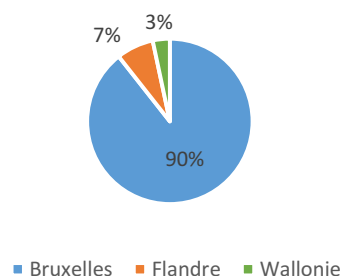
Près de la moitié des répondants ont commencé à rouler en 2015 à Bruxelles et seulement 17% ont commencé à faire du vélo depuis cette année. Notons que l'enquête a été clôturée en juillet 2017 et que la mise en selle des nouveaux cyclistes de cette année ne comptabilise que 7 mois. De plus, le nombre de nouveaux cyclistes déclarés en 2016 peut paraître sous représenté au regard de la forte augmentation de cyclistes observée dans le cadre des comptages de l'Observatoire du vélo de 2016.

La plupart des répondants ont entre 25 et 40 ans et 71% de la totalité des répondants n'ont pas d'enfants, 13% ont un enfant, 11% ont deux enfants et 5% des répondants ont 3 enfants.

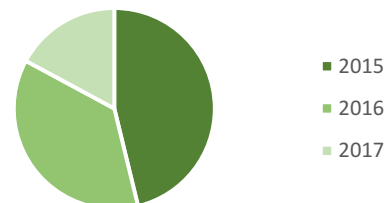
Répartition hommes femmes des répondants



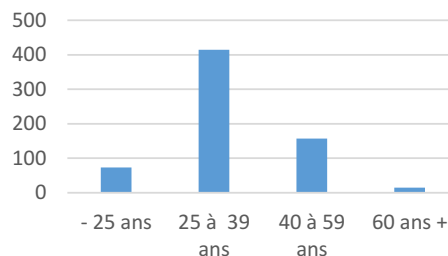
Lieu de résidence des répondants

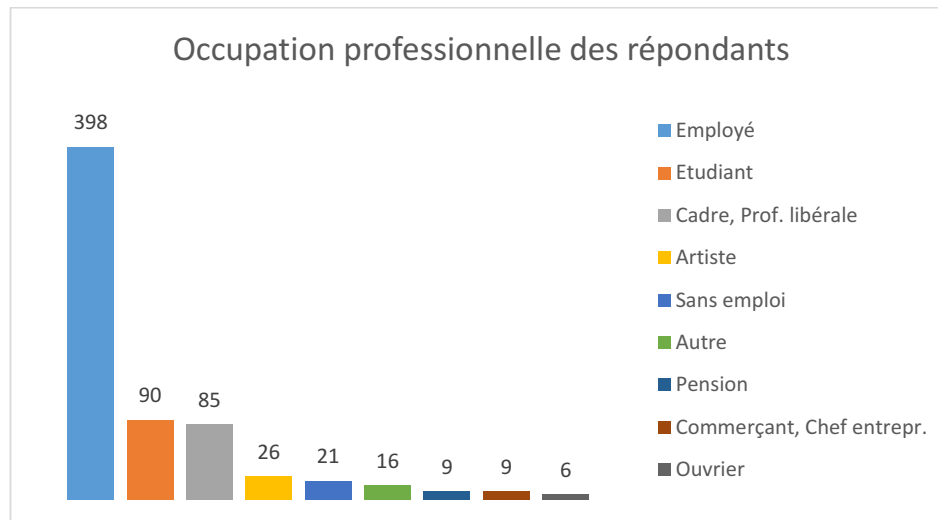


Année où les répondants ont commencé à faire du vélo à Bruxelles



Age des répondants





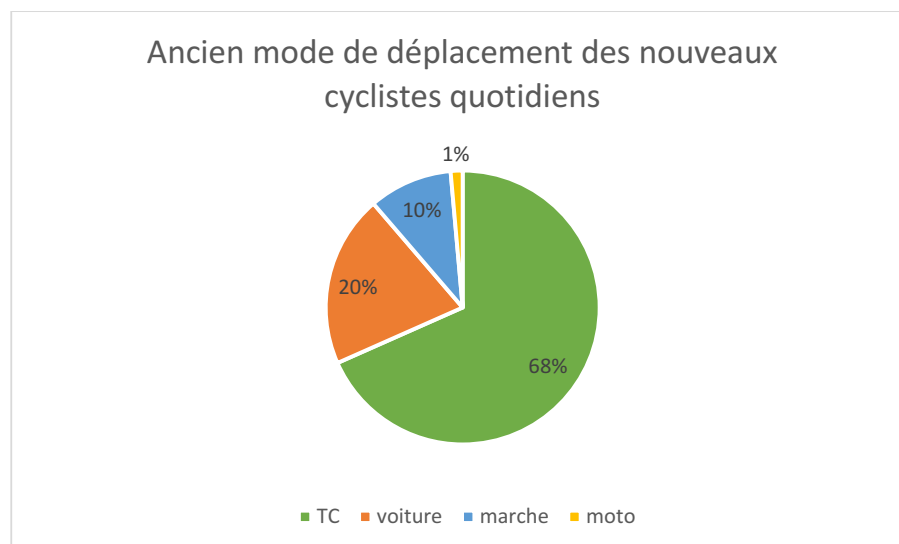
En ce qui concerne la profession des répondants, l'on remarque qu'une grande partie sont employés. Les étudiants, les professions libérales ou les cadres sont également bien représentés.

MOBILITE AVANT 2015

Quelle mobilité avant et aujourd'hui ?

Le mode de déplacement principale avant 2015 était les transports en commun (68%) suivi de la voiture (22%). Aujourd'hui, le **transfert modal** vers le vélo pour **plus de la moitié des déplacements** est de **55%**.

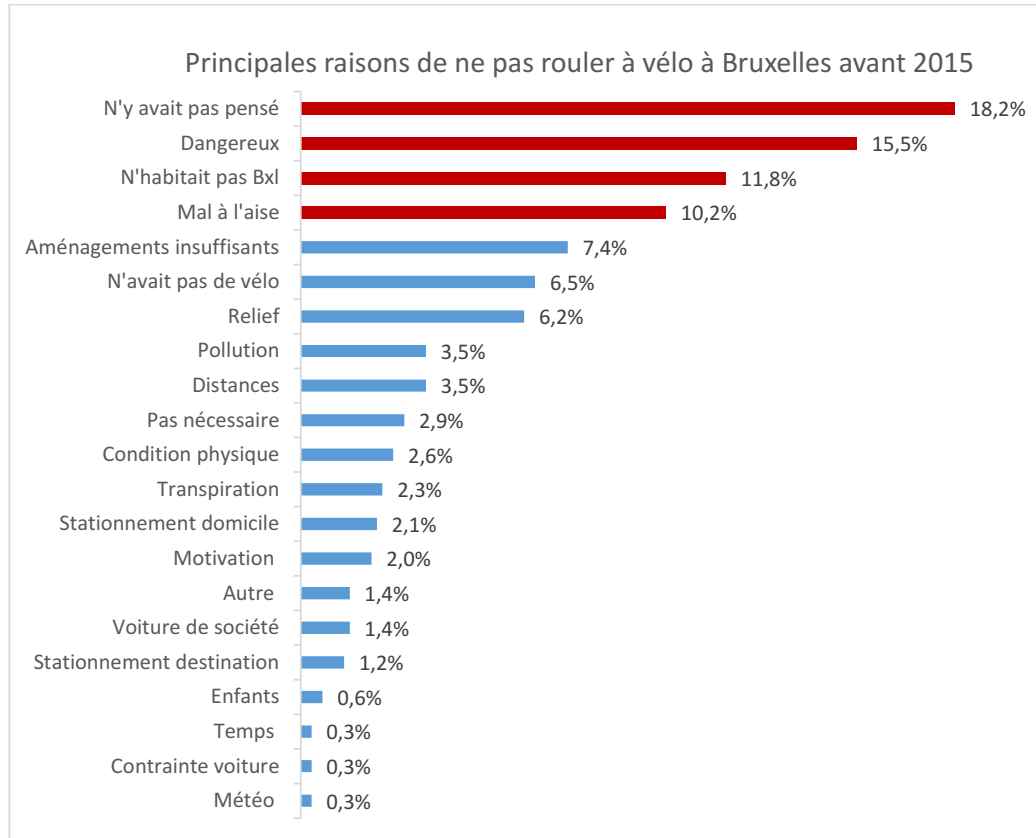
Parmi les cyclistes qui se déplacent pour plus de la moitié de leurs déplacements à vélo (cycliste quotidien), **68%** utilisaient les **transports en commun** et **20%** la **voiture**. Ce dernier est un chiffre non négligeable car le transfère modal a tendance à se faire entre modes durables et non de la voiture au vélo.





Les freins à l'utilisation du vélo

Pourquoi le vélo n'était pas utilisé avant 2015 ?



Les deux raisons les plus importantes de ne pas utiliser le vélo sont que la personne n'y avait **pas pensé auparavant** (18%) et que rouler à vélo leur semblait **dangereux** (15,5%).

On peut se poser la question de pourquoi et comment les personnes qui jugeaient la circulation à vélo dangereuse se sont quand même mise en selle. En observant les facteurs les plus importants de changement de mobilité, il semble que **le manque d'efficacité des transports en commun**, suivi des **embouteillages** et **la santé et le sport** sont les facteurs les plus déterminants. D'autre part, pour plus de la moitié de ces personnes, la raison principale de rouler à vélo est la rapidité (40%) et la santé (27%).

On note ensuite que **12%** des répondants **n'habitaient pas Bruxelles**. Il est difficile d'affirmer que venir habiter à Bruxelles fait changer les habitudes de mobilité mais en analysant le facteur principal de changement, ce sont les **embouteillages**, **le manque d'efficacité des transports en commun**, **la rapidité du vélo** et le fait d'avoir **déménagé** qui sont principalement cités.

Enfin, d'autres raisons sont citées telles que : ne pas être à l'aise dans le trafic (10%), des aménagements insuffisants (7,4%) ou encore de ne pas posséder un vélo, un vélo adapté ou en bon état (6,5%). Certaines personnes ont témoigné que leur vélo avait été volé (parfois même



à plusieurs reprises) et qu'ils attendaient d'en racheter un. D'autre ont également mentionné qu'ils ne disposaient pas du budget pour l'achat d'un vélo.

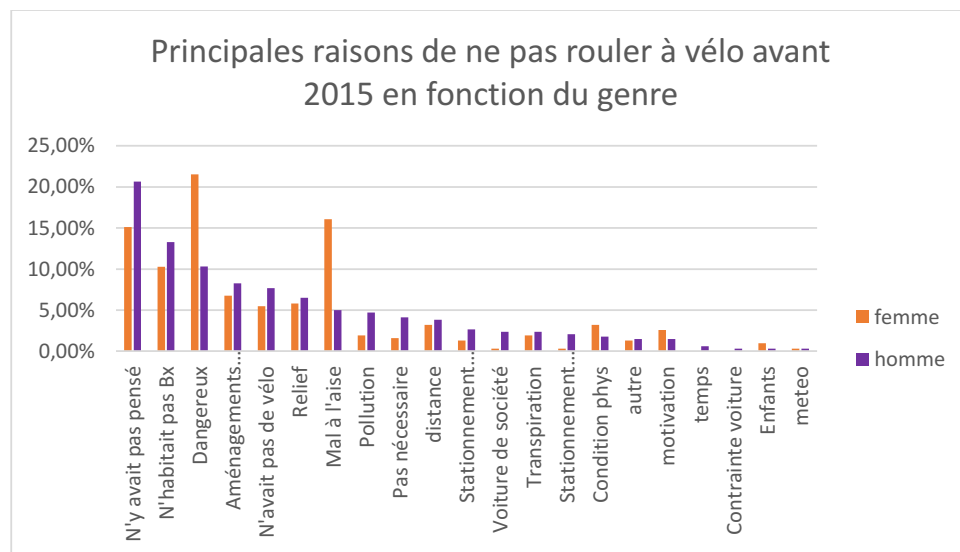
Contrairement à des arguments fréquemment utilisés, les conditions météorologiques ne représentent un obstacle au vélo pour seulement 2 personnes sur les 657. Le relief a été cité chez 41 personnes mais ne représente toujours que 6% de l'ensemble des répondants.

Remarque : la catégorie « pas nécessaire » représente des personnes qui se déplaçaient avant à pied dont les besoins ont changé suite à un changement du lieu de travail ou du domicile. La catégorie « motivation » indique des personnes sans motivation spécifique pour utiliser le vélo car elles avaient un abonnement stib ou une voiture (de société) mais ne le possèdent plus aujourd'hui.

On conclut que pour près de **36%** des nouveaux cyclistes, les **raisons** de ne pas rouler à vélo **ne concernent pas les infrastructures ou le danger** dans la circulation. Les personnes (les 36%) qui n'y avaient pas pensé, qui n'habitaient pas à Bruxelles ou qui ne possédaient pas de vélo constituent donc **un public cible** pour un **transfert modal**.

D'autre part, **l'insécurité routière** concerne 33% des répondants (dangereux, mal à l'aise dans le trafic, aménagements insuffisants) et a tendance à **diminuer le potentiel vélo de Bruxelles** et constitue probablement la **barrière** la plus importante à la mise en selle de nouveaux cyclistes.

Cette tendance est d'autant plus forte quand on différencie le genre : pour les **femmes**, les raisons les plus importantes de ne pas rouler à vélo sont respectivement le **danger** et **ne pas être à l'aise dans la circulation** (voir graphique ci-dessous).

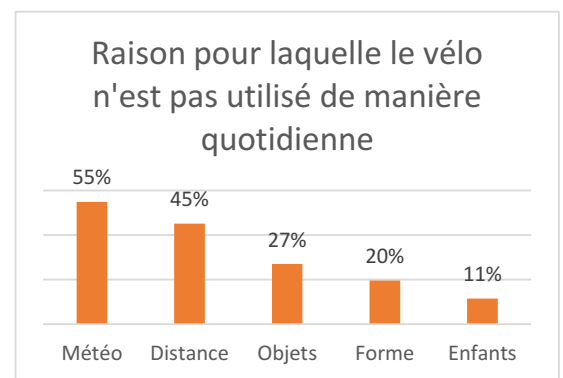




Facteurs qui freinent l'utilisation du vélo des nouveaux cyclistes

Nous avons vu que 55% des répondants utilisent le vélo de manière quotidienne (pour plus de la moitié de leurs déplacements), cependant certaines conditions freinent l'utilisation du vélo. Ainsi **45%** des répondants utilisent leur **ancien mode de déplacement** pour **plus de la moitié de leurs déplacements** sous les conditions qui sont repris dans le graphique ci-dessous. Les **conditions météorologiques** (55%) et la **distance** (45%) sont les principaux obstacles pour une utilisation quotidienne du vélo. La **distance** pour laquelle le déplacement à vélo devient problématique varie entre 3 et 40 km en fonction des personnes et fait en moyenne 12km et **10km de médiane**.

Ensuite, le **transport d'objets** encombrants ou lourds et la **forme physique** sont des éléments qui freinent également l'utilisation du vélo mais en moindre mesure. Le transport d'enfant n'a été évoqué que chez 11% des répondants. Si l'on extrait les personnes sans enfants (sur le total des cyclistes qui ne sont pas cyclistes quotidien), le transport de ces derniers n'est un frein que pour 16% des parents.



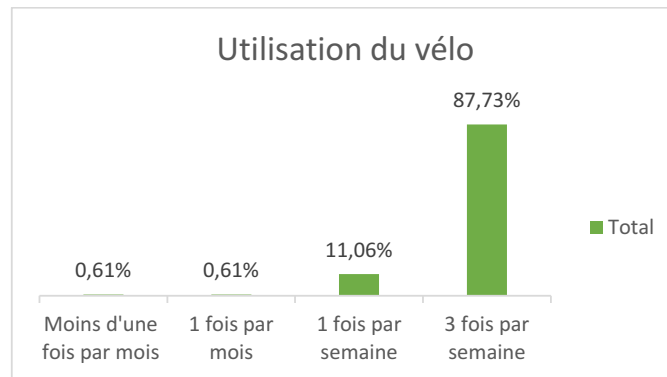
- **55%** des répondants sont des **cyclistes quotidiens** : ils utilisent le vélo pour plus de la moitié de leurs déplacements
- Près de **70%** des nouveaux cyclistes **utilisaient les transports en commun et 20% la voiture**
- **Obstacles** à la mise en selle : **33%** liés à **l'insécurité routière** (danger, pas à l'aise dans le trafic, manque d'aménagements)
- **36%** sont un **public cible** car **ne sont pas freinés par l'insécurité routière pour se mettre en selle** : **18%** des personnes **n'avaient pas pensé à faire du vélo**, **12%** n'habitait pas à Bruxelles et **6%** ne possédait pas de vélo
- **Freins majeurs** à une utilisation quotidienne du vélo pour les nouveaux cyclistes : les **conditions météorologiques** et la **distance**
- Distance charnière : **10 km**



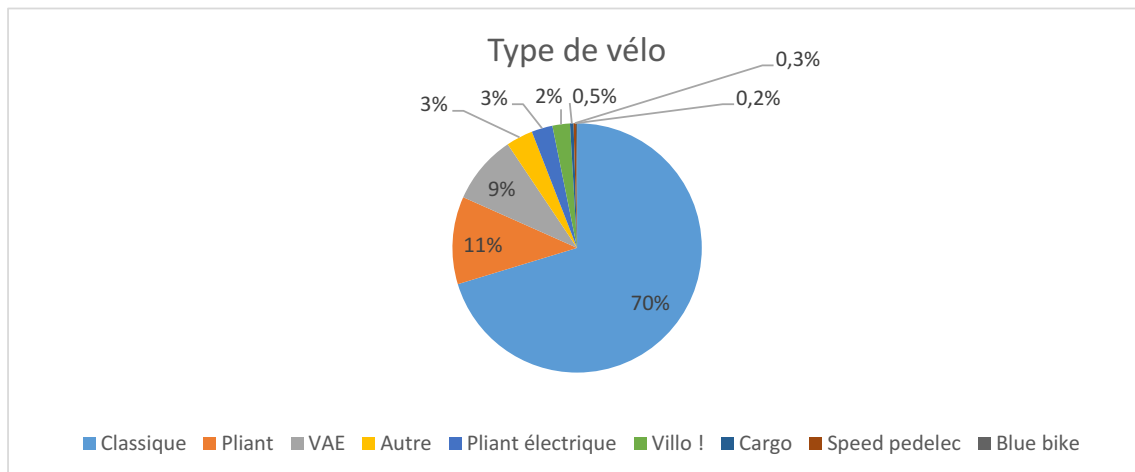
MOBILITE AUJOURD'HUI

Les différentes utilisations du vélo

La majorité (88%) des nouveaux cyclistes interrogés utilisent le vélo **plus de 3 fois par semaine**.



Le **vélo classique** est toujours utilisé par la majorité mais on observe un intérêt croissant pour le **vélo pliant** qui emporte **11%** des parts. Le **vélo à assistance électrique** atteint **9%** des types de vélos mais reste majoritairement utilisé par des personnes de plus de 60 ans. Le Villo quant à lui est seulement utilisé par 2% des répondants.



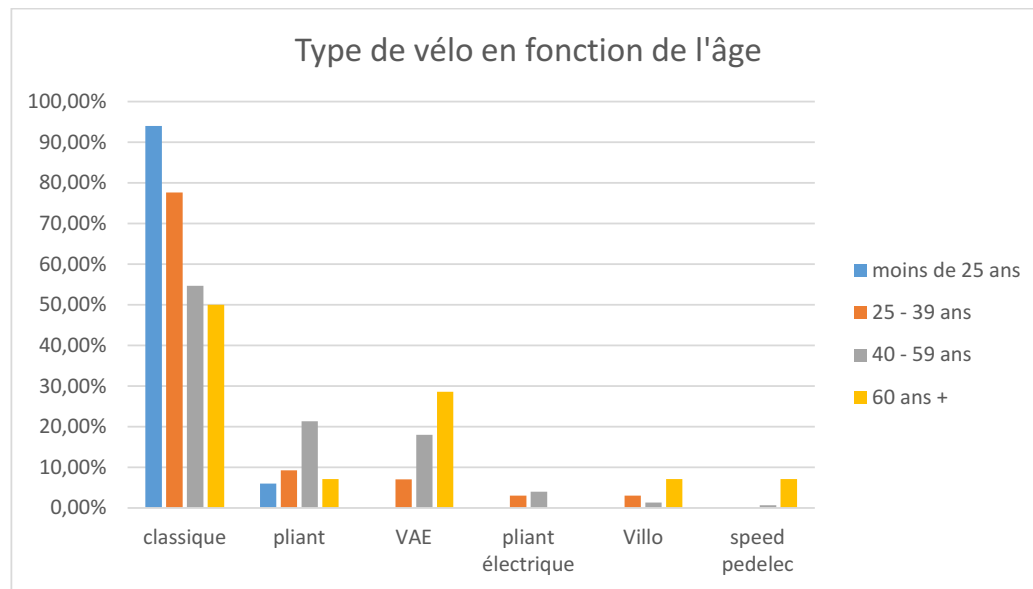
Les nouveaux cyclistes qui utilisent le vélo au moins 3 fois par semaine sont caractérisés par plus de diversité dans l'utilisation des différents types de vélos. Les autres cyclistes utilisent principalement le vélo classique.

On note qu'il y a seulement 3 personnes qui utilisent un **vélo cargo** et ce sont toutes des **femmes**. Le vélo cargo est probablement (entre autres) utilisé pour le **transport d'enfants** car elles ont toutes au moins 2 enfants de moins de 16 ans.



En observant le type de vélo en fonction de l'âge, on remarque que les **vélos à assistance électrique** (pliables et speed pedelec inclus) ainsi que les **Villo** sont **surreprésentés** par des personnes de **plus de 60 ans** (sur 15 personnes de plus de 60 ans). Les vélos pliants sont quant à eux principalement utilisés par des personnes de 40 à 50 ans. Les jeunes de moins de 25 ans utilisent surtout le vélo classique (et n'utilisent probablement peu les autres types de vélos pour des raisons financières).

Enfin, **24%** des nouveaux cyclistes **combinent le vélo** avec un **autre mode de transport**.

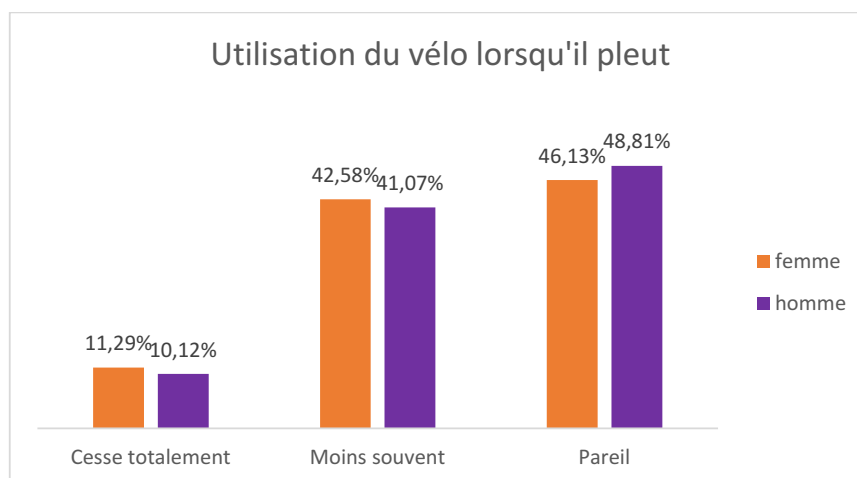
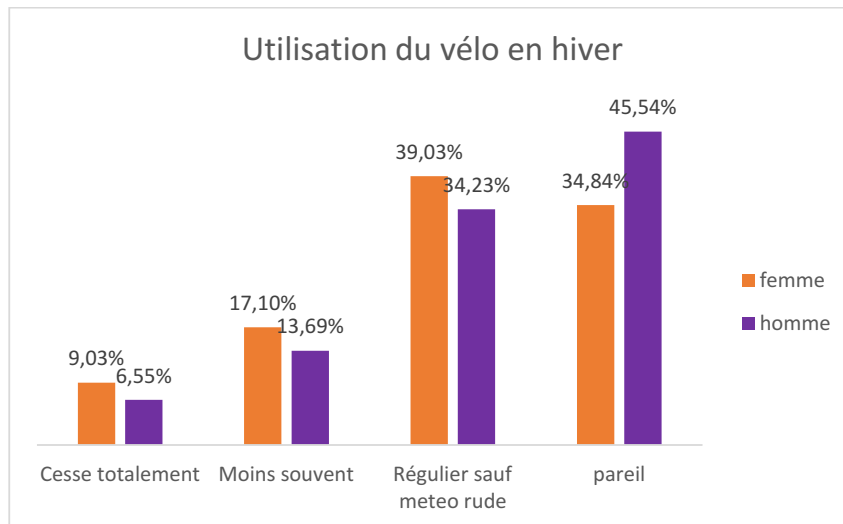


- **88%** des répondants utilisent le vélo plus de 3 fois par semaine
- 70% de vélos classiques, 11% de vélos pliables et 9% de VAE (surtout des personnes de 60 ans et plus)
- **24%** des répondants combinent le vélo avec un **autre mode de transport**

La météo

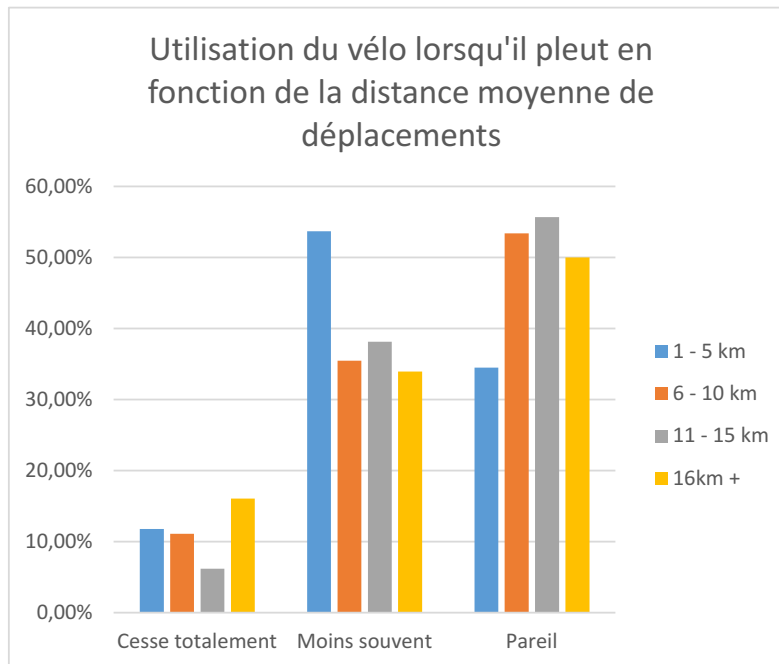
Les conditions météorologiques peuvent influencer l'utilisation du vélo et même démotiver des personnes à utiliser ce dernier. Mais chez les nouveaux cyclistes, les mauvaises conditions météorologiques n'ont pas tendance à les décourager totalement.

En hiver, **45% d'hommes et 34% des femmes** cyclistes **ne changent pas leurs habitudes**. On remarque que les femmes ont plus tendance à cesser totalement le vélo (9%) ou diminuer l'utilisation (17%) que les hommes. On notera que le nombre de cyclistes qui cessent totalement de rouler à vélo est relativement faible.



Lorsqu'il pleut, **près de la moitié** des répondants **continuent d'utiliser le vélo**.

La **pluie**, quelle que soit la saison, est un **frein** plus important que le froid en hiver car 10% des nouveaux cyclistes cessent totalement et 40% diminuent leurs déplacements. Ce comportement est semblable pour les hommes et les femmes.



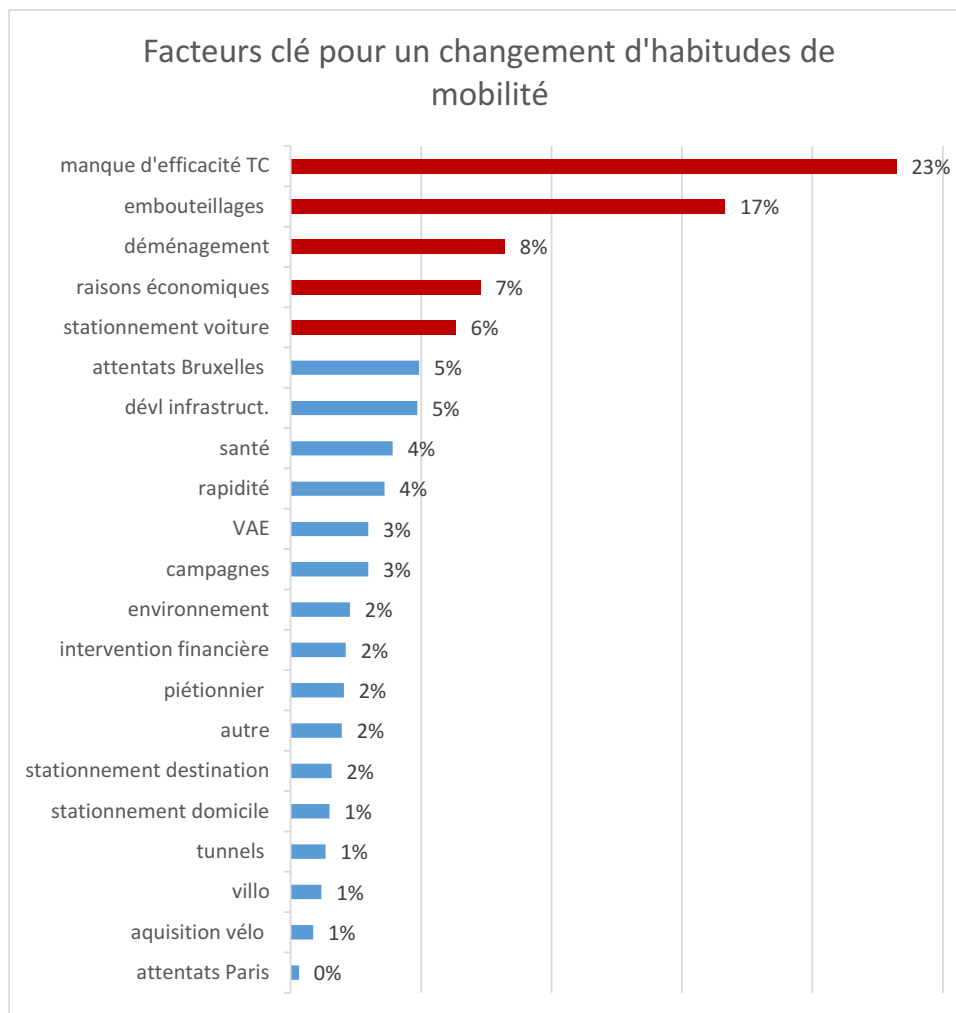
Pour des petites distances (jusqu'à 5 km), les cyclistes ont tendance à utiliser moins souvent le vélo quand il pleut. On peut supposer que la petite distance permet de changer facilement de mode de transport (marche à pied muni d'un parapluie, transports en commun qui restent concurrentiels par rapport au vélo). Sur des déplacements plus grands (de 11 à 15km), la pluie a moins d'importance et plus de la moitié des cyclistes restent se déplacer à vélo. A nouveau, on peut supposer que pour des plus grandes distances, le vélo reste l'option la plus efficace comparativement à la marche ou à un trajet en transports en commun avec correspondances. Cependant, parmi les cyclistes cessant totalement ce sont ceux qui effectuent les plus longues distances qui sont le plus représentés. En effet, le désagrément de la pluie peut devenir trop important quand le trajet à vélo dure plus de 40 minutes.

- **Près de la moitié** des nouveaux cyclistes **ne changent pas** leurs habitudes en hiver ou quand il pleut mais un nombre plus important de cyclistes cessent totalement de rouler à vélo quand il pleut.
- Pour de petites distances et pour de très grandes distances, l'abandon du vélo quand il pleut est plus important.



Facteurs clés du changement de la mobilité

Les facteurs clés du changement d'habitude de mobilité sont repris dans ce graphique (obtenu en additionnant le nombre de fois que chaque facteur a été mentionné).



Le manque d'efficacité des transports en commun ressort clairement comme **raison principale** incitant les personnes à se mettre en selle (comme vu plus haut, 66% des répondants se déplaçaient avec les transports en commun). Le second facteur principal sont les **embouteillages** et représente 17%. Les déménagements sont cités en troisième place, cette catégorie incluant un changement du lieu de travail ou du domicile. Dans le cas où les personnes ont déménagé, certaines faisaient déjà du vélo dans une autre ville (les données ne permettent pas d'extraire le nombre exact de cyclistes qui roulaient déjà à vélo mais pas encore à Bruxelles).

Les raisons économiques sont également un facteur de changement (pour 7% des répondants), elles incluent : l'abonnement pour les transports en commun trop coûteux, la



voiture trop couteuse ou encore l'aspect économique du vélo. Tous ces facteurs groupés avec le **stationnement des voitures** représentent **60% des facteurs de changement** cités.

Les campagnes ont également été le premier facteur de changement pour 12 personnes mais ce chiffre est à considérer avec précaution car nous ne disposons pas du total des personnes qui ont suivi une campagne. Parmi celles qui ont été citées nous avons retenu : l'incitation à l'école, la promotion du vélo à Bruxelles, la motivation par les collègues (qui peut être suite à une campagne au sein du lieu de travail), une formation vélo au Gracq, la Prime Bruxell'air ou encore Bike Experience.

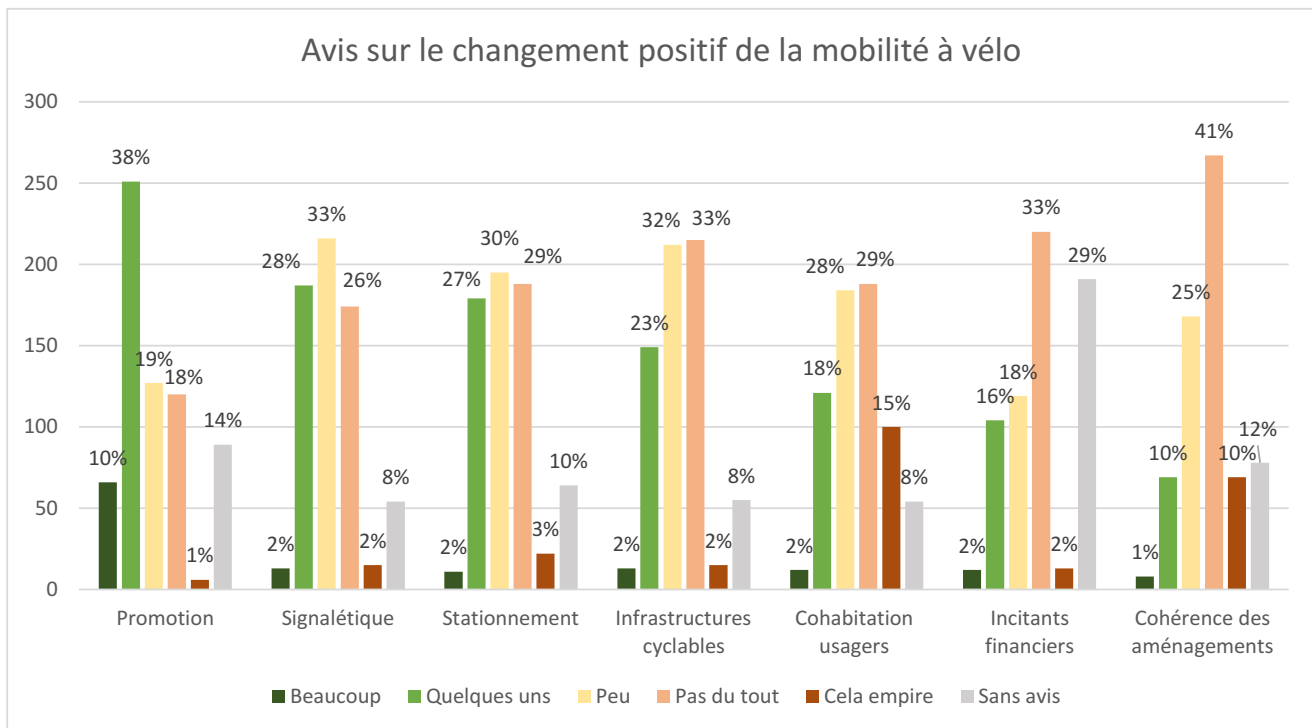
On remarque également qu'il y a un nombre faible de personnes qui ont cité les interventions financières comme facteur de changement. Nous n'avons cependant pas de données sur le nombre de personnes qui ont bénéficié d'interventions financières ce qui rend cette donnée peu représentative. D'autre part, le Villo n'a pas joué un grand rôle dans le changement d'habitudes.

- **Facteurs** incitant la mise en selle sont : **le manque d'efficacité des transports en commun, les embouteillages et le stationnement.**
- Ensuite, des **facteurs plus individuels** sont cités telle que : un **déménagement**, des **raisons économiques**, les **attentats de Bruxelles** ou encore la **rapidité** et la **santé** lié à l'utilisation du vélo

CHANGEMENT DE PERCEPTION POUR LES NOUVEAUX CYCLISTES ET QUELLES AMELIORATIONS NECESSAIRES ?

Changement de perception de la mobilité

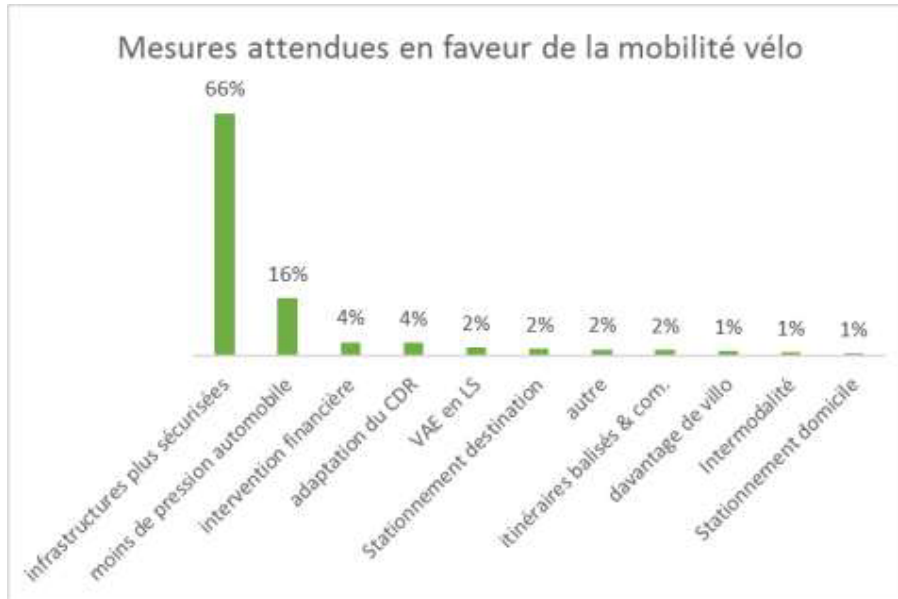
Aux nouveaux cyclistes a été demandé quel était leur avis sur le changement de la mobilité à vélo, les résultats sont présenté dans le graphique ci-dessous. Leur perception est de manière générale plutôt négative mais il faut balancer ces résultats car il s'agit de nouveaux cyclistes avec peu de recul pour juger des changements de la mobilité à vélo à Bruxelles.



Le seul élément qui atteint la majorité des avis positifs concerne la **promotion** de la mobilité à vélo : 48% des nouveaux cyclistes sont d'avis qu'elle a changé de manière **positive**. D'autre part, la signalétique et le stationnement est également bien perçue chez 30% des nouveaux cyclistes. Les autres éléments scorent particulièrement négatifs, la **cohabitation avec les autres usagers de la route** (il s'agit surtout des automobilistes), la **cohérence des aménagements** et les **incitants financiers** atteignent plus de 50% des avis négatifs (« pas du tout » et « cela empire »). On remarque que 30% des nouveaux cyclistes n'ont pas d'avis sur les incitants financiers, ce qui tend à laisser croire qu'un nombre faible de personnes sont touchées par cette mesure (voir plus haut).



Améliorer et faciliter la mobilité à vélo



Pour **66%** des répondants, la mesure **la plus importante** pour faciliter leur mobilité à vélo serait d'avoir **des infrastructures cyclables plus sécurisées**. D'après les commentaires, ceci implique des pistes cyclables bien marquées et cohérentes, des pistes séparées des voitures, mais aussi séparées (plus cohérentes) des lignes de tram, une meilleure signalisation et l'entretien des infrastructures existantes. Le second facteur le plus important est la **diminution de la pression automobile** en lien direct avec la demande d'infrastructures plus sécurisées. Enfin, les interventions financières de l'employeur ou de l'état sont également une mesure importante. Une meilleure adaptation du Code de la route et des itinéraires balisés et bien communiqués sont également des éléments plusieurs fois cités.

Voici quelques remarques qui ont été formulées à plusieurs reprises par les répondants :

- « Séparation entre les routes, les trottoirs et les cyclistes »
- « Plus de cohérence entre les différentes pistes cyclables qui sont difficiles à suivre »
- « Campagnes d'éducation des automobilistes aux vélos »
- « Éducation de tous les usagers de la rue »
- « Plus de journées sans voitures »
- « Moins de lobbying pour la voiture et la voiture de société. Besoin d'une réelle prise de conscience politique »
- « Adaptation du pavé aux vélos »



L'augmentation des **Villo** ne revient pas comme mesure prioritaire pour l'amélioration de la mobilité à vélo mais il a fait sujet de critiques/suggestions dans les commentaires des répondants :

« Des Villo plus légers et augmenter la capacité des stationnements »

« Simplification du système de location des Villo »

« Plus de points vélos accessibles et économiques pour les plus défavorisés »

- Pour près de la moitié des répondants la **promotion** du vélo a changé de manière **positive**
- Près de la majorité a un avis **négatif** sur les **aménagements**, la **cohabitation** avec les autres usagers de la route et les **incitants financiers**.
- **Des infrastructures plus sécurisées** et une **diminution de la pression automobile** sont les deux mesures principales évoquées pour améliorer la mobilité à vélo à Bruxelles.



CONCLUSION

Cette enquête nous a permis de mieux cerner le profil des nouveaux cyclistes, dont la plupart ont entre 25 et 39 ans et sont employés. On notera également une part légèrement plus importante de femmes, correspondant à la tendance à l'accroissement de la part des femmes parmi les cyclistes bruxellois depuis plusieurs années. Une grande partie des répondants utilisaient les **transports en commun** pour se déplacer avant 2015 (68%), et 22% utilisaient la voiture. Aujourd'hui, **55%** des nouveaux cyclistes utilisent le **vélo quotidiennement** (pour plus de la moitié de leurs déplacements).

Auparavant, pour ceux qui avaient réfléchi à utiliser le vélo, **le plus grand obstacle** était lié à **l'insécurité routière** : un sentiment de danger, de ne pas être à l'aise dans la circulation et un manque d'aménagements sécurisés étaient des freins à la mise en selle pour **30%** des répondants (encore plus important pour les femmes). Cependant, pour **36%** des répondants, les freins à l'usage du vélo **ne sont pas liés aux infrastructures** mais à des éléments d'ordre personnel : 18% n'avait pas pensé à faire du vélo, 12% n'habitait pas à Bruxelles et 6,5% ne possédait pas de vélo. Il existe donc d'autres leviers d'augmentation du nombre de cyclistes que le développement d'infrastructures de qualité.

Les **facteurs** qui ont été déterminants dans leur **changement d'habitude** en matière de mobilité sont surtout liés au **manque d'efficacité des transports en commun** et aux problèmes auxquels sont confrontés les **automobilistes** (embouteillages et difficultés de stationnement). Par ailleurs, on notera avec intérêt que **18% des répondants ont déclaré qu'ils n'avaient « pas pensé » à faire du vélo**. Nous comprenons par-là que de nombreuses personnes n'envisagent pas le vélo comme un choix de mobilité « sérieux » dans la palette des moyens de transports urbains, ce qui **plaide en faveur des campagnes de sensibilisation et de promotion**. Les attentes des nouveaux cyclistes, ainsi que leurs perceptions de l'évolution de la mobilité bruxelloise depuis qu'ils se sont mis en selle, sont résolument orientées vers **plus d'infrastructures sécurisées** ainsi que vers une **diminution de la pression automobile** dans le trafic. S'il est important d'agir sur le premier aspect en développant des infrastructures cohérentes et de qualité, on notera que c'est bel et bien la pression automobile qui rend celles-ci nécessaires. **L'action en matière de réduction de la pression automobile est donc un levier de première importance.**



ANNEXE : QUESTIONNAIRE DE L'ENQUETE

Les comptages réalisés dans le cadre de l'Observatoire du vélo en 2016 ont rendu compte d'importantes augmentations des flux de cyclistes, en particulier en mai (+50%) et en septembre (+52%). Cette enquête réalisée par Pro Velo à la demande de Bruxelles Mobilité vise à savoir qui sont ces nouveaux cyclistes, pourquoi ils se sont mis au vélo et ce dont ils ont besoin pour continuer de se déplacer à vélo.

Informations générales

Vous avez commencé à rouler à vélo à Bruxelles : en 2015 / en 2016 / en 2017

Vous êtes : un homme / une femme / x

Age : moins de 25 ans / entre 25 et 39 / entre 40 et 59 / 60 ou plus

Quelle est votre situation professionnelle :

- Ouvrier
- Employé
- Cadre supérieur, profession libérale
- Artiste
- Commerçant chef d'entreprise
- Sans emploi
- Etudiant
- Autre

Vous habitez : *liste des 19 communes bruxelloises* / en Flandre / en Wallonie

Avez-vous un ou des enfants de moins de 16 ans ? Oui, 1 enfant / oui 2 enfants / oui 3 ou plus, non.

Votre mobilité avant 2015

Auparavant, vous vous déplaçiez principalement :

- En voiture
- En moto, scooter
- En transports en commun
- A pied
- Autre, précisez

Vous utilisez encore ce moyen de transport pour plus de la moitié de vos déplacements ?

- Non
- Oui, quand les distances sont trop longues*



- Oui, quand les conditions météo ne se prêtent pas à la pratique du vélo
- Oui, pour transporter mes enfants
- Oui, pour d'autres raisons

* quand les distances sont supérieures à ... km

Vous ne roulez auparavant pas à vélo principalement car (sélectionnez les trois raisons les plus importantes)

- Cela ne vous était pas venu à l'esprit.
- A cause du relief.
- Cela vous semblait dangereux.
- A cause de la pollution.
- Vous ne vous sentiez pas à l'aise dans la circulation.
- Vous estimiez les aménagements insuffisants.
- Vous pensiez que c'était au-dessus de votre condition physique.
- Vous redoutiez les désagréments comme la transpiration, les vêtements froissés...
- Vous n'aviez pas de solution pour le stationnement de votre vélo à votre domicile.
- Vous n'aviez pas de solution pour le stationnement de votre vélo à votre principale destination.
- Autre raison, précisez.

Votre mobilité à vélo aujourd'hui

Vous vous utilisez le vélo :

- Au moins trois fois par semaine.
- Au moins une fois par semaine.
- Au moins une fois par mois.
- Moins d'une fois par mois.

Vous utilisez principalement : un vélo classique / un vélo pliant / un vélo pliant électrique* / un vélo à assistance électrique* / speed pedelec* / cargo* / Villo / Blue Bike.

*** Raison(s) pour laquelle/lesquelles vous utilisez un vélo à assistance électrique :** vous parcourez souvent de longues distances / les dénivelés sont trop importants / en raison de votre condition physique / pour transporter mes enfants / pour transporter des objets lourds ou encombrants / autre (précisez).

Vos déplacements font en moyenne ... km (distance moyenne par déplacement. S'il vous arrive de combiner le vélo avec un autre moyen de transport, n'indiquez que la distance parcourue à vélo.)

Effectuez-vous fréquemment des déplacements combinant le vélo avec un autre mode de transport ? oui / non

Quels ont été les facteurs qui vous ont incités à changer vos habitudes de mobilité ? (3 facteurs principaux)

- Les embouteillages



- La difficulté de trouver du stationnement en voiture
- La mise en travaux des tunnels
- Un manque d'efficacité des transports en commun
- Les attentats du 22 mars à Bruxelles
- Les attentats à Paris (janvier et novembre 2015)
- La mise en piétonnier du centre-ville
- Les campagnes telles que Bike Experience, Bike Project, Bike 2 Work...
- Le développement d'infrastructures vélo (pistes cyclables, marquage au sol,...)
- Stationnement vélo sécurisé à mon domicile (box vélo ou autres)
- Stationnement vélo sécurisé à destination
- Intervention financière de l'employeur
- Villo
- Le développement du vélo électrique
- Déménagement (domicile ou lieu de travail)
- Manque de moyens
- Autre motif, précisez

Vous roulez à vélo aujourd'hui car c'est :

- Plus rapide que les autres moyens de transport
- Bon pour la santé
- Bon pour l'environnement
- Un moyen de transport flexible
- Un moyen de transport économique
- Synonyme de plaisir
- Autre

Lorsqu'il pleut : je renonce totalement au vélo / je renonce parfois au vélo / je roule toujours à vélo

En hiver :

- Je cesse totalement (ou presque) de me déplacer à vélo.
- Je me déplace moins souvent à vélo.
- Je me déplace régulièrement à vélo, sauf conditions météo trop rudes.
- Je ne change pas mes habitudes de mobilité à vélo.

Depuis que vous roulez à vélo à Bruxelles, observez-vous des changements positifs au niveau ? (évaluation par niveau « beaucoup », « quelques-uns », « peu », « pas du tout », « cela empire », « sans avis »)

- Des infrastructures cyclables (pistes cyclables...)
- De la signalétique (panneaux, feux...)
- Du stationnement
- De la promotion
- Des incitants financiers
- De la cohérence des aménagements
- De la cohabitation avec les autres usagers

Autre observation éventuelle



Quelles mesures faciliteraient votre mobilité à vélo ? (3 mesures principales)

- Davantage d'interventions financières (de l'employeur ou de l'Etat)
- Des vélos électriques en libre-service
- Davantage de Villo
- Des infrastructures cyclables plus sécurisantes
- Une diminution de la pression automobile
- Davantage d'itinéraires balisés (type ICR) et/ou une meilleure communication sur les itinéraires existants
- Adaptations du Code de la Route en faveur des cyclistes
- Formations, coaching par des cyclistes expérimentés
- Stationnement sécurisé à domicile
- Stationnement sécurisé à destination
- Plus de facilité dans la combinaison vélo/transports en commun
- Autre, précisez