



Brussels Studies

La revue scientifique pour les recherches sur Bruxelles
/ Het wetenschappelijk tijdschrift voor onderzoek over
Brussel / The Journal of Research on Brussels
Fact Sheets | 2020

Un retour de la bicyclette, aussi à Bruxelles ?

Terugkeer van de fiets: ook in Brussel?

Cycling has made a comeback: has it returned to Brussels as well?

Amandine Henry, Thomas Ermans et Fanny de Smet d'Olbecke



Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/brussels/4826>

DOI : 10.4000/brussels.4826

ISSN : 2031-0293

Éditeur

Université Saint-Louis Bruxelles

Référence électronique

Amandine Henry, Thomas Ermans et Fanny de Smet d'Olbecke, « Un retour de la bicyclette, aussi à Bruxelles ? », *Brussels Studies* [En ligne], Fact Sheets, n° 144, mis en ligne le 01 juin 2020, consulté le 01 juillet 2020. URL : <http://journals.openedition.org/brussels/4826> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/brussels.4826>

Ce document a été généré automatiquement le 1 juillet 2020.



Licence CC BY

Un retour de la bicyclette, aussi à Bruxelles ?

Terugkeer van de fiets: ook in Brussel?

Cycling has made a comeback: has it returned to Brussels as well?

Amandine Henry, Thomas Ermans et Fanny de Smet d'Olbecke

NOTE DE L'AUTEUR

Cette *fact sheet* fait suite au travail sur *Le vélo en Région de Bruxelles-Capitale* réalisé pour le compte de Bruxelles Mobilité dans le cadre de l'Observatoire de la mobilité de la Région de Bruxelles-Capitale.

Introduction

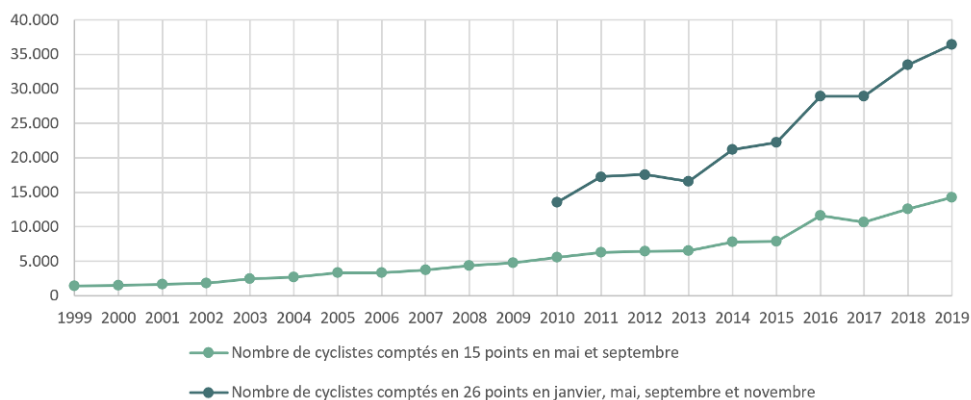
- 1 À l'heure où les contraintes de distanciation physique forcent les décideurs à repenser la place du vélo dans l'espace public bruxellois, il peut être utile de rappeler que Bruxelles a déjà connu une pratique cycliste de masse dans des temps pas si lointains. D'abord limitée à un usage de loisir et réservée aux classes bourgeoises, la bicyclette se répand dans la capitale au début du 20^e siècle lorsqu'elle est appropriée par les classes populaires. Dans l'ancienne Province de Brabant, on estime ainsi que le nombre de bicyclettes a décuplé entre 1905 et 1935 [Gerkens et Lannoy, à paraître]. Elles constituent alors le principal mode de transport individuel mécanisé des Bruxellois, loin devant l'automobile : en 1940, on dénombre cinq fois plus de vélos en Brabant que de voitures dans tout le pays [Gerkens et Lannoy, à paraître]. La seconde moitié du 20^e siècle voit un déclin progressif de la pratique cycliste utilitaire, précipité par l'essor de l'automobile.
- 2 À la lumière de cette histoire récente, où se situe actuellement la pratique cycliste à Bruxelles, et comment l'appréhender ? Le « retour de la bicyclette » observé en Europe

du Nord depuis les années 1970 [Héran, 2014] ferait-il son apparition à Bruxelles ? Dans cette *fact sheet*, nous explorons les différentes sources et approches qui permettent de quantifier la pratique du vélo dans la capitale et son évolution récente. Nous nous appuyons principalement pour cela sur le travail réalisé dans le cadre de l'Observatoire de la mobilité de la Région de Bruxelles-Capitale [de Smet d'Olbecke *et al.*, à paraître].

1. Une croissance soutenue du nombre de cyclistes en heure de pointe

- 3 Ces dernières années, les cyclistes semblent reprendre d'assaut les rues de la capitale. Le phénomène est objectivé par Pro Velo : depuis la fin des années 1990, l'ASBL réalise des comptages de cyclistes entre 8 h et 9 h en semaine, en différents lieux de Bruxelles.

Figure 1. Évolution du nombre de cyclistes comptés par Pro Velo en RBC



Source : Pro Velo

- 4 Le résultat de ces comptages est sans appel : après une hausse timide, mais constante des cyclistes jusqu'en 2013, la croissance s'accélère ces dernières années. Le nombre de cyclistes comptés sur la totalité des points a plus que doublé entre 2013 et 2019, passant de quelques 16 000 à plus de 36 000, ce qui représente un taux de croissance annuel moyen de 14 %.
- 5 Ces chiffres suffisent-ils cependant pour valider le retour en force du vélo dans la capitale ? S'ils constituent un marqueur évident de cette tendance, ils peinent à fournir une image complète de la situation. Premièrement, les données de Pro Velo sont collectées en heure de pointe, le matin, et reflètent donc surtout certains motifs de déplacement : se rendre au travail, à l'école, déposer les enfants ou encore convoier des marchandises. Deuxièmement, s'agissant de comptages de cyclistes, ces données peuvent aussi bien refléter la progression du vélo dans les pratiques de déplacement en Région de Bruxelles-Capitale (RBC) que l'accroissement du nombre total de déplacements en heure de pointe. Pour le dire simplement, si on compte plus de cyclistes à Bruxelles, c'est peut-être seulement parce que le nombre de déplacements dans les rues de la capitale croît. De fait, dans la mesure où la population, l'emploi intérieur, les élèves et les étudiants ont augmenté à Bruxelles sur la même période [Hermia, 2020 ; Actiris, 2019 ; IBSA, 2019], une part certaine de l'augmentation du nombre de cyclistes doit être attribuée à ces tendances de fond.

- 6 Dans les lignes qui suivent, nous nous attachons donc à compléter le tableau en développant deux aspects :
- l'évolution de la pratique du vélo sur le chemin du travail parmi les travailleurs qui résident ou sont occupés à Bruxelles ;
 - l'évolution du vélo, quel que soit le motif de déplacement.

2. Des sources disparates qui confirment une poussée de la pratique du vélo sur le chemin du travail

- 7 Les navettes de travail ont depuis longtemps fait l'objet d'une documentation statistique privilégiée dans une optique de gestion des flux de main d'œuvre, en particulier dans le cadre des recensements. À l'arrêt de ces derniers, les questions relatives à la navette ont été reprises par diverses enquêtes : Mobel (1999), Beldam (2010) et les Enquêtes sur les Forces de Travail (EFT) à partir de 2011. Par ailleurs, depuis le milieu des années 2000, l'intérêt pour la gestion des navettes de travail s'est transposé dans un cadre plus opérationnel avec la mise en œuvre des Diagnostics Fédéraux des déplacements domiciles-travail (DF) et des Plans de Déplacements d'Entreprises (PDE) de la Région de Bruxelles-Capitale. Malheureusement dispersé, cet ensemble de sources de données constitue cependant une base empirique relativement riche pour appréhender l'évolution de la pratique du vélo sur le chemin du travail.
- 8 Ces enquêtes se retrouvent d'ailleurs toutes sur un point : l'approche méthodologique de la répartition modale des travailleurs. Ceux-ci sont répartis en fonction du *mode de déplacement principal* qu'ils déclarent utiliser *en général* pour se rendre depuis leur lieu de résidence vers leur lieu de travail. Par mode de déplacement principal, on entend le mode de transport utilisé sur la plus longue distance. Par exemple, les travailleurs qui parcourent à vélo les 2 km qui les séparent de la gare et ensuite prennent le train seront comptabilisés uniquement en tant qu'usagers du train.
- 9 Sur cette base, on constate qu'au cours des deux dernières décennies, la part des travailleurs qui utilisent le vélo pour se rendre au travail augmente selon chaque source disponible depuis les années 2000 (figures 2a et 2b).
- 10 Dans le détail, on pourra noter que :
- Cette augmentation est plus marquée pour les *travailleurs internes*, soit les personnes qui résident et travaillent à Bruxelles (figure 2a). La proportion d'utilisateurs du vélo pour les déplacements domicile-travail parmi ceux-ci passe de 1,2 % en 1999 à 5,7 % en 2010 selon Mobel et Beldam. En incluant les entrants et sortants (figure 2b), l'ensemble des travailleurs liés à Bruxelles utilise moins le vélo, mais la tendance est aussi à la hausse ;
 - La proportion de travailleurs *internes* se déplaçant au travail à vélo selon les PDE culmine à près de 10 % en 2017. Précisons que les populations de travailleurs sondées dans les PDE et les DF¹ sont occupées dans des entreprises de plus de 100 travailleurs. Les travailleurs y ont en moyenne un niveau de qualification plus élevé et sont plus souvent des employés ou des cadres que des ouvriers ou des indépendants, soit des caractéristiques associées avec un usage plus important du vélo [Ermans *et al.*, 2019]. De plus, dans le cadre des DF et des PDE, les employeurs mettent plus souvent en œuvre des mesures de remboursement des déplacements domicile-travail en vélo ;
 - Les données de l'EFT permettent une estimation de la part des travailleurs utilisant le vélo entre 2,3 et 4,2 % pour les travailleurs *internes* sur la période allant de 2011 à 2016 (entre

1,2 et 2,2 % pour l'ensemble complet des travailleurs liés à Bruxelles). Les larges marges d'erreur associées à ces données ne permettent pas de tirer des conclusions valables quant à leur évolution sur la période.

Figure 2a. Part des travailleurs internes à la RBC qui utilisent le vélo dans leurs déplacements domicile-travail, d'après différentes enquêtes

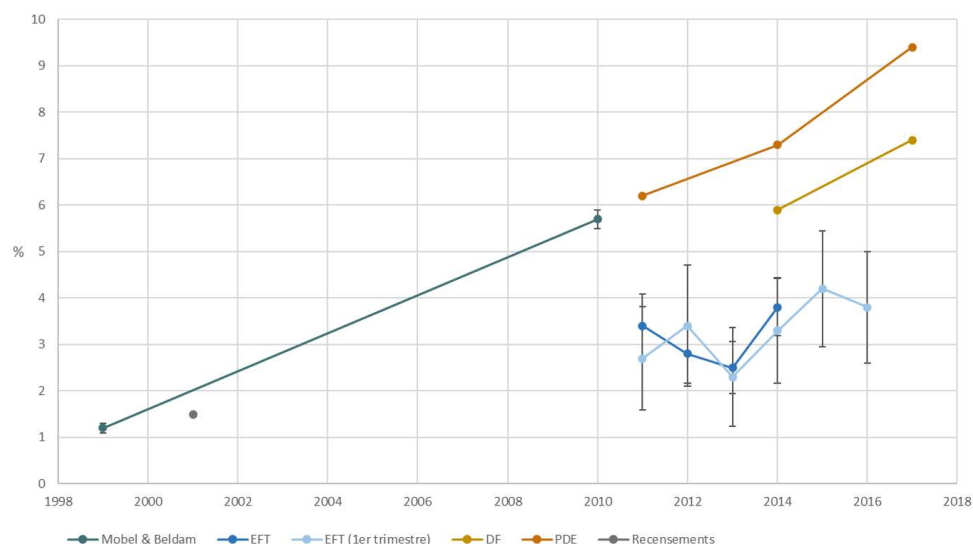
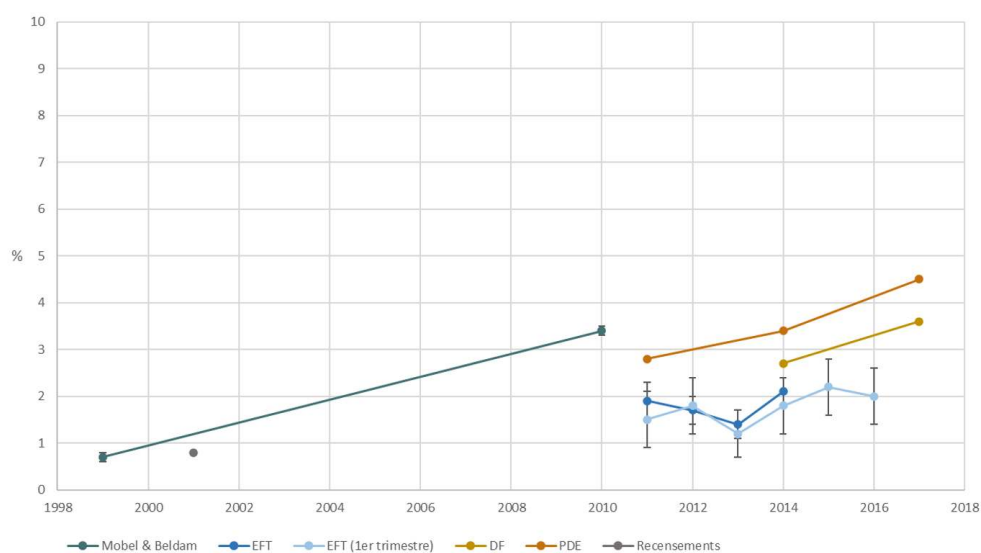


Figure 2b. Part des travailleurs liés à la RBC (internes, entrants et sortants) qui utilisent le vélo dans leurs déplacements domicile-travail, d'après différentes enquêtes



Note : Ne sont pas présentées ici les données des PDE de 2006 (échantillon différent), des DF d'avant 2014 (calcul impossible) et de l'EFT post 2016 (rupture méthodologique). Les PDE ne prennent pas en compte les travailleurs sortant de la RBC.

3. Tous motifs confondus, le vélo est en nette progression

- 11 Différentes approches sont disponibles pour mesurer les pratiques de déplacement [voir notamment Lebrun *et al.*, 2014], et la pratique du vélo en particulier, pour

l'ensemble des motifs de déplacement (et plus seulement le déplacement domicile-travail). Nous reprenons ici trois mesures : les parts modales selon la distance principale, les parts de citation et la fréquence d'utilisation déclarée.

- 12 Quelle que soit l'approche proposée, la mise en œuvre repose sur les enquêtes sur les pratiques de mobilité réalisées en Belgique. Mobel (1999) [Hubert et Toint, 2002] et Beldam (2010) [Cornelis *et al.*, 2012] sont les enquêtes de référence de ce point de vue et sont comparables dans le temps. L'enquête Monitor (2017), réalisée avec une méthodologie dégradée par rapport aux deux enquêtes précédentes, est moins comparable et doit être considérée comme indicative dans le cadre de cette *fact sheet*.

3.1. Parts modales : le vélo croît sur le marché des déplacements

- 13 La part modale du vélo se calcule en rapportant le nombre de déplacements à vélo à l'ensemble des déplacements réalisés, quel que soit le mode (Lebrun *et al.*, 2014). Il s'agit en quelque sorte de mesurer la part relative du vélo sur le *marché des déplacements*. La mesure repose donc dans ce cas sur les déplacements, et non sur les personnes qui se déplacent, comme dans le calcul de la répartition modale chez les travailleurs (cfr. supra).
- 14 Quand plusieurs modes sont utilisés pour effectuer un même déplacement, ce dernier est, ici aussi, attribué au mode utilisé pour parcourir la plus grande distance. C'est ce qu'on appelle la méthode des *parts modales selon la distance principale*. Dans le cas où la distance est inconnue, l'attribution du déplacement se fait selon une hiérarchie prédéfinie des modes².
- 15 Selon cet indicateur, entre 1999 et 2010, la pratique du vélo a augmenté pour l'ensemble des déplacements liés à Bruxelles (la part modale du vélo est passée de 1,6 % à 2,5 %) et, plus encore, pour les déplacements strictement internes à la Région (la part modale du vélo est passée de 1,2 % à 3,5 %). Avec les précautions d'usage évoquées plus haut, notons que l'enquête Monitor poursuit la tendance à la hausse au-delà de 2010, avec une part modale du vélo parmi les déplacements internes évaluée à 4,6 % en 2017.

Tableau 1. Parts modales du vélo dans les déplacements en RBC tous motifs confondus

Date	Déplacements strictement internes à la RBC		Déplacements internes, vers et depuis la RBC		Source
	Part modale	Nb de déplacements	Part modale	Nb de déplacements	
1999	1,2 %	1 727	1,6 %	2 779	MOBEL
2010	3,5 %	2 995	2,5 %	4 499	BELDAM
2017	4,6 %	1 292	3,3 %	2 288	MONITOR

3.2. Les parts de citation soulignent surtout l'importance du vélo pour les navetteurs

- 16 La méthode des parts modales selon la distance principale tend à minorer l'importance réelle du vélo parmi les déplacements. Le vélo étant généralement pratiqué sur des distances courtes, lorsqu'il est utilisé conjointement avec d'autres modes de transport, il sera souvent laissé pour compte. C'est typiquement le cas pour les déplacements en train, où le vélo est utilisé pour se rendre du lieu d'origine à la gare ou de la gare au lieu de destination.
- 17 La méthode des *parts de citations* présente une alternative satisfaisante de ce point de vue puisqu'elle rapporte le nombre de déplacements où le vélo est utilisé, même en combinaison avec d'autres modes, à l'ensemble des déplacements réalisés.
- 18 Cet indicateur ne modifie cependant pas substantiellement le constat posé par les parts modales pour les déplacements internes : la part de citations du vélo pour ceux-ci atteint 3,7 % en 2010 contre 3,5 % de part modale. En revanche, il souligne l'importance du vélo en combinaison avec d'autres modes de transport parmi les déplacements depuis et vers Bruxelles ; la part de citation du vélo pour l'ensemble des déplacements en lien avec Bruxelles s'élève en effet à 3,7 % contre 2,5 % de part modale en 2010. Notons que pour ces derniers, le trajet effectué à vélo est souvent parcouru complètement en dehors du territoire régional. Les résultats de l'enquête Monitor suggèrent, ici également, une prolongation de la tendance à la hausse depuis 2010.

Tableau 2. Parts de citation du vélo dans les déplacements en RBC tous motifs confondus

Date	Déplacements strictement internes à la RBC		Déplacements internes, vers et depuis la RBC		Source
	Part de citation	Nb de déplacements	Part de citation	Nb de déplacements	
1999	1,3 %	1 727	1,8 %	2 779	MOBEL
2010	3,7 %	2 995	3,7 %	4 499	BELDAM
2017	4,9 %	1 292	5,1 %	2 288	MONITOR

3.3. Fréquence d'utilisation déclarée : la pratique régulière du vélo se diffuse de plus en plus largement parmi les Bruxellois

- 19 Les parts modales et les parts de citation permettent de représenter l'importance du vélo parmi l'ensemble des déplacements, mais elles reproduisent de manière imprécise la diffusion de la pratique au sein de la population. Par exemple, si dans une population donnée deux personnes effectuent chacune quatre déplacements en voiture, huit autres chacune un déplacement en vélo, la part modale du vélo s'élèvera à 50 % alors que 80 % des personnes utilisent le vélo. Il est donc pertinent de représenter la pratique cycliste aussi en relation directe aux personnes.
- 20 La répartition de la population bruxelloise selon la fréquence d'utilisation du vélo met en évidence une importante pratique régulière du vélo (près de 14 % des Bruxellois pratiquaient le vélo au moins une fois par semaine en 2010). Ce niveau d'usage du vélo

augmente dans les années 2000 dans le même ordre de grandeur que les parts modales et les parts de citations (facteur 3). Depuis 2010, c'est la pratique modérée du vélo (moins d'un jour par semaine) qui aurait quelque peu progressé.

Tableau 3. Fréquence d'utilisation du vélo par les Bruxellois

Date	Fréquence d'utilisation			Total	Nb de répondants	Source
	≥ 1 jour /semaine	< 1 jour /semaine	Jamais			
1999	5,4 %	25,6 %	68,9 %	100 %	676	MOBEL
2010	13,6 %	26,1 %	60,4 %	100 %	1 559	BELDAM
2017	12,4 %	31,5 %	56,1 %	100 %	654	MONITOR

4. La pratique du vélo croît, mais ne décolle pas... encore ?

- 21 Après la pratique cycliste de masse observée durant la première moitié du 20^e siècle, le vélo chute drastiquement pour atteindre une part modale qui tourne autour du pourcent en 1999, année de la première enquête nationale de mobilité. C'est aussi l'année des premiers comptages de cyclistes en heure de pointe, qui enregistrent depuis lors une hausse continue.
- 22 Bien qu'issus de données disparates, les résultats d'enquête sur les déplacements domicile-travail convergent pour confirmer une croissance nette et continue de la part de travailleurs qui se rendent à vélo sur leur lieu de travail depuis le début des années 2000. Cette part est plus importante et croît plus rapidement pour les seuls déplacements internes à la Région, qui se parcourent sur des distances relativement courtes et se prêtent donc bien à l'usage du vélo.
- 23 On peut déplorer le manque de données fiables pour quantifier la part modale actuelle du vélo à Bruxelles tous motifs de déplacements confondus. Pour ce qui est des années 2000, les différentes approches possibles se conjuguent cependant pour montrer que le vélo a gagné du terrain. Que ce soit en proportion de la population qui le pratique ou en proportion dans les déplacements. La croissance est nette aussi bien pour les seuls déplacements internes que pour l'ensemble des déplacements en lien avec Bruxelles. La méthode des parts de citation met en évidence l'importance du vélo en combinaison à d'autres modes de transport pour les déplacements interrégionaux.
- 24 Si l'on constate bien un retour du vélo à Bruxelles, sa pratique reste relativement modeste en comparaison avec des villes flamandes comme Anvers ou Gand (où près d'un quart des travailleurs se rendaient à vélo au travail en 2014 selon les DF) ou avec des villes étrangères emblématiques, comme Copenhague ou Amsterdam, qui affichent une part modale du vélo avoisinant les 30 % [Bruxelles Mobilité, 2016]. De plus, la pratique du vélo par les Bruxellois reste bien moins fréquente que la marche, les transports publics ou la voiture. Malgré l'accroissement observé ci-dessus, la marge de progression demeure donc substantielle. Les facteurs de croissance du vélo sont

multiples, mais parmi ceux-ci, le rééquilibrage de l'espace public et le développement d'infrastructures dédiées occupent une place prépondérante [Vandenbulcke *et al.*, 2011]. En ce sens, les actions mises en œuvre en faveur de la circulation cycliste pendant la crise du Covid-19 (création d'un réseau structurant de voies cyclables, multiplication des espaces partagés, etc.) participeront certainement à donner un coup d'accélérateur à la pratique du vélo dans les prochains mois. Reste à voir dans quelle mesure ces infrastructures et les nouvelles pratiques de mobilité générées pendant la crise seront pérennisées par la suite.

Les auteurs remercient les participants au Cahier de l'Observatoire de la mobilité de la RBC consacré au vélo, ainsi que P. Huynen et C. Pauwels pour la fourniture de plusieurs données supplémentaires.

BIBLIOGRAPHIE

ACTIRIS, 2019. État des lieux - Le marché de l'emploi en Région bruxelloise. Bruxelles.

BRUXELLES ENVIRONNEMENT, 2019. *Les plans de déplacements d'entreprise en Région de Bruxelles-Capitale - Bilan de la situation 2017*. Bruxelles : Bruxelles Environnement, Bruxelles Mobilité.

BRUXELLES MOBILITE, 2016. *Diagnostic du Plan Régional de Mobilité en Région bruxelloise - Synthèse du benchmarking*. Février 2016. [Consulté le 15/04/2020]. Disponible à l'adresse : <http://goodmove.brussels/fr/hors-bruxelles-capitale>.

CORNELIS, E., HUBERT, M. et HUYNEN, P., 2012. *Belgian Daily Mobility - BELDAM : Enquête sur la mobilité quotidienne des belges : rapport final*. Bruxelles : Politique Scientifique fédérale.

DE SMET D'OLBECKE, F., HENRY, A., HUBERT, M. et HUYNEN, P., à paraître. Chapitre 5. Les déplacements à vélo en Région de Bruxelles-Capitale. In : DE SMET D'OLBECKE, F., GERKENS, J.-P., BASTIN, S., DE GEUS, B., FENTON, G., HENRY, A., HUBERT, M., HUYNEN, P. et LANNOY, P., *Le vélo en Région de Bruxelles-Capitale*. Cahiers de l'Observatoire de la Mobilité de la Région de Bruxelles-Capitale, n°7. Bruxelles : Bruxelles Mobilité - Service Public Régional de Bruxelles.

ERMANS, T., BRANDELEER, C., D'ANDRIMONT C., HUBERT M., MARISSAL, P., VANDERMOTTEN, C. et WAYENS, B., 2019. *Les déplacements domicile-travail et domicile-école en Région de Bruxelles-Capitale*. Cahiers de l'Observatoire de la Mobilité de la Région de Bruxelles-Capitale, n°6. Bruxelles : Bruxelles Mobilité - Service Public Régional de Bruxelles.

GERKENS, J.-P. et LANNOY, P., à paraître. Chapitre 1. Brève histoire du vélo racontée depuis Bruxelles. In : DE SMET D'OLBECKE, F., GERKENS, J.-P., BASTIN, S., DE GEUS, B., FENTON, G., HENRY, A., HUBERT, M., HUYNEN, P. et LANNOY, P., *Le vélo en Région de Bruxelles-Capitale*. Cahiers de l'Observatoire de la Mobilité de la Région de Bruxelles-Capitale, n°7. Bruxelles : Bruxelles Mobilité - Service Public Régional de Bruxelles.

HERMIA, J.-P., 2020. Baromètre démographique 2019 de la Région de Bruxelles-Capitale. In : *Focus de l'IBSA*. N°34.

HÉRAN, F., 2014. *Le retour de la bicyclette : une histoire des déplacements urbains en Europe, de 1817 à 2050*. Paris : La Découverte, collection « Cahiers libres ».

HUBERT, J.-P. et TOINT, Ph., 2002. *La mobilité quotidienne des Belges*. Namur : Presses universitaires de Namur.

IBSA, 2019. 30 ans d'évolution de la population scolaire en Région bruxelloise. In : *ibsa.brussels*. Septembre 2019. [Consulté le 15/04/2020]. Disponible à l'adresse : <http://ibsa.brussels/publications/titres/a-la-une/septembre-2019-30-ans-d-evolution-de-la-population-scolaire-en-region-bruxelloise>

LEBRUN, K., HUBERT, M., HUYNEN, P. et PATRIARCHE, G., 2014. *Les pratiques de déplacement à Bruxelles : analyses approfondies*. Cahiers de l'Observatoire de la Mobilité de la Région de Bruxelles-Capitale, n°3. Bruxelles : Bruxelles Mobilité – Service Public Régional de Bruxelles.

SPF MOBILITE ET TRANSPORTS, 2019. *Enquête Monitor sur la mobilité des Belges*. Bruxelles.

SPF MOBILITE ET TRANSPORTS, 2019. *Diagnostic fédéral sur les déplacements domicile – travail 2017*. Bruxelles.

VANDENBULCKE, G., DUJARDIN, C., THOMAS, I., DE GEUS, B., DEGRAEUWE, B., MEEUSEN, R. et PANIS, L., 2011. Cycle commuting in Belgium: spatial determinants and 're-cycling' strategies. In : *Transportation Research part A: Policy and Practice*, n 45-2, pp. 118-137.

NOTES

1. Les parts inférieures des DF par rapport aux PDE s'expliquent notamment par la prise en compte dans les DF des sites qui, au sein des entreprises de plus de 100 travailleurs, ont entre 30 et 100 travailleurs (sites dans lesquels l'utilisation du vélo serait plus faible) et l'absence dans les DF de quelques institutions européennes (dont les travailleurs se déplacent davantage à vélo).

2. (1) train, (2) voiture en tant que passager, (3) voiture en tant que conducteur, (4) métro/tram/bus, (5) moto/scooter, (6) vélo et (7) marche.

RÉSUMÉS

Ces dernières années, les cyclistes semblent prendre d'assaut les rues de la capitale. Cette visibilité accrue traduit-elle réellement un retour de la bicyclette à Bruxelles ? Comment appréhender correctement l'évolution de la pratique cycliste ? Dans cette *fact sheet*, les auteurs font le point sur les différentes sources et approches qui permettent de quantifier la pratique du vélo à Bruxelles. Ils mobilisent ces divers apports pour décrire les grandes tendances de son évolution récente.

De afgelopen jaren lijken de fietsers de straten van de hoofdstad te heroveren. Betekent deze toegenomen zichtbaarheid echt een terugkeer van de fiets in Brussel? Hoe moeten we de evolutie van het fietsgebruik correct begrijpen? In deze factsheet geven de auteurs een overzicht van de verschillende bronnen en benaderingswijzen om het fietsgebruik in de hoofdstad te kunnen kwantificeren. Aan de hand van de verschillende gegevens beschrijven ze de grote tendensen van de recente ontwikkeling van het fietsgebruik.

In recent years, cyclists seem to be taking over the streets of the capital. Does this increased visibility really reflect a return of cycling in Brussels? How can we obtain an accurate understanding of the evolution of cycling? In this fact sheet, the authors explore the different sources and approaches which make it possible to quantify cycling in Brussels. They make use of the various inputs to describe the major trends in its recent evolution.

INDEX

Mots-clés : mobilité

Keywords : mobility

Thèmes : 7. aménagement du territoire – logement – mobilité

Trefwoorden : mobility

Financement <http://dx.doi.org/10.13039/501100004744>

AUTEURS

AMANDINE HENRY

Amandine Henry est diplômée en géographie humaine et en philosophie (ULB). Elle a travaillé sur la mobilité urbaine au Centre de recherches et d'interventions sociologiques (Cesir) de l'Université Saint-Louis - Bruxelles. Elle a également été impliquée dans la rédaction du *Cahier de l'Observatoire de la mobilité de la Région de Bruxelles-Capitale* consacré au vélo. Elle a désormais rejoint l'institut bruxellois de statistique et d'analyse (IBSA).
[ahenry\[at\]perspective.brussels](mailto:ahenry[at]perspective.brussels)

THOMAS ERMANS

Thomas Ermans est géographe (ULB) et titulaire d'un master complémentaire en analyse de données statistiques (Universiteit Gent). Il a effectué de nombreuses missions pour l'Observatoire de la mobilité en tant que chercheur du centre de recherches et d'interventions sociologiques (Cesir). Il travaille désormais à l'institut bruxellois de statistique et d'analyse (IBSA) et est chercheur associé à l'institut de recherches interdisciplinaires sur Bruxelles (IRIB).
[termans\[at\]perspective.brussels](mailto:termans[at]perspective.brussels)

FANNY DE SMET D'OLBECKE

Fanny de Smet d'Olbecke est géographe et urbaniste de l'ULiège. Passionnée par les enjeux liés au développement urbain, elle a travaillé au Centre d'Etudes Sociologiques (CES) de l'Université Saint-Louis - Bruxelles sur les questions relatives à la mobilité urbaine. Elle a notamment été l'une des chevilles ouvrières du 7e *Cahier de l'Observatoire de la mobilité* consacré au vélo. Elle travaille désormais au sein du département Solutions de l'asbl Pro Velo.
[f.desmet\[at\]provelo.org](mailto:f.desmet[at]provelo.org)