



OBSERVATOIRE DU VELO EN RÉGION DE BRUXELLES CAPITALE

COMPTAGES ET ANALYSE DES DONNÉES

RAPPORT 2024

Marine De Mey
Antoine Châtelet

pouvoirspublics@provelo.org

TABLE DES MATIÈRES

TABLE DES MATIÈRES	2
RÉSUMÉ	8
INTRODUCTION	10
Historique et méthodologie	10
RÉSULTATS DES COMPTAGES	12
Comptages quantitatifs	12
Évolutions saisonnières entre 2022 et 2023	14
Facteur météorologique	16
Évolutions depuis 2010	17
Proportions d’hommes, de femmes et d’enfants	18
Port du casque	19
Comptages qualitatifs	21
Types de vélos	21
Répartition hommes/femmes en fonction du type de vélo	22
Port du casque en fonction du type de vélo et du genre	24
Transport d’enfants	25
Eclairage des vélos en soirée	27
Stationnement	28
RAPPORT DE L’ENQUÊTE CONTINUE	31
Résumé	31
Méthodologie	31
Types de déplacement et détails de l’échantillon	32
Détails de l’échantillon	32
Types de déplacement	34
Types de vélo	37
Distance parcourue	38
Fréquences d’usage des différents types de transport	38
Mode de transport pour remplacer le vélo	40
Qualité du trajet à vélo	40
Sentiment de continuité du trajet à vélo réalisé	40
Perception de la qualité de l’infrastructure cyclable	42
Sentiment de sécurité à vélo	42
Accès à un lieu de stationnement sécurisé à domicile et à destination	43
Vol de vélo	44
Accident de vélo	46



ANNEXE 1 : CHANGEMENT MÉTHODOLOGIQUE DES COMPTAGES QUANTITATIFS SAISONNIERS	49
Réflexion en vue de l'adaptation de la méthodologie	49
Nouvelle méthodologie (depuis janvier 2021)	50
I. Conditions de réalisation des comptages	50
II. Comment compter ?	50
Adaptation et nettoyage des données (de 1998 à 2020)	51
ANNEXE 2 : QUESTIONNAIRE DE L'ENQUÊTE CONTINUE	53
ANNEXE 3 : EVOLUTIONS DEPUIS 1999	57
Comptages quantitatifs	57
Détail de l'évolution par lieu de comptage	58
Proportions d'hommes, de femmes et d'enfants	62
Port du casque	62
ANNEXE 4 : RÉSULTATS DÉTAILLÉS DE L'ÉVOLUTION DES COMPTAGES DEPUIS 2010	63
ANNEXE 5 : RÉSULTATS DÉTAILLÉS DES COMPTAGES « ECLAIRAGE »	64
ANNEXE 6 : DÉTAILS RÉPONSES ENQUÊTE CONTINUE	65

LISTE DES FIGURES

Figure 1 - flux pris en compte dans le cadre des comptages quantitatifs en matinée (26 carrefours).	10
Figure 2 : lieux des comptages quantitatifs et année de démarrage du comptage.	11
Figure 3 : fréquentation horaire moyenne (entre 8h et 9h) des 26 points de comptages, pour toute l'année 2024 (en nombre absolu de cyclistes). Source : Pro Velo	13
Figure 4 - évolution du nombre moyen de cyclistes par carrefour et par saison, en semaine de 8h à 9h, entre 2010 et 2024. Source : Pro Velo.	15
Figure 5 - : Evolution des conditions météorologiques pour chaque période de comptage entre 2019 et 2024. Source : Pro Velo, basés sur les données des bilans climatiques de l'IRM (2024).	16
Figure 6 : évolution des flux cyclistes (moyenne horaire par point de comptage) à Bruxelles entre 2010 et 2024. les données sont également présentées sous forme d'un tableau en annexe 5.	19
Figure 7 : évolution de la répartition hommes/femmes parmi les cyclistes en région Bruxelloise, depuis 2010, pour les 26 points de comptage et les mois de janvier, mai, septembre et novembre.	19
Figure 8 : évolution de la part des cyclistes portant un casque parmi les cyclistes observés lors des comptages quantitatifs, depuis 2010. (26 lieux ; comptages de janvier, mai, septembre et novembre).	19
Figure 9 : répartition des différents types de vélos comptabilisés en 2024 entre 8h et 9h. Source : Pro Velo.	21
Figure 10 : répartition hommes / femmes selon le type de vélo. Source : Pro Velo.	23
Figure 11 : Répartition hommes / femmes selon la présence d'une assistance sur le vélo (chiffres 2024).	23
Figure 12 : port du casque chez les cyclistes, en fonction du genre et du type de vélo.	24
Figure 13 : proportion de vélos équipés pour le transport d'enfants. Source Pro Velo.	25
Figure 14 : Répartition hommes/femmes parmi les vélos équipés pour le transport d'enfants.	26
Figure 15 : Type de vélo, équipé pour le transport d'enfants, utilisé en fonction du genre.	26
Figure 16 : Nombre de places pour vélos et taux d'occupation des parkings vélos à proximité des stations de métro et principales gares de la Région Bruxelloises. Source : plan de la STIB, données de Pro Velo.	28
Figure 17 : Utilisation des cadenas et des dispositifs de dissuasion du vol, lors des relevés « Stationnement ».	29
Figure 18 : Nombre de répondants en fonction du genre	32
Figure 19 : Situation professionnelle des répondants	32
Figure 20 : Situation familiale des répondants	32
Figure 21 : diplôme ou certificat d'étude le plus élevé obtenu par les répondants	33
Figure 22 : dans quelle commune de Bruxelles-Capitale se rendent les cyclistes interrogés (destination) ?	34
Figure 23 : depuis quelle commune de Bruxelles-Capitale les cyclistes interrogés ont-ils démarré leur trajet à vélo (origine) ?	35
Figure 24 : motif de déplacement des répondants	36
Figure 25 : quel type de vélo utilisez-vous ?	37
Figure 26 : Quel type de vélo utilisez-vous ?	37
Figure 27 : Distance moyenne en km parcourue selon l'usage d'un vélo électrique ou classique	38

Figure 28 : Actuellement, à quelle fréquence utilisez-vous ces différents modes de transport pour réaliser un déplacement utilitaire à Bruxelles (c'est-à-dire pour vous rendre au travail, à un commerce, déposer vos enfants, etc.)	39
Figure 29 : Si vous n'aviez pas de vélo, quel(s) mode(s) de transport auriez-vous utilisé(s) pour réaliser votre déplacement ?	40
Figure 30 : Êtes-vous d'accord avec cette déclaration ? « Mon trajet à vélo à Bruxelles est rapide et direct. Je ne dois pas faire de détour pour éviter par exemple un carrefour dangereux ou une barrière urbaine (gare, canal, etc.) »	41
Figure 31 : Êtes-vous d'accord avec cette déclaration ? « Mon trajet à vélo à Bruxelles est rapide et direct. Je ne dois pas faire de détour pour éviter par exemple un carrefour dangereux ou une barrière urbaine (gare, canal, etc.) ». Comparaison 2022 à 2024	41
Figure 32 : Êtes-vous d'accord avec cette déclaration ? Mon trajet à vélo à Bruxelles se fait majoritairement soit sur des infrastructures cyclables de qualité soit dans des zones apaisées (avec très peu de trafic routier)	42
Figure 33 : Êtes-vous d'accord avec cette déclaration ? Lorsque je roule à vélo à Bruxelles, je me sens globalement en sécurité. Je ne crains pas d'être victime d'un accident de la route.	42
Figure 34 : Êtes-vous d'accord avec cette déclaration ? Je dispose d'un lieu de stationnement sécurisé pour mon vélo à (proximité de) mon domicile.	43
Figure 35 : Êtes-vous d'accord avec cette déclaration ? Lorsque je me déplace à vélo à Bruxelles, je trouve facilement un arceau vélo pour stationner mon vélo à mes différents lieux de destination.	43
Figure 36 : Êtes-vous d'accord avec cette déclaration ? Lorsque je me déplace à vélo à Bruxelles, je trouve facilement un arceau vélo pour stationner mon vélo à mes différents lieux de destination. Comparaison 2022 à 2024	43
Figure 37 : Combien de fois vous a-t-on volé votre vélo lors des deux dernières années ?	44
Figure 38 : Combien de fois vous a-t-on volé votre vélo lors des deux dernières années ? Comparaison 2022 à 2024	44
Figure 39 : Où était stationné le vélo au moment du vol ?	44
Figure 40 : Aviez-vous un cadenas sur votre vélo au moment du vol ?	45
Figure 41 : A combien estimez-vous la valeur du vélo qui a été volé ?	45
Figure 42 : A combien estimez-vous la valeur du vélo qui a été volé ? Avez-vous porté plainte auprès de la police suite au vol de ce vélo ?	45
Figure 43 : Combien d'accidents à vélo (seul ou avec un autre usager) avez-vous déjà eu en Région Bruxelles-Capitale au cours des deux dernières années ?	46
Figure 44 : Quel était le niveau de gravité de votre (dernier) accident ?	46
Figure 45 : Quel autre usager était impliqué dans l'accident à vélo ?	47
Figure 46 : Quelle(s) étai(en)t la ou les causes de cet/ces accident(s) ?	47
Figure 47 - Combien d'accidents à vélo (seul ou avec un autre usager) avez-vous déjà eu en Région Bruxelles- Capitale au cours des deux dernières années ? Depuis combien d'années utilisez-vous le vélo pour vous déplacer à Bruxelles ?	48
Figure 48 : Fiche de comptage (page 1) pour le point de comptage situé au croisement de la rue Van Artevelde avec la rue Dansaert.	50

Figure 49 : Schéma du comptage à la Porte de Schaerbeek selon l'ancienne méthodologie.	51
Figure 50 : Sélection des données à conserver dans la fiche d'encodage de la Porte de Schaerbeek (ancienne méthodologie)	52
Figure 51 : Schéma du comptage à la Porte de Schaerbeek selon la nouvelle méthodologie.	53
Figure 52 - Evolution des flux cyclistes (moyenne horaire par point de comptage) à Bruxelles entre 1999 et 2023. Source : Pro Velo.	57
Figure 53 - Evolution de la répartition hommes/femmes parmi les cyclistes en région Bruxelloise, depuis 1998, pour 15 points de comptage, en mai et en septembre. Source : Pro Velo.	62
Figure 54 - Evolution de la part des cyclistes portant un casque parmi les cyclistes observés lors des comptages quantitatifs, depuis 1998. (15 lieux ; comptages de mai et septembre). Source : Pro Velo.	62

LISTE DES TABLEAUX

Tableau 1 : résultats bruts des comptages, pour chaque période (janvier, mai, septembre et novembre 2024)	12
Tableau 2 : taux de croissance entre 2031 et 2024, par point de comptage et par période. Source : Pro Velo	14
Tableau 3 - proportion d'hommes, femmes et enfants, par point de comptage, pour l'année 2024. Les lieux de comptage sont classés par ordre décroissant de la proportion de femmes. Source : Pro Velo	18
Tableau 4 : part des cyclistes casqués à chacun des 26 points de comptage, en 2024.	20
Tableau 5 : part des VAE parmi l'ensemble des vélos comptés, depuis 2017.	21
Tableau 6 : Dans quelle commune de Bruxelles-Capitale se rendent les cyclistes interrogés (destination) ? (Détails sous forme de tableau)	34
Tableau 7 : Depuis quelle commune de Bruxelles-Capitale les cyclistes interrogés ont-ils démarré leur trajet à vélo (origine) ? (Détails sous forme de tableau)	35
Tableau 8 : Actuellement, à quelle fréquence utilisez-vous ces différents modes de transport pour réaliser un déplacement utilitaire à Bruxelles (c'est-à-dire pour vous rendre au travail, à un commerce, déposer vos enfants, etc.) ?	39
Tableau 9 : chiffres bruts par point de comptage, pour la période de janvier, entre 1998 et 2023. Source : Pro Velo.	58
Tableau 10 - chiffres bruts par point de comptage, pour la période mai, entre 1998 et 2023. Source : Pro Velo.	59
Tableau 11 - chiffres bruts par point de comptage, pour la période de septembre, entre 1998 et 2023. Source : Pro Velo.	60
Tableau 12 : chiffres bruts par point de comptage, pour la période de novembre, entre 1998 et 2023. Source : Pro Velo.	61
Tableau 13 : Moyenne horaire annuelle du nombre de cyclistes (tout point de comptage et toute période de comptage confondus)	63
Tableau 14 - Chiffres bruts quand à l'éclairage des vélos en soirée, en 4 lieux de comptage. Source: Pro Velo.	64

RÉSUMÉ

Dans le cadre d'une convention avec la Région de Bruxelles-Capitale, Pro Velo asbl est en charge de l'**Observatoire bruxellois du vélo** depuis 1998. En 2024, cet observatoire comportait les missions suivantes :

- des **comptages en matinée** en 26 lieux à Bruxelles et à 4 moments de l'année ;
- des observations relatives au **stationnement des vélos** aux principaux arrêts des transports en commun ;
- des comptages en soirée en 4 lieux afin d'évaluer l'**éclairage** des cyclistes ;
- des comptages relatifs aux différents **types de vélos** (vélos de ville, vélos à assistance électrique, speed pedelecs, vélos pliants, vélos-cargos et triporteurs, Villo!, ainsi que les vélos en free floating) en 8 lieux différents.

Depuis 2021, Pro Velo asbl mène également une **nouvelle mission « Enquête continue »** qui vise à compléter les résultats de l'Observatoire à l'aide d'une enquête menée sur le terrain permettant d'interroger les cyclistes sur différents aspects qualitatifs de leur pratique du vélo à Bruxelles.

COMPTAGES QUANTITATIFS, EN MATINÉE

Au cours de l'année **2024, nous avons effectué 104 heures de comptage**. Les résultats de ces comptages affichent une **augmentation globale de 4% aux heures de pointe par rapport à l'année 2023**. On observe donc encore une croissance, poursuivant la tendance à la hausse, après une forte diminution en 2020 due principalement au contexte COVID. Le **taux de croissance annuel moyen** depuis 2010 s'établit autour de **12,0%**¹.

Bien que les **quatre périodes de comptage présentent des évolutions contrastées**, la **tendance générale – sur l'année, toute période confondue – est à l'augmentation**. Ainsi la période de novembre présente la plus forte croissance (+16% par rapport à 2022), suivie par les mois de septembre (+3%) et mai (+1%). Seul le mois de janvier enregistre une légère diminution (-5%).

COMPTAGES QUALITATIFS, EN MATINÉE

Les comptages nous ont également permis de récolter des informations plus qualitatives (port du casque, répartition par type de vélo, ...). Les paragraphes suivants donnent un aperçu de ces résultats.

En 2024, 40% des cyclistes observés étaient des femmes. La tendance est donc stable par rapport à l'année dernière.

En moyenne, 71% des cyclistes portaient un casque cette année, ce qui représente une nouvelle **augmentation de 3 points de pourcentage** par rapport à 2023. Les cyclistes casqués renforcent ainsi encore leur prépondérance par rapport aux cyclistes non casqués ; ces derniers étaient en effet majoritaires jusqu'en 2017. Par ailleurs, alors que les femmes semblaient nettement moins enclines à porter le casque que les hommes jusqu'en 2015, **la différence s'estompe nettement en 2016** et est inversée depuis 2017. **En 2024, 75% des femmes portaient un casque, contre 68% des hommes.**

COMPTAGES « TYPES DE VÉLOS »

Les comptages relatifs à la typologie des vélos révèlent également que **le port du casque est supérieur à la moyenne chez les cyclistes utilisant un vélo à assistance électrique** (speed pedelecs et Villo exclus): 75% des hommes et 83% des femmes (contre 64% des hommes et 64% des femmes roulant en vélo classique).

Au niveau des speed pedelecs pour lesquels le port du casque est obligatoire, 91% des usagers portent le casque soit 5 points de pourcentage en moins par rapport à 2023.

Ces comptages ont également montré, comme les années précédentes :

- une **meilleure parité entre hommes et femmes** parmi les usagers des **vélos à assistance électrique** et de **vélos cargos familiaux** ;
- une **utilisation plus marquée des vélos à assistance électrique** pour les déplacements **domicile-travail que dans le cadre des loisirs**, bien que cet écart tende à se réduire par rapport aux années précédentes.

1. Il s'agit ici du « taux de croissance annuel composé », une « mesure statistique permettant d'estimer la croissance moyenne annuelle qu'il y a eu entre deux dates ». Pour plus d'informations : <https://www.european-datalab.com/Glossaire/taux-de-croissance-annuel-compose/>

On observe par ailleurs **une augmentation de l'utilisation du vélo à assistance électrique pour ces deux types de déplacements** : de 31%, il passe à 40% des cyclistes observés pour les déplacements le dimanche après-midi, et de 41% à 48% pour les déplacements en heure de pointe du matin.

Le matin, **les vélos en libre-service Villo!** représentaient 2% des effectifs observés, tout comme les vélos en free floating. Les **speed pedelecs** continuent de rester relativement marginaux. Ils représentent cette année **1%** du total des cyclistes comptés. Les **vélos pliants** représentaient, cette année encore, un peu plus de 7% de l'échantillon.

Les **vélos-cargos** ont également été comptabilisés et constituaient 14% de l'effectif (+2,6 points de pourcentage).

Sur l'ensemble des vélos comptés, **23% étaient équipés de dispositifs destinés au transport d'enfants** (soit une augmentation de 4 points de pourcentage). Parmi ceux-ci, 61% étaient des vélos-cargos.

COMPTAGES « ÉCLAIRAGE », EN SOIRÉE

Dans le cadre des comptages relatifs à l'éclairage, **79,2% des vélos étaient correctement équipés**, 11,2% n'étaient équipés que partiellement et 9,6% ne disposaient d'aucun dispositif d'éclairage. **23,5%** des cyclistes arboraient une **chasuble et/ou une housse de sac à dos fluorescente**. Les chiffres sont plus ou moins stables par rapport à 2023 et 2022.

COMPTAGES « STATIONNEMENT »

Les **taux d'occupation des parkings pour vélos et dispositifs de stationnement** installés à proximité des stations de métro et principales gares de la Région ont été évalués au cours de l'automne 2024. Le **taux d'occupation moyen** de ces parkings vélos était alors de **30%**.

La façon dont les vélos sont attachés a également été relevée dans les grandes gares et stations de métro. **79% des vélos étaient attachés avec un bon cadenas et 29% par le cadre et l'une des roues. 1,9% des vélos étaient gravés** et un **sticker « mybike.brussels »** avait été apposé sur près de **3,5%** de l'ensemble des vélos observés.

ENQUÊTE QUANTITATIVE CONTINUE

Depuis 2021, un nouveau volet **« enquête continue »** a été implémenté en vue d'interroger chaque année un échantillon de cyclistes sur différentes thématiques qualitatives :

- Pratiques vélo (distances parcourues, motifs de déplacement, type de vélo utilisé, temps de déplacement, etc.)
- Profil modal (fréquence d'usage des autres modes de transport, nombre d'années de pratique à vélo, etc.)
- Ressenti à vélo (satisfaction infrastructure cyclable, sentiment d'insécurité, etc.)
- Accidentologie (nombre d'accidents à vélo lors des deux dernières années, niveau de gravité, opposants éventuels, etc.)

Grâce à cette nouvelle enquête, nous recueillons annuellement plusieurs nouvelles données qualitatives. Parmi les 389 répondants de l'enquête en 2024, nous apprenons par exemple que

- **54%** des répondants réalisent un trajet à vélo en vue de **se rendre à un lieu de travail**
- En moyenne, les répondants réalisent une **distance** à vélo estimée à **6,09 kilomètres**.
- **78%** des répondants sont **« assidus » au vélo**, et déclarent utiliser leur vélo au minimum 5 fois par semaine. Seuls 4% des répondants déclarent utiliser leur vélo moins de 3 fois par semaine.
- **44%** des répondants se disent **satisfaits de la qualité de l'infrastructure cyclable**, tandis que **30%** déclarent ne **pas** être satisfaits.
- Parmi les répondants, **18%** ont déclaré avoir eu au moins un **vélo volé** lors des deux dernières années.
- Parmi les répondants, **26%** ont déclaré avoir eu au moins un **accident à vélo** lors des deux dernières années.

INTRODUCTION

HISTORIQUE ET METHODOLOGIE

Depuis 1998, Pro Velo réalise chaque année des comptages en plusieurs lieux à Bruxelles et à plusieurs périodes de l'année.

En 1998, des comptages **par mouvements au carrefour** ont été effectués en 15 lieux aux mois de septembre et juillet, en 12 lieux au mois de mai, et en 8 lieux aux mois de novembre, janvier et mars. **Entre 1999 et 2004** inclus, des comptages ont été effectués en 16 lieux aux mois de septembre, mai et juillet (jusqu'en 2002), et en 8 lieux en novembre, janvier et mars. **Entre 2005 et 2009**, des comptages ont été effectués en 20 lieux aux mois de septembre, mars et mai, et en 8 lieux aux mois de novembre et janvier. **En 2010**, 25 points ont fait l'objet d'une observation toute l'année (janvier, mai, septembre, novembre) et **depuis 2011** ce sont 26 points qui ont fait l'objet d'observations toute l'année. Ces modifications ont été apportées en préservant une certaine continuité permettant une analyse dans le temps, mais également de façon à améliorer la qualité des données.

En 2020, un important travail de réflexion a été mené par Pro Velo et Bruxelles Mobilité afin d'adapter la méthodologie de comptages manuels par mouvements au carrefour utilisée depuis 1998. En effet, au vu du nombre croissant de cyclistes observé à Bruxelles chaque année, l'enjeu était de veiller à la fiabilité des données récoltées sur le terrain par les compteurs manuels sur le long terme. Cette réflexion a conduit au **développement d'une nouvelle méthode de comptages manuels en section de voirie implémentée depuis janvier 2021 et veillant à éviter les erreurs de collecte de données.**

Parallèlement, afin de pouvoir continuer à comparer les données à celles récoltées avant 2021, un important travail de nettoyage des données (de 1998 à 2020) a été opéré pour ne conserver que les comptages en section des voiries avec les flux les plus importants. Pour plus d'informations sur cette opération, nous vous renvoyons vers l'annexe 1 qui détaille chaque étape de ce recalcul des séries historiques selon la nouvelle méthodologie.

Les comptages saisonniers (mai et septembre depuis 1998 pour 15 points de comptage et janvier,

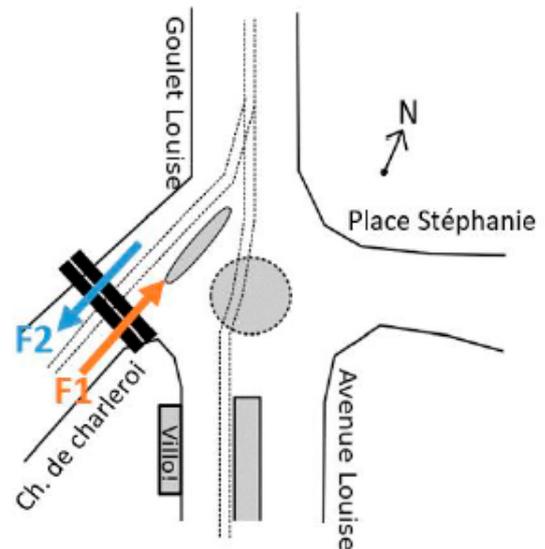


Figure 1 : Flux pris en compte dans le cadre des comptages quantitatifs en matinée (26 carrefours). Source : Pro Velo

mai, septembre et novembre depuis 2010 pour 25 points de comptage) ont lieu de 8h à 9h les jours ouvrables (mardi ou jeudi), avec la volonté de capter principalement les déplacements domicile-travail de l'heure de pointe du matin. Chaque cycliste est comptabilisé en **section d'une voirie** et **plusieurs éléments sont enregistrés** : son sens de circulation, s'il s'agit d'un homme, d'une femme ou d'un enfant, s'il porte un casque.

Pour essayer d'isoler au mieux les évolutions structurelles des flux de cyclistes, les comptages ont lieu, dans la mesure du possible, en dehors des conditions climatiques fortement dégradées (fortes pluies, neige, verglas, tempête...).

Outre ces comptages en matinée, Pro Velo réalise également depuis l'hiver 2004-2005 des **comptages en soirée**, afin d'observer la **qualité de l'éclairage** des vélos.

Depuis 2009, les **parkings pour vélos** situés près des gares ferroviaires et stations de métro bruxelloises sont analysés. Il s'agit d'évaluer leur **taux d'occupation**, et la manière dont les vélos sont attachés ainsi que le pourcentage de vélos **gravés ou marqués d'un sticker**. **Depuis 2018, des comptages relatifs aux différents types de vélos** (vélos de ville, vélos à assistance

électrique, speed pedelecs, vélos pliants, vélos-cargos et triporteurs, Villo!, ainsi que les vélos en free-floating) sont venus s'ajouter aux comptages existants. Le type de vélo n'est donc plus relevé dans le cadre des comptages saisonniers. Dans ce cadre, deux comptages ont également été réalisés un **dimanche après-midi**

(le 23/06/2024) sur la Promenade Verte afin de capter principalement les déplacements de loisirs.

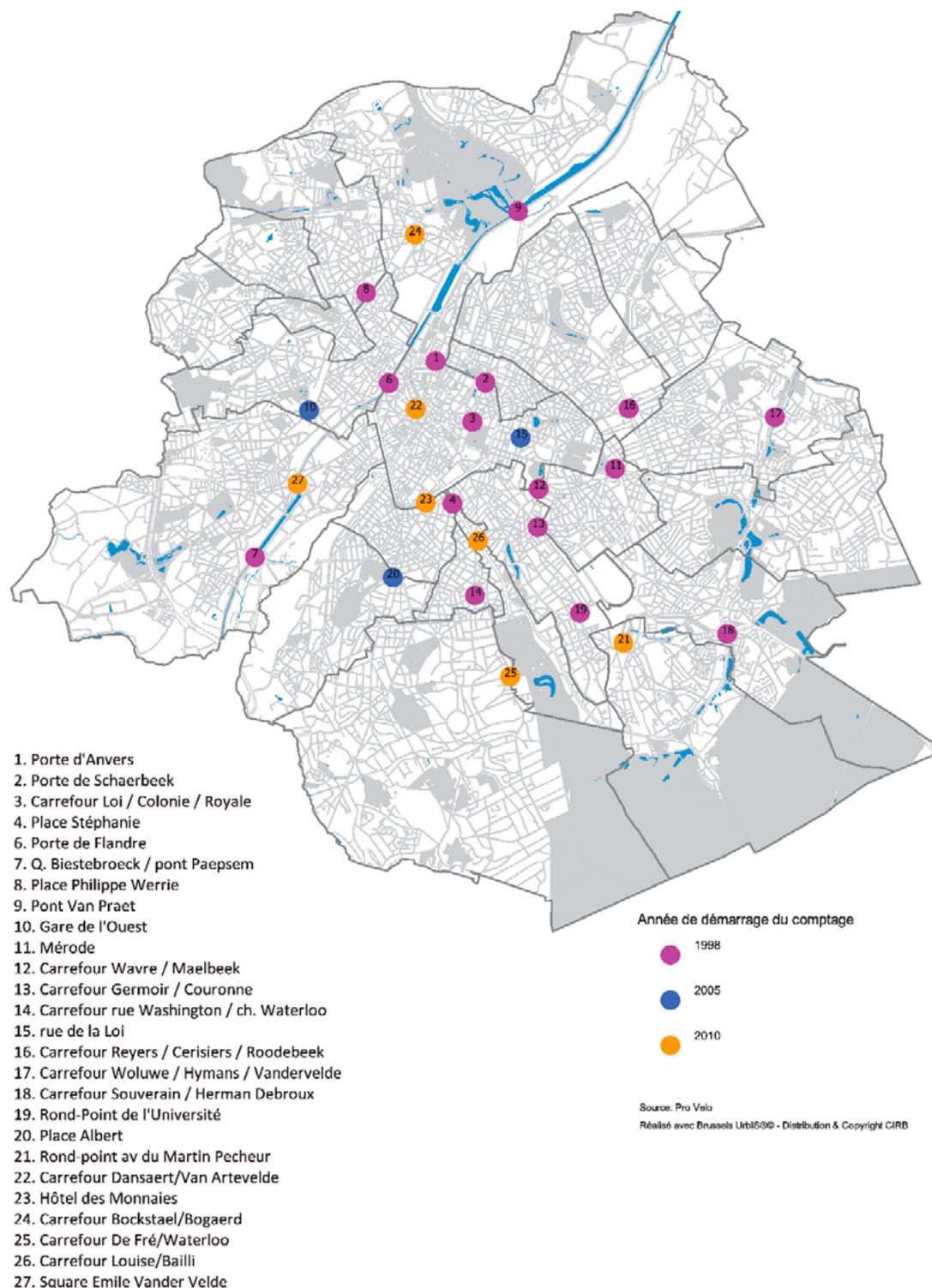


Figure 2 : Lieux des comptages quantitatifs et année de démarrage du comptage. Source : Pro Velo.

RÉSULTATS DES COMPTAGES

COMPTAGES QUANTITATIFS

Au cours de l'année **2024, nous avons effectué 104 heures de comptage quantitatif**. Les résultats affichent une **augmentation globale de 4% aux heures de pointe du matin (8h – 9h) par rapport à l'année 2023**.

On observe donc toujours une croissance, poursuivant la tendance à la hausse observée ces dernières années, après une forte diminution en 2020 due principalement à la crise sanitaire et aux mesures gouvernementales fortes qui en avaient découlé. Cette diminution a depuis été contrebalancée par la forte augmentation

« post-covid » observée en 2022 (+43,7%), le nombre de cyclistes dépassant depuis les chiffres pré-covid (cf. Rapport Observatoire 2020 à 2022).

Comme chaque année, les effectifs relevés (tableau 1) varient fortement d'un point de comptage à l'autre, ainsi qu'en fonction des saisons. Rappelons également que ces résultats reposent sur des comptages effectués entre **8h et 9h** du matin, à quatre périodes distinctes (Janvier, Mai, Septembre, Novembre). L'objectif de cette méthode est de capter en grande partie les trajets de type domicile-école et/ou domicile/travail.

2024	JAN	MAI	SEPT	NOV	Moyenne
Porte d'Anvers	240	280	336	321	294
Porte de Schaerbeek	432	678	821	815	687
Carrefour Loi/Colonie/Royale	426	614	777	355	543
Place Stéphanie	359	428	549	345	420
Porte de Flandre	563	951	850	996	840
Q. Bietsebroeck/Pont Paepsem	288	407	510	447	413
Place Philippe Werrie	278	322	413	328	335
Pont Van Praet	467	581	536	546	533
Gare de l'Ouest	73	77	85	64	75
Merode	682	1387	1282	1061	1103
Ch de Wavre/Maelbeek	414	592	593	639	560
Germoir/Couronne	548	593	773	601	629
Rue Washington/ch de Waterloo	107	220	190	276	198
Rue de la Loi	768	1110	1276	1155	1077
Carrefour Reyers/Cerisiers/Roodebeek	187	341	317	326	293
Carrefour Woluwe/Hymans/Vandervelde	171	344	440	203	290
Souverain/Herman Debroux	104	256	347	219	232
Rond-point de l'Université	226	302	244	338	278
Place Albert	175	181	309	287	238
Rond-Point av du Martin Pecheur	95	163	207	188	163
Carrefour Dansaert/Van Artevelde	284	310	431	315	335
Hotel des Monnaies	210	521	388	369	372
Place Emile Bockstael	144	130	199	97	143
De Fré/ Waterloo	64	117	141	225	137
Louise/Bailli	291	457	541	578	467
Square Emile Vander Velde	130	319	349	315	278

Tableau 1 : Résultats bruts des comptages, pour chaque période (janvier, mai, septembre et novembre 2024).

La carte ci-après (figure 3) illustre la répartition géographique du nombre de cyclistes comptés (pour chaque carrefour, moyenne des résultats des observations des mois de janvier, mai, septembre et novembre 2024, entre 8h et 9h).

**Moyenne de fréquentation horaire (8h- 9h)
des 26 lieux de comptage en 2024**

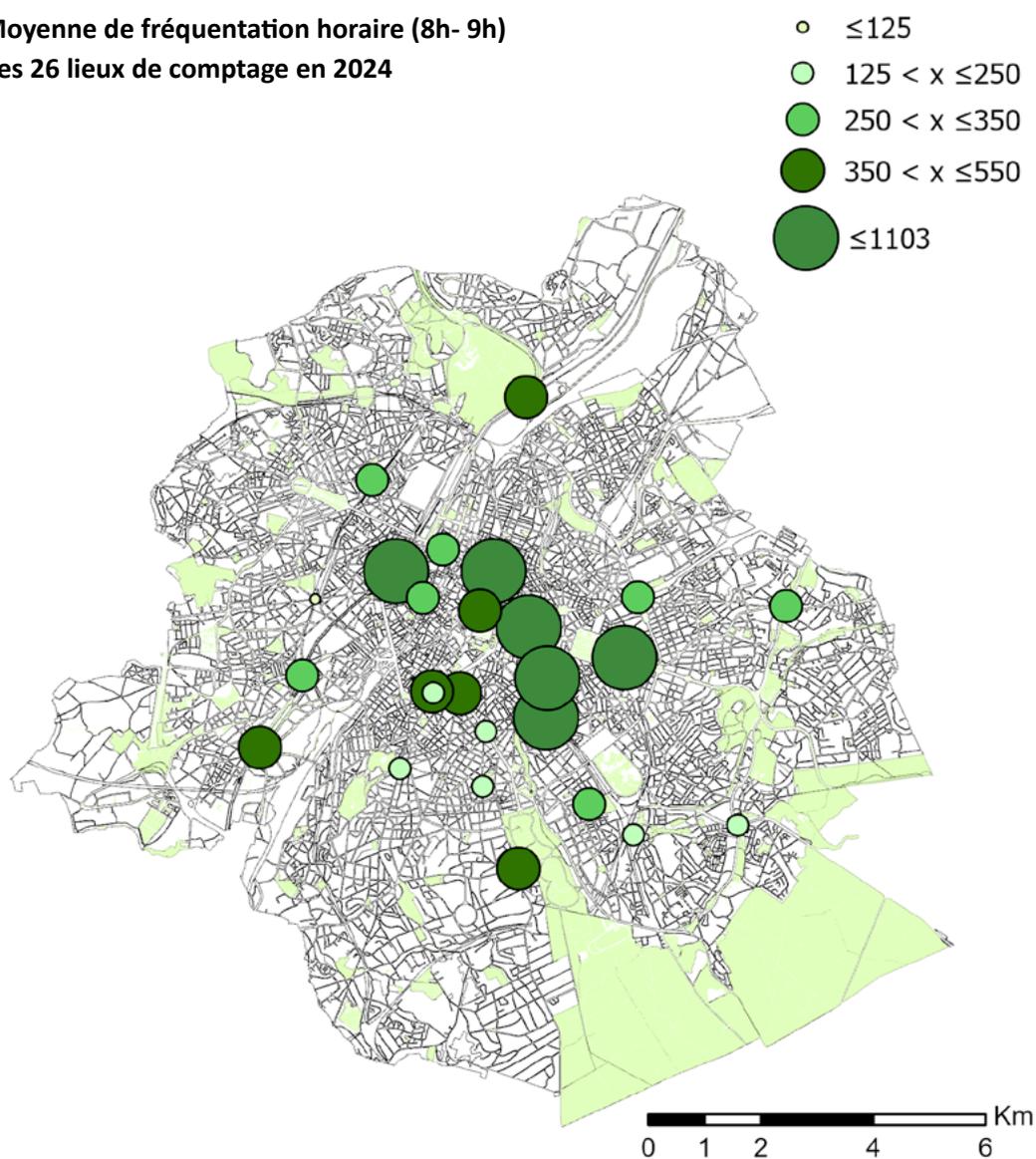


Figure 3 : Fréquentation horaire moyenne (entre 8h et 9h) des 26 points de comptages, pour toute l'année 2024 (en nombre absolu de cyclistes).
Source : Pro Velo

ÉVOLUTIONS SAISONNIÈRES ENTRE 2023 ET 2024

	Taux de croissance 2023-2024	Taux de croissance 2023-2024 janvier	Taux de croissance 2023-2024 mai	Taux de croissance 2023-2024 septembre	Taux de croissance 2023-2024 novembre
Porte d'Anvers	1,4%	-3%	-2%	-15%	36%
Porte de Schaerbeek	12,4%	-2%	16%	13%	18%
Carrefour Loi/Colonie/Royale	-10,9%	-5%	-12%	3%	-35%
Place Stéphanie	14,5%	27%	4%	41%	-11%
Porte de Flandre	2,6%	4%	-2%	-13%	25%
Q. Bietsebroeck/Pont Paepsem	30,9%	85%	1%	23%	55%
Place Philippe Werrie	11,8%	8%	-6%	31%	15%
Pont Van Praet	11,8%	37%	4%	-13%	38%
Gare de l'Ouest	-8,3%	66%	17%	-45%	3%
Merode	18,3%	-18%	13%	15%	91%
Ch de Wavre/Maelbeek	2,3%	-3%	21%	2%	-8%
Germoir/Couronne	14,5%	48%	1%	13%	8%
Rue Washington/ch de Waterloo	8,8%	-22%	7%	-7%	52%
Rue de la Loi	-9,9%	-26%	-5%	-9%	-3%
Carrefour Reyers/Cerisiers/Roodebeek	-0,8%	-20%	3%	-9%	21%
Carrefour Woluwe/Hymans/Vandervelde	-15,9%	-27%	-8%	3%	-41%
Souverain/Herman Debroux	4,3%	-22%	-3%	33%	-5%
Rond-point de l'Université	-6,1%	18%	-8%	-30%	8%
Place Albert	-6,8%	-13%	-43%	19%	20%
Rond-Point av du Martin Pecheur	-14,1%	-64%	-1%	16%	24%
Carrefour Dansaert/Van Artevelde	-7,3%	11%	-24%	-2%	-8%
Hotel des Monnaies	19,2%	-10%	51%	7%	20%
Place Emile Bockstael	62,9%	118%	46%	131%	-11%
De Fré/ Waterloo	20,0%	-47%	-9%	53%	97%
Louise/Bailli	-4,9%	-23%	-16%	-17%	47%
Square Emile Vander Velde	5,7%	-46%	19%	3%	53%

Tableau 2 : Taux de croissance entre 2023 et 2024, par point de comptage et par période. Source : Pro Velo

Comme nous pouvons le constater dans le tableau 2, **bien que les quatre périodes de comptage présentent des évolutions contrastées, la tendance générale – sur l’année, toute période et tout point de comptage confondus – est à l’augmentation.**

Sur l’ensemble de l’année, une série de lieux de comptage présentent cependant une décroissance :

- Woluwe/Hymans/Vandervelde (-16%)
- Rond-point Avenue du Martin Pecheur (-14%)
- Loi/Colonies/Royale (-11%)
- Rue de la Loi (-10%)
- Gare de l’Ouest (-8%)
- Dansaert/Van Artevelde (-7%)
- Place Albert (-7%)
- Rond-point de l’Université (-6%)
- Louise/Bailli (-5%)
- Reyers/Cerisiers/Roodebeek (-1%)

Lorsqu’on regarde mois par mois, c’est, cette année, **la période de novembre qui présente la plus forte croissance (+16% par rapport à 2023).** Le mois de novembre avait connu une certaine diminution en 2023, qui est maintenant largement compensée par l’augmentation de cette année. Les **périodes de septembre et de mai ont vu leur effectif légèrement augmenter** (respectivement **+3% et +1%** par rapport à 2023). Enfin, la période de janvier présente quant à elle une diminution (-5% par rapport à 2023). Le mois de janvier avait connu, en 2023, une très forte croissance (+58% par rapport à 2022). Malgré cette petite décroissance, les effectifs comptabilisés restent cependant supérieurs à ceux observés les années précédentes.

Comme on peut l’observer sur le graphique en figure 4, les tendances sont depuis 2021, toujours à l’augmentation, plus ou moins forte selon les périodes. A titre d’information, en 2024, nous comptabilisons 65% en janvier ; 51% en mai ; 53% en septembre et 67% en novembre de cyclistes en plus qu’en 2019 (en moyenne sur l’année, toute période confondue, +57,8% par rapport à 2019).

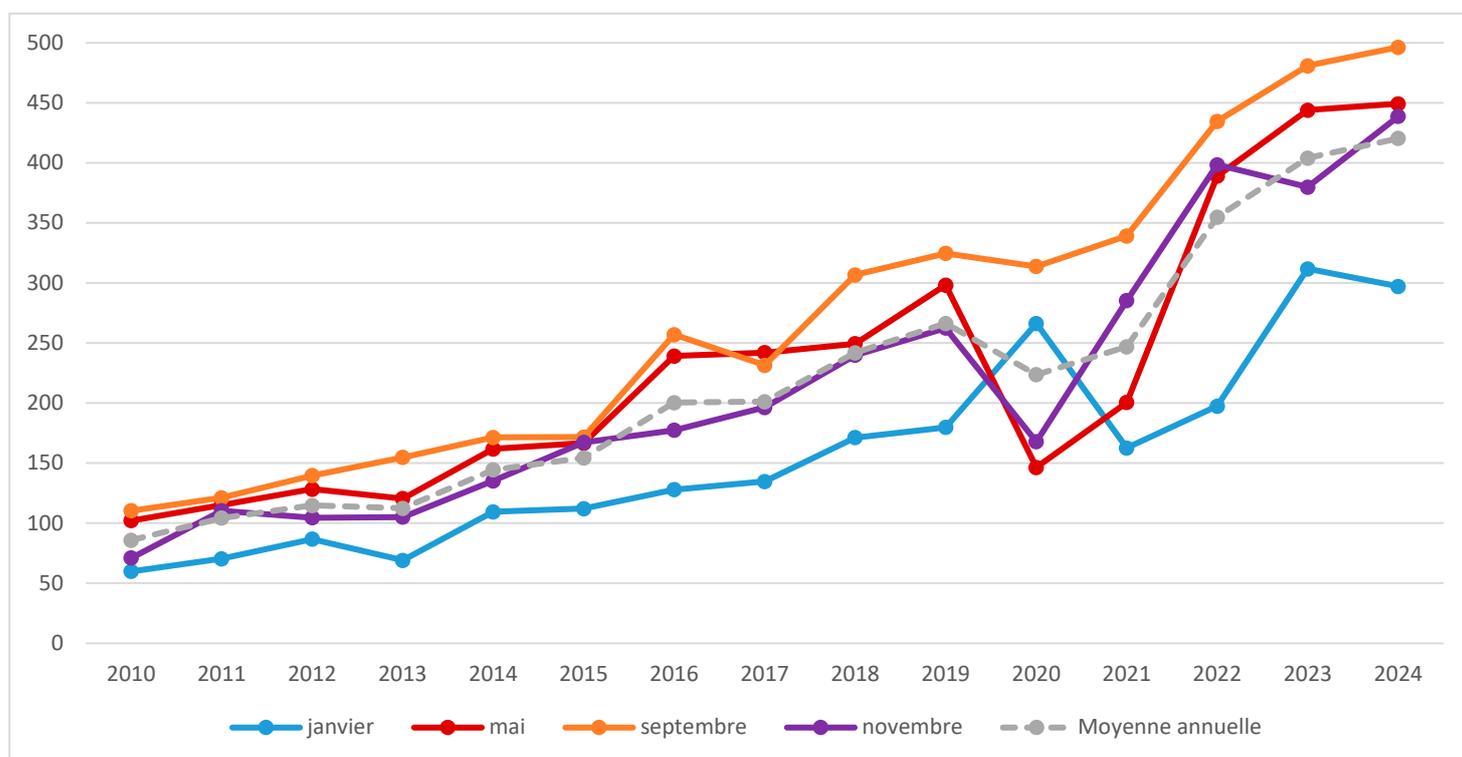


Figure 4 - Evolution du nombre moyen de cyclistes par carrefour et par saison, en semaine de 8h à 9h, entre 2010 et 2024. Source : Pro Velo.

FACTEUR MÉTÉOROLOGIQUE

Pour interpréter au mieux les résultats, il est important de tenir compte de plusieurs facteurs importants, tels que la météo, les précipitations et la température.

Pour toute comparaison avec les données de 2020 et 2021 (principalement), il est également crucial de tenir compte du facteur « crise sanitaire » (cf. Rapports de l'observatoire des années précédentes).

La météo peut intervenir comme facteur explicatif (mais, bien entendu, non exclusif) : les graphiques ci-après montrent en effet que, bien que le mois de **janvier 2024** ait connu **moins de jours de précipitations** (15 jours, contre 24 en 2023), les **températures moyennes, minimales et maximales ont été inférieures** à celles de l'année précédente. Quatre jours de gel et quatre jours de neige ont aussi été observés à Uccle. Cela peut donc en partie expliquer la diminution des effectifs cyclistes observés.

Les mois de **mai et septembre** ont compté **bien davantage de précipitations** qu'en 2023 (respectivement 23 et 18 jours). Les **températures en mai** ont par contre été très **légèrement supérieures** à celle de mai 2023. Au contraire, les **températures observées en septembre** étaient **inférieures** à celles de l'année précédente. Malgré cela, on observe une légère augmentation de l'effectif pour les deux mois.

Enfin, le mois de **novembre 2024** a été **nettement moins pluvieux qu'en 2023** (17 jours de précipitations, légèrement en-dessous des normales de saison). Cela peut donc expliquer, au moins partiellement, l'augmentation du nombre de cyclistes observée. Pourtant, deux jours de neige et un jour de gel ont été enregistrés et les températures ont été très légèrement inférieures à celles de novembre 2023.

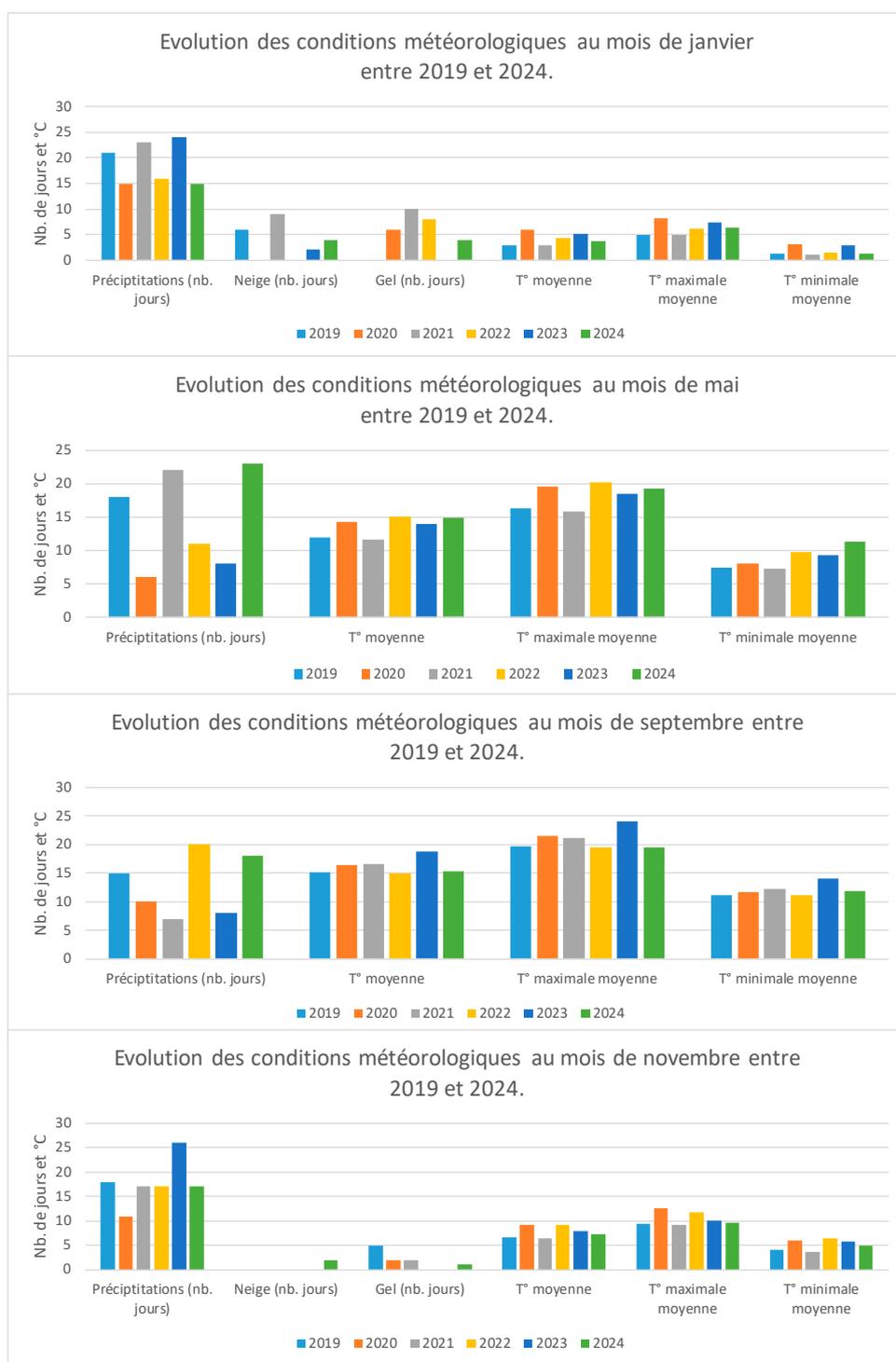


Figure 5 - : Evolution des conditions météorologiques pour chaque période de comptage entre 2019 et 2024. Source : Pro Velo, basés sur les données des bilans climatologiques de l'IRM (2024).²

2. Institut Royal Météorologique. Bilans climatologiques de 2024. Disponible en ligne sur : <https://www.meteo.be/fr/climat/climat-de-la-belgique/bilans-climatologiques/2024/janvier>. Consulté pour la dernière fois le 11 décembre 2024.

ÉVOLUTIONS DEPUIS 2010

Le graphique ci-dessous (figure 7) illustre les évolutions à partir de 2010 sur base des 26 points de comptage et 4 périodes (janvier³, mai, septembre, novembre).

Evolution des cyclistes à Bruxelles en heure de pointe du matin (8h-9h)
(26 points de comptage en janvier, mai, septembre et novembre)

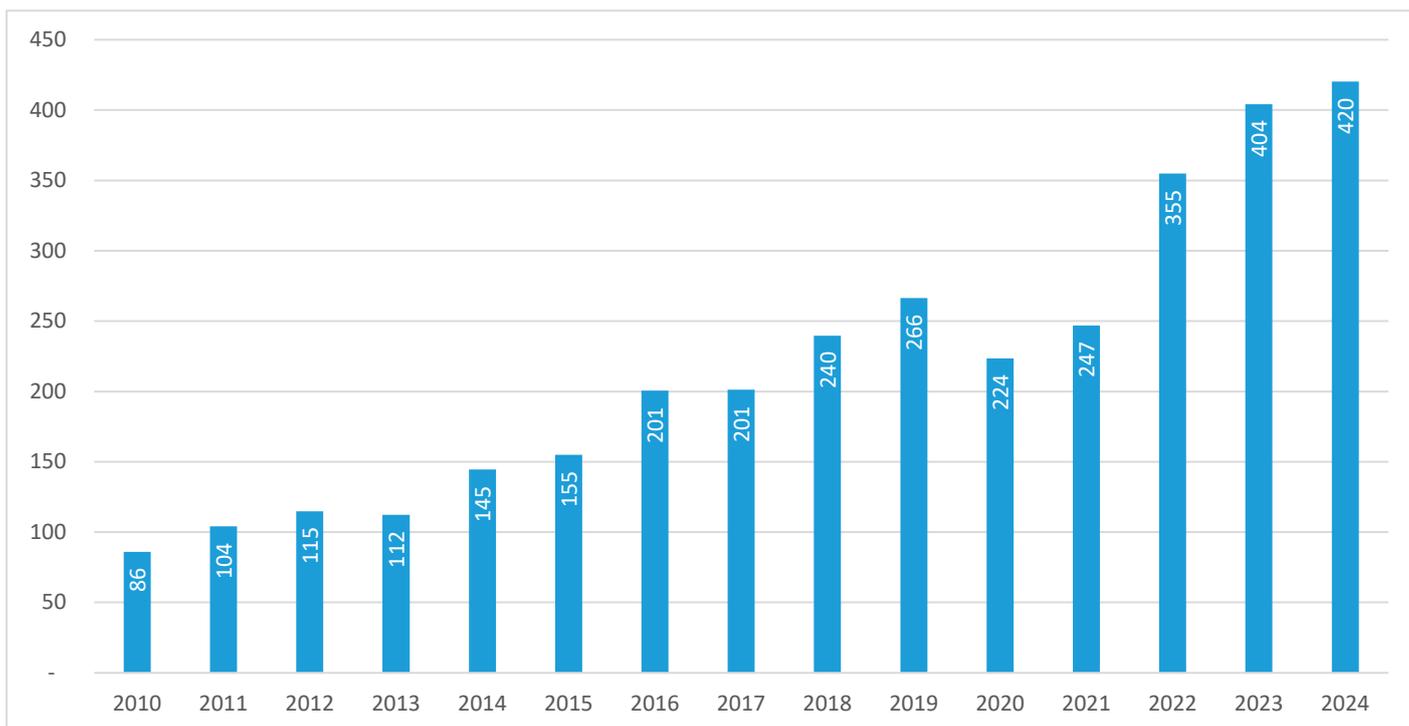


Figure 6 - Evolution des flux cyclistes (moyenne horaire par point de comptage) à Bruxelles entre 2010 et 2023 – les données sont également présentées sous forme d'un tableau en annexe 5. Source : Pro Velo

Sur la période **2010-2024**, considération faite des 26 points et des 4 périodes de comptage, le **taux de croissance annuel moyen⁴ est de 12,0%**. Il est donc relativement stable par rapport à l'année précédente.

Cette moyenne est **tirée vers le haut par les nombreuses « bonnes » années (2011, 2012, 2014, 2016, 2018, 2019, 2021 à 2024)** qui permettent de **contrebalancer les « moins bonnes » années** à l'occasion desquelles on constate une **stagnation ou une diminution (2013, 2017, 2020)**.

3. Les comptages du mois de janvier n'ont été systématisés pour l'ensemble des carrefours qu'à partir de janvier 2012. En 2010 et 2011, seuls 7 des 26 carrefours en ont fait l'objet. L'ensemble des données collectées sur les autres périodes ont permis d'effectuer des extrapolations pour les 19 autres carrefours.

4. Il s'agit ici du « taux de croissance annuel composé », une « mesure statistique permettant d'estimer la croissance moyenne annuelle qu'il y a eu entre deux dates ». Pour plus d'informations : <https://www.european-datalab.com/Glossaire/taux-de-croissance-annuel-compose/>

PROPORTIONS D'HOMMES, DE FEMMES ET D'ENFANTS

	Lieu de comptage	%H	%F	%E
20	Place Albert	56,51%	42,33%	1,16%
17	Carrefour Woluwe/Hymans/Vandervelde	55,61%	42,31%	2,07%
23	Hotel des Monnaies	58,33%	41,20%	0,47%
8	Place Philippe Werrie	55,18%	41,09%	3,73%
12	Ch de Wavre/Maelbeek	57,91%	41,02%	1,07%
13	Germoir/Couronne	58,61%	40,64%	0,76%
10	Gare de l'Ouest	57,86%	40,47%	1,67%
6	Porte de Flandre	55,42%	40,45%	4,14%
16	Carrefour Reyers/Cerisiers/Roodebeek	57,56%	40,14%	2,31%
22	Carrefour Dansaert/Van Artevelde	58,43%	40,07%	1,49%
18	Souverain/Herman Debroux	58,86%	39,74%	1,40%
21	Rond-Point av du Martin Pecheur	59,26%	39,66%	1,07%
4	Place Stéphanie	59,96%	39,62%	0,42%
26	Louise/Bailli	59,83%	39,15%	1,02%
14	Rue Washington/ch de Waterloo	56,75%	39,09%	4,16%
11	Merode	59,81%	39,01%	1,18%
15	Rue de la Loi	61,10%	38,78%	0,12%
19	Rond-point de l'Université	60,54%	38,38%	1,08%
24	Place Emile Bockstael	58,25%	37,54%	4,21%
2	Porte de Schaerbeek	62,82%	37,18%	0,00%
27	Square Emile Vander Velde	62,26%	36,93%	0,81%
7	Q. Bietsbroeck/Pont Paepsem	61,92%	36,62%	1,45%
9	Pont Van Praet	62,44%	36,48%	1,08%
3	Carrefour Loi/Colonie/Royale	63,40%	36,28%	0,32%
1	Porte d'Anvers	64,74%	35,26%	0,00%
25	De Fré/ Waterloo	52,83%	33,46%	13,71%

Tableau 3 - Proportion d'hommes, femmes et enfants, par point de comptage, pour l'année 2024. Les lieux de comptage sont classés par ordre décroissant de la proportion de femmes. Source : Pro Velo

Comme on peut le constater sur base du tableau ci-contre (tableau 3), la représentation des hommes, des femmes et des enfants varie d'un carrefour à l'autre. **Les enfants sont encore une fois particulièrement peu représentés** : à l'exception du carrefour De Fré/Waterloo (13,71%), leur proportion est systématiquement inférieure à 5%. Les carrefours Emile Bockstael, Washington/Waterloo, Porte de Flandre et Place Werrie sont ensuite dans le « top 5 » et comptabilisent entre 3,7% et 4,2% d'enfants.

En 2024, **les enfants représentent moins de 1,45% de l'effectif⁵**(contre 1,6% en 2023). Globalement, nous observons donc une diminution du nombre d'enfants circulant sur leur propre vélo (également en nombre absolu).

Vu l'augmentation du nombre de vélos cargo (cf. chapitre 'Comptages qualitatifs'), une piste d'explication pourrait être que davantage de parents accompagnent leur enfant avec ces dispositifs de transport d'enfants, plutôt que de les laisser circuler sur leur propre vélo.



5. Le calcul est réalisé sur l'effectif total comptabilisé en 2024 (toute période de comptage et tout lieu de comptage confondus).

Si l'on considère exclusivement les adultes (sur l'ensemble des périodes et des points de comptage – cf. figure 8), en 2024, **60% des cyclistes observés** lors des comptages **étaient des hommes, 40% des femmes**. La tendance est donc stable par rapport aux deux dernières années.



Figure 7 - Evolution de la répartition hommes/femmes parmi les cyclistes en région Bruxelloise, depuis 2010, pour les 26 points de comptage et les mois de janvier, mai, septembre et novembre. Source : Pro Velo

PORT DU CASQUE

La proportion de cyclistes casqués varie fortement d'un carrefour à l'autre. On remarque toutefois que la **tendance est à l'augmentation, de plus en plus prononcée depuis 2015**.

En 2024, on observe de nouveau une augmentation de la proportion de cyclistes casqués par rapport à l'an dernier.

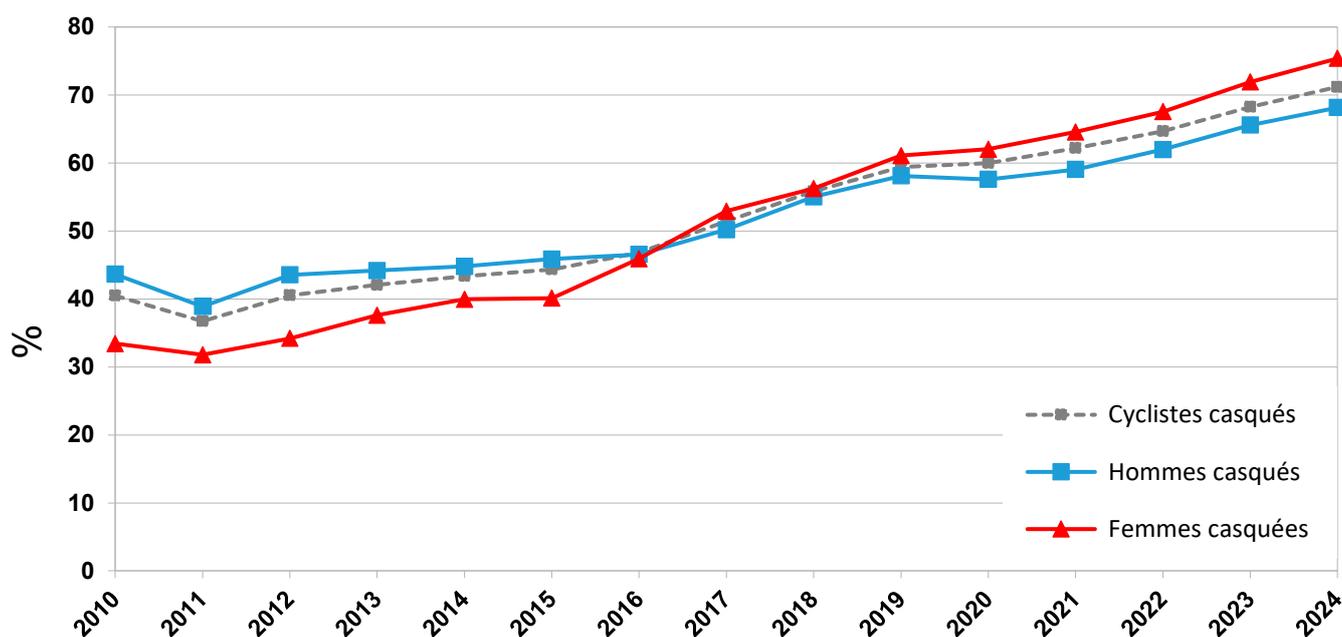


Figure 8 - Evolution de la part des cyclistes portant un casque parmi les cyclistes observés lors des comptages quantitatifs, depuis 2010. (26 lieux ; comptages de janvier, mai, septembre et novembre) Source : Pro Velo.

	Lieu	% casqués
17	Carrefour Woluwe/Hymans/Vandervelde	81,3%
16	Carrefour Reyers/Cerisiers/Roodebeek	81,2%
11	Merode	80,2%
25	De Fré/ Waterloo	79,0%
18	Souverain/Herman Debroux	78,0%
27	Square Emile Vander Velde	77,6%
21	Rond-Point av du Martin Pecheur	77,2%
19	Rond-point de l'Université	75,5%
9	Pont Van Praet	75,4%
7	Q. Bietsebroeck/Pont Paepsem	74,8%
15	Rue de la Loi	73,0%
2	Porte de Schaerbeek	72,0%
13	Germoir/Couronne	71,4%
12	Ch de Wavre/Maelbeek	69,7%
26	Louise/Bailli	69,1%
3	Carrefour Loi/Colonie/Royale	69,1%
20	Place Albert	66,9%
1	Porte d'Anvers	66,0%
14	Rue Washington/ch de Waterloo	65,2%
8	Place Philippe Werrie	64,7%
23	Hotel des Monnaies	64,6%
24	Place Emile Bockstael	64,4%
6	Porte de Flandre	61,8%
4	Place Stéphanie	61,6%
10	Gare de l'Ouest	60,5%
22	Carrefour Dansaert/Van Artevelde	60,1%

Tableau 4 - Part des cyclistes casqués à chacun des 26 points de comptage, en 2024.
 .Source : Pro Velo

En moyenne, un peu plus de **71% des cyclistes portaient un casque** cette année, ce qui représente encore **une augmentation de 3 points de pourcentage par rapport à 2023**. Le tableau 4 montre d'importantes différences d'un carrefour à l'autre. Dans la moitié des points de comptage, plus de 70% des cyclistes portent un casque ; et dans trois d'entre eux, ce taux dépasse 80%.

Tout comme en 2022 et 2023, les carrefours de Square Vandervelde, Avenue du Martin Pêcheur, Souverain/Hermann Debroux, Woluwe/Vandervelde, Pont Van Praet, Reyers/Roodebeek et Mérode reste le top 9 et sont rejoints par De Fré/Waterloo et Rond-point de l'Université.

Parallèlement, c'est le carrefour « Dansaert/Van Artevelde » qui présente la plus petite valeur (60,1%). En 2023, la plus faible part de personnes casquées était observée à la Place Stéphanie (51,8%).

Du point de vue du genre, si les femmes étaient auparavant moins enclines à porter le casque que les hommes, cette différence s'estompe depuis 2016. En 2016, le taux de port du casque parmi les femmes avait pratiquement rattrapé celui des hommes. **Depuis 2017, le pourcentage de femmes portant un casque est plus élevé que pour les hommes**. En 2023, 66% des hommes portaient un casque, contre 72% des femmes. **En 2024, ces chiffres confirment la tendance et augmentent à 68% pour les hommes et à 75% pour les femmes**.



COMPTAGES QUALITATIFS

Le nombre de cyclistes à chaque carrefour ayant significativement augmenté depuis les premières années de l'Observatoire, **le relevé du type de vélo est dissocié des comptages quantitatifs depuis 2018** afin de préserver la fiabilité du relevé des données quantitatives. En 2017, des comptages avaient également été effectués pour évaluer l'usage des **vélos à assistance électrique**. Ces observations sont effectuées au mois de juin, un mardi ou un jeudi de 8h00 à 9h00, à 8 carrefours, afin d'observer majoritairement des déplacements domicile-travail. Deux comptages sont également effectués un dimanche après-midi sur la Promenade Verte. Sauf précision contraire, les données ci-après concernent uniquement les déplacements en heure de pointe du matin.

TYPES DE VÉLOS⁶

Depuis 2017, **la part des vélos à assistance électrique au sens large (cela comprend tout type de vélo ayant une assistance électrique soit de max. 25 km/h soit de max. 45km/h (speed pedelec)) est encore en augmentation (48% soit +7 points de pourcentage entre 2023 et 2024)**. Comme les années précédentes, ceux-ci semblent être avant tout utilisés pour les déplacements entre 8h00 et 9h00, bien que depuis 2017, bien que cet écart tende à se réduire par rapport aux années précédentes.

La part des vélos électriques dans l'ensemble des vélos utilisés le dimanche a également augmenté par rapport à 2023 (40% soit + 9 points de pourcentage). Les comptages ont eu lieu le 23/06/2024.

Cette observation rejoint le constat fait par Traxio⁷ ces dernières années sur l'augmentation de la part des vélos électriques (51% de part de marché en 2023) parmi les vélos neufs commandés par les marchands de vélos en Belgique.

Part des VAE dans l'ensemble des vélos comptés (Villo! exclus)	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Déplacements entre 8h00 et 9h00	13%	12%	20% (549 VAE)	27% (678 VAE)	30% (699 VAE)	36% (1146 VAE)	41% (1406 VAE)	48% (1783 VAE)
Déplacement le dimanche après-midi	6%	8%	14% (57 VAE)	11% (80 VAE)	24,4% (120 VAE)	26% (70 VAE)	31% (97 VAE)	40% (147 VAE)

Tableau 5 : part des VAE⁸ parmi l'ensemble des vélos comptés, depuis 2017. Source : Pro Velo.

Notons par ailleurs que **la taille de l'échantillon relatif aux déplacements le dimanche est limitée en comparaison de celui se rapportant aux déplacements en heure de pointe** (respectivement 365 et 3752 cyclistes). Ces chiffres sont donc à interpréter avec précaution.

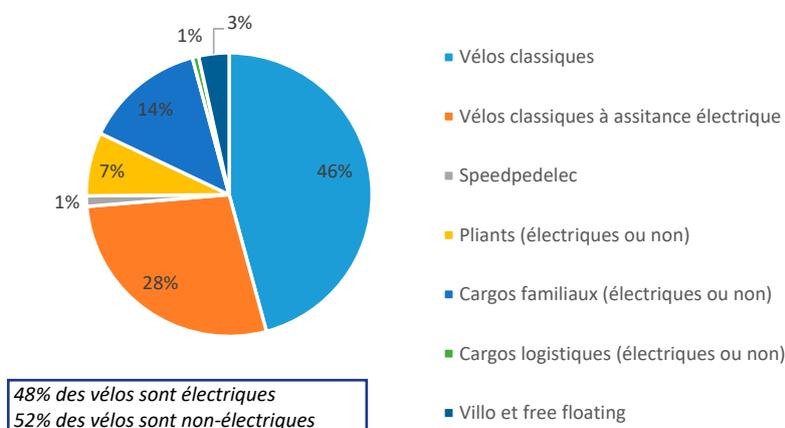


Figure 9 - Répartition des différents types de vélos comptabilisés en 2024 entre 8h et 9h. Source : Pro Velo.

6. En 2017 et 2018, nous avons comptés les speed pedelecs séparément des VAE. Depuis 2019, nous regroupons ces deux catégories. Afin de pouvoir effectuer des comparaisons valables, nous avons donc adapté, dans le présent rapport les chiffres de 2017 et 2018 s'y rapportant.

7. Source : Traxio, avril 2024, <https://www.traxio.be/fr/articles/le-marche-du-velo-en-belgique-en-2023-une-annee-de-transition-mais-pas-pour-le-velo-electrique-qui-s-adjuge-pour-la-premiere-fois-une-part-de-marche-de-plus-de-50>

8. Cette catégorie comprend les vélos standard à assistance électrique, les speed pedelecs, les vélos en free floating ainsi que les vélos pliants et cargos ayant une assistance électrique.

Lors des comptages « types de vélos », réalisés entre 8h et 9h un jour ouvrable, nous constatons les éléments suivants :

La part des **vélos « standards » sans assistance électrique diminue** de près de 6 points de pourcentage (passant de 51,5% en 2023 à 45,8% en 2024), **au profit, notamment, des vélos « standards » à assistance électrique**, qui représentent maintenant près de 28% du total des vélos comptabilisés.

Les **speed pedelecs** continuent de rester relativement marginaux et leur part diminue par rapport à 2023 (-2,9 points de pourcentage). En 2024, ils représentent environ 1% du total des vélos observés.

Les **vélos pliants** représentent un peu plus de **7%** des vélos comptés. Leur part reste donc stable par rapport aux deux dernières années.

Quant aux **vélos-cargos**⁹ : on observe une nouvelle **augmentation** (+2,6 points de pourcentage) par rapport à 2023. Ils représentent maintenant près de **14%** de l'effectif.

Enfin, les pourcentages de *Villo!* et de free-floating s'élevaient tous deux à 2% et restent donc relativement stables par rapport aux deux dernières années.

RÉPARTITION HOMMES/FEMMES EN FONCTION DU TYPE DE VÉLO

Comparaison avec 2023

En matière de répartition par genre et par type de vélo, **les tendances sont relativement similaires à celles observées en 2023, excepté pour les vélos pliants où on observe une diminution marquante de la proportion de femmes** (passant de 49% en 2023 à 38% en 2024). On constate aussi une légère augmentation de la part des femmes parmi les vélos cargos familiaux (+4 points de pourcentage) et parmi les vélos standards à assistance électrique (+3 points de pourcentage).

On observe également un changement au niveau des ***Villo!***, et des **speed pedelecs**, pour lesquels la proportion de femmes a diminué de respectivement 11 et 10 points de pourcentage. Toutefois, vu la faible taille d'échantillon de ces modes (échantillon de 63 *Villo!* et de 45 speed pedelecs pour les déplacements observés entre 8h et 9h), **il faut rester prudent dans l'interprétation de ces résultats.**

Surreprésentation des femmes dans certaines catégories

La **proportion de femmes roulant entre 8h et 9h en semaine avec un vélo cargo familial (50%) est supérieure à la proportion de femmes observées en moyenne sur l'ensemble des cyclistes** (42%¹⁰ de femmes sur l'ensemble des déplacements en heure de pointe du matin observés). Le même constat est fait **pour les VAE** (où on observe **50% de femmes**). La part des hommes qui roulent durant la même période avec un vélo standard (sans assistance) (64%), avec un speed pedelec (76%) ou avec un vélo cargo destiné au transport de marchandises (85%) est par contre (largement) supérieure à celle observée dans l'ensemble de l'échantillon (58%). La taille de l'échantillon de ces deux dernières catégories reste cependant très limitée (27 vélos cargos logistiques et 45 speed pedelecs).

Répartition hommes-femmes selon la présence d'une assistance électrique

Enfin, lorsqu'on analyse la répartition hommes-femmes selon la présence (ou non) d'une assistance électrique, tout type de vélo confondu, on observe que **48% des vélos à assistance électrique sont conduits par des femmes**. Au contraire, la proportion des femmes est de 36% parmi les vélos sans assistance.

9. Par « vélos-cargo familiaux », il faut comprendre les vélos cargo de type « bakfiets », mais également les vélos de type « longtails ».11. N.B. : les chiffres relatifs à la répartition hommes/femmes sont ici issus des comptages spécifiques aux types de vélos. Il est normal qu'ils diffèrent des chiffres issus des comptages classiques (quantitatifs).

10. N.B. : les chiffres relatifs à la répartition hommes/femmes sont ici issus des comptages spécifiques aux types de vélos. Il est normal qu'ils diffèrent des chiffres issus des comptages classiques (quantitatifs).

Les graphiques ci-dessous reprennent en détails les chiffres évoqués. La présence d'un astérisque indique si la répartition homme/femme est significativement différente de celle observée dans l'échantillon, à savoir 58% d'hommes pour 42% de femmes, au vu de la taille de l'échantillon.

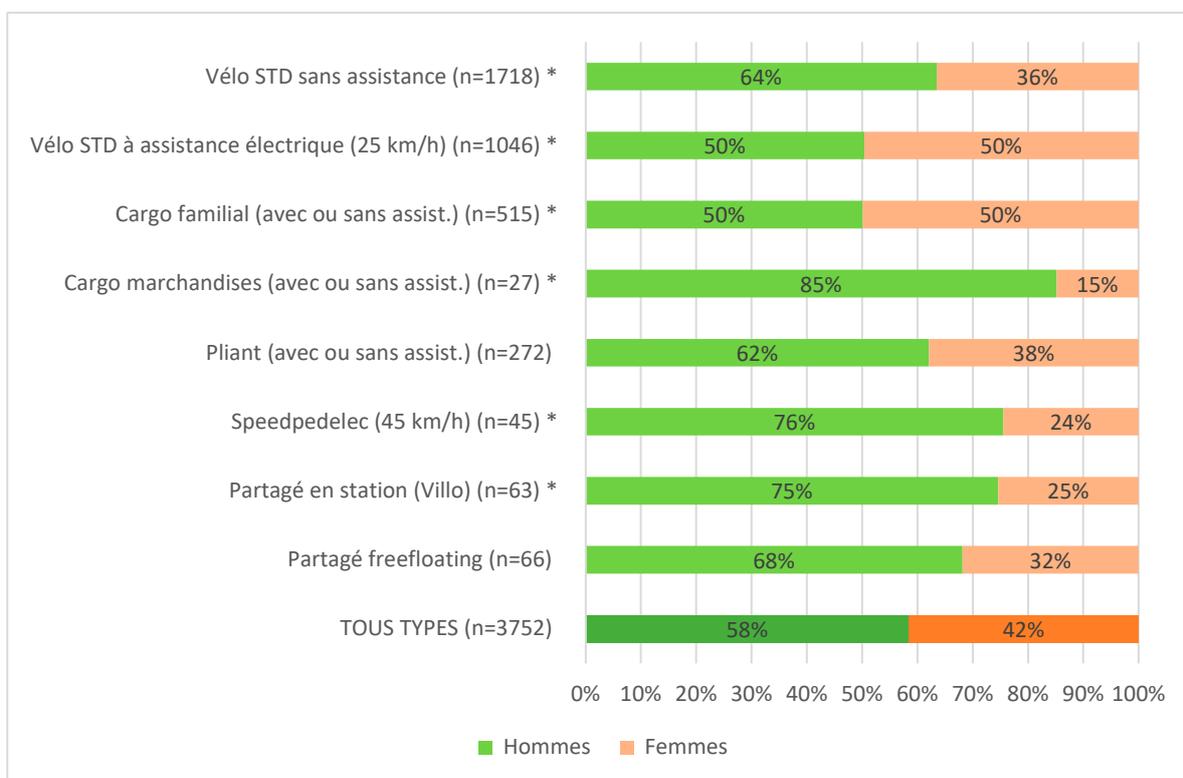


Figure 10 : Répartition hommes/femmes selon le type de vélo (chiffres 2024) (« Vélo STD » signifie « vélo standard »). Source : Pro Velo.

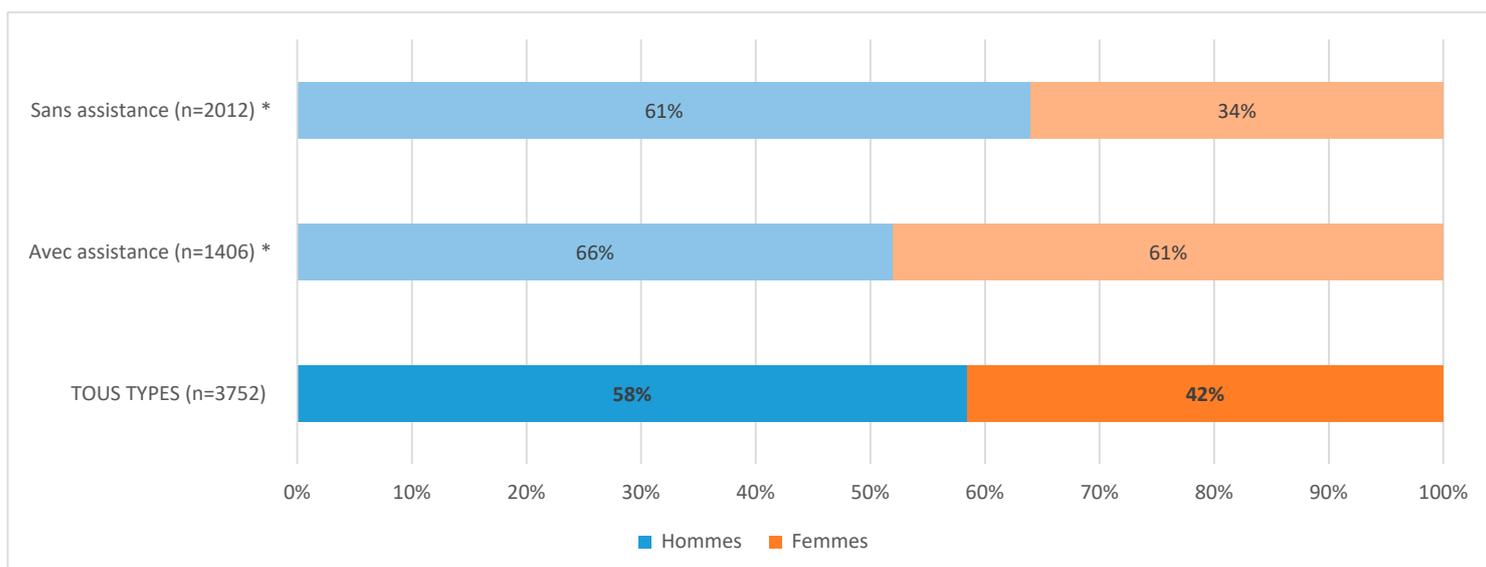


Figure 11 : Répartition hommes/femmes selon la présence d'une assistance électrique sur le vélo (chiffres 2024). Source : Pro Velo.

PORT DU CASQUE EN FONCTION DU TYPE DE VÉLO ET DU GENRE

A l'échelle de l'ensemble des cyclistes, les comptages effectués montrent encore une augmentation dans la tendance au port du casque puisque **70% des cyclistes étaient casqués**¹¹ (contre 67% en 2023), augmentation qui se constate autant auprès des femmes (74% des femmes casquées en 2024 contre 71% en 2023) que des hommes (68% casqués en 2024, contre 64% en 2023).

Comme les années précédentes, on observe que **le port du casque était sensiblement supérieur à la moyenne chez les cyclistes utilisant un vélo standard à assistance électrique (max. 25 km/h)**¹² : respectivement 81% des hommes et 84% des femmes (contre 64% des hommes et 64% des femmes roulant en vélo classique), soit 83% pour l'ensemble. Le même constat s'applique aux **vélos cargos** (70% des hommes et 83% des femmes), aux vélos pliants (68% des hommes et 75% des femmes) ainsi qu'aux **speed pedelecs**¹³ (88% des hommes et 100% des femmes). Concernant ces derniers, on rappellera que le port du casque constitue une obligation légale.

A contrario, le port du casque est plus faible pour les conducteurs de *Villo!* et de vélos en *free floating*.

Enfin, on constate, cette année encore, que le port du casque est supérieur chez les femmes pour tous les types de vélos.

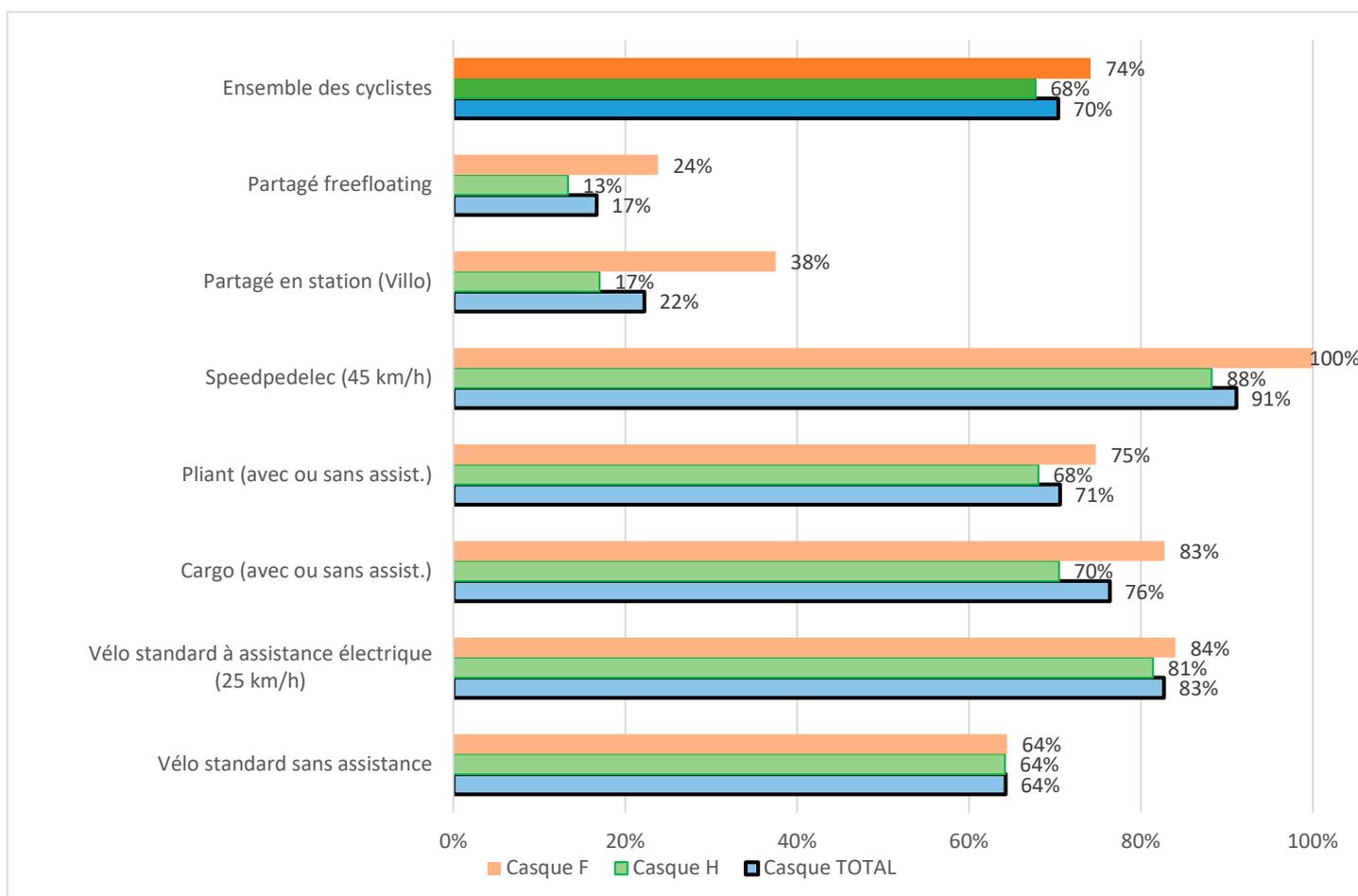


Figure 12 -Port du casque chez les cyclistes, en fonction du genre et du type de vélo. Source : Pro Velo.

11. N.B. : les chiffres relatifs aux ports du casque sont ici issus des comptages spécifiques aux types de vélos. Il est normal qu'ils diffèrent des chiffres issus des comptages classiques.

12. Nous prenons ici uniquement en compte les vélos à assistance électrique qui ne sont pas des speed pedelecs. Le port du casque étant en effet obligatoire pour ces derniers.

13. Rappelons-le, les résultats concernant les speed pedelecs est à utiliser avec prudence au vu de la taille de l'effectif observé : 45 cyclistes dont 34 hommes et 11 femmes.



TRANSPORT D'ENFANTS

Les dispositifs permettant le transport d'enfant ont également été relevés. Ont été comptabilisés : les **sièges-enfant**, les **vélos-cargos familiaux**, les **follow-me** et **troisième-roue**. Sur l'ensemble des vélos comptés, **23% étaient équipés de dispositifs destinés au transport d'enfant**, soit une augmentation de 4 points de pourcentage par rapport à l'année 2023¹⁴. Parmi eux, **61% étaient des vélos-cargos prévus à cet effet** (cargos familiaux), contre seulement 12% en 2018.

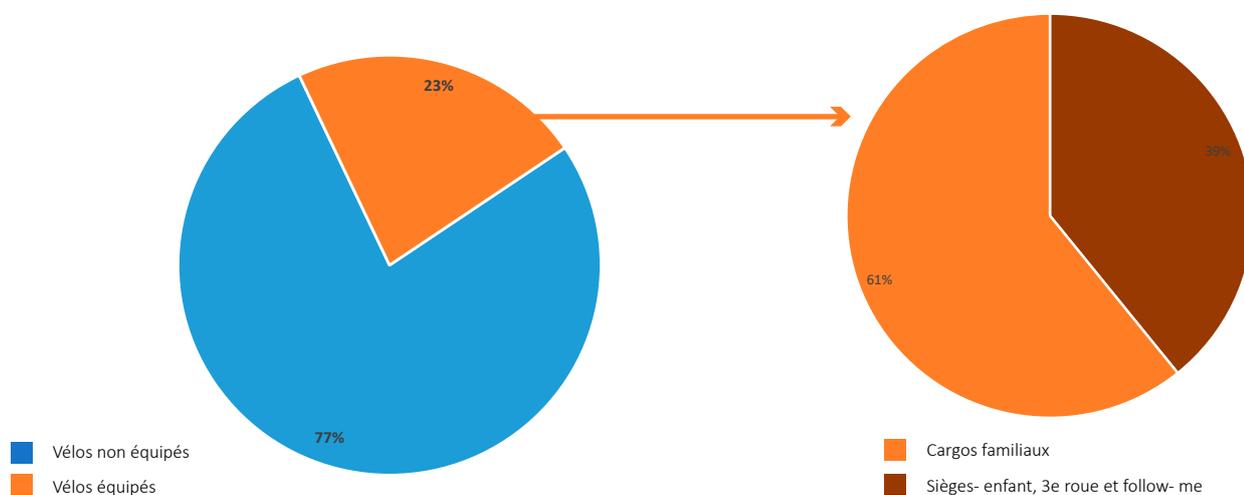


Figure 13 : proportion de vélos équipés pour le transport d'enfants. Source : Pro Velo.

14. Une erreur s'était glissée dans nos analyses de l'année dernière : la part des vélos équipés pour le transport d'enfants en 2023 était de 19% (et non 26%), soit une augmentation de 6 points de pourcentage par rapport à 2022.

En 2024, il y a pratiquement **une parité parfaite entre les hommes et les femmes au niveau des vélos équipés pour le transport d'enfants**. En effet, parmi ces vélos équipés, 51% sont utilisés par des hommes et 49% le sont par des femmes.

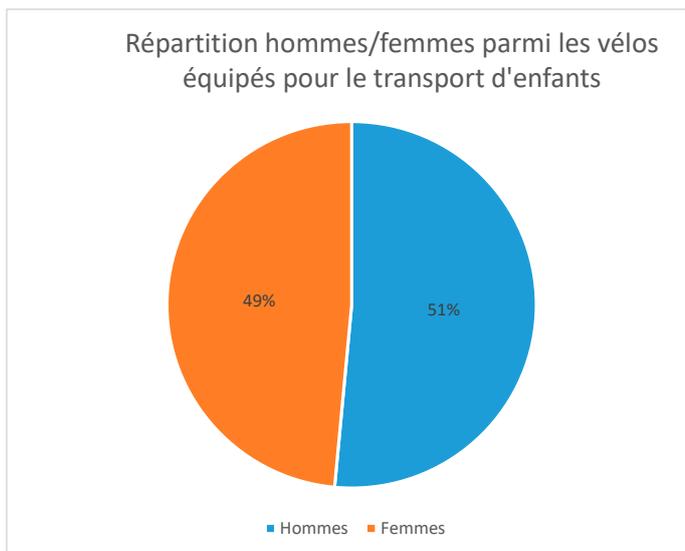


Figure 14 - Répartition hommes/femmes parmi les vélos équipés pour le transport d'enfants. Source : Pro Velo

Par rapport à l'ensemble des cyclistes comptabilisés, les personnes qui transportent des enfants privilégient largement l'usage d'un vélo à assistance électrique. En effet, **la part des vélos à assistance électrique est deux fois plus élevée parmi les personnes qui utilisent un vélo équipé pour le transport d'enfants (81% contre 40%)**.

Parmi les personnes qui transportent des enfants, la part des hommes qui utilisent **un vélo sans assistance électrique** demeure toutefois supérieure à celle des femmes (hommes : 23% ; femmes : 16%).

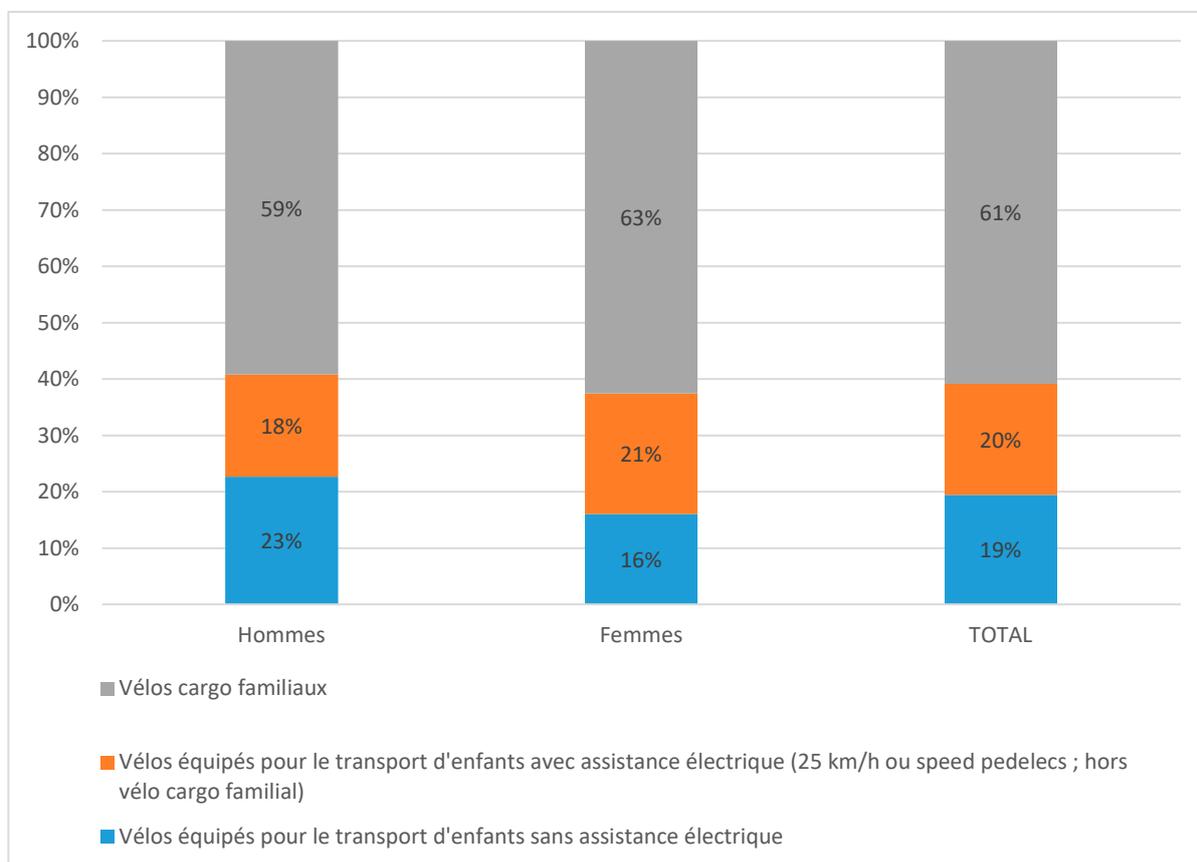


Figure 15 - Type de vélo, équipé pour le transport d'enfants, utilisé en fonction du genre. Source : Pro Velo.

ECLAIRAGE DES VÉLOS EN SOIRÉE

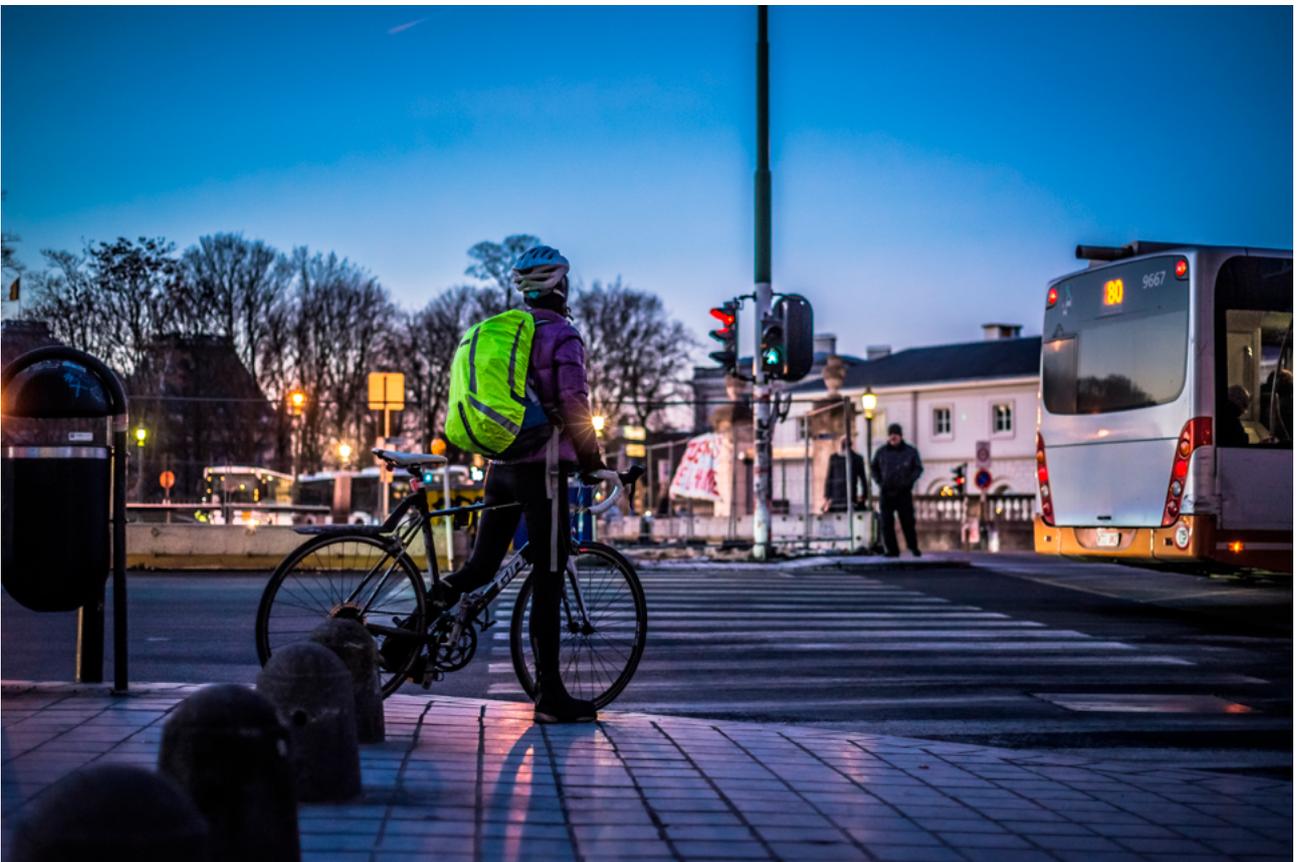
Des observations en soirée ont été effectuées de nuit en 4 lieux afin d'estimer dans quelle mesure les vélos étaient correctement éclairés. Pour l'ensemble des observations, les résultats sont les suivants :

- **79,2%** des vélos observés étaient **correctement éclairés** à l'avant et à l'arrière ;
- **11,2%** des vélos n'étaient équipés que d'un **éclairage partiel** ;
- **9,6% des vélos n'étaient dotés ni d'un phare avant ni d'un phare arrière** ;
- **21,6%** des cyclistes **arboraient une chasuble fluorescente** et **3,7% une housse pour sac à dos fluo**.

Un tableau reprenant les résultats complets est disponible en annexe 5.

Par rapport à 2023, la proportion de vélos en ordre d'éclairage reste stable (79,2% en 2024 vs. 80% en 2023).

Jusqu'en 2019, l'analyse par genre tendait à révéler un comportement plus soucieux de la visibilité à vélo chez les femmes que chez les hommes. Ces dernières années, la différence était moins marquée au niveau de l'éclairage. Cependant, depuis 2023, nous observons de nouveau un écart significatif (bien que légèrement moindre cette année) : en 2024, **les femmes** sont en effet **83,5% à avoir un éclairage en ordre, contre 77,3% des hommes**. Elles sont également plus nombreuses à **porter un gilet fluo (29,1%, contre 18,3% des hommes)**.



STATIONNEMENT

Les données relatives aux taux d'occupation des parkings pour vélos installés à proximité des stations de métro et principales gares de la Région ont été collectées en semaine, du 23 au 30 septembre 2024 entre 9h00 et 17h00. Les résultats présentés ci-dessous sont donc basés sur les données récoltées lors d'un passage unique, annuel. Un biais est donc possible.



Figure 16 : Nombre de places pour vélos et taux d'occupation des parkings vélos à proximité des stations de métro et principales gares de la Région Bruxelloises. Source : plan de la STIB, données de Pro Velo.

Le taux d'occupation moyen des parkings vélos est de 30% (2019 : 32% ; 2020 : 27%¹⁵ ; 2021 : 31% ; 2022 : 33% ; 2023 : 34%). Après une tendance à la diminution (-16% entre 2018 et 2020) suite à l'augmentation de l'offre de stationnement vélo aux abords des stations en 2019 et 2020, le taux d'occupation moyen des parkings vélos est relativement stable depuis 2019.

Comme les années précédentes, **plusieurs gares apparaissent parmi les parkings vélos ayant les plus hauts taux d'occupation**. Pour la majorité, leur taux d'occupation a cependant diminué par rapport à 2023, sauf à la Gare du Nord, et du Midi où on observe un (petite) augmentation.

- **Gare du Nord** (74% ; contre 69% en 2023 ; contre 83% en 2022 ; 77,5% en 2021, 69% en 2020 et 80% en 2019)
- **Gare Centrale** (70% ; 91% en 2023 ; contre 78% en 2022 ; 75,5% en 2021, 59% en 2020 et 90% en 2019)
- **Gare de Bruxelles-Schuman** (65% ; contre 85% en 2023 ; contre 68% en 2022 ; 65% en 2021, 39% en 2020 et 53% en 2019)

15. Il convient cependant d'interpréter les résultats de 2020 avec prudence compte tenu notamment de la baisse des taux de fréquentation des transports en commun suite à la crise du coronavirus. La semaine du 12 octobre 2020, La diminution du taux de fréquentation des transports en commun de la Stib était estimée à plus de 60% par rapport à sa fréquentation normale de 2020 avant la propagation du virus. Source : https://www.rtf.be/info/belgique/detail_coronavirus-la-frequentation-de-la-stib-est-tombée-sous-les-60-de-celle-avant-cours-avant-le-covid?id=10617884

- **Gare de Bruxelles-Luxembourg** (59% ; contre 75% en 2023 ; contre 69% en 2022 ; 47% en 2021, 56% en 2020 et 76% en 2019)
- **Gare du Midi** (59% ; contre 57,5% en 2023 ; contre 66,5% en 2022 ; 60% en 2021, 60% en 2020 et 56% en 2019)

Parmi les autres parkings vélos les plus occupés, on retrouve aussi la station **Comte de Flandre** (89% contre 70% en 2023).

Parmi les parkings vélos les moins occupés, on retrouve les stations Vandervelde (1,72%), Beaulieu (1,39%) et Parc (0%), mais aussi, tout comme en 2023, les stations Clémenceau (0%), Delacroix (0%) et Houba-Brugmann (0%).

Nous avons également récolté des **données sur la façon dont les vélos étaient attachés** (cf. figure 18). Parmi les 983 vélos stationnés dans le centre ou sur la petite ceinture lors de nos comptages, **79% (+12 points de pourcentage par rapport à 2023)** étaient attachés avec un **bon cadenas**¹⁶ et **29% (tout comme en 2023)** étaient attachés **par le cadre et l'une des deux roues**. Si ce dernier chiffre peut sembler peu élevé, on notera qu'en de nombreux endroits (notamment aux gares SNCB), le stationnement vélo se présente **sous forme de râteliers** permettent de **bloquer l'une des deux roues** (généralement avant) du vélo. Bien qu'il reste recommandé d'attacher la roue avant avec le cadre, l'attacher uniquement de ce dernier, peut, dans ces conditions, être considérée comme suffisante.

Enfin, au niveau de la **gravure/apposition d'un sticker**, les constats sont contrastés. En 2019, 5% des vélos étaient gravés. Ce pourcentage a diminué jusqu'à **moins de 1% en 2020 et, en 2024, 1,9%** des vélos étaient **gravés** (contre 2,3% en 2023). Par contre, **3,5%** des vélos portaient un **sticker**¹⁷ (ce qui représente une diminution de 2,7 points de pourcentage par rapport à 2023). Rappelons ici que plus aucun vélo n'est gravé en Région de Bruxelles-Capitale depuis mars 2019 suite au lancement du sticker antivol bruxellois. Il est donc normal d'observer une baisse progressive de la part des vélos gravés sur le territoire de la Région. A contrario, il est interpellant d'observer que seule une faible part des vélos comptabilisés est actuellement équipé d'un sticker MyBike.

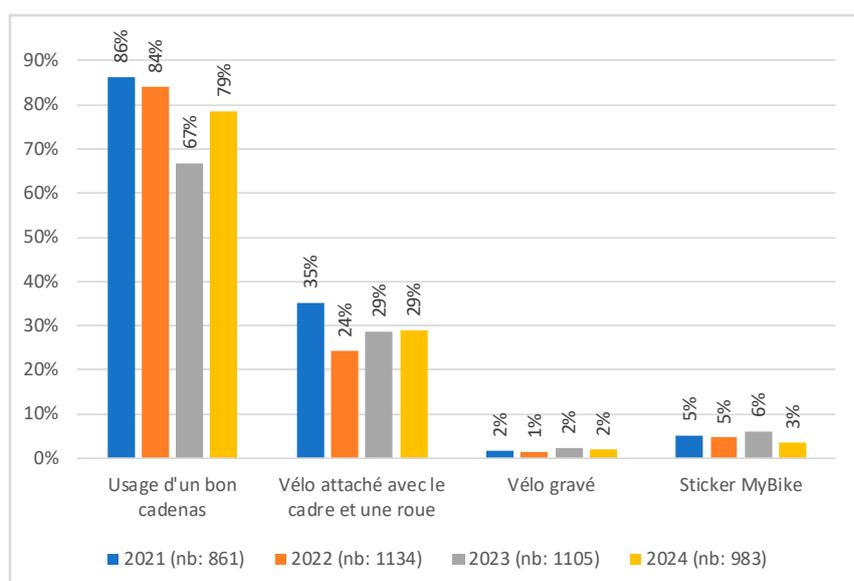


Figure 17 – Utilisation des cadenas et des dispositifs de dissuasion du vol, lors des relevés « Stationnement ». Source : Pro Velo.

16. Par « bon cadenas », nous entendons : les cadenas en « U » ; les cadenas de type « mètre de menuisier » et les grosses chaînes recouvertes d'un tissu solide.

17. <https://mybike.brussels/fr/>



RAPPORT DE L'ENQUETE CONTINUE

RESUME

Depuis 2021, un nouveau volet « enquête continue » a été implémenté à l'Observatoire bruxellois du vélo en vue d'interroger chaque année un échantillon de cyclistes sur différentes thématiques qualitatives :

- Pratiques vélo (Distances parcourues, motifs de déplacement, type de vélo utilisé, temps de déplacement, etc.)
- Profil modal (Fréquence d'usage des autres modes de transport, nombre d'années de pratique à vélo, etc.)
- Ressenti à vélo (Satisfaction infrastructure cyclable, sentiment d'insécurité, etc.)
- Vol de vélo (Nombre de vols de vélo lors des deux dernières années, stationnement et sécurisation du vélo au moment du vélo, dépôt de plainte, etc.)
- Accidentologie (Nombre d'accidents à vélo lors des deux dernières années, niveau de gravité, opposants éventuels, etc.)

METHODOLOGIE

En 2024, un total de **389** cyclistes ont été interrogés.

Pour distribuer l'enquête, plusieurs étudiants se sont déplacés sur le terrain pour interroger les cyclistes « en direct ». Ces 389 entretiens ont systématiquement été réalisés du lundi au vendredi entre le 20 septembre et le 16 octobre, soit en matinée (de 8h à 12h) soit l'après-midi (de 14h30 à 18h30).

Pour réaliser ces entretiens, les enquêteurs se sont rendus à différents « points de rupture » des cyclistes (feux rouges, lieux de parkings vélo) situés dans différents lieux de Bruxelles accueillant un flux important de cyclistes :

- Trône
- Tour et Taxis
- Porte de Hal
- Madou
- Delta
- Canal
- Art-loi

Le questionnaire utilisé pour la présente enquête est disponible en annexe 2.

TYPES DE DEPLACEMENT ET DETAILS DE L'ÉCHANTILLON

L'ensemble des résultats sont présentés ci-dessous. Nous commençons par détailler le profil des répondants de l'échantillon (genre, situation professionnelle, diplôme le plus élevé obtenu) avant d'aborder les résultats par thématiques (types de déplacement, qualité ressentie du trajet à vélo, vol de vélo, accidentologie).

DÉTAILS DE L'ÉCHANTILLON :

Au sein de notre échantillon, **56%** des répondants étaient des **hommes** et **44%** des **femmes**.

En termes de situation professionnelle, **72%** des répondants étaient des **employés** au moment de répondre à l'enquête. Ce sont ensuite respectivement les indépendants (12%) les demandeurs d'emploi (5%) et les étudiants (5%) qui sont les plus présents au sein de notre échantillon.

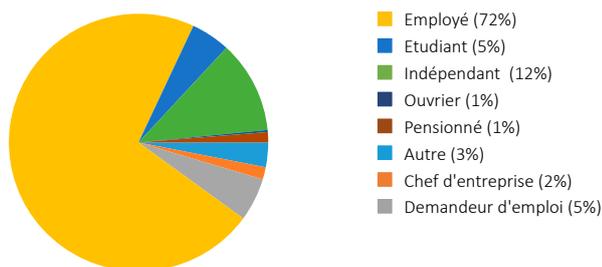
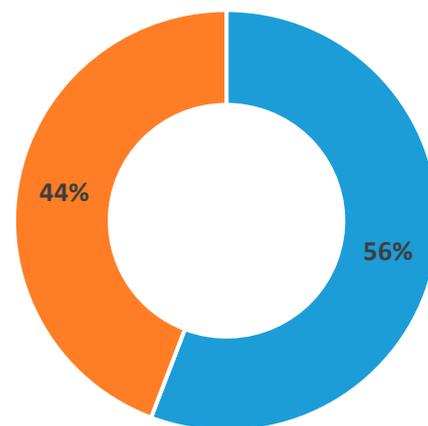


Figure 19 : Situation professionnelle des répondants



■ Homme (n = 217) ■ Femme (n = 172)

Figure 18 : Nombre de répondants en fonction du genre

En ce qui concerne la **situation familiale** des répondants, **4 répondants sur 10** vivent en **couple avec un ou des enfants**, tandis que **20%** déclarent vivre en **couple sans enfants** et **21% vivre seul**.

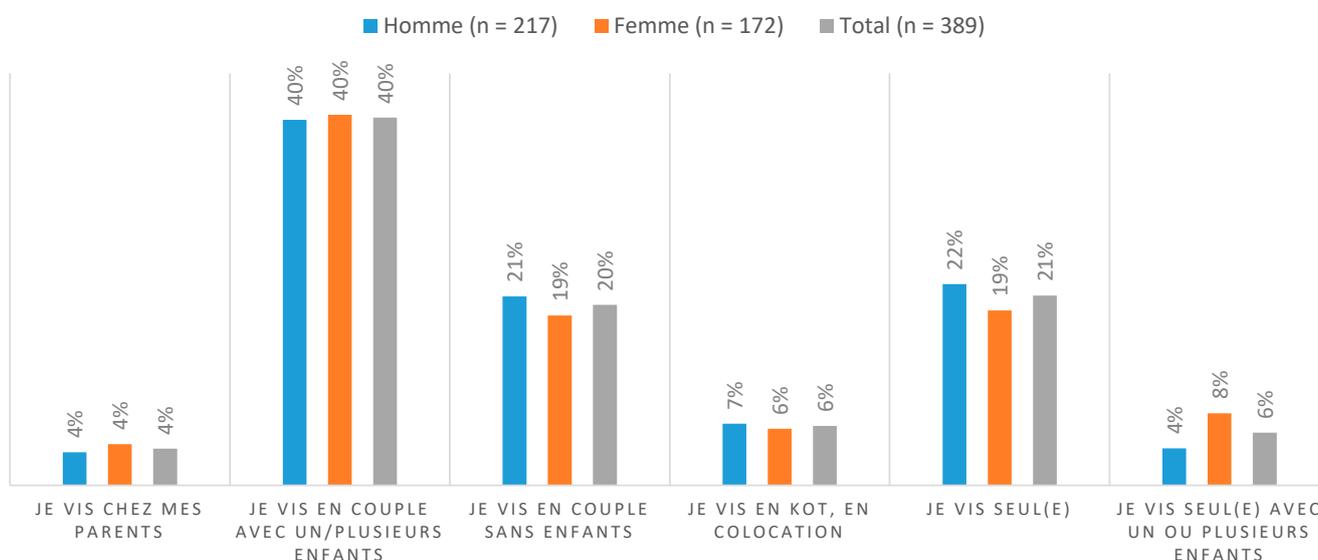


Figure 20 – Situation familiale des répondants

Enfin, **90% des personnes interrogées sont détentrices d'un diplôme d'enseignement supérieur**, dont 73% un « cycle long ». Si cette proportion de répondants possédant un diplôme du supérieur peut paraître très élevée, elle est néanmoins légèrement inférieure à celui observé à l'occasion de l'observatoire de l'année passée (92%).

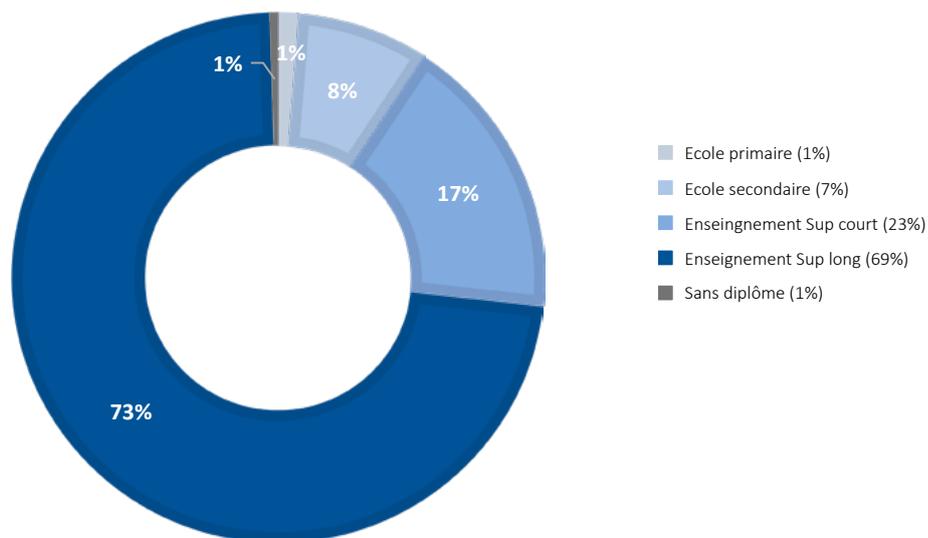


Figure 21 - Diplôme ou certificat d'étude le plus élevé obtenu par les répondants (n = 389)

TYPES DE DÉPLACEMENT

Chaque cycliste a été invité à nous partager une série d'informations concernant le trajet qu'il était en train d'effectuer à vélo au moment d'être interrogé.

Commune de destination et d'origine

Nous nous intéressons tout d'abord au type de déplacement réalisé par les répondants. Quels sont les lieux de destination et d'origine des répondants ? Quels motifs de déplacements ?

La commune de Bruxelles Ville constitue cette année encore le lieu de destination principal parmi les cyclistes interrogés en 2024. 34,2% des cyclistes interrogés déclarent ainsi avoir pour lieu de destination la commune de Bruxelles Ville, en diminution tout de même par rapport à 2023 (-2,5 pts). Les communes d'Ixelles (12,7 %) et de Molenbeek (17,8%) complètent le podium.

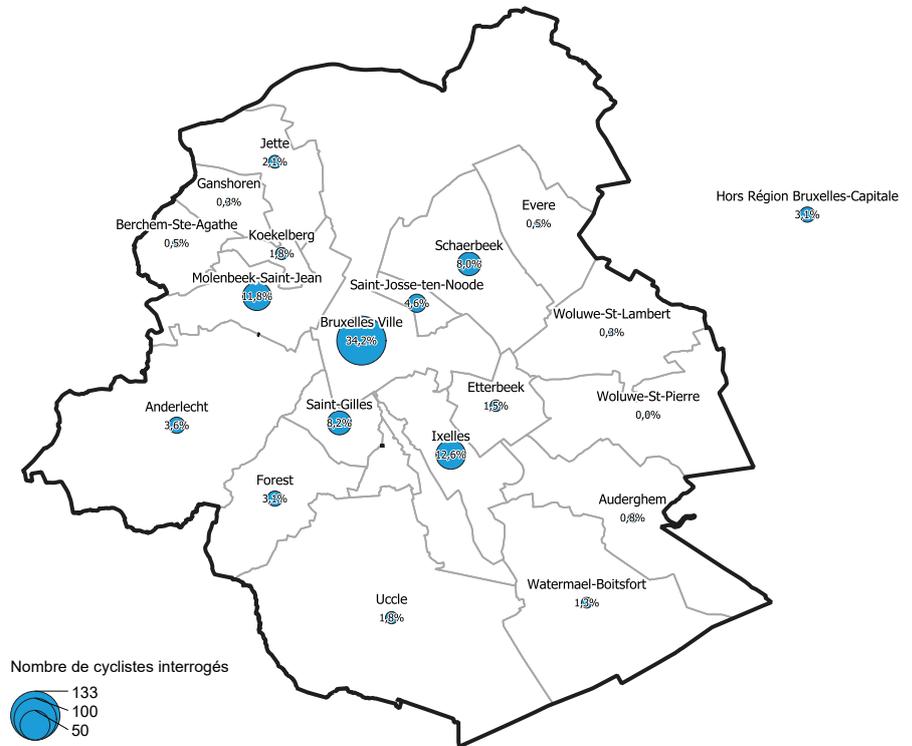


Figure 22 – Dans quelle commune de Bruxelles-Capitale se rendent les cyclistes interrogés (destination) ?

Communes de destination

ANDERLECHT	14	3,6%
AUDERGHEM	3	0,8%
BERCHEM ST AGATHE	2	0,5%
BRUXELLES VILLE	133	34,2%
ETTERBEEK	6	1,5%
EVERE	2	0,5%
FOREST	12	3,1%
GANSHOREN	1	0,3%
IXELLES	49	12,6%
JETTE	8	2,1%
KOEKELBERG	7	1,8%
MOLENBEEK	46	11,8%
SAINT GILLES	32	8,2%
SAINT JOSSE	18	4,6%
SCHAERBEEK	31	8,0%
UCCLE	7	1,8%
WATERMAEL-BOITSFORT	5	1,3%
WOLUWE ST LAMBERT	1	0,3%
Hors Bruxelles	4	1,0%

Tableau 6 - Dans quelle commune de Bruxelles-Capitale se rendent les cyclistes interrogés (destination) ? (Détails sous forme de tableau)

En termes de **lieu d'origine**, c'est également la Ville de Bruxelles qui est la plus courante (17,5% ; -4 pts par rapport à 2023), suivi d'Ixelles (11,1%), Schaerbeek (9,8%) et Anderlecht (9,8%).

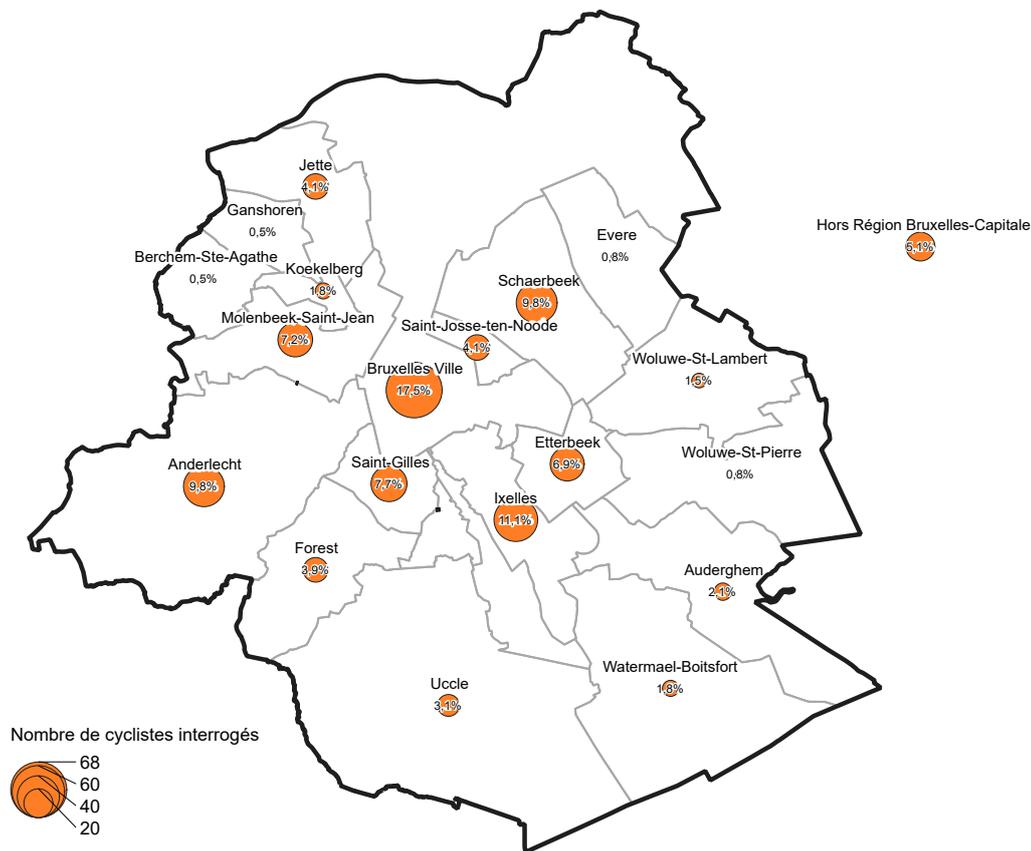


Figure 23 : Depuis quelle commune de Bruxelles-Capitale les cyclistes interrogés ont-ils démarré leur trajet à vélo (origine) ?

Communes d'origine

ANDERLECHT	38	9,8%	KOEKELBERG	7	1,8%
AUDERGHEM	8	2,1%	MOLENBEEK	28	7,2%
BERCHEM ST AGATHE	2	0,5%	SAINT GILLES	30	7,7%
BRUXELLES VILLE	68	17,5%	SAINT JOSSE	16	4,1%
ETTERBEEK	27	6,9%	SCHAERBEEK	38	9,8%
EVERE	3	0,8%	UCCLE	12	3,1%
FOREST	15	3,9%	WATERMAEL-BOITSFORT	7	1,8%
GANSHOREN	2	0,5%	WOLUWE ST LAMBERT	6	1,5%
IXELLES	43	11,1%	WOLUWE ST PIERRE	3	0,8%
JETTE	16	4,1%	Hors Bruxelles	20	5,1%

Tableau 7 - Depuis quelle commune de Bruxelles-Capitale les cyclistes interrogés ont-ils démarré leur trajet à vélo (origine) ? (Détails sous forme de tableau)

En ce qui concerne le motif de leur déplacement, si comme l'année passée **la majorité des répondants se déplaçaient pour se rendre ou revenir de leur lieu de travail (54%)** - et d'autant plus chez les hommes (57% vs. 51% des femmes) - cette proportion est en nette recul par rapport à 2023 (-20 pts). Ceci pourrait s'expliquer par le fait que la période de collecte a été un peu élargie par rapport aux années passées (8h-11h et 15h30-18h30 en 2023 ; contre 8h-12h et 14h30-18h30 en 2024) à des heures où d'autres motifs de déplacements prennent plus d'importance comme, comme par exemple le motif « commerce » ou « activité » de loisir.

Assez logiquement, les autres motifs de déplacements « bénéficient » de ce recul : **« se rendre à une activité de loisir »** apparaît ainsi en deuxième position (16%, +9 pts), devant le motif **« se rendre dans un commerce »** (12%, +5 pts). Viennent ensuite les motifs « accompagner ou chercher son enfant » (9%), « se rendre à une activité sociale » (6%) et enfin « se rendre à un lieu d'étude » (3%).

MOTIF DÉPLACEMENT

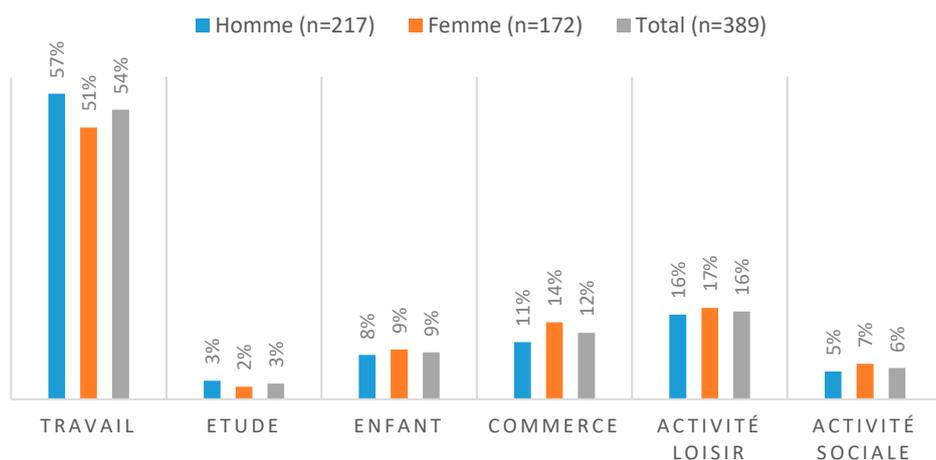


Figure 24 – Motif de déplacement des répondants

TYPES DE VÉLO

Alors que **près de 6 cyclistes interrogés sur 10 utilisent un vélo classique pour leur déplacement**, cette proportion est sensiblement plus importante parmi les hommes (70% vs. 52% des femmes). **Le vélo électrique vient en deuxième position (28%)**, et est d'autant plus populaire auprès des femmes (36% vs. 22% des hommes). Les vélos pliants et les vélos cargos (moins de 6% chacun) apparaissent nettement plus en retrait.

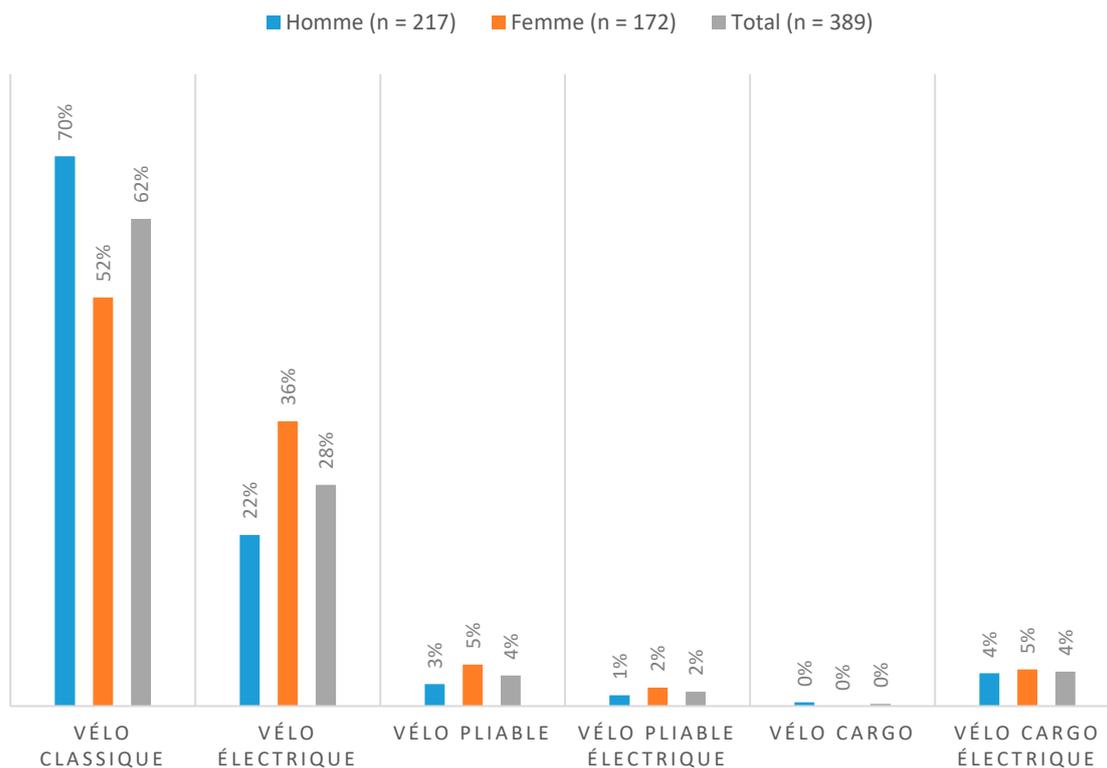


Figure 25 : Quel type de vélo utilisez-vous ?

Tout type de vélo confondu, nous observons une nouvelle fois une large majorité de **64%** de vélos non-électriques contre **36%** de vélos électriques, des proportions identiques à celles observées l'année passée.

En revanche, à contrario de 2023 mais dans la lignée des observations faites en 2022, il semble exister un réel gender gap en ce qui concerne le vélo électrique : les cyclistes femmes sont proportionnellement plus nombreuses à utiliser un vélo électrique (43% contre 27% pour les hommes). Cette tendance se confirme également dans nos comptages : les femmes sont surreprésentées pour ce qui est des VAE.

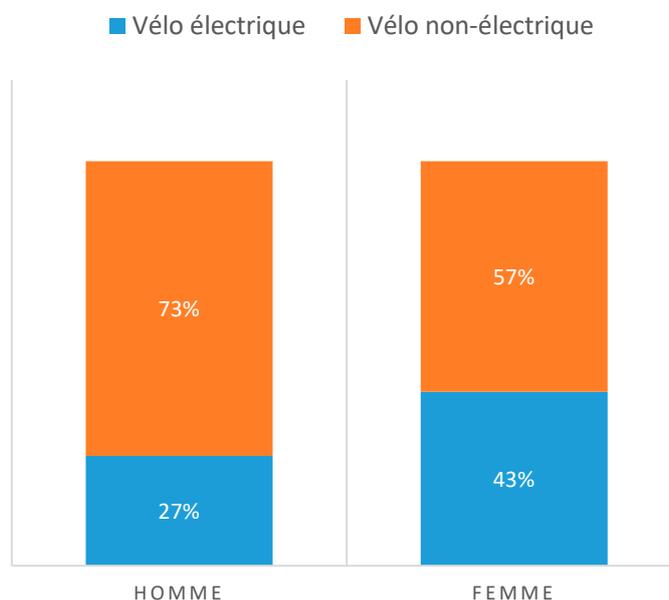


Figure 26 : Quel type de vélo utilisez-vous ?

DISTANCE PARCOURUE

En termes de **distance parcourue** cette fois, tout type de vélo confondu, nous obtenons une distance médiane¹⁸ de **5 km**. La **vitesse médiane** calculée sur base de l'estimation du temps de trajet par les répondants est de **15 km/h**.

Nous constatons une distance médiane plus importante pour les répondants qui utilisent un **vélo électrique**. En effet, les utilisateurs de vélos électriques affichent une distance médiane de **6 kilomètres**, tandis que les utilisateurs de **vélos classiques mécaniques** affichent eux une distance médiane de **5 kilomètres**.

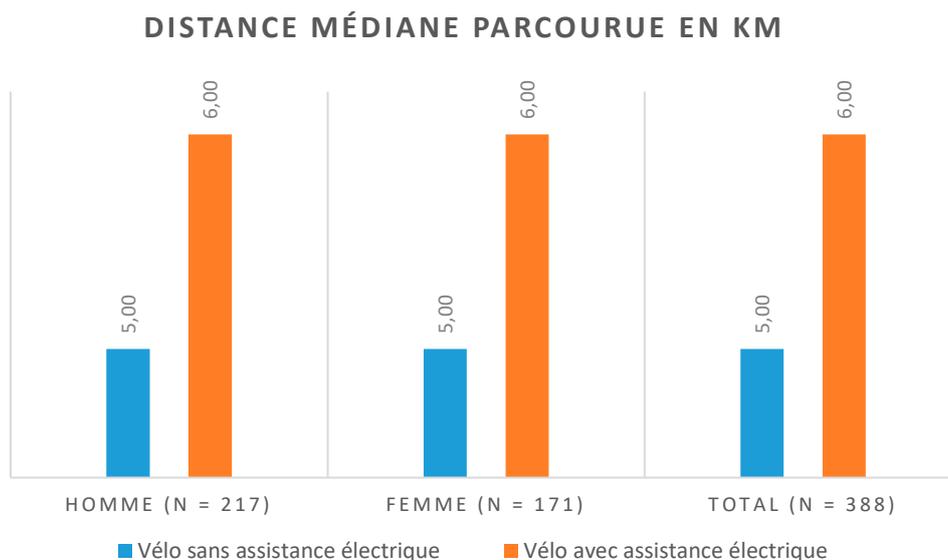


Figure 27: Distance moyenne en km parcourue selon l'usage d'un vélo électrique ou classique

FRÉQUENCES D'USAGE DES DIFFÉRENTS MODES DE TRANSPORT

En dehors du trajet qu'il était en train de réaliser à vélo, nous avons demandé à chaque répondant de préciser la **fréquence d'usage** qu'il avait des autres modes de transport au cours de la semaine **pour des déplacements utilitaires à Bruxelles** (se rendre au travail, faire du shopping, déposer les enfants...).

Parmi les répondants, nous observons tout d'abord une grande part de cyclistes « assidus » avec **96%** d'entre eux qui déclarent utiliser le vélo au moins 3 à 4 fois par semaine, et même **78%** « **5 fois par semaine ou plus** ».

Comme les années précédentes, le second mode le plus fréquemment cité est ensuite la **marche à pieds**, avec **21%** des répondants qui déclarent utiliser ce mode de transport 5 fois par semaine ou plus.

Bien qu'utilisés à une fréquence plus faible, les **transports en commun**¹⁹ et ensuite la **voiture** recueillent également quelques suffrages avec respectivement **68%** et **24%** qui déclarent utiliser ce mode au **minimum une fois par semaine** pour leurs déplacements.

18. Si toutes les valeurs (exemples : distance, vitesse...) sont classées par ordre croissant (ou décroissant), la valeur médiane est celle en-dessous de laquelle on retrouve 50% des valeurs.

19. Utilisation de l'abréviation « TC » pour Transports en commun

FRÉQUENCE D'UTILISATION DES MODES DE TRANSPORT

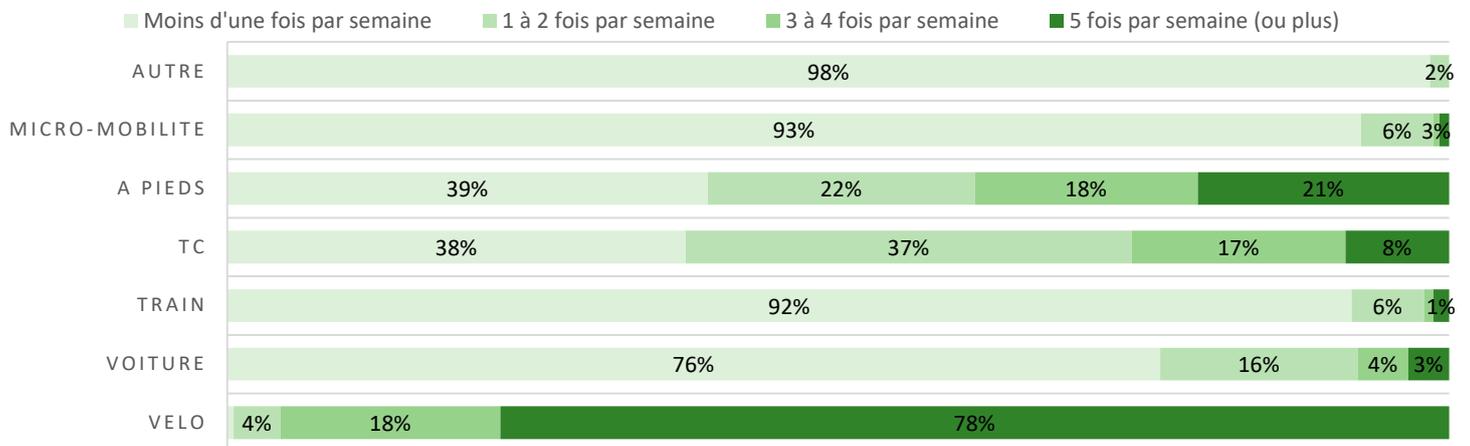


Figure 28 – Actuellement, à quelle fréquence utilisez-vous ces différents modes de transport pour réaliser un déplacement utilitaire à Bruxelles (c'est-à-dire pour vous rendre au travail, à un commerce, déposer vos enfants, etc.) ?

	TOTAL (n = 389)						
	VELO	VOITURE	TRAIN	TC	A PIEDS	MICRO-MOBILITE	AUTRE
Moins d'une fois par semaine	1%	76%	92%	38%	39%	93%	98%
1 à 2 fois par semaine	4%	16%	6%	37%	22%	6%	2%
3 à 4 fois par semaine	18%	4%	1%	17%	18%	1%	0%
5 fois par semaine (ou plus)	78%	3%	1%	8%	21%	1%	0%
Fréquence d'usage- Homme (n=217)							
	VELO	VOITURE	TRAIN	TC	A PIEDS	MICRO-MOBILITE	AUTRE
Moins d'une fois par semaine	0%	69%	88%	38%	36%	91%	96%
1 à 2 fois par semaine	4%	20%	6%	37%	23%	6%	2%
3 à 4 fois par semaine	14%	5%	1%	16%	20%	0%	0%
5 fois par semaine (ou plus)	79%	3%	1%	7%	18%	0%	0%
Fréquence d'usage- Femme (n=172)							
	VELO	VOITURE	TRAIN	TC	A PIEDS	MICRO-MOBILITE	AUTRE
Moins d'une fois par semaine	1%	80%	90%	35%	40%	88%	96%
1 à 2 fois par semaine	3%	10%	5%	34%	19%	6%	1%
3 à 4 fois par semaine	22%	2%	0%	19%	15%	1%	0%
5 fois par semaine (ou plus)	71%	4%	1%	10%	22%	2%	0%

Tableau 8 – Actuellement, à quelle fréquence utilisez-vous ces différents modes de transport pour réaliser un déplacement utilitaire à Bruxelles (c'est-à-dire pour vous rendre au travail, à un commerce, déposer vos enfants, etc.) ? Détails des réponses en fonction du genre

MODE DE TRANSPORT POUR REMPLACER LE VÉLO

Nous avons également demandé aux répondants quels étaient le(s) mode(s) de transport qui aurai(en)t été utilisé(s) dans le cas où leur vélo était inaccessible. Si les répondants se reportent comme l'année passée très majoritairement vers les **transports en commun (77%)**, cette proportion est en nette augmentation par rapport à 2023 (+9 pts). La **marche (20%)** et la **voiture (14%)** complètent une nouvelle fois le podium.

MODE DE TRANSPORT POUR REMPLACER LE VÉLO

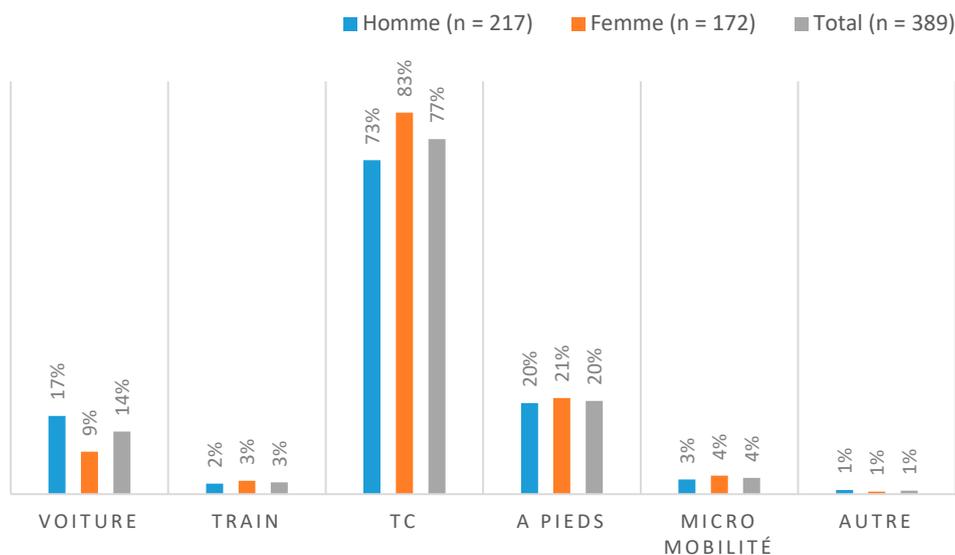


Figure 29 : Si vous n'aviez pas de vélo, quel(s) mode(s) de transport auriez-vous utilisé(s) pour réaliser votre déplacement ?

QUALITE DU TRAJET A VELO

Les répondants de l'enquête ont également été invités à répondre à une série de questions sur leurs ressentis liés à la pratique du vélo. Pour réaliser ce sondage, nous avons utilisé l'outil psychométrique appelé « échelle de Likert » permettant de mesurer une attitude chez des individus. Cet outil nous a permis de présenter plusieurs énoncés ou affirmations pour lesquelles la personne interrogée nous a exprimé son degré d'accord ou de désaccord.

Pour présenter les résultats ci-dessous sous forme de graphique histogramme, nous avons distingué les réponses en fonction du genre (172 réponses pour les femmes et 217 réponses pour les hommes) avant de les mettre en forme sous forme de pourcentages. Quelques répondants ont préféré ne pas répondre à certaines questions, ce qui explique que les bases de répondants ne soient pas toujours exactement les mêmes.

SENTIMENT DE CONTINUITÉ DU TRAJET À VÉLO RÉALISÉ

Le premier item étudié concerne le **sentiment de bénéficiaire d'un trajet direct et sans détour** à vélo vers son lieu de destination.

MON TRAJET À VÉLO EST RAPIDE ET DIRECT

■ Homme (n = 216) ■ Femme (n = 171) ■ Total (n = 387)

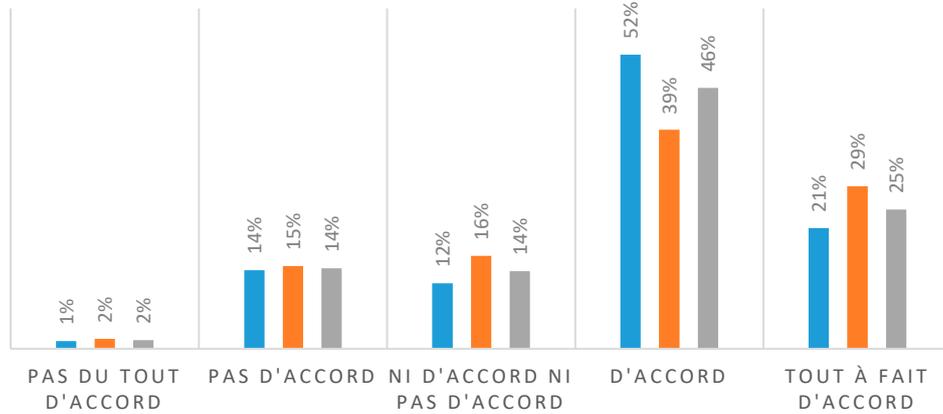


Figure 30 – Êtes-vous d'accord avec cette déclaration ? « Mon trajet à vélo à Bruxelles est rapide et direct. Je ne dois pas faire de détour pour éviter par exemple un carrefour dangereux ou une barrière urbaine (gare, canal, etc.) ».

MON TRAJET À VÉLO EST RAPIDE ET DIRECT

— ST D'accord — ST Pas d'accord

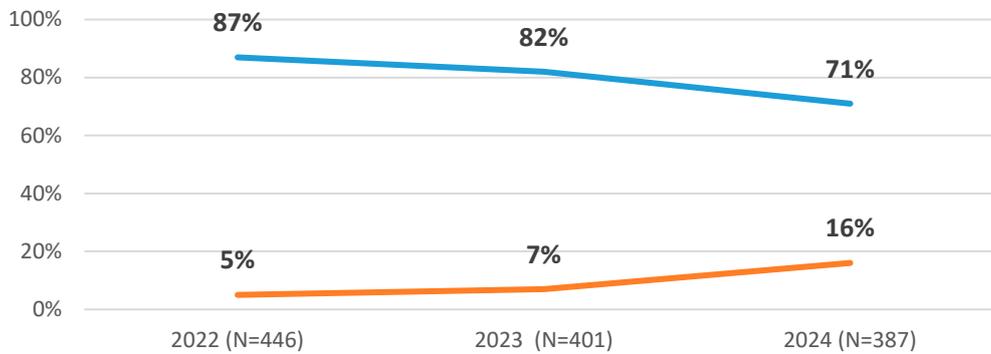


Figure 31 - Êtes-vous d'accord avec cette déclaration ? « Mon trajet à vélo à Bruxelles est rapide et direct. Je ne dois pas faire de détour pour éviter par exemple un carrefour dangereux ou une barrière urbaine (gare, canal, etc.) ». – Comparaison 2022 à 2024

Les réponses recueillies pour cette question révèlent une majorité d'avis positifs voire très positifs. Ce sont ainsi **71%** de répondants qui sont au minima **plutôt d'accord** avec cette déclaration. Il convient de souligner que **cette proportion diminue depuis 2022**, chutant de 16 points par rapport à 2022. A l'opposé 16% des répondants ne se disent pas d'accord avec cette déclaration, une proportion d'insatisfaits qui augmente fortement depuis 2022 (+11 pts).

PERCEPTION DE LA QUALITÉ DE L'INFRASTRUCTURE CYCLABLE

Nous avons également questionné les cyclistes sur leur sentiment de bénéficier d'infrastructures cyclables de qualité sur leur trajet.

En ce qui concerne la qualité de l'infrastructure cyclable, nous obtenons également davantage de réponses positives que négatives, mais cette opinion apparaît moins constituée : **44% sont (tout à fait) d'accord** avec cette déclaration contre **30% des répondants qui déclarent ne pas (du tout) être d'accord** avec cette déclaration. Enfin, 26% des répondants ne se positionnent pas (ni d'accord ni pas d'accord). Enfin, alors que la proportion de personnes estimant que les infrastructures sont de qualité à Bruxelles reste stable par rapport aux années passées, davantage de personnes ne sont pas d'accord avec cette affirmation : cela est dû à un transfert de réponses du poste « ni d'accord ni pas d'accord » vers ces postes « pas d'accord ».

SENTIMENT DE BÉNÉFICIER D'UNE INFRASTRUCTURE CYCLABLE DE QUALITÉ

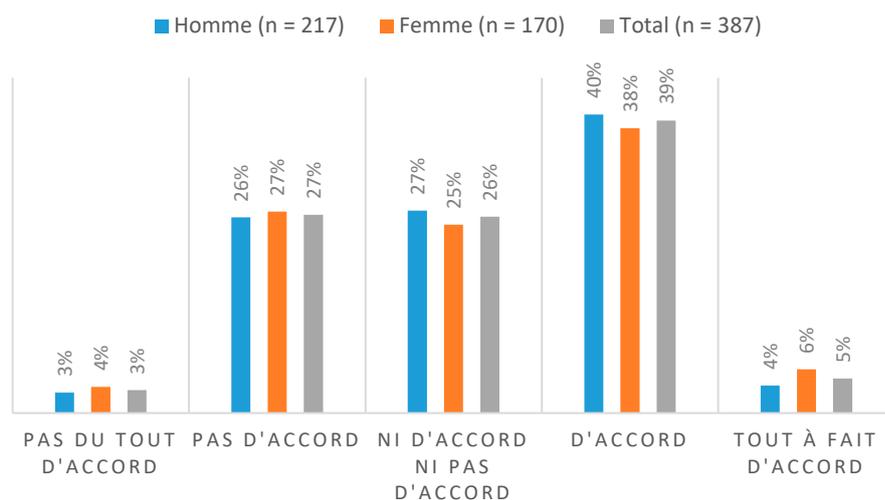


Figure 32 - Êtes-vous d'accord avec cette déclaration ? Mon trajet à vélo à Bruxelles se fait majoritairement soit sur des infrastructures cyclables de qualité soit dans des zones apaisées (avec très peu de trafic routier).

SENTIMENT DE SÉCURITÉ À VÉLO

SENTIMENT DE SÉCURITÉ À VÉLO

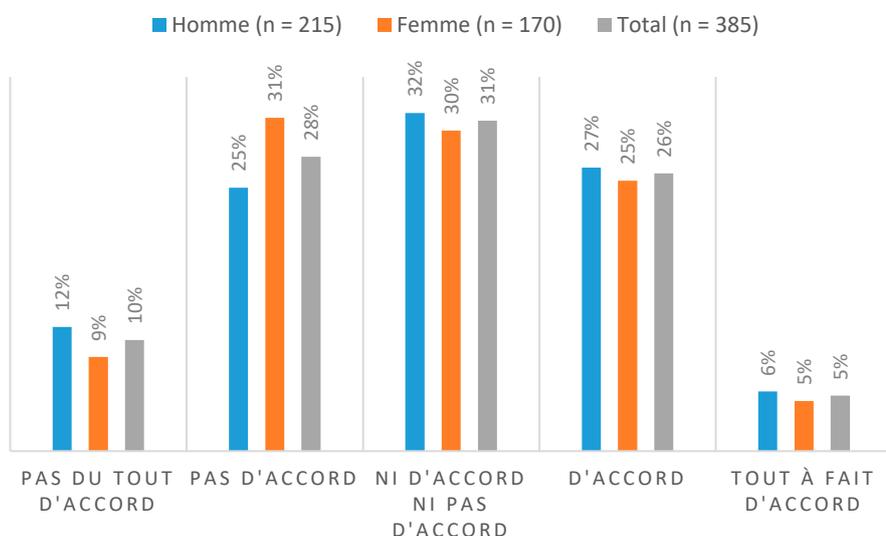


Figure 33 - Êtes-vous d'accord avec cette déclaration ? Lorsque je roule à vélo à Bruxelles, je me sens globalement en sécurité. Je ne crains pas d'être victime d'un accident de la route.

Les **résultats sont plus partagés** en ce qui concerne le sentiment de sécurité à vélo. En effet, **38%** des répondants déclarent **ne (pas du tout) se sentir en sécurité sur les routes bruxelloises à vélo** (+5 points par rapport à 2023), contre **31%** qui déclarent **se sentir (tout à fait) en sécurité**. Enfin, 31% des répondants ne se prononcent pas (ni d'accord ni pas d'accord). Alors qu'on observait les années passées une tendance concernant le genre, les hommes étant plus nombreux à déclarer se sentir en sécurité que les femmes, ce n'est **pas le cas cette année**.

ACCÈS À UN LIEU DE STATIONNEMENT SÉCURISÉ À DOMICILE ET À DESTINATION

Nous avons également interrogé les cyclistes sur l'accès à un lieu de stationnement sécurisé à proximité de leur domicile.

Parmi les cyclistes interrogés, **74%** (+4 pts vs. 2023) des répondants déclarent avoir **accès à un lieu de stationnement (tout à fait) sécurisé** à (proximité) de leur **domicile** contre 17% qui déclarent ne pas y avoir accès.

Parallèlement, nous avons également questionné les répondants sur **l'accessibilité à un lieu de stationnement de type arceau vélo à Bruxelles** au niveau de leurs différents **lieux de destination**. La majorité des répondants (55%) estiment **trouver (très) facilement un arceau vélo** pour se stationner à leurs différents lieux de destination à Bruxelles. A l'inverse, 20% ne sont pas (du tout) d'accord avec cette déclaration. Il convient de souligner que les opinions des cyclistes à l'égard de l'offre de stationnement hors du domicile évoluent favorablement depuis 2022.

STATIONNEMENT DOMICILE

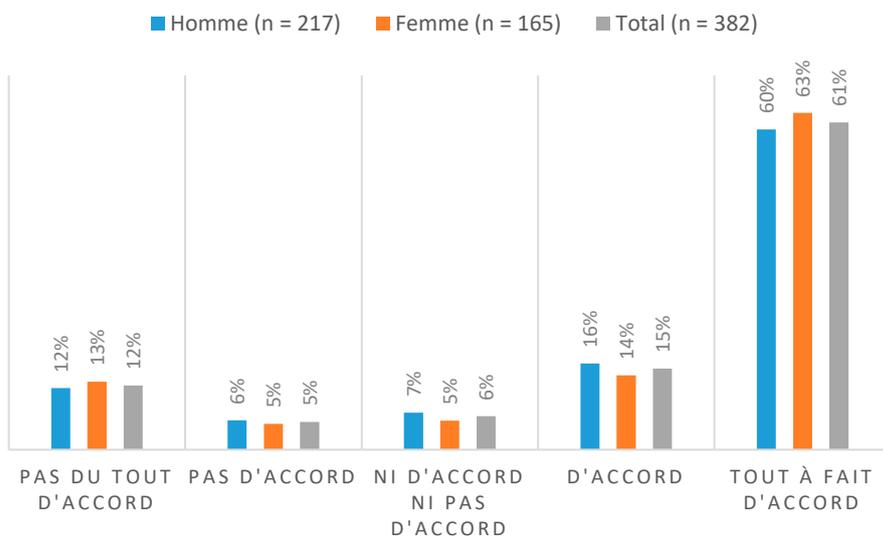


Figure 34 – Êtes-vous d'accord avec cette déclaration ? "Je dispose d'un lieu de stationnement sécurisé pour mon vélo à (proximité de) mon domicile".

STATIONNEMENT A DESTINATION

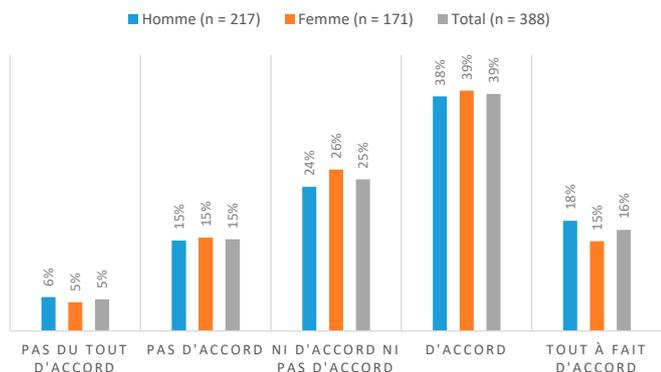


Figure 35 - Êtes-vous d'accord avec cette déclaration ? Lorsque je me déplace à vélo à Bruxelles, je trouve facilement un arceau vélo pour stationner mon vélo à mes différents lieux de destination.

STATIONNEMENT A DESTINATION

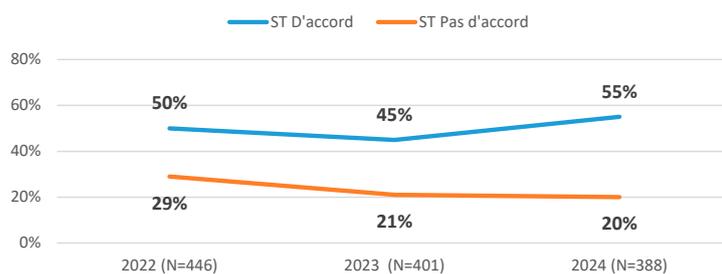


Figure 36 - Êtes-vous d'accord avec cette déclaration ? Lorsque je me déplace à vélo à Bruxelles, je trouve facilement un arceau vélo pour stationner mon vélo à mes différents lieux de destination. – Comparaison 2022 à 2024

VOL DE VELO

18% des cyclistes interrogés nous ont déclaré avoir été victime d'au moins un **vol de vélo** lors des **deux dernières années**, dont 6% qui se sont fait voler deux vélos (ou plus). La quasi-totalité de ces vols (97%) ont eu lieu **en Région Bruxelles-Capitale**.

NOMBRE DE VÉLOS VOLÉS LORS DES DEUX DERNIÈRES ANNÉES

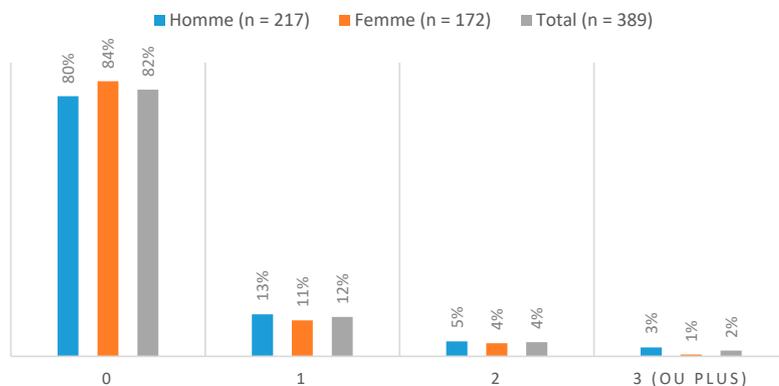


Figure 37 - Combien de fois vous a-t-on volé votre vélo lors des deux dernières années ?

Si la proportion de personnes s'étant fait dérober un vélo baisse nettement par rapport à l'année passée (-11 pts), il est **très proche du taux observé en 2022**.

VOL D'AU MOINS UN VÉLO LORS DES DEUX DERNIÈRES ANNÉES

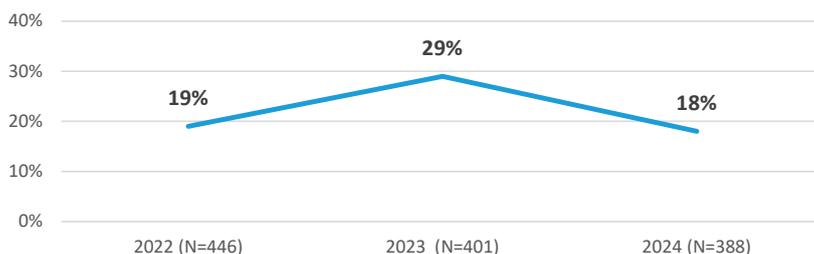


Figure 38 - Combien de fois vous a-t-on volé votre vélo lors des deux dernières années ? – Comparaison 2022 à 2024

La plupart du temps, **ces vols ont eu lieu alors que le vélo était stationné sur la voie public (67%)**, et **dans 80% des cas ces vélos étaient pourtant « protégés » par un cadenas**, dont 64% de haute sécurité²⁰. Seulement 20% des vols ont eu lieu en absence de dispositif de sécurité. Il convient de souligner que dans 41% des vols « à domicile » le vélo n'était pas protégé par un cadenas, contre seulement 11% pour les vols sur la voie publique.

LIEU DE STATIONNEMENT DU VELO AU MOMENT DU VOL

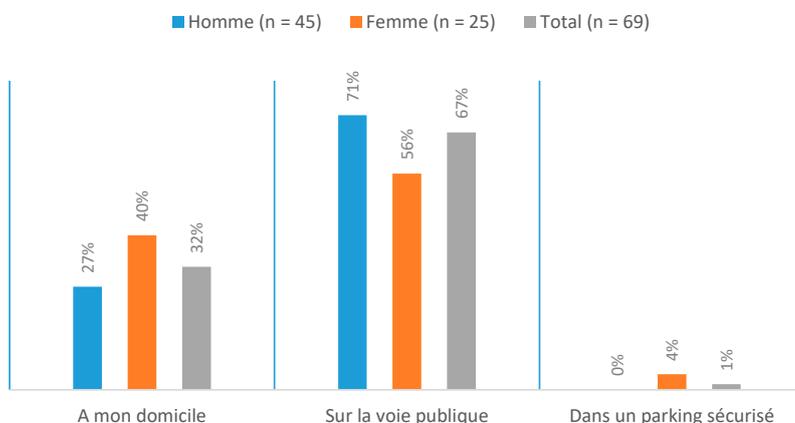


Figure 39 - Où était stationné le vélo au moment du vol ?

20. Un cadenas de « haute sécurité » était défini comme tel dans le questionnaire : « Cadenas U, Cadenas pliable, etc. »

PRESENCE D'UN CADENAS SUR LE VELO AU MOMENT DU VOL

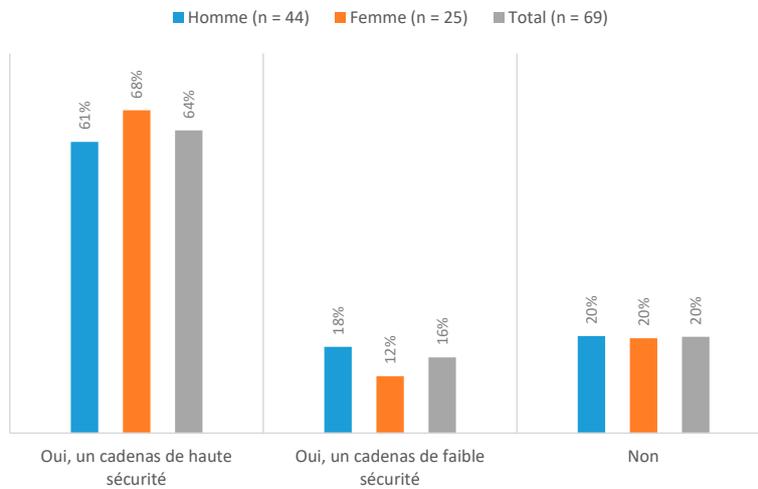


Figure 40 - Avez-vous un cadenas sur votre vélo au moment du vol ?

Si **42% des vélos volés avaient une valeur estimée à moins de 500 euros** par son propriétaire, il n'est **pas rare que le prix du vélo volé soit bien supérieur**. Ainsi, dans 39% des cas le vélo volé avait une valeur de plus de 1000€, et même dans 9% de plus de 3000€ !

VALEUR DU VÉLO VOLÉ

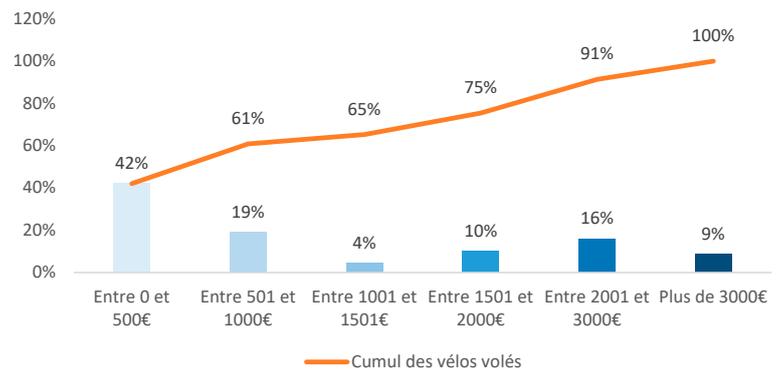


Figure 41 - A combien estimez-vous la valeur du vélo qui a été volé ?

La majorité des répondant ayant été victime d'un vol de vélo a porté plainte à la suite de ce vol (61%), que ce soit au commissariat (39%) ou en ligne (22%). A l'inverse, 39% des victimes ne portent pas plainte ... **Le fait de déposer plainte dépend grandement de la valeur du vélo volé**. En effet, plus la valeur du vélo augmente, et plus les propriétaires victimes d'un vol ont tendance à porter plainte.

PROPENSION À PORTER PLAINTE EN FONCTION DE LA VALEUR DU VÉLO

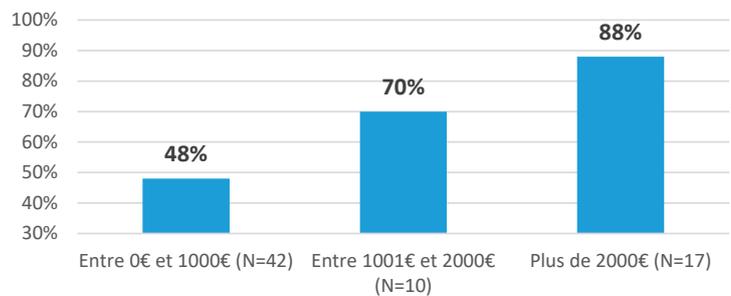


Figure 42 - A combien estimez-vous la valeur du vélo qui a été volé ? // Avez-vous porté plainte auprès de la police suite au vol de ce vélo ?

Enfin, parmi ces vélos volés, **39% étaient équipé d'un autre système de sécurité** contre le vol, tel qu'une gravure, un puce GPS ou encore une étiquette MyBike. Dans le détail, l'étiquette MyBike est la plus courante (10%), devant la gravure (7%) et le traceur GPS (1%).

ACCIDENT DE VELO

Parmi les répondants, **un peu plus d'1/4 (26%)** ont déclaré avoir eu au moins un accident à vélo lors des deux dernières années. Ceci constitue une baisse de 5 points de pourcentage par rapport aux résultats de 2023. Contrairement à l'année passée, il n'y a aucune différence en termes de genre, les hommes subissant autant d'accidents que les femmes.

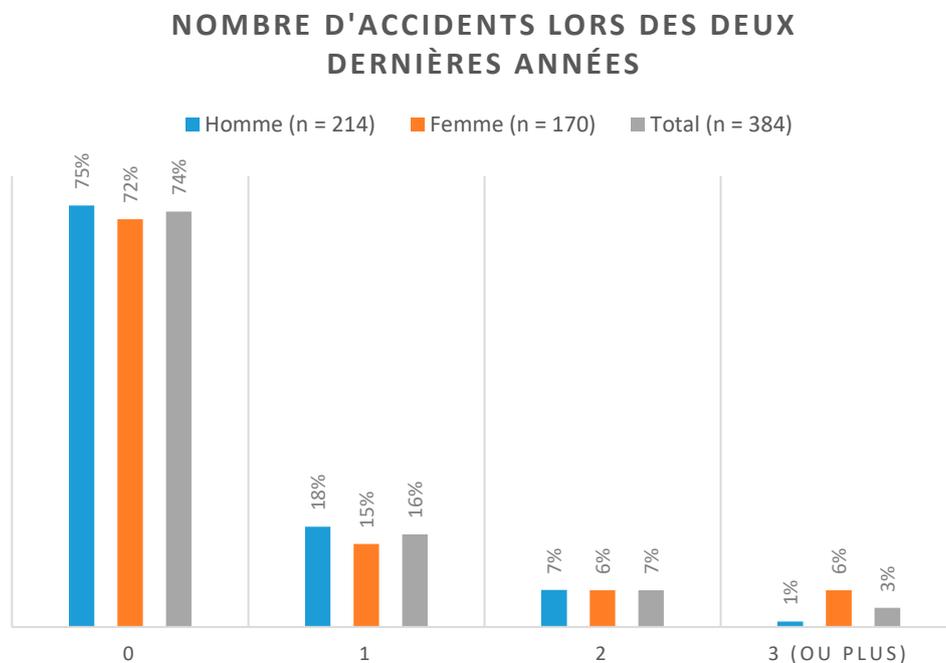


Figure 43 - Combien d'accidents à vélo (seul ou avec un autre usager) avez-vous déjà eu en Région Bruxelles-Capitale au cours des deux dernières années ?

Parmi les **100 répondants** ayant déclaré avoir eu un accident à vélo lors des deux dernières années, **un peu plus de la moitié (51%) de ces accidents ont causé des dégâts corporels**, dégâts qui dans 32% des cas ont nécessité une visite chez le médecin. Les femmes victimes d'un accident ont été davantage sujettes à des dégâts corporels que les hommes (60% vs. 43%).

GRAVITÉ ACCIDENT

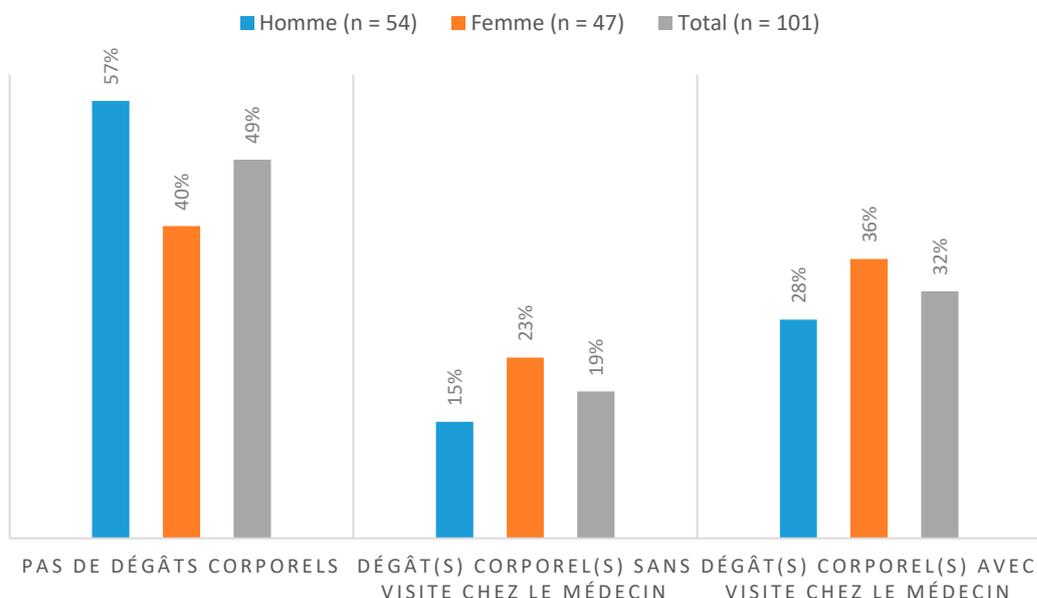


Figure 44 - Quel était le niveau de gravité de votre (dernier) accident ?

Pour chacun des accidents évoqués, nous avons demandé aux répondants de nous préciser si un autre usager de la route avait été éventuellement impliqué dans l'accident. Comme les années précédentes, **une voiture est l'opposant le plus fréquent en cas d'accident (45%)**, très largement devant un autre cycliste (9%) et un piéton (8%).

Enfin, **dans un tiers des cas, personne d'autre** que le cycliste lui-même n'était impliqué dans l'incident.

AUTRE USAGER IMPLIQUÉ DANS L'ACCIDENT

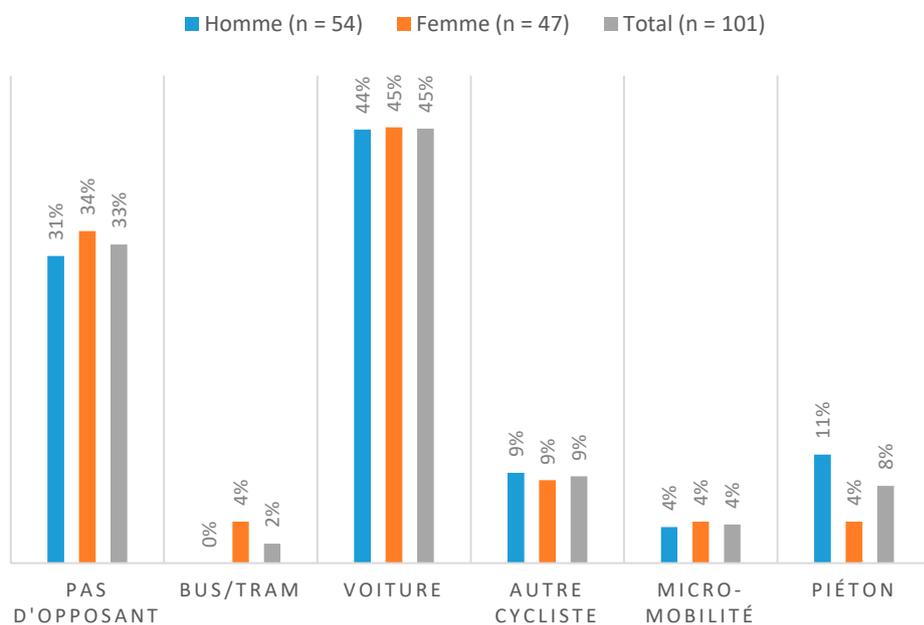


Figure 45 - Quel autre usager était impliqué dans l'accident à vélo ?

Nous avons enfin demandé aux mêmes répondants de préciser les causes de l'accident :

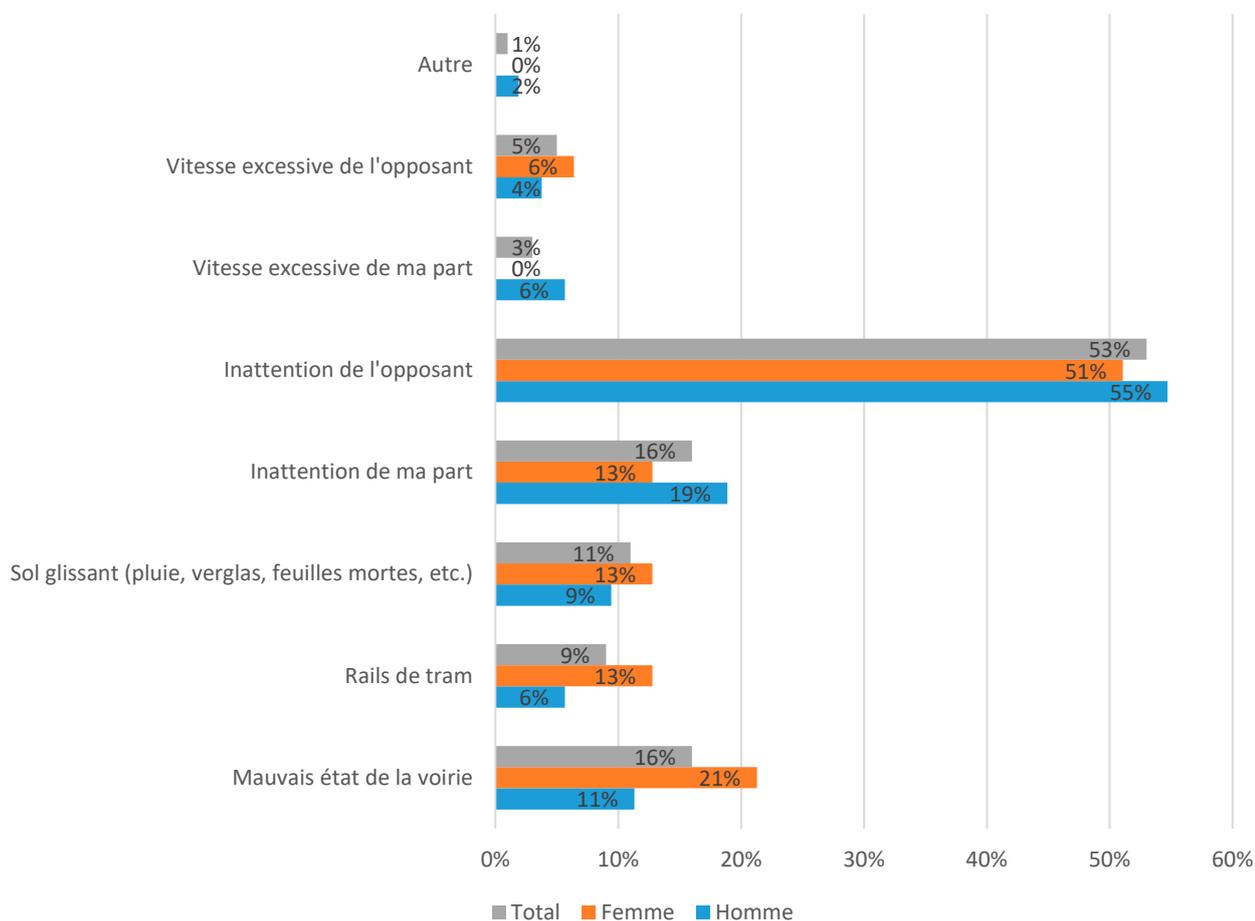


Figure 46 - Quelle(s) étai(en)t la ou les causes de cet/ces accident(s) ?

Il est important de souligner que ces réponses sont particulièrement différentes selon le type d'opposant concerné par l'accident :

- Parmi les **45 accidents** ayant impliqué une **voiture**, **82%** de ces accidents seraient liés à une **inattention de la part de l'automobiliste** selon les répondants de l'enquête. Tandis que **13%** des répondants déclaraient que l'accident serait plutôt lié à leur **propre inattention**. Ce sont ensuite le mauvais état de la voirie (7%) et la vitesse excessive de l'automobiliste (7%) qui sont cités comme éléments à prendre en considération dans l'accident.
- Parmi les **33 cyclistes ayant répondu avoir eu un accident seul**, le **mauvais état de la voirie** (30%), le **sol glissant** (30%) et les « **rails de tram** » (24%) qui sont les principales causes d'accidents citées.

Nous avons mis ces résultats en perspective de **l'ancienneté** des répondants (depuis combien d'années font-ils du vélo ?). Il apparaît que **plus la pratique est ancienne, et plus la propension à avoir un accident diminue**.

Ainsi, parmi les personnes interrogées qui sont cyclistes depuis moins de 2 ans, 25% ont eu un accident au cours des 2 dernières années (à interpréter avec prudence car ils ont aussi sans doute moins roulés ces 2 dernières années) ; 37% pour ceux qui sont cyclistes depuis 3 à 5 ans ; 28% pour ceux depuis 5 à 10 ans et enfin 21% pour les cyclistes depuis plus de 10 ans.

ACCIDENT EN FONCTION DE L'ANCIENNETÉ

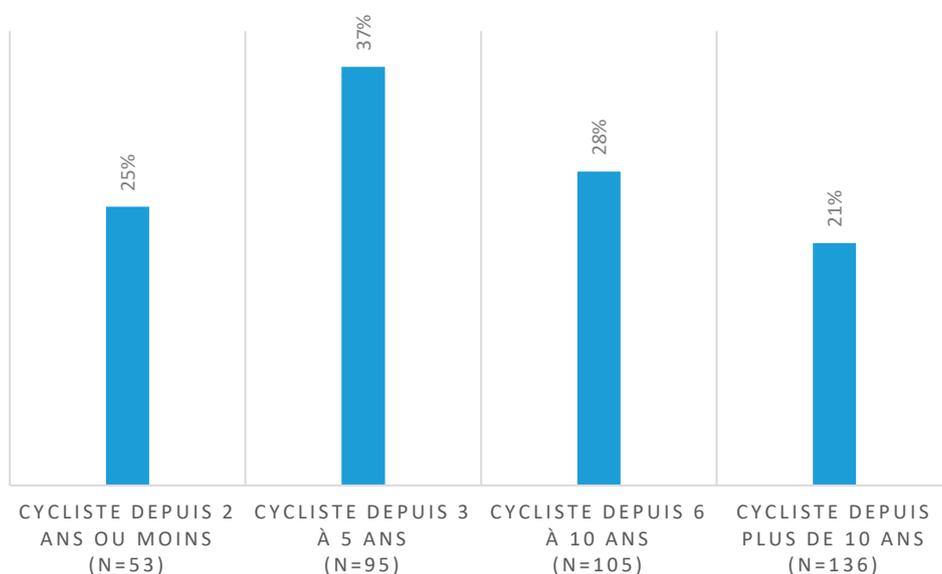


Figure 47 - Combien d'accidents à vélo (seul ou avec un autre usager) avez-vous déjà eu en Région Bruxelles-Capitale au cours des deux dernières années ? // Depuis combien d'années utilisez-vous le vélo pour vous déplacer à Bruxelles ?

ANNEXES

ANNEXE 1 : CHANGEMENT METHODOLOGIQUE DES COMPTAGES QUANTITATIFS SAISONNIERS

REFLEXION EN VUE DE L'ADAPTATION DE LA METHODOLOGIE

En 2020, un important travail de réflexion a été mené par Pro Velo et Bruxelles Mobilité en vue d'adapter la méthodologie de comptages quantitatifs saisonniers utilisée depuis 1998. En effet, depuis les débuts de l'Observatoire, le contexte en matière de mobilité vélo en Région bruxelloise a fortement évolué. Il importait dès lors de questionner notre méthodologie : notre façon de compter est-elle encore la plus appropriée ? la plus fiable ?

Conformément à la méthodologie élaborée en 1998, les bénévoles comptabilisaient jusqu'à présent tous les cyclistes entrant dans un carrefour et notaient la direction prise par chacun d'eux. En 1998, le choix de compter tous les cyclistes entrant dans les carrefours sélectionnés se justifiait par la volonté de constituer un échantillon de taille suffisante pour pouvoir effectuer des statistiques qualitatives (port du casque, itinéraire réalisé par le cycliste, ...). Aujourd'hui, l'importante augmentation des flux rend cette précaution superflue... voire contreproductive. A de nombreux carrefours, un seul compteur ne suffisait plus pour compter à la fois les flux, les directions, le profil (homme, femme, enfant) et le port ou non du casque. Par ailleurs, en 2018, dans le cadre du BYPAD régional, l'analyse du bureau d'études Tridée soulignait que la méthode de comptages utilisée depuis 1998 fournissait des données difficilement comparables aux données produites dans des entités urbaines comparables : là où nous comptons tous les cyclistes entrant dans un carrefour, d'autres comptent uniquement les flux sur l'axe principal.

Nous avons donc mené une réflexion approfondie afin de faire évoluer notre méthodologie vers **plus de fiabilité, vers une affectation plus rationnelle des moyens et vers une plus grande comparabilité de nos données avec celles disponibles pour des entités urbaines comparables, ainsi qu'avec celles des compteurs automatiques régionaux.**

Cette réflexion nous a mené à un nouveau format de **comptage réalisé en « section »** plutôt qu'en « carrefour ». En pratique, nous avons analysé puis converti chaque carrefour faisant l'objet d'un point de comptage en comptage en section.

Pour choisir ce dernier, nous avons cherché un point de comptage fiable (limitant les erreurs de comptage et les erreurs de conversion des anciennes données) et qui permettrait de reprendre le flux cycliste le plus important. Pour poser ce choix, nous nous sommes basés sur les résultats des années 2011, 2015 et 2019. Lors de la révision de chaque carrefour, nous avons également essayé de minimiser la variation temporelle de la taille des effectifs conservés pour chaque carrefour.

Suite à cette réflexion, nous avons donc mis au point une nouvelle méthodologie, applicable depuis janvier 2021.

NOUVELLE MÉTHODOLOGIE (DEPUIS JANVIER 2021)

I. CONDITIONS DE RÉALISATION DES COMPTAGES

Lieux de comptage

Depuis 2011, les comptages quantitatifs saisonniers sont réalisés dans 26 points de Bruxelles (cf. figure 2 du rapport). Ces lieux restent inchangés.

Périodes, jours et heures de comptage

Les périodes, jours et heures des comptages saisonniers restent inchangés. Ceux-ci ont toujours lieu de 8h à 9h, un mardi ou un jeudi (hors jours fériés, congés scolaires, grève des transports en commun, fortes pluies/intempéries) et ce, quatre fois par an (en janvier, mai, septembre et novembre).

II. COMMENT COMPTER ?

Fiches de terrain

Pour chaque lieu de comptage, il existe une ou plusieurs fiches de terrain.

Chaque fiche comprend :

- o Un schéma du segment qui précise la localisation exacte du comptage (représenté dans le schéma ci-dessous par la **double barre noire**).
- o Un tableau propre à chaque flux de cyclistes²¹
 - qui distingue différents créneaux horaires de comptage (par 1/4 h)
 - qui précise les données qualitatives (Port du casque ou non ; Type d'utilisateur (H/F/Enfant)).

Chaque compteur est invité à représenter chaque cycliste observé à l'aide d'un symbole dans la case correspondante du tableau. Pour chaque cycliste observé, le symbole utilisé permet d'indiquer le port (ou non) du casque tout en essayant de préciser le genre via les colonnes du tableau. [En effet, ce n'est pas le symbole qui précise le genre, et le genre n'est pas toujours bien identifiable]

Carrefour: n°22, rue Van Artevelde / rue Dansaert

Date: _____ Traffic: _____ Remarques: _____
 Effectué par: _____ Observations climatiques: _____

Rue Dansaert (F1) Provenance : Canal				
	Hommes	Femmes	Enfants	Sous-total =
8h - 8h15				
8h15 - 8h30				
Sous-total :				
Total F1 (8h00 à 8h30) =				

Rue Dansaert (F2) Provenance : Orts; rue des poissonniers; Van Artevelde				
	Hommes	Femmes	Enfants	Sous-total =
8h - 8h15				
8h15 - 8h30				
Sous-total :				
Total F2 (8h00 à 8h30) =				

Symboles :

⊥ Cycliste non casqué

↑ Cycliste casqué

Total général (pg 1) =

Figure 48 : fiche de comptage (page 1) pour le point de comptage situé au croisement de la rue Van Artevelde avec la rue Dansaert.

21. Dans le schéma ci-dessus, la flèche orange F1 représente les cyclistes venant de rue Dansaert et qui se dirigent vers la rue Orts en passant au niveau du point de passage (représenté par une double barre). La flèche bleue F2 représente les cyclistes venant du sens opposé.

ADAPTATION ET NETTOYAGE DES DONNÉES (DE 1998 À 2020)

Afin de pouvoir continuer à comparer les résultats aux données récoltées avant l'année 2021, un important travail d'adaptation et nettoyage des données (de 1998 à 2020) a été opéré.

Concrètement, afin d'arriver à isoler les « nouveaux flux » définis (cf. figure 40 ci-dessous), nous avons sélectionné les directions des « anciens flux » qui, combinées, correspondent aux « nouveaux flux ».

Prenons l'exemple du comptage réalisé à la Porte de Schaerbeek (cf. figure 40 à 42 ci-dessous). Avant 2021, un total de 4 flux de cyclistes étaient comptabilisés à savoir :

1. le nombre de cyclistes provenant de l'Avenue de Galilée (F1)
2. le nombre de cyclistes provenant de la Rue Royale (Schaerbeek) (F2)
3. le nombre de cyclistes provenant de la Rue Royale (Centre) (F3)
4. le nombre de cyclistes provenant du Boulevard du Botanique (F4)

Ainsi, lors de la révision, nous avons conservé les données suivantes :

- L'ancien F3 dans sa totalité ; qui correspond au flux renommé F1
- Les cyclistes tournant à droite dans l'ancien F4 ; Les cyclistes tournant à gauche dans l'ancien F2 ; Les cyclistes allant tout droit dans l'ancien F1; qui, ensemble, forment le flux renommé F2.

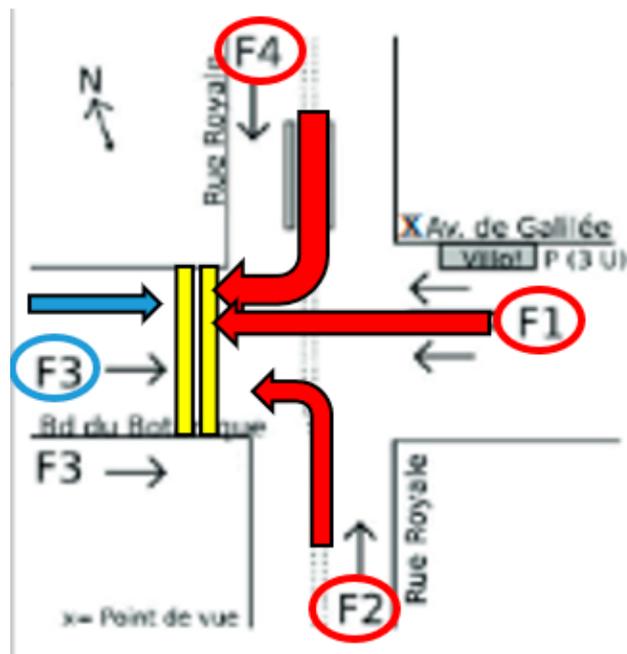


Figure 49 : Schéma du comptage par mouvements au carrefour à la Porte de Schaerbeek selon l'ancienne méthodologie

Porte de Schaerbeek

15-01-19

Av. de Galilée (F1)				Rue Royale (F2)			
Place Madou				Rue de la Loi			
Flux	C	R	P	Flux	R	P	R
Provenance				Provenance			
Heures				Heures			
8h00-8h15	0	14	2	8h00-8h15	13	3	0
8h15-8h30	0	22	0	8h15-8h30	22	3	0
8h30-8h45	0	19	1	8h30-8h45	21	6	0
8h45-9h00	1	23	1	8h45-9h00	24	13	0
	1	78	4		80	25	0
	83				105		

Bld. Du Botanique (F3)				Rue Royale (F4)			
Place Rogier				Place de la Reine			
Flux	P	R	C	Flux	R	C	R
Provenance				Provenance			
Heures				Heures			
8h00-8h15	6	2	9	8h00-8h15	0	8	6
8h15-8h30	4	1	13	8h15-8h30	0	10	12
8h30-8h45	7	1	10	8h30-8h45	0	8	14
8h45-9h00	4	2	8	8h45-9h00	0	16	7
	21	6	40		0	42	39
	67				81		

Figure 50 – Sélection des données à conserver dans la fiche d’encodage de la Porte de Schaerbeek (ancienne méthodologie)



Figure 51 - Schéma du comptage en section à la Porte de Schaerbeek selon la nouvelle méthodologie.

Nous avons élaboré cette méthodologie de manière à ce que les évolutions globales soient comparables à celles précédemment obtenues avec l’ancienne méthodologie.

Ce travail de nettoyage de la base de données a permis de **recalculer la série historique depuis 1998** pour les comptages réalisés en mai et septembre pour 15 points de comptages et de **recalculer la série historique depuis 2010** pour les comptages réalisés en janvier, mai, septembre et novembre pour 26 points de comptages.

ANNEXE 2 : QUESTIONNAIRE DE L'ENQUÊTE CONTINUE

Enquête OBSERVATOIRE_2024

Questionnaire Observatoire - Pro Velo
Il y a 32 questions dans ce questionnaire.

PRATIQUE VELO

Depuis quelle commune avez-vous démarré votre trajet à vélo aujourd'hui ? *

Veillez sélectionner une réponse ci-dessous.
Veillez sélectionner une seule des propositions suivantes :

- Anderlecht
- Auderghem
- Berchem Saint-Agathe
- Bruxelles Ville
- Etterbeek
- Evere
- Forest
- Ganshoren
- Ixelles
- Jette
- Koekelberg
- Molenbeek
- Saint-Gilles
- Saint-Josse
- Schaerbeek
- Uccle
- Watermael-Boitsfort
- Woluwe-Saint-Lambert
- Woluwe-Saint-Pierre
- Autre

Vers quelle commune vous dirigez-vous ? (lieu de destination finale) *

Veillez sélectionner une réponse ci-dessous.
Veillez sélectionner une seule des propositions suivantes :

- Anderlecht
- Auderghem
- Berchem Saint-Agathe
- Bruxelles Ville
- Etterbeek
- Evere
- Forest
- Ganshoren
- Ixelles
- Jette
- Koekelberg
- Molenbeek
- Saint-Gilles
- Saint-Josse
- Schaerbeek
- Uccle
- Watermael-Boitsfort
- Woluwe-Saint-Lambert
- Woluwe-Saint-Pierre
- Autre

Quels sont le ou les motif(s) de votre déplacement à vélo ? *

Cochez tout ce qui s'applique.
Veillez choisir toutes les réponses qui conviennent :

- Pour me rendre ou revenir du travail
- Pour me rendre ou revenir de mon lieu d'étude (Ecole, Haute Ecole, Université)
- Pour déposer ou reprendre mes enfants à l'école (ou de leur activité).
- Pour me rendre ou revenir d'un commerce
- Pour me rendre ou revenir d'un lieu de loisir (Culture, Sport, etc.)
- Pour me rendre ou revenir du domicile d'un amis, de la famille, etc.
- Autre:

Plusieurs choix possibles

Si vous n'aviez pas de vélo, comment auriez-vous réalisé ce trajet ? *

Cochez tout ce qui s'applique.
Veillez choisir toutes les réponses qui conviennent :

- Voiture
- Train
- Transports en commun (Bus, Métro, Tram)
- A pieds
- Micro-mobilité (Trottinette, Skateboard, etc.)
- Autre:

Quelle est la durée (en minutes) de votre trajet ?

Seuls des nombres peuvent être entrés dans ce champ.
Veillez écrire votre réponse ici :

Quel type de vélo utilisez-vous ? *

Veillez sélectionner une réponse ci-dessous.
Veillez sélectionner une seule des propositions suivantes :

- Vélo classique (mécanique)
- Vélo électrique
- Vélo pliable
- Vélo pliable électrique
- Vélo cargo
- Vélo cargo électrique
- Autre

Quelle est la distance (en kilomètres) de votre trajet ?

Seuls des nombres peuvent être entrés dans ce champ.
Veillez écrire votre réponse ici :

PROFIL MODAL

Depuis combien d'années utilisez-vous le vélo pour vous déplacer à Bruxelles ? *

Seuls des nombres peuvent être entrés dans ce champ.
Veuillez écrire votre réponse ici :

Actuellement, à quelle fréquence utilisez-vous ces différents modes de transport pour réaliser un déplacement utilitaire à Bruxelles (c'est-à-dire pour vous rendre au travail, à un commerce, déposer vos enfants, etc.). *

Choisissez la réponse appropriée pour chaque élément :

	Moins d'une fois par semaine	1 à 2 fois par semaine	3 à 4 fois par semaine	5 fois par semaine ou plus
Vélo	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Voiture	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Train	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Transports en commun (Bus, Métro, Tram)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
A pieds	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Micro-mobilité	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Autre	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Êtes-vous d'accord avec cette déclaration ?

Mon trajet à vélo à Bruxelles est rapide et direct. Je ne dois pas faire de détour pour éviter par exemple un carrefour dangereux ou une barrière urbaine (gare, canal, etc.).

Veuillez sélectionner une réponse ci-dessous.
Veuillez sélectionner une seule des propositions suivantes :

- Tout à fait d'accord
 Plutôt d'accord
 Ni d'accord ni pas d'accord
 Plutôt pas d'accord
 Pas du tout d'accord

Êtes-vous d'accord avec cette déclaration ?

Mon trajet à vélo à Bruxelles se fait majoritairement soit sur des infrastructures cyclables de qualité soit dans des zones apaisées (avec très peu de trafic routier).

Veuillez sélectionner une réponse ci-dessous.
Veuillez sélectionner une seule des propositions suivantes :

- Tout à fait d'accord
 Plutôt d'accord
 Ni d'accord ni pas d'accord
 Plutôt pas d'accord
 Pas du tout d'accord

BICYCLE QUALITY

Êtes-vous d'accord avec cette déclaration ?

Lorsque je roule à vélo à Bruxelles, je me sens globalement en sécurité. Je ne crains pas d'être victime d'un accident de la route.

Veuillez sélectionner une réponse ci-dessous.
Veuillez sélectionner une seule des propositions suivantes :

- Tout à fait d'accord
 Plutôt d'accord
 Ni d'accord ni pas d'accord
 Plutôt pas d'accord
 Pas du tout d'accord

Êtes-vous d'accord avec cette déclaration ?

Lorsque je me déplace à vélo à Bruxelles, je trouve facilement un arceau vélo pour stationner mon vélo à mes différents lieux de destination.

Veuillez sélectionner une réponse ci-dessous.
Veuillez sélectionner une seule des propositions suivantes :

- Tout à fait d'accord
 Plutôt d'accord
 Ni d'accord ni pas d'accord
 Plutôt pas d'accord
 Pas du tout d'accord

Êtes-vous d'accord avec cette déclaration ?

Je dispose d'un lieu de stationnement sécurisé pour mon vélo à (proximité de) mon domicile.

Veuillez sélectionner une réponse ci-dessous.
Veuillez sélectionner une seule des propositions suivantes :

- Tout à fait d'accord
 Plutôt d'accord
 Ni d'accord ni pas d'accord
 Plutôt pas d'accord
 Pas du tout d'accord

Combien de fois vous a-t-on volé votre vélo lors des deux dernières années ? *

Veuillez sélectionner une réponse ci-dessous.
Veuillez sélectionner une seule des propositions suivantes :

- 0
 1
 2
 3 (ou plus)

L'un de ces vélos a-t-il été **volé** en **Région Bruxelloise** ? *

Répondre à cette question seulement si les conditions suivantes sont réunies :
La réponse était '1' ou '2' ou '3' (ou plus) à la question '[VOL]' (Combien de fois vous a-t-on volé votre vélo lors des deux dernières années ?)

Veillez sélectionner une seule des propositions suivantes :

- Oui
 Non

Où était **stationné** le **vélo** au moment du vol ? *

Répondre à cette question seulement si les conditions suivantes sont réunies :
La réponse était 'Oui' à la question '[VOL1]' (L'un de ces vélos a-t-il été volé en Région Bruxelloise ?)

Veillez sélectionner une seule des propositions suivantes :

- Le vélo était stationné à l'**intérieur de mon/un domicile privé** (garage, hall d'entrée, etc.)
 Le vélo était stationné sur la **voie publique** (Accroché à un poteau, à un arceau vélo, etc.)
 Le vélo était stationné dans un parking vélo sécurisé (Box vélo, Parking vélo public, etc.)
 Autre:

Si vous avez été victime de plusieurs vols, ne répondez que pour le **dernier vélo volé** en **Région Bruxelloise**

Aviez-vous un **cadenas** sur votre vélo au moment du vol ? *

Répondre à cette question seulement si les conditions suivantes sont réunies :
La réponse était 'Oui' à la question '[VOL1]' (L'un de ces vélos a-t-il été volé en Région Bruxelloise ?)

Veillez sélectionner une seule des propositions suivantes :

- Non
 Oui, un cadenas de faible sécurité (Par exemple un petit cadenas à câble ou petite chaîne)
 Oui, un cadenas de haute sécurité (Cadenas U, Cadenas pliable, etc.)
 Autre:

Si vous avez été victime de plusieurs vols, ne répondez que pour le **dernier vélo volé** en **Région Bruxelloise**

A combien estimez-vous la **valeur** du vélo qui a été volé ? *

Répondre à cette question seulement si les conditions suivantes sont réunies :
La réponse était 'Oui' à la question '[VOL1]' (L'un de ces vélos a-t-il été volé en Région Bruxelloise ?)

Veillez sélectionner une seule des propositions suivantes :

- Entre 0 et 500€
 Entre 501 et 1000€
 Entre 1001 et 1501€
 Entre 1501 et 2000€
 Entre 2001 et 3000€
 Plus de 3000€

Si vous avez été victime de plusieurs vols, ne répondez que pour le **dernier vélo volé** en **Région Bruxelloise**

Avez-vous **porté plainte** auprès de la **police** suite au vol de ce vélo ? *

Répondre à cette question seulement si les conditions suivantes sont réunies :
La réponse était 'Oui' à la question '[VOL1]' (L'un de ces vélos a-t-il été volé en Région Bruxelloise ?)

Veillez sélectionner une réponse ci-dessous.

Veillez sélectionner une seule des propositions suivantes :

- Oui, j'ai porté plainte **en ligne** via Police on Web
 Oui, j'ai porté plainte en me rendant au sein d'un **commissariat** de Police
 Non

Si vous avez été victime de plusieurs vols, ne répondez que pour le **dernier vélo volé** en **Région Bruxelloise**

Combien d'**accidents** à vélo (seul ou avec un autre usager) avez-vous déjà eu en Région Bruxelles-Capitale au cours des deux dernières années ?

Veillez sélectionner une réponse ci-dessous.

Veillez sélectionner une seule des propositions suivantes :

- 0
 1
 2
 3 (ou plus)

Quel était le niveau de gravité de votre (dernier) accident ?

Répondre à cette question seulement si les conditions suivantes sont réunies :
La réponse était supérieure ou égale à '1' à la question '[SECURITE4]' (Combien d'accidents à vélo (seul ou avec un autre usager) avez-vous déjà eu en Région Bruxelles-Capitale au cours des deux dernières années ?)

Veillez sélectionner une réponse ci-dessous.

Veillez sélectionner une seule des propositions suivantes :

- Un accident sans dégât corporel
 Un accident impliquant des dégâts corporels mais ne nécessitant pas une visite chez le médecin
 Un accident impliquant des dégâts corporels nécessitant une visite chez le médecin

Ce vélo disposait-il d'un **autre système de sécurité** contre le vol (Gravure, Puce, étiquette MyBike, etc.) ? *

Répondre à cette question seulement si les conditions suivantes sont réunies :
La réponse était 'Oui' à la question '[VOL1]' (L'un de ces vélos a-t-il été volé en Région Bruxelloise ?)

Cochez tout ce qui s'applique.

Veillez choisir toutes les réponses qui conviennent :

- Gravure du registre national
 Etiquette "MyBike"
 Traceur GPS

Autre:

Si vous avez été victime de plusieurs vols, ne répondez que pour le **dernier vélo volé** en **Région Bruxelloise**

Quel autre usager était impliqué dans votre (dernier) accident ?

Répondre à cette question seulement si les conditions suivantes sont réunies :
((SECURITE4.NAOK >= "A2"))

Veillez sélectionner une réponse ci-dessous.

Veillez sélectionner une seule des propositions suivantes :

- Une voiture
- Un bus ou un tram
- Une moto
- Un vélo
- Un piéton
- Micro-mobilité (trottinette, monoroue, skateboard, etc.)

Quelle était la ou les causes de cet accident(s)

Répondre à cette question seulement si les conditions suivantes sont réunies :
((SECURITE4.NAOK >= "A2"))

Cochez tout ce qui s'applique.

Veillez choisir toutes les réponses qui conviennent :

- Mauvais état de la voirie ou aménagement cyclable
- Rails de tram
- Sol glissant (pluie, verglas, feuilles mortes, etc.)
- Inattention de ma part
- Inattention de la part de l'opposant
- Vitesse excessive/inadaptée de ma part
- Vitesse excessive/inadaptée de la part de l'opposant

Vous êtes *

Veillez sélectionner une réponse ci-dessous.

Veillez sélectionner une seule des propositions suivantes :

- un homme
- une femme
- autre

En quelle année êtes-vous né(e) ?

Seuls des nombres peuvent être entrés dans ce champ.

Veillez écrire votre réponse ici :

Quel est le **diplôme** ou le **certificat d'étude le plus élevé** que vous ayez obtenu ? *

Veillez sélectionner une réponse ci-dessous.

Veillez sélectionner une seule des propositions suivantes :

- Pas de diplôme
- Ecole primaire
- Ecole secondaire
- Enseignement supérieur ou universitaire de 3 ans maximum (bachelier, graduat...)
- Enseignement supérieur ou universitaire de 4 ans ou plus (master, licence, doctorat...)

Informations générales

Quelle est votre **situation professionnelle** ?

Veillez sélectionner une réponse ci-dessous.

Veillez sélectionner une seule des propositions suivantes :

- Etudiant(e)
- Employé(e)
- Demandeur/euse d'emploi
- Ouvrier
- Chef d'entreprise
- Indépendant(e)
- Pensionné(e)
- Autre

Laquelle des descriptions suivantes correspond le mieux à votre situation personnelle ? *

Veillez sélectionner une réponse ci-dessous.

Veillez sélectionner une seule des propositions suivantes :

- Je vis chez mes parents
- Je vis en kot, en colocation
- Je vis seul(e)
- Je vis seul(e) avec un ou plusieurs enfants
- Je vis en couple sans enfants
- Je vis en couple avec un ou plusieurs enfants
- Je vis dans une institution (maison d'accueil, home...)
- Autre

Quel est le **code-postal** de votre **domicile** ou **résidence** ? *

Seuls des nombres peuvent être entrés dans ce champ.

Veillez écrire votre réponse ici :

A quel lieu avez-vous été interrogé ?

Veillez sélectionner une réponse ci-dessous.

Veillez sélectionner une seule des propositions suivantes :

- ART-LOI
- TRÔNE
- DELTA
- CANAL
- PORTE DE HAL
- MADOU
- VANDERVELDE
- TOUR ET TAXI
- BASILIQUE KOEKELBERG

Envoyer votre questionnaire.

ANNEXE 3 : EVOLUTIONS DEPUIS 1999

COMPTAGES QUANTITATIFS

Evolutions depuis 1999

Jusqu'en 2005, les comptages n'étaient effectués qu'à 15 carrefours, uniquement aux mois de mai et septembre. Le graphique ci-après présente l'évolution du nombre de cyclistes entre 1999 et 2024 lorsque l'on se réfère uniquement à ces 15 lieux de comptage en mai et septembre. Ces deux mois étant ceux auxquels les effectifs enregistrés sont les plus élevés, les augmentations constatées en 2016 et en 2022 sont particulièrement mises en évidence, ainsi que celles de 2019 et de 2021 qui montre une augmentation notable par rapport à l'année qui les précède.

Si elles permettent de donner une vue sur une période plus longue de l'évolution du nombre de cyclistes relevés dans le cadre des comptages de l'Observatoire régional du vélo, ces données restent donc à considérer avec précaution, pour toutes les raisons précédemment évoquées.

Evolution des flux cyclistes à Bruxelles en heure de pointe du matin (8h - 9h)
(moyenne de 15 point de comptage en mai + septembre)

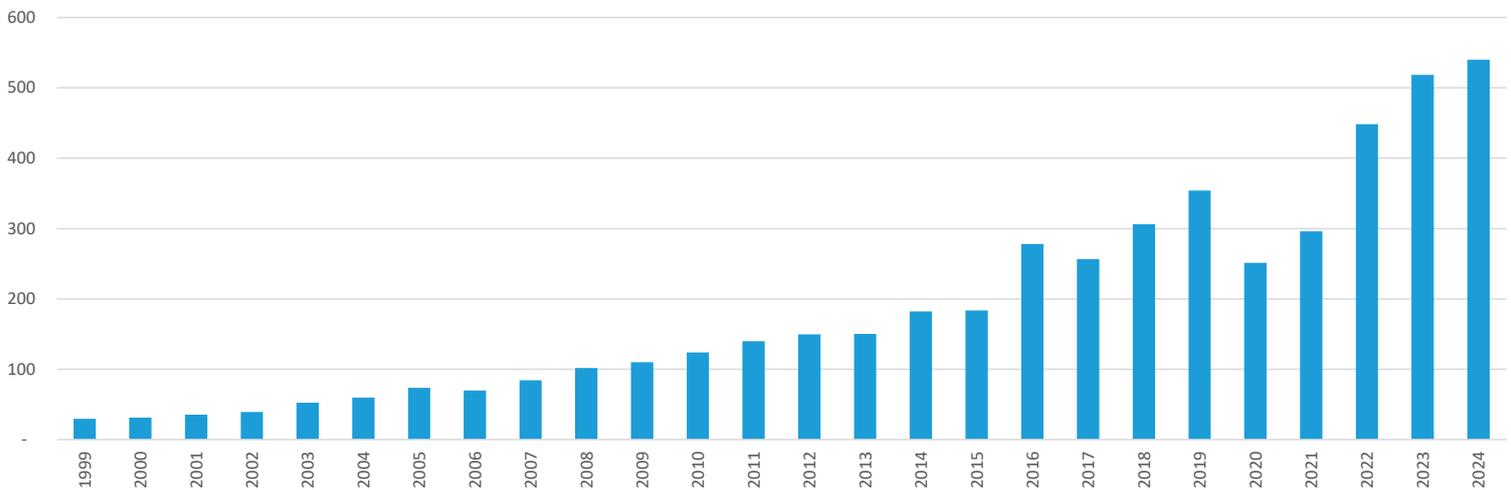


Figure 52 - Evolution des flux cyclistes (moyenne horaire par point de comptage) à Bruxelles entre 1999 et 2024. Source : Pro Velo.

DÉTAIL DE L'ÉVOLUTION PAR LIEU DE COMPTAGE

Les tableaux ci-après présentent, **pour chaque lieu de comptage**, les chiffres collectés depuis 1998 en janvier, mai, septembre et novembre.

	Porte d'Anvers	Porte de Schaerbeek	Carrefour Loi/Colonie/Royale	Place Stéphanie	Porte de Flandre	Q. Bietsbroeck/Pont Paepsem	Place Philippe Werrie	Pont Van Praet	Gare de l'Ouest	Merode	Ch de Wavre/Maelbeek	Gerموir/Couronne	Rue Washington/ch de Waterloo	Rue de la Loi	Carrefour Reyers/Cerisiers/Roodebeek	Carrefour Woluwe/Hymans/Vandervelde	Souverain/Herman Debroux	Rond- point de l'Université	Place Albert	Rond- Point av du Martin Pecheur	Carrefour Dansaert/Van Artevelde	Hotel des Monnaies	Place Emile Bockstael	De Fre//Waterloo	Louise/Bailli	Square Emile Vander Velde	
JANVIER																											
1998		12		8						47	24	32			15	18	13										
1999		19		18						47	32	31			20	22	8										
2000		23		21						40	37	34			13	22	8										
2001		30		32						65	40	63			19	26	9										
2002		18		28						70	43	55			14	22	8										
2003																											
2004																											
2005		36		23						145	68	61			48	18	15										
2006		43		26						168	73	69			54	20	17										
2007		47		40						155	85	82			48	44	26										
2008		33		51						227	116	114			28	74	36										
2009		48		45						199	81	71			82	64	30										
2010	87	50	71	55	71	26	40	80	27	214	106	84	38	123	50	50	35	32	21	52	42	18	10	36	104	36	
2011	89	84	141	79	32	37	37	46	9	229	107	142	28	212	56	63	29	43	32	46	50	44	12	38	117	24	
2012	93	54	160	94	79	31	45	68	13	240	189	151	35	204	73	69	45	78	50	41	62	97	6	52	188	36	
2013	59	72	98	62	92	13	26	72	25	232	158	168	19	237	42	70	22	47	21	38	66	35	6	24	81	9	
2014	114	123	185	109	113	61	46	76	25	372	170	267	49	346	89	75	44	105	26	44	92	66	19	38	143	51	
2015	115	118	175	105	130	68	63	90	35	364	185	255	39	284	87	87	42	85	89	37	111	74	26	38	155	61	
2016	98	163	61	55	165	37	43	144	26	355	214	328	37	319	128	127	53	67	67	71	188	87	29	54	216	96	
2017	112	175	202	129	176	83	46	118	36	517	163	337	52	351	130	106	69	81	95	59	158	97	30	62	52	63	
2018	118	106	287	149	180	118	77	167	37	534	257	409	60	540	99	140	82	138	96	56	253	105	44	75	232	92	
2019	109	264	354	174	217	174	67	113	28	693	281	412	85	345	121	135	79	110	112	38	280	94	27	78	191	95	
2020	190	334	378	292	430	189	193	290	53	1.087	370	508	116	609	182	170	70	159	186	102	229	170	43	95	307	172	
2021	102	178	226	161	376	91	115	172	54	418	182	253	49	354	112	188	176	86	134	70	229	130	56	59	157	100	
2022	128	244	236	190	412	154	164	186	46	503	259	191	82	521	191	200	89	147	225	91	253	156	71	77	220	97	
2023	247	441	447	282	539	156	258	342	44	829	427	370	138	1.034	234	233	133	192	202	266	256	233	66	121	376	240	
2024	240	432	426	359	563	288	278	467	73	682	414	548	107	768	187	171	104	226	175	95	284	210	144	64	291	130	

Tableau 9 : Chiffres bruts par point de comptage, pour la période de janvier, entre 1998 et 2024. Source : Pro Velo.

	Porte d'Anvers	Porte de Schaerbeek	Carrefour Loi/Colonie/Royale	Place Stéphanie	Porte de Flandre	Q. Bietsebroeck/Pont Paepsem	Place Philippe Werrie	Pont Van Praet	Gare de l'Ouest	Merode	Ch de Wavre/Maelbeek	Germoir/Couronne	Rue Washington/ch de Waterloo	Rue de la Loi	Carrefour Reyers/Cerisiers/Roodebeek	Carrefour Woluwe/Hymans/Vanderveelde	Souverain/Herman Debraux	Rond-point de l'Université	Place Albert	Rond-Point av du Martin Pecheur	Carrefour Dansaert/Van Artevelde	Hotel des Monnaies	Place Emile Bockstael	De Fré/ Waterloo	Louise/Bailli	Square Emile Vander Velde	
MAI																											
1998	39	27	39	34						129	35	50	16		22	45	38	16									
1999	23	26	20	25	11	25	14	21		79	47	37	15		26	32	25	22									
2000	31	34	13	35	4	13	10	20		78	40	34	18		33	30	24	28									
2001	37	42	21	38	8	19	23	9		124	63	76	18		37	40	28	28									
2002	38	37	34	28	9	22	23	38		132	48	60	20		36	40	28	28									
2003	49	63	49	25	11	21	25	18		133	59	101	23		30	40	28	51									
2004	52	56	73	63	14	31	35	38		213	98	102	17	85	23	74	37	39									
2005	69	75	95	69	21	37	39	39	7	260	78	106	18	186	66	70	30	51	20								
2006	62	61	78	80	18	29	33	23	7	215	78	74	10	161	66	62	16	36	21								
2007	80	80	133	68	17	20	36	53	5	309	94	161	31	265	47	100	44	83	9								
2008	81	88	140	70	59	56	32	69	25	201	86	190	47	358	110	142	48	52	29								
2009	88	95	122	65	60	28	35	72	20	258	153	204	34	320	90	132	52	74	72								
2010	96	128	174	113	48	62	17	180	13	349	122	235	31	193	110	141	49	85	43	54	93	37	24	48	183	28	
2011	124	155	143	105	45	85	61	124	14	469	151	310	58	224	94	119	77	68	39	63	88	59	33	41	193	46	
2012	125	134	187	115	205	99	59	139	50	366	196	270	60	253	107	145	52	102	69	65	102	88	19	39	246	44	
2013	129	86	207	127	154	68	43	97	29	468	163	131	28	484	90	99	74	82	29	39	99	76	29	50	181	66	
2014	123	166	206	165	161	88	57	216	42	547	223	334	72	601	162	139	61	103	54	60	126	101	21	58	245	78	
2015	159	181	116	172	112	88	76	194	37	589	226	357	70	511	103	147	94	120	120	79	152	127	35	80	253	103	
2016	150	228	367	182	374	138	123	218	53	856	299	519	60	713	173	189	129	157	73	94	312	162	79	94	308	165	
2017	162	265	327	191	356	165	139	228	53	784	288	543	91	706	182	164	124	208	93	104	355	118	69	96	331	145	
2018	122	278	355	161	345	232	74	274	45	871	361	551	138	636	199	201	139	192	106	126	305	160	59	94	308	148	
2019	145	392	439	261	444	260	150	355	72	1.061	459	591	140	769	231	246	192	159	149	92	318	185	62	97	290	195	
2020	152	113	270	145	293	160	78	189	35	346	112	216	78	394	68	113	69	85	53	75	246	137	53	86	139	104	
2021	137	256	240	99	478	124	156	232	104	472	204	334	129	308	166	196	132	172	174	124	260	208	87	82	223	117	
2022	297	472	629	170	748	377	285	521	68	894	513	555	205	1.133	293	295	235	281	262	198	343	293	91	136	559	261	
2023	285	582	694	410	966	403	342	556	66	1.229	489	587	205	1.163	331	373	263	327	320	164	410	345	89	129	544	269	
2024	280	678	614	428	951	407	322	581	77	1.387	592	593	220	1.110	341	344	256	302	181	163	310	521	130	117	457	319	

Tableau 10 : Chiffres bruts par point de comptage, pour la période de mai, entre 1998 et 2024. Source : Pro Velo.

	Porte d'Anvers	Porte de Schaerbeek	Carrefour Loi/Colonie/Royale	Place Stéphanie	Porte de Flandre	Q. Bletsebroeck/Pont Paepsem	Place Philippe Verrie	Pont Van Praet	Gare de l'Ouest	Merode	Ch de Wavre/Maelbeek	Germeir/Couronne	Rue Washington/ch de Waterloo	Rue de la Loi	Carrefour Reyers/Cerisiers/Roodebeek	Carrefour Woluwe/Hymans/Vanderveelde	Souverain/Herman Debroux	Rond- point de l'Université	Place Albert	Rond- Point av du Martin Pecheur	Carrefour Dansaert/Van Artevelde	Hotel des Monnaies	Place Emile Bockstael	De Fré/ Waterloo	Louise/Bailli	Square Emile Vander Velde
SEPTEMBRE																										
1998	30	39	12	20		14	24	14		99	40	36	12		17	39	23	31								
1999	37	15	18	24	8	25	21	14		79	46	79	17		12	43	25	38								
2000	41	49	21	28	10	11	22	13		99	56	66	19		19	56	18	28								
2001	36	50	15	31	4	10	13	19		118	57	53	22		13	40	18	28								
2002	28	51	44	48	4	11	13	33		93	85	75	23		34	26	18	53								
2003	56	66	61	71	15	28	21	33		189	103	103	24		34	56	31	63								
2004	52	65	58	70	11	25	31	47		168	85	116	26	175	56	65	25	49								
2005	67	73	78	101	21	42	39	21	5	284	102	103	21	283	78	83	35	85	27							
2006	75	67	115	90	12	43	32	44	5	318	92	121	30	298	45	97	52	64	25							
2007	61	79	138	69	50	42	40	27	24	286	121	155	36	251	57	94	31	55	29							
2008	98	77	141	93	57	63	48	80	33	419	144	177	41	345	100	115	48	80	33							
2009	112	142	169	99	76	65	52	90	22	392	173	179	37	481	110	116	79	65	32							
2010	106	99	207	103	73	64	63	110	12	411	188	201	36	298	83	138	60	84	42	69	94	50	24	34	180	49
2011	155	139	118	105	170	62	52	156	23	525	149	218	54	249	72	140	69	106	32	58	80	71	35	59	184	63
2012	165	157	204	149	145	80	54	147	39	416	196	297	68	291	86	105	65	98	68	67	123	99	26	91	341	56
2013	122	169	265	165	130	94	83	208	42	527	185	285	62	430	101	154	104	112	52	56	159	115	42	35	248	74
2014	147	215	244	89	127	98	88	156	42	608	259	392	85	534	148	151	103	99	79	96	155	128	28	87	211	88
2015	162	215	248	134	223	84	76	224	36	663	213	361	59	459	111	80	78	144	58	66	209	111	54	57	275	87
2016	175	287	385	183	394	191	134	447	58	953	247	649	79	376	159	192	81	183	118	103	415	169	84	99	363	167
2017	137	341	377	179	404	152	109	193	43	623	290	573	77	646	146	147	81	161	114	91	344	126	50	90	242	286
2018	205	320	465	207	502	238	108	328	69	1.002	400	618	111	966	179	237	178	208	81	90	369	122	38	86	428	193
2019	212	347	525	224	599	272	111	362	87	935	486	670	158	865	201	273	181	246	299	123	304	165	46	131	392	235
2020	223	396	535	359	621	205	242	247	82	1.066	291	449	160	922	106	318	205	135	142	136	250	242	65	140	391	218
2021	244	469	478	145	584	288	222	427	83	997	478	537	183	888	248	267	189	193	240	204	426	251	93	111	367	206
2022	318	665	616	262	884	203	326	535	72	1.254	603	581	165	1.198	292	373	235	264	272	187	459	313	225	167	565	267
2023	393	727	754	389	975	415	316	613	154	1.116	580	683	204	1.401	347	426	261	349	259	178	438	362	86	92	649	338
2024	336	821	777	549	850	510	413	536	85	1.282	593	773	190	1.276	317	440	347	244	309	207	431	388	199	141	541	349

Tableau 11 : Chiffres bruts par point de comptage, pour la période de **septembre**, entre 1998 et 2024. Source : Pro Velo.

	Porte d'Anvers	Porte de Schaerbeek	Carrefour Loi/Colonie/Royale	Place Stéphanie	Porte de Flandre	Q. Bletsbroeck/Pont Paepsem	Place Philippe Werrie	Pont Van Praet	Gare de l'Ouest	Merode	Ch de Wavre/Maelbeek	Gerموir/Couronne	Rue Washington/ch de Waterloo	Rue de la Loi	Carrefour Reyers/Cerisiers/Roodebeek	Carrefour Woluwe/Hymans/Vanderveelde	Souverain/Herman Debroux	Rond- point de l'Université	Place Albert	Rond- Point av du Martin Pecheur	Carrefour Dansaert/Van Artevelde	Hotel des Monnaies	Place Emile Bockstael	De Fré/ Waterloo	Louise/Bailli	Square Emile Vander Velde	
NOVEMBRE																											
1998		23		20						51	34	40			12	16	12										
1999		26		25						80	32	46			10	22	15										
2000		20		33						89	44	72			22	34	12										
2001		25		30						87	35	59			19	36	20										
2002		10		41						96	46	59			34	36	20										
2003																											
2004																											
2005		43		51						165	92	99			54	42	22										
2006		47		49						233	104	141			54	63	41										
2007		64		50						241	104	120			41	69	35										
2008		43		70						268	94	98			34	95	47										
2009		91		90						277	136	228			56	84	50										
2010	89	103	79	90	53	31	43	81	14	223	77	207	40	231	37	45	41	37	18	54	42	24	11	38	104	32	
2011	119	108	156	100	144	59	60	86	24	327	133	201	43	242	97	83	48	90	98	56	78	101	20	46	303	47	
2012	106	102	139	121	127	59	38	119	28	453	116	107	56	232	82	64	60	95	48	54	99	77	21	77	193	46	
2013	109	113	171	91	149	70	54	84	39	336	225	107	42	326	84	98	38	89	39	38	78	74	17	48	141	68	
2014	127	140	200	134	170	81	69	129	34	424	200	276	53	418	85	116	74	112	23	49	119	146	29	45	198	66	
2015	132	213	225	123	161	72	59	237	43	556	241	372	52	494	114	153	87	132	79	54	230	168	37	48	229	102	
2016	118	210	215	171	208	100	57	198	54	608	198	427	51	536	164	144	62	163	92	51	209	124	41	58	262	101	
2017	154	231	312	272	196	147	97	161	35	572	330	453	81	639	157	129	91	173	56	82	233	109	41	42	227	100	
2018	153	302	331	215	371	175	112	228	63	822	367	518	97	649	167	197	107	183	145	52	273	152	37	86	307	130	
2019	211	344	454	218	535	158	148	230	48	833	387	498	120	796	150	220	104	153	122	102	255	118	29	109	322	155	
2020	107	195	245	184	323	27	135	117	49	444	200	329	120	359	134	178	125	89	161	120	138	100	56	103	228	101	
2021	195	375	357	235	514	275	169	343	62	817	341	244	127	813	218	276	151	213	239	201	290	257	82	110	349	168	
2022	292	670	509	335	741	349	261	523	69	1.222	574	587	196	1.275	267	274	207	297	118	154	303	292	88	120	450	189	
2023	236	692	542	387	796	288	284	395	62	555	691	557	182	1.186	269	345	231	314	240	152	342	308	109	114	394	206	
2024	321	815	355	345	996	447	328	546	64	1.061	639	601	276	1.155	326	203	219	338	287	188	315	369	97	225	578	315	

Tableau 12 : Chiffres bruts par point de comptage, pour la période de novembre, entre 1998 et 2024. Source : Pro Velo.

PROPORTIONS D'HOMMES, DE FEMMES ET D'ENFANTS

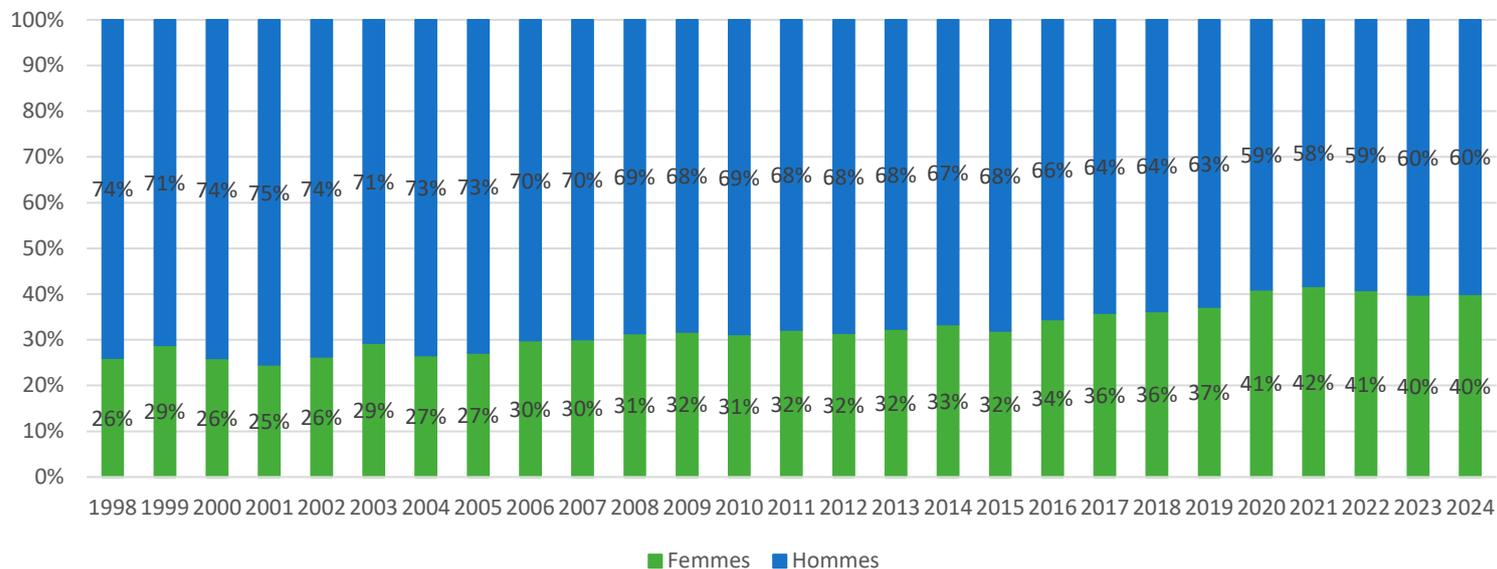


Figure 53 - Evolution de la répartition hommes/femmes parmi les cyclistes en région Bruxelloise, depuis 1998, pour 15 points de comptage, en mai et en septembre. Source : Pro Velo.

PORT DU CASQUE

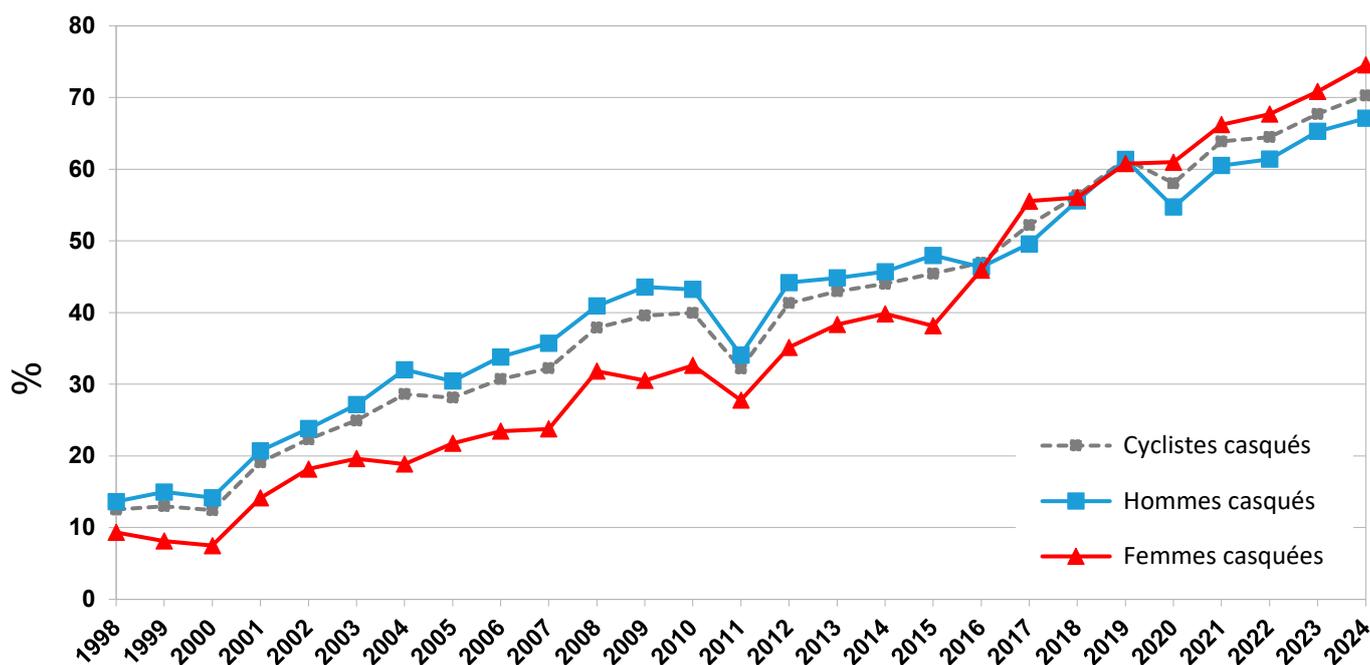


Figure 54 - Evolution de la part des cyclistes portant un casque parmi les cyclistes observés lors des comptages quantitatifs, depuis 1998. (15 lieux ; comptages de mai et septembre)

ANNEXE 4 : RESULTATS DETAILLES DE L'EVOLUTION DES COMPTAGES DEPUIS 2010

Les données chiffrées utilisées pour la réalisation du graphique en figure 7 se trouvent dans le tableau ci-dessous. Il s'agit de la moyenne horaire annuelle (calculée sur base de tous les points et de toutes les périodes de comptage).

Année	Moyenne horaire annuelle du nombre de cyclistes
2010	86
2011	104
2012	115
2013	112
2014	145
2015	155
2016	201
2017	201
2018	240
2019	266
2020	224
2021	247
2022	355
2023	404
2024	420

Tableau 13 - Moyenne horaire annuelle du nombre de cyclistes (tout point de comptage et toute période de comptage confondus)

ANNEXE 5 : RESULTATS DETAILLES DES COMPTAGES « ECLAIRAGE »

	EC1 - Porte de Flandre		EC2 - Porte d'Anvers		EC3 - Royale - Loi		EC4 - Maelbeek - Wavre		TOTAL	
	NB.	%	NB.	%	NB.	%	NB.	%	NB.	%
Total des cyclistes femmes comptées	53	29,0%	26	24,1%	36	36,4%	43	33,3%	158	30,4%
Total des cyclistes hommes comptés	130	71,0%	82	75,9%	63	63,6%	86	66,7%	361	69,6%
Total des cyclistes comptés	183	1	108	1	99	1	129	1	519	100,0%
FEMMES + HOMMES										
Eclairage en ordre	134	73,2%	86	79,6%	87	87,9%	104	80,6%	411	79,2%
Eclairage partiel	32	17,5%	7	6,5%	6	6,1%	13	10,1%	58	11,2%
Aucun éclairage	17	9,3%	15	13,9%	6	6,1%	12	9,3%	50	9,6%
Gilet fluo	36	19,7%	25	23,1%	29	29,3%	22	17,1%	112	21,6%
Housse fluo	3	1,6%	5	4,6%	10	10,1%	1	0,8%	19	3,7%
Gilet et/ou housse fluo	37	20,2%	28	25,9%	35	35,4%	22	17,1%	122	23,5%
FEMMES										
Eclairage en ordre	41	77,4%	23	88,5%	32	88,9%	36	83,7%	132	83,5%
Eclairage partiel	8	15,1%	0	0,0%	2	5,6%	4	9,3%	14	8,9%
Aucun éclairage	4	7,5%	3	11,5%	2	5,6%	3	7,0%	12	7,6%
Gilet fluo	14	26,4%	8	30,8%	14	38,9%	10	23,3%	46	29,1%
Housse fluo	1	1,9%	1	3,8%	4	11,1%	0	0,0%	6	3,8%
Gilet et/ou housse fluo	14	26,4%	8	30,8%	15	41,7%	10	23,3%	47	29,7%
HOMMES										
Eclairage en ordre	93	71,5%	63	76,8%	55	87,3%	68	79,1%	279	77,3%
Eclairage partiel	24	18,5%	7	8,5%	4	6,3%	9	10,5%	44	12,2%
Aucun éclairage	13	10,0%	12	14,6%	4	6,3%	9	10,5%	38	10,5%
Gilet fluo	22	16,9%	17	20,7%	15	23,8%	12	14,0%	66	18,3%
Housse fluo	2	1,5%	4	4,9%	6	9,5%	1	1,2%	13	3,6%
Gilet et/ou housse fluo	23	17,7%	20	24,4%	20	31,7%	12	14,0%	75	20,8%

Tableau 14 - Chiffres bruts quand à l'éclairage des vélos en soirée, en 4 lieux de comptage. Source: Pro Velo.

ANNEXE 6 : DETAILS REPONSES ENQUETE CONTINUE

RÉPARTITION HOMME FEMME

	Nombre de répondants	
	Homme	Femme
2024	217	173
2023	223	178
2022	197	148

SITUATION PROFESSIONNELLE DES RÉPONDANTS

	Situation professionnelle des répondants			
	2024	2023	2022	2021
Employé	279	275	236	68
Etudiant	19	24	14	11
Demandeur d'emploi	21	9	20	
Ouvrier	1	5	5	5
Chef d'entreprise	6	3	7	1
Indépendant	45	40	36	5
Pensionné	5	27	14	7
Autre	12	18	14	3
Total	388	401	346	100

DIPLOME OU CERTIFICAT D'ÉTUDE LE PLUS ÉLEVÉ OBTENU PAR LES RÉPONDANTS

	Situation professionnelle des répondants			
	2024	2023	2022	2021
Enseignement supérieur de type long	283	278	236	62
Enseignement supérieur de type court	68	94	66	24
Ecole secondaire	31	27	37	10
Ecole primaire	5	2	2	3
Autre	1	/	5	1
Total	388	401	346	100

SITUATION FAMILIALE

	Situation familiale		
	Homme	Femme	Total
Je vis chez mes parents	8	8	16
Je vis en couple avec un ou plusieurs enfants	89	72	161
Je vis en couple sans enfants	46	33	79
Je vis en kot, en colocation	15	11	26
Je vis seul(e)	49	34	83
Je vis seul(e) avec un ou plusieurs enfants	9	14	23

DEPUIS QUELLE COMMUNE DE BRUXELLES-CAPITALE LES CYCLISTES INTERROGÉS ONT-ILS DÉMARRÉ LEUR TRAJET À VÉLO (ORIGINE) ?

	2024	
ANDERLECHT	14	3,6%
AUDERGHEM	3	0,8%
BERCHEM ST AGATHE	2	0,5%
BRUXELLES VILLE	133	34,2%
ETTERBEEK	6	1,5%
EVERE	2	0,5%
FOREST	12	3,1%
GANSHOREN	1	0,3%
IXELLES	49	12,6%
JETTE	8	2,1%
KOEKELBERG	7	1,8%
MOLENBEEK	46	11,8%
SAINT GILLES	32	8,2%
SAINT JOSSE	18	4,6%
SCHAERBEEK	31	8,0%
UCCLE	7	1,8%
WATERMAEL- BOITSFORT	5	1,3%
WOLUWE ST LAMBERT	1	0,3%
WOLUWE ST PIERRE	12	3,1%
Hors Bruxelles	4	1,0%

DEPUIS QUELLE COMMUNE DE BRUXELLES-CAPITALE LES CYCLISTES INTERROGÉS ONT-ILS DÉMARRÉ LEUR TRAJET À VÉLO (ORIGINE) ?

	2024	
ANDERLECHT	38	9,8%
AUDERGHEM	8	2,1%
BERCHEM ST AGATHE	2	0,5%
BRUXELLES VILLE	68	17,5%
ETTERBEEK	27	6,9%
EVERE	3	0,8%
FOREST	15	3,9%
GANSHOREN	2	0,5%
IXELLES	43	11,1%
JETTE	16	4,1%
KOEKELBERG	7	1,8%
MOLENBEEK	28	7,2%
SAINT GILLES	30	7,7%
SAINT JOSSE	16	4,1%
SCHAERBEEK	38	9,8%
UCCLE	12	3,1%
WATERMAEL- BOITSFORT	7	1,8%
WOLUWE ST LAMBERT	6	1,5%
WOLUWE ST PIERRE	3	0,8%
Hors Bruxelles	20	5,1%

MOTIFS DE DÉPLACEMENT DES RÉPONDANTS

	TRAVAIL	ETUDE	ENFANT	COMMERCE	ACTIVITE LOISIR	ACTIVITE SOCIALE
Homme	166	10	24	31	46	15
Femme	131	6	24	37	44	17
Total	297	16	48	68	90	32

TYPES DE VÉLO EN FONCTION DU GENRE

	Vélo classique	Vélo électrique	Vélo pliable	Vélo pliable électrique	Vélo cargo	Vélo cargo électrique
Homme	151	47	6	3	1	9
Femme	89	62	9	4	0	8
Total	240	109	15	7	1	17

PARTS MODALES ET FRÉQUENCE D'USAGE

FRÉQUENCE D'USAGE DES MODES							
HOMME (n=217)							
	Vélo	Voiture	Train	TC	A pieds	Micro-mobilité	Autre
Moins d'une fois par semaine	1	154	197	84	81	204	213
1 à 2 fois par semaine	9	45	14	82	51	13	4
3 à 4 fois par semaine	31	12	3	35	44	0	0
5 fois par semaine ou plus	176	6	3	16	41	0	0
FEMME (n=172)							
	Vélo	Voiture	Train	TC	A pieds	Micro-mobilité	Autre
Moins d'une fois par semaine	1	143	161	62	72	157	170
1 à 2 fois par semaine	6	18	9	60	34	10	2
3 à 4 fois par semaine	39	4	0	33	27	2	0
5 fois par semaine ou plus	126	7	2	17	39	3	0
TOTAL (n=389)							
	Vélo	Voiture	Train	TC	A pieds	Micro-mobilité	Autre
Moins d'une fois par semaine	2	297	358	146	153	361	383
1 à 2 fois par semaine	15	63	23	142	85	23	6
3 à 4 fois par semaine	70	16	3	68	71	2	0
5 fois par semaine ou plus	302	13	5	33	80	3	0

MODE DE TRANSPORT POUR REMPLACER LE VÉLO

	Quel mode de transport pour remplacer le trajet à vélo ?					
	Voiture	Train	TC	A pieds	Micro-mobilité	Autre
Homme	37	5	158	43	7	2
Femme	16	5	143	36	7	1
Total	53	10	301	79	14	3

SENTIMENT DE CONTINUITÉ DU TRAJET À VÉLO RÉALISÉ

	<i>Êtes-vous d'accord avec cette déclaration ? Mon trajet à vélo à Bruxelles est rapide et direct. Je ne dois pas faire de détour pour éviter par exemple un carrefour dangereux ou une barrière urbaine (gare, canal, etc.).</i>		
	Homme	Femme	Total
Pas du tout d'accord	3	3	6
Plutôt pas d'accord	30	25	55
Ni d'accord ni pas d'accord	25	28	53
Plutôt d'accord	112	66	178
Tout à fait d'accord	46	49	95

PERCEPTION DE LA QUALITÉ DE L'INFRASTRUCTURE CYCLABLE

	<i>Êtes-vous d'accord avec cette déclaration ? Mon trajet à vélo à Bruxelles se fait majoritairement soit sur des infrastructures cyclables de qualité soit dans des zones apaisées (avec très peu de trafic routier).</i>		
	Homme	Femme	Total
Pas du tout d'accord	6	6	12
Plutôt pas d'accord	57	46	103
Ni d'accord ni pas d'accord	59	43	102
Plutôt d'accord	87	65	152
Tout à fait d'accord	8	10	18

SENTIMENT DE SÉCURITÉ À VÉLO

	<i>Êtes-vous d'accord avec cette déclaration ? Lorsque je roule à vélo à Bruxelles, je me sens globalement en sécurité. Je ne crains pas d'être victime d'un accident de la route</i>		
	Homme	Femme	Total
Pas du tout d'accord	25	15	40
Plutôt pas d'accord	53	53	106
Ni d'accord ni pas d'accord	68	51	119
Plutôt d'accord	57	43	100
Tout à fait d'accord	12	8	20

ACCÈS À UN LIEU DE STATIONNEMENT SÉCURISÉ À DESTINATION

	<i>Êtes-vous d'accord avec cette déclaration ? Lorsque je me déplace à vélo à Bruxelles, je trouve facilement un arceau vélo pour stationner mon vélo à mes différents lieux de destination.</i>		
	Homme	Femme	Total
Pas du tout d'accord	12	8	20
Plutôt pas d'accord	32	26	58
Ni d'accord ni pas d'accord	51	45	96
Plutôt d'accord	83	67	150
Tout à fait d'accord	39	25	64

ACCÈS À UN LIEU DE STATIONNEMENT SÉCURISÉ À DOMICILE

	<i>Êtes-vous d'accord avec cette déclaration ? Je dispose d'un lieu de stationnement sécurisé pour mon vélo à (proximité de) mon domicile.</i>		
	Homme	Femme	Total
Pas du tout d'accord	25	21	46
Plutôt pas d'accord	12	8	20
Ni d'accord ni pas d'accord	15	9	24
Plutôt d'accord	35	23	58
Tout à fait d'accord	130	104	234

VOL DE VÉLO

	<i>Combien de fois vous a-t-on volé votre vélo lors des deux dernières années ?</i>		
	Homme	Femme	Total
0	173	145	318
1	28	19	47
2	10	7	17
3 (ou plus)	6	1	7

	<i>Où était stationné le vélo au moment du vol ?</i>		
	Homme	Femme	Total
A mon domicile	12	10	22
Sur la voie publique	32	14	46
Dans un parking sécurisé	0	1	1

	<i>A combien estimez-vous la valeur du vélo qui a été volé ?</i>
Entre 0 et 500€	29
Entre 501 et 1000€	13
Entre 1001 et 1501€	3
Entre 1501 et 2000€	7
Entre 2001 et 3000€	11
Plus de 3000€	6

	<i>Aviez-vous un cadenas sur votre vélo au moment du vol ?</i>		
	Homme	Femme	Total
Oui un cadenas de haute sécurité	27	17	44
Oui, un cadenas de faible sécurité	8	3	11
Non	9	5	14

ACCIDENT DE VÉLO

	<i>Combien d'accidents à vélo (seul ou avec un autre usager) avez-vous déjà eu en Région Bruxelles-Capitale au cours des deux dernières années ?</i>		
	Homme	Femme	Total
0	160	123	283
1	38	25	63
2	14	11	25
3 (ou plus)	2	11	24

	<i>Quel autre usager impliqué dans l'accident ?</i>		
	Homme	Femme	Total
Personne	17	16	33
Bus/Tram	0	2	2
Autre cycliste	5	4	9
Voiture	24	21	45
Micro-mobilité	2	2	4
Piéton	6	2	8



BRUXELLES MOBILITÉ
BRUSSEL MOBILITEIT

SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES
GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL

Pro Velo



www.provelo.org

