

# OBSERVATOIRE DU VELO EN REGION DE BRUXELLES CAPITALE

COMPTAGES ET ANALYSE DES DONNÉES

RAPPORT 2020



Marik Lahon  
Marine De Mey

[pouvoirspublics@provelo.org](mailto:pouvoirspublics@provelo.org)



BRUXELLES MOBILITÉ  
SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES

Pro Velo



# TABLE DES MATIÈRES

TABLE DES MATIERES	3
RÉSUMÉ	6
INTRODUCTION	9
Historique et méthodologie	9
RÉSULTATS DES COMPTAGES	11
Comptages quantitatifs	11
Evolutions entre 2019 et 2020	14
Analyse des résultats mois par mois	15
Evolutions depuis 2010	21
Evolutions depuis 1998	22
Détail de l'évolution par lieu de comptage	22
Proportions d'hommes, de femmes et d'enfants	25
Port du casque	26
Comptages qualitatifs	28
Types de vélos	28
Répartition hommes/femmes en fonction du type de vélo	29
Port du casque en fonction du type de vélo et du genre	30
Transport d'enfants	31
Eclairage des vélos en soirée	32
Stationnement	33
BIBLIOGRAPHIE	35

## LISTE DES FIGURES

Figure 1 : évolution de fréquentation des lieux de travail du 15 février 2020 au 1er janvier 2021. Source : <a href="http://www.covidata.be">www.covidata.be</a> (Université Catholique Louvain).	6
Figure 2 : flux pris en compte dans le cadre des comptages quantitatifs en matinée (26 carrefours). Source : Pro Velo.	9
Figure 3 : lieux des comptages quantitatifs et année de démarrage du comptage. Source : Pro Velo.	10
Figure 4 : évolution de fréquentation des lieux de travail du 15 février 2020 au 1er janvier 2021. Source : <a href="http://www.covidata.be">www.covidata.be</a> (Université Catholique Louvain).	11
Figure 5 : fréquentation horaire moyenne (entre 8 et 9h) des 26 points de comptages, pour toute l'année 2020 (en nombre absolu de cyclistes). Source : Pro Velo.	13
Figure 6 : ligne de temps : cas confirmés de COVID- 19 et réponse à l'épidémie en Belgique. Source : rapport Sciensano du 29 mai 2020.	15
Figure 7 : ligne de temps : cas confirmés de COVID- 19 et réponse à l'épidémie en Belgique. Source : rapport Sciensano du 8 janvier 2021.	16
Figure 8 : évolution du nombre moyen de cyclistes par carrefour et par saison, en semaine de 8 à 9h, entre 2010 et 2020. Source : Pro Velo.	17
Figure 9 : évolution de la fréquentation dans les stations de la STIB pendant l'année 2020, en comparaison avec la fréquentation observée les trois semaines précédant les congés de Carnaval 2020. Source : STIB (2021).	18
Figure 10 : évolution de fréquentation des tunnels à 7h (Bruxelles). Source : <a href="http://www.covidata.be">www.covidata.be</a> (Université Catholique Louvain).	19
Figure 11 : évolution des conditions météorologiques pour chaque période de comptage entre 2015 et 2020. Source : Pro Velo, basés sur les données des bilans climatiques de l'IRM (2020).	20
Figure 12 : évolution des flux cyclistes (moyenne horaire) à Bruxelles entre 2010 et 2020. Source : Pro Velo.	21
Figure 13 : évolution des flux cyclistes (moyenne horaire) à Bruxelles entre 1999 et 2020. Source : Pro Velo.	22
Figure 14 : évolution de la répartition hommes/femmes parmi les cyclistes en Région bruxelloise. Source : Pro Velo.	26

Figure 15 : évolution de la part des cyclistes portant un casque parmi les cyclistes observés lors des comptages quantitatifs. Source : Pro Velo.	26
Figure 16 : répartition des différents types de vélos comptabilisés. Source : Pro Velo.	29
Figure 17 : répartition hommes/femmes selon le type de vélo. Source : Pro Velo.	29
Figure 18 : port du casque chez les cyclistes, en fonction du genre et du type de vélo. Source : Pro Velo.	30
Figure 19 : proportion de vélos équipés pour le transport d'enfants. Source : Pro Velo.	31
Figure 20 : 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.	33

## LISTE DES TABLEAUX

Tableau 1 : résultats bruts des comptages, pour chaque période (janvier, mai, septembre et novembre 2020). N'ayant pu être compté, l'effectif cycliste du carrefour Reyers/cerisiers/Roodebeek a été extrapolé.	12
Tableau 2 : taux de croissance entre 2019 et 2020, par point de comptage et par période.	14
Tableau 3 : chiffres bruts par point de comptage, pour les périodes de janvier et mai, entre 1998 et 2020. Source : Pro Velo.	23
Tableau 4 : chiffres bruts par point de comptage, pour les périodes de septembre et novembre, entre 1998 et 2020. Source : Pro Velo.	24
Tableau 5 : proportion d'hommes, femmes et enfants, par point de comptage, pour l'année 2020. Les lieux de comptage sont classés par ordre décroissant de la proportion de femmes. Source : Pro Velo.	25
Tableau 6 : part des cyclistes casqués à chacun des 26 points de comptage. Source : Pro Velo.	27
Tableau 7 : part des VAE parmi l'ensemble des vélos comptés, depuis 2017. Source : Pro Velo.	28
Tableau 8 : chiffres bruts quant à l'éclairage des vélos en soirée, en 4 lieux de comptage. Source : Pro Velo.	32

## 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 2020, 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.

### COMPTAGES QUANTITATIFS, EN MATINÉE

En **2020, 104 heures de comptage quantitatif** ont été réalisées. Nous devons toutefois inviter les lecteurs du présent rapport à interpréter les résultats obtenus avec beaucoup de prudence. Nous le savons, cette année 2020 a été marquée par une crise sanitaire sans précédent.

Pour rappel, la méthodologie de l'Observatoire repose essentiellement sur des comptages effectués entre **8 et 9h** du matin, à quatre périodes distinctes de l'année (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. Or, plusieurs comptages en cette année 2020 ont dû se dérouler dans un contexte de **fermeture des écoles** (mai) et de recommandation de **télétravail** (mai, septembre, novembre).

En 2020, les données récoltées semblent indiquer **une diminution globale de 11,1 % de cyclistes aux heures de pointes** par rapport à l'année 2019. Toutefois, une lecture attentive et nuancée des données invite à ne pas tirer de conclusions trop hâtives :

- Le contexte de crise sanitaire a conduit à une baisse généralisée du nombre de déplacements en Belgique et à Bruxelles. Le site Covidata, développé par l'Université Catholique de Louvain, souligne entre autres que les pratiques de déplacements à destination des lieux de travail sont marquées par de très fortes diminutions (jusqu'à - 63 % le 15 avril ou encore - 47 % le 11 novembre 2020).

Google Mobility Reports (7 day average)

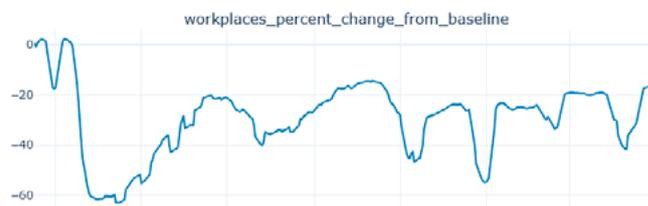


Figure 1 : évolution de fréquentation des lieux de travail du 15 février 2020 au 1er janvier 2021. Source : [www.covidata.be](http://www.covidata.be) (Université Catholique Louvain).

- Notre analyse des résultats « mois par mois » a quant à elle révélé une forte sensibilité de la pratique du vélo aux mesures gouvernementales :
  - Alors qu'au mois de **janvier** 2020 la crise sanitaire n'avait pas encore démarré, nous observons une augmentation de **53 %** du nombre de cyclistes par rapport à 2019. Une telle croissance au mois de janvier n'avait plus été observée depuis 2014.
  - Les périodes de **mai** et **novembre** 2020 présentent à l'inverse une diminution du taux de croissance de respectivement **- 47 %** et **- 30 %** par rapport à 2020. Une telle diminution n'avait jamais été observée depuis la création de l'Observatoire en 1998. Toutefois, comme le soulignent les rapports de Sciensano (voir infra), ces deux périodes renvoient à une conjoncture où les mesures fédérales font l'objet d'un réel « durcissement » en réponse à la situation sanitaire.

- Enfin, la période de **septembre** 2020 révèle un taux de croissance légèrement positif de **2 %** et renvoie cette fois à un contexte où les mesures sanitaires ont fait l'objet d'un certain assouplissement.

- Les données obtenues par les bornes de comptage automatique ont quant à eux révélé une hausse de la pratique du vélo à Bruxelles en 2020.
- Enfin, il est également important de se rappeler que ces résultats permettent uniquement de conclure quant aux flux cyclistes en heures de pointe (de 8 à 9h). Ainsi ils n'apportent malheureusement pas d'information quant à la pratique du vélo aux autres moments de la journée, dans le cadre des loisirs par exemple.

La situation de la crise sanitaire ne doit pas pour autant occulter d'autres facteurs conjoncturels qui ont également pu impacter la pratique du vélo (fermetures des tunnels, météo plus ou moins favorable...). Ces dernières années, le contexte bruxellois de la mobilité est de plus en plus marqué par la congestion du trafic en heure de pointe et la baisse de la vitesse commerciale des transports en commun. S'ajoutent à cela de nombreuses innovations dans le milieu du vélo (assistance électrique, pliants, cargos...) qui rendent ce mode de transport de plus en plus compétitif.

## 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 2020, nous observons une **forte augmentation** de la proportion de **femmes à vélo (+ 3,25 %** par rapport à 2019). Si les comptages révèlent que le nombre d'hommes à vélo reste plus important (60,62 %), l'écart semble se resserrer par rapport aux femmes (39,38 %). Comme nous le constatons depuis les débuts de l'Observatoire, la proportion de femmes continue donc d'augmenter.

**59,99 % des cyclistes portaient un casque** cette année, ce qui représente une **augmentation d'à peine 0,73 point par rapport à 2019**. Par ailleurs, alors que les femmes semblaient nettement moins enclines à porter le casque que les hommes jusqu'en 2014, **la différence s'estompe nettement en 2015** et est inversée depuis 2017. **En 2020, 62,3 % des femmes portaient un casque, contre 57,4 % 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** : 63 % des hommes et 71 % des femmes (contre 50 % des femmes et 53 % des hommes pour les vélos classiques). Ces comptages ont également révélé :

- une **surreprésentation des femmes** parmi les usagers des **vélos à assistance électrique, vélos pliants, et vélos cargos** ;
- une **utilisation plus marquée des vélos à assistance électrique** pour les déplacements **en heure de pointe du matin**, que le dimanche.

On observe par ailleurs **une augmentation de l'utilisation du vélo à assistance électrique pour les déplacements en heure de pointe du matin** : de 20 % (en 2019), il passe à 27 % parmi les cyclistes observés. Par contre, il diminue légèrement pour les déplacements le dimanche après-midi : de 14 %, il passe à 11 %.

Les **vélos en libre-service Villo!** représentaient 2 % des effectifs observés. Les vélos en **free-floating** et **speed-pedelects** ne représentaient respectivement que 0,6 % et 1 % des effectifs dans le cadre des déplacements en heure de pointe du matin ; ces échantillons sont trop faibles pour que l'on puisse en tirer des conclusions valables. Les **vélos cargos** et les **vélos pliants** atteignaient des **valeurs plus significatives, respectivement 6 % et 9 %** du total. La part de ces types de vélos est toujours en augmentation par rapport aux années précédentes.

Sur l'ensemble des vélos comptés, 16 % étaient équipés de dispositifs destinés au transport d'enfants. Parmi ceux-ci, 36 % étaient des vélos cargos.

## COMPTAGES « ÉCLAIRAGE » EN SOIRÉE

Dans le cadre des comptages relatifs à l'éclairage, **59 % des vélos étaient correctement équipés**, pourcentage en diminution par rapport à l'année précédente. 23 % des vélos n'étaient équipés que partiellement et 18 % ne disposaient d'aucun dispositif d'éclairage.

## 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 2020. Le **taux d'occupation moyen** de ces parkings vélos était alors de **27 %**. Ce chiffre doit bien entendu être interprété en tenant compte de la baisse du taux de fréquentation des transports en commun suite à la crise du coronavirus<sup>1</sup>.

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**. Moins de **1 % des vélos étaient gravés**, il s'agit d'une nette diminution par rapport à 2019. Un sticker « **mybike.brussels** » avait été apposé sur **5 %** de l'ensemble des vélos observés.



1. La semaine du 12 octobre 2020, la diminution du taux de fréquentation des trams/métros/bus 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](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)

# 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 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.

**Les comptages ont lieu de 8 à 9h en semaine (mardi ou jeudi)**, avec la volonté de capter principalement les déplacements domicile- travail de l'heure de pointe du matin. Chaque cycliste entrant dans le carrefour est comptabilisé et **plusieurs éléments sont enregistrés** : sa provenance, sa destination, s'il s'agit d'un homme, d'une femme ou d'un enfant, s'il porte un casque. Parallèlement, deux comptages ont été réalisés un **dimanche après-midi (le 31/05/2020 et le 20/06/2020)** sur la Promenade Verte afin de capter principalement des déplacements de loisirs.

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.

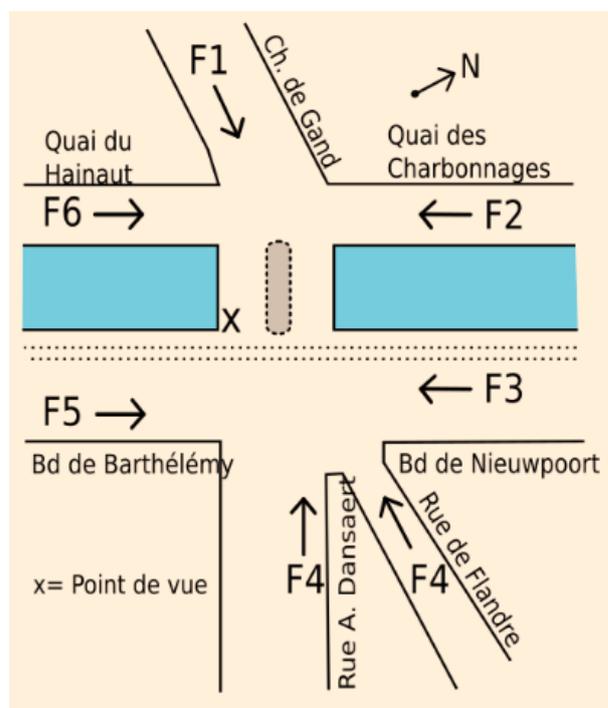


Figure 2 : flux pris en compte dans le cadre des comptages quantitatifs en matinée (26 carrefours). Source : Pro Velo

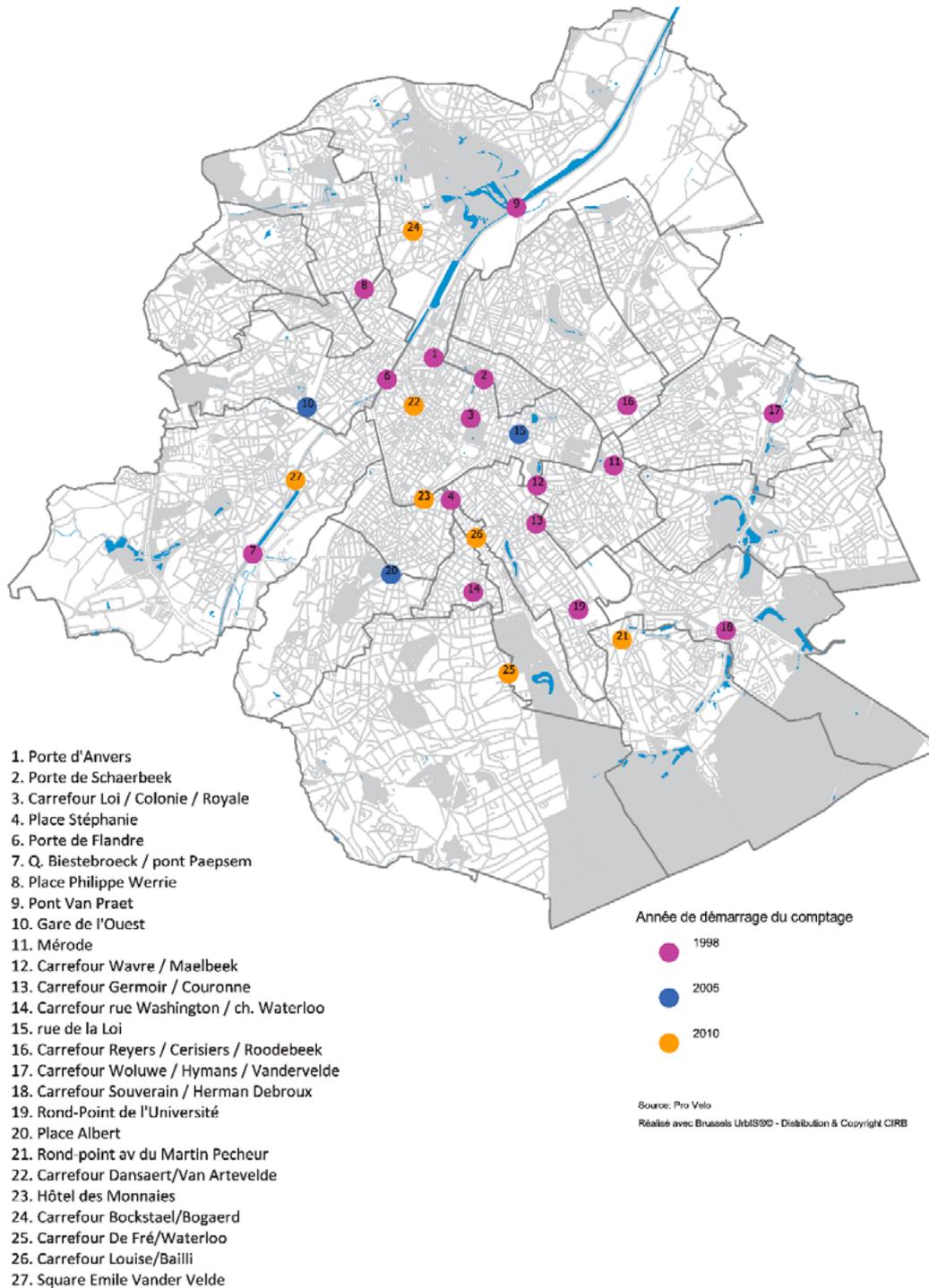


Figure 3 : lieux des comptages quantitatifs et année de démarrage du comptage. Source : Pro Velo.

# RESULTATS DES COMPTAGES

## COMPTAGES QUANTITATIFS

Au cours de l'année **2020, nous avons effectué 104 heures de comptage quantitatif**. Les résultats affichent une diminution globale de **11,1 %** aux heures de pointe par rapport à l'année 2019. On observe donc une rupture dans la croissance observée les années précédente (entre 2018 et 2019 : + 8,9 %). Bien entendu, les résultats sont à interpréter avec beaucoup de prudence. Nous le savons, cette année 2020 a été marquée par une crise sanitaire sans précédent.

Nous devons rappeler tout d'abord que la méthodologie de l'Observatoire repose essentiellement sur des comptages effectués entre **8 et 9h** du matin. L'objectif de cette méthode est de capter en grande partie les trajets de type domicile-école et/ou domicile/travail. Or, le contexte de crise sanitaire semble avoir fortement impacté ce type de déplacements. Ainsi, selon les données recueillies sur le site COVIDATA (UCL), les pratiques de déplacements à destination des lieux de travail sont marquées par de très fortes diminutions (jusqu'à -63 % le 15 avril ou encore -47 % le 11 novembre 2020).

D'autre part, la méthodologie de l'Observatoire repose sur des comptages réalisés à quatre périodes distinctes de l'année (janvier, mai, septembre & novembre). Dès lors, plusieurs comptages ont dû se faire dans des contextes différents, de fermeture des écoles (mai) et de recommandation de télétravail (mai, septembre, novembre). Seuls les comptages réalisés au mois de janvier 2020 ont donc pu être effectués dans un « contexte ordinaire ».



Figure 4 : évolution de fréquentation des lieux de travail du 15 février 2020 au 1er janvier 2021.  
Source : [www.covidata.be](http://www.covidata.be) (Université Catholique Louvain).

<b>2020</b>	<b>JAN</b>	<b>MAI</b>	<b>SEPT</b>	<b>NOV</b>	<b>Moyenne</b>
Porte d'Anvers	339	274	384	203	300
Porte de Schaerbeek	399	180	492	237	327
Carrefour Loi/Colonie/Royale	441	350	631	291	428
Place Stéphanie	449	254	617	356	419
Porte de Flandre	608	479	1050	489	657
Q. Bietsebroeck/Pont Paepsem	303	245	331	121	250
Place Philippe Werrie	207	82	254	167	178
Pont Van Praet	362	259	343	239	301
Gare de l'Ouest	55	62	82	52	63
Merode	1382	388	1174	519	866
Ch de Wavre/Maelbeek	472	145	437	284	335
Gerموir/Couronne	580	268	523	407	445
Rue Washington/ch de Waterloo	181	122	238	186	182
Rue de la Loi	708	408	1016	386	630
Carrefour Reyers/Cerisiers/Roodebeek	327	176	370	363	309
Carrefour Woluwe/Hymans/Vandervelde	281	183	491	295	313
Souverain/Herman Debroux	102	138	349	216	201
Rond- point de l'Université	195	116	212	175	175
Place Albert	290	106	258	279	233
Rond- Point av du Martin Pecheur	105	78	145	124	113
Carrefour Dansaert/Van Artevelde	355	318	337	185	299
Hotel des Monnaies	248	156	277	140	205
Place Emile Bockstael	57	70	79	57	66
De Fré/ Waterloo	168	171	290	209	210
Louise/Bailli	412	180	516	324	358
Square Emile Vander Velde	250	178	353	151	233

Tableau 1 : résultats bruts des comptages, pour chaque période (janvier, mai, septembre et novembre 2020). N'ayant pu être compté, l'effectif cycliste du carrefour Reyers/cerisiers/Roodebeek a été extrapolé.

La carte ci- après (figure 5) 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 2020, entre 8 et 9h).

**Moyenne de fréquentation horaire (8h- 9h)  
des 26 lieux de comptage en 2020**

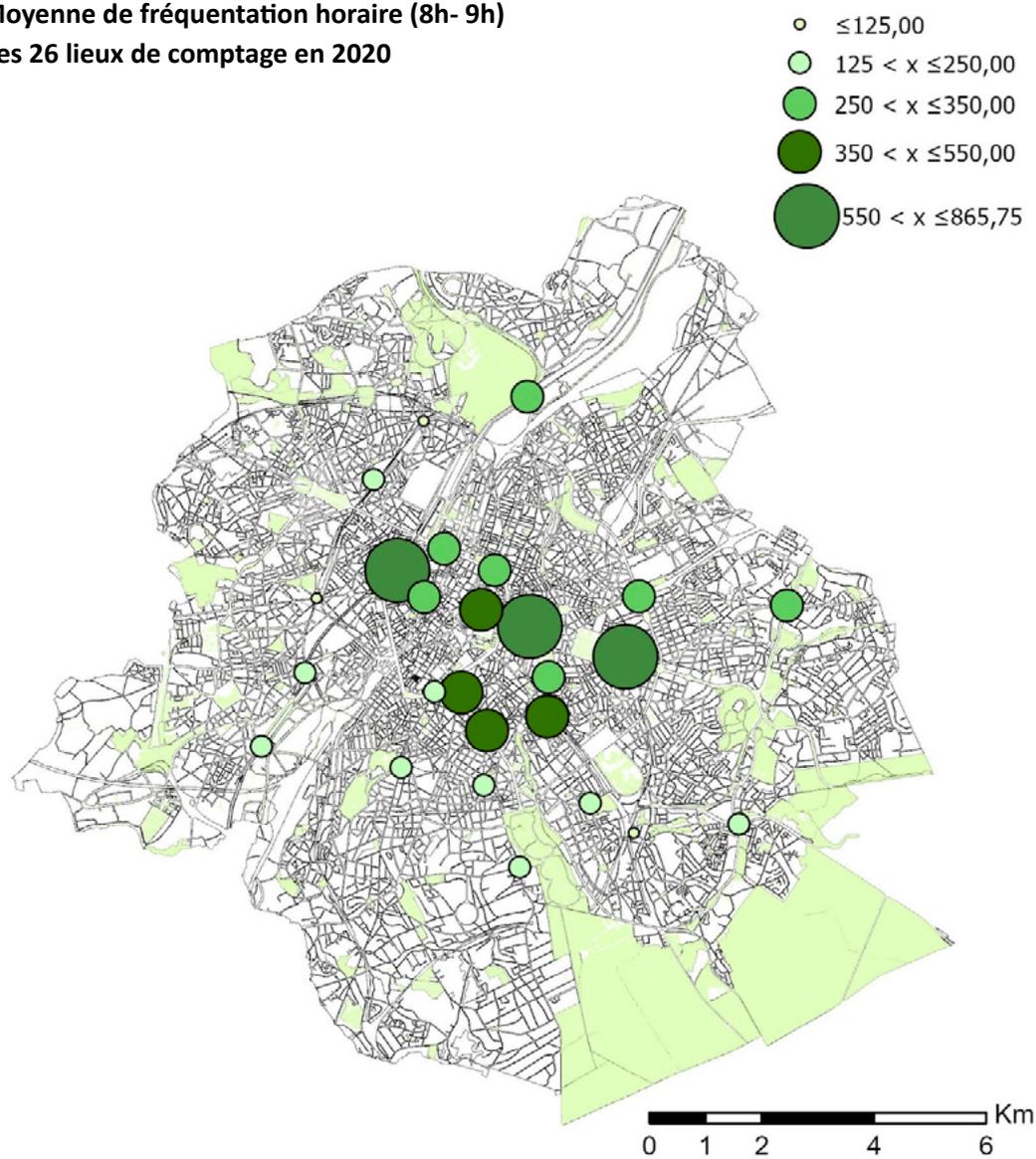


Figure 5 : fréquentation horaire moyenne (entre 8et 9h) des 26 points de comptages, pour toute l'année 2020 (en nombre absolu de cyclistes).  
Source : Pro Velo.

## EVOLUTIONS ENTRE 2019 ET 2020<sup>2</sup>

	Taux de croissance 2019-2020	"Taux de croissance 2019- 2020 janvier"	"Taux de croissance 2019- 2020 mai"	"Taux de croissance 2019- 2020 septembre"	"Taux de croissance 2019- 2020 novembre"
Porte d'Anvers	10,6 %	108 %	28,6 %	12,0 %	- 44,5 %
Porte de Schaerbeek	- 23,7 %	19 %	- 62,4 %	10,1 %	- 47,7 %
Carrefour Loi/Colonie/Royale	- 16,0 %	8 %	- 30,0 %	3,6 %	- 44,1 %
Place Stéphanie	10,1 %	69 %	- 45,0 %	53,1 %	- 9,2 %
Porte de Flandre	- 4,4 %	69 %	- 32,4 %	18,1 %	- 38,1 %
Q. Bietsebroeck/Pont Paepsem	- 15,8 %	35 %	- 26,4 %	- 14,7 %	- 50,0 %
Place Philippe Werrie	44,0 %	209 %	- 47,4 %	120,9 %	7,7 %
Pont Van Praet	- 8,9 %	157 %	- 41,4 %	- 24,3 %	- 16,1 %
Gare de l'Ouest	- 6,7 %	96 %	- 37,4 %	- 10,9 %	4,0 %
Merode	- 11,0 %	84 %	- 66,5 %	13,8 %	- 45,3 %
Ch de Wavre/Maelbeek	- 36,1 %	21 %	- 74,4 %	- 29,7 %	- 44,9 %
Germoir/Couronne	- 31,7 %	21 %	- 61,8 %	- 37,5 %	- 30,5 %
Rue Washington/ch de Waterloo	- 17,1 %	15 %	- 47,2 %	- 14,4 %	- 11,4 %
Rue de la Loi	- 17,9 %	79 %	- 53,6 %	8,7 %	- 55,0 %
Carrefour Reyers/Cerisiers/Roodebeek	2,6 %	69 %	- 48,8 %		18,2 %
Carrefour Woluwe/Hymans/Vandervelde	- 7,3 %	108 %	- 52,2 %	7,2 %	- 20,9 %
Souverain/Herman Debroux	- 0,6 %	- 14 %	- 48,5 %	33,7 %	33,3 %
Rond- point de l'Université	- 17,2 %	47 %	- 45,0 %	- 29,3 %	- 12,1 %
Place Albert	- 4,1 %	56 %	- 59,2 %	- 13,7 %	22,4 %
Rond- Point av du Martin Pecheur	6,6 %	72 %	- 40,0 %	13,3 %	18,1 %
Carrefour Dansaert/Van Artevelde	- 28,1 %	- 7 %	- 32,9 %	- 22,5 %	- 50,1 %
Hotel des Monnaies	12,0 %	118 %	- 30,7 %	31,9 %	- 23,9 %
Place Emile Bockstael	17,9 %	63 %	- 11,4 %	16,2 %	39,0 %
De Fré/ Waterloo	12,0 %	47 %	- 13 %	21 %	6,1 %
Louise/Bailli	- 9,8 %	54 %	- 54,8 %	2,4 %	- 22,3 %
Square Emile Vander Velde	- 4,4 %	70 %	- 38,2 %	13,5 %	- 34,1 %

Tableau 2 : taux de croissance entre 2019 et 2020, par point de comptage et par période.

2. Le comptage au carrefour Reyers/Cerisiers/Roodebeek n'a pas pu être réalisé en septembre 2020.

Comme nous pouvons le constater dans le tableau 2, les quatre périodes de comptage présentent des tendances particulièrement contrastées. A titre d'exemple, nous observons un taux de croissance positif pour la presque totalité des points de comptage en janvier 2020 par rapport à la même période en 2019. A l'inverse, la période de mai 2020 présente un taux de croissance négatif pour la quasi-totalité des points de comptage par rapport à la même période en 2019.

Pour plus de lisibilité, il nous paraît donc indispensable de traiter distinctement ces quatre périodes de comptages, en tenant compte des mesures gouvernementales qui étaient en cours au moment de la collecte des données. Nous abordons ce point dans le prochain chapitre « Analyse mois par mois ».

## ANALYSE DES RÉSULTATS MOIS PAR MOIS

### PÉRIODE DE COMPTAGE DE JANVIER 2020

La première période de comptage de l'année 2020 se situe au mois de Janvier. Il convient de rappeler qu'à cette période, les comptages ont pu se dérouler dans un contexte ordinaire puisque la situation de crise sanitaire n'avait pas encore fait son apparition. La période de janvier marque **une forte augmentation (+ 53 %)** par rapport au même mois de l'année précédente. Un tel **taux de croissance** n'avait plus été observé depuis l'année **2014** (+ 60,85 % entre janvier 2013 et 2014).

### PÉRIODE DE COMPTAGE DE MAI 2020

A la période de mai 2020, nous nous situons pour la première fois dans une période perturbée par les mesures gouvernementales qui répondent à la situation de crise sanitaire. Une illustration (figure 6) issue du rapport de l'Institut belge de santé Sciensano du 29 mai 2020 présente les principales mesures adoptées qu'il nous semble pertinent de garder à l'esprit dans notre analyse des données collectées à cette période.

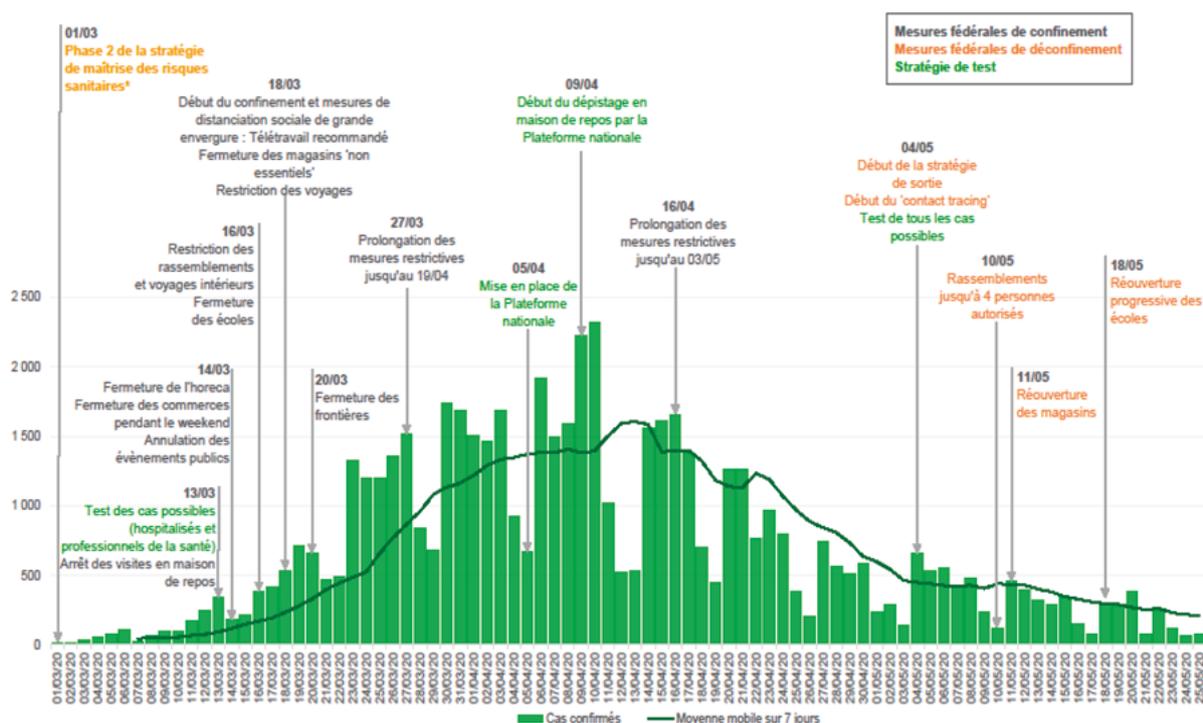


Figure 6 : ligne de temps : cas confirmés de COVID-19 et réponse à l'épidémie en Belgique. Source : rapport Sciensano du 29 mai 2020.

Comme nous pouvons le constater, plusieurs mesures fédérales de confinement sont en cours à cette période telles que la fermeture des écoles (jusqu'au 18 mai), la fermeture des magasins non essentiels (jusqu'au 11 mai) ou encore la recommandation du télétravail.

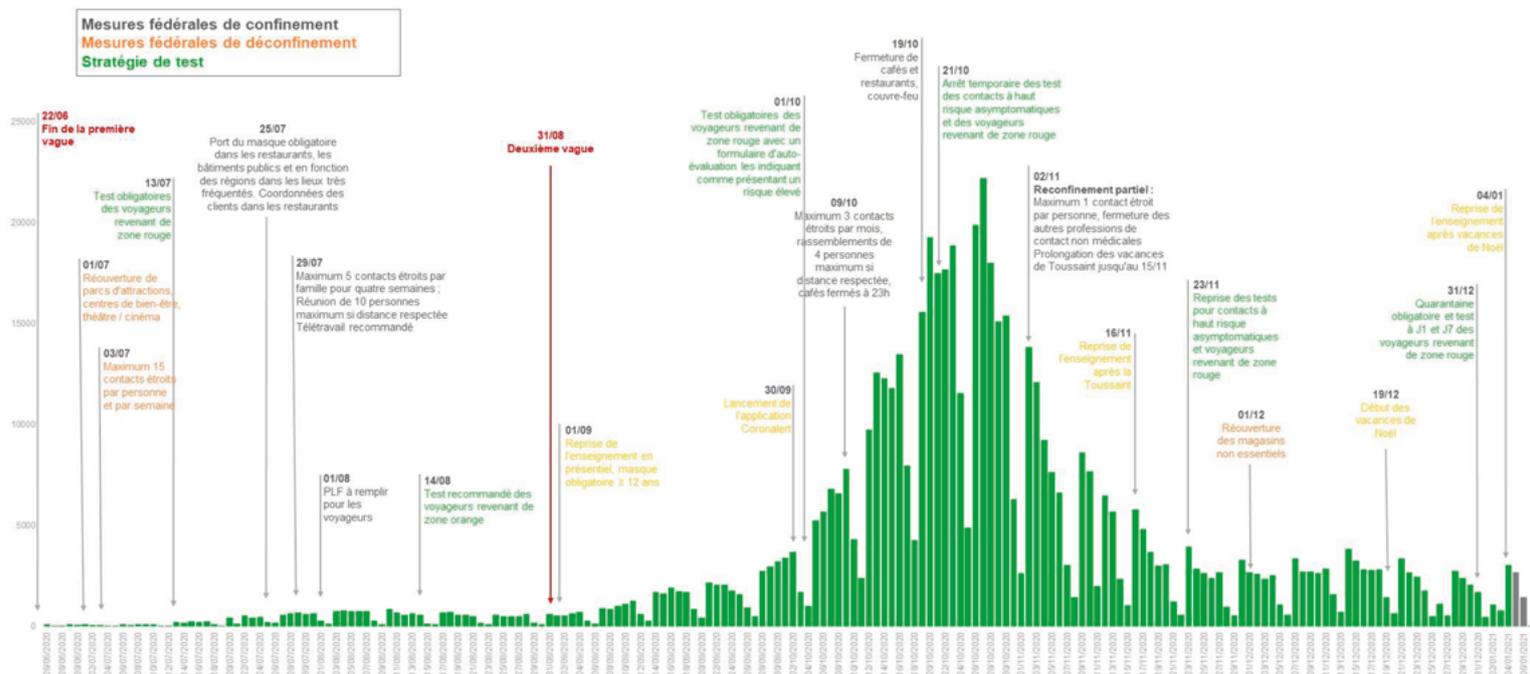
Ces mesures ont inévitablement impacté les pratiques de mobilités de tout un chacun. Ceci se traduit par une forte **diminution de 47%** du nombre de cyclistes observés entre 8 et 9h à cette période. Un **tel taux de croissance négatif** à la période de mai n'a tout simplement **jamais été observé** depuis la création de l'Observatoire du vélo (1998).

## PÉRIODE DE COMPTAGE DE SEPTEMBRE 2020

En termes de mesures sanitaires, la période de comptage de septembre est moins impactée que le mois de mai 2020. On observe notamment la reprise de l'enseignement en présentiel (y compris pour les plus de 12 ans), la réouverture des magasins non-essentiels et restaurants, etc. (cf. figure 7).

On peut estimer que cet assouplissement des mesures sanitaires a pu être vecteur de plus de pratiques de déplacements en vélo, même si plusieurs mesures sanitaires restent d'application (port du masque obligatoire, télétravail recommandé, etc.).

Par rapport à l'année 2019, on observe ainsi une légère **augmentation** du nombre de cyclistes avec un **taux de croissance de 2%** par rapport à l'année 2019.



Note 1: La stratégie de test en place au 22 juin 2020 était la suivante: toute personne répondant à la définition d'un cas possible de COVID-19 ainsi que les contacts à haut risque d'un cas de COVID-19 devaient être testés. Comme la capacité de test était suffisante, toute personne hospitalisée ainsi que tout nouveau résident d'une collectivité résidentielle était également testé.  
Note 2: Jusqu'au 30 septembre 2020, les mesures fédérales ont été élaborées par le gouvernement fédéral S. Wilmès. Depuis le 1er octobre 2020, elles sont élaborées par le gouvernement fédéral A. De Croo.

Figure 7 : ligne de temps : cas confirmés de COVID- 19 et réponse à l'épidémie en Belgique.  
Source : rapport Sciensano du 8 janvier 2021.

## PÉRIODE DE COMPTAGE DE NOVEMBRE 2020

Enfin, la période de novembre 2020 est marquée par un nouveau durcissement des mesures sanitaires (cf. figure 7) qui se traduit entre autres par un reconfinement partiel (maximum 1 contact étroit) ou encore la fermeture des restaurants et magasins non-essentiels.

Comme au mois de mai 2020, nous observons une nette **diminution** du nombre de cyclistes à cette période avec une diminution de **30 %**. Comme pour le mois de mai 2020, un tel **taux de croissance négatif** à la période de novembre n'a **jamais été observé** depuis la création de l'Observatoire du vélo (1998).

## CONCLUSIONS

Comme on peut le constater, notre analyse « mois par mois » des résultats obtenus aboutit à un contraste saisissant. Nous obtenons tant un taux de croissance presque record au mois de janvier (53 %) que des taux de croissance négatifs records au mois de mai (-47 %) et novembre (-30 %) 2020. Seul le mois de septembre présente une certaine stabilité. S'ils peuvent étonner, la prise en compte des mesures gouvernementales qui sont en cours lors de chacune de ces périodes nous aident explicitement à interpréter ces résultats.

Il est important de se rappeler que ces résultats permettent uniquement de conclure quant aux flux cyclistes en heures de pointe (8h00 à 9h00), principalement pour les déplacements domicile-travail. Ainsi ce rapport n'apporte aucun élément de réflexion quant à la pratique du vélo aux autres moments de la journée, dans le cadre des loisirs par exemple.

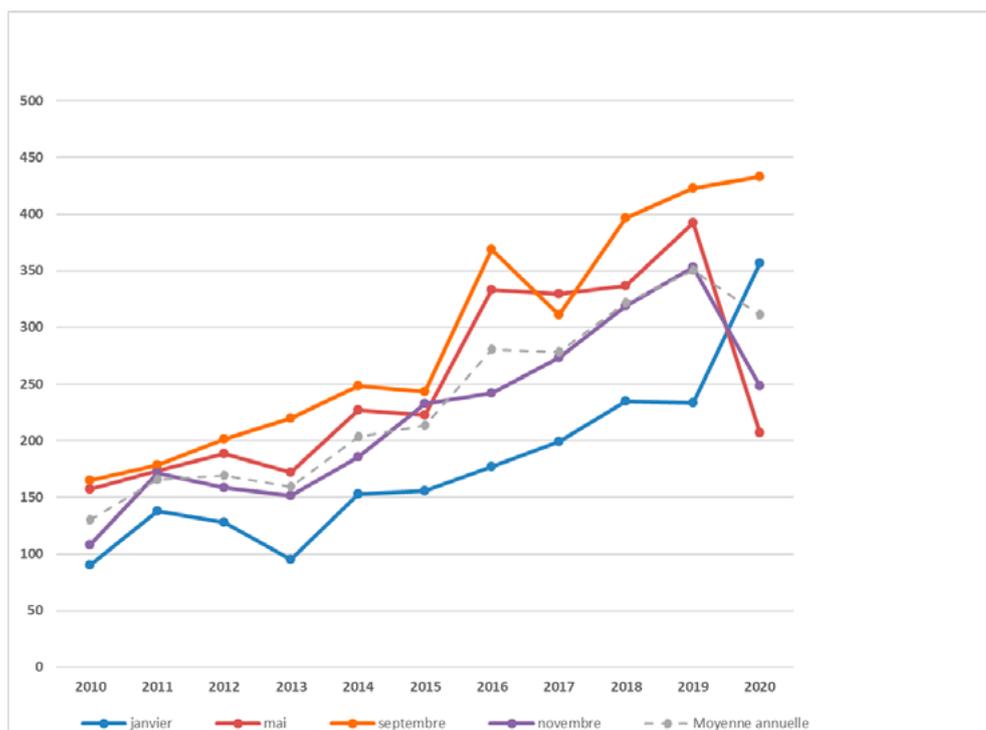


Figure 8 : évolution du nombre moyen de cyclistes par carrefour et par saison, en semaine de 8h à 9h, entre 2010 et 2020. Source : Pro Velo.

## QU'EN EST-IL DES AUTRES MODES ?

Si la pratique du vélo est particulièrement fluctuante lors de cette année 2020, il peut être intéressant de jeter un œil à l'évolution des pratiques des autres modes de transport à Bruxelles.

A cet égard, le graphique en figure 9 illustre notamment une fréquentation des **transports en commun** (STIB) qui a fortement diminué en 2020 : lors du premier confinement, elle n'atteignait plus que 10 % de sa fréquentation habituelle<sup>3</sup>. Précisons également que cette diminution observée est d'autant plus marquée lors de l'heure de pointe du matin (la courbe jaune coïncidant avec la tranche horaire de nos comptages vélos).

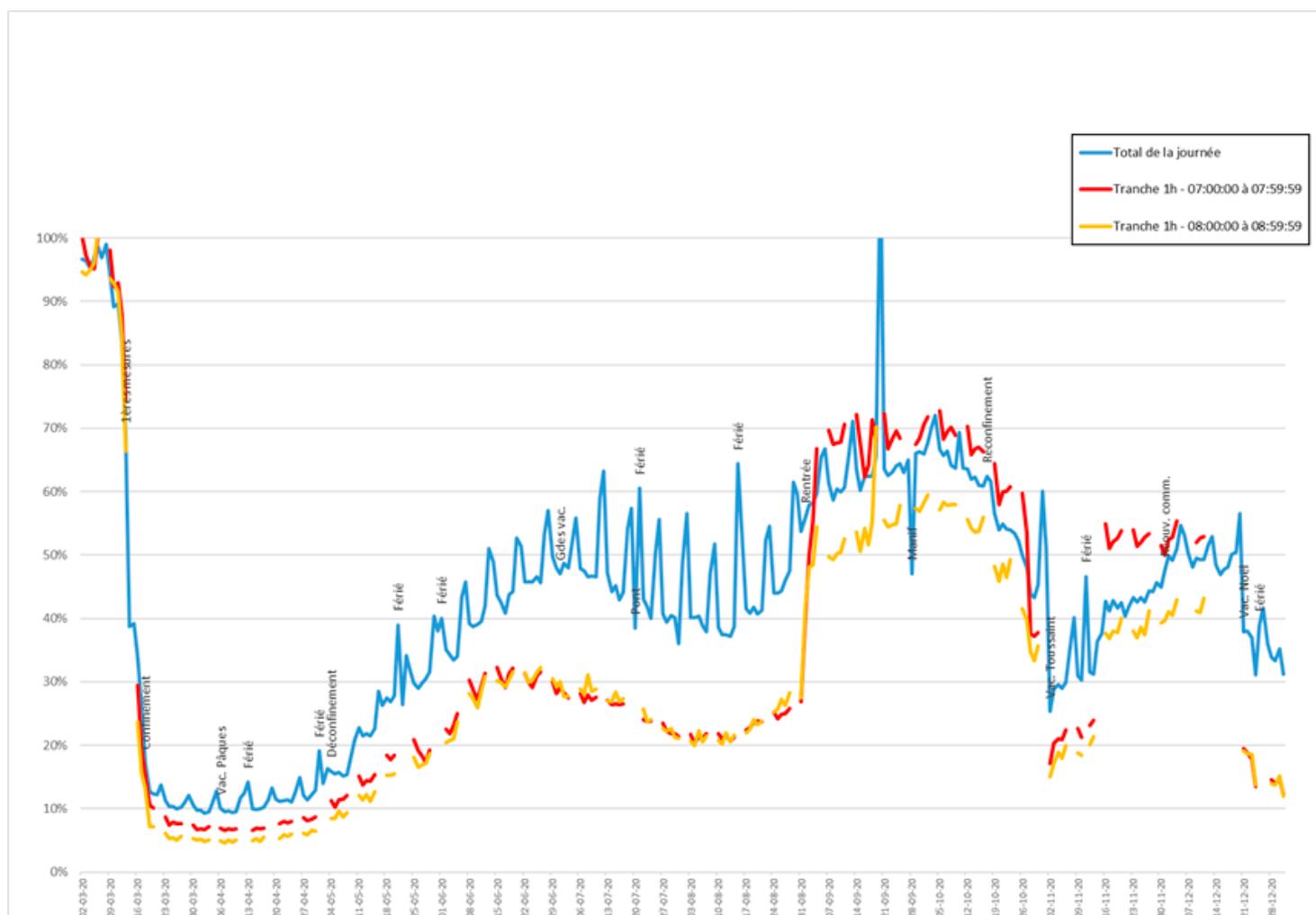


Figure 9 : évolution de la fréquentation dans les stations de la STIB pendant l'année 2020, en comparaison avec la fréquentation observée les trois semaines précédant les congés de Carnaval 2020. Source : STIB (entrées comptabilisées par les portillons SESAME en station; 2021).

3. Par 'fréquentation habituelle', on entend la fréquentation observée les trois semaines précédant les congés de Carnaval 2020.

Un autre indicateur intéressant concerne le nombre de **voitures** qui ont été comptabilisées dans les tunnels bruxellois à 7h du matin (depuis le mois de mars 2020). Là aussi, on constate une baisse généralisée du nombre de voitures. Notons également que cette baisse est particulièrement marquée au mois de mai 2020.

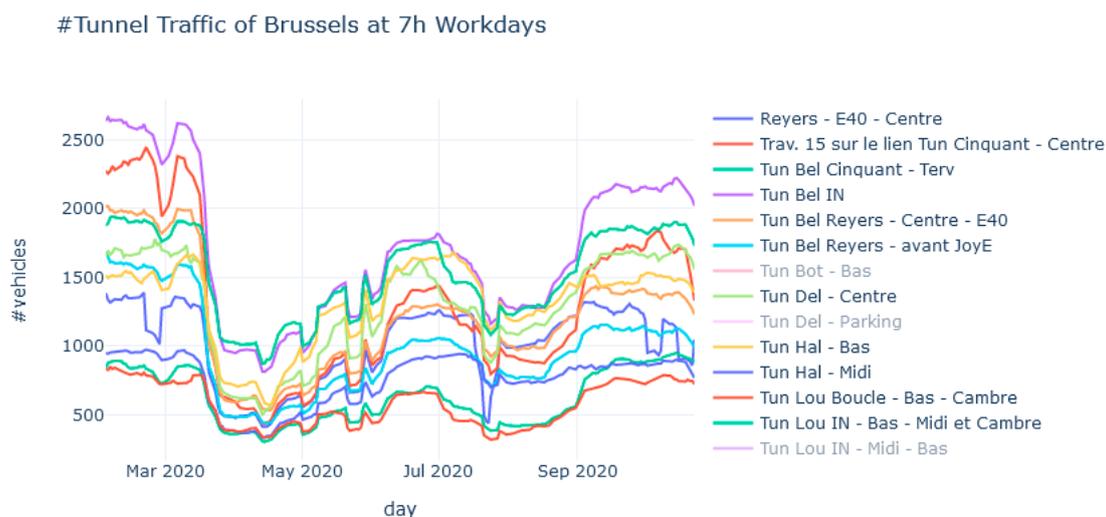


Figure 10 : évolution de fréquentation des tunnels à 7h (Bruxelles). Source : [www.covidata.be](http://www.covidata.be) (Université Catholique Louvain).

## FACTEUR MÉTÉOROLOGIQUE

Si ces résultats confirment l'importance de la prise en compte du facteur « crise sanitaire » dans l'interprétation de ceux-ci, nous ne devons pas pour autant occulter d'autres facteurs importants tels que les précipitations et la température.

**La météo peut en effet aussi intervenir comme facteur explicatif** (mais, bien entendu, non exclusif) : les graphiques ci-après montrent en effet que **janvier 2020** n'a connu aucun jour de neige (contre 6 jours en 2019) et **moins de précipitations** qu'en 2019. Les **températures minimales et maximales sont supérieures** d'environ 3°C à celles observées l'année précédente.

**En mai et en novembre**, les **précipitations** ont été **moins fréquentes** et les **températures plus élevées** que l'an passé. Le mois de septembre présente les mêmes caractéristiques que les mois de mai et novembre, mais on observe une légère augmentation du nombre de cyclistes.



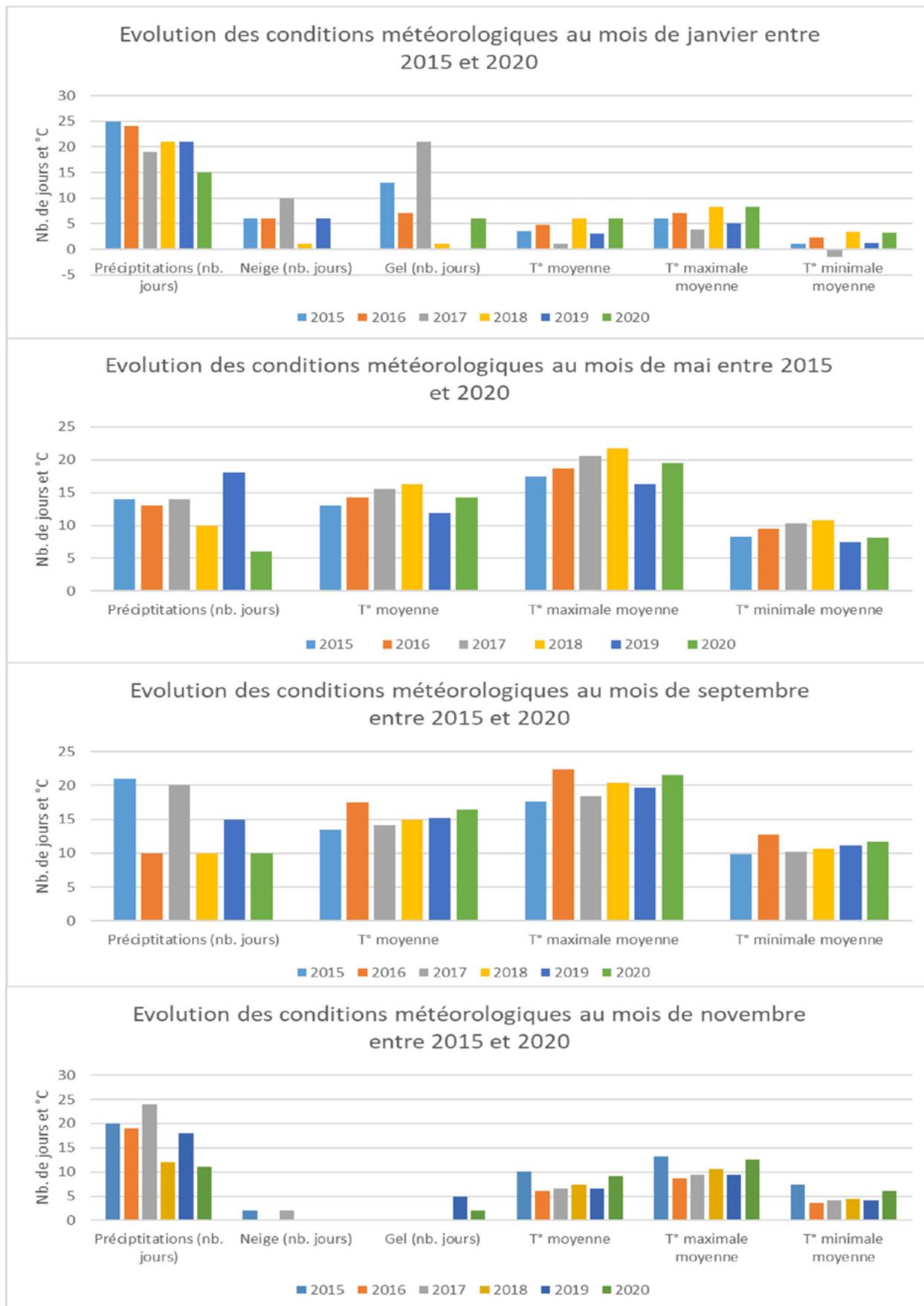


Figure 11 : évolution des conditions météorologiques pour chaque période de comptage entre 2015 et 2020. Source : Pro Velo, basés sur les données des bilans climatiques de l'IRM (2020).

## EVOLUTIONS DEPUIS 2010

Le graphique ci-dessous (figure 12) illustre les évolutions à partir de 2010 sur base des 26 points de comptage et 4 périodes (janvier<sup>4</sup>, mai, septembre, novembre).

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

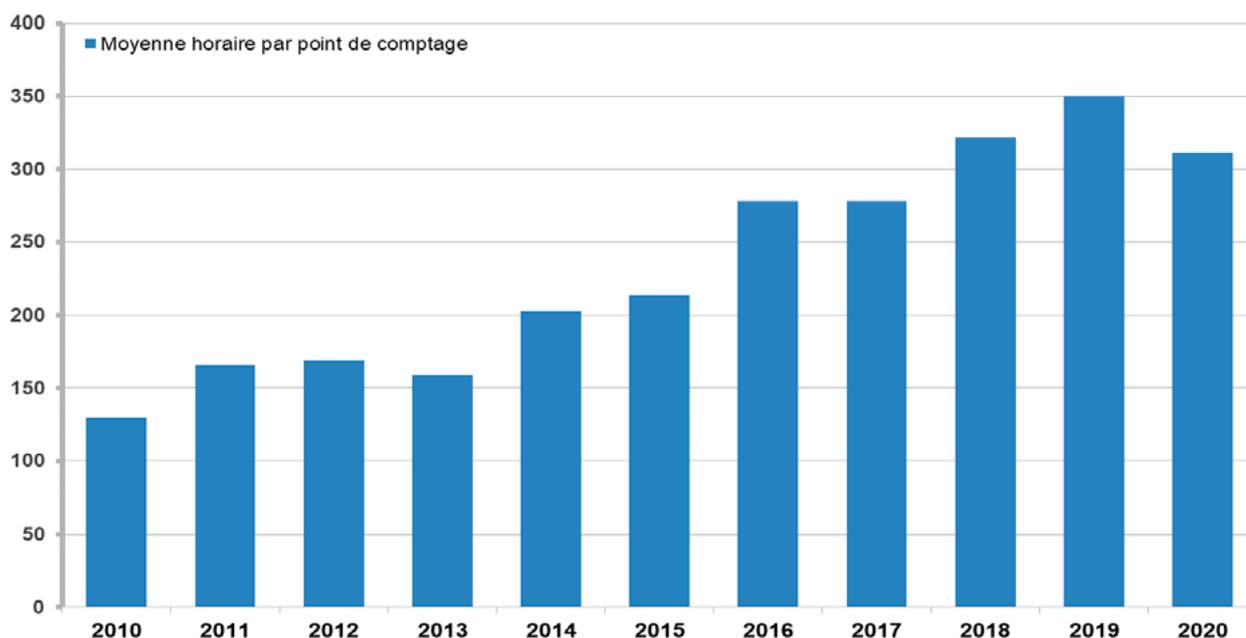


Figure 12 : évolution des flux cyclistes (moyenne horaire) à Bruxelles entre 2010 et 2020. Source : Pro Velo.

Sur la période **2010- 2019**, considération faite des 26 points et des 4 périodes de comptage, le **taux de croissance annuel moyen se situe autour de 12,5 %**. Cette moyenne est **tirée vers le haut par les « bonnes » années (2011, 2014, 2016, 2018, 2019)** qui permettent de **contrebalancer les « moins bonnes » années** à l’occasion desquelles on constate une **stagnation (2012, 2013, 2017)**.

Avec un fort taux de croissance négatif (- 11 %) par rapport à 2019, l’année **2020** perturbe donc la tendance à la hausse observée ces dernières années. Si le calcul du taux de croissance annuel moyen est fait sur la **période 2010- 2020, ce dernier diminue à 10 %**.

4. 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.

## EVOLUTIONS DEPUIS 1998

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 2020 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, l'augmentation constatée en 2016 est particulièrement mise en évidence, ainsi que l'année 2019 qui montre une augmentation notable (+ 13 % depuis 2018). Au contraire, les flux cyclistes en 2020 diminuent fortement et atteignent presque le même niveau que ceux de 2017. Il s'agit tout simplement de la diminution la plus importante jamais observée depuis la création de l'Observatoire du vélo (1998).

**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 de cyclistes à Bruxelles en heure de pointe du matin (8h-9h)**  
(moyennes et totaux de 15 comptages en mai + septembre)

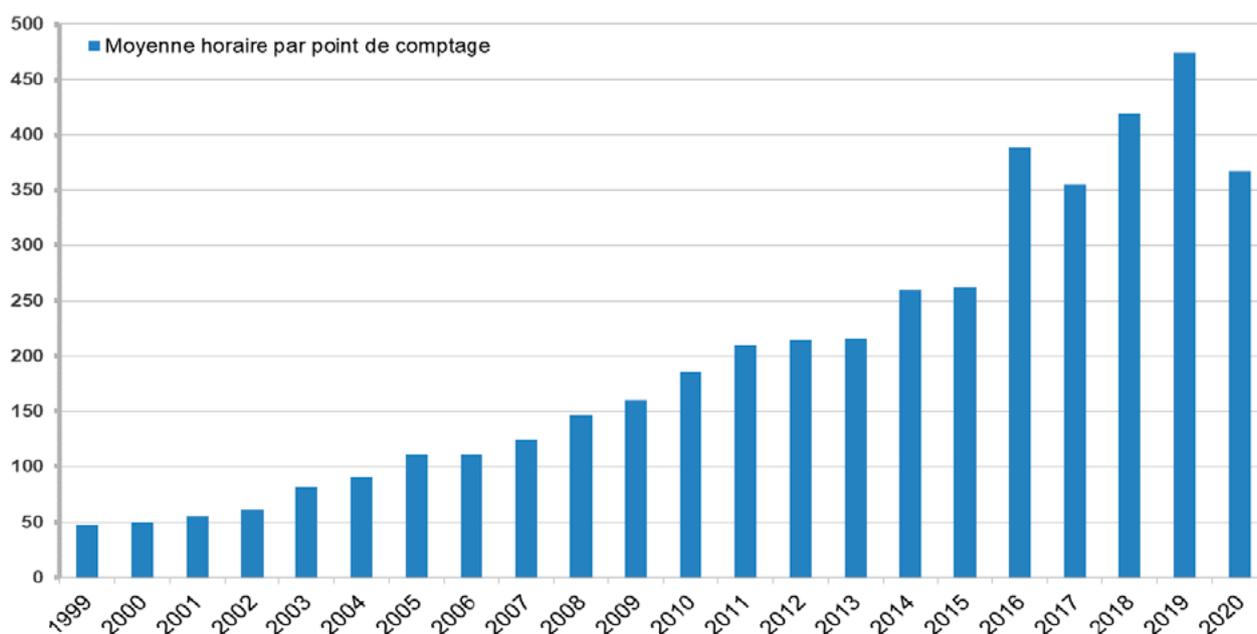


Figure 13 : évolution des flux cyclistes (moyenne horaire) à Bruxelles entre 1999 et 2020. Source : Pro Velo.

## 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	carrefour rue Haute/bd de l'Empereur	Porte de Flandre	Q. Bietsebroeck/Pont Paepsem	Place Philippe Werrie	Pont Van Praet	Gare de l'Ouest	Mérode	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 Momaies	Place Emile Bockstaël	De Fré/ Waterloo	Louise/Bailli	Square Emile Vander Velde	
<b>JANVIER</b>																												
1998		27		16							57	45	41			29	28	34										
1999		26		31							57	47	34			42	35	20										
2000		36		36							49	59	45			22	35	20										
2001		40		59							76	64	68			31	47	18										
2002		41		46							90	74	59			30	35	20										
2003																												
2004																												
2005		55		44							170	88	78			75	40	32										
2006		65		49							198	95	88			84	45	37										
2007		67		73							180	118	103			78	65	52										
2008		70		92							276	159	143			59	112	51										
2009		70		88							219	130	91			136	93	45										
2010		80		101							231,5	165	126			95	81	56										
2011	132	117	174	145		148	56	38	58	15	244	183	187	60		97	90	51	64	53	50	89	44	17	68	198	55	
2012	145	69	212	179			47	45	86	17	257	243	83	240		91	60	99	101	43	115	121	7		371	77		
2013	88	101	125	127		115	28	27	96	29	256	224	196	45		70	103	37	60	42	39	99	37	12	38	144	50	
2014	174	173	252	188		240	90	20	103	26	418	254	312	83		159	99	74	137	71	45	145	78	23	74	235	93	
2015	193	159	278	183		182	93	70	110	38	401	286	299	75	339	138	121	65	106	165	38	157	93	36	82	223	123	
2016	173	212	197	77		307	57	49	181	28	398	311	417	74	386	215	169	77	88	133	72	261	96	40	109	317	168	
2017	188	233	249	255		416	113	47	144	38	577	230	390	94	407	235	141	99	119	186	63	238	114	37	105	346	111	
2018	160	315	332	264		453	169	93	216	37	583	317	460	117	540	164		125	176	168	58	357	124	49	140	317	144	
2019	163	336	410	265		360	225	67	141	28	751	390	481	158	395	193	135	119	133	186	61	382	114	35	114	268	147	
2020	339	399	441	449		608	303	207	362	55	1382	472	580	181	708	327	281	102	195	290	105	355	248	57	168	412	250	
<b>MAI</b>																												
1998	48	48	75	77							137	75	67	27		60	82	61	24									
1999	31	47	42	52		38	49	17	26		94	73	47	24		59	56	45	28									
2000	41	51	32	63		26	21	17	24		101	67	55	26		70	59	48	29									
2001	51	59	48	87		42	41	28	15		143	99	86	26		72	78	58	29									
2002	53	57	58	64		47	29	28	44		150	89	72	30		62	78	58	29									
2003	68	84	92	55		63	29	32	26		149	87	124	36		65	78	58	68									
2004	77	85	119	115		53	48	42	50		246	127	121	42		56	117	61	87									
2005	99	94	128	122	48	97	62	51	39	11	301	114	148	45	228	118	117	55	75	39								
2006	88	118	159	137	44	121	53	53	38	9	243	164	108	38	198	118	101	37	59	42								
2007	107	110	181	132	71	100	36	48	73	10	347	133	197	58	335	99	168	84	108	66								
2008	125	128	212	138	60	148	85	46,67	84	25	221	139	244	93	421	183	206	71	69	63								
2009	135	137	185	127	82	149	43	39	88	20	284	247	262	66	376	150	192	77	99	157								
2010	146	217	230	203		210	87	50	203	36	389	201	335	64		242	204	78	124	94	58	176		28	77		64	
2011	203	225	216	217		265	124	67	148	28	519	256	379	101	367	178	174	114	87	77	70	143	68	39	136	324	105	
2012	203	187	278	249		362	153	65	171	55	401	314	348	115	297		192	72	132	120	71	163	101	24	86	454	103	
2013	217	116	291	222		256	145	47	122	31	528	235	176	60	517	180	173	100	100	76	39	155	92	42	109	301	138	
2014	193	235	285	327		304	138	60	260	51	617	327	408	121	707	277	229	114	134		64	190	127	31			154	
2015	253	244	221	279		162	165	80	228	51	647	343	429	115	563	179	209	147	156	226	86	227	138	44	141	277	174	
2016	273	344	431	362		665	198	129	261	55	937	418	578	151	835	346	213	281	275	161	109	404	177	104	159	471	323	
2017	269	379	419	340		628	256	145	287	59	843	382	628	169	827	328	239	185	251	158	110	463	209	87		466	262	
2018	166	366	419	364		663	331	80	351	51	939	489	656	230	730	293		198	249	181	134	452	195	78	195	402	226	
2019	213	479	500	462		709	333	156	442	99	1159	567	701	231	880	344	383	268	211	260	130	474	225	79	197	398	288	
2020	274	180	350	254		479	245	82	259	62	388	145	268	122	408	176	183	138	116	106	78	318	156	70	171	180	178	

Tableau 3 : chiffres bruts par point de comptage, pour les périodes de janvier et mai, entre 1998 et 2020. Source : Pro Velo.

	Porte d'Anvers	Porte de Schaerbeek	Carrefour Loi/Colonie/Royale	Place Stéphanie	carrefour rue Haute/bd de l'Empereur	Porte de Flandre	Q. Bietsbroeck/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/Roodbeek	Carrefour Woluwe/Hymans/Vanderveide	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	
<b>SEPTEMBRE</b>																												
1998	46	52	31	47			28	28	16		115	63	61	19		44	71	42	44									
1999	53	49	51	51		29	49	26	16		88	72	87	25		33	71	55	47									
2000	57	69	51	55,5		59	22	28	16		115,5	95	74	26		45	99	47	29									
2001	45	77	40	60		30	15	20	27		143	87	61	29		35	66	40	29									
2002	33	71	85	109		30	17	15	55		114	119	86	36		69	61	29	92									
2003	80	101	109	105		65	49	35	55		209	156	123	41		69	117	58	86									
2004	71	86	105	133		55	45	41	51		190	125	148	46		98	110	52	57									
2005	104	102	120	186	74	102	61	55	35	11	330	147	142	66	328	136	144	63	111	59								
2006	102	106	167	172	62	71	64	47	52	12	356	130	162	56	329	102	150	81	88	56								
2007	91	104	167	138	39	132	67	70	39	25	321	171	179	73	322	109	163	48	80	57								
2008	151	111	213	183	56	143	95	53	98	33	460	232	227	81	406	174	167	72	106	71								
2009	172	206	256	195	108	190	98	57	110	22	431	279	229	73	566	184	168	118	86	69								
2010	145	178	269	187		226	108	68	138	35	453	278	275	92		144	215	92	118	68	75	169	54	34	91	309	110	
2011	235	202	185	215		377	94	57	180	27	571	255	304	114	467	106	199	102	127	115	62	148	74	46	128	313	118	
2012	243	220	267	285		243	114	57	175	43	455	285	354	127	342	176	162	85	133	133	67	179	114	35	171	653	112	
2013	189	229	362	323		163	153	87	241	45	594	362	348	117	538	185	229	164	148	117	60	245	139	54	78	396	143	
2014	208	307	331	219		278	154	90	202	46	681	379	488	139	675	289	238	152	191	179	105	226	146		160	356	175	
2015	260	298	301	269		421	114	103	273	40	762	378	419	111	536	247	207	113	173	133	65	284	131	60	88	378	162	
2016	307	386	484	361		712	265	142	520	58	1053	350	734	167	907	305	290	144	220	210	108	574	184	106	195	509	300	
2017	271	462	439	349		659	247	112	243	48	685	397	648	166	761	214		133	202	191	94	436	159	68		368	338	
2018	283	425	548	333		846	353	111	377	75	1090	552	715	238	1096	308		256	271	170	154	518	150	57	166	575	279	
2019	343	447	609	403		889	388	115	453	92	1032	622	837	278	935	329	458	261	300	299	128	435	210	68	240	504	311	
2020	384	492	631	617		1050	331	254	343	82	1174	437	523	238	1016		491	349	212	258	145	337	277	79	290	516	353	
<b>NOVEMBRE</b>																												
1998		33		40							81	48	44			33	31	27										
1999		38		46							98	60	52			31	40	36										
2000		34		52							105	71	81			50	64	33										
2001		41		49							105	51	69			41	55	34										
2002		37		79							111	73	69			50	55	34										
2003																												
2004																												
2005		65		96							205	134	150			84	72	45										
2006		69		93							268	153	174			84	97	56										
2007		90		102							285	144	132			96	98	48										
2008		63		137							294	151	125			57	137	70										
2009		170		157							313	247	290			127	126	76										
2010	145	153	116	190		192	43	47	105	29	253	128	263	81		68	61	61	46	48	59	70	27	14	78	180	81	
2011	173	163	268	183		359	93	66	112	26	368	253	242	86	343	157	125	68	136	192	58	128	171	26	79	546	92	
2012	171	142	215	231		252	102	46	145	36	511	185	152	109		155	156	85	126	112	55	155	94	36	133	338	98	
2013	182	158	240	185		190	101	57	102	41	367	293	152	79	447	139	154	62	114	86		141	85	25	98	259	129	
2014	207	194	270	232		201	119	77	167	44	472	293	353	92	492	147	176	121	139	58		194	177	39	77		134	
2015	219	301	287	229		278	115	67	264	44	632	357	436	93	550	271	200	126		144	55	341	201	47	111	327	191	
2016	207	289	256	291		350	160	66	245	55	653	291	489	119	641	295	190	98	204	192	53	290	148	50	112	374	171	
2017	251	296	355	443		498	201	102	208	56	646	428	537	152	737	241		135	234	146	89	352	149	55	103	321	164	
2018	218	415	391	361		610	250	120	279	69	889	519	625	177	732	250	294	150	226	225	99	385	180	55	160	422	196	
2019	366	453	521	392		790	242	155	285	50	949	515	586	210	857	307	373	162	199	228	105	371	184	41	197	417	229	
2020	203	237	291	356		489	121	167	239	52	519	284	407	186	386	363	295	216	175	279	124	185	140	57	209	324	151	

	Lieu	% H	% F	% E
24	Bockstael / Bogaerd	54,75	44,1	1,1
15	Rue de la Loi	57,27	42,3	0,4
26	Louise/Bailli	57,61	41,8	0,6
21	Rond- Point av du Martin Pecheur	57,30	41,6	1,1
13	Gerموir/Couronne	55,01	40,8	4,2
4	Place Stéphanie	58,59	40,6	0,8
12	Wavre/Maelbeek	58,30	40,5	1,2
14	Washington/Waterloo	57,22	39,6	3,2
19	Rond- point de l'Université	57,16	39,1	3,7
20	Place Albert	58,31	38,7	3,0
8	Place Philippe Werrie	56,48	38,6	4,9
23	Hotel des Monnaies	60,41	38,5	1,1
11	Mérode	56,60	38,0	5,4
16	Reyers/Roodebeek	56,93	38,0	5,1
3	Loi/Colonie/Royale	61,70	37,8	0,5
17	Woluwe/Vandervelde	51,04	37,4	11,5
2	Porte de Schaerbeek	62,16	37,3	0,5
22	Carrefour Dansaert/Van Artevelde	59,75	36,9	3,3
18	Souverain/Herrmann Debroux	57,76	36,5	5,7
1	Porte d'Anvers	62,92	36,3	0,8
6	Porte de Flandre	57,96	35,7	6,3
7	Biestebroeck/Paepsem	62,10	34,3	3,6
25	De Fré/ Waterloo	60,26	34,1	5,6
9	Pont Van Praet	64,84	33,6	1,6
10	Gare de l'Ouest	66,53	32,3	1,2
27	Square Emile Vander Velde	65,56	31,2	3,2

Tableau 5 : proportion d'hommes, femmes et enfants, par point de comptage, pour l'année 2020. Les lieux de comptage sont classés par ordre décroissant de la proportion de femmes. Source : Pro Velo.

## PROPORTIONS D'HOMMES, DE FEMMES ET D'ENFANTS

Comme on peut le constater sur base du tableau ci-contre (tableau 5), la représentation des hommes, des femmes et des enfants varie d'un carrefour à l'autre. **Les enfants restent particulièrement peu représentés**, à l'exception des carrefours Woluwe/Vandervelde (11,5 %), Porte de Flandre (6,3 %), Souverain/Hermann Debroux (5,7 %), De Fré/Waterloo (5,6 %), Mérode (5,4 %) et Reyers/Roodebeek (5,1 %), leur proportion est systématiquement inférieure à 5 %.



Si l'on considère exclusivement les adultes, en 2020, **60.6 % des cyclistes observés** lors des comptages **étaient des hommes, 39.4 % des femmes.**

Les femmes continuent ainsi de représenter **un peu plus du tiers des cyclistes bruxellois.**

Depuis les débuts de l'Observatoire, la **proportion de femmes augmente.** Après une forte augmentation entre 2015 et 2016 (+ 3,78 %), **cette croissance s'est ralentie mais poursuivie.** Les données récoltées en 2020 affichent de nouveau une forte augmentation de la proportion de femmes (+ **3,25 %** par rapport à 2019).

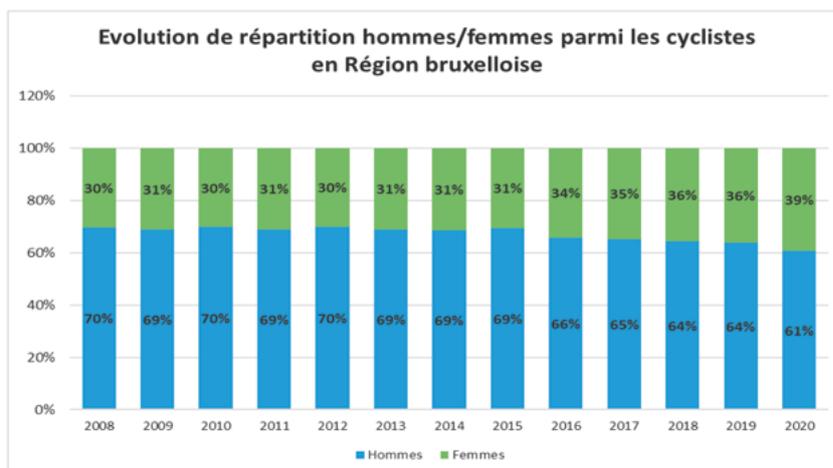


Figure 14 : évolution de la répartition hommes/femmes parmi les cyclistes en région Bruxelloise. Source : Pro Velo.

## 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 **2020**, les données récoltées quant à la proportion de cyclistes casqués sont **similaires à l'année 2019.**

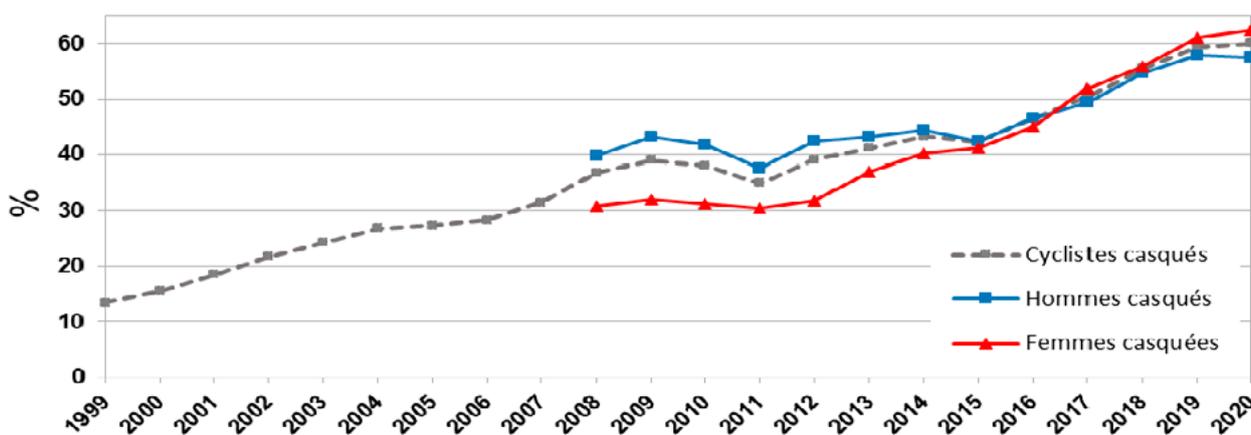


Figure 15 : Evolution de la part des cyclistes portant un casque parmi les cyclistes observés lors des comptages quantitatifs. Source : Pro Velo.

	Lieu	% casqués
9	Pont Van Praet	72,24
17	Woluwe/Vandervelde	70,80
19	Rond- point de l'Université	68,34
16	Reyers/Roodebeek	68,24
21	Rond- Point av du Martin Pecheur	67,48
11	Mérode	67,25
18	Souverain/Herrmann Debroux	66,96
7	Biestebroeck/Paepsem	65,10
25	De Fré/ Waterloo	64,68
15	Rue de la Loi	63,74
27	Square Emile Vander Velde	61,05
14	Washington/Waterloo	59,00
12	Wavre/Maelbeek	58,67
13	Germoir/Couronne	58,32
3	Loi/Colonie/Royale	58,32
8	Place Philippe Werrie	57,61
2	Porte de Schaerbeek	56,42
20	Place Albert	55,20
1	Porte d'Anvers	53,08
6	Porte de Flandre	52,78
22	Carrefour Dansaert/Van Artevelde	52,38
26	Louise/Bailli	51,82
23	Hotel des Monnaies	51,64
10	Gare de l'Ouest	51,39
24	Bockstael / Bogaerd	49,81
4	Place Stéphanie	45,73

**En moyenne, 60 % des cyclistes portaient un casque** cette année, ce qui représente **une faible augmentation de 0,73 point par rapport à 2019**.

Le tableau 6 montre d'importantes différences d'un carrefour à l'autre. Seuls deux carrefours ont une valeur de plus de 70 %. Il s'agit du Pont Van Praet, comme en 2019, et du carrefour de Woluwe/Vandervelde. Parallèlement, c'est le carrefour « Place Stéphanie » qui présente la plus petite valeur (46 %).

**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 2015**. En 2015 et 2016, le taux de port du casque parmi les femmes avait rattrapé celui des hommes. **Depuis 2017, le pourcentage de femmes portant un casque est plus élevé que pour les hommes**. En 2019, 57,8 % des hommes portaient un casque, contre 61,1 % des femmes. **En 2020, ces chiffres stagnent pour les hommes (57,4 %) et augmente à 62,3 % pour les femmes**.

Tableau 6 : Part des cyclistes casqués à chacun des 26 points de comptage. Source : Pro Velo.



## 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 8 à 9h, à 8 carrefours. 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 VÉLOS<sup>5</sup>

Depuis 2017, **la part des vélos à assistance électrique est en augmentation** (+ 7 % entre 2019 et 2020). Comme les années précédentes, ceux-ci semblent être avant tout utilisés pour les déplacements entre 8 et 9h (domicile- travail principalement), bien que depuis 2017, leur utilisation le dimanche (plutôt dans le cadre des loisirs) a sensiblement augmenté. Cette année, bien que la part des VAE dans l'ensemble des vélos utilisés le dimanche ait diminué, le nombre absolu de VAE a légèrement augmenté (+ 12 vélos).

Part des VAE dans l'ensemble des vélos comptés	2017	2018	2019	2020
<b>Déplacements entre 8h00 et 9h00</b>	13 %	12 %	20 % (549 VAE)	27 % (678 VAE)
<b>Déplacement le dimanche après- midi</b>	6 %	8 %	14 % (57 VAE)	11 % (69 VAE)

Tableau 7 : Part des VAE 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 632 et 2519 cyclistes). Ces chiffres sont donc à interpréter avec précaution. Les observations des prochaines années permettront de voir si la tendance repart à la hausse.

5. En 2017 et 2018, nous avons comptés les speedpedelecs 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.

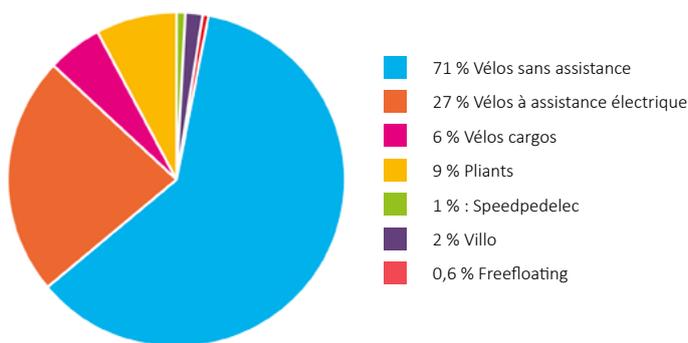


Figure 16 : Répartition des différents types de vélos comptabilisés. Source : Pro Velo.

Les **speed pedelecs** continuent de rester relativement marginaux, représentant 1 % du total des cyclistes comptés, bien que cela soit une petite augmentation par rapport à 2019 (+ 0,8 %).

Quant aux **vélos pliants** et **vélos cargos**, ils représentent respectivement 9 % et 6 % des vélos comptés (8 % et 0,8 % dans le cadre des déplacements de loisirs), soit une petite augmentation par rapport à 2019. Enfin, le pourcentage de **Villo!** s'élevait à 2 %, pourcentage en diminution par rapport à l'année dernière.

## RÉPARTITION HOMMES/FEMMES EN FONCTION DU TYPE DE VÉLO

En matière de répartition par genre et par type de vélo, **les tendances sont similaires à celles observées en 2019, excepté pour les Villo!** : la proportion de femmes a fortement augmenté en un an, passant de 30 % à 45 %. Toutefois, vu le faible échantillon de ce mode (échantillon de 44 cyclistes pour les déplacements domicile- travail), il faut rester prudent dans l'interprétation de ces résultats.

La **proportion de femmes roulant à Villo! est ainsi supérieure à la moyenne observée pour l'ensemble des cyclistes** (42 %<sup>6</sup> pour l'ensemble des déplacements en heure de pointe du matin observés). Il en va de même pour les **vélos cargos** (44 % de femmes), les **vélos pliants** (48 %) et les **vélos à assistance électrique** (49 %). On observe aussi que la proportion de femmes est toujours en augmentation, pour tous les types de vélos, excepté pour les vélos cargos où elle reste identique.

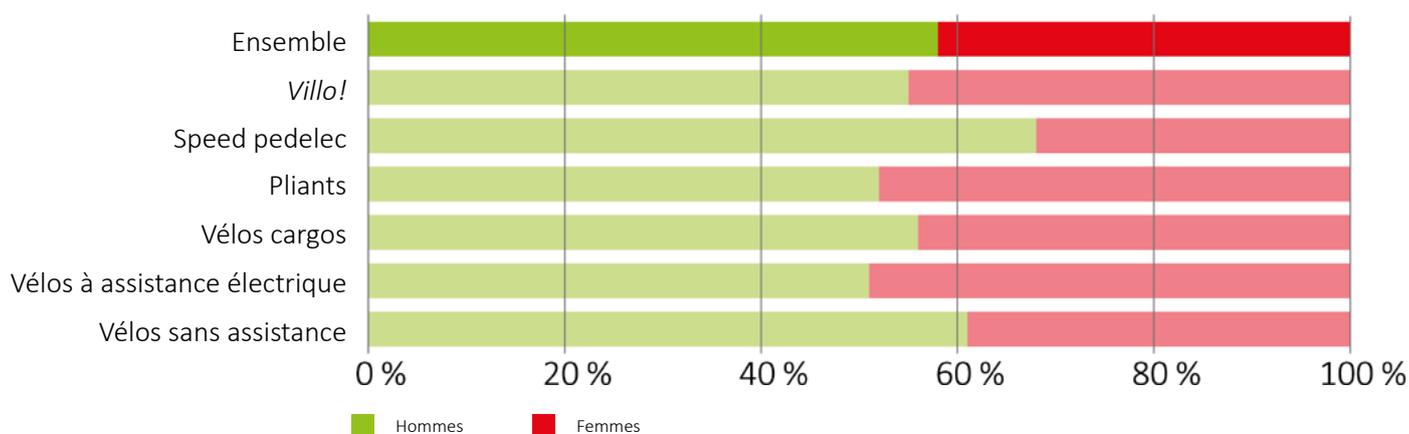


Figure 17 : répartition hommes/femmes selon le type de vélo. Source : Pro Velo.

6. 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).

## PORT DU CASQUE EN FONCTION DU TYPE DE VÉLOS ET DU GENRE

A l'échelle de l'ensemble des cyclistes, les comptages effectués ont révélé une diminution du port du casque puisque 55 % des cyclistes étaient casqués (contre 58 % en 2019). Les femmes semblent toujours porter plus le casque (58 %) que les hommes (53 %). Et cette différence s'intensifie cette année, puisque la proportion d'hommes casqués diminue à 53 % (contre 58 % en 2019) alors que la proportion de femmes casquées reste stable.

Comme l'an passé, on observe que **le port du casque était sensiblement supérieur à la moyenne chez les cyclistes utilisant un VAE** : respectivement 63 % des hommes et 71 % des femmes

(contre 50 % des hommes et 53 % des femmes roulant en vélo classique<sup>7</sup>), soit 67 % pour l'ensemble. Le même constat s'applique aux **speed pedelecs** (88 % des hommes et 100 % des femmes), mais ces derniers chiffres doivent être analysés avec prudence au vu des faibles effectifs de l'échantillon (25 cyclistes dont 17 hommes). Concernant ces derniers, on rappellera que le port du casque constitue une obligation légale.

Le port du casque est par ailleurs plus élevé chez les conducteurs masculins de **Villo!**. Bien que ce résultat soit à utiliser avec prudence au vu du faible effectif observé : 44 cyclistes dont 24 hommes.

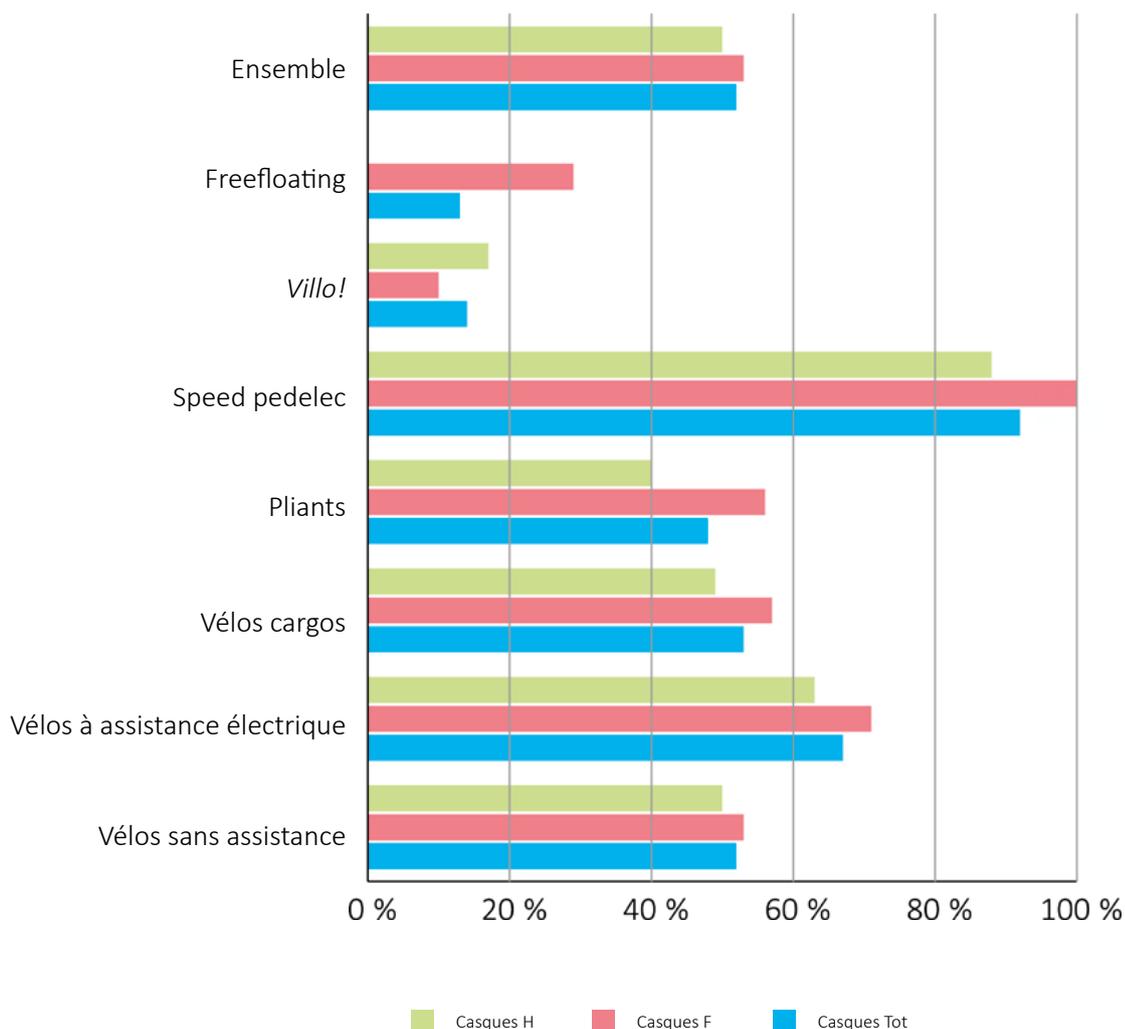


Figure 18 : port du casque chez les cyclistes, en fonction du genre et du type de vélo. Source : Pro Velo.

7. 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.

## 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, 16 % étaient équipés de dispositifs destinés au transport d'enfant, soit 4 % de plus que l'année 2019. **Parmi eux, 36 % étaient des vélos cargos prévus à cet effet** (cargos familiaux), contre 30 % en 2019 et seulement 12 % en 2018.

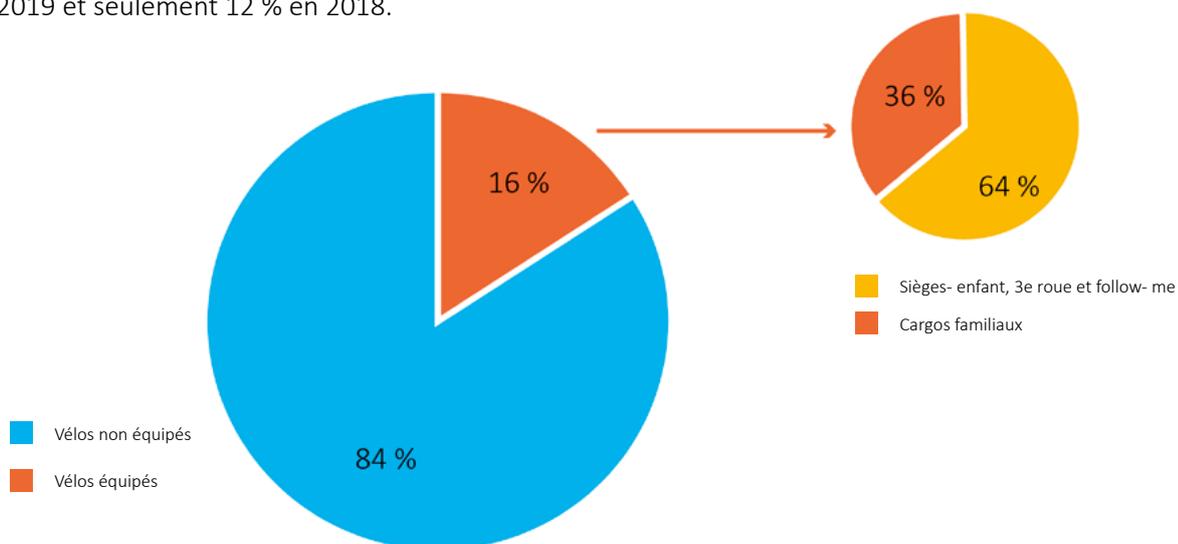


Figure 19 : proportion de vélos équipés pour le transport d'enfants. Source : Pro Velo.



## ECLAIRAGE DES VELOS EN SOIREE

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 :

- **59 %** des vélos observés étaient **correctement éclairés** à l'avant et à l'arrière ;
- **23 %** des vélos n'étaient équipés que d'un éclairage partiel ;
- **18 % des vélos n'étaient dotés ni d'un phare avant ni d'un phare arrière ;**
- **25 %** des cyclistes **arboraient une chasuble** fluorescente.

	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	35	35,0%	20	27,8%	29	31,9%	27	29,3%	<b>111</b>	<b>31,3%</b>
Total des cyclistes hommes comptés	65	65,0%	52	72,2%	62	68,1%	65	70,7%	<b>244</b>	<b>68,7%</b>
<b>Total des cyclistes comptés</b>	<b>100</b>	<b>1</b>	<b>72</b>	<b>1</b>	<b>91</b>	<b>1</b>	<b>92</b>	<b>1</b>	<b>355</b>	<b>1</b>
<b>FEMMES + HOMMES</b>										
Eclairage en ordre	56	56,0%	43	59,7%	54	59,3%	58	63,0%	<b>211</b>	<b>59,4%</b>
Eclairage partiel	18	18,0%	18	25,0%	21	23,1%	24	26,1%	<b>81</b>	<b>22,8%</b>
Aucun éclairage	26	26,0%	11	15,3%	16	17,6%	10	10,9%	<b>63</b>	<b>17,7%</b>
Gilet fluo	25	25,0%	17	23,6%	21	23,1%	27	29,3%	<b>90</b>	<b>25,4%</b>
Housse fluo	1	1,0%	2	2,8%	6	6,6%	3	3,3%	<b>12</b>	<b>3,4%</b>
Gilet et/ou housse fluo	25	25,0%	18	25,0%	22	24,2%	28	30,4%	<b>93</b>	<b>26,2%</b>
<b>FEMMES</b>										
Eclairage en ordre	17	48,6%	14	70,0%	19	65,5%	15	55,6%	<b>65</b>	<b>58,6%</b>
Eclairage partiel	7	20,0%	6	30,0%	4	13,8%	11	40,7%	<b>28</b>	<b>25,2%</b>
Aucun éclairage	11	31,4%	0	0,0%	6	20,7%	1	3,7%	<b>18</b>	<b>16,2%</b>
Gilet fluo	15	42,9%	7	35,0%	10	34,5%	11	40,7%	<b>43</b>	<b>38,7%</b>
Housse fluo	0	0,0%	0	0,0%	4	13,8%	2	7,4%	<b>6</b>	<b>5,4%</b>
Gilet et/ou housse fluo	15	42,9%	7	35,0%	11	37,9%	12	44,4%	<b>45</b>	<b>40,5%</b>
<b>HOMMES</b>										
Eclairage en ordre	39	60,0%	29	55,8%	35	56,5%	43	66,2%	<b>146</b>	<b>59,8%</b>
Eclairage partiel	11	16,9%	12	23,1%	17	27,4%	13	20,0%	<b>53</b>	<b>21,7%</b>
Aucun éclairage	15	23,1%	11	21,2%	10	16,1%	9	13,8%	<b>45</b>	<b>18,4%</b>
Gilet fluo	10	15,4%	10	19,2%	11	17,7%	16	24,6%	<b>47</b>	<b>19,3%</b>
Housse fluo	1	1,5%	2	3,8%	2	3,2%	1	1,5%	<b>6</b>	<b>2,5%</b>
Gilet et/ou housse fluo	10	15,4%	11	21,2%	11	17,7%	16	24,6%	<b>48</b>	<b>19,7%</b>

Tableau 8 : Chiffres bruts quant à l'éclairage des vélos en soirée, en 4 lieux de comptage. Source : Pro Velo.

Les années précédentes, l'analyse par genre tendait à révéler un comportement plus soucieux de la visibilité à vélo chez les femmes que chez les hommes. Cette année 2020, cette différence est moins marquée : les **femmes sont en effet 59 % à avoir un éclairage en ordre, contre 60 % des hommes.** Par contre, **elles sont près de 39 % à porter un gilet fluo, contre 19 % 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 du 22 au 29 septembre 2020, entre 9h30 et 16h00.



Figure 20 : 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 27 %** (contre 32 % en 2019). La tendance est donc toujours à la diminution (- 16 % depuis 2018). Toutefois, pour cette année 2020, il est indispensable d'interpréter ces résultats en tenant compte de la baisse du taux de fréquentation des transports en commun suite à la crise du coronavirus .

Comme en 2019, plusieurs gares apparaissent parmi les parkings vélos ayant les plus hauts taux d'occupation. Bien que, pour la majorité, leur taux d'occupation a quand même diminué par rapport à 2019.

- Gare du Nord (69 % ; contre 80 % en 2019)
- Gare du Midi (60 % ; contre 56 % en 2019)
- Gare Centrale (59 % ; contre 90 % en 2019)
- Bruxelles Luxembourg (56 % ; contre 76 % en 2019)

8. La semaine du 12 octobre 2020, La diminution du taux de fréquentation des trams/métros/bus 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.rtb.be/info/belgique/detail\\_coronavirus-la-frequentation-de-la-stib-est-tombée-sous-les-60-de-celle-ayant-cours-avant-le-covid?id=10617884](https://www.rtb.be/info/belgique/detail_coronavirus-la-frequentation-de-la-stib-est-tombée-sous-les-60-de-celle-ayant-cours-avant-le-covid?id=10617884)

Parmi les autres parkings vélos les plus occupés, on retrouve aussi les stations Comte de Flandre (108 % ; contre 47 % en 2019), Bourse (86 % ; contre 49 % en 2019) et Roi Baudouin (71 % ; contre 36 % en 2019), qui montre chacune une forte augmentation par rapport à l'année précédente.

Parmi les parkings vélos les moins occupés, on retrouve comme en 2019, les stations Vandervelde (0 %), Houba- Brugmann (0 %), La Roue (2 %) et Jacques Brel (2 %).

Nous avons également récolté des **données sur la façon dont les vélos étaient attachés**. Parmi les 942 vélos stationnés dans le centre ou sur la petite ceinture, **79 % (contre 77 % en 2019)** étaient attachés avec un **bon cadenas** et **33 % (44 % en 2019)** 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'attache 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 puisqu'en 2020, **moins de 1 %** des vélos étaient gravés, soit moins qu'en 2018. Par contre, **5 %** des vélos portaient un **sticker** (contre 3 % en 2019).

## BIBLIOGRAPHIE

Brulocalis, Association ville et communes de Bruxelles ; Bruxelles Mobilité. Été 2020. Moniteur de la mobilité et de la sécurité routière : Focus sur l'évolution du trafic en période de (dé)confinement. Trimestriel n°58.

Institut Royal Météorologique. Bilans climatologiques de 2020. Disponible en ligne sur : <https://www.meteo.be/fr/climat/bilans-climatologiques/2020/janvier> . Consulté pour la dernière fois le 28 décembre 2020.



BRUXELLES MOBILITÉ  
SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES

# Pro Velo



[www.provelo.org](http://www.provelo.org)

