



# OBSERVATOIRE DU VELO EN REGION DE BRUXELLES CAPITALE

Comptages et analyse des données

Rapport 2019

FANNY DESMET

EMILIE HUMBERT

POUVOIRSPUBLICS@PROVELO.ORG



BRUXELLES MOBILITÉ

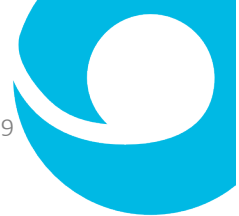
SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES

## Pro Velo

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

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





## TABLE DES MATIERES

RÉSUMÉ .....	2
INTRODUCTION .....	4
Historique et méthodologie .....	4
RÉSULTATS DES COMPTAGES .....	6
<b>Comptages quantitatifs .....</b>	<b>6</b>
Evolutions entre 2018 et 2019.....	8
Evolutions depuis 2010.....	9
Evolutions depuis 1998.....	10
Analyse des résultats mois par mois.....	11
Détail de l'évolution par lieu de comptage.....	13
Proportions d'hommes, de femmes et d'enfants.....	15
Port du casque.....	16
<b>Comptages qualitatifs .....</b>	<b>17</b>
Types de vélos.....	17
Répartition hommes/femmes en fonction du type de vélo .....	18
Port du casque en fonction du type de vélos .....	18
Transport d'enfants .....	19
<b>Eclairage des vélos en soirée .....</b>	<b>20</b>
<b>Stationnement .....</b>	<b>21</b>



## RESUME

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 2019, 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.

Au cours de l'année **2019, nous avons effectué 104 heures de comptage**. Les résultats de ces comptages sont en augmentation par rapport à l'année **2018 (+8,9%)**. Après une stagnation enregistrée entre 2016 et 2017, la **tendance à la hausse observée depuis le début des années 2000 se poursuit donc, le taux de croissance annuel moyen depuis 2010 s'établissant autour de 13%**. Outre des facteurs conjoncturels selon les années (fermetures des tunnels, attentats dans le métro, météo plus ou moins favorable...), le contexte bruxellois de la mobilité est de plus en plus marqué par la congestion du trafic en heure de pointe, 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.

Les mois de mai et septembre enregistrent les plus forts taux de croissance (respectivement +16% et +7% par rapport à mai 2018 et septembre 2018) ; seul le mois de janvier est caractérisé par un léger recul (-1%).

**63,87% des cyclistes observés** lors des comptages **étaient des hommes, 36,13% étaient 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** ; toutefois, après une augmentation importante entre 2015 et 2016, **cette croissance a tendance à ralentir**.

**59,26% des cyclistes portaient un casque** cette année, ce qui représente une **augmentation de près de 4 points par rapport à 2018**. Les **cyclistes casqués renforcent ainsi 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 2014, **la différence s'estompe nettement en 2015** et est inversée depuis 2017. **En 2019, 61,08% des femmes portaient un casque, contre 57,87% des hommes**.

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** : 73% des hommes et 78% des femmes (contre 54% des femmes et 54% des hommes pour les vélos classiques). Ces comptages ont également montré, comme les années précédentes :

- une **surreprésentation des femmes** parmi les usagers des **vélos à assistance électrique** ;
- une **utilisation plus marquée des vélos à assistance électrique** pour les déplacements domicile-travail que dans le cadre des loisirs.

On observe par ailleurs **une augmentation de l'utilisation du vélo à assistance électrique pour ces deux types de déplacements** : de 8%, il passe à 14% des cyclistes observés pour les déplacements dans le cadre des loisirs, et de 12% à 20% pour les déplacements domicile-travail.

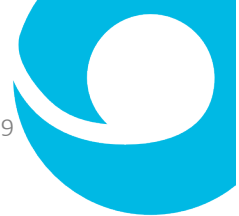


Les **vélos en libre-service Villo!** représentaient 3% des effectifs observés. Les vélos en **free-floating** et **speed-pedelecs** ont également été relevés mais ne représentaient respectivement que 1% et 0,2% des effectifs dans le cadre des déplacements domicile-travail ; ces échantillons sont trop faibles pour que l'on puisse en tirer des conclusions valables. Les **vélos-cargos** et les **vélos pliants** atteignaient des **valeurs plus significatives, respectivement 4% et 8%** du total. Si la part des vélos pliants reste stable par rapport à l'année passée, celle des vélos-cargos a été multipliée par 2.

Sur l'ensemble des vélos comptés, 12% étaient équipés de dispositifs destinés au transport d'enfants. Parmi ceux-ci, 30% étaient des vélos-cargos.

Dans le cadre des comptages relatifs à l'éclairage, **74% des vélos étaient correctement équipés**, 13% n'étaient équipés que partiellement et 13% ne disposaient d'aucun dispositif d'éclairage.

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 2019. Le **taux d'occupation moyen** de ces parkings vélos était alors de **32%**. La météo, particulièrement défavorable fin septembre peut contribuer à expliquer la faible fréquentation des parkings- vélo au moment des comptages. La façon dont les vélos sont attachés à également été relevée dans les grandes gares et stations de métro. **77% des vélos étaient attachés avec un bon cadenas**. **5% des vélos étaient gravés** et un **sticker « mybike.brussels »** avait été apposé sur **3%** de l'ensemble des vélos observés.



## 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 8h à 9h en semaine (mardi ou jeudi).** 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.

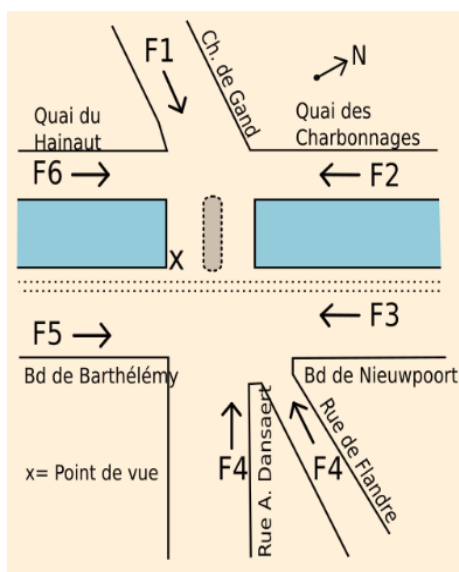
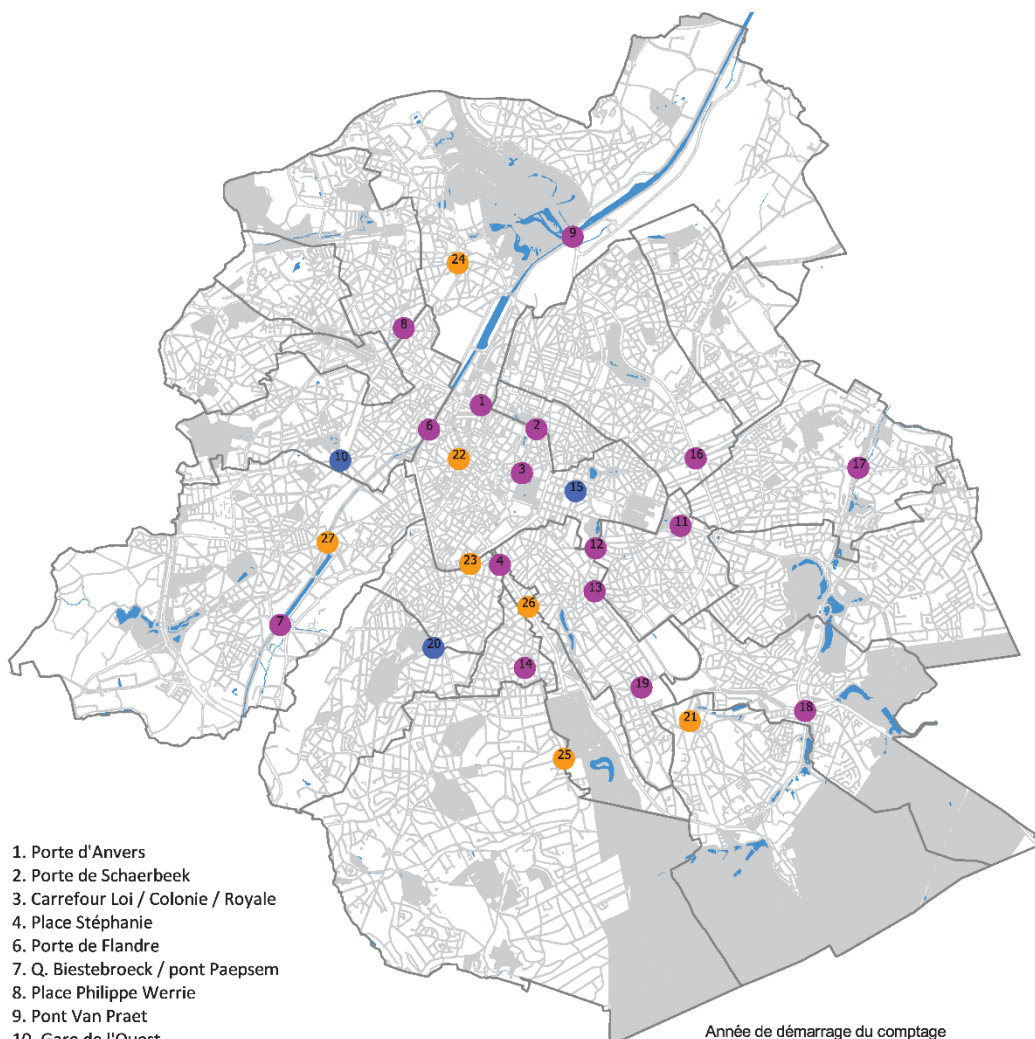
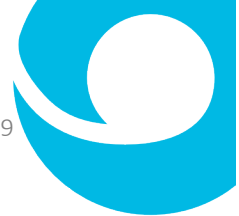


Figure 1 - Flux pris en compte dans le cadre des comptages quantitatifs en matinée (26 carrefours)

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.



1. Porte d'Anvers
2. Porte de Schaerbeek
3. Carrefour Loi / Colonie / Royale
4. Place Stéphanie
6. Porte de Flandre
7. Q. Biestebroek / pont Paepsem
8. Place Philippe Werrie
9. Pont Van Praet
10. Gare de l'Ouest
11. Mérode
12. Carrefour Wavre / Maelbeek
13. Carrefour Gerموir / Couronne
14. Carrefour rue Washington / ch. Waterloo
15. rue de la Loi
16. Carrefour Reyers / Cerisiers / Roodebeek
17. Carrefour Woluwe / Hymans / Vandervelde
18. Carrefour Souverain / Herman Debroux
19. Rond-Point de l'Université
20. Place Albert
21. Rond-point av du Martin Pecheur
22. Carrefour Dansaert/Van Artevelde
23. Hôtel des Monnaies
24. Carrefour Bockstael/Bogaerd
25. Carrefour De Fré/Waterloo
26. Carrefour Louise/Bailli
27. Square Emile Vander Velde

Année de démarrage du comptage

- 1998
- 2005
- 2010

Source: Pro Velo  
Réalité avec Brussels UrbIS© - Distribution & Copyright CIRB



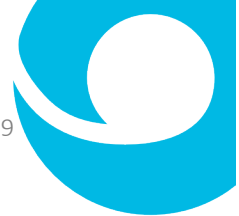
## RESULTATS DES COMPTAGES

### COMPTAGES QUANTITATIFS

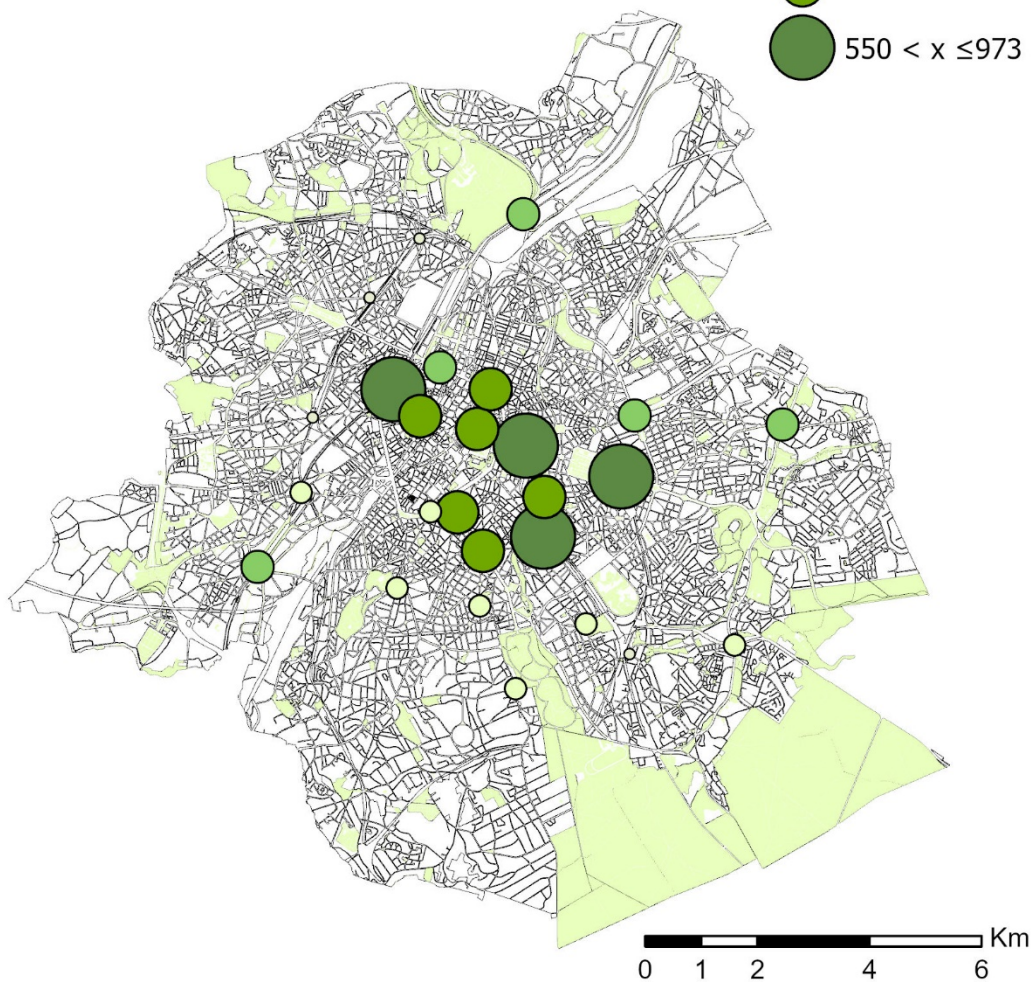
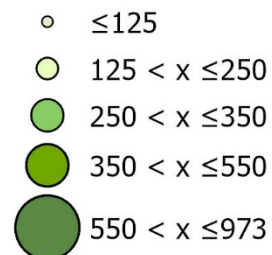
Au cours de l'année 2019, nous avons effectué 104 heures de comptage. Les résultats de ces comptages présentent une **augmentation de 8,9% par rapport à l'année 2018**. La tendance à la hausse se poursuit donc, même elle marque une **inflexion par rapport à l'an passé**, qui avait été caractérisé par une hausse de 15,7%. Comme chaque année, les effectifs relevés varient fortement d'un point de comptage à l'autre, ainsi qu'en fonction des saisons.

2019	JAN	MAI	SEPT	NOV	Moyenne
Porte d'Anvers	163	213	343	366	271
Porte de Schaerbeek	336	479	447	453	429
Carrefour Loi/Colonie/Royale	410	500	609	521	510
Place Stéphanie	265	462	403	392	381
Porte de Flandre	360	709	889	790	687
Q. Bietsbroeck/Pont Paepsem	225	333	388	242	297
Place Philippe Werrie	67	156	115	155	123
Pont Van Praet	141	442	453	285	330
Gare de l'Ouest	28	99	92	50	67
Merode	751	1159	1032	949	973
Ch de Wavre/Maelbeek	390	567	622	515	524
Germoir/Couronne	481	701	837	586	651
Rue Washington/ch de Waterloo	158	231	278	210	219
Rue de la Loi	395	880	935	857	767
Carrefour Reyers/Cerisiers/Roodebeek	193	344	329	307	293
Carrefour Woluwe/Hymans/Vanderveelde	135	383	458	373	337
Souverain/Herman Debroux	119	268	261	162	203
Rond-point de l'Université	133	211	300	199	211
Place Albert	186	260	299	228	243
Rond-Point av du Martin Pecheur	61	130	128	105	106
Carrefour Dansaert/Van Artevelde	382	474	435	371	416
Hotel des Monnaies	114	225	210	184	183
Place Emile Bockstael	35	79	68	41	56
De Fré/ Waterloo	114	197	240	197	187
Louise/Bailli	268	398	504	417	397
Square Emile Vander Velde	147	288	311	229	244

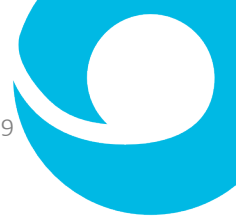
La carte ci-après illustre la répartition géographique du nombre de cyclistes comptés (pour chaque carrefour, moyenne des résultats des observations des mois de janvier, mai, septembre et novembre 2019, entre 8h et 9h).



Moyenne de fréquentation horaire (8h-9h)  
des 26 lieux de comptage en 2019  
Gemiddelde per uur (8u-9u) voor  
de 26 telpunten in 2019





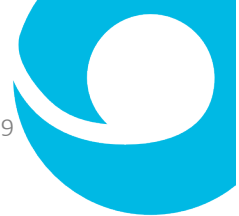


## Evolutions entre 2018 et 2019<sup>1</sup>

	Taux de croissance 2018-2019	Taux de croissance 2018-2019 janvier	Taux de croissance 2018-2019 mai	Taux de croissance 2018-2019 septembre	Taux de croissance 2018-2019 novembre
Porte d'Anvers	31,2%	2%	28,3%	21,2%	67,9%
Porte de Schaerbeek	12,8%	7%	30,9%	5,2%	9,2%
Carrefour Loi/Colonie/Royale	20,7%	23%	19,3%	11,1%	33,2%
Place Stéphanie	15,1%	0%	26,9%	21,0%	8,6%
Porte de Flandre	6,8%	-21%	6,9%	5,1%	29,5%
Q. Bietsebroeck/Pont Paepsem	7,7%	33%	0,6%	9,9%	-3,2%
Place Philippe Werrie	22,0%	-28%	95,0%	3,6%	29,2%
Pont Van Praet	8,0%	-35%	25,9%	20,2%	2,2%
Gare de l'Ouest	15,9%	-24%	94,1%	22,7%	-27,5%
Merode	11,1%	29%	23,4%	-5,3%	6,7%
Ch de Wavre/Maelbeek	11,6%	23%	16,0%	12,7%	-0,8%
Germoir/Couronne	6,1%	5%	6,9%	17,1%	-6,2%
Rue Washington/ch de Waterloo	15,1%	35%	0,4%	16,8%	18,6%
Rue de la Loi	-1,0%	-27%	20,5%	-14,7%	17,1%
Carrefour Reyers/Cerisiers/Roodebeek	15,6%	18%	17,4%	6,8%	22,8%
Carrefour Woluwe/Hymans/Vandervelde					26,9%
Souverain/Herman Debroux	11,1%	-5%	35,4%	2,0%	8,0%
Rond-point de l'Université	-8,6%	-24%	-15,3%	10,7%	-11,9%
Place Albert	30,8%	11%	43,6%	75,9%	1,3%
Rond-Point av du Martin Pecheur	-4,7%	5%	-3,0%	-16,9%	6,1%
Carrefour Dansaert/Van Artevelde	-2,9%	7%	4,9%	-16,0%	-3,6%
Hotel des Monnaies	12,9%	-8%	15,4%	40,0%	2,2%
Place Emile Bockstael	-6,7%	-29%	1,3%	19,3%	-25,5%
De Fré/ Waterloo	13,2%	-19%	1%	45%	23,1%
Louise/Bailli	-7,5%	-15%	-1,0%	-12,3%	-1,2%
Square Emile Vander Velde	15,4%	2%	27,4%	11,5%	16,8%

Au carrefour Louise-Bailli, l'on constate une baisse continue des flux. Celle-ci est certainement en grande partie imputable au chantier de la rue Lesbroussart.

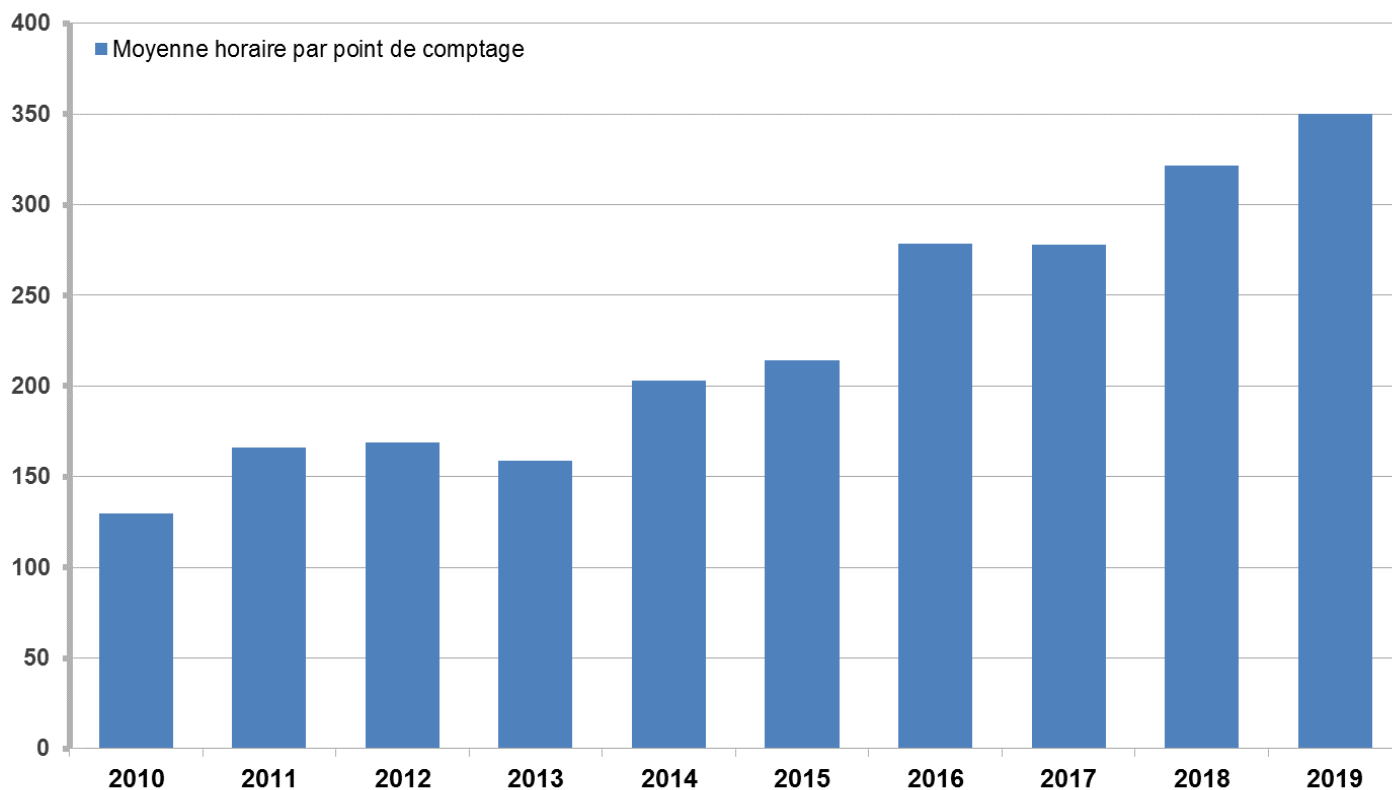
<sup>1</sup> En raison de travaux, les comptages n'avaient pu être effectués au carrefour Woluwe/ Hymans/ Vandervelde en janvier, mai et septembre 2018 ; les taux de variation n'ont donc pas été calculés pour ce carrefour.



## Evolutions depuis 2010

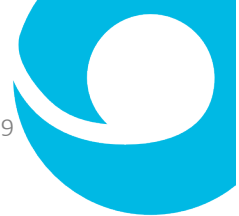
Le graphique ci-dessous illustre les évolutions à partir de 2010 sur base des 26 points de comptage et 4 périodes (janvier<sup>2</sup>, mai, septembre, novembre).

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



Sur la période 2010-2018, considération faite des 26 points et des 4 périodes de comptage, le **taux de croissance annuel moyen se maintient autour de 13%**. Cette moyenne est **tirée vers le haut** par les « bonnes » années (2011, 2014, 2016, 2018) qui permettent de **contrebalancer** les « moins bonnes » années à l'occasion desquelles on constate une **stagnation** (2012, 2013, 2017).

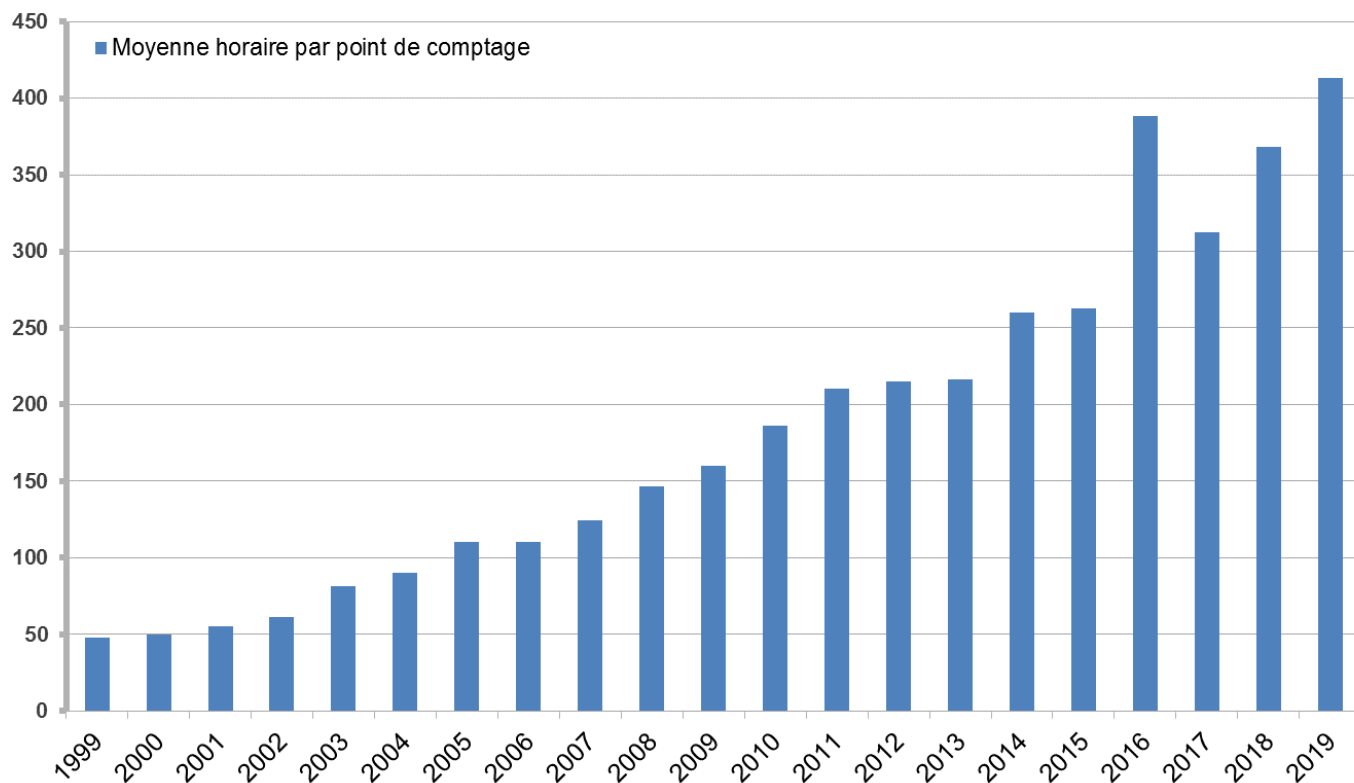
<sup>2</sup> Les comptages du mois de janvier n'ont été systématisés pour l'ensemble des carrefours qu'à partir de janvier 2012. En 2010 et 2011, seuls 7 des 26 carrefours en ont fait l'objet. L'ensemble des données collectées sur les autres périodes ont permis d'effectuer des extrapolations pour les 19 autres carrefours.

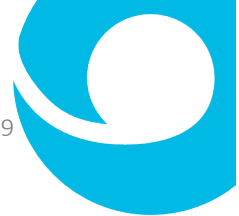


## Evolutions depuis 1998

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 2019 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, de même que celle de l'année 2019. 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.

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

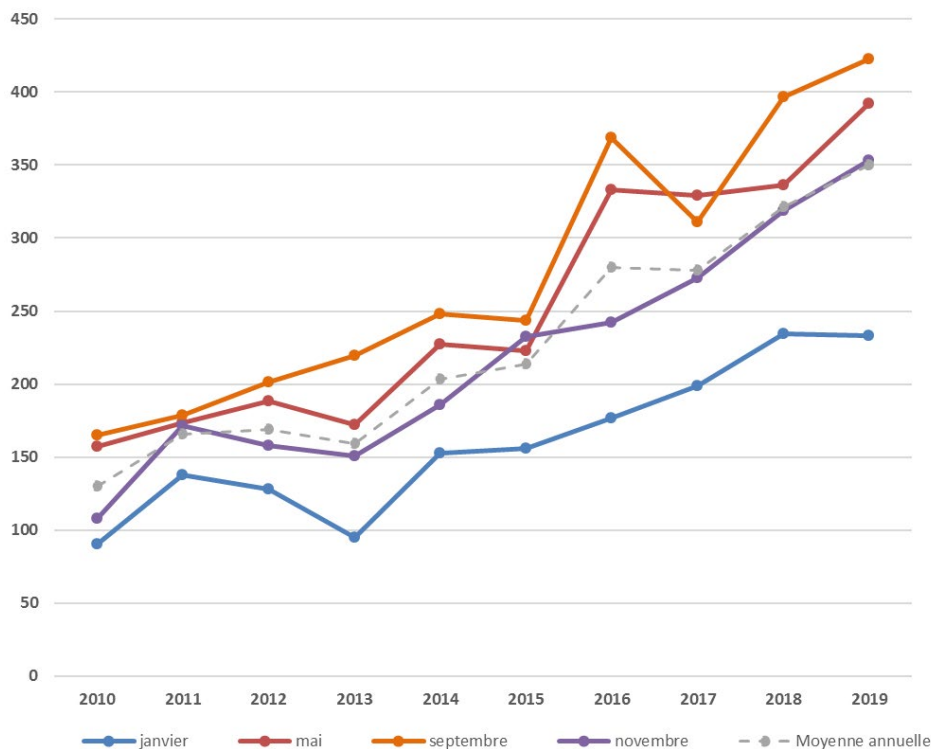




## Analyse des résultats mois par mois

A la lecture du graphique ci-dessous, le mois de **janvier** apparaît comme le seul mois présentant **une légère diminution (-1%)** par rapport au même mois de l'année précédente (respectivement +16%, +7% et +11% pour mai, septembre et novembre).

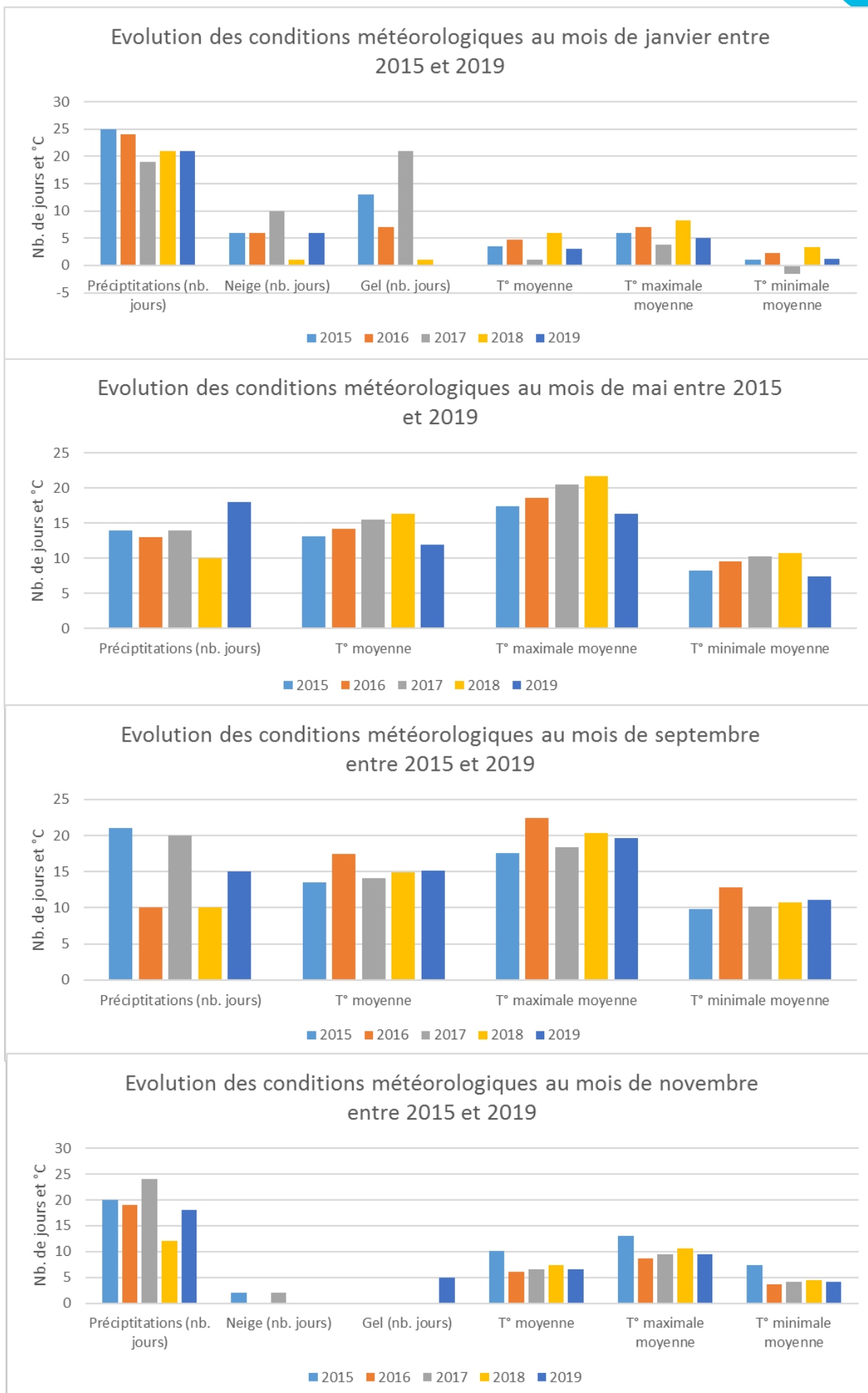
Evolution du nombre moyen de cyclistes par carrefour et par saison, en semaine, de 8h à 9h, entre 2010 et 2019



**La météo peut intervenir comme facteur explicatif (mais, bien entendu, non exclusif) :** les graphiques ci-après montrent en effet que janvier 2019 a connu 6 jours de neige contre un seul en 2018, et que les températures moyenne et minimale étaient inférieures à celles enregistrées en 2018.

**Toutefois, en mai,** bien que les **précipitations** aient été **plus fréquentes** et les **températures moins élevées** que l'an passé, **l'augmentation** du nombre de cyclistes a été particulièrement sensible.

**Septembre et novembre** présentent quant à eux des **caractéristiques proches de celles observées l'an passé du point de vue des températures**, mais un plus grand nombre de jours de pluie, ainsi que de 5 jours de gel en novembre.

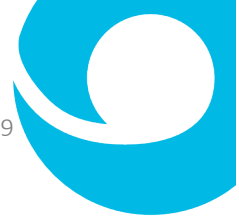




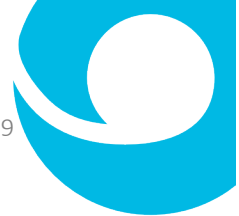
## Détail de l'évolution par lieu de comptage

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. Bletsebroeck/Pont Paepsem	Place Philippe Weirre	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 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>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							232	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			
<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			



	Porte d'Anvers	Porte de Schaerbeek	Carrefour Loi/Colonie/Royale	Place Stéphanie	carrefour rue Haute/bd de l'Empereur	Porte de Flandre	Q. Bielsebroeck/Pont Paepsem	Place Philippe Werrie	Pont Van Praet	Gare de l'Ouest	Merode	Ch de Wavre/Maelbeek	Gemmoir/Couronne	Rue Washington/ich 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	Hôtel 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		116	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
<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	

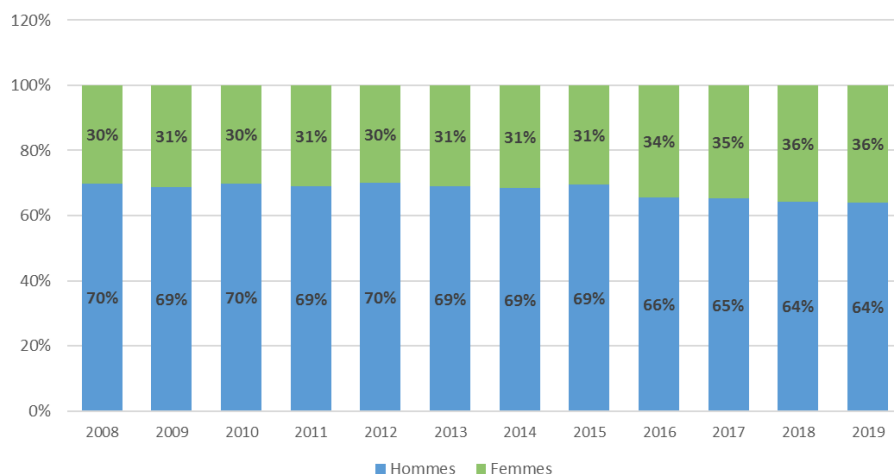


## Proportions d'hommes, de femmes et d'enfants

	Lieu	%H	%F	%E
4	Place Stéphanie	58,43	41,5	0,3
13	Gerموir/Couronne	59,57	39,8	1,5
25	De Fré/ Waterloo	58,91	39,4	4,0
26	Louise/Bailli	61,58	38,1	0,9
11	Mérode	61,39	38,0	1,5
12	Wavre/Maelbeek	62,19	37,7	0,3
22	Carrefour Dansaert/Van Artevelde	61,30	37,5	3,1
14	Washington/Waterloo	62,03	37,1	2,4
15	Rue de la Loi	63,12	36,9	0,0
19	Rond-point de l'Université	63,14	35,9	2,5
8	Place Philippe Werrie	62,74	35,9	3,7
2	Porte de Schaerbeek	64,50	35,4	0,3
6	Porte de Flandre	64,88	34,3	2,3
23	Hotel des Monnaies	65,52	34,2	0,7
3	Loi/Colonie/Royale	66,03	33,9	0,1
18	Souverain/Herrmann Debroux	66,19	32,3	4,3
16	Reyers/Roodebeek	66,49	31,6	5,6
1	Porte d'Anvers	68,36	31,5	0,4
9	Pont Van Praet	68,34	31,5	0,5
20	Place Albert	67,62	31,4	2,9
24	Bockstael / Bogaerd	65,52	31,4	9,0
7	Biestebroeck/Paepsem	68,49	31,1	1,4
27	Square Emile Vander Velde	69,07	30,4	1,8
10	Gare de l'Ouest	69,23	29,7	3,3
17	Woluwe/Vandervelde	68,45	29,7	6,0
21	Rond-Point av du Martin Pecheur	69,40	29,0	5,2

Comme on peut le constater sur base du tableau ci-contre (classement par ordre décroissant de la proportion de femmes), la représentation des hommes, des femmes et des enfants varie fortement d'un carrefour à l'autre. **Les enfants restent particulièrement peu représentés** : à l'exception des carrefours Bockstael/Bogaerd (9%), Woluwe/Vandervelde (6%), Reyers/Roodebeek (5,6%) et du rond-point du Martin Pêcheur (5,2%), leur proportion est systématiquement inférieure à 5%.

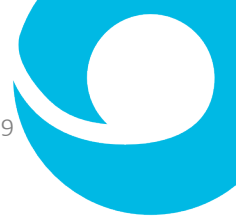
## Evolution de répartition hommes/femmes parmi les cyclistes en Région bruxelloise



Si l'on considère exclusivement les adultes, en 2019, **63,87% des cyclistes observés** lors des comptages étaient des hommes, **36,13% 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, **cette croissance ralentit mais se poursuit**.

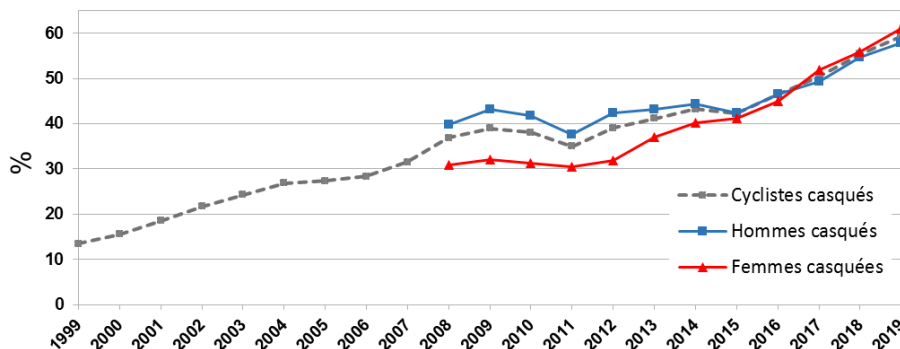




## Port du casque

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.**

### Evolution de la part des cyclistes portant un casque parmi les cyclistes observés lors des comptages



En moyenne, **59,26% des cyclistes portaient un casque** cette année, ce qui représente une **augmentation de près de 4 points par rapport à 2018.** Le tableau ci-dessous montre d'importantes différences d'un carrefour à l'autre. Les trois carrefours affichant les valeurs les plus élevées (70% ou davantage) sont situés le long du canal. Celui-ci correspond à un itinéraire particulièrement emprunté pour les trajets de longue distance, sur lesquels les cyclistes sont amenés à côtoyer des véhicules motorisés pratiquant des vitesses importantes. Les carrefours situés dans un environnement plus urbain (Louise-Bailli, Porte de Flandre...) affichent à l'inverse des taux de port du casque nettement moins élevés.

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 le pourcentage d'hommes. En 2018, 55% des hommes portaient un casque, contre 56% des femmes. En 2019, ces chiffres passent à **57% pour les hommes** et à **61% pour les femmes.**

Le chapitre suivant « Comptages qualitatifs » fait état d'un **port du casque plus important chez les usagers des vélos à assistance électrique**, et montre également que **les femmes sont surreprésentées parmi les cyclistes ayant recours au vélo à assistance électrique**, en comparaison avec la plupart des autres types de vélos. Cela pourrait donc intervenir comme élément d'explication concernant la tendance à l'augmentation du port du casque ces dernières années, en particulier chez les femmes.

	Lieu	%C
9	Pont Van Praet	74,56
27	Square Emile Vander Velde	72,10
7	Biestebroeck/Paepsem	70,62
16	Reyers/Roodebeek	69,57
25	De Fré/ Waterloo	68,32
18	Souverain/Herrmann Debroux	67,65
21	Rond-Point av du Martin Pecheur	66,51
11	Mérode	65,30
19	Rond-point de l'Université	64,65
17	Woluwe/Vandervelde	64,42
2	Porte de Schaerbeek	63,38
3	Loi/Colonie/Royale	61,13
15	Rue de la Loi	61,07
12	Wavre/Maelbeek	56,64
4	Place Stéphanie	56,23
8	Place Philippe Werrie	55,78
1	Porte d'Anvers	54,29
26	Louise/Bailli	52,49
24	Bockstael / Bogaerd	51,57
6	Porte de Flandre	50,76
13	Germoir/Couronne	50,13
14	Washington/Waterloo	50,00
23	Hotel des Monnaies	49,11
20	Place Albert	46,35
22	Carrefour Dansaert/Van Artevelde	45,43
10	Gare de l'Ouest	40,52



## 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 **spécifiquement l'usage des vélos à assistance électrique dans le cadre des loisirs**, deux comptages sont également effectués un dimanche après-midi sur la Promenade Verte. Sauf précision contraire, les données ci-après concernent uniquement les déplacements domicile-travail.

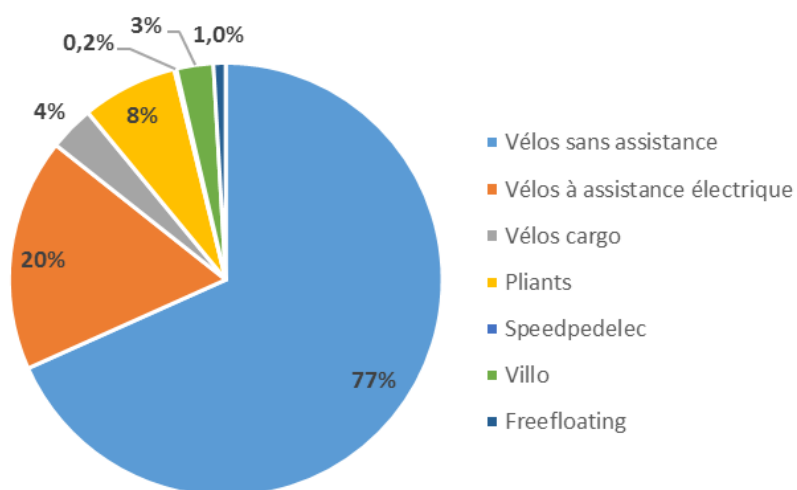
### Types de vélos<sup>3</sup>

Depuis 2017, **la part des vélos à assistance électrique est en augmentation**. Comme les années précédentes, ceux-ci semblent être avant tout utilisés pour les déplacements domicile-travail, mais leur utilisation dans le cadre des loisirs a sensiblement augmenté. Un facteur explicatif pourrait être le recoupement entre les deux catégories d'usagers : de nouveaux utilisateurs du VAE dans le cadre des déplacements domicile-travail l'utiliseraient également dans le cadre des loisirs. Les comptages ne permettent cependant pas de vérifier cette hypothèse.

Part des VAE dans l'ensemble des vélos comptés	2017	2018	2019
Déplacements domicile-travail	13%	12%	20%
Déplacement de loisirs	6%	8%	14%

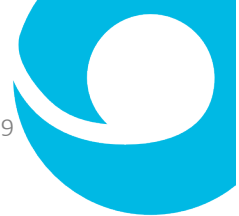
Notons par ailleurs que **la taille de l'échantillon relatif aux déplacements de loisirs est limitée en comparaison de celui se rapportant aux déplacements domicile-travail** (respectivement 416 et 2795 cyclistes). Ces chiffres sont donc à interpréter avec précaution. Les observations des prochaines années permettront de voir si la tendance se poursuit.

### Répartition du type de vélos comptabilisés



Les **speed-pedelects** continuent de rester relativement marginaux, avec un pourcentage de 0,2% du total des cyclistes comptés. Pour davantage de renseignements sur ce type de vélos, nous renvoyons le lecteur vers l'étude qui leur a été consacrée en 2019 par Tridée et Pro Velo pour Bruxelles Mobilité. Quant aux **vélos pliants** et **vélos-cargos**, ils représentaient respectivement 8% et 4% des vélos comptés (3% et 1% dans le cadre des déplacements de loisirs). Enfin, le pourcentage de *Villo!* s'élevait à 3%.

<sup>3</sup> En 2017 et 2018, nous avions comptés les speedpedelecs séparément des VAE. A partir de cette année, nous regroupons ces deux catégories. Afin de pouvoir effectuer des comparaisons valables, nous avons donc adapté, dans le présent rapport les chiffres de 2018 s'y rapportant.

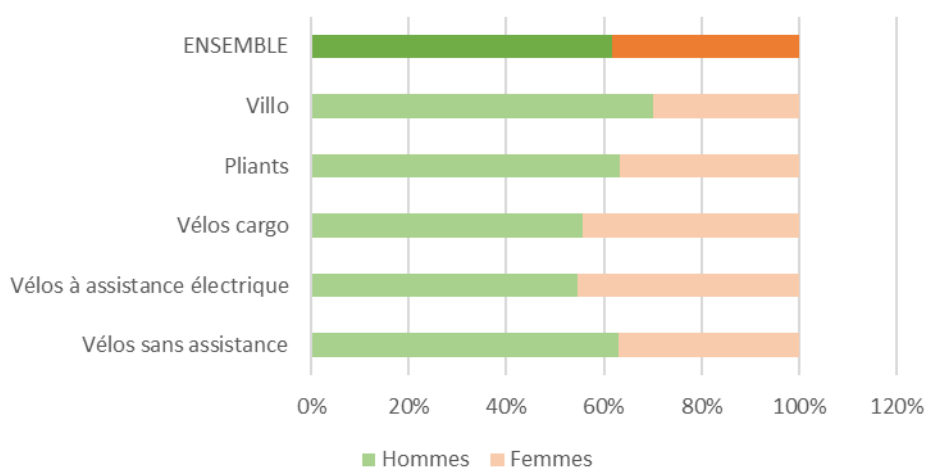


## Répartition hommes/femmes en fonction du type de vélo

En matière de répartition par genre et par type de vélo, **les tendances sont similaires à celles observées en 2018, excepté pour les VAE** (échantillon de 549 cyclistes pour les déplacements domicile-travail) : la proportion d'hommes a significativement augmenté en un an, passant de 35% à 54%. **La proportion de femmes roulant en VAE (46%) reste néanmoins supérieure à la moyenne observée pour l'ensemble des cyclistes** (38% pour l'ensemble des déplacements domicile-travail observés). Il en va de même pour les **vélos-cargos**, pour lesquels la proportion de femmes s'élève à 44%.

**Concernant les speed-pedelects**, étant donné les faibles effectifs de l'échantillon (5 cyclistes utilisant un speed-pedelec, uniquement des hommes), il n'est pas possible de tirer des conclusions fiables de nos observations ; cette catégorie n'est donc pas représentée dans le graphique ci-dessous. L'étude « Speedpedelects » témoignait toutefois elle aussi d'une surreprésentation masculine : 85% des répondants à l'enquête étaient des hommes.

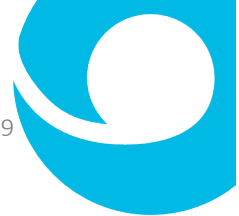
### Répartition hommes/femmes selon le type de vélo



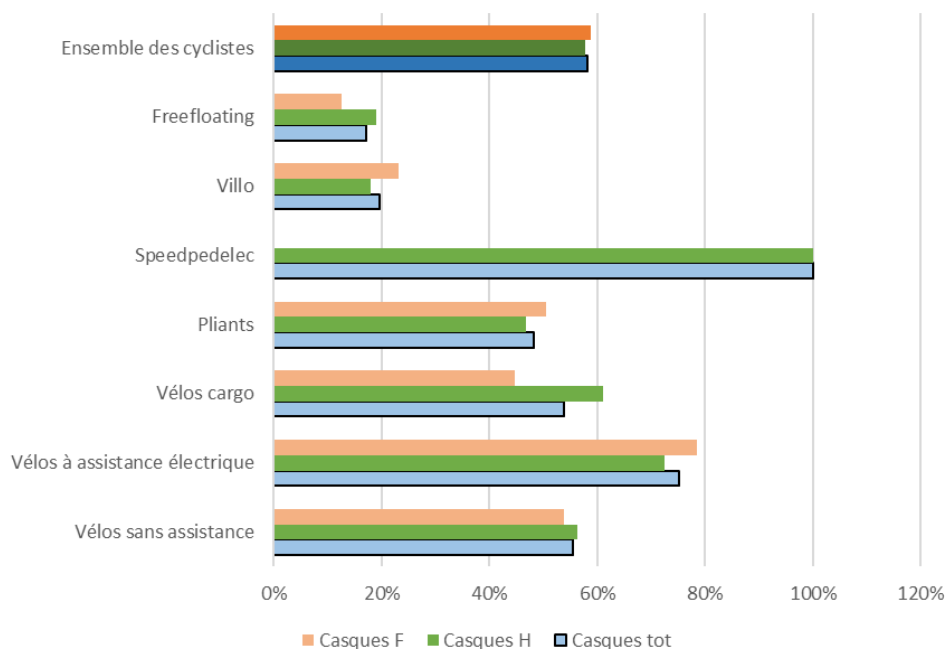
## Port du casque en fonction du type de vélos

Comme l'an passé, les comptages effectués dans le cadre des déplacements domicile-travail ont révélé que **le port du casque était sensiblement supérieur à la moyenne chez les cyclistes utilisant un VAE** : 73% des hommes et 78% des femmes (contre 56% des hommes et 54% des femmes roulant en vélo classique<sup>4</sup>), soit 75% pour l'ensemble, ce qui s'explique certainement en grande partie par les possibilités de pratiquer des vitesses plus élevées que sur un vélo classique et une moins grande maîtrise du vélo lorsque l'assistance soutient le pédalage.

<sup>4</sup> 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.



## Port du casque en fonction du genre et du type de vélo

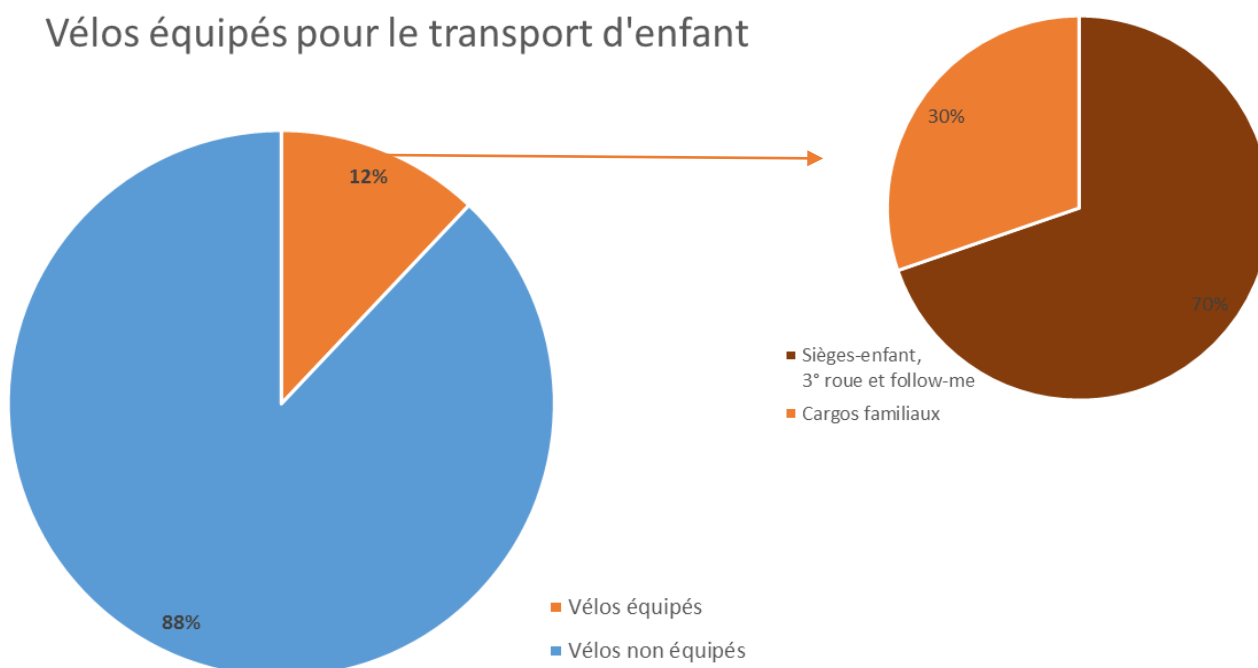


Le port du casque est par ailleurs plus élevé chez les conducteurs masculins de **vélos-cargos**. Concernant les **speedpedelecs**, on rappellera que le port du casque constitue une obligation légale.

### Transport d'enfants

Les dispositifs permettant le transport d'enfant ont également été relevés. Ont été pris en compte : les **sièges-enfant**, les **vélos-cargos familiaux**, les **follow-me** et **troisième-roue**. Sur l'ensemble des vélos comptés, 12% étaient équipés de dispositifs destinés au transport d'enfant. Parmi eux, 30% étaient des **vélos-cargos prévus à cet effet** (cargos familiaux), contre seulement 12% en 2018.

## Vélos équipés pour le transport d'enfant





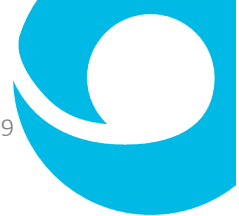
## ECLAIRAGE DES VELOS EN SOIREE

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 :

- **74%** des vélos observés étaient **correctement éclairés** à l'avant et à l'arrière ;
- **13%** n'était équipés que d'un éclairage partiel ;
- **13%** des vélos n'étaient dotés ni d'un phare avant ni d'un phare arrière ;
- **24%** des cyclistes portaient une chasuble fluorescente ;

	EC1 - Porte de Flandre		EC2 - Porte d'Anvers		EC3 - Royale - Loi		EC4 - Maelbeek - Wavre		TOTAL	
	NB.	POURCENTAGE	NB.	POURCENTAGE	NB.	POURCENTAGE	NB.	POURCENTAGE	NB.	POURCENTAGE
Total des cyclistes femmes comptées	66	26,1%	21	23,3%	44	28,0%	24	33,8%	155	27,1%
Total des cyclistes hommes comptés	187	73,9%	69	76,7%	113	72,0%	47	66,2%	416	72,9%
<b>Total des cyclistes comptés</b>	<b>253</b>	<b>1</b>	<b>90</b>	<b>1</b>	<b>157</b>	<b>1</b>	<b>71</b>	<b>1</b>	<b>571</b>	<b>1</b>
<b>FEMMES + HOMMES</b>										
Eclairage en ordre	192	75,9%	70	77,8%	102	65,0%	58	81,7%	422	73,9%
Eclairage partiel	24	9,5%	6	6,7%	34	21,7%	10	14,1%	74	13,0%
Aucun éclairage	37	14,6%	14	15,6%	21	13,4%	3	4,2%	75	13,1%
Gilet fluo	69	27,3%	16	17,8%	34	21,7%	19	26,8%	138	24,2%
Housse fluo	9	3,6%	1	1,1%	4	2,5%	1	1,4%	15	2,6%
Gilet et/ou housse fluo	74	29,2%	17	18,9%	37	23,6%	19	26,8%	147	25,7%
<b>FEMMES</b>										
Eclairage en ordre	57	86,4%	18	85,7%	31	70,5%	21	87,5%	127	81,9%
Eclairage partiel	2	3,0%	1	4,8%	8	18,2%	2	8,3%	13	8,4%
Aucun éclairage	7	10,6%	2	9,5%	5	11,4%	1	4,2%	15	9,7%
Gilet fluo	19	28,8%	5	23,8%	12	27,3%	13	54,2%	49	31,6%
Housse fluo	0	0,0%	0	0,0%	2	4,5%	0	0,0%	2	1,3%
Gilet et/ou housse fluo	19	28,8%	5	23,8%	14	31,8%	13	54,2%	51	32,9%
<b>HOMMES</b>										
Eclairage en ordre	135	72,2%	52	75,4%	71	62,8%	37	78,7%	295	70,9%
Eclairage partiel	22	11,8%	5	7,2%	26	23,0%	8	17,0%	61	14,7%
Aucun éclairage	30	16,0%	12	17,4%	16	14,2%	2	4,3%	60	14,4%
Gilet fluo	50	26,7%	11	15,9%	22	19,5%	6	12,8%	89	21,4%
Housse fluo	9	4,8%	1	1,4%	2	1,8%	1	2,1%	13	3,1%
Gilet et/ou housse fluo	55	29,4%	12	17,4%	23	20,4%	6	12,8%	96	23,1%

L'analyse par genre tend à révéler **un comportement plus soucieux de la visibilité à vélo chez les femmes que chez les hommes** : celles-ci sont en effet 82% à avoir un éclairage en ordre, contre 71% des hommes, et 32% à porter un gilet fluo contre 21% 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 23 au 30 septembre



2019.

Le taux d'occupation moyen des parkings vélos est de 32% (contre 43% en 2018). Plusieurs facteurs sont envisageables :

- La météo particulièrement défavorable à la fin du mois de septembre (ainsi que début octobre)
- L'augmentation de l'offre de stationnement aux abords des gares et stations de métro.

Ces mêmes facteurs peuvent expliquer le fait que seules **la Gare Centrale et la Gare du Nord** montrent des **taux d'occupation supérieurs ou égaux à 80%** (respectivement 90% et 80%). Les autres emplacements les plus occupés correspondent aux gares SNCB :

- Bruxelles Luxembourg (76%)
- Gare du Midi (56%)
- Schuman (53%).

Nous avons également recolté des **données sur la façon dont les vélos étaient attachés**. Parmi les 762 vélos stationnés dans le centre ou sur la petite ceinture, **77%** étaient attachés avec un **bon cadenas** et **44%** 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, on soulignera la **progression de la gravure/apposition d'un sticker** : en 2018, seuls 1% des vélos comptés étaient gravés. En 2019, **5%** des vélos étaient **gravés** et **3%** des vélos portaient un **sticker**.