

OBSERVATOIRE DU VELO EN RÉGION DE BRUXELLES CAPITALE

COMPTAGES ET ANALYSE DES DONNÉES

RAPPORT 2023



Marine De Mey
Marik Lahon

pouvoirspublics@provelo.org



TABLE DES MATIÈRES

TABLE DES MATIÈRES	2
RÉSUMÉ	8
INTRODUCTION	10
Historique et méthodologie	10
RÉSULTATS DES COMPTAGES	12
Comptages quantitatifs	12
Évolutions saisonnières entre 2022 et 2023	15
Facteur météorologique	17
Comparaison avec les données des compteurs automatiques de Bruxelles Mobilité	18
Évolutions depuis 2010	19
Proportions d’hommes, de femmes et d’enfants	20
Port du casque	21
Comptages qualitatifs	23
Types de vélos	23
Répartition hommes/femmes en fonction du type de vélo	24
Port du casque en fonction du type de vélo et du genre	26
Transport d’enfants	27
Eclairage des vélos en soirée	28
Stationnement	29
RAPPORT DE L’ENQUÊTE CONTINUE	33
Résumé	33
Méthodologie	33
Types de déplacement et détails de l’échantillon	34
Détails de l’échantillon	34
Types de déplacement	36
Types de vélo	39
Distance parcourue	40
Parts modales et fréquences d’usage	40
Mode de transport pour remplacer le vélo	42
Qualité du trajet à vélo	42
Sentiment de continuité du trajet à vélo réalisé :	42
Perception de la qualité de l’infrastructure cyclable	43
Sentiment de sécurité à vélo	44
Accès à un lieu de stationnement sécurisé à domicile et à destination	45
Vol de vélo	46
Accident de vélo	46



ANNEXE 1 : CHANGEMENT MÉTHODOLOGIQUE DES COMPTAGES QUANTITATIFS SAISONNIERS	50
Réflexion en vue de l'adaptation de la méthodologie	50
Nouvelle méthodologie (depuis janvier 2021)	50
I. Conditions de réalisation des comptages	50
II. Comment compter ?	51
Adaptation et nettoyage des données (de 1998 à 2020)	52
ANNEXE 2 : QUESTIONNAIRE DE L'ENQUÊTE CONTINUE	54
ANNEXE 3 : EVOLUTIONS DEPUIS 1999	57
Comptages quantitatifs	57
Détail de l'évolution par lieu de comptage	58
Proportions d'hommes, de femmes et d'enfants	62
Port du casque	62
ANNEXE 4 : RÉSULTATS DÉTAILLÉS DE L'ÉVOLUTION DES COMPTAGES DEPUIS 2010	63
ANNEXE 5 : RÉSULTATS DÉTAILLÉS DES COMPTAGES « ECLAIRAGE »	64
ANNEXE 6 : DÉTAILS RÉPONSES ENQUÊTE CONTINUE	64

LISTE DES FIGURES

Figure 1 - flux pris en compte dans le cadre des comptages quantitatifs en matinée (26 carrefours). Source : Pro Velo	10
Figure 2 : lieux des comptages quantitatifs et année de démarrage du comptage. Source : Pro Velo.	11
Figure 3 : fréquentation horaire moyenne (entre 8h et 9h) des 26 points de comptages, pour toute l'année 2023 (en nombre absolu de cyclistes). Source : Pro Velo	14
Figure 4 - évolution du nombre moyen de cyclistes par carrefour et par saison, en semaine de 8h à 9h, entre 2010 et 2022. Source : Pro Velo.	16
Figure 5 - : Evolution des conditions météorologiques pour chaque période de comptage entre 2016 et 2023. Source : Pro Velo, basés sur les données des bilans climatiques de l'IRM (2023).	17
Figure 6 : comparaison des « comptages manuels de Pro Velo » et des « comptages automatiques sur les pistes cyclables ». Evolution 2022 - 2023 des flux moyens. (Sélection des compteurs automatiques avec des données sur chacun des 4 mois ; au moins la moitié des valeurs attendues ; 8h-9h).	18
Figure 7 : évolution des flux cyclistes (moyenne horaire par point de comptage) à Bruxelles entre 2010 et 2023. les données sont également présentées sous forme d'un tableau en annexe 5. Source : Pro Velo	19
Figure 8 : évolution de la répartition hommes/femmes parmi les cyclistes en région Bruxelloise, depuis 2010, pour les 26 points de comptage et les mois de janvier, mai, septembre et novembre. Source : Pro Velo.	21
Figure 9 : évolution de la part des cyclistes portant un casque parmi les cyclistes observés lors des comptages quantitatifs, depuis 2010. (26 lieux ; comptages de janvier, mai, septembre et novembre). Source : Pro Velo.	21
Figure 10 : répartition des différents types de vélos comptabilisés en 2023 entre 8h et 9h. Source : Pro Velo.	23
Figure 11 : répartition hommes / femmes selon le type de vélo. Source : Pro Velo.	25
Figure 12 : Répartition hommes / femmes selon la présence d'une assistance sur le vélo (chiffres 2023). Source : Pro Velo.	25
Figure 13 : port du casque chez les cyclistes, en fonction du genre et du type de vélo. Source : Pro Velo.	26
Figure 14 : proportion de vélos équipés pour le transport d'enfants. Source Pro Velo.	27

Figure 15 : 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..	29
Figure 16: nombre de répondants en fonction du genre.	34
Figure 17 : situation professionnelle des répondants	34
Figure 18 : situation familiale des répondants	34
Figure 19 : diplôme ou certificat d'étude le plus élevé obtenu par les répondants	35
Figure 20 : dans quelle commune de Bruxelles-Capitale se rendent les cyclistes interrogés (destination) ?	33
Figure 21 : depuis quelle commune de Bruxelles-Capitale les cyclistes interrogés ont-ils démarré leur trajet à vélo (origine) ?	37
Figure 22 : motif de déplacement des répondants	38
Figure 23 : quel type de vélo utilisez-vous ?	39
Figure 24 : Quel type de vélo utilisez-vous ?	39
Figure 25 : Distance moyenne en km parcourue selon l'usage d'un vélo électrique ou classique	40
Figure 26 : Actuellement, à quelle fréquence utilisez-vous ces différents modes de transport pour réaliser un déplacement utilitaire à Bruxelles (c'est-à-dire pour vous rendre au travail, à un commerce, déposer vos enfants, etc.)	41
Figure 27 : Si vous n'aviez pas de vélo, quel(s) mode(s) de transport auriez-vous utilisé(s) pour réaliser votre déplacement ? (N = 446)	42
Figure 28 : Êtes-vous d'accord avec cette déclaration ? « Mon trajet à vélo à Bruxelles est rapide et direct. Je ne dois pas faire de détour pour éviter par exemple un carrefour dangereux ou une barrière urbaine (gare, canal, etc.) » (N = 446).	43
Figure 29 : Êtes-vous d'accord avec cette déclaration ? Mon trajet à vélo à Bruxelles se fait majoritairement soit sur des infrastructures cyclables de qualité soit dans des zones apaisées (avec très peu de trafic routier) (N=446).	43
Figure 30 : Êtes-vous d'accord avec cette déclaration ? Lorsque je roule à vélo à Bruxelles, je me sens globalement en sécurité. Je ne crains pas d'être victime d'un accident de la route.	44

Figure 31 : Êtes-vous d'accord avec cette déclaration ? Je dispose d'un lieu de stationnement sécurisé pour mon vélo à (proximité de) mon domicile.	45
Figure 32 : Êtes-vous d'accord avec cette déclaration ? Lorsque je me déplace à vélo à Bruxelles, je trouve facilement un arceau vélo pour stationner mon vélo à mes différents lieux de destination.	45
Figure 33 — Combien de fois vous a-t-on volé votre vélo lors des deux dernières années ?	46
Figure 34 : Combien d'accidents à vélo (seul ou avec un autre usager) avez-vous déjà eu en Région Bruxelles-Capitale au cours des deux dernières années ?	46
Figure 35 : Quel était le niveau de gravité de votre (dernier) accident ?	46
Figure 36 : Quel autre usager était impliqué dans l'accident à vélo ?	47
Figure 37 : Quelle(s) étai(en)t la ou les causes de cet/ces accident(s) ?	47
Figure 38 : Répondants ayant eu un accident à vélo en fonction du nombre d'années d'ancienneté à vélo.	48
Figure 39 : Fiche de comptage (page 1) pour le point de comptage situé au croisement de la rue Van Artevelde avec la rue Dansaert.	51
Figure 40 : Schéma du comptage à la Porte de Schaerbeek selon l'ancienne méthodologie.	52
Figure 41 : Sélection des données à conserver dans la fiche d'encodage de la Porte de Schaerbeek (ancienne méthodologie)	53
Figure 42 : Schéma du comptage à la Porte de Schaerbeek selon la nouvelle méthodologie.	53
Figure 43 - Evolution des flux cyclistes (moyenne horaire par point de comptage) à Bruxelles entre 1999 et 2023. Source : Pro Velo.	57
Figure 44 - Evolution de la répartition hommes/femmes parmi les cyclistes en région Bruxelloise, depuis 1998, pour 15 points de comptage, en mai et en septembre. Source : Pro Velo.	62
Figure 45 - Evolution de la part des cyclistes portant un casque parmi les cyclistes observés lors des comptages quantitatifs, depuis 1998. (15 lieux ; comptages de mai et septembre). Source : Pro Velo.	62

LISTE DES TABLEAUX

Tableau 1 : résultats bruts des comptages, pour chaque période (janvier, mai, septembre et novembre 2023)	13
Tableau 2 : taux de croissance entre 2021 et 2023, par point de comptage et par période. Source : Pro Velo	15
Tableau 3 - proportion d'hommes, femmes et enfants, par point de comptage, pour l'année 2023. Les lieux de comptage sont classés par ordre décroissant de la proportion de femmes. Source : Pro Velo	20
Tableau 4 : part des cyclistes casqués à chacun des 26 points de comptage, en 2023. Source : Pro Velo	22
Tableau 5 : part des VAE parmi l'ensemble des vélos comptés, depuis 2017. Source : Pro Velo.	23
Tableau 6 : Actuellement, à quelle fréquence utilisez-vous ces différents modes de transport pour réaliser un déplacement utilitaire à Bruxelles (c'est-à-dire pour vous rendre au travail, à un commerce, déposer vos enfants, etc.)?	41
Tableau 7 - chiffres bruts par point de comptage, pour la période de janvier, entre 1998 et 2023. Source : Pro Velo.	58
Tableau 8 - chiffres bruts par point de comptage, pour la période mai, entre 1998 et 2023. Source : Pro Velo.	59
Tableau 9 - chiffres bruts par point de comptage, pour la période de septembre, entre 1998 et 2023. Source : Pro Velo.	60
Tableau 10 : chiffres bruts par point de comptage, pour la période de novembre, entre 1998 et 2023. Source : Pro Velo.	61

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 2023, cet observatoire comportait les missions suivantes :

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

Depuis 2022, Pro Velo asbl mène également une nouvelle mission « Enquête continue » qui vise à compléter les résultats de l'Observatoire à l'aide d'une enquête menée sur le terrain permettant d'interroger les cyclistes sur différents aspects qualitatifs de leur pratique du vélo à Bruxelles.

COMPTAGES QUANTITATIFS, EN MATINÉE

Au cours de l'année **2023, nous avons effectué 104 heures de comptage**. Les résultats de ces comptages affichent une **augmentation globale de 13,9% aux heures de pointe par rapport à l'année 2022**. On observe donc une nette croissance, poursuivant la tendance à la hausse, après une forte diminution en 2020 due principalement au contexte COVID. Le **taux de croissance annuel moyen** depuis 2010 s'établit autour de **12,6%**¹.

Bien que les **quatre périodes de comptage présentent des évolutions contrastées, la tendance générale – sur l'année, toute période confondue – est à l'augmentation**. Ainsi la période de janvier présente la plus forte croissance (+58% par rapport à 2022), suivie par les mois de mai

(+14%) et septembre (+11%). Seul le mois de novembre enregistre une légère diminution (-5%).

COMPTAGES QUALITATIFS, EN MATINÉE

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

En 2023, 40% des cyclistes observés étaient des femmes. La tendance est donc stable par rapport à l'année dernière.

En moyenne, 68% des cyclistes portaient un casque cette année, ce qui représente une nouvelle **augmentation de 3 points de pourcentage** par rapport à 2022. 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 2015, **la différence s'estompe nettement en 2016** et est inversée depuis 2017. **En 2023, 72% des femmes portaient un casque, contre 66% 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** : 77% des hommes et 88% des femmes (contre 59% des hommes et 63% des femmes pour les vélos classiques). Le même constat s'applique également aux vélos cargos et aux speed pedelecs. Ces comptages ont également montré, comme les années précédentes :

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

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

On observe par ailleurs **une augmentation de l'utilisation du vélo à assistance électrique pour ces deux types de déplacements** : de 26%, il passe à 31% des cyclistes observés pour les déplacements le dimanche après-midi, et de 36% à 41% pour les déplacements en heure de pointe du matin.

Le matin, **les vélos en libre-service Villo!** représentaient 2% des effectifs observés. Les **speed pedelecs** continuent de rester relativement marginaux. Ils représentent cette année **4%** du total des cyclistes comptés. Les **vélos pliants** représentaient, cette année encore, 7% de l'échantillon.

Les **vélos-cargos** ont également été comptabilisés et constituaient 12% de l'effectif (+5 points de pourcentage).

Sur l'ensemble des vélos comptés, **26% étaient équipés de dispositifs destinés au transport d'enfants** (soit une augmentation de 13 points de pourcentage). Parmi ceux-ci, 42% étaient des vélos-cargos.

COMPTAGES « ÉCLAIRAGE », EN SOIRÉE

Dans le cadre des comptages relatifs à l'éclairage, **80% des vélos étaient correctement équipés**, 11% n'étaient équipés que partiellement et 9% ne disposaient d'aucun dispositif d'éclairage. **20%** des cyclistes arboraient une **chasuble fluorescente**. Les chiffres sont plus ou moins stables par rapport à 2022.

COMPTAGES « STATIONNEMENT »

Les **taux d'occupation des parkings pour vélos et dispositifs de stationnement** installés à proximité des stations de métro et principales gares de la Région ont été évalués au cours de l'automne 2023. Le **taux d'occupation moyen** de ces parkings vélos était alors de **34%**.

La façon dont les vélos sont attachés a également été relevée dans les grandes gares et stations de métro. 69% des vélos étaient attachés avec un bon cadenas et 29% par le cadre et l'une des roues. 2,3% des vélos étaient gravés et un sticker « mybike.

brussels » avait été apposé sur un peu plus de 6% de l'ensemble des vélos observés.

ENQUÊTE QUANTITATIVE CONTINUE

Depuis 2022, un nouveau volet « **enquête continue** » a été implémenté en vue d'interroger chaque année un échantillon de cyclistes sur différentes thématiques qualitatives :

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

Grâce à cette nouvelle enquête, nous recueillons annuellement plusieurs nouvelles données qualitatives. Parmi les 401 répondants de l'enquête en 2023, nous apprenons par exemple que

- **74,7%** des répondants réalisent un trajet à vélo en vue de **se rendre à un lieu de travail**.
- En moyenne, les répondants réalisent une **distance** à vélo estimée à **6,06 kilomètres**.
- **72%** des répondants sont « **assidus** » au vélo, et déclarent utiliser leur vélo au minimum 5 fois par semaine. Seuls 8% des répondants déclarent utiliser leur vélo moins de 3 fois par semaine.
- **42%** des répondants se disent **satisfaits de la qualité de l'infrastructure cyclable**, tandis que **23%** déclarent ne **pas** être satisfaits.
- Parmi les répondants, **29.2%** ont déclaré avoir eu au moins un **vélo volé** lors des deux dernières années.
- Parmi les répondants, **30.9%** ont déclaré avoir eu au moins **un accident à vélo** lors des deux dernières années.

INTRODUCTION

HISTORIQUE ET METHODOLOGIE

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

En 1998, des comptages **par mouvements au carrefour** ont été effectués en 15 lieux aux mois de septembre et juillet, en 12 lieux au mois de mai, et en 8 lieux aux mois de novembre, janvier et mars.

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

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

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

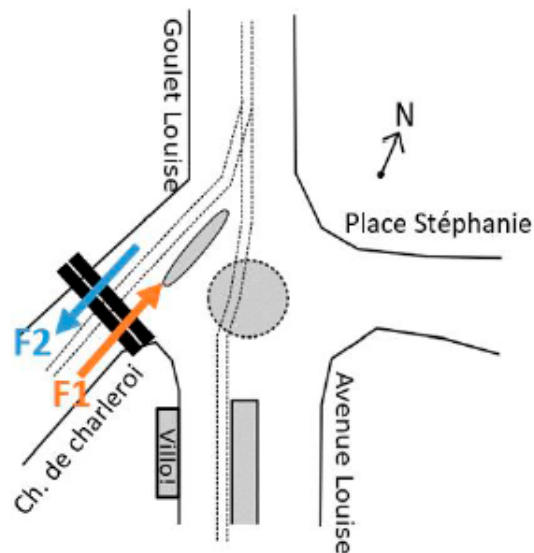


Figure 1 : Flux pris en compte dans le cadre des comptages quantitatifs en matinée (26 carrefours). Source : Pro Velo

Les comptages saisonniers (mai et septembre depuis 1998 pour 15 points de comptage et janvier, mai, septembre et novembre depuis 2010 pour 25 points de comptage) ont lieu de 8h à 9h les jours ouvrables (mardi ou jeudi), avec la volonté de capter principalement les déplacements domicile-travail de l'heure de pointe du matin. Chaque cycliste est comptabilisé en **section d'une voirie** et **plusieurs éléments sont enregistrés** : son sens de circulation, s'il s'agit d'un homme, d'une femme ou d'un enfant, s'il porte un casque.

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

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

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

Depuis 2018, des comptages relatifs aux différents types de vélos (vélos de ville, vélos à assistance électrique, speed pedelecs, vélos pliants, vélos-cargos et triporteurs, *Villo!*, ainsi que les vélos en free-floating) sont venus s'ajouter aux comptages existants. Le type de vélo n'est donc plus relevé dans le

cadre des comptages saisonniers. Dans ce cadre, deux comptages ont également été réalisés un **dimanche après-midi (le 11/06/2023 et le 18/06/2023)** sur la Promenade Verte afin de capter principalement les déplacements de loisirs.

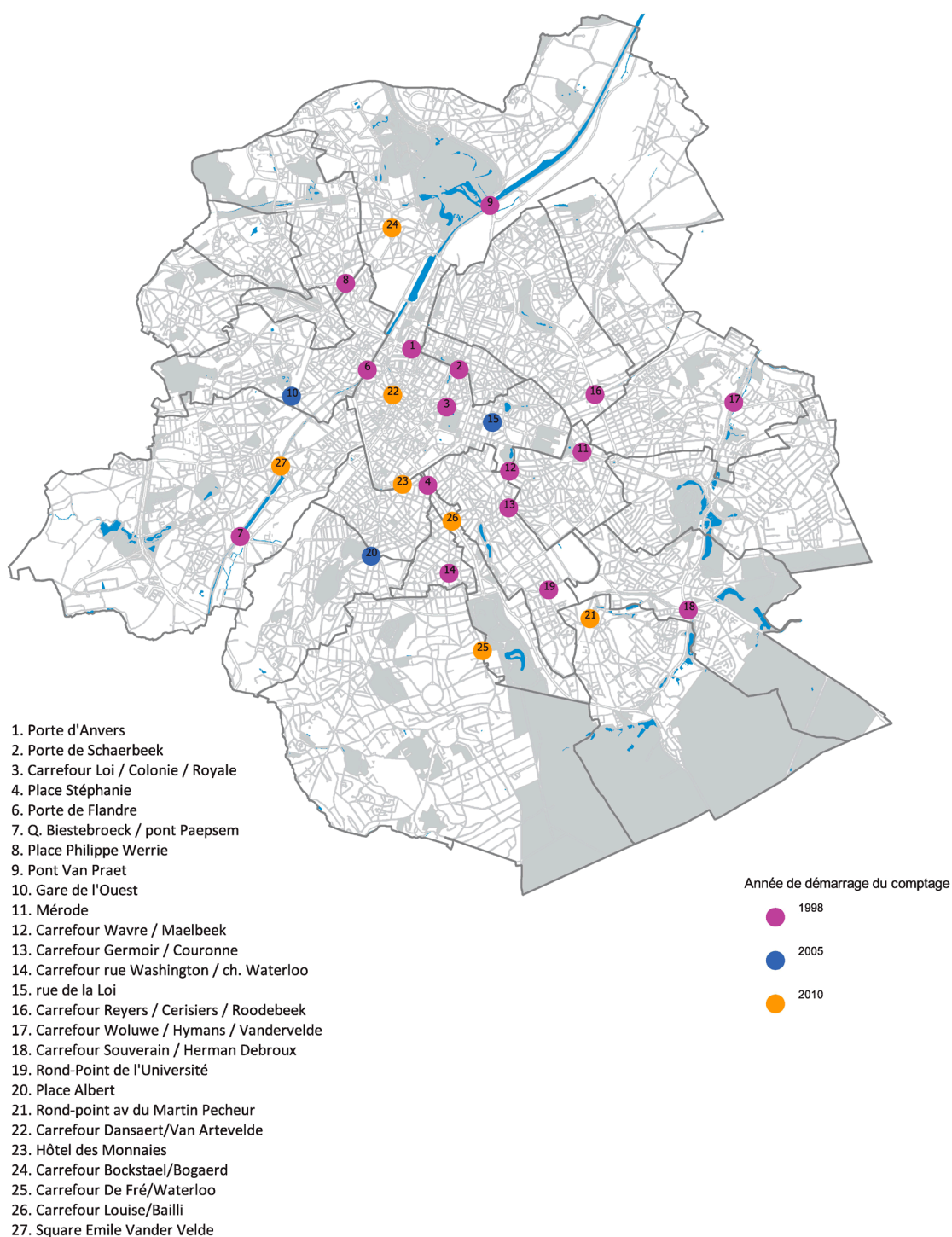


Figure 2 : Lieux des comptages quantitatifs et année de démarrage du comptage. Source : Pro Velo.

RÉSULTATS DES COMPTAGES

COMPTAGES QUANTITATIFS

Au cours de l'année **2023**, nous avons effectué **104 heures de comptage quantitatif**. Les résultats affichent une **augmentation globale de 13,9% aux heures de pointe par rapport à l'année 2022**.

On observe donc une nette croissance, poursuivant la tendance à la hausse observée ces dernières années, après une importante diminution en 2020 due principalement à la crise sanitaire et aux mesures gouvernementales qui en avaient découlé. Cette diminution a depuis été contrebalancée par la forte augmentation « post-covid » observée en 2022 (+43,7%), le nombre de cyclistes dépassant depuis les chiffres pré-covid (cf. Rapport Observatoire 2020 à 2022).

Comme chaque année, les effectifs relevés (tableau 1) varient significativement d'un point de comptage à l'autre, ainsi qu'en fonction des saisons. Rappelons également que ces résultats reposent sur des comptages effectués entre **8h et 9h** du matin, à

quatre périodes distinctes (Janvier, Mai, Septembre, Novembre). L'objectif de cette méthode est de capter en grande partie les trajets de type domicile-école et/ou domicile/travail.

Il est donc utile de se rappeler qu'en 2021, le contexte de crise sanitaire semblait encore avoir impacté ce type de déplacements. Les comptages étant réalisés à quatre périodes dans l'année (Janvier, Mai, Septembre & Novembre), certains avaient eu lieu dans des contextes variables en termes de recommandations liées à la gestion de la crise sanitaire (obligation de télétravail ; fermeture partielle des écoles ou crèches ; ...).



2023	JAN	MAI	SEPT	NOV	Moyenne
Porte d'Anvers	247	285	393	236	290
Porte de Schaerbeek	441	582	727	692	611
Carrefour Loi/Colonie/Royale	447	694	754	542	609
Place Stéphanie	282	410	389	387	367
Porte de Flandre	539	966	975	796	819
Q. Bietsebroeck/Pont Paepsem	156	403	415	288	316
Place Philippe Werrie	258	342	316	284	300
Pont Van Praet	342	556	613	395	477
Gare de l'Ouest	44	66	154	62	82
Merode	829	1229	1116	555	932
Ch de Wavre/Maelbeek	427	489	580	691	547
Gerموir/Couronne	370	587	683	557	549
Rue Washington/ch de Waterloo	138	205	204	182	182
Rue de la Loi	1034	1163	1401	1186	1196
Carrefour Reyers/Cerisiers/Roodebeek	234	331	347	269	295
Carrefour Woluwe/Hymans/Vandervelde	233	373	426	345	344
Souverain/Herman Debroux	133	263	261	231	222
Rond-point de l'Université	192	327	349	314	296
Place Albert	202	320	259	240	255
Rond-Point av du Martin Pecheur	266	164	178	152	190
Carrefour Dansaert/Van Artevelde	256	410	438	342	362
Hotel des Monnaies	233	345	362	308	312
Place Emile Bockstael	66	89	86	109	88
De Fré/ Waterloo	121	129	92	114	114
Louise/Bailli	376	544	649	394	491
Square Emile Vander Velde	240	269	338	206	263

Tableau 1 : Résultats bruts des comptages, pour chaque période (janvier, mai, septembre et novembre 2023).

La carte ci-après (figure 3) illustre la répartition géographique du nombre de cyclistes comptés (pour chaque carrefour, moyenne des résultats des observations des mois de janvier, mai, septembre et novembre 2023, entre 8h et 9h).

**Moyenne de fréquentation horaire (8h- 9h)
des 26 lieux de comptage en 2023**

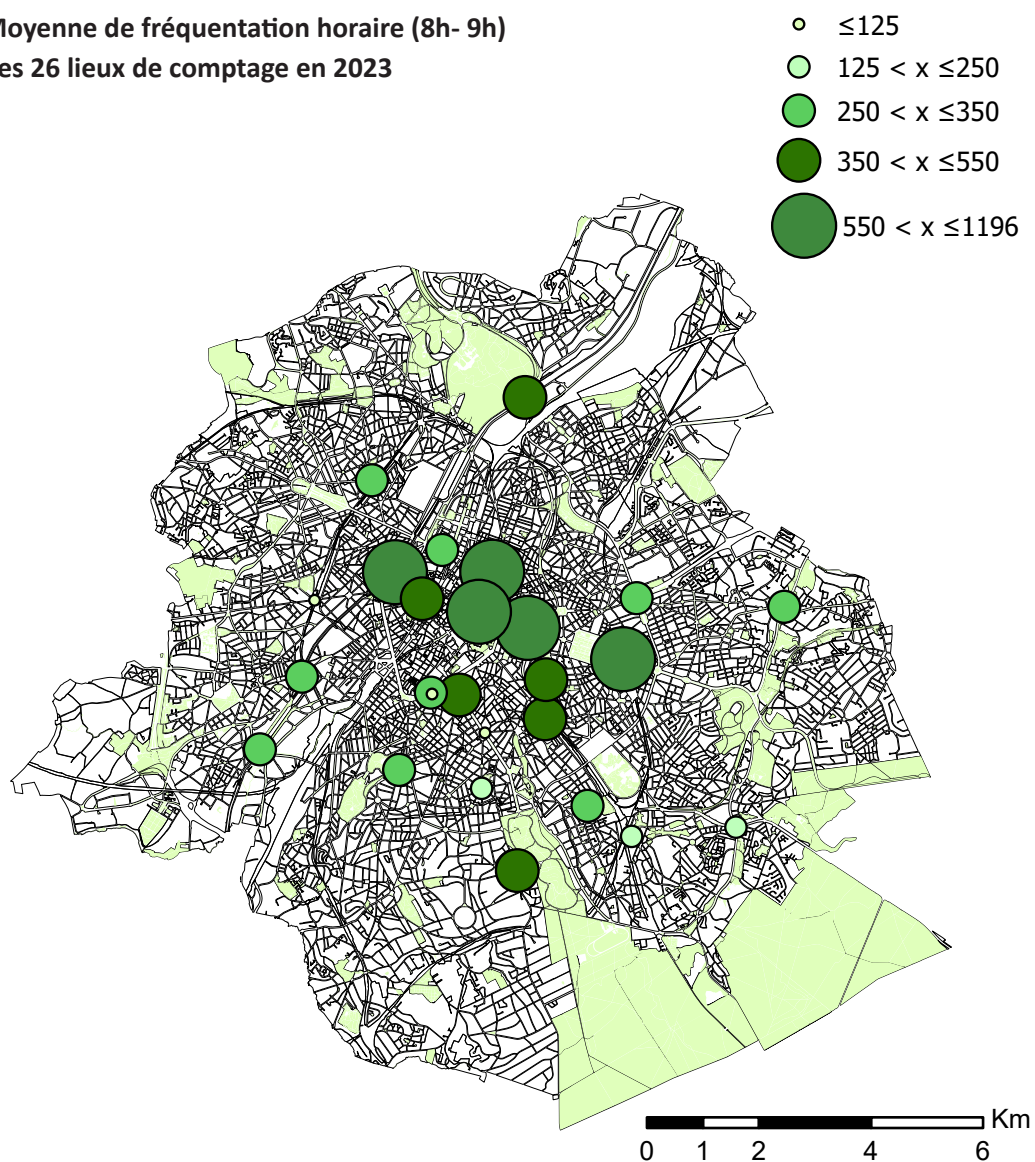


Figure 3 : Fréquentation horaire moyenne (entre 8h et 9h) des 26 points de comptages, pour toute l'année 2023 (en nombre absolu de cyclistes).
Source : Pro Velo

ÉVOLUTIONS SAISONNIÈRES ENTRE 2022 ET 2023

	Taux de croissance 2022-2023	"Taux de croissance 2022-2023 janvier"	"Taux de croissance 2022-2023 mai"	"Taux de croissance 2022-2023 septembre"	"Taux de croissance 2022-2023 novembre"
Porte d'Anvers	12,2%	93%	-4%	24%	-19%
Porte de Schaerbeek	19,1%	81%	23%	9%	3%
Carrefour Loi/Colonie/Royale	22,5%	89%	10%	22%	6%
Place Stéphanie	53,4%	48%	141%	48%	16%
Porte de Flandre	17,6%	31%	29%	10%	7%
Q. Bietsebroeck/Pont Paepsem	16,5%	1%	7%	104%	-17%
Place Philippe Werrie	15,8%	57%	20%	-3%	9%
Pont Van Praet	8,0%	84%	7%	15%	-24%
Gare de l'Ouest	27,8%	-4%	-3%	114%	-10%
Merode	-3,7%	65%	37%	-11%	-55%
Ch de Wavre/Maelbeek	12,2%	65%	-5%	-4%	20%
Germoir/Couronne	14,8%	94%	6%	18%	-5%
Rue Washington/ch de Waterloo	12,5%	68%	0%	24%	-7%
Rue de la Loi	15,9%	98%	3%	17%	-7%
Carrefour Reyers/Cerisiers/Roodebeek	13,2%	23%	13%	19%	1%
Carrefour Woluwe/Hymans/Vandervelde	20,6%	17%	26%	14%	26%
Souverain/Herman Debroux	15,9%	49%	12%	11%	12%
Rond-point de l'Université	19,5%	31%	16%	32%	6%
Place Albert	16,4%	-10%	22%	-5%	103%
Rond-Point av du Martin Pecheur	20,6%	192%	-17%	-5%	-1%
Carrefour Dansaert/Van Artevelde	6,5%	1%	20%	-5%	13%
Hotel des Monnaies	18,4%	49%	18%	16%	5%
Place Emile Bockstael	-26,3%	-7%	-2%	-62%	24%
De Fré/ Waterloo	-8,8%	57%	-5%	-45%	-5%
Louise/Bailli	9,4%	71%	-3%	15%	-12%
Square Emile Vander Velde	29,4%	147%	3%	27%	9%

Tableau 2 : Taux de croissance entre 2022 et 2023, par point de comptage et par période. Source : Pro Velo

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

Sur l’ensemble de l’année, les carrefours Mérode (dont la diminution en novembre 2023 peut s’expliquer par des travaux présents sur l’Avenue de Tervueren et bloquant une partie de la circulation) ; De Fré/Waterloo et Emile Bockstael présentent une décroissance.

Lorsqu’on regarde mois par mois, c’est, cette année, **la période de janvier qui présente la plus forte croissance (+58% par rapport à 2022)**, dépassant largement les effectifs comptabilisés avant la crise sanitaire. Cette augmentation peut sans doute être partiellement expliquée par les températures particulièrement douces (cf. paragraphes suivants). Elle est suivie par les **périodes de mai (+14% par rapport à mai 2022) et septembre (+11% par rapport à septembre 2022)**. La période de **novembre** présente quant à elle une légère diminution (**-5% par rapport à 2022**). Ceci peut sans doute être partiellement expliqué par la météo. D’autres facteurs externes (travaux localisés notamment) entrent également en compte.

Comme on peut l’observer sur le graphique en figure 4, les tendances sont depuis 2021, de nouveau clairement à l’augmentation, plus ou moins forte selon les périodes. A titre d’information, en 2023, nous comptabilisons 73% en janvier ; 49% en mai ; 48% en septembre et 45% en novembre de cyclistes en plus qu’en 2019 (en moyenne sur l’année, toute période confondue, +51,7% par rapport à 2019).

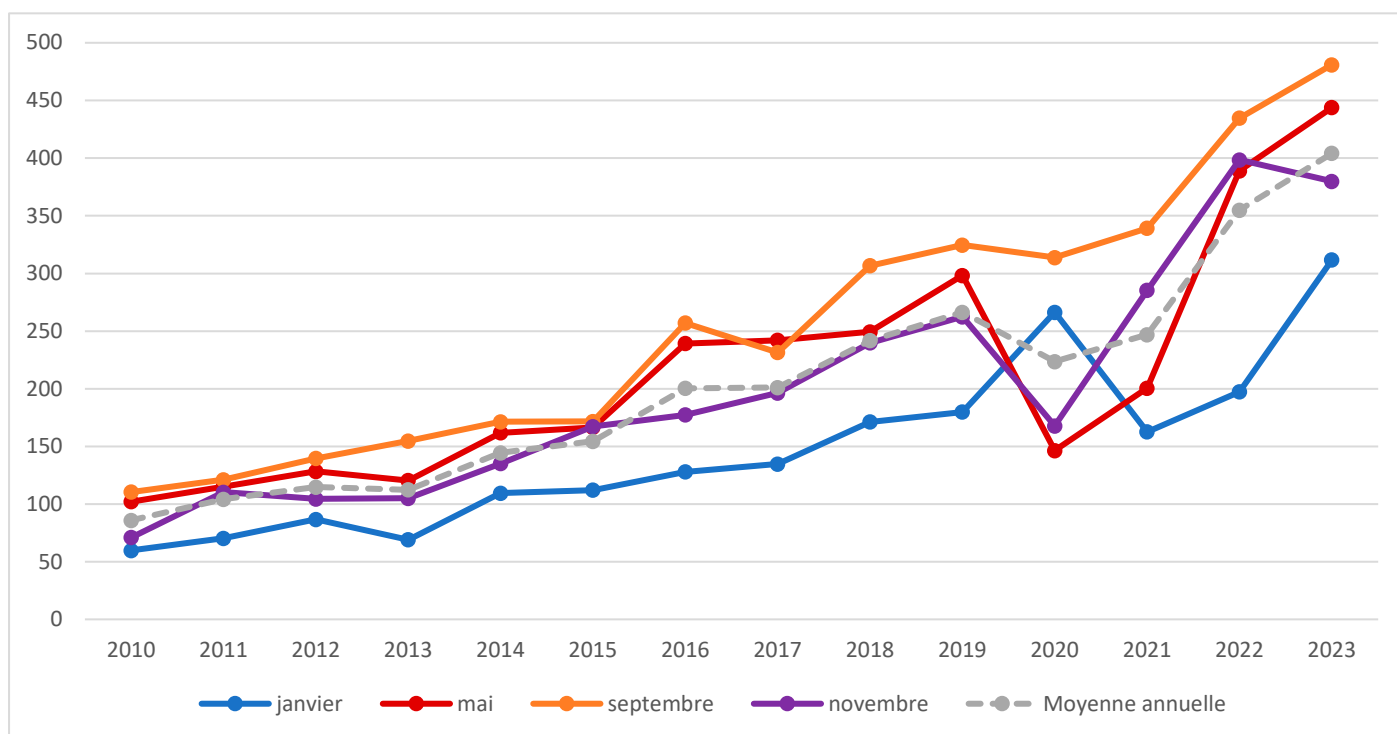


Figure 4 - Evolution du nombre moyen de cyclistes par carrefour et par saison, en semaine de 8h à 9h, entre 2010 et 2023. Source : Pro Velo.

FACTEUR MÉTÉOROLOGIQUE

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

Pour les résultats des années précédents (particulièrement de 2020 et 2021), il est également crucial de tenir compte du facteur « crise sanitaire » (cf. Rapports de l'observatoire des années précédentes).

La météo peut intervenir comme facteur explicatif (mais, bien entendu, non exclusif) : les graphiques ci-après montrent en effet que, bien que le mois de **janvier 2023** ait connu **davantage de jours de précipitations** (24 jours, contre 16 en 2022), les **températures moyennes, minimales et maximales ont été supérieures** à celles de l'année précédente. Aucun jour de gel n'a été observé.

Les mois de **mai et septembre** ont compté **moins de précipitations** (particulièrement en septembre) qu'en 2022. Les **températures en mai** ont par contre été **légèrement inférieures** à celle de mai 2022. Au contraire, les **températures observées en septembre** étaient **supérieures** à celles de l'année précédente.

Enfin, le mois de **novembre 2023** a été **particulièrement pluvieux** (26 jours de précipitations) et venteux. Bien qu'aucun jour de gel ou de neige n'ait été enregistré, les **températures ont été inférieures** à celles de novembre 2022. Cela peut donc expliquer, au moins partiellement, la diminution du nombre de cyclistes observées.

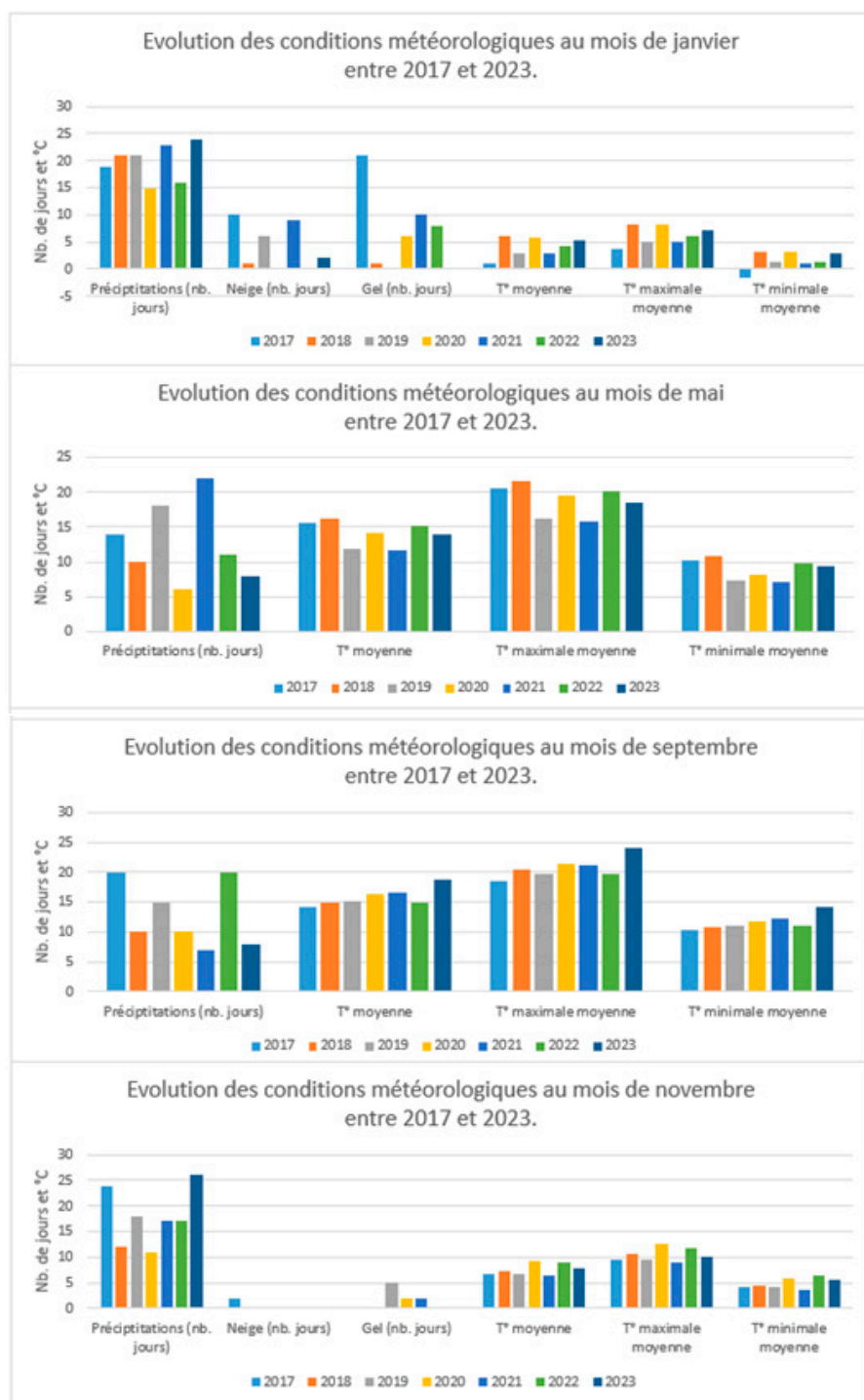


Figure 5 - Evolution des conditions météorologiques pour chaque période de comptage entre 2016 et 2023. Source : Pro Velo, basés sur les données des bilans climatologiques de l'IRM (2023).²

2. Institut Royal Météorologique. Bilans climatologiques de 2023. Disponible en ligne sur : <https://www.meteo.be/fr/climat/climat-de-la-belgique/bilans-climatologiques/2023/janvier> . Consulté pour la dernière fois le 12 décembre 2023.

COMPARAISON AVEC LES DONNÉES DES COMPTEURS AUTOMATIQUES DE BRUXELLES MOBILITÉ

En parallèle, nous avons analysé les données issues des compteurs automatiques installés par Bruxelles Mobilité sur certaines pistes cyclables.

Ces données ont fait l'objet d'un contrôle qualité semi-automatique de la part de Bruxelles Mobilité (suppression des données aberrantes, extrapolation à l'heure en cas de données manquantes sur une période de 15 minutes, suppressions des périodes de comptage considérées comme non valides pour raisons techniques, etc.).

Afin de pouvoir comparer ces données à celles récoltées manuellement, les données des comptages automatiques ont été extraites par Bruxelles Mobilité sur base des critères suivants³ :

- Jours ouvrables scolaires ;
- Un jeudi ou un mardi ;
- Entre 8h et 9h ;
- Pour les mois de janvier, mai, septembre et novembre ;
- Données filtrées sur les « vélos » (empatement > 90 cm)⁴ ;
- Sélection des compteurs automatiques pour lesquels il y a des données qui répondent aux critères énumérés ci-dessus sur les 4 période de comptages de 2022 et de 2023.

Ainsi, nous observons les évolutions présentées en figure 6.

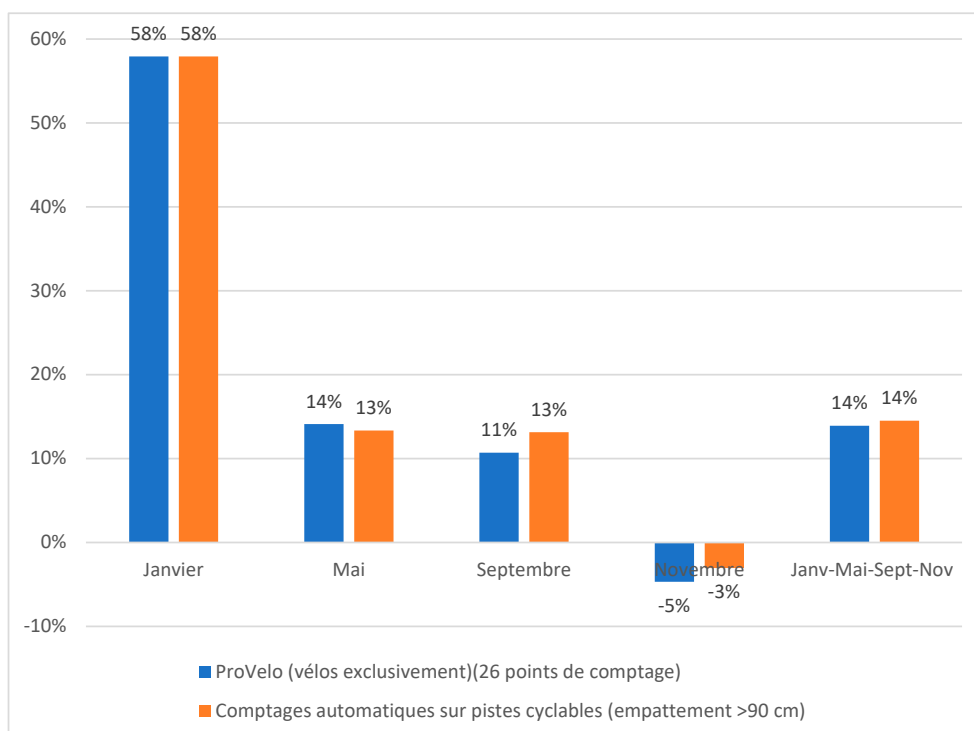


Figure 6 - Comparaison des « comptages manuels de Pro Velo » et des « comptages automatiques sur les pistes cyclables ». Evolution 2022 – 2023 des flux moyens. (Sélection des compteurs automatiques avec des données sur chacun des 4 mois ; au moins la moitié des valeurs attendues ; 8h-9h).

3. Sélection des compteurs pour lesquels Bruxelles Mobilité dispose de la moitié des valeurs attendues pour chaque mois (au moins 4 valeurs sur 8 valeurs attendues pour un mois donné pour l'année 2022 et pour l'année 2023 ; L'évolution totale correspond à l'évolution sur base des flux totaux (la méthode diffère donc de celle utilisée habituellement par Bruxelles Mobilité qui se base sur des calculs d'évolution de flux médians qui lissent les événements extrêmes).

4. Les compteurs automatiques de Bruxelles Mobilité comptent également les trottinettes circulant sur les 'lattes de détection'. Il est impossible de les distinguer des vélos dans les chiffres, même si elles y représentent une faible part. Les données présentées ici éliminent tous les autres engins de déplacement et les vélos ayant un empatement inférieur à 90 cm.

Rappelons également que, conformément à la méthodologie de l'Observatoire, les comptages manuels sont réalisés les jours où les conditions météorologiques ne sont pas extrêmes (pas de précipitation) ; ce qui n'est pas le cas des comptages automatiques de Bruxelles Mobilité qui fonctionnent en continu.

La cohérence entre les données des comptages manuels et celles issues des comptages automatiques sur les pistes cyclables semble donc excellente sur l'ensemble de la période de comptage (Evolution 2022-2023 : respectivement +14% pour les comptages manuels et +14% pour les comptages automatiques).

ÉVOLUTIONS DEPUIS 2010

Le graphique ci-dessous (figure 7) illustre les évolutions à partir de 2010 sur base des 26 points de comptage et 4 périodes (janvier⁵, mai, septembre, novembre).

Sur **la période 2010-2023**, considération faite des 26 points et des 4 périodes de comptage, le **taux de croissance annuel moyen⁶ est de 12,6%**. Il est donc stable par rapport à l'année précédente.

Cette moyenne est **tirée vers le haut par les « bonnes » années (2011, 2012, 2014, 2016, 2018, 2019, 2021, 2022, 2023)** qui permettent de **contrebalancer les « moins bonnes » années** à l'occasion desquelles on constate une **stagnation ou une diminution (2013, 2017, 2020)**.

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

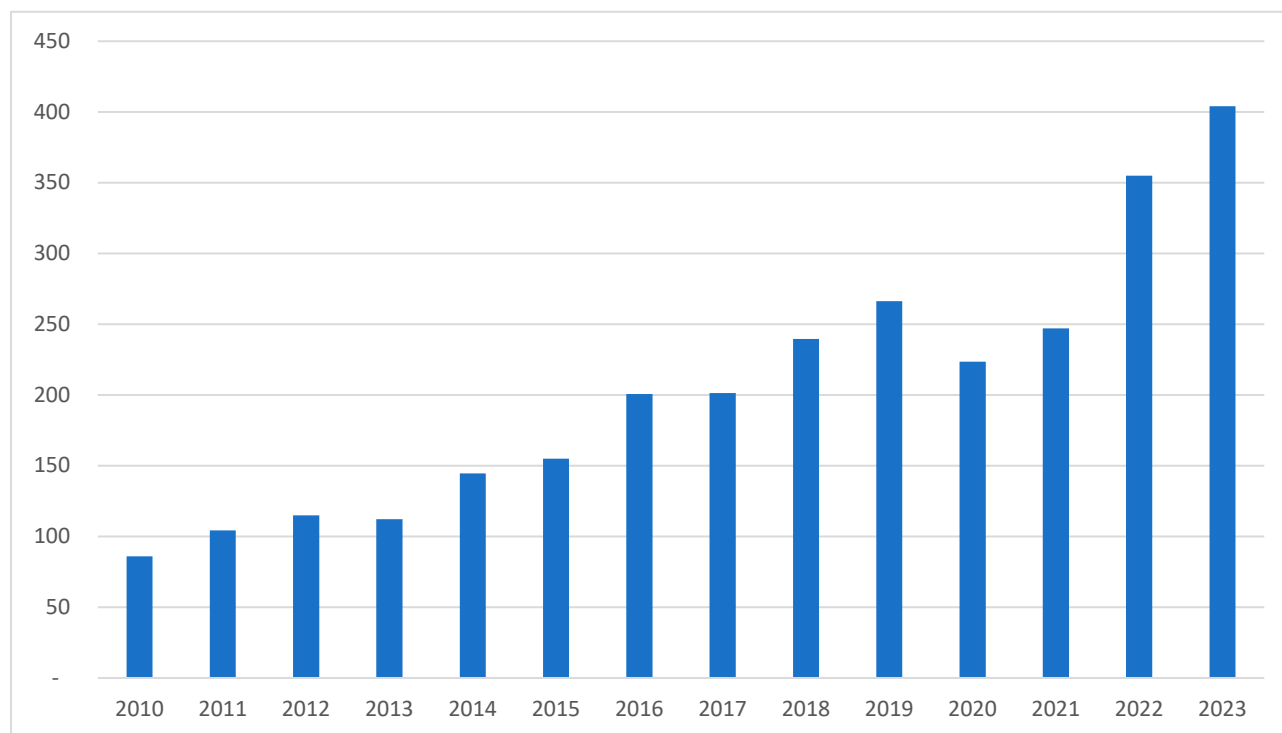


Figure 7 - Evolution des flux cyclistes (moyenne horaire par point de comptage) à Bruxelles entre 2010 et 2023 – les données sont également présentées sous forme d'un tableau en annexe 5. Source : Pro Velo

5. 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.

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

PROPORTIONS D'HOMMES, DE FEMMES ET D'ENFANTS

	Lieu de comptage	%H	%F	%E
20	Place Albert	53,18%	43,88%	2,94%
23	Hotel des Monnaies	56,73%	43,11%	0,16%
8	Place Philippe Werrie	53,42%	42,17%	4,42%
17	Carrefour Woluwe/Hymans/Vanderveelde	53,59%	42,12%	4,28%
4	Place Stéphanie	58,17%	41,76%	0,07%
21	Rond-Point av du Martin Pecheur	50,53%	41,58%	7,89%
16	Carrefour Reyers/Cerisiers/Roodebeek	56,48%	41,57%	1,95%
13	Gerموir/Couronne	57,67%	41,47%	0,86%
14	Rue Washington/ch de Waterloo	58,57%	40,88%	0,55%
24	Place Emile Bockstael	56,86%	40,57%	2,57%
12	Ch de Wavre/Maelbeek	59,53%	39,78%	0,69%
26	Louise/Bailli	60,42%	39,23%	0,36%
11	Merode	58,97%	39,21%	1,82%
6	Porte de Flandre	57,81%	38,92%	3,27%
22	Carrefour Dansaert/Van Artevelde	58,92%	38,66%	2,42%
15	Rue de la Loi	61,73%	38,09%	0,19%
27	Square Emile Vander Velde	61,44%	37,80%	0,76%
3	Carrefour Loi/Colonie/Royale	62,86%	36,73%	0,41%
2	Porte de Schaerbeek	63,35%	36,57%	0,08%
19	Rond-point de l'Université	62,10%	36,38%	1,52%
18	Souverain/Herman Debroux	61,04%	36,26%	2,70%
9	Pont Van Praet	63,96%	35,89%	0,16%
1	Porte d'Anvers	64,17%	35,57%	0,26%
10	Gare de l'Ouest	58,90%	35,28%	5,83%
25	De Fré/ Waterloo	57,02%	34,87%	8,11%
7	Q. Bietsebroeck/Pont Paepsem	62,76%	34,63%	2,61%

Tableau 3 - Proportion d'hommes, femmes et enfants, par point de comptage, pour l'année 2023. Les lieux de comptage sont classés par ordre décroissant de la proportion de femmes. Source : Pro Velo

Comme on peut le constater sur base du tableau ci-contre (tableau 3), la représentation des hommes, des femmes et des enfants varie d'un carrefour à l'autre. **Les enfants restent toutefois particulièrement peu représentés** : A l'exception des carrefours Gare de l'Ouest (5,83%), Rond-Point du Martin Pêcher (7,89%) et De Fré/Waterloo (8,11%), leur proportion est systématiquement inférieure à 5%.

En 2023, **les enfants représentent moins de 1,6% de l'effectif⁷** (contre 2,7% en 2022). Globalement, nous observons donc une diminution du nombre d'enfants circulant sur leur propre vélo (également en nombre absolu).

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



7. Le calcul est réalisé sur l'effectif total comptabilisé en 2023 (toute période de comptage et tout lieu de comptage confondus).

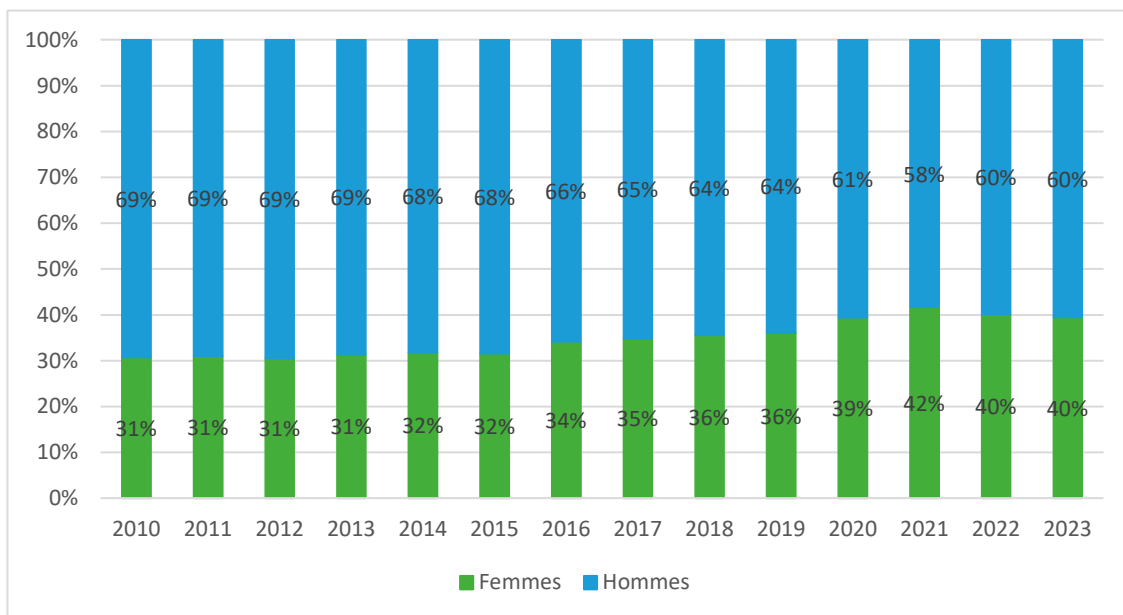


Figure 8 - Evolution de la répartition hommes/femmes parmi les cyclistes en région Bruxelloise, depuis 2010, pour les 26 points de comptage et les mois de janvier, mai, septembre et novembre. Source : Pro Velo.

Si l'on considère exclusivement les adultes (sur l'ensemble des périodes et des points de comptage – cf. figure 8), en 2023, **60% des cyclistes observés** lors des comptages **étaient des hommes, 40% des femmes**. La tendance est donc stable par rapport à l'année dernière.

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 2023, on observe de nouveau une augmentation de la proportion de cyclistes casqués par rapport à l'an dernier.

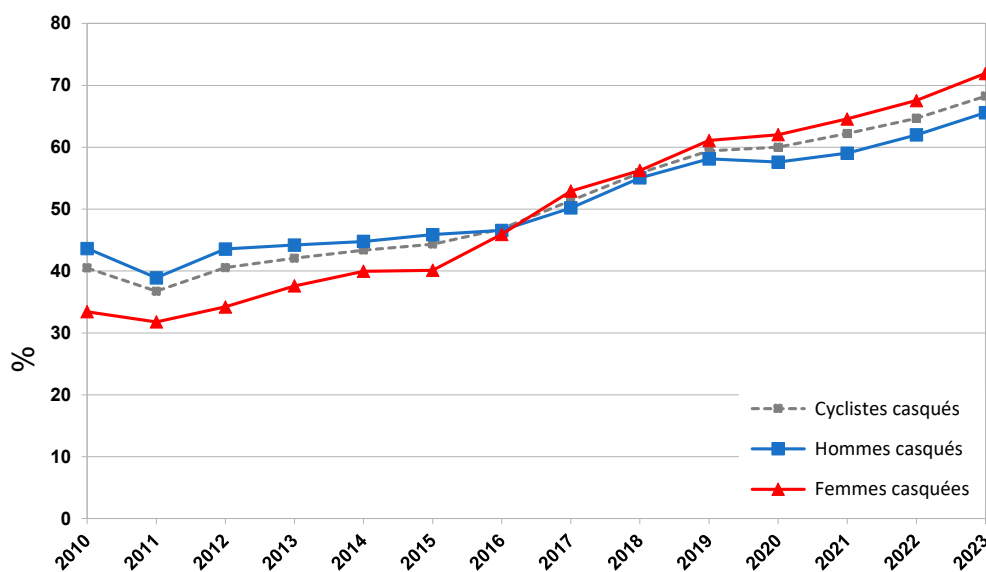


Figure 9 - Evolution de la part des cyclistes portant un casque parmi les cyclistes observés lors des comptages quantitatifs, depuis 2010. (26 lieux ; comptages de janvier, mai, septembre et novembre). Source : Pro Velo.

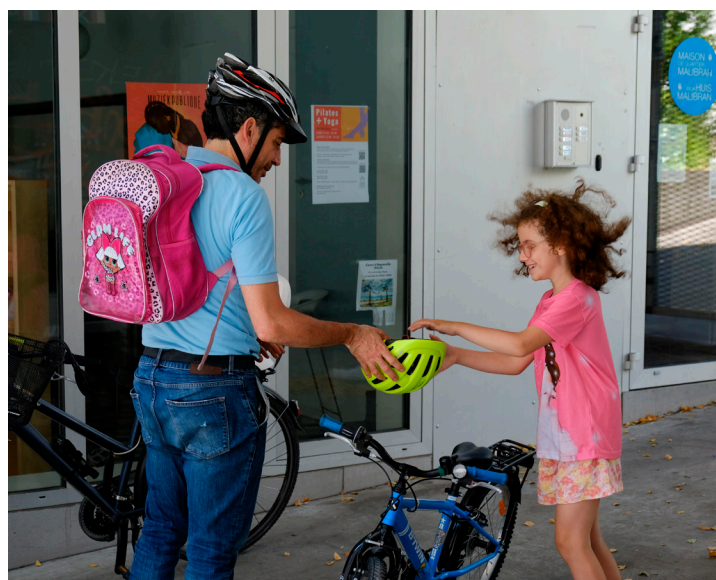
	Lieu	% casqués
27	Square Emile Vander Velde	81,7%
21	Rond-Point av du Martin Pecheur	80,0%
18	Souverain/Herman Debroux	78,3%
17	Carrefour Woluwe/Hymans/Vandervelde	78,1%
9	Pont Van Praet	77,2%
16	Carrefour Reyers/Cerisiers/Roodebeek	77,1%
11	Merode	75,3%
25	De Fré/ Waterloo	73,2%
7	Q. Bietsebroeck/Pont Paepsem	72,4%
15	Rue de la Loi	72,3%
19	Rond-point de l'Université	71,2%
3	Carrefour Loi/Colonie/Royale	70,5%
26	Louise/Bailli	67,1%
2	Porte de Schaerbeek	66,5%
13	Germoir/Couronne	65,0%
23	Hotel des Monnaies	65,0%
1	Porte d'Anvers	61,9%
6	Porte de Flandre	61,8%
12	Ch de Wavre/Maelbeek	61,8%
14	Rue Washington/ch de Waterloo	61,5%
20	Place Albert	60,9%
24	Place Emile Bockstael	60,6%
8	Place Philippe Werrie	58,3%
22	Carrefour Dansaert/Van Artevelde	55,5%
10	Gare de l'Ouest	53,1%
4	Place Stéphanie	51,8%

Tableau 4 - Part des cyclistes casqués à chacun des 26 points de comptage, en 2023.
Source : Pro Velo

En moyenne, **68% des cyclistes portaient un casque** cette année, ce qui représente encore **une augmentation de 3 points de pourcentage par rapport à 2022**. Le tableau 4 montre d'importantes différences d'un carrefour à l'autre. Douze carrefours ont une valeur de plus de 70% dont sept comptabilisant plus de ¾ de cyclistes casqués. Tout comme en 2022, les carrefours de Square Vandervelde, Avenue du Martin Pêcheur, Souverain/Hermann Debroux, Woluwe/Vandervelde, Pont Van Praet, Reyers/Roodebeek et Mérode reste le top 7.

Parallèlement, c'est le carrefour « Place Stéphanie » qui présente la plus petite valeur (51,8%).

Du point de vue du genre, si les femmes étaient auparavant moins enclines à porter le casque que les hommes, cette différence s'estompe depuis 2016. En 2016, le taux de port du casque parmi les femmes avait pratiquement rattrapé celui des hommes. **Depuis 2017, le pourcentage de femmes portant un casque est plus élevé que pour les hommes**. En 2022, 62% des hommes portaient un casque, contre 68% des femmes. **En 2023, ces chiffres confirment la tendance et augmentent à 66% pour les hommes et à 72% pour les femmes**.



COMPTAGES QUALITATIFS

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

TYPES DE VÉLOS⁸

Depuis 2017, **la part des vélos à assistance électrique au sens large (cela comprend tout type de vélo ayant une assistance électrique soit de max. 25 km/h soit de max. 45km/h (speed pedelec)) est encore en augmentation** (+5 points de pourcents entre 2022 et 2023). Comme les années précédentes, ceux-ci semblent être avant tout utilisés pour les déplacements entre 8h00 et 9h00, bien que depuis 2017, leur utilisation le dimanche a sensiblement augmenté.

La part des vélos électriques dans l'ensemble des vélos utilisés le dimanche a également augmenté par rapport à 2022 (+ 5 points de pourcents). Les comptages ont eu lieu les 11/06/2023 et 18/06/2023.

Part des VAE dans l'ensemble des vélos comptés	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Déplacements entre 8h00 et 9h00	13%	12%	20% (549 VAE)	27% (678 VAE)	30% (699 VAE)	36% (1146 VAE)	41% (1406 VAE)
Déplacement le dimanche après-midi	6%	8%	14% (57 VAE)	11% (69 VAE)	24,4% (117 VAE)	26% (70 VAE)	31% (97 VAE)

Tableau 5 : part des VAE⁹ 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 305 et 3368 cyclistes). Ces chiffres sont donc à interpréter avec précaution.

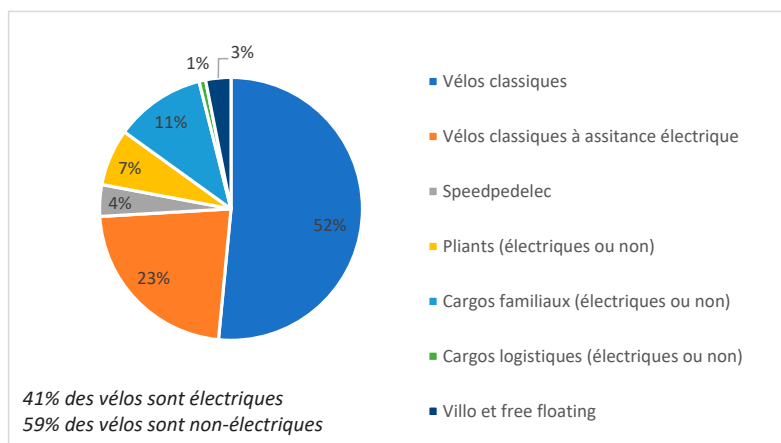


Figure 10 - Répartition des différents types de vélos comptabilisés en 2023 entre 8h et 9h. Source : Pro Velo.

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

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

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

Les **speed pedelecs** continuent de rester relativement marginaux et leur part diminue légèrement par rapport à 2022 (-1 point de pourcentage). En 2023, ils représentent **4%** du total des cyclistes comptés.

Les **vélos pliants** représentent **7%** des vélos comptés. Leur part reste donc stable par rapport à 2022.

Quant aux **vélos-cargos** : on observe une belle **augmentation** (+5 points de pourcentage) par rapport à 2022. Ils représentent maintenant plus près de **12%** de l'effectif.

Enfin, les pourcentages de *Villo!* et de free-floating s'élevaient respectivement à 2% et 1%, tout comme l'an dernier.

RÉPARTITION HOMMES/FEMMES EN FONCTION DU TYPE DE VÉLO

Comparaison avec 2022

En matière de répartition par genre et par type de vélo, **les tendances sont relativement similaires à celles observées en 2022, excepté pour les speed pedelecs** où on observe une **diminution marquante de la proportion de femmes** (passant de 52% en 2022 à **34%** en 2023), sans toutefois atteindre le niveau de 2021 (24%)¹⁰.

On observe également un changement au niveau des *Villo!*, pour lesquels la proportion de femmes a augmenté de 20% (en 2022) à 36% (en 2023). Toutefois, vu la faible taille d'échantillon de ce mode (échantillon de 58 *Villo!* pour les déplacements observés entre 8h et 9h), **il faut rester prudent dans l'interprétation de ces résultats**.

Surreprésentation des femmes dans certaines catégories

La **proportion de femmes roulant avec un vélo cargo familial (46%), un VAE (47%) et un vélo pliant (49%) est supérieure à la moyenne observée sur l'ensemble des cyclistes** (41%¹¹ de femmes sur l'ensemble des déplacements en heure de pointe du matin observés). La part des hommes qui roule en vélo cargo destiné au transport de marchandises (86%) est par contre largement supérieure à celle observée dans l'ensemble de l'échantillon. La taille de l'échantillon reste cependant très limitée (28 vélos cargos logistiques).

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

Enfin, lorsqu'on analyse la répartition hommes-femmes selon la présence (ou non) d'une assistance électrique, tout type de vélo confondu, on observe que **45% des vélos à assistance électrique sont conduits par des femmes**. Au contraire, la proportion des femmes est de 38% parmi les vélos sans assistance.



10. Rappelons-le, les résultats concernant les speed pedelecs est à utiliser avec prudence au vu de la taille de l'effectif observé : 135 cyclistes dont 89 hommes.

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

Les graphiques ci-dessous reprennent en détails les chiffres évoqués. La présence d'un astérisque indique si la répartition homme/femme est significativement différente de celle observée dans l'échantillon, à savoir 59% d'hommes pour 41% de femmes, au vu de la taille de l'échantillon".

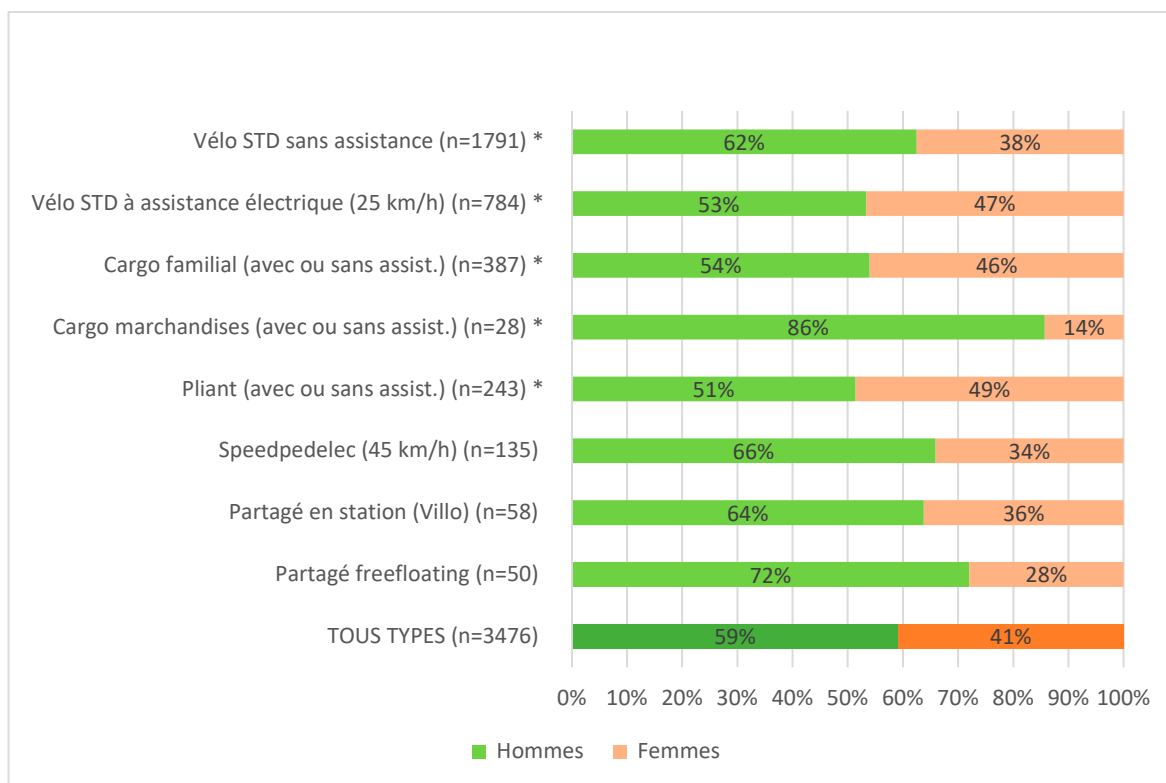


Figure 11 : Répartition hommes/femmes selon le type de vélo (chiffres 2023) (« Vélo STD » signifie « vélo standard »). * = différence significative avec la répartition ho/fe globale (59%/41%) au seuil de confiance de 95%. Source : Pro Velo.

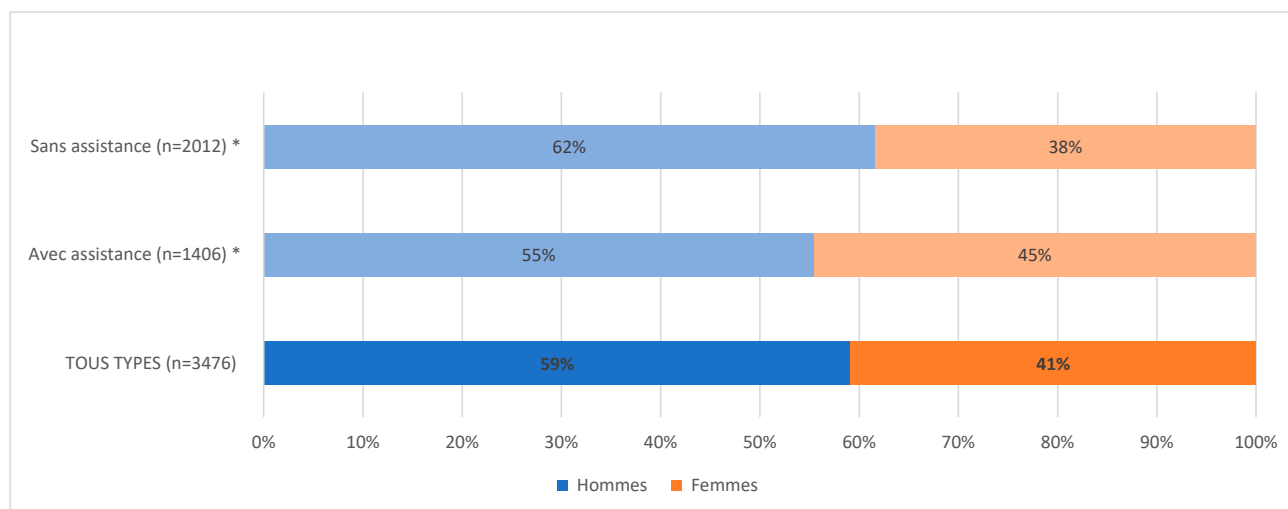


Figure 12 : Répartition hommes/femmes selon la présence d'une assistance électrique sur le vélo (chiffres 2023). * = différence significative avec la répartition ho/fe globale (59%/41%) au seuil de confiance de 95%. Source : Pro Velo.

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

A l'échelle de l'ensemble des cyclistes, les comptages effectués montrent une augmentation dans la tendance au port du casque puisque **67% des cyclistes étaient casqués**¹² (contre 60% en 2022), augmentation qui semble plus forte auprès des femmes (71% des femmes casquées en 2023 contre 61% en 2022) que des hommes (64% casqués en 2023, contre 59% en 2022). Cet écart hommes/femmes semble donc se renforcer légèrement cette année.

Comme les années précédentes, on observe que **le port du casque était sensiblement supérieur à la moyenne chez les cyclistes utilisant un VAE** : respectivement 77% des hommes et 88% des femmes (contre 59% des hommes et 63% des femmes roulant en vélo classique), soit 82% pour l'ensemble. Le même constat s'applique aux **vélos cargos** (68% des hommes et 77% des femmes), ainsi qu'aux **speed pedelecs**¹³ (94% des hommes et 98% des femmes). Concernant ces derniers, on rappellera que le port du casque constitue une obligation légale.

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

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

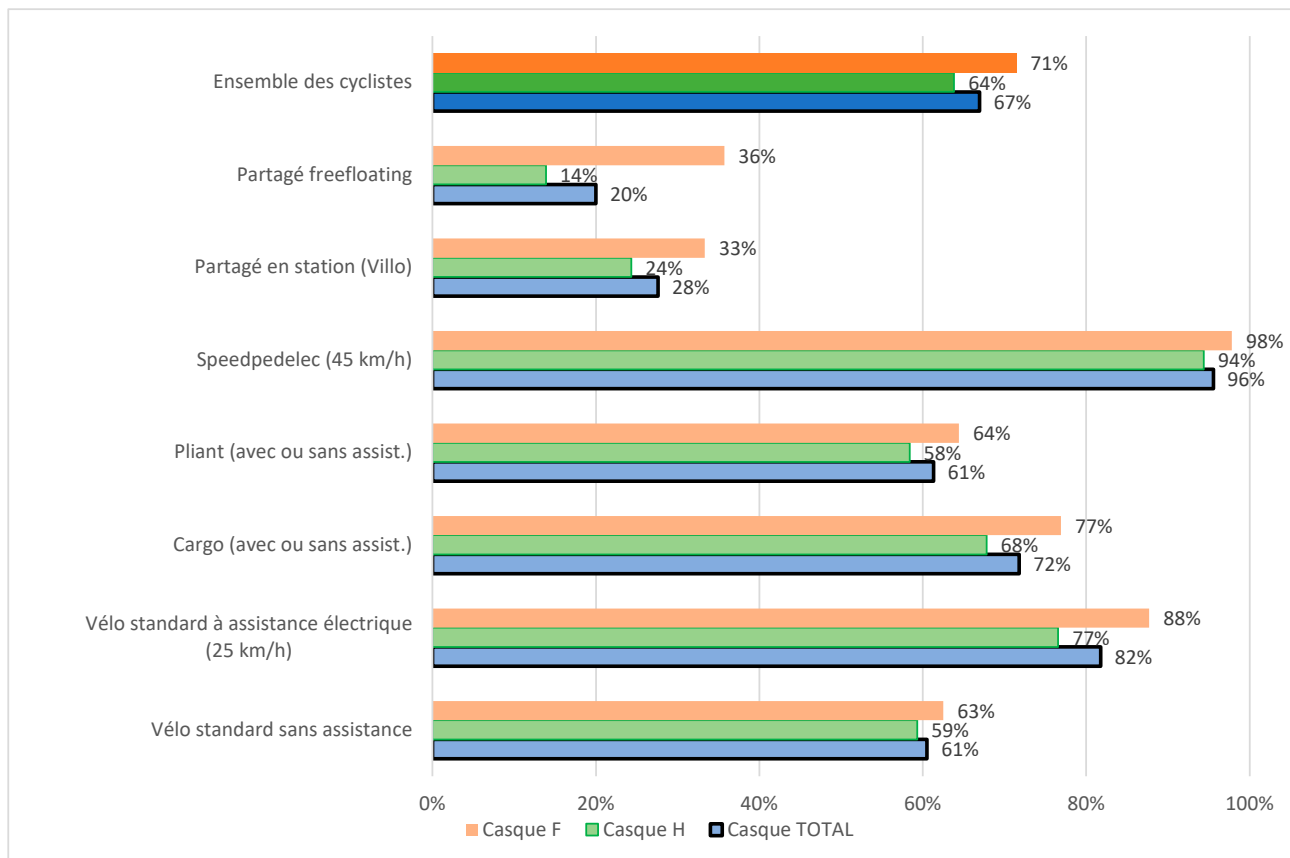


Figure 13 -Port du casque chez les cyclistes, en fonction du genre et du type de vélo. Source : Pro Velo.

12. 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.

13. Rappelons-le, les résultats concernant les speed pedelecs est à utiliser avec prudence au vu de la taille de l'effectif observé : 135 cyclistes dont 89 hommes



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, **26% étaient équipés de dispositifs destinés au transport d'enfant**, soit une augmentation de 13 points de pourcent par rapport à l'année 2022. **Parmi eux, 42% étaient des vélos-cargos prévus à cet effet** (cargos familiaux), contre 41% en 2022, et seulement 12% en 2018.

Vélos équipés pour le transport d'enfant

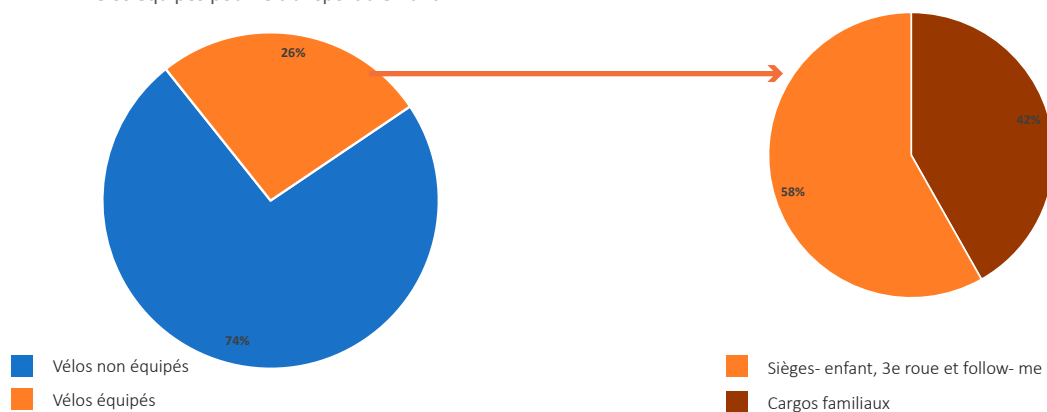


Figure 14 : proportion de vélos équipés pour le transport d'enfants. Source : Pro Velo.

ECLAIRAGE DES VÉLOS EN SOIRÉE

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

- **80%** des vélos observés étaient **correctement éclairés** à l'avant et à l'arrière ;
- **11%** des vélos n'étaient équipés que d'un éclairage partiel ;
- **9% des vélos n'étaient dotés ni d'un phare avant ni d'un phare arrière ;**
- **20%** des cyclistes **arboraient une chasuble** fluorescente ;

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

Par rapport à 2022, la proportion de vélos en ordre d'éclairage diminue très légèrement, de 2 points de pourcentage (75% en 2021 ; 82% en 2022 ; 80% en 2023).

Jusqu'en 2019, l'analyse par genre tendait à révéler un comportement plus soucieux de la visibilité à vélo chez les femmes que chez les hommes. Ces dernières années, la différence était moins marquée au niveau de l'éclairage. En 2023, nous observons de nouveau un écart significatif : les **femmes** sont en effet **87% à avoir un éclairage en ordre, contre 78% des hommes**. Elles sont également plus de **27% à porter un gilet fluo, contre 17,5% des hommes**.



STATIONNEMENT

Les données relatives aux taux d'occupation des parkings pour vélos installés à proximité des stations de métro et principales gares de la Région ont été collectées en semaine, du 20 au 27 septembre 2023 entre 9h00 et 17h00. Les résultats présentés ci-dessous sont donc basés sur les données récoltées lors d'un passage unique, annuel. Un biais est donc possible.



Figure 15 : 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 34% (2017 : 49% ; 2018 : 43% ; 2019 : 32% ; 2020 : 27%¹⁴ ; 2021 : 31% ; 2022 : 33%). Après une tendance à la diminution (-16% entre 2018 et 2020) suite à l'augmentation de l'offre de stationnement vélo aux abords des stations en 2019 et 2020, le taux d'occupation moyen des parkings vélos est relativement stable depuis 2019.

Comme les années précédentes, **plusieurs gares apparaissent parmi les parkings vélos ayant les plus hauts taux d'occupation**. Leur taux d'occupation a augmenté par rapport à 2022, la majorité dépassant même le niveau d'occupation observé en 2019.

Gare Centrale (91% ; contre 78% en 2022 ; 75,5% en 2021, 59% en 2020 et 90% en 2019)

Gare de Bruxelles-Schuman (85% ; contre 68% en 2022 ; 65% en 2021, 39% en 2020 et 53% en 2019)

Gare de Bruxelles-Luxembourg (75% ; contre 69% en 2022 ; 47% en 2021, 56% en 2020 et 76% en 2019)

14. Il convient cependant d'interpréter les résultats de 2020 avec prudence compte tenu notamment de la baisse des taux de fréquentation des transports en commun suite à la crise du coronavirus. La semaine du 12 octobre 2020, la diminution du taux de fréquentation des 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-tombe-sous-les-60-de-celle-ayant-cours-avant-le-covid?id=10617884

Gare du Nord (69% ; contre 83% en 2022 ; 77,5% en 2021, 69% en 2020 et 80% en 2019)

Gare du Midi (57,5% ; contre 66,5% en 2022 ; 60% en 2021, 60% en 2020 et 56% en 2019)

Parmi les autres parkings vélos les plus occupés, on retrouve aussi la station **Comte de Flandre** (70% contre 87% en 2022), pour laquelle on observe toutefois une diminution du taux d'occupation (mais un nombre de places de stationnement identique) ; et la station **Crainhem** (62,5% contre 47% en 2022).

Parmi les parkings vélos les moins occupés, on retrouve comme en 2022, les stations Eddy Merckx (0%), Houba-Brugmann (0%) et Jacques Brel (2,9%), mais aussi les stations Clemenceau (0%), Bizet (2%), Delacroix (2%) et Demey (2,5%).

Nous avons également récolté des **données sur la façon dont les vélos étaient attachés**. Parmi les 1105 vélos stationnés dans le centre ou sur la petite ceinture, **69% (contre 84% en 2022)** étaient attachés avec un **bon cadenas** et **29% (contre 24% en 2022)** 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 jusqu'à **moins de 1% en 2020 et, en 2023, 2,3%** des vélos étaient **gravés** (contre 1,4% en 2022). Par contre, **6,1%** des vélos portaient un **sticker**¹⁵ (ce qui représente une augmentation de 1,5 point de pourcentage par rapport à 2022). Rappelons ici que plus aucun vélo n'est gravé en Région de Bruxelles-Capitale depuis mars 2019 suite au lancement du sticker antivol bruxellois. Il est donc normal d'observer une baisse progressive de la part des vélos gravés sur le territoire de la Région.

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



RAPPORT DE L'ENQUETE CONTINUE

RESUME

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

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

METHODOLOGIE

En 2023, un total de **401 cyclistes** ont été interrogés.

Plusieurs étudiants se sont déplacés sur le terrain pour interroger les cyclistes « en direct ». Ces 401 entretiens ont systématiquement été réalisés du lundi au vendredi aux mois d'octobre et novembre soit en matinée (de 8h à 11h) soit l'après-midi (de 15h30 à 18h30).

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

- Vandervelde
- Trône
- Tour et Taxi
- Simonis
- Porte de Halles
- Madou
- Delta
- Canal
- Art-loi

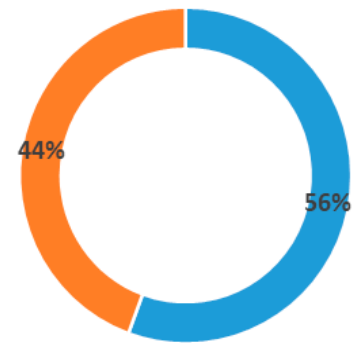
Le questionnaire utilisé pour la présente enquête est disponible en annexe 2.

TYPES DE DEPLACEMENT ET DETAILS DE L'ÉCHANTILLON

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

DÉTAILS DE L'ÉCHANTILLON :

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



■ Homme (n = 223) ■ Femme (n = 178)

Figure 16 : Nombre de répondants en fonction du genre

69% des répondants étaient en **situation professionnelle « employé »** au moment de répondre à l'enquête. Ce sont ensuite respectivement les indépendants (10%), pensionnés (7%) puis étudiants (6%) qui constituent la plus grande part de l'échantillon.

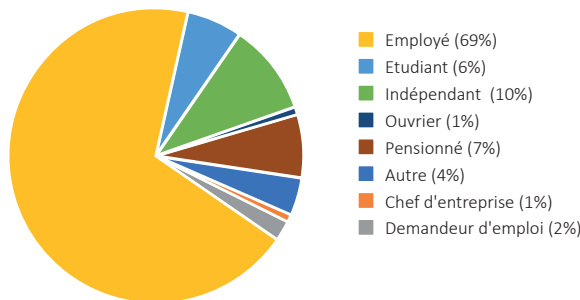


Figure 17 : situation professionnelle des répondants

En termes de **situation familiale**, **34,9%** des répondants vivent en **couple avec un (ou plusieurs) enfants**. Ensuite, **28,2%** des répondants déclarent vivre en **couple sans enfants** et **19,2%** vivre seul.

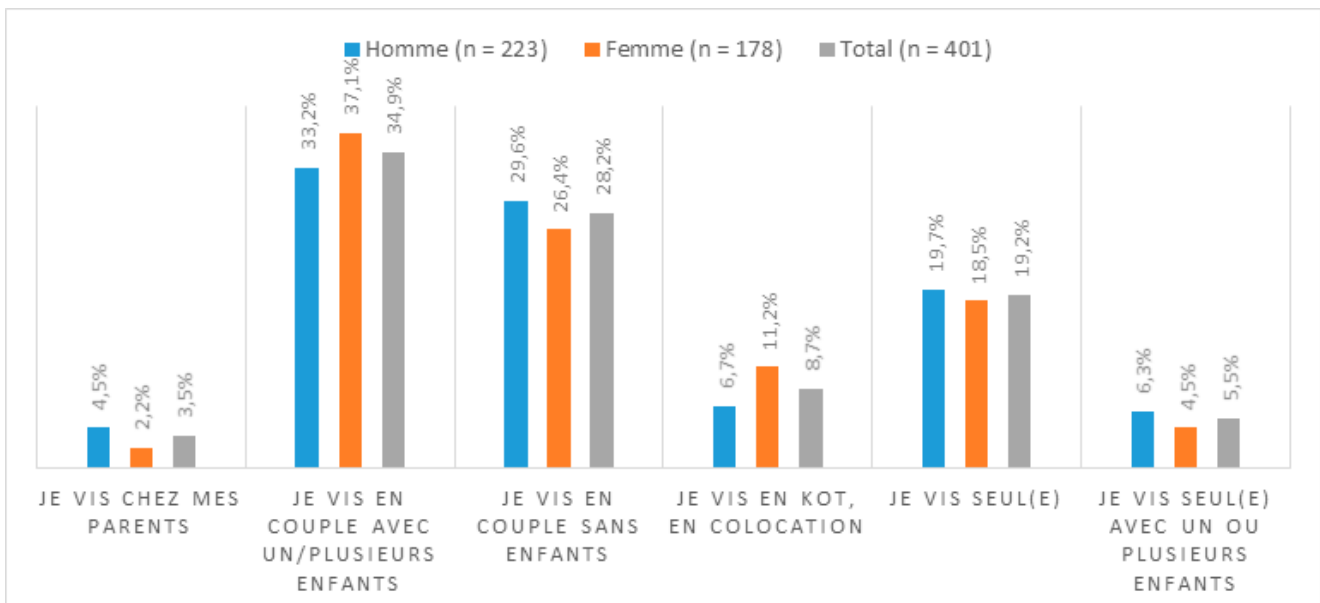


Figure 18 – Situation familiale des répondants

Enfin, en termes de **diplôme**, 69% des répondants étaient détenteurs d'un diplôme d'enseignement supérieur de type long. Ensuite, 23% des répondants qui déclarent être détenteurs d'un diplôme d'enseignement supérieur de type court. Soit un total de **92% de cyclistes qui déclarent être détenteurs d'un diplôme de l'enseignement supérieur** (court ou long). Ceci constitue une **augmentation de 5 points de pourcentage** par rapport à 2022¹⁶.

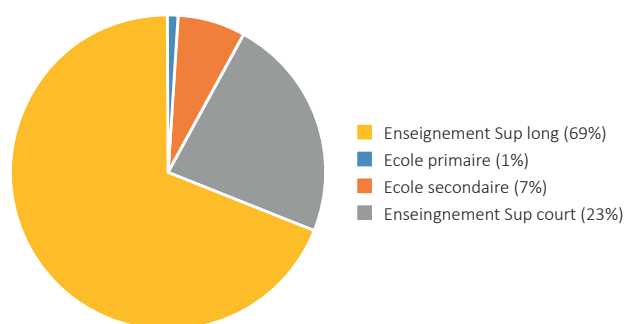


Figure 19 – Diplôme ou certificat d'étude le plus élevé obtenu par les répondants

Ce résultat est interpellant lorsque nous savons qu'en moyenne en 2022, nous sommes à un pourcentage total de **60,5% de diplômés du supérieur parmi tous les bruxellois de 30-34 ans** d'après les derniers chiffres de Statbel¹⁷. Ces résultats semblent confirmer la surreprésentation de personnes détenteurs d'un diplôme de l'enseignement supérieur au des usagers cyclistes qui avait déjà été relevé dans le Rapport de l'observatoire 2022.

16. Cf. Rapport de l'Observatoire du Vélo en Région de Bruxelles-Capitale de 2022

17. <https://statbel.fgov.be/fr/themes/emploi-formation/formation-et-enseignement/niveau-d-instruction>

TYPES DE DÉPLACEMENT

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

Commune de destination et d'origine

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

La commune de Bruxelles Ville constitue une nouvelle fois le lieu de destination principal parmi les cyclistes interrogés en 2023. Au total, 37,7% des cyclistes interrogés déclarent avoir leur lieu de destination dans la commune de Bruxelles Ville, ce qui constitue une augmentation de 2,7 points de pourcentage par rapport à 2022. Ce sont ensuite les communes d'Ixelles (14,2 %) et Schaerbeek (10,2%) qui recueillent le plus grand nombre de suffrages.

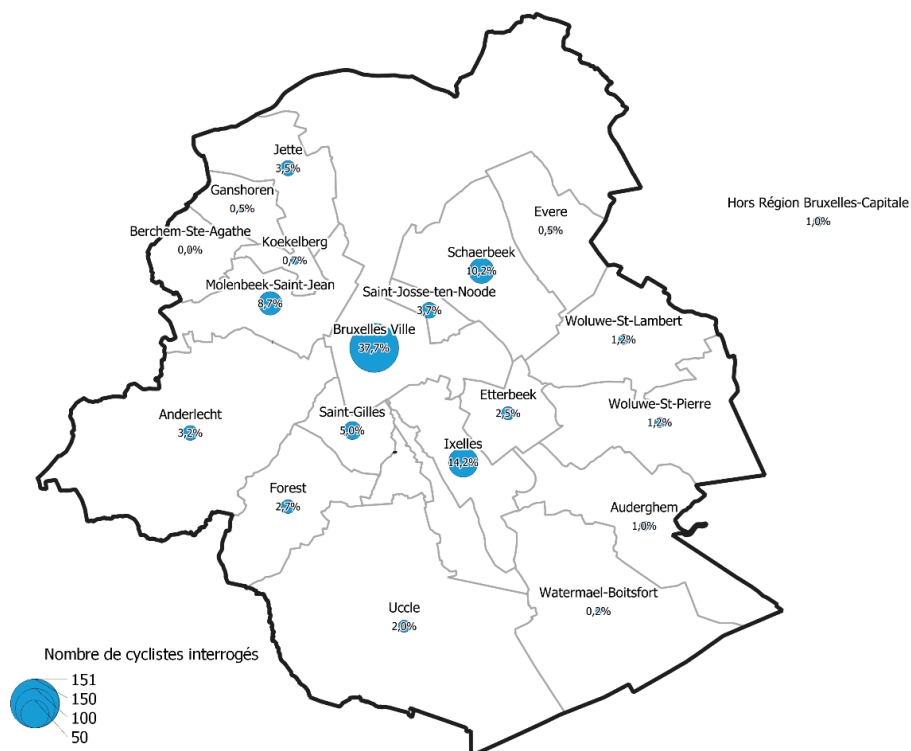


Figure 20 – Dans quelle commune de Bruxelles-Capitale se rendent les cyclistes interrogés (destination) ?

Communes de destination

ANDERLECHT	13	3,2%	KOEKELBERG	3	0,7%
AUDERGHEM	4	1,0%	MOLENBEEK	35	8,7%
BERCHEM ST AGATHE	0	0,0%	SAINT GILLES	20	5,0%
BRUXELLES VILLE	151	37,7%	SAINT JOSSE	15	3,7%
ETTERBEEK	10	2,5%	SCHAERBEEK	41	10,2%
EVERE	2	0,5%	UCCLE	8	2,0%
FOREST	11	2,7%	Watermael-Boitsfort	1	0,2%
GANSHOREN	2	0,5%	WOLUWE ST LAMBERT	5	1,2%
IXELLES	57	14,2%	WOLUWE ST PIERRE	5	1,2%
JETTE	14	3,5%	Hors Bruxelles	4	1,0%

En termes de **lieu d'origine**, c'est également la Ville de Bruxelles qui est la première citée (21,4%), suivi par les communes de Schaerbeek (12%) et d'Ixelles (10,2%).

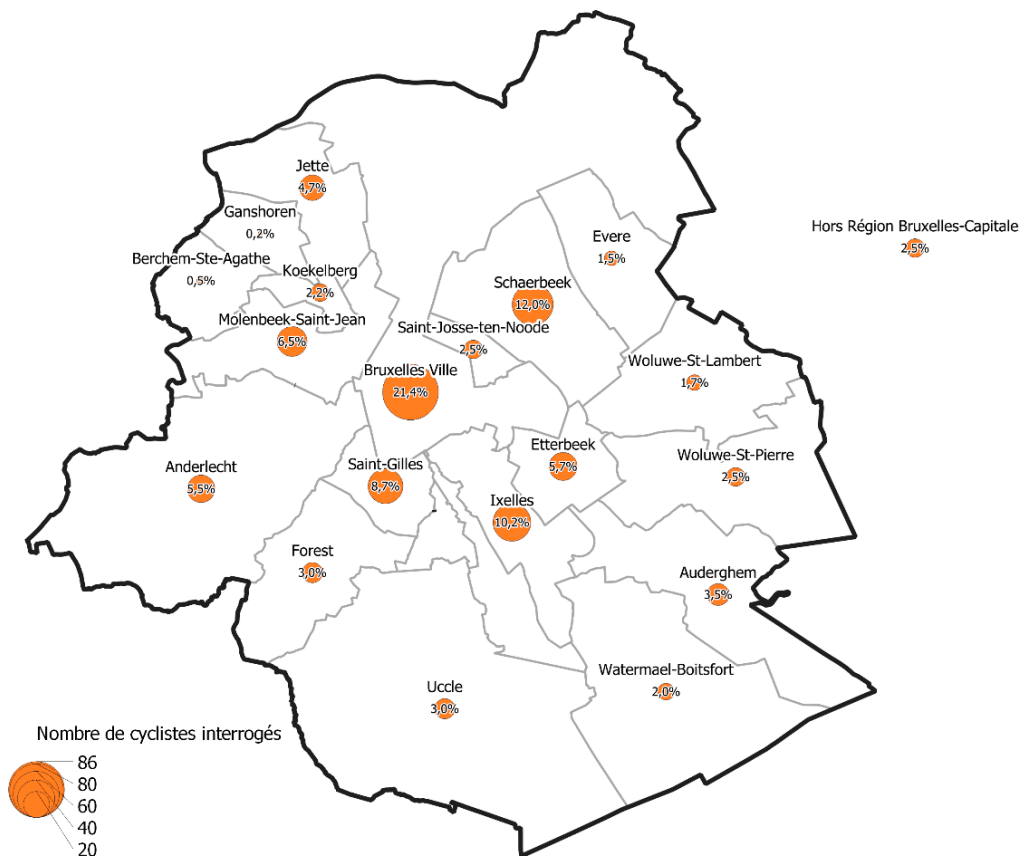


Figure 21 : Depuis quelle commune de Bruxelles-Capitale les cyclistes interrogés ont-ils démarré leur trajet à vélo (origine) ?

Communes d'origine

ANDERLECHT	22	5,5%	KOEKELBERG	9	2,2%
AUDERGHEM	14	3,5%	MOLENBEEK	26	6,5%
BERCHEM ST AGATHE	2	0,5%	SAINTE GILLES	35	8,7%
BRUXELLES VILLE	86	21,4%	SAINTE JOSSE	10	2,5%
ETTERBEEK	23	5,7%	SCHAEERBEEK	48	12,0%
EVERE	6	1,5%	UCCLE	12	3,0%
FOREST	12	3,0%	Watermael-Boitsfort	8	2,0%
GANSHOREN	1	0,2%	WOLUWE ST LAMBERT	7	1,7%
IXELLES	41	10,2%	WOLUWE ST PIERRE	10	2,5%
JETTE	19	4,7%	Hors Bruxelles	10	2,5%

En termes de motif(s) de déplacement, comme en 2022, une majorité écrasante de **74,7% des répondants** déclare utiliser le vélo pour se rendre à un **lieu de travail**. C’est ensuite le motif « se rendre à un lieu de commerce » qui est le plus souvent cité (8,8%) soit une augmentation de trois points de pourcentage pour ce motif de déplacement. Viennent ensuite les motifs « se rendre à une activité de loisir » (6,8%), « accompagner ou chercher son enfant » (4,4 %), « se rendre à une activité sociale » (3,7%) et enfin « se rendre à un lieu d’étude » (1,7%).

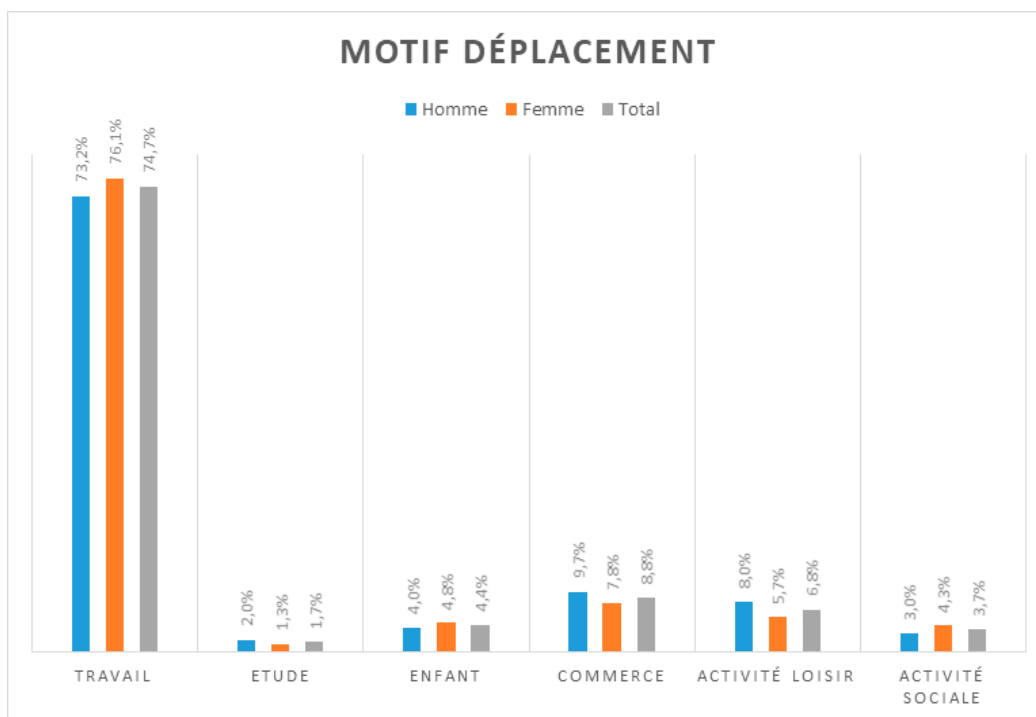


Figure 22 – Motif de déplacement des répondants

TYPES DE VÉLO

Parmi les cyclistes interrogés, une large majorité utilisaient un **vélo mécanique classique (58,8%)**. C'est toutefois 4,2 points de pourcentage en moins qu'en 2022. En deuxième position, c'est le **vélo électrique (26%,** comme en 2022) qui est le type de vélo le plus fréquemment utilisé par les répondants. C'est ensuite le **vélo cargo électrique** qui est le plus souvent utilisé par les répondants (par **6,2%**), soit une augmentation de 2,2 points de pourcentage par rapport à 2022.

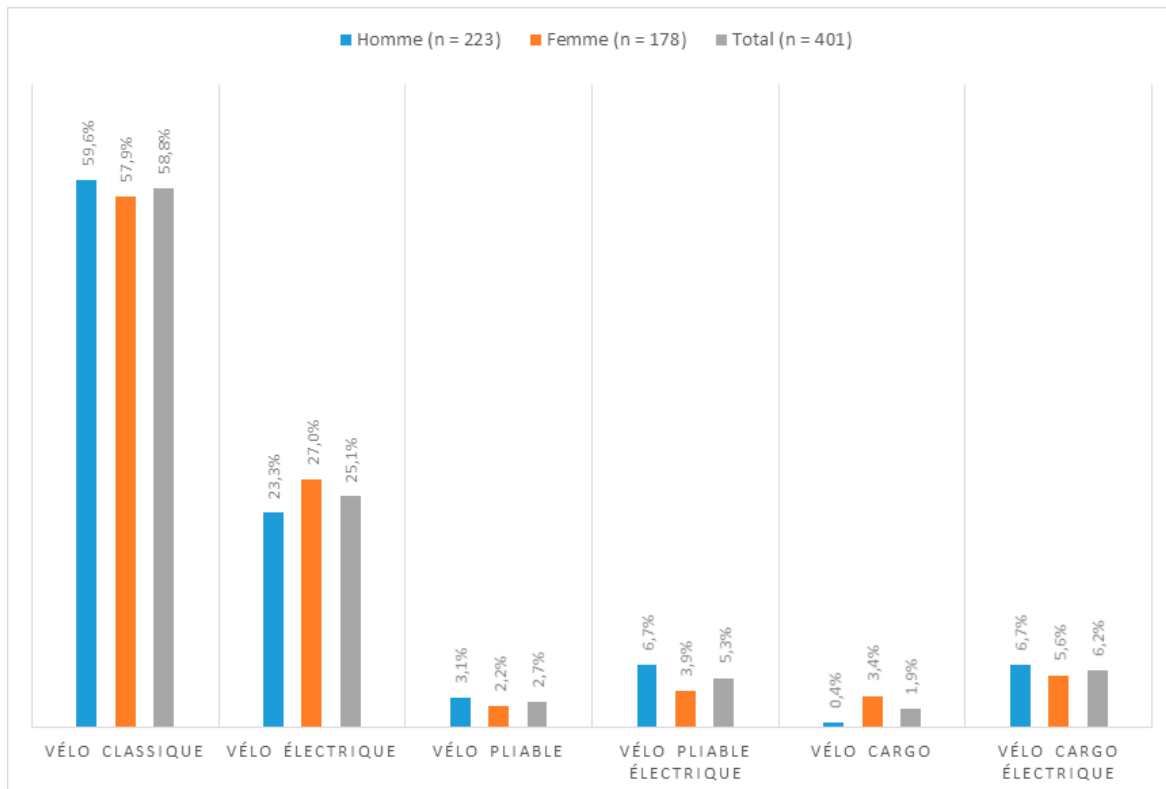


Figure 23 : Quel type de vélo utilisez-vous ?

Tout type de vélo confondu, nous observons une nouvelle fois une large majorité de **63,5%** de vélos non-électriques contre **36,5%** de vélos électriques. Ce résultat semble corroborer les chiffres obtenus au niveau des comptages manuels qualitatifs – types de vélo (cf. comptages manuels ci-dessus). Tandis que le rapport de 2022 relevait que les cyclistes femmes étaient proportionnellement plus nombreuses à utiliser un vélo électrique (36% contre 29% pour les hommes), c'est une tendance à l'équilibre qui peut être souligné au sein de notre échantillon de 2023. C'est principalement auprès des répondants hommes que nous retrouvons une forte hausse du nombre de vélos électriques avec 36,8%, soit une augmentation de 7,8 points de pourcentage par rapport à 2022.

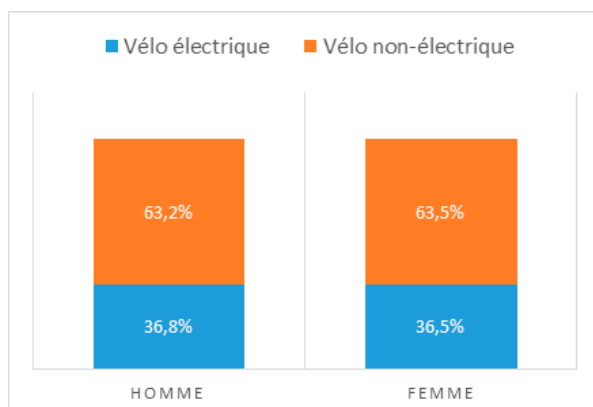


Figure 24 : Quel type de vélo utilisez-vous ?

DISTANCE PARCOURUE

En termes de **distance parcourue** cette fois, tout type de vélo confondu, nous obtenons une moyenne de **6,06 km parcouru** pour un temps de trajet moyen estimé par les répondants de **22,7 minutes**¹⁸.

Tout comme en 2022, nous constatons une distance moyenne plus importantes pour les répondants qui utilisent un vélo électrique. En effet, les utilisateurs de **vélos électriques** réalisent en moyenne une distance de **6,98 kilomètres**, tandis que les utilisateurs de **vélos classiques mécaniques** parcourent une distance de **5,49 kilomètres** en moyenne. C'est donc environ plus d'**1,5 kilomètre supplémentaire** parcouru pour ces premiers.

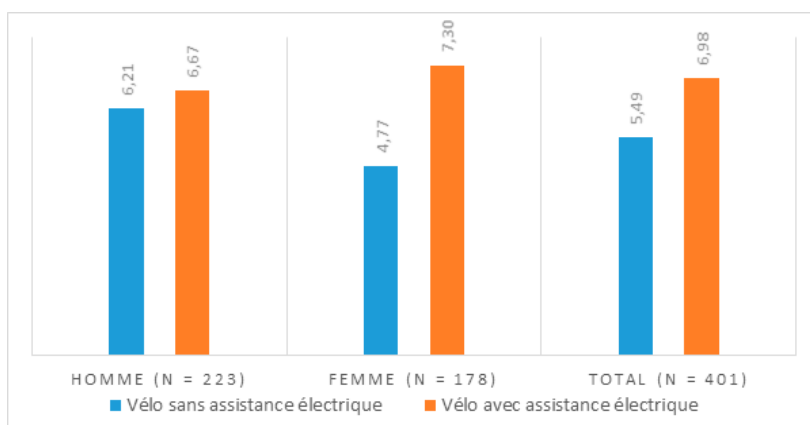


Figure 25: Distance moyenne en km parcourue selon l'usage d'un vélo électrique ou classique

PARTS MODALES ET FRÉQUENCES D'USAGE

En dehors du trajet qu'il était en train de réaliser à vélo, nous avons demandé à chaque répondant de préciser la fréquence d'usage qu'il avait des autres modes de transport au quotidien.

Parmi les répondants, nous observons tout d'abord une grande part de cyclistes « assidus » avec **72%** d'entre eux qui déclarent **utiliser le vélo 5 fois par semaine ou plus** et **20%** qui déclarent utiliser au minimum **3 à 4** fois par semaine.

Comme en 2022, le second mode le plus fréquemment cité est ensuite la **marche à pieds**, avec **37%** des répondants qui déclarent utiliser ce mode de transport **5 fois par semaine ou plus**.

Bien qu'utilisés à une fréquence plus faible, les **transports en commun**¹⁹ et ensuite la **voiture** recueillent également quelques suffrages avec respectivement **67%** et **28%** qui déclarent utiliser ce mode au **minimum une fois par semaine** pour leurs déplacements.

18. Note méthodologique : pour chaque mode (électrique/non électrique), nous n'avons pas tenu compte des données dites « aberrantes » (N = 2). Autrement dit, nous n'avons pas tenu compte des deux valeurs « extrême » pour chacun des deux échantillons. Ce sont donc au total 8 réponses qui n'ont pas été prises en compte pour la réalisation de ces moyennes et graphique.

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

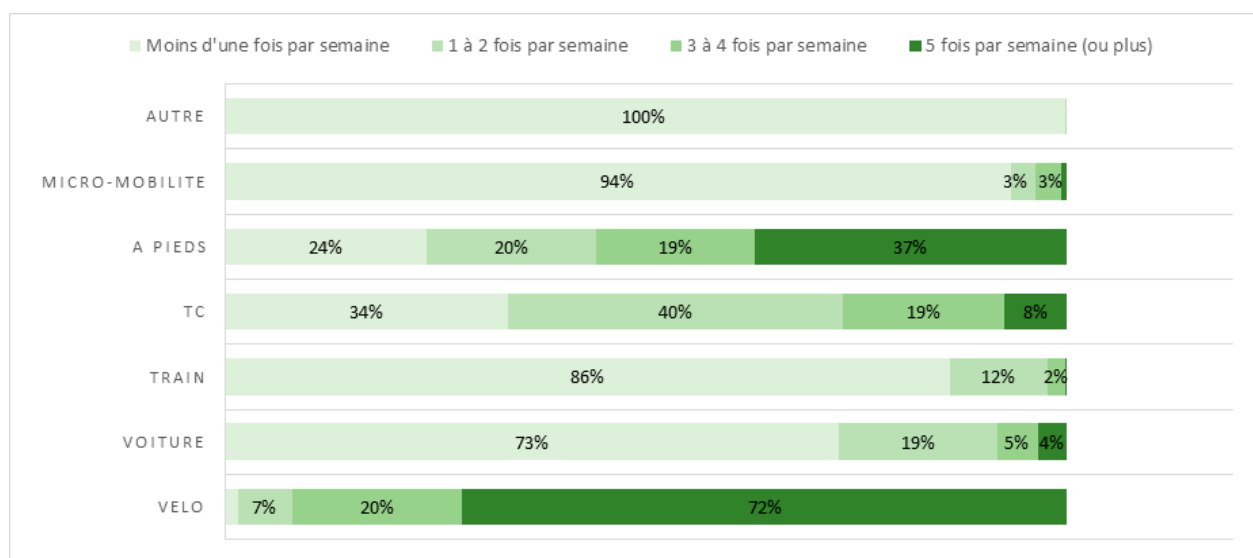


Figure 26 – Actuellement, à quelle fréquence utilisez-vous ces différents modes de transport pour réaliser un déplacement utilitaire à Bruxelles (c'est-à-dire pour vous rendre au travail, à un commerce, déposer vos enfants, etc.) ?

	TOTAL (n = 401)						
	VELO	VOITURE	TRAIN	TC	A PIEDS	MICRO-MOBILITE	AUTRE
Moins d'une fois par semaine	2%	73%	86%	34%	24%	94%	100%
1 à 2 fois par semaine	7%	19%	12%	40%	20%	3%	0%
3 à 4 fois par semaine	20%	5%	2%	19%	19%	3%	0%
5 fois par semaine (ou plus)	72%	4%	0%	8%	37%	1%	0%
	Fréquence d'usage- Homme (n=223)						
	VELO	VOITURE	TRAIN	TC	A PIEDS	MICRO-MOBILITE	AUTRE
Moins d'une fois par semaine	1,8%	71,7%	86,1%	34,1%	26,5%	94,2%	99,6%
1 à 2 fois par semaine	6,7%	18,8%	10,8%	38,6%	18,4%	3,1%	0,4%
3 à 4 fois par semaine	21,5%	4,9%	2,7%	21,1%	16,1%	1,8%	0,0%
5 fois par semaine (ou plus)	70,0%	4,5%	0,4%	6,3%	39,0%	0,9%	0,0%
	Fréquence d'usage- Femme (n=178)						
	VELO	VOITURE	TRAIN	TC	A PIEDS	MICRO-MOBILITE	AUTRE
Moins d'une fois par semaine	1,1%	74,2%	86,0%	33,1%	20,8%	92,1%	100,0%
1 à 2 fois par semaine	6,2%	19,1%	12,9%	41,0%	22,5%	2,8%	0,0%
3 à 4 fois par semaine	18,5%	4,5%	1,1%	16,9%	21,9%	4,5%	0,0%
5 fois par semaine (ou plus)	74,2%	2,2%	0,0%	9,0%	34,8%	0,6%	0,0%

Tableau 6 – Actuellement, à quelle fréquence utilisez-vous ces différents modes de transport pour réaliser un déplacement utilitaire à Bruxelles (c'est-à-dire pour vous rendre au travail, à un commerce, déposer vos enfants, etc.) ? Détails des réponses en fonction du genre

MODE DE TRANSPORT POUR REMPLACER LE VÉLO

Nous avons également demandé aux répondants quels étaient le(s) mode(s) de transport qui aurai(en)t été utilisé(s) dans le cas où leur vélo était inaccessible. Comme en 2022, ce sont les **transports en commun** qui recueillent une majorité des suffrages de **67,8%**, soit une augmentation de 2,8 points de pourcentage. Ensuite c'est la **marche** avec **14,7%** puis la **voiture** qui recueille le plus de suffrages avec **12%** des réponses.

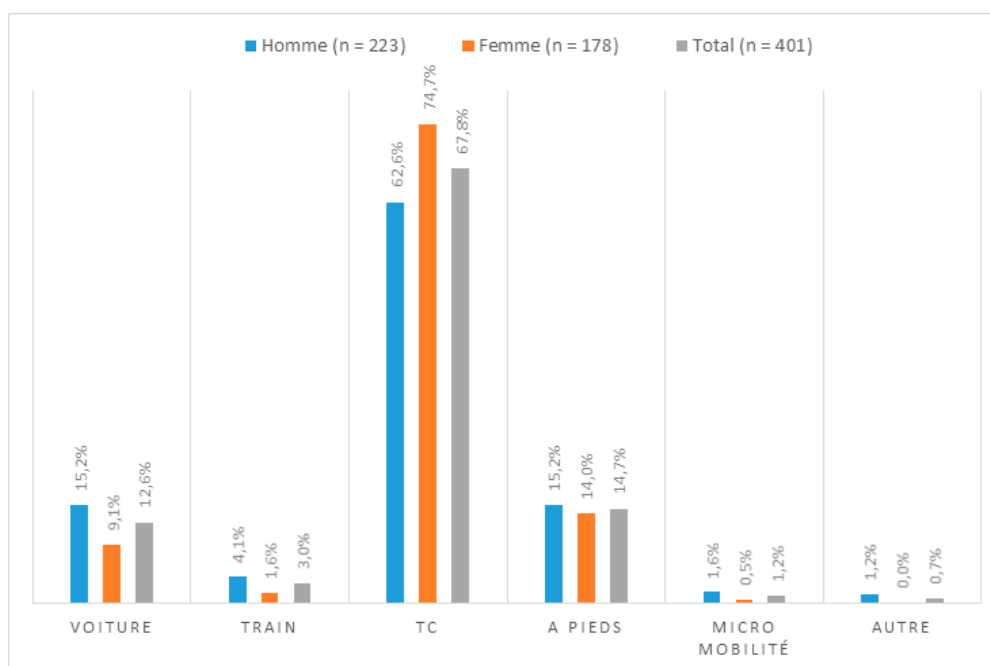


Figure 27 : Si vous n'aviez pas de vélo, quel(s) mode(s) de transport auriez-vous utilisé(s) pour réaliser votre déplacement ? (N = 401)

QUALITE DU TRAJET A VELO

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

Pour présenter les résultats ci-dessous sous forme de graphique histogramme, nous avons distingué les réponses en fonction du genre (178 réponses pour les femmes et 223 réponses pour les hommes) avant de les mettre en forme sous forme de pourcentages.

SENTIMENT DE CONTINUITÉ DU TRAJET À VÉLO RÉALISÉ

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

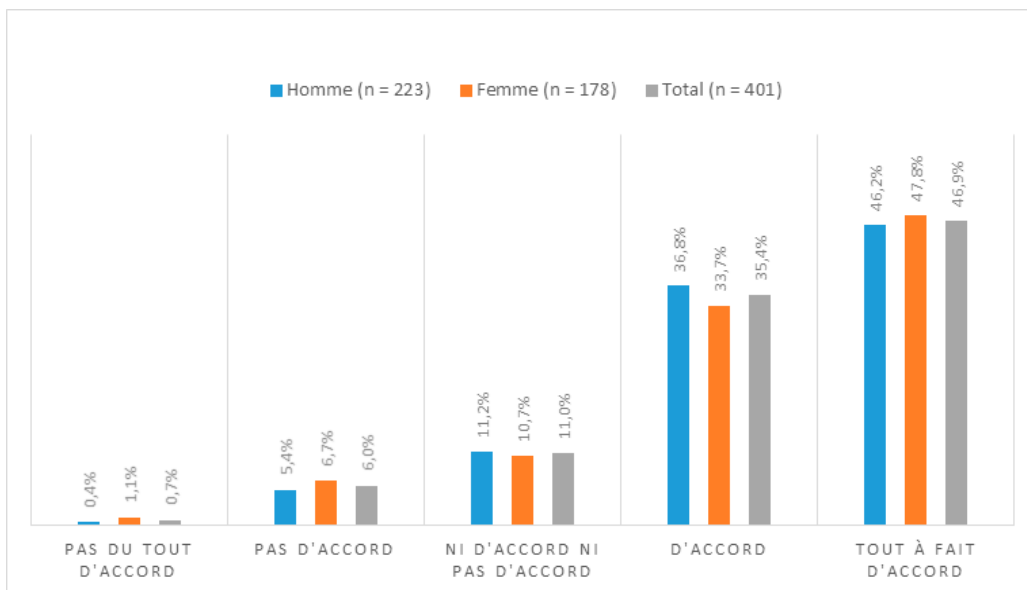


Figure 28 – Êtes-vous d'accord avec cette déclaration ? « Mon trajet à vélo à Bruxelles est rapide et direct. Je ne dois pas faire de détour pour éviter par exemple un carrefour dangereux ou une barrière urbaine (gare, canal, etc.) ».

Tout comme en 2022, les réponses recueillies pour cette question révèlent une majorité d'avis positifs voire très positifs. Ce sont plus de **81%** de répondants qui sont au minima **plutôt d'accord** avec cette déclaration, ce qui est tout de même 6 points de pourcentage en moins par rapport à 2022. A l'opposé ce sont seulement 7% des répondants qui ne semblent pas (du tout) d'accord avec cette déclaration, soit le même résultat qu'en 2022.

En termes de genre, nous observons des tendances très similaires entre hommes et femmes.

PERCEPTION DE LA QUALITÉ DE L'INFRASTRUCTURE CYCLABLE

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

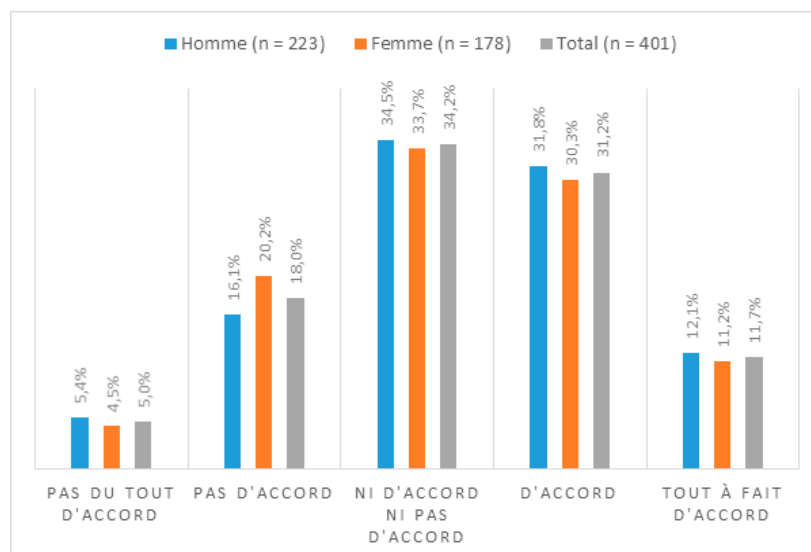


Figure 29 – Êtes-vous d'accord avec cette déclaration ? Mon trajet à vélo à Bruxelles se fait majoritairement soit sur des infrastructures cyclables de qualité soit dans des zones apaisées (avec très peu de trafic routier).

Là aussi nous obtenons davantage de réponses positives que négatives bien que la différence soit moins marquée que pour la précédente question. Ce sont ainsi **43% qui sont (tout à fait) d'accord** avec cette déclaration (soit 6 points de pourcentage en moins qu'en 2022) contre **23% des répondants qui déclarent ne pas (du tout) être d'accord** avec cette déclaration (soit 5 points de pourcentage en moins qu'en 2022). Enfin, 34% des répondants ne se positionnent pas (ni d'accord ni pas d'accord).

SENTIMENT DE SÉCURITÉ À VÉLO

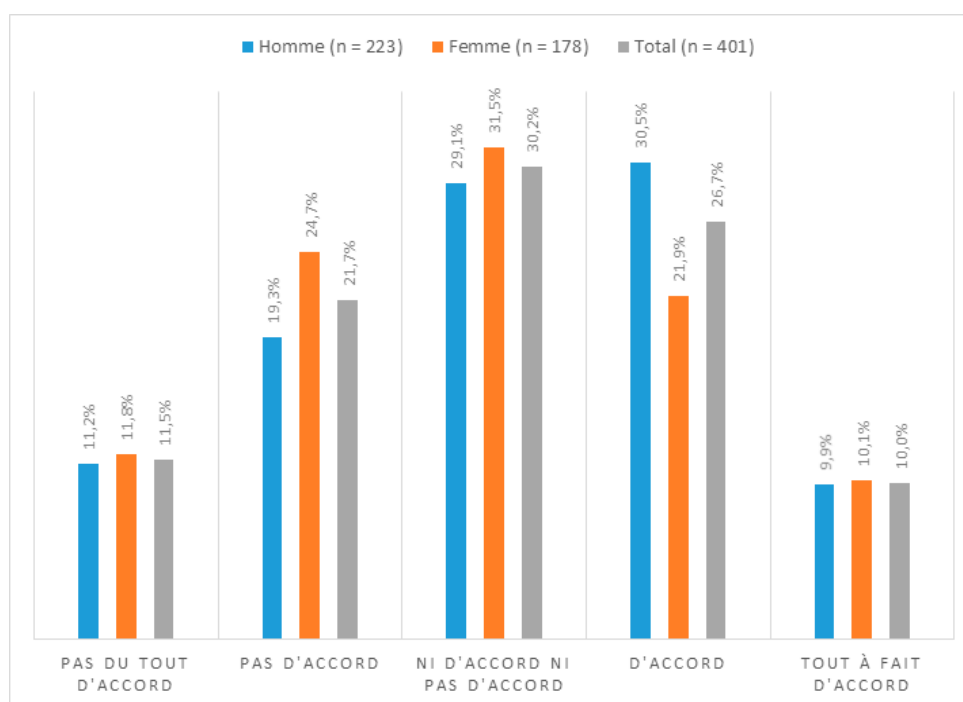


Figure 30 – Êtes-vous d'accord avec cette déclaration ? Lorsque je roule à vélo à Bruxelles, je me sens globalement en sécurité. Je ne crains pas d'être victime d'un accident de la route.

Les **résultats sont plus partagés** pour cette question sur le sentiment de sécurité à vélo. En effet, **33,2%** des répondants déclarent **ne (pas du tout) se sentir en sécurité sur les routes bruxelloises à vélo**. Soit 5,8 points de pourcentage en moins qu'en 2022. Parallèlement, **36,7%** se déclarent (tout à fait) **en sécurité** soit 1,3 points de pourcentage en moins qu'en 2022. Enfin, 30,2% des répondants ne se prononcent pas (ni d'accord ni pas d'accord).

En termes de genre, les tendances sont une nouvelle fois relativement similaires. Toutefois, comme en 2022, nous constatons que **les hommes sont plus nombreux (40,4%) à déclarer se sentir (tout à fait en sécurité que les femmes (32%)**. Parallèlement, 30,5% des hommes déclarent ne pas (du tout) se sentir en sécurité à vélo contre 36,5% pour les femmes.

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

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

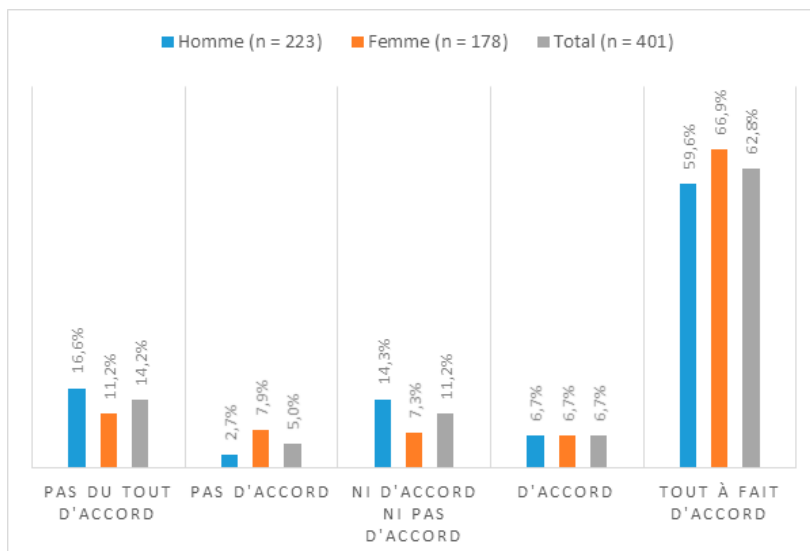


Figure 31 – Êtes-vous d'accord avec cette déclaration ? "Je dispose d'un lieu de stationnement sécurisé pour mon vélo à (proximité de) mon domicile".

Parmi les cyclistes interrogés, **69,6%** des répondants déclarent avoir **accès à un lieu de stationnement sécurisé** à (proximité) de leur **domicile** contre 19,2% qui déclarent ne pas y avoir accès. Cette tendance est similaire pour les femmes et pour les hommes avec respectivement 66,9% et 59,6% de réponses très positives récoltées. Parallèlement, nous avons également questionné les répondants sur **l'accessibilité à un lieu de stationnement de type arceau vélo à Bruxelles** au niveau de leurs différents **lieux de destination**. Cette fois, nous obtenons un total de **44,9%** des répondants qui déclarent **trouver (très) facilement un arceau vélo** pour se stationner à leurs différents lieux de destination à Bruxelles. A l'inverse, 21,4% ne sont pas (du tout) d'accord avec cette déclaration.

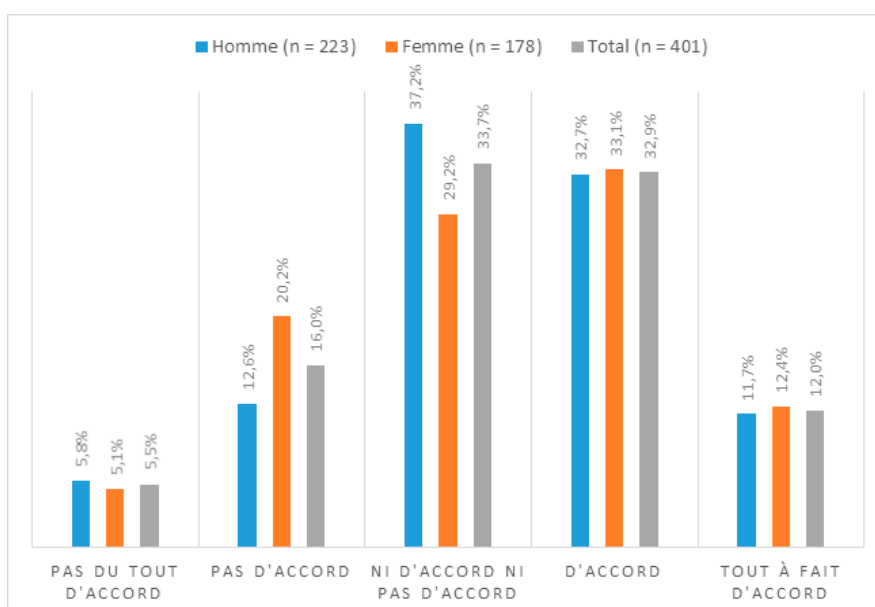


Figure 32 – Êtes-vous d'accord avec cette déclaration ? Lorsque je me déplace à vélo à Bruxelles, je trouve facilement un arceau vélo pour stationner mon vélo à mes différents lieux de destination.

VOL DE VELO

En termes de vol de vélo, parmi l'ensemble des répondants, **29,2%** nous ont déclaré avoir eu au moins un **vélo volé** lors des **deux dernières années**, dont 8,2% qui se sont fait voler deux vélos (ou plus). Ce premier chiffre constitue une **augmentation importante** de **10,2 points de pourcentage** par rapport à 2022.

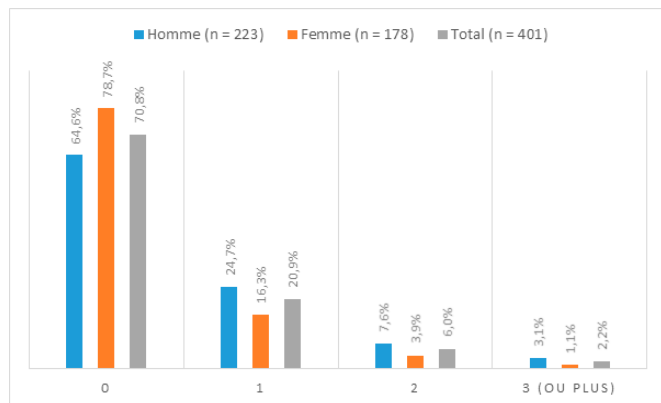


Figure 33 – Combien de fois vous a-t-on volé votre vélo lors des deux dernières années ?

ACCIDENT DE VELO

Parmi les répondants, **30,9%** ont déclaré avoir eu au moins un accident à vélo lors des deux dernières années. Ceci constitue une **légère baisse** de **1,1 points** de pourcentage par rapport aux résultats de 2022. En termes de genre, nous constatons une **part plus importante d'hommes (35%)** que de **femmes (25,8%)** ayant été victime d'au moins un accident à vélo :

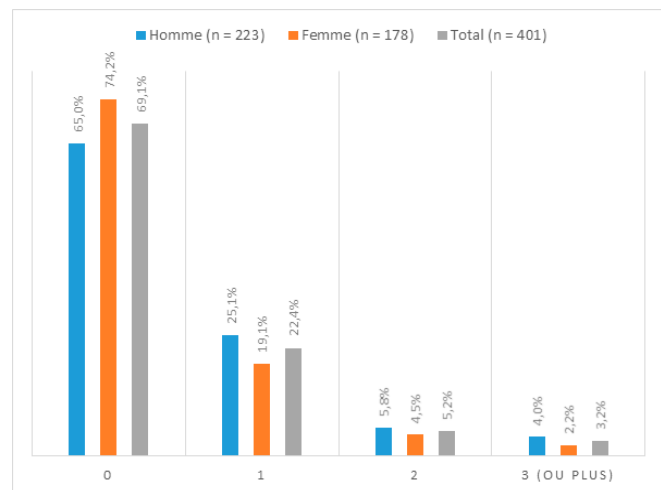
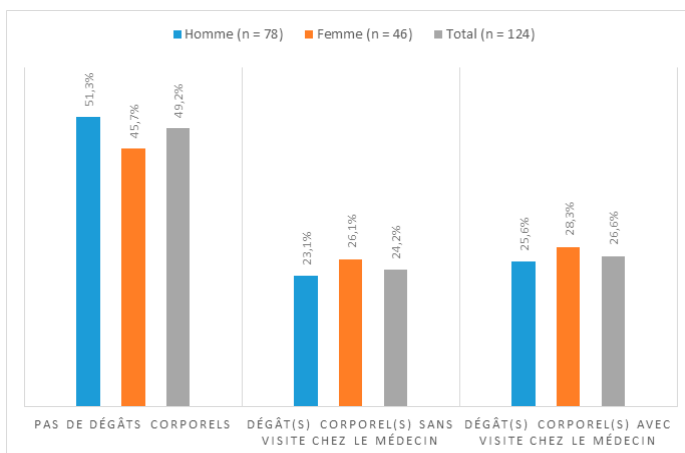


Figure 34 : Combien d'accidents à vélo (seul ou avec un autre usager) avez-vous déjà eu en Région Bruxelles-Capitale au cours des deux dernières années ?

Parmi les **124** répondants ayant déclaré avoir eu un accident à vélo lors deux dernières années, 50,8% (n=63) de ces accidents ont causé des dégâts corporels dont 26,6% (n = 33) ayant nécessité une visite chez le médecin :

Figure 35 – Quel était le niveau de gravité de votre (dernier) accident ?



Pour chacun des accidents évoqués, nous avons demandé aux répondants de nous préciser si un autre usager de la route avait été éventuellement impliqué dans l'accident. A cette question, dans **50%** des cas, une **voiture était impliquée dans l'accident**. Ceci constitue une augmentation de 2 points de pourcentages par rapport à 2022. Ensuite, pour **29%** des répondants, **personne** d'autre que le cycliste lui-même était impliqué dans l'incident, ce qui constitue une diminution de 7,8 points de pourcentage par rapport à 2022. Les autres opposants sont largement moins fréquemment cités, avec respectivement un autre cycliste (10%), un engin de micro-mobilité (7%), les TC (4%).

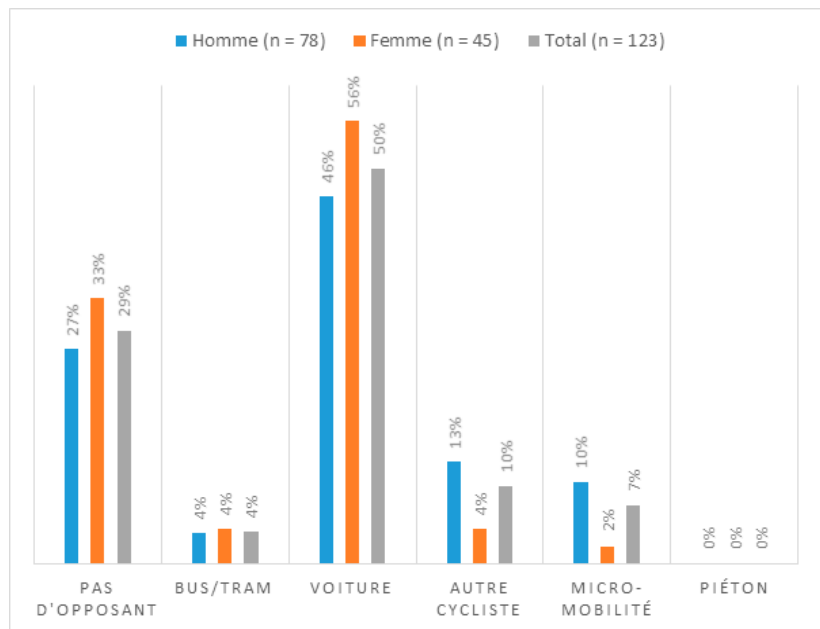


Figure 36 – Quel autre usager était impliqué dans l'accident à vélo ?

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

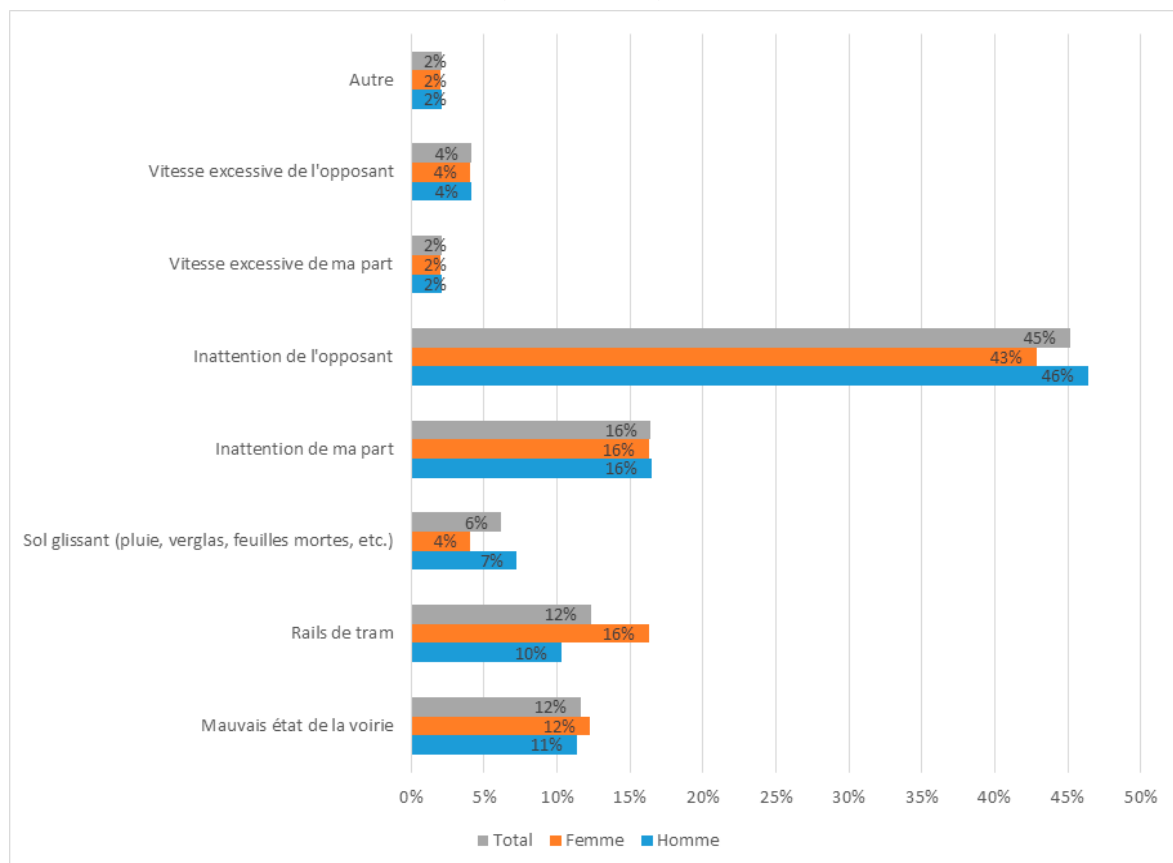


Figure 37 – Quelle(s) étai(en)t la ou les causes de cet/ces accident(s) ?

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

- Parmi les **61 accidents** ayant impliqué une **voiture**, **83,6%** (n=51) de ces accidents seraient liés à une **inattention de la part de l'automobiliste** selon les répondants de l'enquête, tandis que **14,7%** (n=9) des répondants déclaraient que l'accident serait plutôt lié à leur **propre inattention**. Ce sont ensuite le mauvais état de la voirie (n=6) et la vitesse excessive de l'automobiliste (n=5) qui sont cités comme éléments à prendre en considération dans l'accident.
- Parmi les **36 cyclistes ayant répondu avoir eu un accident seul**, ce sont une nouvelle fois les « **rails de tram** » qui sont les premières causes d'accidents citées avec **44,8%** (n=13) des réponses. Ce sont ensuite le mauvais état de la voirie (n=6) et le sol glissant (n=6) qui sont invoqués par les répondants.

Nous avons mis ces résultats en perspective de **l'ancienneté** des répondants (depuis combien d'années font-ils du vélo ?) et les résultats sont assez équilibrés. Ainsi, 11,7% (n = 15) des répondants étaient cyclistes depuis moins de 2 ans ; 28,9% depuis 3 à 5 ans (n = 37) ; 32% depuis 5 à 10 ans (n = 41) et enfin 27,3% depuis plus de 10 ans

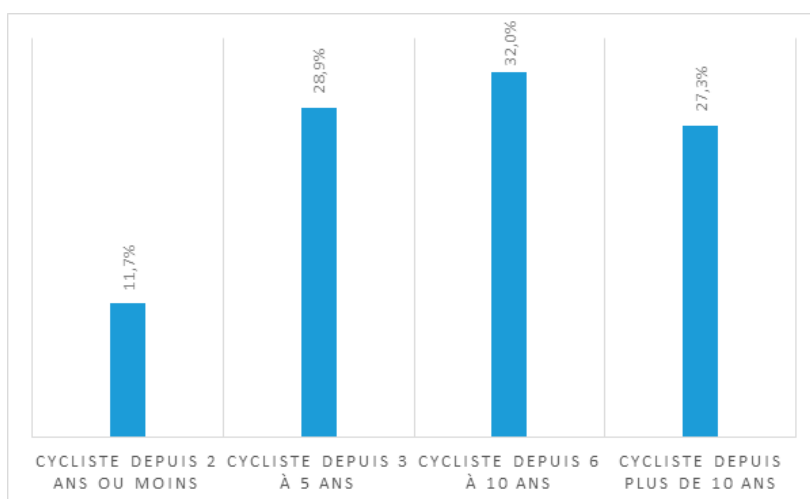


Figure 38 – Répondants ayant eu un accident à vélo en fonction du nombre d'années d'ancienneté à vélo

ANNEXE 1 : CHANGEMENT METHODOLOGIQUE DES COMPTAGES QUANTITATIFS SAISONNIERS

REFLEXION EN VUE DE L'ADAPTATION DE LA METHODOLOGIE

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

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

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

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

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

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

NOUVELLE MÉTHODOLOGIE (DEPUIS JANVIER 2021)

I. CONDITIONS DE RÉALISATION DES COMPTAGES

Lieux de comptage

Depuis 2011, les comptages quantitatifs saisonniers sont réalisés dans 26 points de Bruxelles (cf. figure 2 du rapport). Ces lieux restent inchangés en 2021.

Périodes, jours et heures de comptage

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

II. COMMENT COMPTER ?

Fiches de terrain

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

Chaque fiche comprend :

- o Un schéma du segment qui précise la localisation exacte du comptage (représenté dans le schéma ci-dessous par la **double barre noire**).
- o Un tableau propre à chaque flux de cyclistes²⁰
 - qui distingue différents créneaux horaires de comptage (par 1/4 h)
 - qui précise les données qualitatives (Port du casque ou non ; Type d'utilisateur (H/F/Enfant)).

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

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

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

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

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

Symboles :

⊥ Cycliste **non** casqué

↑ Cycliste casqué

Total général (pg 1) =

Figure 39 : fiche de comptage (page 1) pour le point de comptage situé au croisement de la rue Van Artevelde avec la rue Dansaert.

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

ADAPTATION ET NETTOYAGE DES DONNÉES (DE 1998 À 2020)

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

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

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

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

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

- L'ancien F3 dans sa totalité ; qui correspond au flux renommé F1

Les cyclistes tournant à droite dans l'ancien F4 ; Les cyclistes tournant à gauche dans l'ancien F2 ; Les cyclistes allant tout droit dans l'ancien F1 qui, ensemble, forment le flux renommé F2.

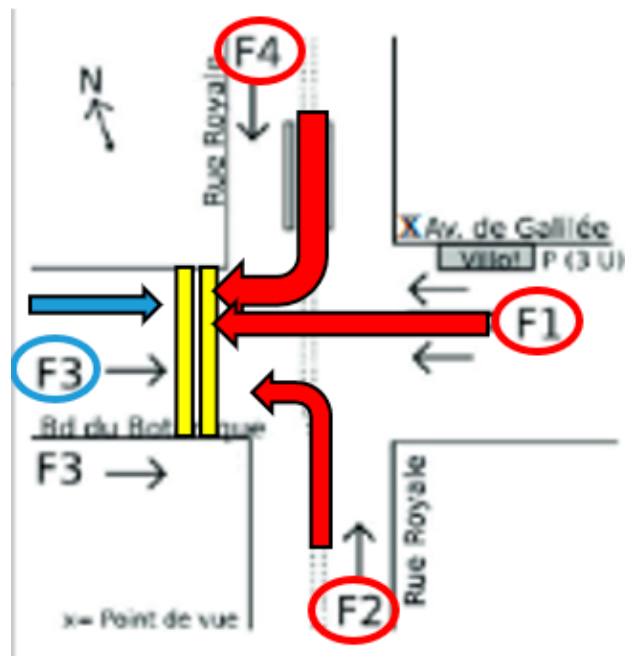


Figure 40 : Schéma du comptage par mouvements au carrefour à la Porte de Schaerbeek selon l'ancienne méthodologie

Porte de Schaerbeek

15-01-19

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

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

Figure 41 – Sélection des données à conserver dans la fiche d’encodage de la Porte de Schaerbeek (ancienne méthodologie)

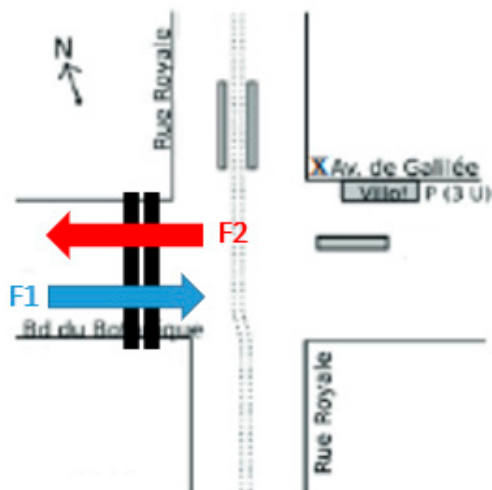


Figure 42 - Schéma du comptage en section à la Porte de Schaerbeek selon la nouvelle méthodologie.

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

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

ANNEXE 2 : QUESTIONNAIRE DE L'ENQUÊTE CONTINUE

Enquête OBSERVATOIRE_2022

Questionnaire Observatoire - Pro Velo
Il y a 24 questions dans ce questionnaire.

PRATIQUE VELO

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

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

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

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

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

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

1 sur 12
Pro Velo - Enquêtes - Enquête OBSERVATOIRE_2022

16-12-22, 12:042 sur 12
<https://surveys.provelo.org/index.php?r=admin/printablesurvey/sa/ind...> Pro Velo - Enquêtes - Enquête OBSERVATOIRE_2022

16-12-22, 12:04
<https://surveys.provelo.org/index.php?r=admin/printablesurvey/sa/ind...>

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

☛ Cochez la ou les réponses
Veuillez choisir toutes les réponses qui conviennent :

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

Plusieurs choix possibles

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

☛ Cochez la ou les réponses
Veuillez choisir toutes les réponses qui conviennent :

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

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

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

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

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

Quel type de vélo utilisez-vous ? *

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

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

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

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

PROFIL MODAL

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

Choisissez la réponse appropriée pour chaque élément :

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

BICYCLE QUALITY

Êtes-vous d'accord avec cette déclaration ?

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

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

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

Êtes-vous d'accord avec cette déclaration ?

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

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

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

Êtes-vous d'accord avec cette déclaration ?

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

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

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

Êtes-vous d'accord avec cette déclaration ?

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

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

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

Êtes-vous d'accord avec cette déclaration ?

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

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

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

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

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

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

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

0
 1
 2
 3 (ou plus)

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

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

● Veuillez sélectionner une réponse ci-dessous

Veuillez sélectionner une seule des propositions suivantes :

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

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

Répondre à cette question seulement si les conditions suivantes sont réunies :
((SECURITE4.NAOK (/index.php?r=questionAdministration/view/surveyid/188635/gid/623/qid/9440) >= "A2"))

● Veuillez sélectionner une réponse ci-dessous

Veuillez sélectionner une seule des propositions suivantes :

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

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

Répondre à cette question seulement si les conditions suivantes sont réunies :
((SECURITE4.NAOK (/index.php?r=questionAdministration/view/surveyid/188635/gid/623/qid/9440) >= "A2"))

● Cochez la ou les réponses

Veuillez choisir toutes les réponses qui conviennent :

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

Informations générales

Vous êtes *

● Veuillez sélectionner une réponse ci-dessous

Veuillez sélectionner une seule des propositions suivantes :

- un homme
- une femme
- autre

En quelle année êtes-vous né(e) ?

● Seuls des nombres peuvent être entrés dans ce champ.

Veuillez écrire votre réponse ici :

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

● Veuillez sélectionner une réponse ci-dessous

Veuillez sélectionner une seule des propositions suivantes :

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

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

● Seuls des nombres peuvent être entrés dans ce champ.

Veuillez écrire votre réponse ici :

16.11.2022 – 13:45

Envoyer votre questionnaire.

Merci d'avoir complété ce questionnaire.

Quelle est votre situation professionnelle ?

● Veuillez sélectionner une réponse ci-dessous

Veuillez sélectionner une seule des propositions suivantes :

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

ANNEXE 3 : EVOLUTIONS DEPUIS 1999

COMPTAGES QUANTITATIFS

Evolutions depuis 1999

Jusqu'en 2005, les comptages n'étaient effectués qu'à 15 carrefours, uniquement aux mois de mai et septembre. Le graphique ci-après présente l'évolution du nombre de cyclistes entre 1999 et 2023 lorsque l'on se réfère uniquement à ces 15 lieux de comptage en mai et septembre. Ces deux mois étant ceux auxquels les effectifs enregistrés sont les plus élevés, les augmentations constatées en 2016 et en 2022 sont particulièrement mises en évidence, ainsi que celles de 2019 et de 2021 qui montre une augmentation notable par rapport à l'année qui les précède.

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

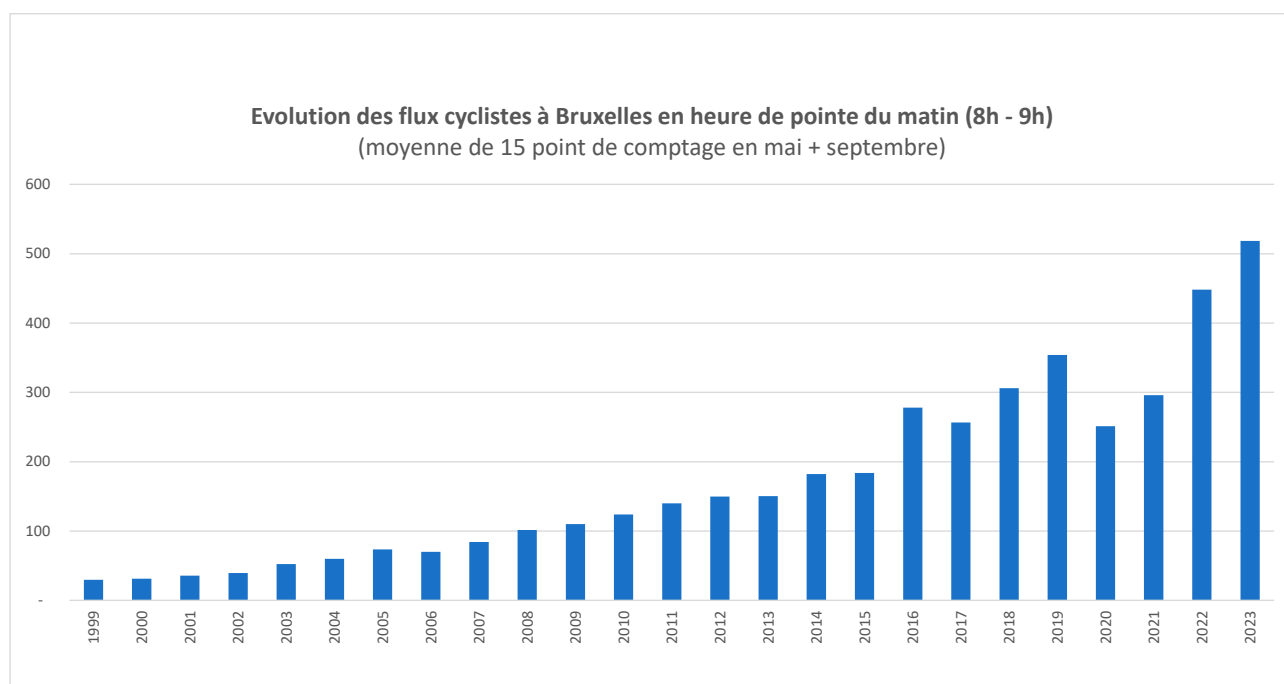


Figure 43 - Evolution des flux cyclistes (moyenne horaire par point de comptage) à Bruxelles entre 1999 et 2023. Source : Pro Velo.

DÉTAIL DE L'ÉVOLUTION PAR LIEU DE COMPTAGE

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

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

Tableau 7 : Chiffres bruts par point de comptage, pour la période de janvier, entre 1998 et 2023. Source : Pro Velo.

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

Tableau 8 : Chiffres bruts par point de comptage, pour la période de mai, entre 1998 et 2023. Source : Pro Velo.

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

Tableau 9 - Chiffres bruts par point de comptage, pour la période de septembre, entre 1998 et 2023. Source : Pro Velo.

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

Tableau 10 - Chiffres bruts par point de comptage, pour la période de novembre, entre 1998 et 2023. Source : Pro Velo.

PROPORTIONS D'HOMMES, DE FEMMES ET D'ENFANTS

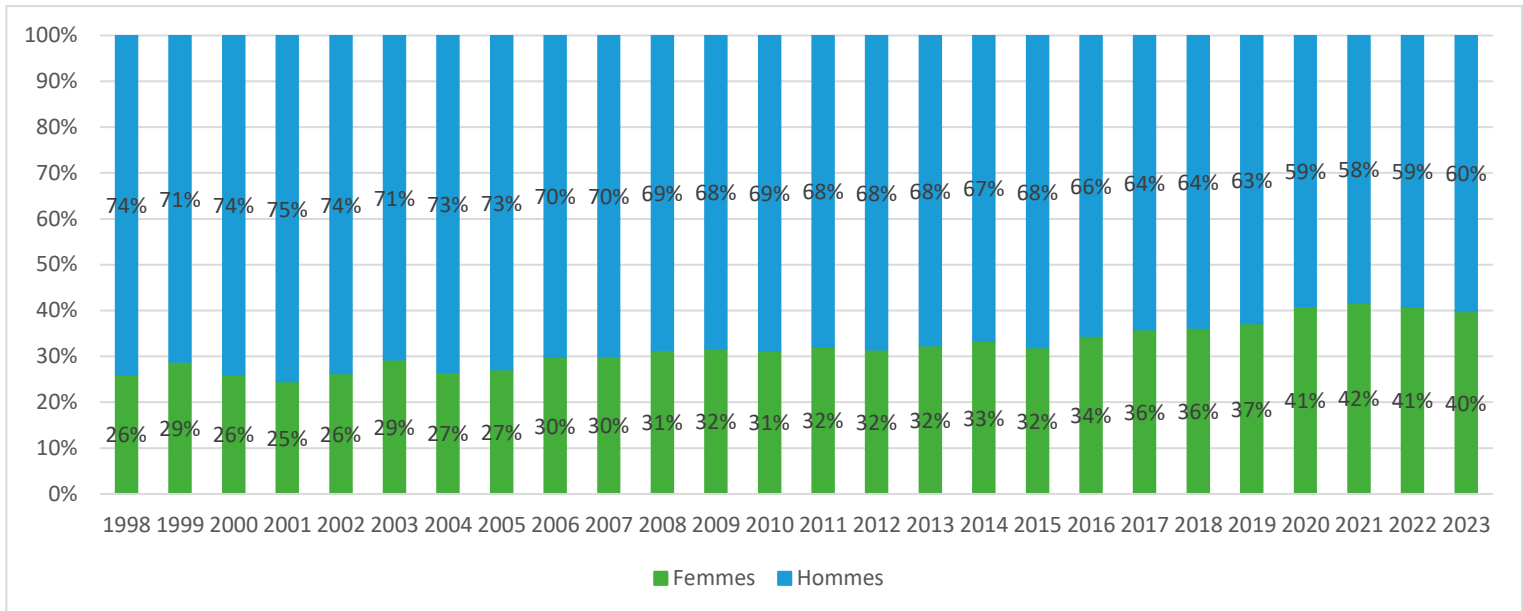


Figure 44 : évolution de la répartition hommes/femmes parmi les cyclistes en région Bruxelloise, depuis 1998, pour 15 points de comptage, en mai et en septembre. Source : Pro Velo.

PORT DU CASQUE

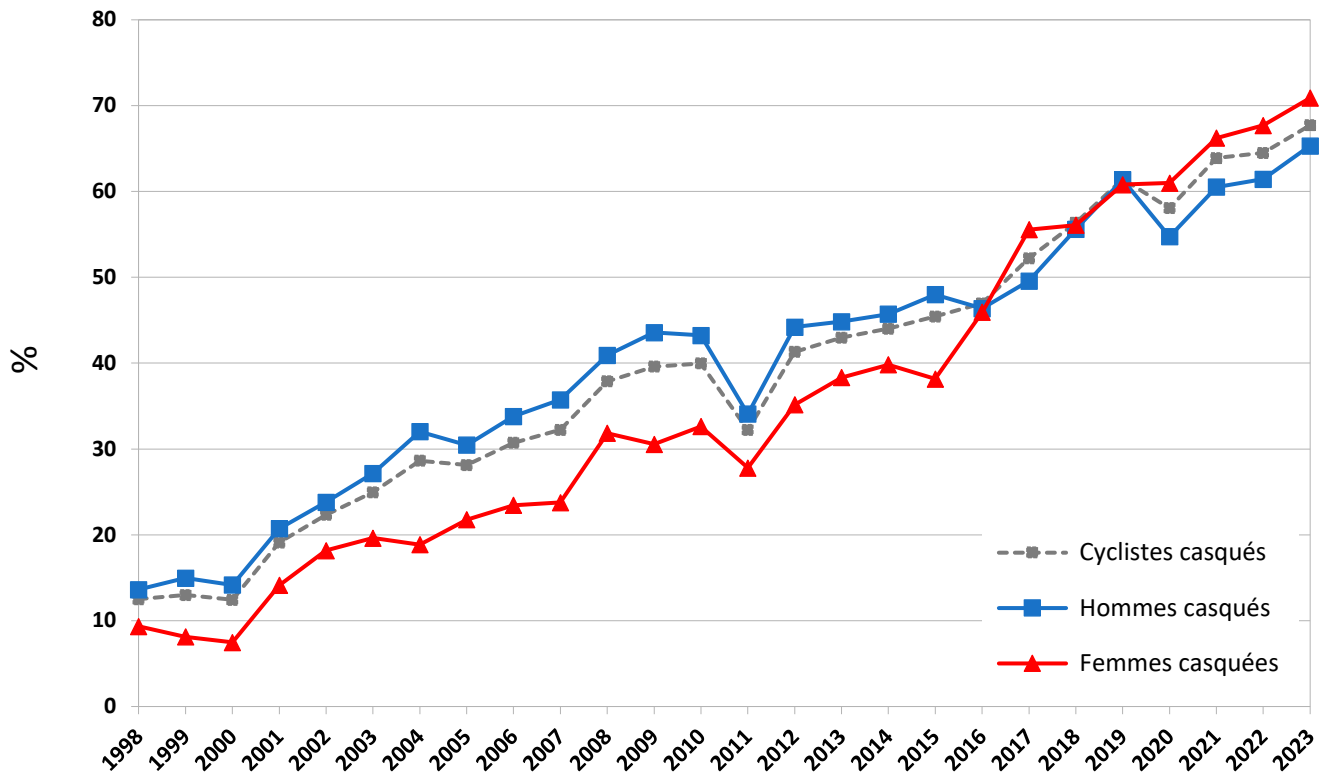
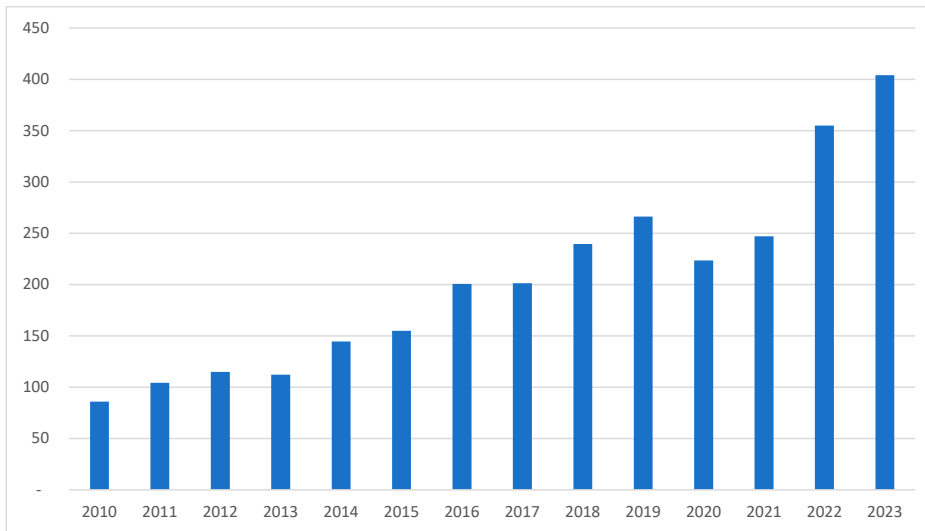


Figure 45 : évolution de la part des cyclistes portant un casque parmi les cyclistes observés lors des comptages quantitatifs, depuis 1998. (15 lieux ; comptages de mai et septembre). Source : Pro Velo.

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

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



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

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

ANNEXE 5 : RESULTATS DETAILLES DES COMPTAGES « ECLAIRAGE »

	EC1 - Porte de Flandre		EC2 - Porte d'Anvers		EC3 - Royale - Loi		EC4 - Maelbeek - Wavre		TOTAL	
	NB.	%	NB.	%	NB.	%	NB.	%	NB.	%
Total des cyclistes femmes comptées	43	29,1%	27	30,0%	24	27,3%	44	29,5%	138	29,1%
Total des cyclistes hommes comptés	105	70,9%	63	70,0%	64	72,7%	105	70,5%	337	70,9%
Total des cyclistes comptés	148	1	90	1	88	1	149	1	475	100,0%
FEMMES + HOMMES										
Eclairage en ordre	121	81,8%	74	82,2%	74	84,1%	113	75,8%	382	80,4%
Eclairage partiel	17	11,5%	5	5,6%	8	9,1%	22	14,8%	52	10,9%
Aucun éclairage	10	6,8%	11	12,2%	6	6,8%	14	9,4%	41	8,6%
Gilet fluo	35	23,6%	23	25,6%	27	30,7%	12	8,1%	97	20,4%
Housse fluo	4	2,7%	4	4,4%	4	4,5%	1	0,7%	13	2,7%
Gilet et/ou housse fluo	38	25,7%	25	27,8%	29	33,0%	13	8,7%	105	22,1%
FEMMES										
Eclairage en ordre	38	88,4%	25	92,6%	23	95,8%	34	77,3%	120	87,0%
Eclairage partiel	4	9,3%	1	3,7%	1	4,2%	8	18,2%	14	10,1%
Aucun éclairage	1	2,3%	1	3,7%	0	0,0%	2	4,5%	4	2,9%
Gilet fluo	12	27,9%	12	44,4%	8	33,3%	6	13,6%	38	27,5%
Housse fluo	0	0,0%	2	7,4%	3	12,5%	0	0,0%	5	3,6%
Gilet et/ou housse fluo	12	27,9%	12	44,4%	10	41,7%	6	13,6%	40	29,0%
HOMMES										
Eclairage en ordre	83	79,0%	49	77,8%	51	79,7%	79	75,2%	262	77,7%
Eclairage partiel	13	12,4%	4	6,3%	7	10,9%	14	13,3%	38	11,3%
Aucun éclairage	9	8,6%	10	15,9%	6	9,4%	12	11,4%	37	11,0%
Gilet fluo	23	21,9%	11	17,5%	19	29,7%	6	5,7%	59	17,5%
Housse fluo	4	3,8%	2	3,2%	1	1,6%	1	1,0%	8	2,4%
Gilet et/ou housse fluo	26	24,8%	13	20,6%	19	29,7%	7	6,7%	65	19,3%

Tableau 9 - Chiffres bruts quand à l'éclairage des vélos en soirée, en 4 lieux de comptage. Source: Pro Velo.

ANNEXE 6 : DETAILS REPONSES ENQUETE CONTINUE

RÉPARTITION HOMME FEMME

	Nombre de répondants	
	Homme	Femme
2023	223	178
2022	197	148

SITUATION PROFESSIONNELLE DES RÉPONDANTS

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

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

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

SITUATION FAMILIALE

	Situation familiale		
	Homme	Femme	Total
Je vis chez mes parents	10	4	14
Je vis en couple avec un ou plusieurs enfants	74	66	140
Je vis en couple sans enfants	66	47	113
Je vis en kot, en colocation	15	20	35
Je vis seul(e)	44	33	77
Je vis seul(e) avec un ou plusieurs enfants	14	8	22

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

	2023	
ANDERLECHT	13	3,2%
AUDERGHEM	4	1,0%
BERCHEM ST AGATHE	0	0,0%
BRUXELLES VILLE	151	37,7%
ETTERBEEK	10	2,5%
EVERE	2	0,5%
FOREST	11	2,7%
GANSHOREN	2	0,5%
IXELLES	57	14,2%
JETTE	14	3,5%
KOEKELBERG	3	0,7%
MOLENBEEK	35	8,7%
SAINT GILLES	20	5,0%
SAINT JOSSE	15	3,7%
SCHAERBEEK	41	10,2%
UCCLE	8	2,0%
WATERMAEL- BOITSFORT	1	0,2%
WOLUWE ST LAMBERT	5	1,2%
WOLUWE ST PIERRE	5	1,2%
Hors Bruxelles	4	1,0%
	401	

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

	2023	
ANDERLECHT	22	5,5%
AUDERGHEM	14	3,5%
BERCHEM ST AGATHE	2	0,5%
BRUXELLES VILLE	86	21,4%
ETTERBEEK	23	5,7%
EVERE	6	1,5%
FOREST	12	3,0%
GANSHOREN	1	0,2%
IXELLES	41	10,2%
JETTE	19	4,7%
KOEKELBERG	9	2,2%
MOLENBEEK	26	6,5%
SAINT GILLES	35	8,7%
SAINT JOSSE	10	2,5%
SCHAERBEEK	48	12,0%
UCCLE	12	3,0%
WATERMAEL- BOITSFORT	8	2,0%
WOLUWE ST LAMBERT	7	1,7%
WOLUWE ST PIERRE	10	2,5%
Hors Bruxelles	10	2,5%
	401	

MOTIFS DE DÉPLACEMENT DES RÉPONDANTS

	TRAVAIL	ETUDE	ENFANT	COMMERCE	ACTIVITE LOISIR	ACTIVITE SOCIALE
Homme	219	6	12	29	24	9
Femme	175	3	11	18	13	10
Total	394	9	23	47	37	19

TYPES DE VÉLO EN FONCTION DU GENRE

	Vélo classique	Vélo électrique	Vélo pliable	Vélo pliable électrique	Vélo cargo	Vélo cargo électrique
Homme	133	52	7	15	1	15
Femme	103	48	4	7	6	10
Total	236	100	11	22	7	25

PARTS MODALES ET FRÉQUENCE D'USAGE

FRÉQUENCE D'USAGE DES MODES							
HOMME (n=223)							
	Vélo	Voiture	Train	TC	A pieds	Micro-mobilité	Autre
Moins d'une fois par semaine	4	160	192	76	59	210	222
1 à 2 fois par semaine	15	42	24	86	41	7	1
3 à 4 fois par semaine	48	11	6	47	36	4	0
5 fois par semaine ou plus	156	10	1	14	87	2	0
FEMME (n=178)							
	Vélo	Voiture	Train	TC	A pieds	Micro-mobilité	Autre
Moins d'une fois par semaine	2	132	153	59	37	164	178
1 à 2 fois par semaine	11	34	23	73	40	5	0
3 à 4 fois par semaine	33	8	2	30	39	8	0
5 fois par semaine ou plus	132	4	0	16	62	1	0
TOTAL (n=401)							
	Vélo	Voiture	Train	TC	A pieds	Micro-mobilité	Autre
Moins d'une fois par semaine	6	292	345	135	96	374	400
1 à 2 fois par semaine	26	76	47	159	81	12	1
3 à 4 fois par semaine	81	19	8	77	75	12	0
5 fois par semaine ou plus	288	14	1	30	149	3	0

MODE DE TRANSPORT POUR REMPLACER LE VÉLO

	Quel mode de transport pour remplacer le trajet à vélo ?					
	Voiture	Train	TC	A pieds	Micro-mobilité	Autre
Homme	37	10	152	37	4	3
Femme	17	3	139	26	1	0
Total	54	13	291	63	5	3

SENTIMENT DE CONTINUITÉ DU TRAJET À VÉLO RÉALISÉ

	<i>Êtes-vous d'accord avec cette déclaration ? Mon trajet à vélo à Bruxelles est rapide et direct. Je ne dois pas faire de détour pour éviter par exemple un carrefour dangereux ou une barrière urbaine (gare, canal, etc.).</i>		
	Homme	Femme	Total
Pas du tout d'accord	1	2	3
Plutôt pas d'accord	12	12	24
Ni d'accord ni pas d'accord	25	19	44
Plutôt d'accord	82	60	142
Tout à fait d'accord	103	85	188

PERCEPTION DE LA QUALITÉ DE L'INFRASTRUCTURE CYCLABLE

	<i>Êtes-vous d'accord avec cette déclaration ? Mon trajet à vélo à Bruxelles se fait majoritairement soit sur des infrastructures cyclables de qualité soit dans des zones apaisées (avec très peu de trafic routier).</i>		
	Homme	Femme	Total
Pas du tout d'accord	12	8	20
Plutôt pas d'accord	36	36	72
Ni d'accord ni pas d'accord	77	60	137
Plutôt d'accord	71	54	125
Tout à fait d'accord	27	20	47

SENTIMENT DE SÉCURITÉ À VÉLO

	<i>Êtes-vous d'accord avec cette déclaration ? Lorsque je roule à vélo à Bruxelles, je me sens globalement en sécurité. Je ne crains pas d'être victime d'un accident de la route</i>		
	Homme	Femme	Total
Pas du tout d'accord	25	21	46
Plutôt pas d'accord	43	44	87
Ni d'accord ni pas d'accord	65	56	121
Plutôt d'accord	68	39	107
Tout à fait d'accord	22	18	40

ACCÈS À UN LIEU DE STATIONNEMENT SÉCURISÉ À DESTINATION

	<i>Êtes-vous d'accord avec cette déclaration ? Lorsque je me déplace à vélo à Bruxelles, je trouve facilement un arceau vélo pour stationner mon vélo à mes différents lieux de destination.</i>		
	Homme	Femme	Total
Pas du tout d'accord	13	9	22
Plutôt pas d'accord	28	36	64
Ni d'accord ni pas d'accord	83	52	135
Plutôt d'accord	73	59	132
Tout à fait d'accord	26	22	48

ACCÈS À UN LIEU DE STATIONNEMENT SÉCURISÉ À DOMICILE

	<i>Êtes-vous d'accord avec cette déclaration ? Je dispose d'un lieu de stationnement sécurisé pour mon vélo à (proximité de) mon domicile.</i>		
	Homme	Femme	Total
Pas du tout d'accord	37	20	57
Plutôt pas d'accord	6	14	20
Ni d'accord ni pas d'accord	32	13	45
Plutôt d'accord	15	12	27
Tout à fait d'accord	133	119	252

VOL DE VÉLO

	<i>Combien de fois vous a-t-on volé votre vélo lors des deux dernières années ?</i>		
	Homme	Femme	Total
0	144	140	284
1	55	29	84
2	17	7	24
3 (ou plus)	7	2	9

ACCIDENT DE VÉLO

	<i>Combien d'accidents à vélo (seul ou avec un autre usager) avez-vous déjà eu en Région Bruxelles-Capitale au cours des deux dernières années ?</i>		
	Homme	Femme	Total
0	145	132	277
1	56	34	90
2	13	8	21
3 (ou plus)	9	4	13

	<i>Quel autre usager impliqué dans l'accident ?</i>		
	Homme	Femme	Total
Personne	21	15	36
Bus/Tram	3	2	5
Autre cycliste	10	2	12
Voiture	36	25	61
Micro-mobilité	8	1	9
Piéton	0	0	0

<i>Part des cyclistes ayant eu un accident en fonction de l'ancienneté</i>	
	Ayant eu un accident
Cycliste depuis 2 ans ou moins	15
Cycliste depuis 3 à 5 années	37
Cycliste depuis 6 à 10 années	41
Cycliste depuis plus de 10 années	35



BRUXELLES MOBILITÉ
BRUSSEL MOBILITEIT

SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES
GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL

Pro Velo



www.provelo.org

