

Rapport 2025

Observatoire du vélo et de la micromobilité en Région de Bruxelles Capitale

Comptages et analyse des données

Table des matières

Résumé	6	Port du casque en fonction du type de vélo et du genre	24
Focus sur les vélos	6	Transport d'enfants	26
Comptages quantitatifs, en matinée	6	Eclairage des vélos en soirée	28
Comptages qualitatifs, en matinée	6	Stationnement	28
Comptages « Types de vélos »	6	Taux d'occupation des parkings vélos	28
Comptages « éclairage », en soirée	7	Utilisation des cadenas et des dispositifs de dissuasion du vol	30
Comptages « stationnement »	7	Résultats des comptages des engins de micromobilité	31
Focus sur les engins de micromobilité	8	Analyse quantitative	31
Comparaison vélos/engins de micromobilité	8	Comparaison vélos/engins de micromobilité	31
Résultats absolus par point de comptage & saisonnalité	8	Résultats absolus par point de comptage & saisonnalité	33
Comparaison des engins de micromobilité partagés versus privés sur 4 lieux de comptage	8	Comparaison des engins de micromobilité partagés versus privés, à 4 lieux de comptage	34
Port du casque	8	Analyse qualitative	34
Proportion d'hommes, de femmes et d'enfants	8	Port du casque	34
Enquête quantitative continue	9	Proportion d'hommes, de femmes et d'enfants	36
Introduction	10	Comparaison entre les résultats des comptages manuels et des comptages automatiques de Bruxelles Mobilité	37
Historique et méthodologie	10	Rapport de l'enquête continue	38
Résultats des comptages vélos	12	Résumé	38
Comptages quantitatifs	12	Méthodologie	38
Evolutions saisonnières entre 2024 et 2025	14	Types de déplacement et détails de l'échantillon	39
Facteur météorologique	16	Détails de l'échantillon	39
Evolutions depuis 2010	17	Types de déplacement	40
Proportions d'hommes, de femmes et d'enfants	18	Types de vélo	43
Port du casque	19		
Comptages qualitatifs	21		
Type de vélo	21		
Répartition hommes/femmes en fonction du type de vélo	22		

Distance parcourue	44	ANNEXE 4	66
Parts modales et fréquences d'usage	44	Résultats détaillés de l'évolution des comptages depuis 2010	66
Mode de transport pour remplacer le vélo	45	Annexe 5	67
Qualité du trajet à vélo	46	Résultats détaillés des comptages « éclairage »	67
Sentiment de continuité du trajet à vélo réalisé	46	Annexe 6	68
Perception de la qualité de l'infrastructure cyclable	47	Détails réponses enquête continue	68
Sentiment de sécurité à vélo	48		
Accès à un lieu de stationnement sécurisé à domicile et à destination	49		
Vol de vélo	50		
Accident de vélo	51		
ANNEXE 1	53		
Changement méthodologique des comptages quantitatifs saisonniers (2021)	53		
Réflexion en vue de l'adaptation de la méthodologie	53		
Nouvelle méthodologie (depuis janvier 2021)	54		
Adaptation et nettoyage des données (de 1998 à 2020)	55		
ANNEXE 2	56		
Questionnaire de l'enquête continue	56		
ANNEXE 3 : évolution depuis 1999	60		
Comptages quantitatifs	60		
Evolution depuis 1999	60		
Détail de l'évolution par lieu de comptage	61		
Proportions d'hommes, de femmes et d'enfants	65		
Port du casque	65		

Liste des figures

Figure 1 - Flux pris en compte dans le cadre des comptages quantitatifs en matinée (26 carrefours). Source : Pro Velo	10	Figure 19 - Part des utilisateurs d'engins de micromobilité casqués par genre, en 2025. Source : Pro Velo	34
Figure 2 - Lieux des comptages quantitatifs et année de démarrage du comptage. Source : Pro Velo.	11	Figure 20 - Port du casque parmi les EMM partagés et privés, aux 4 points de comptages « spécifiques » (Loi/Colonie/Royale ; Mérode ; Chaussée de Wavre/Maelbeek ; Rond-Point de l'Université). Source : Pro Velo.	35
Figure 3 - Fréquentation horaire moyenne (entre 8h et 9h) des 26 points de comptages, pour toute l'année 2025 (en nombre absolu de cyclistes). Source : Pro Velo	13	Figure 21 - Répartition hommes/femmes selon le type de vélo et EMM (chiffres 2025 issus des comptages « types de vélos »). La présence d'un astérisque indique que les variations sont significatives. Source : Pro Velo.	36
Figure 4 - Evolution du nombre moyen de cyclistes par carrefour et par saison, en semaine de 8h à 9h, entre 2010 et 2025. Source : Pro Velo.	15	Figure 22 - Répartition des utilisateurs d'engins de micromobilité, par genre, et par point de comptage. Chiffres 2025, issus des comptages saisonniers (moyenne sur l'ensemble des périodes de comptage). Source : Pro Velo.	36
Figure 5 - : Evolution des conditions météorologiques pour chaque période de comptage entre 2019 et 2025. Source : Pro Velo, basés sur les données des bilans climatiques de l'IRM (2025).	16	Figure 23 - Nombre de répondants en fonction du genre	39
Figure 6 - Evolution des flux cyclistes (moyenne horaire par point de comptage) à Bruxelles entre 2010 et 2025 – les données sont également présentées sous forme d'un tableau en annexe 5. Source : Pro Velo	17	Figure 24 - Situation professionnelle des répondants	39
Figure 7 - Evolution de la répartition hommes/femmes parmi les cyclistes en région Bruxelloise, depuis 2010, pour les 26 points de comptage et les mois de janvier, mai, septembre et novembre. Source : Pro Velo.	19	Figure 25 – Situation familiale des répondants	40
Figure 8 - Evolution de la part des cyclistes portant un casque parmi les cyclistes observés lors des comptages quantitatifs, depuis 2010. (26 lieux ; comptages de janvier, mai, septembre et novembre). Source : Pro Velo.	19	Figure 26 – Diplôme ou certificat d'étude le plus élevé obtenu par les répondants (n = 393)	40
Figure 9 - Répartition des différents types de vélos comptabilisés en 2025 entre 8h et 9h. Source : Pro Velo.	22	Figure 27 - Dans quelle commune de Bruxelles-Capitale se rendent les cyclistes interrogés (destination) ?	41
Figure 10 - Répartition hommes/femmes selon le type de vélo (chiffres 2025) (« Vélo STD » signifie « vélo standard »). La présence d'un astérisque indique que les variations sont significatives. Source : Pro Velo.	23	Figure 28 – Depuis quelle commune de Bruxelles-Capitale les cyclistes interrogés ont-ils démarré leur trajet à vélo (origine) ?	42
Figure 11 - Répartition hommes/femmes selon la présence d'une assistance électrique sur le vélo (chiffres 2025). La présence d'un astérisque indique que les variations sont significatives. Source : Pro Velo.	24	Figure 29 – Motif de déplacement des répondants	43
Figure 12 - Port du casque chez les cyclistes, en fonction du genre et du type de vélo. (Chiffres 2025). Source : Pro Velo.	25	Figure 30 – Quel type de vélo utilisez-vous ?	43
Figure 13 - proportion de vélos équipés pour le transport d'enfants. (Chiffres 2025). Source : Pro Velo.	26	Figure 31 – Quel type de vélo utilisez-vous ? – Evolution 2022-2025	43
Figure 14 - Répartition hommes/femmes parmi les vélos équipés pour le transport d'enfants. (Chiffres 2025).Source : Pro Velo	26	Figure 32 – Quel type de vélo utilisez-vous ?	43
Figure 15 - Type de vélo, équipé pour le transport d'enfants, utilisé en fonction du genre. (Chiffres 2025). Source : Pro Velo.	27	Figure 33 – Distance moyenne en km parcourue selon l'usage d'un vélo électrique ou classique	44
Figure 16 - Nombre de places pour vélos et taux d'occupation des parkings vélos à proximité des stations de métro et principales gares de la Région Bruxelloises. Source : plan de la STIB, données de Pro Velo.	29	Figure 34 – 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.) ?	44
Figure 17 – Utilisation des cadenas et des dispositifs de dissuasion du vol, lors des relevés « Stationnement ». Source : Pro Velo.	30	Figure 35 – 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	45
Figure 18 – Nombre moyen d'engins de déplacement, et leur part en comparaison avec les vélos, aux 26 lieux de comptage en 2025 (8h-9h). Source : Pro Velo.	32	Figure 36 – Si vous n'aviez pas de vélo, quel(s) mode(s) de transport auriez-vous utilisé(s) pour réaliser votre déplacement ?	45
		Figure 37 – 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.) ».	46
		Figure 38 – Êtes-vous d'accord avec cette déclaration ? « Mon trajet à vélo à Bruxelles est rapide et direct. Je ne dois pas faire de détour pour éviter par exemple un carrefour dangereux ou une barrière urbaine (gare, canal, etc.) ». Comparaison 2022 à 2025	46
		Figure 39 – 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).	47

Figure 40 – 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). – Comparaison 2022 à 2025	47
Figure 41 – 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.	48
Figure 42 – 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. – Comparaison 2022 à 2025	48
Figure 43 – Êtes-vous d'accord avec cette déclaration ? Je dispose d'un lieu de stationnement sécurisé pour mon vélo à (proximité de) mon domicile.	49
Figure 44 – 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.	49
Figure 45 – Êtes-vous d'accord avec cette déclaration ? Lorsque je me déplace à vélo à Bruxelles, je trouve facilement un arceau vélo pour stationner mon vélo à mes différents lieux de destination. – Comparaison 2022 à 2024.	49
Figure 46 – Combien de fois vous a-t-on volé votre vélo lors des deux dernières années ?	50
Figure 47 – Combien de fois vous a-t-on volé votre vélo lors des deux dernières années ? – Comparaison 2022 à 2024	50
Figure 48 – Où était stationné le vélo au moment du vol ?	50
Figure 49 – Aviez-vous un cadenas sur votre vélo au moment du vol ?	50
Figure 50 – 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 ?	51
Figure 51 – A combien estimez-vous la valeur du vélo qui a été volé ?	51
Figure 52 – A combien estimez-vous la valeur du vélo qui a été volé ? // Avez-vous porté plainte auprès de la police suite au vol de ce vélo ?	51
Figure 53 – Quelle(s) étai(en)t la ou les causes de cet/ces accident(s) ?	52
Figure 54 – Quel autre usager était impliqué dans l'accident à vélo ?	52
Figure 55 – Quel était le niveau de gravité de votre (dernier) accident ?	52
Figure 56 - Fiche de comptage (page 1) pour le point de comptage situé au croisement de la rue Van Artevelde avec la rue Dansaert	54
Figure 57 - Sélection des données à conserver dans la fiche d'encodage de la Porte de Schaerbeek (ancienne méthodologie)	55
Figure 58 - Schéma du comptage en section à la Porte de Schaerbeek selon la nouvelle méthodologie.	55
Figure 59 - Schéma du comptage par mouvements au carrefour à la Porte de Schaerbeek selon l'ancienne méthodologie	55
Figure 60 - Evolution des flux cyclistes (moyenne horaire par point de comptage) à Bruxelles entre 1999 et 2025. Source : Pro Velo.	60
Figure 61 - 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.	65

Figure 62 - 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)	65
--	----

Liste des tableaux

Tableau 1 - Résultats bruts des comptages, pour chaque période (janvier, mai, septembre et novembre 2025).	12
Tableau 2 - Evolution entre 2024 et 2025, par point de comptage et par période. Source : Pro Velo	14
Tableau 3 - Proportion d'hommes, femmes et enfants, par point de comptage, pour l'année 2025. Les lieux de comptage sont classés par ordre décroissant de la proportion de femmes. Source : Pro Velo	18
Tableau 4 - Part des cyclistes casqués à chacun des 26 points de comptage, en 2025. Source : Pro Velo	20
Tableau 5 - Part des VAE [®] parmi l'ensemble des vélos comptés, depuis 2017. Source : Pro Velo.	21
Tableau 6 - Résultats bruts des comptages, partie micromobilité, pour chaque période (janvier, mai, septembre et novembre 2025). Source : Pro Velo.	33
Tableau 7 - Part des engins de micromobilité partagés et privés, parmi l'ensemble des engins de micromobilité comptabilisés. Source : Pro Velo.	34
Tableau 8 - Répartition engins de micromobilité partagés/privés, aux différents lieux de comptage, en 2025 (moyenne sur les 4 périodes de comptage). Source : Pro Velo .	34
Tableau 9 - Part des utilisateurs d'engins de micro mobilité casqués à chacun des 26 points de comptage, en 2025. Source : Pro Velo	35
Tableau 10 - Chiffres bruts par point de comptage, pour la période de janvier, entre 1998 et 2025. Source : Pro Velo.	61
Tableau 11 - Chiffres bruts par point de comptage, pour la période de mai, entre 1998 et 2025. Source : Pro Velo.	62
Tableau 12 - Chiffres bruts par point de comptage, pour la période de septembre, entre 1998 et 2025. Source : Pro Velo.	63
Tableau 13 - Chiffres bruts par point de comptage, pour la période de novembre, entre 1998 et 2025. Source : Pro Velo.	64
Tableau 14 - Moyenne horaire annuelle du nombre de cyclistes (tout point de comptage et toute période de comptage confondus)	66
Tableau 15 - Chiffres bruts quant à l'éclairage des vélos en soirée, en 4 lieux de comptage. Source : Pro Velo.	67

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 2025, cet observatoire comportait les missions suivantes :

- des **comptages « saisonniers », 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!*, vélos en *free floating*, ainsi que les engins de micromobilité (électriques ou musculaires ; privés ou en *free floating*)) en 8 lieux différents.

Cette année, pour la première fois, les comptages saisonniers et relatifs aux différents types de vélos ont également relevé le passage des engins de micromobilité (électriques et musculaires, privés et en *free-floating*).

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

Focus sur les vélos

Comptages quantitatifs, en matinée

Au cours de l'année **2025**, nous avons effectué **104 heures de comptage quantitatif**. Les résultats de ces comptages affichent une **augmentation globale de 15,3 % aux heures de pointe par rapport à l'année 2024**. On observe donc encore une croissance, pour-

suivant la tendance à la hausse, après une forte diminution en 2020 due principalement au contexte CO-VID. **Le taux de croissance annuel moyen** depuis 2010 s'établit autour de **12,2 %**¹.

En 2025, les **quatre périodes de comptage présentent une augmentation** du nombre de cyclistes. Lorsqu'on regarde mois par mois, c'est, cette année, **la période de mai qui présente la plus forte croissance (+22 % par rapport à 2024)**. Vient ensuite le mois de janvier (+18 %). Le mois de janvier avait connu une légère diminution en 2024 (-5 %), qui est maintenant largement compensée par l'augmentation de cette année. Enfin, les périodes de **novembre et de septembre** présentent une croissance de respectivement **+14 % et +10 %**.

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 2025, si l'on considère uniquement les adultes, **40 % des cyclistes observés étaient des femmes**. La tendance est donc identique à celle des trois dernières années. A l'échelle de tous les points de comptage, les enfants restent encore particulièrement peu représentés (en moyenne 1,32 % de tous les cyclistes comptabilisés) mais **on observe une augmentation de 5 % du nombre absolu d'enfants** comptabilisés dans les flux de cyclistes entre 2024 et 2025.

En moyenne, 71 % des cyclistes portaient un casque cette année, soit la même proportion qu'en 2024. 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 s'est inversée depuis 2017. **En 2025, 75 % des femmes portent un casque contre 68 % des hommes**.

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/>

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** : 82 % des hommes et 88 % des femmes (contre 60 % des hommes et 68 % des femmes roulant en vélo classique).

Au niveau des speed pedelecs pour lesquels le port du casque est obligatoire, 76 % des usagers portent le casque soit 15 points de pourcentage en moins par rapport à 2024.

Ces comptages ont également montré, comme les années précédentes, une **meilleure parité entre hommes et femmes** parmi les usagers des **vélos à assistance électrique, de vélos cargos familiaux et de longtails**. Cependant, pour la première fois depuis 2017, nous observons une utilisation légèrement plus marquée des vélos à assistance électrique dans le cadre de loisirs que pour les déplacements domicile-travail.

On observe par ailleurs **une augmentation de l'utilisation du vélo à assistance électrique pour ces deux types de déplacements** : de 42 %, il passe à 52 % des cyclistes observés pour les déplacements le dimanche après-midi, et de 48 % à 49 % pour les déplacements en heure de pointe du matin.

Le matin, les **vélos en free floating et les Villo!** Représentaient, ensemble, 4 % des effectifs observés. Les **speed pedelecs** continuent de rester relativement marginaux. Ils représentaient cette année 2 % du total des cyclistes comptés. Les **vélos pliants** représentaient 6 % de l'échantillon.

Les **vélos-cargos familiaux** et les **longtails** ont également été comptabilisés et constituaient respectivement 5 % et 10 % de l'effectif.

Sur l'ensemble des vélos comptés, **22 % étaient équipés de dispositifs destinés au transport d'enfants** (soit une diminution d'un point de pourcentage). Parmi ceux-ci, 20 % étaient des vélos-cargos familiaux et 48 % étaient des longtails.

Comptages « éclairage », en soirée

Dans le cadre des comptages relatifs à l'éclairage, **75,5 % des vélos étaient correctement équipés**, 15,1 % n'étaient équipés que partiellement et 9,4 % ne disposaient d'aucun dispositif d'éclairage. **19,9 % des cyclistes arboraient une chasuble et/ou une housse de sac à dos fluorescente**. Comparé à 2024, on observe une légère diminution de la part des vélos correctement éclairés et une légère augmentation des vélos équipés d'un éclairage partiel.

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 2025. Le **taux d'occupation moyen** de ces parkings vélos était alors de **33 %**.

La façon dont les vélos sont attachés a également été relevée dans les grandes gares et stations de métro. **80,5 % des vélos étaient attachés avec un bon cadenas et 29 % par le cadre et l'une des roues**. **1,4 % des vélos étaient gravés** et un **sticker « mybike »** avait été apposé sur près de **4,8 %** de l'ensemble des vélos observés.

Focus sur les engins de micromobilité

Comparaison vélos/engins de micromobilité

Parmi l'ensemble des « véhicules » comptabilisés (à comprendre, vélos et engins de micromobilité), **les engins de micromobilité représentaient 9 %** et les vélos 91 %. Le rapport engins de micromobilité/vélos varie en général du simple (+/- 4 %) au quadruple (+/-16 %) d'un lieu de comptage à l'autre. Le point de comptage « **Gare de l'Ouest** » se distingue avec une part nettement plus élevée (**30 % de l'effectif**). En nombres absolus, c'est la Porte de Schaerbeek (en moyenne sur toute l'année : 100 engins/heure) qui remporte la palme.

Résultats absolus par point de comptage & saisonnalité

Lorsqu'on analyse les chiffres par saison, on observe **très peu de variation**, à l'exception du mois de janvier où le nombre moyen d'engins de micromobilité est le **plus faible** (en moyenne : 32 engins/point de comptage). Lorsqu'on regarde le nombre de cyclistes, c'est également le mois de janvier qui présente l'effectif le plus faible.

Comparaison des engins de micromobilité partagés versus privés sur 4 lieux de comptage

Quatre lieux de comptage (Carrefours Loi/Colonie/Royale ; Mérode ; Chaussée de Wavre/Maelbeek ; Rond-Point de l'Université) bénéficient d'une distinction entre les engins de micromobilité privées et les engins (exclusivement des trottinettes) partagés/ en *free floating*. **Les engins de micromobilité privés représentent 47 % des engins** relevés à ces carrefours.

Port du casque

En moyenne, sur les 4991 utilisateurs d'engins de micromobilité (EMM) comptabilisés lors des comptages saisonniers, **20 % portaient le casque en 2025**. Cela représente une différence flagrante par rapport aux cyclistes où le port du casque atteint 70 %. On observe par ailleurs une différence importante entre les hommes et les femmes, les premiers optant moins souvent pour le port du casque (**19 % des hommes contre 27 % des femmes**).

Les comptages spécifiques, distinguant **EMM partagés (free floating) et EMM privés**, réalisés en quatre lieux en 2025 mettent en avant une **différence significative de 26 points de pourcentage** : les utilisateurs d'EMM privés choisissent plus souvent de porter le casque (37 % contre 11 % pour les EMM partagés).

Proportion d'hommes, de femmes et d'enfants

Les comptages saisonniers réalisés le matin de 8h à 9h, nous indiquent que les **hommes** sont les **majoritaires utilisateurs des engins de micromobilité**, qu'importe le lieu de comptage (**80 %**, contre 20 % de femmes). Cela représente une différence significative en comparaison avec la part des hommes parmi l'ensemble du flux (vélos + EMM ; 62 %), ainsi que parmi les cyclistes (60 % d'hommes). Les hommes représentent **plus de 70 % des utilisateurs d'EMM sur 25 des 26 points de comptage**.



Enquête quantitative continue

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

- Pratiques vélo (distances parcourues, motifs de déplacement, type de vélo utilisé, temps de déplacement, etc.)
- Profil modal (fréquence d'usage des autres modes de transport, nombre d'années de pratique à vélo, etc.)
- Ressenti à vélo (satisfaction infrastructure cyclable, sentiment d'insécurité, etc.)
- Accidentologie (nombre d'accidents à vélo lors des deux dernières années, niveau de gravité, opposants éventuels, etc.)
- **73 %** des répondants sont **des « cyclistes du quotidien »**, et déclarent utiliser leur vélo au minimum 5 fois par semaine. Seuls 4 % des répondants déclarent utiliser leur vélo moins de 3 fois par semaine.
- **38 %** des répondants se disent **satisfaits de la qualité de l'infrastructure cyclable**, tandis que **29 %** déclarent ne **pas** être **satisfaits**.
- Parmi les répondants, **20 %** ont déclaré avoir eu au moins un **vélo volé** lors des deux dernières années.
- Parmi les répondants, **33 %** ont déclaré avoir eu au moins un **accident à vélo** lors des deux dernières années.

Grâce à cette nouvelle enquête, nous recueillons annuellement plusieurs nouvelles données qualitatives. Parmi les 393 répondants de l'enquête en 2025, nous apprenons par exemple que :

- **61 %** 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 **6,14 kilomètres**.

Introduction

Historique et méthodologie

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

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

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

Les comptages saisonniers (mai et septembre depuis 1998 pour 15 points de comptage et janvier, mai, septembre et novembre depuis 2010 pour 26 points de comptage) ont lieu de 8h à 9h les jours ouvrables (mardi ou jeudi), avec la volonté de capter principale-

ment 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...).

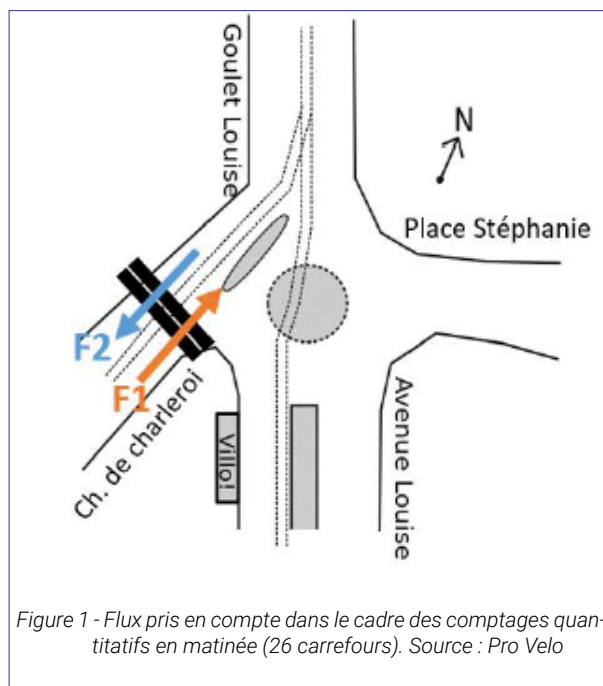


Figure 1 - Flux pris en compte dans le cadre des comptages quantitatifs en matinée (26 carrefours). Source : Pro Velo

Depuis cette année 2025, les comptages saisonniers comptabilisent également les utilisateurs d'engins de micromobilité (trottinettes, skateboards, mono-roues, etc., qu'ils soient musculaires ou électriques), sans faire la distinction entre les différents modèles et engins. Comme pour les cyclistes, chaque utilisateur est comptabilisé en section de voirie et plusieurs éléments sont enregistrés : son sens de circulation, s'il s'agit d'un homme ou d'une femme, s'il porte un casque.

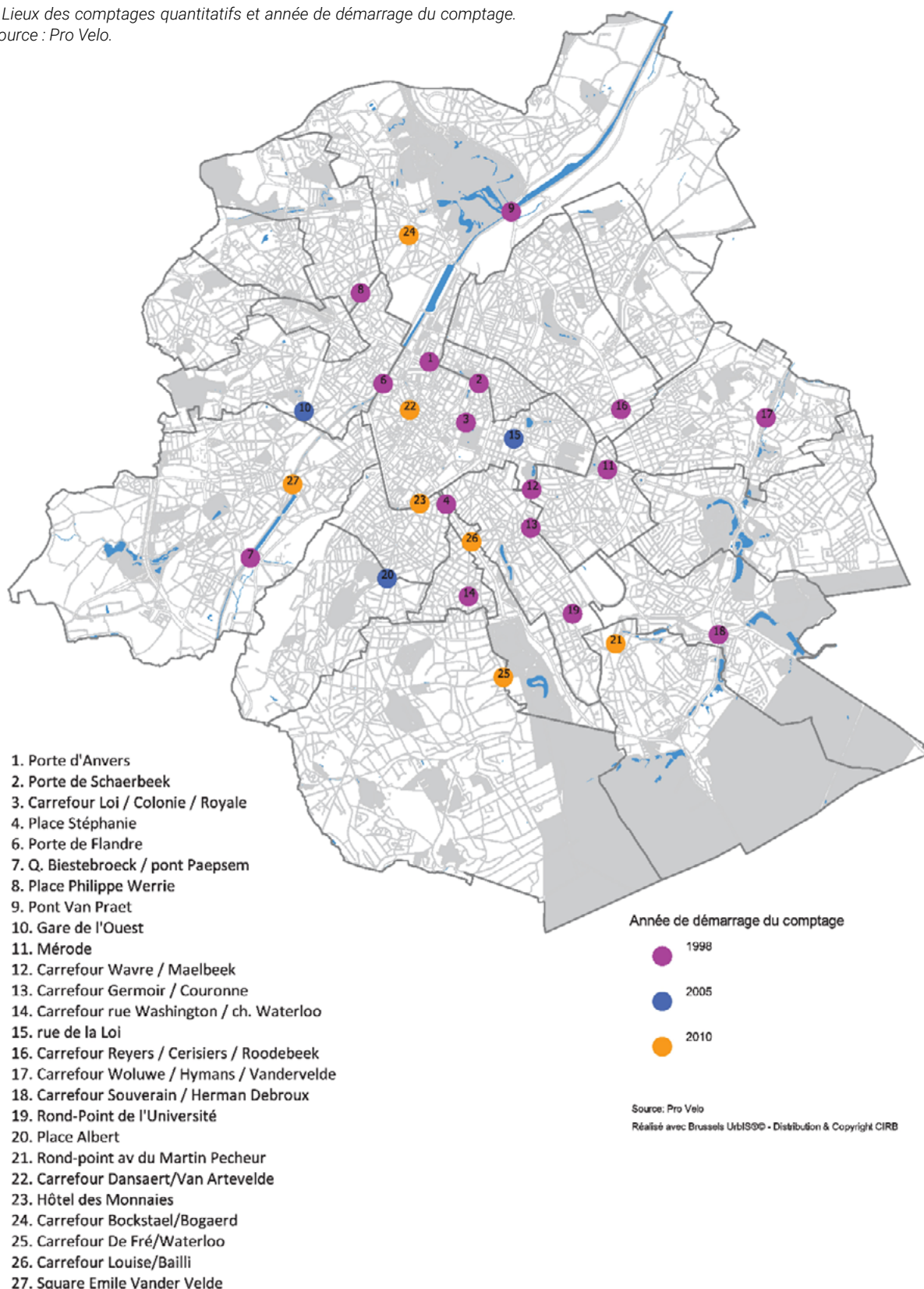
Outre ces comptages en matinée, Pro Velo réalise également depuis l'hiver 2004-2005 des **comptages en soirée**, afin d'observer la **qualité de l'éclairage** des vélos.

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. Depuis 2025, les engins de micromobilité sont également comptabilisés et distingués des différents types de vélos. Dans ce cadre, deux comptages ont également été réalisés un **dimanche après-midi** 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 vélos

Comptages quantitatifs

Au cours de l'année **2025**, nous avons effectué **104 heures de comptage quantitatif**. Les résultats affichent une **augmentation globale du nombre de cyclistes de 15,3 % aux heures de pointe du matin (8h – 9h) par rapport à l'année 2024**.

On observe cette année encore une croissance, poursuivant la tendance à la hausse observée ces dernières années, après une forte diminution en 2020 due principalement à la crise sanitaire et aux mesures gouvernementales fortes qui en avaient découlé. Cette diminution a depuis été contrebalancée par la forte augmentation « post-covid » observée en 2022 (+43,7 %),

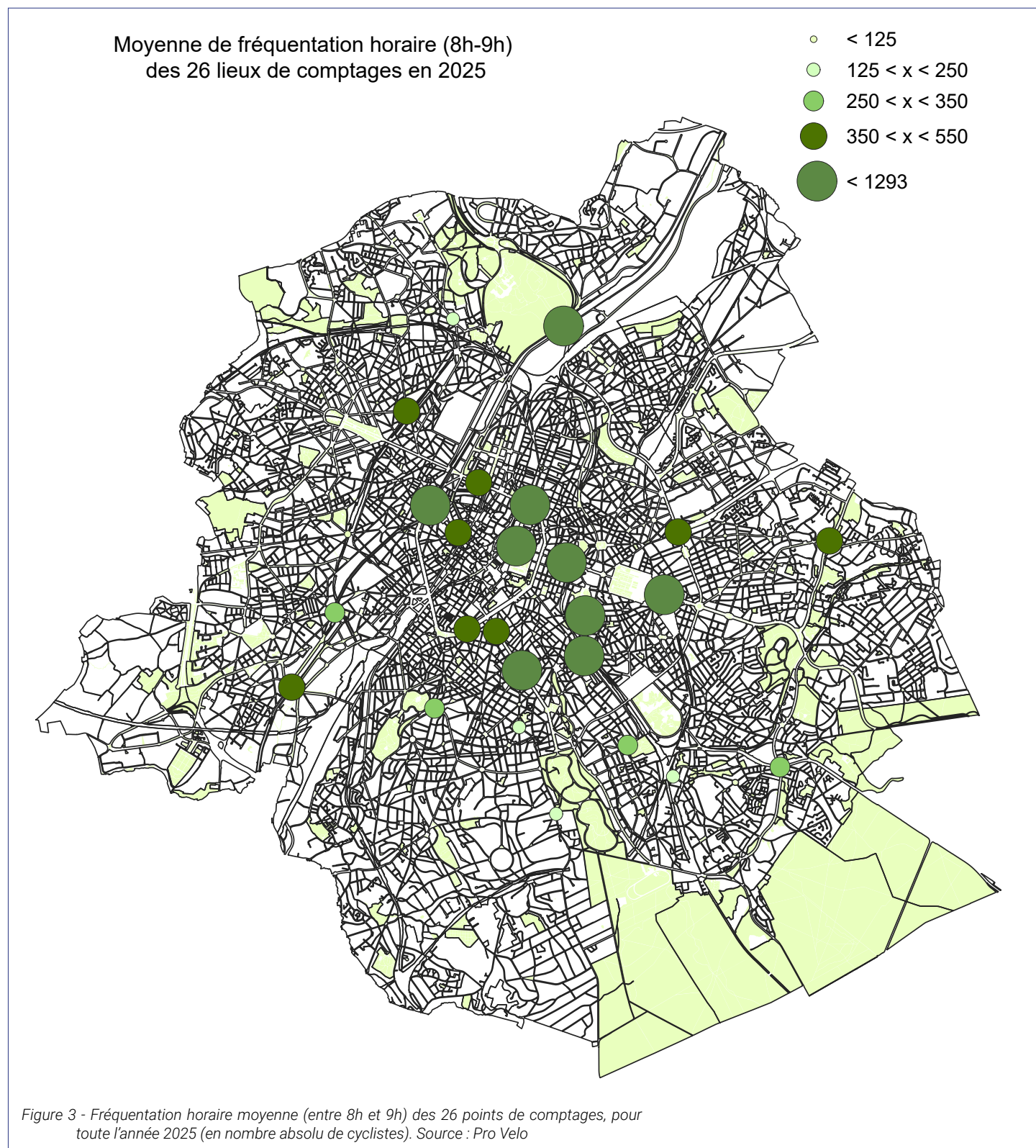
le nombre de cyclistes dépassant depuis les chiffres pré-covid (cf. Rapport Observatoire 2020 à 2022).

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

2025	Janvier	Mai	Septembre	Novembre	MOYENNE
Porte d'Anvers	307	457	419	427	403
Porte de Schaerbeek	634	728	992	981	834
Carrefour Loi/Colonie/Royale	560	649	778	737	681
Place Stéphanie	337	405	443	363	387
Porte de Flandre	618	1529	927	670	936
Q. Biestebroeck/Pont Paepsem	309	443	411	348	378
Place Philippe Werrie	270	398	407	404	370
Pont Van Praet	472	690	776	677	654
Gare de l'Ouest	78	186	111	76	113
Merode	808	1489	1510	1362	1292
Ch de Wavre/Maelbeek	459	711	636	584	598
Germoir/Couronne	543	864	874	788	767
Rue Washington/ch de Waterloo	110	255	250	234	212
Rue de la Loi	850	1284	1281	1126	1135
Carrefour Reyers/Cerisiers/Roodebeek	282	388	400	397	367
Carrefour Woluwe/Hymans/Vandervelde	241	479	395	477	398
Souverain/Herman Debroux	169	324	352	246	273
Rond-point de l'Université	181	281	349	335	287
Place Albert	217	191	321	282	253
Rond-Point av du Martin Pecheur	130	225	225	201	195
Carrefour Dansaert/Van Artevelde	291	360	353	485	372
Hotel des Monnaies	336	453	510	441	435
Place Emile Bockstael	135	182	108	106	133
De Fré/ Waterloo	130	166	137	168	150
Louise/Bailli	388	802	807	725	681
Square Emile Vander Velde	211	266	400	330	302

Tableau 1 - Résultats bruts des comptages, pour chaque période (janvier, mai, septembre et novembre 2025).

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 2025, entre 8h et 9h).



Evolutions saisonnières entre 2024 et 2025

	Evolution 2024- 2025	Evolution 2024-2025 janvier	Evolution 2024-2025 mai	Evolution 2024-2025 septembre	Evolution 2024-2025 novembre
Porte d'Anvers	36,8 %	28 %	63 %	25 %	33 %
Porte de Schaerbeek	21,4 %	47 %	7 %	21 %	20 %
Carrefour Loi/Colonie/Royale	25,4 %	31 %	6 %	0 %	108 %
Place Stéphanie	-7,9 %	-6 %	-5 %	-19 %	5 %
Porte de Flandre	11,4 %	10 %	61 %	9 %	-33 %
Q. Biestebroek/Pont Paepsem	-8,5 %	7 %	9 %	-19 %	-22 %
Place Philippe Werrie	10,3 %	-3 %	24 %	-1 %	23 %
Pont Van Praet	22,8 %	1 %	19 %	45 %	24 %
Gare de l'Ouest	50,8 %	7 %	142 %	31 %	19 %
Merode	17,2 %	18 %	7 %	18 %	28 %
Ch de Wavre/Maelbeek	6,8 %	11 %	20 %	7 %	-9 %
Germoir/Couronne	22,0 %	-1 %	46 %	13 %	31 %
Rue Washington/ch de Waterloo	7,1 %	3 %	16 %	32 %	-15 %
Rue de la Loi	5,4 %	11 %	16 %	0 %	-3 %
Carrefour Reyers/Cerisiers/Roodebeek	25,3 %	51 %	14 %	26 %	22 %
Carrefour Woluwe/Hymans/Vandervelde	37,5 %	41 %	39 %	-10 %	135 %
Souverain/Herman Debroux	17,8 %	63 %	27 %	1 %	12 %
Rond-point de l'Université	3,2 %	-20 %	-7 %	43 %	-1 %
Place Albert	6,2 %	24 %	6 %	4 %	-2 %
Rond-Point av du Martin Pecheur	19,6 %	37 %	38 %	9 %	7 %
Carrefour Dansaert/Van Artevelde	11,1 %	2 %	16 %	-18 %	54 %
Hotel des Monnaies	16,9 %	60 %	-13 %	31 %	20 %
Place Emile Bockstael	-6,8 %	-6 %	40 %	-46 %	9 %
De Fré/ Waterloo	9,9 %	103 %	42 %	-3 %	-25 %
Louise/Bailli	45,8 %	33 %	75 %	49 %	25 %
Square Emile Vander Velde	8,4 %	62 %	-17 %	15 %	5 %
Evolution entre chaque mois (2024-2025)		17 %	22 %	10 %	14 %

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

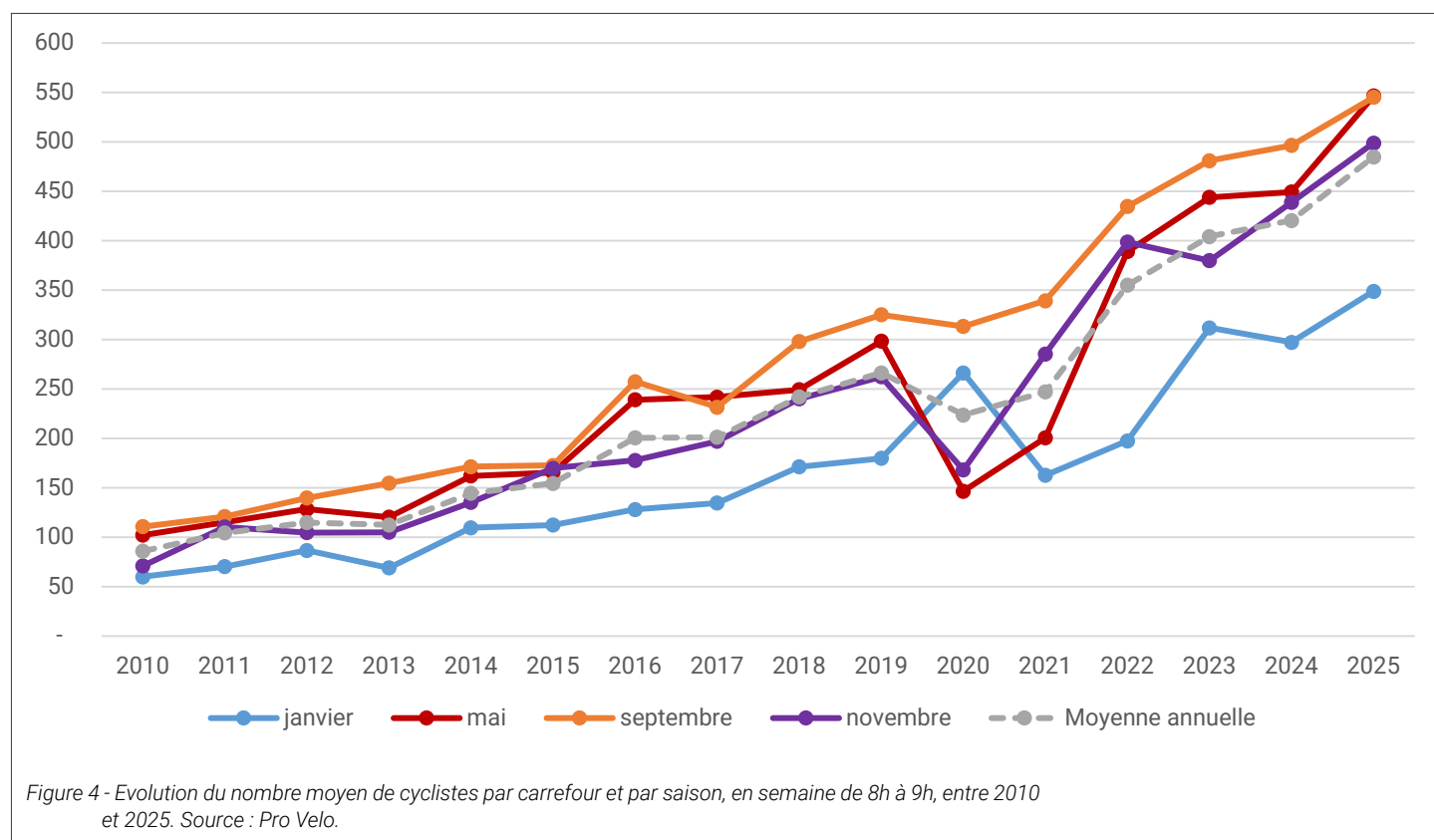
Sur l’ensemble de l’année, trois lieux de comptage présentent cependant une décroissance :

- Place Stéphanie (-7,9 %)
- Quai de Biestebroek/Pont Paepsem (-8,5 %)
- Place Emile Bockstael (-6,8 %)

Lorsqu’on regarde mois par mois, on observe que les quatre périodes de comptage présentent une augmentation du nombre de cyclistes. C’est, cette année, **la période de mai qui présente la plus forte croissance**

(+22 % par rapport à 2024). Vient ensuite le mois de janvier (+17 % par rapport à 2024). Le mois de janvier avait connu une légère diminution en 2024 (-5 %), qui est maintenant largement compensée par l’augmentation de cette année. Enfin, les périodes de **novembre et de septembre** présentent une croissance de respectivement **+14 % et +10 %**.

Comme on peut l’observer sur le graphique en figure 4, les tendances sont depuis 2021, toujours à l’augmentation, plus ou moins forte selon les périodes. A titre d’information, en 2025, nous comptabilisons 94 % en janvier ; 83 % en mai ; 68 % en septembre et 90 % en novembre de cyclistes en plus qu’en 2019 (en moyenne sur l’année, toute période confondue, +82 % par rapport à 2019).



Facteur météorologique

Pour interpréter au mieux les résultats, il est important de tenir compte de plusieurs facteurs importants, tels que la météo, les précipitations et la température qui peuvent tirer les résultats vers le haut ou vers le bas. Lorsque les conditions météorologiques sont similaires, l'évolution structurelle des flux peut être mise en évidence.

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

La météo peut intervenir comme facteur explicatif (mais, bien entendu, non exclusif) : les graphiques ci-après montrent en effet que le mois de mai a connu beaucoup **moins de jours de précipitations** (7 jours, contre 23 en 2024), ce qui a pu encourager la forte augmentation du nombre de cyclistes observés, et ce, bien que les **températures moyennes aient été similaires** à celles de l'an dernier.

À contrario, bien que le mois de **janvier ait connu davantage de jours de précipitations et des températures moyennes, minimales et maximales légèrement inférieures**, on observe une **nette augmentation du nombre de cyclistes**. On peut cependant noter que la vitesse moyenne du vent était inférieure à celle de janvier 2024, et aux normales de saison. Vu les conditions météorologiques relativement similaires voire dégradées par rapport à 2024, on peut estimer que l'évolution observée entre 2024 et 2025 correspond bien à l'évolution structurelle des flux cyclistes indépendamment des conditions météorologiques.

Les mois de **septembre et novembre**, quant à eux, ont compté un nombre de jours de **précipitations similaire (novembre) ou inférieur (septembre) à 2024**, ainsi que des **températures moyennes similaires ou légèrement supérieures** à celles de l'an dernier. Le mois de novembre n'a d'ailleurs compté **aucun jour de gel** à Uccle, contrairement à 2024 (1 jour de gel). Cela explique donc probablement une partie de l'augmentation du nombre de cyclistes observés.

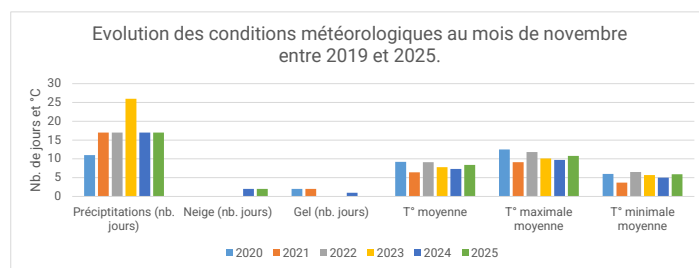
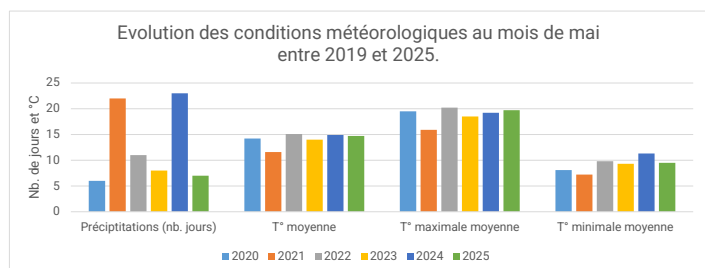
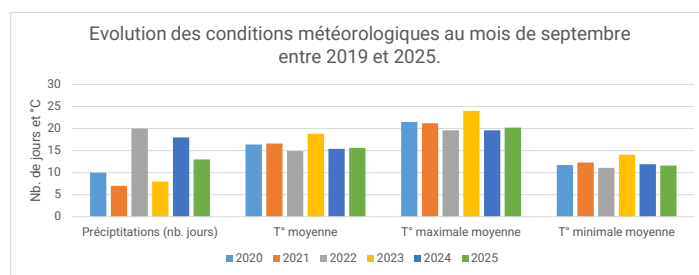
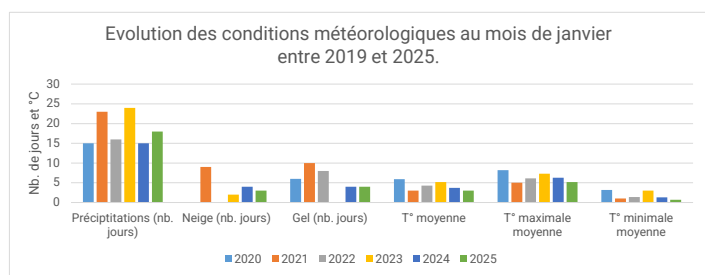
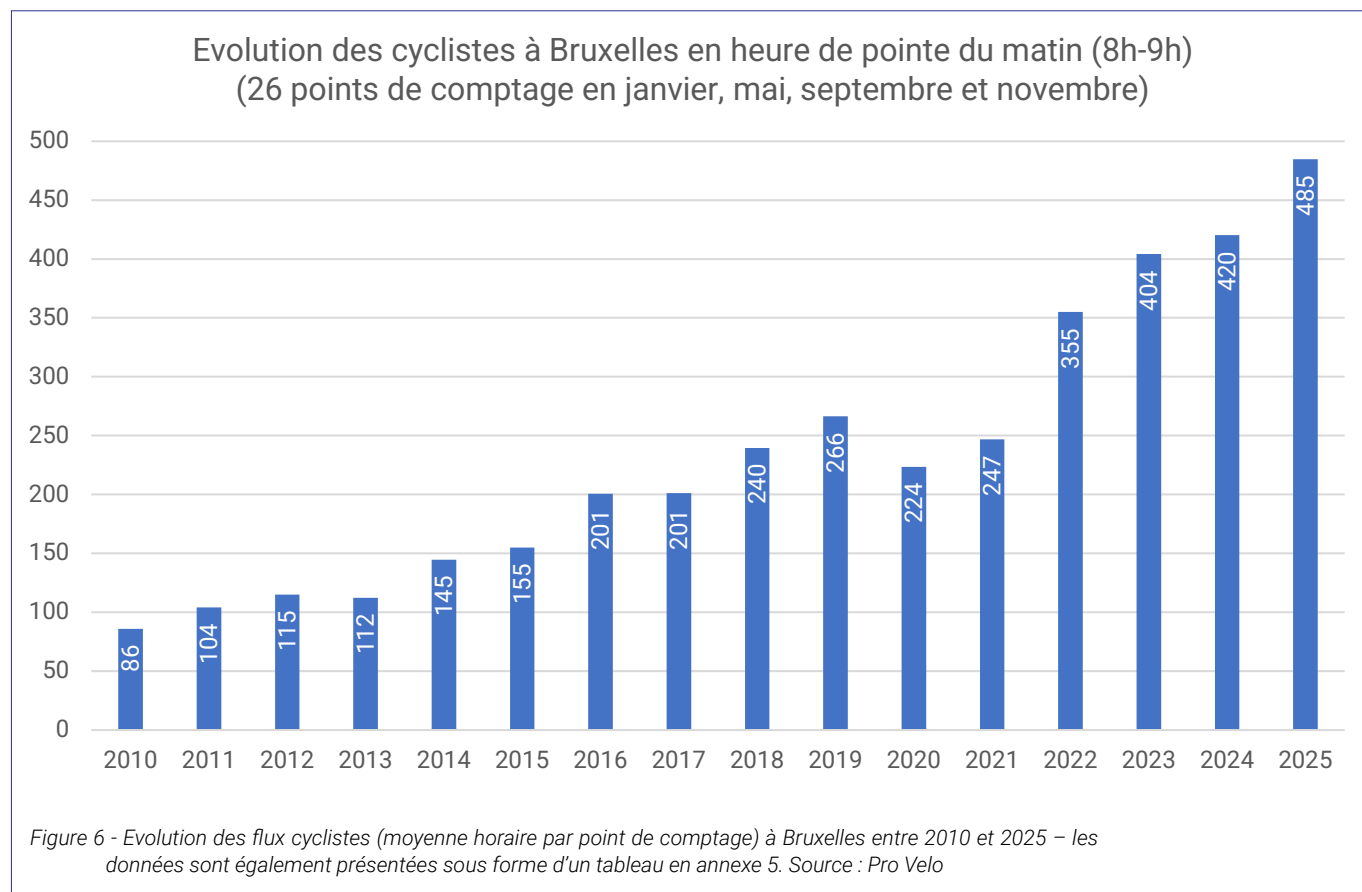


Figure 5 - : Evolution des conditions météorologiques pour chaque période de comptage entre 2019 et 2025.

Source : Pro Velo, basés sur les données des bilans climatiques de l'IRM (2025).²

Evolutions depuis 2010

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



Sur la **période 2010-2025**, considération faite des 26 points et des 4 périodes de comptage, le **taux de croissance annuel moyen⁴ est de 12,2 %**. Il est donc relativement stable par rapport à l'année précédente (12,0 %).

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

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

Proportions d'hommes, de femmes et d'enfants

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. La part des hommes parmi tous les cyclistes reste cependant comprise entre 51 % et 63 % et la part des femmes entre 34 % et 46 %. **Les enfants sont, quant à eux, encore une fois particulièrement peu représentés** : à l'exception des carrefours Place Albert (10,48 %) et De Fré/Waterloo (7,15 %), leur proportion est systématiquement inférieure à 5 %. Les carrefours Gare de l'Ouest, Emile Bockstael et Souverain/Debroux sont ensuite dans le «top 5» et comptabilisent respectivement 3.55%, 3.01 % et 2.93 % d'enfants.

En 2025, **les enfants représentent moins de 1,32 % de l'effectif⁵** (contre 1,45 % en 2024). Globalement, nous observons cependant une légère augmentation du nombre absolu d'enfants circulant sur leur propre vélo, passant de 636 à 667 enfants comptabilisés.

Si l'on considère exclusivement les adultes (sur l'ensemble des périodes et des points de comptage – cf. figure 8), en 2025, **60 % des cyclistes observés** lors des comptages **étaient des hommes et 40 % des femmes**. La tendance est donc identique à celle des trois dernières années.

Sur l'ensemble de la population active occupée bruxelloise âgée de 15 à 64 ans, les femmes représentent 45 %⁶. Etant donné que les comptages sont réalisés à l'heure de pointe du matin un jour ouvrable, on pourrait considérer de manière très basique qu'on aura atteint la parité dans l'usage du vélo lorsque 45 % de femmes seront comptabilisées dans les flux de vélos. Les choses sont néanmoins plus complexes puisque d'autres motifs de déplacement peuvent également rentrer en ligne de compte entre 8h et 9h du matin. Néanmoins, passer ce seuil symbolique de 45 % de femmes dans les flux de cyclistes serait déjà une belle avancée en termes de parité homme/femme.

	Lieu de comptage	% H	% F	% E
17	Carrefour Woluwe/Hymans/Vandervelde	51,26 %	46,48 %	2,26 %
12	Ch de Wavre/Maelbeek	54,77 %	44,64 %	0,59 %
18	Souverain/Herman Debroux	52,43 %	44,64 %	2,93 %
21	Rond-Point av du Martin Pecheur	53,65 %	44,05 %	2,30 %
14	Rue Washington/ch de Waterloo	56,77 %	42,64 %	0,59 %
8	Place Philippe Werrie	55,98 %	42,26 %	1,76 %
11	Merode	56,22 %	42,21 %	1,57 %
13	Germoir/Couronne	57,97 %	41,35 %	0,68 %
23	Hotel des Monnaies	58,68 %	41,09 %	0,23 %
26	Louise/Bailli	59,33 %	40,45 %	0,22 %
10	Gare de l'Ouest	56,10 %	40,35 %	3,55 %
6	Porte de Flandre	57,24 %	40,14 %	2,62 %
15	Rue de la Loi	60,12 %	39,82 %	0,07 %
16	Carrefour Reyers/Cerisiers/Roodebeek	58,90 %	39,60 %	1,50 %
22	Carrefour Dansaert/Van Artevelde	58,43 %	39,56 %	2,01 %
4	Place Stéphanie	60,34 %	39,53 %	0,13 %
20	Place Albert	51,34 %	38,18 %	10,48 %
2	Porte de Schaerbeek	61,71 %	38,08 %	0,21 %
19	Rond-point de l'Université	61,95 %	37,17 %	0,87 %
9	Pont Van Praet	62,56 %	36,67 %	0,76 %
3	Carrefour Loi/Colonie/Royale	63,62 %	36,38 %	0,00 %
24	Place Emile Bockstael	60,64 %	36,35 %	3,01 %
27	Square Emile Vander Velde	62,05 %	36,29 %	1,66 %
1	Porte d'Anvers	63,98 %	36,02 %	0,00 %
25	De Fré/ Waterloo	57,57 %	35,27 %	7,15 %
7	Q. Biestebroek/Pont Paepsem	63,40 %	34,55 %	2,05 %

Tableau 3 - Proportion d'hommes, femmes et enfants, par point de comptage, pour l'année 2025. Les lieux de comptage sont classés par ordre décroissant de la proportion de femmes. Source : Pro Velo

5. Le calcul est réalisé sur l'effectif total comptabilisé en 2025 (toute période de comptage et tout lieu de comptage confondus).

6. Source : <https://www.steunpuntwerk.be/cijfers/arbeidsmarktpositie-ilo>

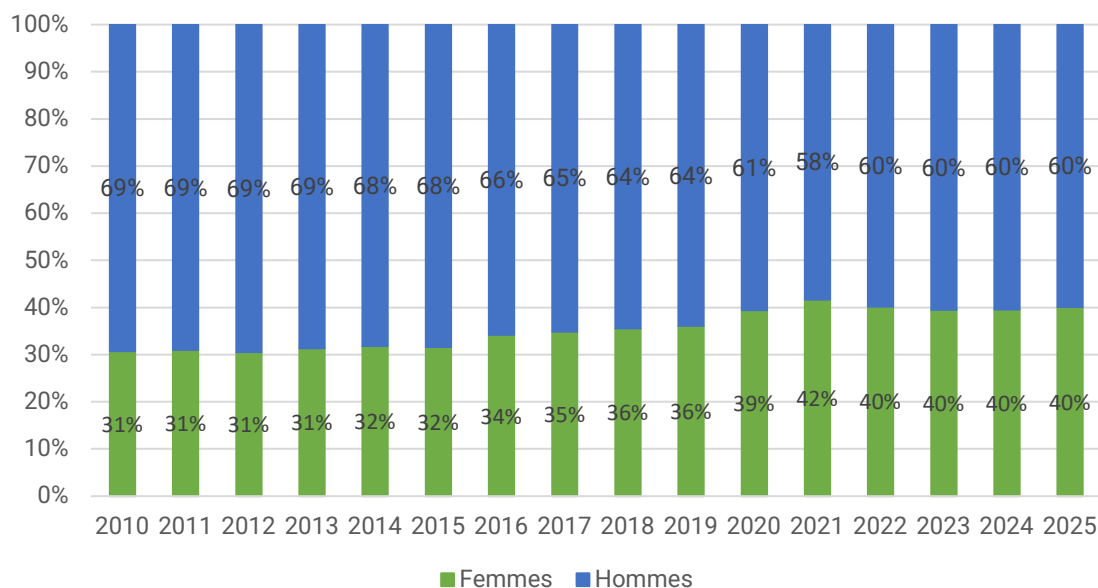


Figure 7 - Evolution de la répartition hommes/femmes parmi les cyclistes en région Bruxelloise, depuis 2010, pour les 26 points de comptage et les mois de janvier, mai, septembre et novembre. Source : Pro Velo.

Port du casque

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

En 2025, on remarque cependant une stabilisation de la part de cyclistes casqués.

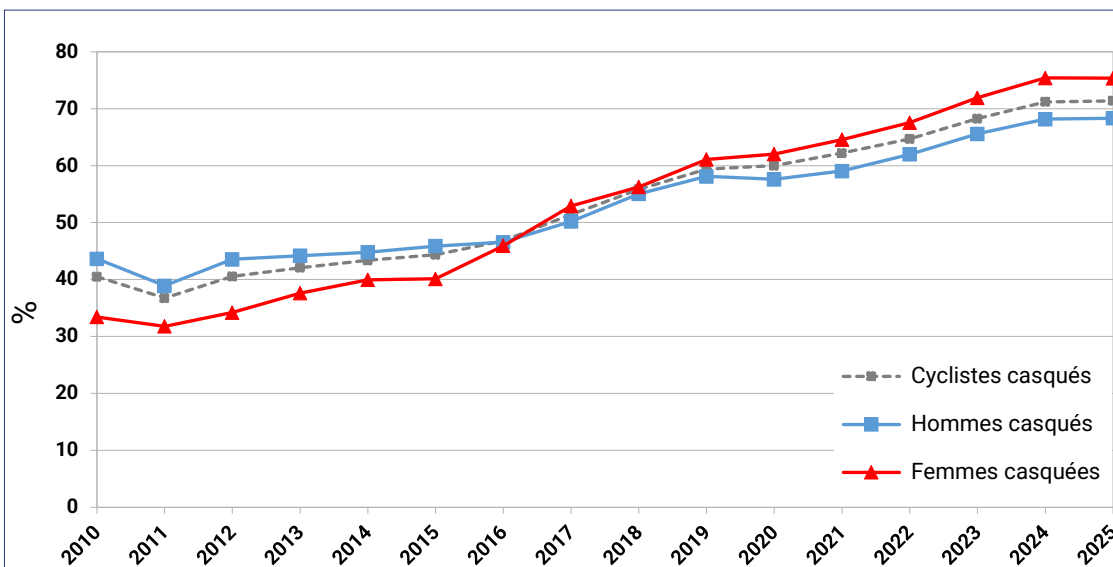


Figure 8 - Evolution de la part des cyclistes portant un casque parmi les cyclistes observés lors des comptages quantitatifs, depuis 2010. (26 lieux ; comptages de janvier, mai, septembre et novembre). Source : Pro Velo.

	Lieu	% cas- qués
21	Rond-Point av du Martin Pecheur	81,4 %
17	Carrefour Woluwe/Hymans/Vander- velde	81,3 %
27	Square Emile Vander Velde	80,0 %
7	Q. Bietsebroeck/Pont Paepsem	78,4 %
9	Pont Van Praet	78,2 %
11	Merode	78,1 %
16	Carrefour Reyers/Cerisiers/Roode- beek	77,4 %
15	Rue de la Loi	75,4 %
19	Rond-point de l'Université	73,6 %
2	Porte de Schaerbeek	72,6 %
3	Carrefour Loi/Colonie/Royale	71,6 %
25	De Fré/ Waterloo	70,4 %
18	Souverain/Herman Debroux	70,3 %
20	Place Albert	69,9 %
26	Louise/Bailli	69,8 %
23	Hotel des Monnaies	68,0 %
13	Germoir/Couronne	67,4 %
6	Porte de Flandre	66,9 %
8	Place Philippe Werrie	66,5 %
12	Ch de Wavre/Maelbeek	64,9 %
1	Porte d'Anvers	63,7 %
14	Rue Washington/ch de Waterloo	63,3 %
4	Place Stéphanie	61,8 %
10	Gare de l'Ouest	60,5 %
24	Place Emile Bockstael	60,5 %
22	Carrefour Dansaert/Van Artevelde	57,4 %

Tableau 4 - Part des cyclistes casqués à chacun des 26 points de comptage, en 2025. Source : Pro Velo

En moyenne, 71 % des cyclistes portaient un casque cette année, soit la même proportion qu’en 2024. Le tableau 4 montre d’importantes différences d’un carrefour à l’autre. Dans la moitié des points de comptage, plus de 70 % des cyclistes portent un casque ; et dans trois d’entre eux, ce taux est d’au moins 80 %.

Tout comme les trois dernières années, les carrefours de Square Vandervelde, Avenue du Martin Pêcheur, Woluwe/Vandervelde, Pont Van Praet restent dans le haut du classement et sont rejoints par le carrefour Quai de Biestebroeck/Pont Paepsem et Merode, pour former le top 6.

Parallèlement, tout comme en 2024, c’est le carrefour « Dansaert/Van Artevelde » qui présente la plus petite valeur (57,4 %).

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 2025, 68 % des hommes portaient un casque, **contre 75 % des femmes.** Les chiffres restent donc **identiques à ceux de 2024.**

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. Depuis cette année 2025, les engins de micromobilité sont également relevés dans ces comptages. Ils seront analysés dans une section spécifique de ce rapport.

Types de vélos⁷

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 en augmentation. Cette tendance se confirme encore cette année pour les trajets entre 8h et 9h, quoique nettement plus légèrement que précédemment** (49 %, soit +1 point de pourcentage entre 2024 et 2025). Alors que les années précédentes, ils étaient avant tout utilisés pour les déplacements du matin, 2025 est la première année où **la part des VAE dans l'ensemble des vélos utilisés le dimanche (52 %) dépasse celle observée pour les trajets entre 8h00 et 9h00**. Elle a par ailleurs augmenté de 10 points de pourcentage par rapport à 2024. Les comptages ont eu lieu dans la deuxième quinzaine de juin.

Part des VAE dans l'ensemble des vélos comptés (Villo! et free floating exclus)	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Déplacements entre 8h00 et 9h00	13 %	13 %	22 % (577 VAE)	29 % (715 VAE)	32 % (737 VAE)	37 % (1152 VAE)	41 % (1406 VAE)	48 % (1741 VAE)	49 % (2125 VAE)
Déplacement le dimanche après-midi	6 %	7 %	15 % (60 VAE)	12 % (72 VAE)	25 % (119 VAE)	26 % (70 VAE)	31 % (95 VAE)	42 % (152 VAE)	52 % (173 VAE)

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

Cette observation rejoint le constat fait par Traxio⁹ ces dernières années sur la part des vélos électriques (51 % de part de marché en 2024) parmi les vélos neufs commandés par les marchands de vélos en Belgique.

7. 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. En 2025, les catégories « Free floating » et « Villo ! » ont été fusionnées et sont relevées comme une seule catégorie sur le terrain, ce qui n'était pas le cas jusqu'à présent. Dans le présent rapport, nous avons donc recalculé les pourcentages des années précédentes, afin d'exclure les vélos en free floating du calcul et d'avoir des résultats comparables. Il se peut donc que les chiffres varient légèrement avec ceux des précédents rapports.

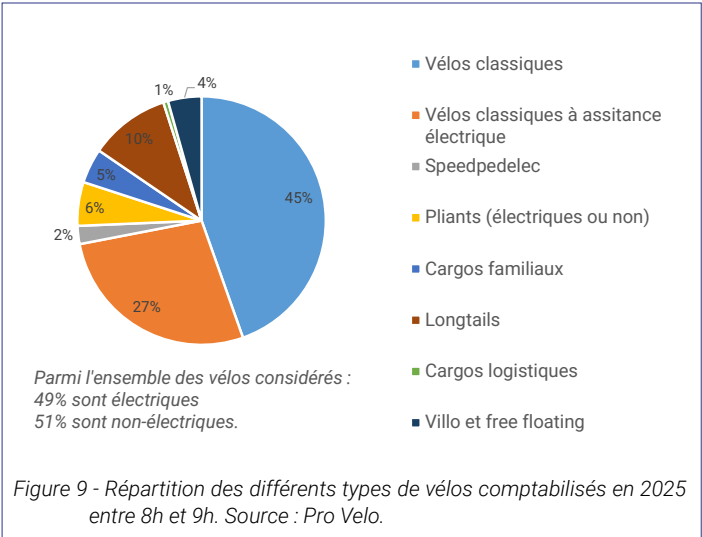
8. Cette catégorie comprend les vélos standard à assistance électrique, les speed pedelecs, les vélos en free floating ainsi que les vélos pliants et cargos ayant une assistance électrique.

9. Source : Rapport « En route vers 2025 – Le marché du vélo belge en chiffres » de Traxio Vélo. Publié début 2025 et disponible sur demande auprès de Traxio.

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 353 et 4919 cyclistes). Ces chiffres sont donc à interpréter avec précaution.

Lors des comptages « types de vélos », réalisés entre 8h et 9h un jour ouvrable, nous constatons une stagnation générale des données depuis 2024, avec quelques légères variations :

- La part de trois types de vélo suivants **diminue d'1 point de pourcentage** par rapport à 2024 : celles des **vélos « standards » sans assistance électrique (45 % en 2025)**, des **vélos « standards » à assistance électrique (27 % en 2025)** et des **vélos pliants (6 % en 2025)**.
- La part de deux autres types de vélo **augmente d'1 point de pourcentage** par rapport à 2024 : celle des **speed pedelecs (2 % en 2025)** et celle des **Villo ! et vélos en free-floating (4 % en 2025)**.
- En 2024, les vélos cargo familiaux (types bakfiets) et les longtails étaient regroupés en une seule catégorie, totalisant 14 % des vélos comptés. Ils sont maintenant divisés en deux catégories distinctes. En 2025, les **cargos familiaux** (types bakfiets) représentent une part de **5 %** des vélos comptés, alors que les **longtails** représentent **10 %**. En 2025, nous observons donc une **faible augmentation d'1 point de pourcentage par rapport à 2024** (cargos familiaux et longtails représentant 15 % des vélos).



A noter : l'échantillon de 2025 (n= 4494 vélos entre 8h et 9h) a quant à lui **augmenté de 20 %** depuis 2024 (n= 3752).

Répartition hommes/femmes en fonction du type de vélo

Comparaison avec 2024

Les tendances sont identiques en matière de répartition par genre pour les **vélos standards** sans assistance électriques et les vélos standards avec assistance électrique, entre 2024 et 2025.

La plus grosse différence avec 2024 se situe dans la répartition par genre pour le **speed pedelec**, répartition qui rejoignent les résultats de 2023, avec une augmentation de 11 points de pourcentage pour les femmes (35 % en 2025 contre 24 % en 2024).

La disparité de genre pour les vélos cargo logistiques (transport de marchandise) a diminué depuis 2024, avec 21 % de femmes en 2025 contre seulement 15 % en 2024.

La répartition par genre pour les **vélos pliants**, qui avait été marquée l'année passée par une diminu-

tion marquante de la proportion de femmes en 2024 (38 %) comparée à 2023 (49 %), remonte légèrement cette année 2025 (41 %).

En 2025, la répartition par genre est équivalente pour les **longtails** (49 % de femmes). La proportion des femmes est légèrement plus basse pour les **cargos familiaux** (47 %) que la proportion d'hommes. Lorsqu'on combine les longtails et les cargos familiaux en une seule catégorie, pour les comparer à 2024, les femmes sont légèrement moins représentées (49 % de femmes en 2025, contre 50 % en 2024).

Alors que la proportion de femmes pour l'utilisation des **Villo! et des vélos partagés en free floating** étaient respectivement de 25 % et 32 % en 2024, la proportion pour ces deux modes combinés est de 39 % en 2025.

Surreprésentation des femmes dans certaines catégories

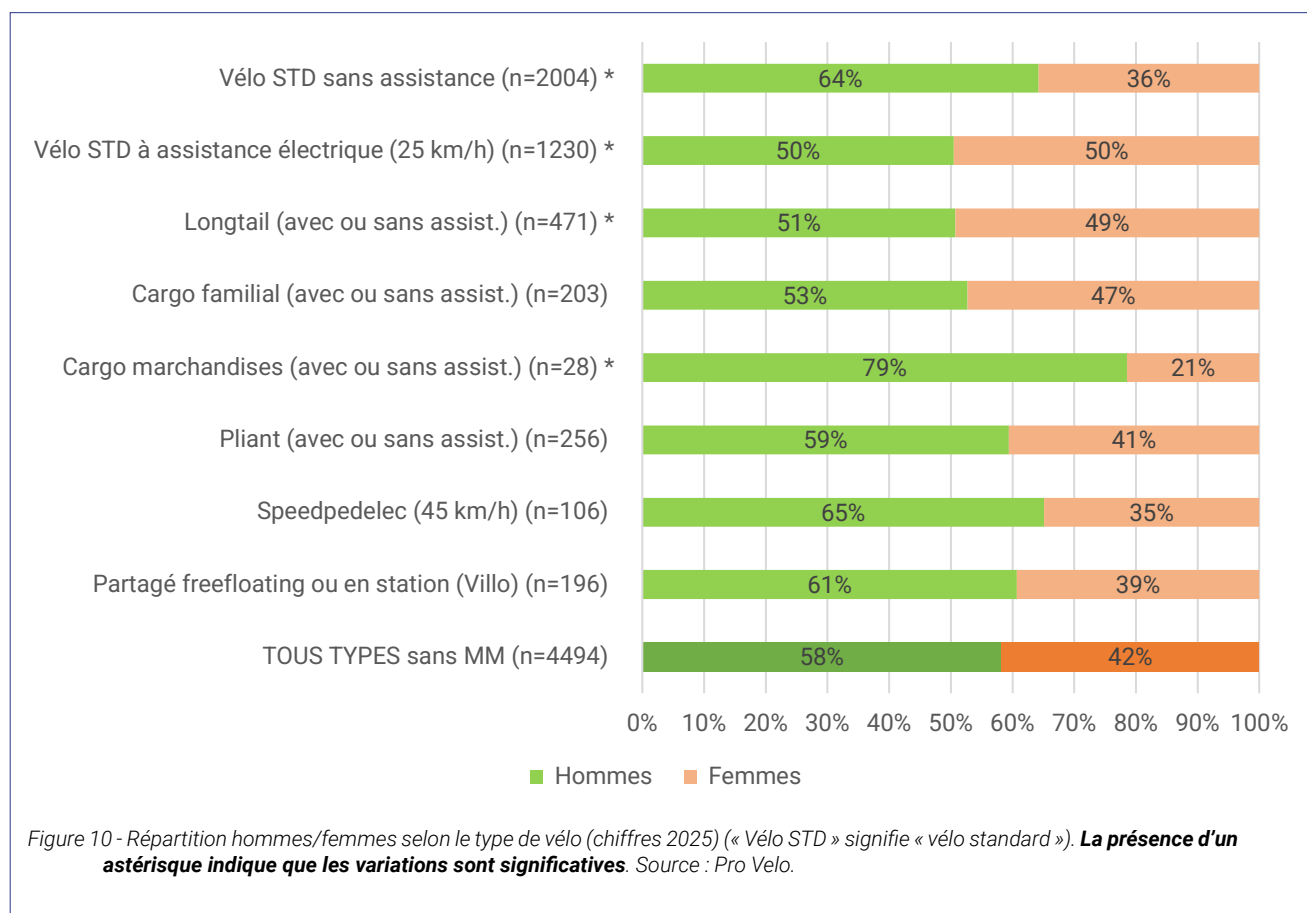
Les proportions de femmes roulant entre 8h et 9h en semaine avec un vélo cargo familial (47 %) ou un longtail (49 %) sont supérieures à la proportion de femmes observées en moyenne sur l'ensemble des cyclistes (42 %¹⁰ de femmes sur l'ensemble des déplacements en heure de pointe du matin). Le même constat est fait pour les VAE standards (où on observe 50 % de femmes).

La part des hommes qui roulent durant la même période avec un vélo standard (sans assistance) (64 %), avec un speed pedelec (65 %) ou avec un vélo cargo destiné au transport de marchandises (79 %) est par contre (largement) supérieure à celle observée dans l'ensemble de l'échantillon (58 %). La taille de l'échantillon de cette dernière catégorie reste cependant très limitée (28 vélos cargos logistiques).

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

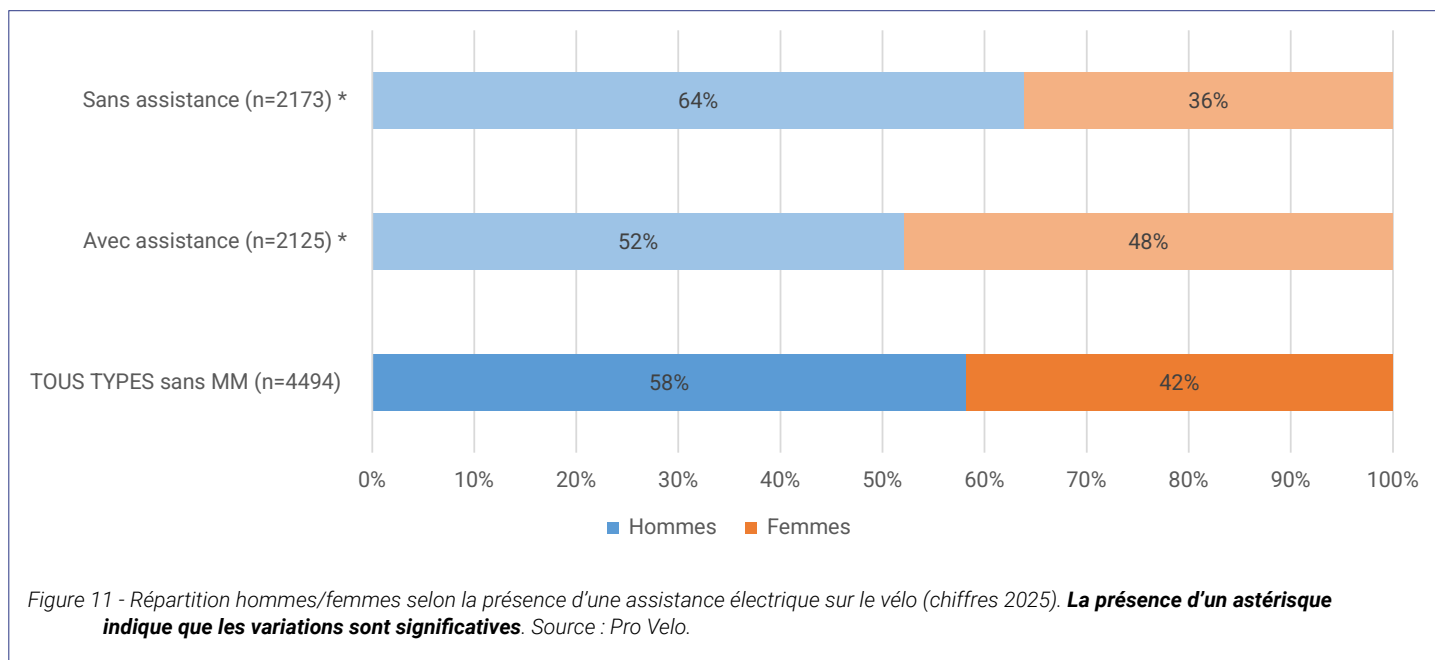
Enfin, lorsqu'on analyse la répartition hommes-femmes selon la présence (ou non) d'une assistance électrique, tout type de vélo confondu¹¹, on observe que les résultats sont identiques à 2024 : **48 % des vélos à assistance électrique sont conduits par des femmes**, et la proportion des femmes est de 36 % parmi les vélos sans assistance.

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



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

11. Par « tout type de vélo confondu », nous entendons l'ensemble des catégories de vélos comptabilisés dans les comptages « types de vélos », présentant une assistance électrique. Il peut donc s'agir de vélos classiques à assistance électriques, vélos pliants, speedpedelecs, vélos cargo ou longtails.



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

À l'échelle de l'ensemble des cyclistes, les comptages effectués montrent cette année une légère diminution de la tendance au port du casque puisque **68 % des cyclistes étaient casqués**¹² (contre 70 % en 2024), diminution qui se constate légèrement plus auprès des **hommes (65 % casqués en 2025 contre 68 % en 2024)** qu'auprès des **femmes (73 % de casquées en 2025 contre 74 % en 2024)**.

En continuant sur la lancée des années précédentes, **le port du casque reste sensiblement supérieur à la moyenne chez les cyclistes utilisant un vélo standard à assistance électrique (max. 25 km/h)**¹³ : 82 % des hommes et 88% des femmes (contre 60 % des hommes et 62 % des femmes pour le vélo classique), donc 85 % pour l'ensemble. Nous observons donc une augmentation de 4 points de pourcentage par rapport à 2024 pour les femmes portant un casque sur VAE (84 %).

Ce constat est également présent pour les vélos « **cargos**¹⁴ et **longtails** » (80 % des femmes, 70 % des hommes), ainsi que pour les **speedpedelecs** (84 % des hommes et 72 % des femmes). A noter que pour ce dernier type de vélo, et malgré l'obligation légale de port du casque, le pourcentage diminue de 16 points de pourcentages depuis 2024, autant chez les hommes que chez les femmes.

Le port du casque reste plus faible chez les personnes utilisant les *Villo!* et les vélos en *free floating*, même si une légère augmentation est observée depuis 2024 (+3 points de pourcentage au total).

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

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

14. Inclus les cargos familiaux et logistiques

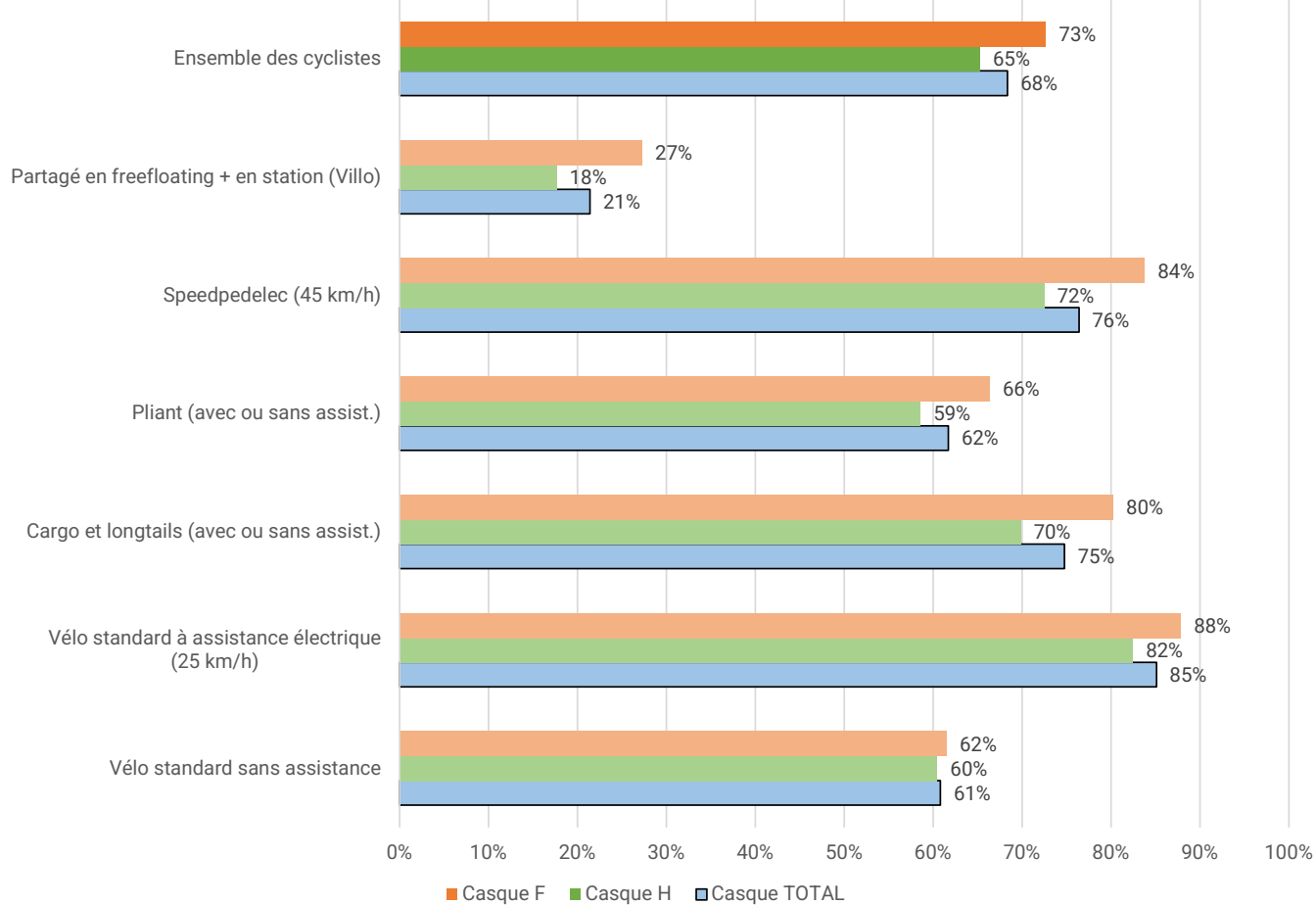


Figure 12 - Port du casque chez les cyclistes, en fonction du genre et du type de vélo. (Chiffres 2025). Source : Pro Velo.

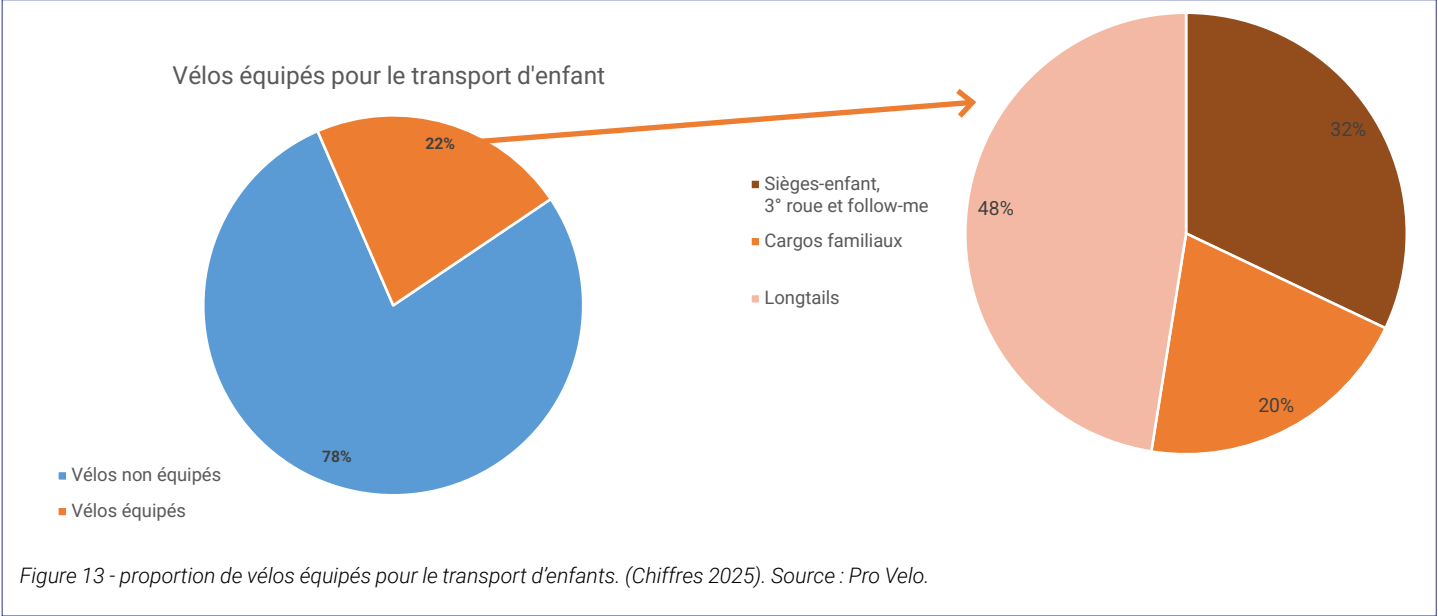
Transport d'enfants

Les dispositifs permettant le transport d'enfant ont également été relevés. Ont été comptabilisés : les **sièges-enfant**, les **follow-me** et **troisième-roue**, les **vélos-cargos familiaux** (type bakfiets) et les **longtails**. A noter que ces deux catégories étaient combinées dans une seule catégorie lors des analyses précédentes.

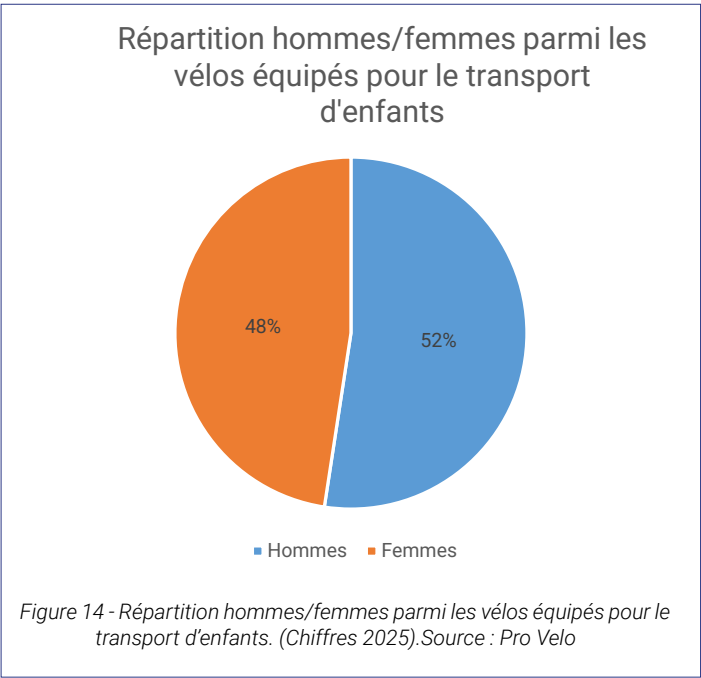
22 % de l'ensemble des vélos étaient équipés de dispositifs destinés au transport d'enfant, soit une diminution non significative d'1 point de pourcentage com-

paré à 2024. La plus grande partie des vélos équipés étaient des **longtails (48 %)**, suivis des **sièges enfant, 3^e roue et follow-me (32 %)**. Les **cargos familiaux (de type bakfiets)** sont utilisés à **20 %** pour transporter les enfants. Comparés à 2024, l'équipement en siège enfant, 3e roue et follow-me perd significativement 7 points de pourcentage au profit des deux autres types de vélo.

2024 : 23 % équipés, 77 % non équipés. 61 % cargos familiaux et 39 % 3e roue et siège enfant et follow me.



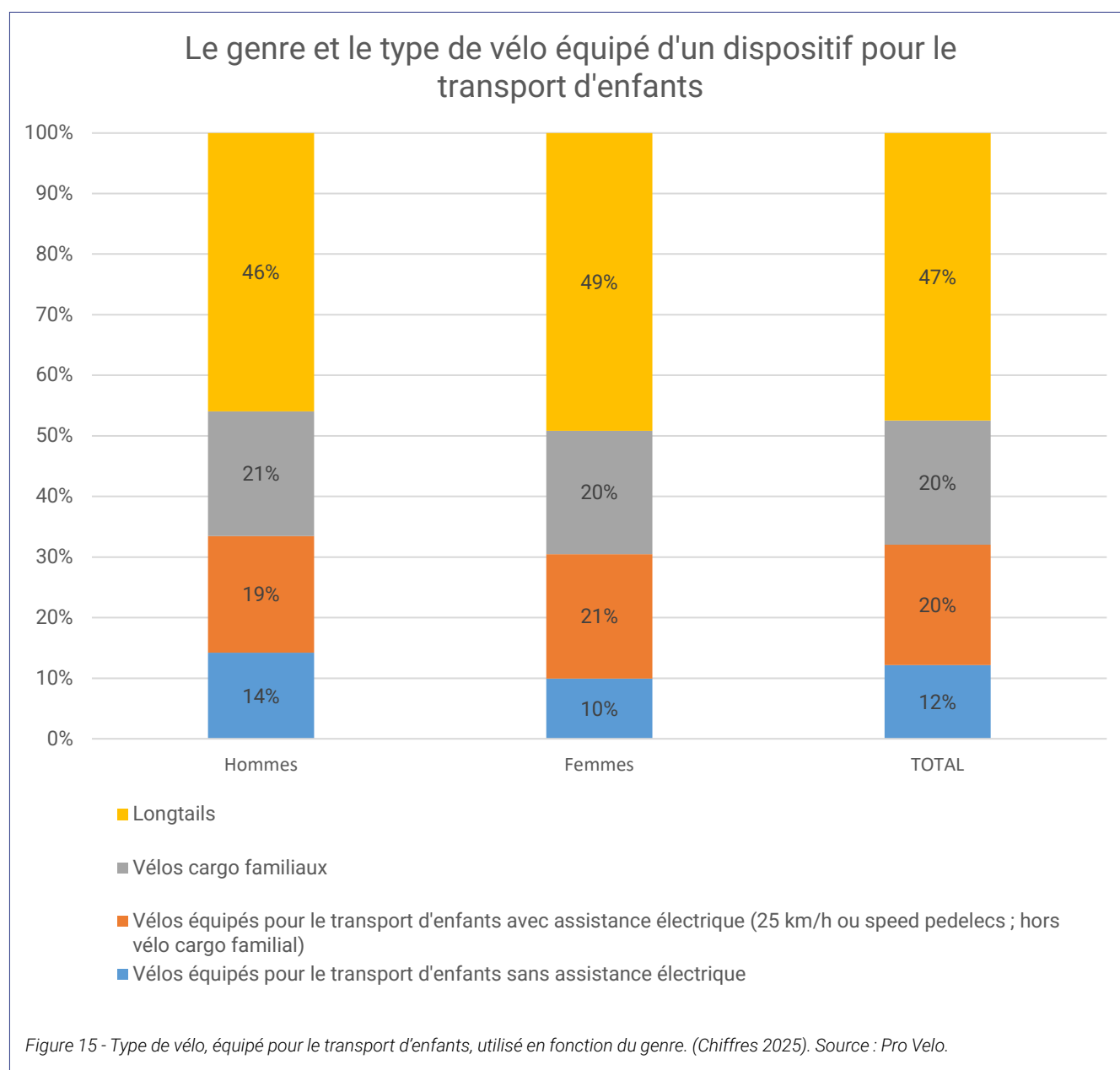
En 2025, la **parité hommes-femmes** pour l'utilisation de vélos **équipés aux transports d'enfants diminue de manière non significative d'un point de pourcentage par rapport à 2024**. 52 % des vélos équipés sont conduits par des hommes.



On remarque que la **proportion d'utilisation de VAE chez les cyclistes qui utilisent un vélo équipé pour le transport d'enfant (88 %) est bien supérieure à la proportion d'utilisation de VAE pour l'ensemble des cyclistes (49 %).**

L'utilisation de vélos sans assistance électrique équipés pour le transport d'enfant a diminué significativement de 7 points de pourcentage depuis 2024 au profit des vélos cargos familiaux et longtails, autant pour les hommes que pour les femmes. L'utilisation des sièges enfants, 3e roue et follow-me sur une VAE reste stable comparée à 2024.

Il n'y a pas de différence notable entre les hommes et les femmes en fonction du type de vélo équipé d'un dispositif pour le transport d'enfants, si ce n'est une utilisation légèrement supérieure mais non significative des femmes pour le longtail (49 % contre 46 % pour les hommes) et une utilisation légèrement supérieure mais non significative des hommes des vélos sans assistance électrique (14 % contre 10 % chez les femmes).



Éclairage des vélos en soirée

Des observations en soirée ont été effectuées après la tombée de la 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 :

- **75,5 %** des vélos observés étaient **correctement éclairés** à l'avant et à l'arrière ;
- **15,1 %** des vélos n'étaient équipés que d'un éclairage partiel ;
- **9,4 % des vélos n'étaient dotés ni d'un phare avant ni d'un phare arrière ;**
- **18,1 %** des cyclistes **arboraient une chasuble fluorescente** et **2,7 %** une **housse pour sac à dos fluo**.

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

Par rapport à 2024, la proportion de vélos en ordre d'éclairage diminue de près de 4 points de pourcentage (75,5 % en 2025 vs 79,2 % en 2024). Cette fluctuation est liée à une dégradation de la qualité d'éclairage chez les cyclistes, avec une part plus importante d'utilisateurs, comparée à 2024, se contentant d'un éclairage partiel (15,1 % en 2025 vs 11,2 % en 2024) .

Le pourcentage de vélos dotés d'aucun phare reste constant (9,4 % en 2025 vs 9,6 % en 2024).

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. La différence était moins marquée entre 2019 et 2022 au niveau de l'éclairage. Un écart significatif avait ensuite été observé en 2023 et 2024, avec 83,5 % des femmes ayant un éclairage en ordre contre 77,3 % en 2024. Cependant, 2025 est marquée par un nivellement : **78,2 % des femmes ont un éclairage en ordre** contre **74,4 % des hommes**, ce qui ne permet pas de dire que la différence est significative. Les femmes restent plus nombreuses à porter à gilet fluo (29,5 % des femmes, 13,8 % des hommes).

L'échantillon pour ce comptage d'éclairage est constitué à 72,3 % d'hommes contre seulement 27,7 % de femmes.

Stationnement

Les données relatives aux taux d'occupation des parkings vélos installés à proximité des stations de métro et principales gares de la Région ont été collectées en semaine (jour ouvrable), du 25 septembre au 2 octobre 2025 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. Cette année, la présence éventuelle de trottinettes attachées aux arceaux devait également être relevée, mais aucune n'a été comptabilisée. Par contre, de nombreuses trottinettes et vélos en free floating étaient présents à proximité (ou sur) des emplacements de parking vélo. Ces engins ne sont cependant pas pris en compte dans le calcul du taux d'occupation, étant donné qu'ils n'occupent pas une place de stationnement et peuvent être déplacés du parking en cas de suroccupation.

Taux d'occupation des parkings vélos

Le taux d'occupation moyen des parkings vélos est de 33 % (contre 30 % en 2024). 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.

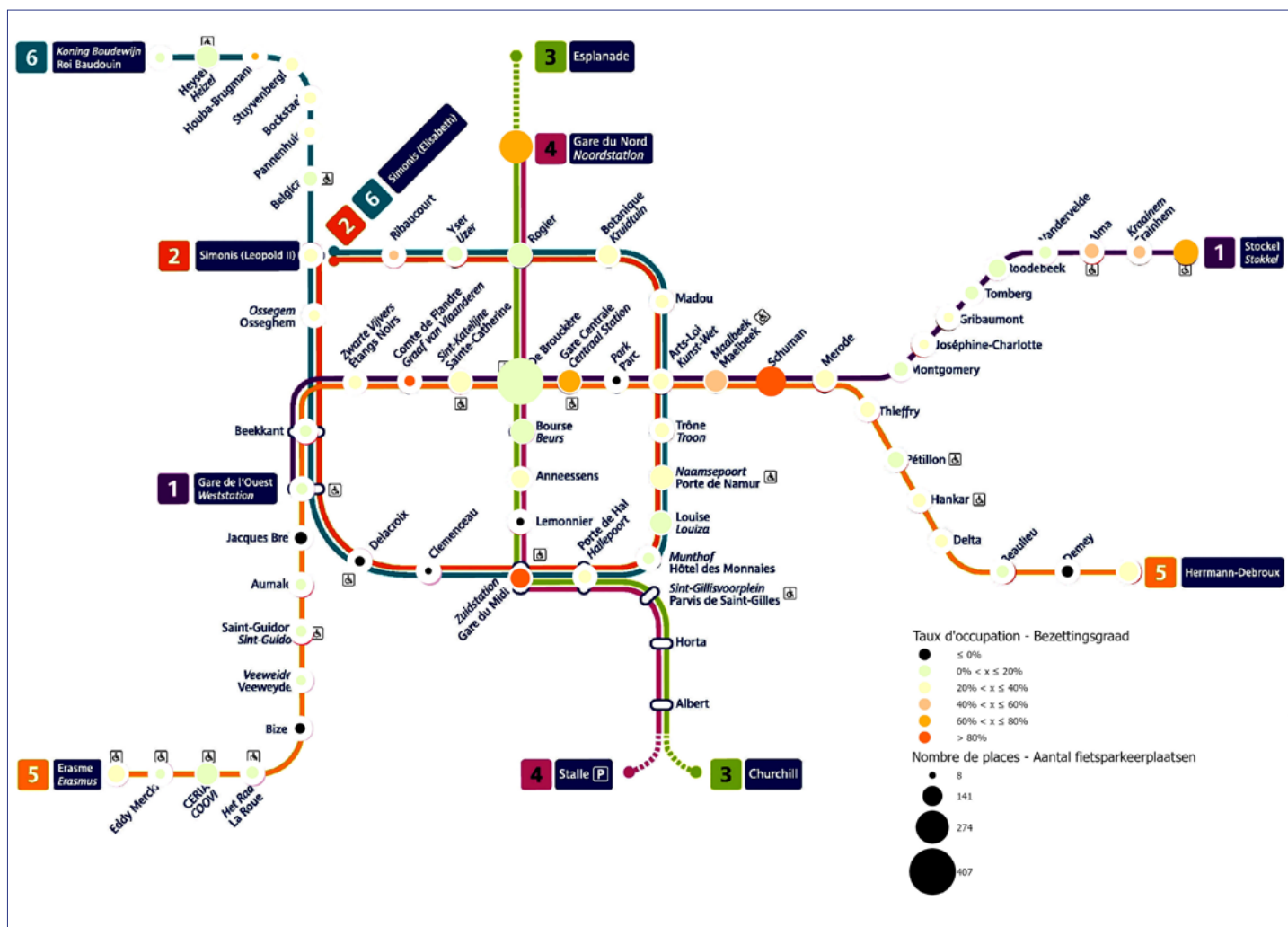


Figure 16 - Nombre de places pour vélos et taux d'occupation des parkings vélos à proximité des stations de métro et principales gares de la Région Bruxelloises. Source : plan de la STIB, données de Pro Velo.

Comme les années précédentes, **plusieurs gares apparaissent parmi les parkings vélos ayant les plus hauts taux d'occupation**. Pour la majorité, leur taux d'occupation a augmenté par rapport à 2024, sauf à la Gare du Nord et Centrale où on observe une (petite) diminution.

- **Gare du Midi** (96 % ; contre 59 % en 2024)
- **Gare de Bruxelles-Schuman** (82 % ; contre 65 % en 2024)
- **Gare du Nord** (72 % ; contre 74 % en 2024)
- **Gare de Bruxelles-Luxembourg** (69 % contre 59 % en 2024)
- **Gare Centrale** (63 % ; contre 70 % en 2024)

Parmi les autres parkings vélos les plus occupés, on retrouve aussi la station **Comte de Flandre** (91 % contre 89 % en 2024) et **Houba-Brugmann** (71 % contre 0 % en 2024¹⁵) et **Stockel** (65,1 % contre 47,5 % en 2024)

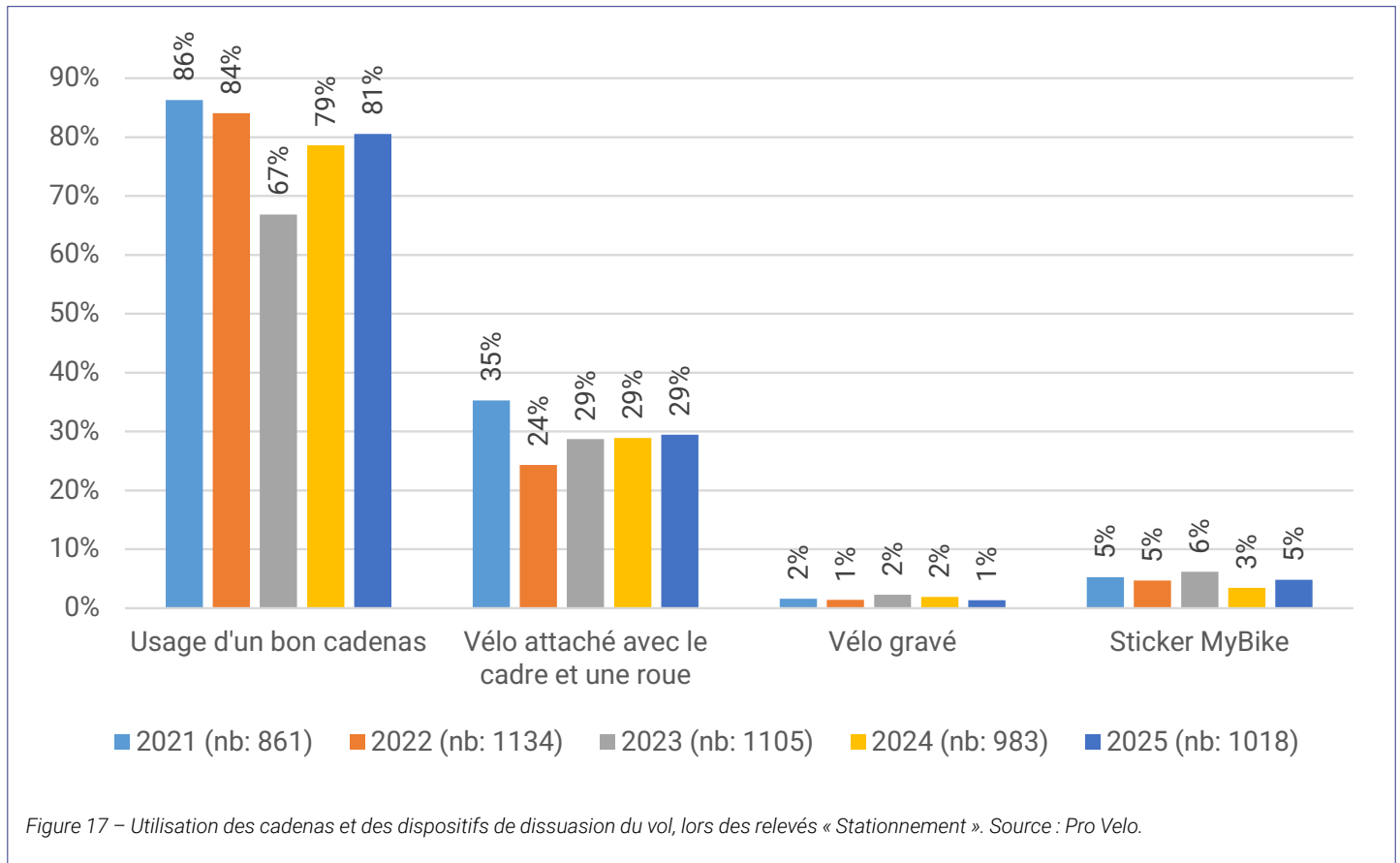
Parmi les parkings vélos les moins occupés, on retrouve sept stations dont le taux d'occupation est égal à 0 % : Bizet ; Demey ; Jacques Brel ; Lemonnier, mais aussi comme en 2024 : Parc ; Clémenceau et Delacroix.

15. La station Houba-Brugmann compte très peu d'emplacements de stationnement, une faible variation dans le nombre de vélos présents impacte donc grandement le taux d'occupation de la station.

Utilisation des cadenas et des dispositifs de dissuasion du vol

Nous avons également récolté des **données sur la façon dont les Vélos¹⁶ étaient attachés** (cf. figure 18). Parmi les 1018 vélos stationnés dans le centre ou sur la petite ceinture lors de nos comptages, **80,5 % (+2 points de pourcentage par rapport à 2024) étaient attachés avec un bon cadenas¹⁷** et **29 % (tout comme en 2024)** 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 la roue avant) du vélo. Bien qu'il reste recommandé d'attacher la roue avant avec le cadre, l'attacher uniquement de ce dernier, peut, dans ces conditions, être considérée comme suffisante.

Enfin, au niveau de la **gravure/apposition d'un sticker**, les constats sont contrastés. En 2019, 5 % des vélos étaient gravés. Ce pourcentage a diminué jusqu'à **moins de 1 % en 2020 et, en 2024, 1,4 %** des vélos étaient **gravés** (contre 1,9 % en 2023). Par contre, **4,8 %** des vélos portaient un **sticker¹⁹** (ce qui représente une légère augmentation de 1,3 points de pourcentage par rapport à 2024). Rappelons ici que plus aucun vélo n'est gravé en Région de Bruxelles-Capitale depuis mars 2019 suite au lancement du sticker antivol bruxellois. Il est donc normal d'observer une baisse progressive de la part des vélos gravés sur le territoire de la Région. A contrario, il reste interpellant d'observer que seule une faible part des vélos comptabilisés est actuellement équipé d'un sticker MyBike¹⁸.



16. Les éventuelles trottinettes présentes ne sont ici pas attachées, car leur système/technique d'attache n'est pas similaire à celui des vélos.

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

18. <https://mybike.belgium.be/fr>

Résultats des comptages des engins de micromobilité

Analyse quantitative

Comparaison vélos/engins de micromobilité

Cette année, les engins de micromobilité (musculaire et électriques, privés et partagés) ont été, pour la toute première fois, comptabilisés en même temps que les cyclistes sur les 26 points de comptage saisonniers. **Parmi l'ensemble des « véhicules » comptabilisés** (à comprendre, vélos et engins de micromobilité), **les engins de micromobilité représentaient 9 %** et les vélos 91 %.

La part engins de micromobilité/vélos varie d'un lieu de comptage à l'autre. 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.

La carte ci-après (figure 18) illustre, d'une part la répartition géographique du nombre d'utilisateurs de micromobilité comptés (pour chaque carrefour, moyenne des résultats des observations des mois de janvier, mai, septembre et novembre 2025, entre 8h et 9h), et d'autre part, à l'aide des « graphiques camembert » la part que ceux-ci représentent en comparaison avec les cyclistes.

C'est au carrefour **Gare de l'Ouest** que l'on **comptabilise la plus grande part d'engins de micromobilité (30 % de l'effectif)**. Les carrefours Place Emile Bockstael (17,5 %), Place Albert (16,9 %), Hôtel des Monnaies (15,3 %) et Porte d'Anvers (13,8 %) complètent ensuite le top 5. A contrario, ce sont **les carrefours Mérode (4,3 %), Av. du Martin Pêcheur (4,6 %) et Souverain/Herman Debroux (4,9 %)** qui voient passer la plus petite part **d'engins de micromobilité**.

Moyenne de fréquentation horaire (vélos et engins de micromobilité)
et répartition vélos/micromobilité des 26 lieux de comptages
en 2025 (8h-9h).

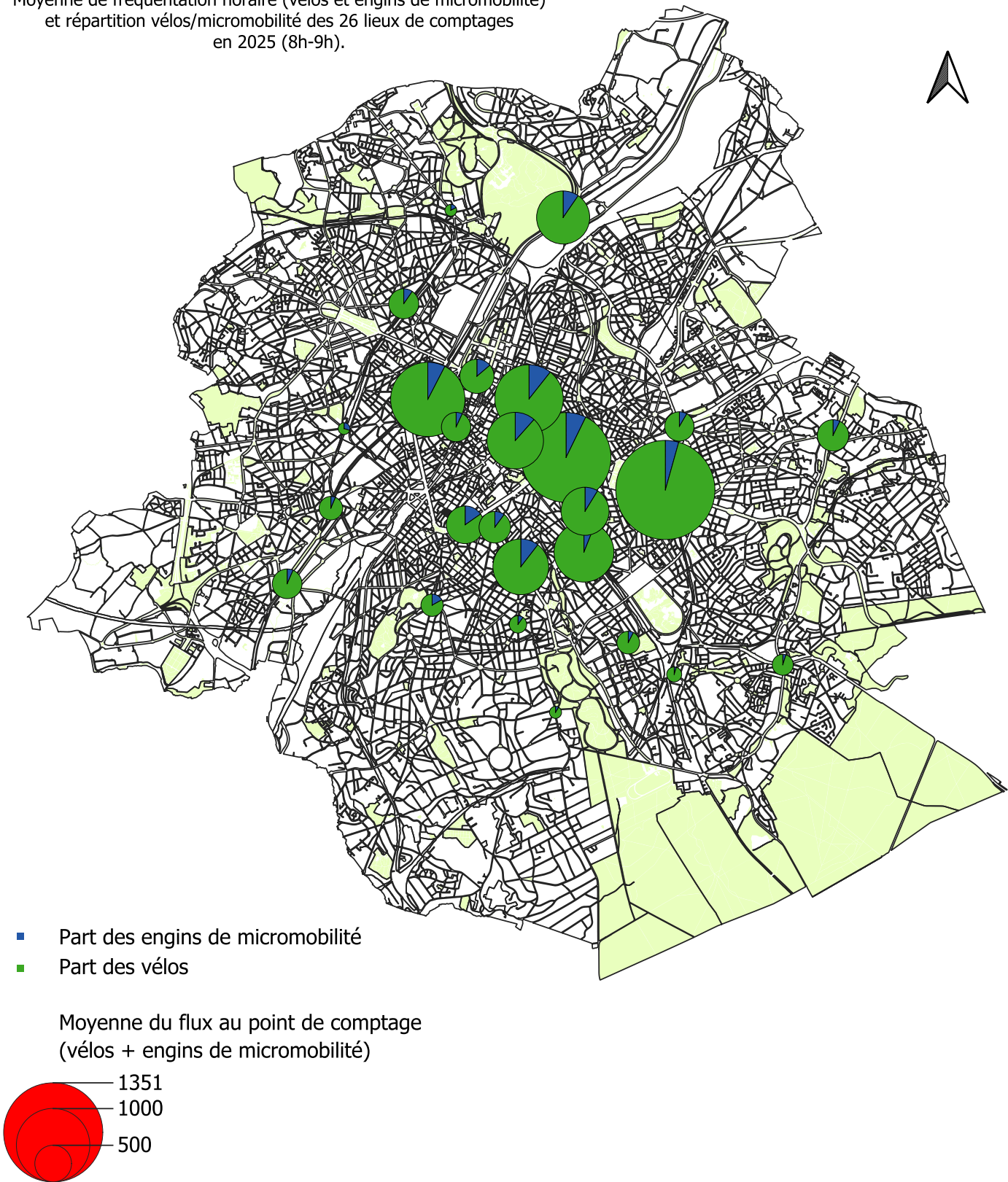


Figure 18 – Nombre moyen d'engins de déplacement, et leur part en comparaison avec les vélos, aux 26 lieux de comptage en 2025 (8h-9h).
Source : Pro Vélo.

Lorsqu'on regarde en chiffres absolus, les effectifs relevés varient également d'un point de comptage à l'autre. Ce n'est pas aux points de comptages où leur part est la plus importante qu'on observe davantage d'engins de micromobilité. Les carrefours Porte de Schaerbeek (en moyenne sur toute l'année : 100 engins/heure), Loi/Colonies/Royale (89 engins/heure) et Rue de la Loi (89 engins/heure) forment le top 3. La Rue de la Loi est également l'un des 3 lieux où l'on compte le plus de cyclistes. A l'opposé, nous trouvons les carrefours Av. du Martin Pecheur (10 engins/heure), Souverain/Herman Debroux (14 engins/heure) et De Fré/Waterloo (15 engins/heure). Deux de ces carrefours (Av. du Martin Pecheur et De Fré/Waterloo) sont également parmi les lieux où l'on observe le moins de cyclistes en moyenne.

Lorsqu'on analyse les chiffres par saison, on observe très peu de variation, à l'exception du mois de janvier où le nombre moyen d'engins de micromobilité est le plus faible (en moyenne : 32 engins/point de comptage). Les mois de mai, septembre et novembre comptabilisent en moyenne respectivement 51, 54 et 55 engins par point de comptage. Lorsqu'on regarde le nombre de cyclistes, c'est également le mois de janvier qui présente l'effectif le plus faible.

2025 - Engins de micromobilité	Janvier	Mai	Septembre	Novembre	MOYENNE	Part des engins de micromobilité sur l'ensemble du flux "engins + vélos"
Porte d'Anvers	33	74	75	76	65	13,8 %
Porte de Schaerbeek	51	103	129	115	100	10,7 %
Carrefour Loi/Colonie/Royale	70	109	91	87	89	11,6 %
Place Stéphanie	34	50	51	39	44	10,1 %
Porte de Flandre	50	98	77	83	77	7,6 %
Q. Bietsebroeck/Pont Paepsem	19	19	43	25	27	6,6 %
Place Philippe Werrie	15	47	47	49	40	9,7 %
Pont Van Praet	43	91	72	72	70	9,6 %
Gare de l'Ouest	32	77	49	35	48	30,0 %
Merode	36	61	67	71	59	4,3 %
Ch de Wavre/Maelbeek	46	74	29	81	58	8,8 %
Germoir/Couronne	28	55	61	53	49	6,0 %
Rue Washington/ch de Waterloo	17	31	27	20	24	10,1 %
Rue de la Loi	69	113	77	95	89	7,2 %
Carrefour Reyers/Cerisiers/Roodebeek	31	30	34	40	34	8,4 %
Carrefour Woluwe/Hymans/Vandervelde	23	32	29	39	31	7,2 %
Souverain/Herman Debroux	7	15	19	15	14	4,9 %
Rond-point de l'Université	19	19	37	19	24	7,6 %
Place Albert	18	18	20	150	52	16,9 %
Rond-Point av du Martin Pecheur	3	11	14	10	10	4,6 %
Carrefour Dansaert/Van Artevelde	22	32	15	42	28	6,9 %
Hotel des Monnaies	45	96	98	76	79	15,3 %
Place Emile Bockstael	40	29	25	19	28	17,5 %
De Fré/ Waterloo	9	16	13	20	15	8,8 %
Louise/Bailli	63	85	84	87	80	10,5 %
Square Emile Vander Velde	11	27	34	10	21	6,4 %
Moyenne par période de comptage	32	54	51	55		

Tableau 6 - Résultats bruts des comptages, partie micromobilité, pour chaque période (janvier, mai, septembre et novembre 2025).
Source : Pro Velo.

Comparaison des engins de micromobilité partagés versus privés, à 4 lieux de comptage

En quatre lieux (Carrefours Loi/Colonie/Royale ; Mérode ; Chaussée de Wavre/Maelbeek ; Rond-Point de l'Université) une distinction entre les engins de micromobilité privées et les engins (*exclusivement des trottinettes*) partagés en free floating a été effectuée. Ainsi, les engins de micromobilité privés représentent 47 % des engins relevés à ces carrefours.

Part des engins de micromobilité partagés , parmi l'ensemble des engins de micromobilité (N=482)	52,6%
Part des engins de micromobilité privés , parmi l'ensemble des engins de micromobilité (N=434)	47,4%

Tableau 7 – Part des engins de micromobilité partagés et privés, parmi l'ensemble des engins de micromobilité comptabilisés. Source : Pro Velo.

Lorsqu'on regarde plus en détails, on observe des variations pour cette répartition entre les différents carrefours (tableau 8). Il faut cependant garder à l'esprit la taille des effectifs, relativement restreints pour certains.

Carrefours	% Engins de micromobilité partagés	% Engins de micromobilité privés
Carrefour Loi/Colonie/Royale (N=357)	43,4 %	56,6 %
Mérode (N=235)	50,6 %	49,4 %
Ch de Wavre/Maelbeek (N=230)	69,1 %	30,9 %
Rond-point de l'Université (N=94)	52,1 %	47,9 %

Tableau 8 – Répartition engins de micromobilité partagés/privés, aux différents lieux de comptage, en 2025 (moyenne sur les 4 périodes de comptage). Source : Pro Velo .

Analyse qualitative

Port du casque

En moyenne, sur l'ensemble des utilisateurs d'engins de micromobilité (EMM) comptabilisés lors des comptages saisonniers, **20 % portaient un casque en 2025**. Cela représente une différence flagrante par rapport aux cyclistes où le port du casque atteint 70 %.

On observe une différence de 8 points de pourcentage entre les femmes et les hommes, ces derniers optant moins souvent pour le port du casque (**19 % des hommes contre 27 % des femmes**).

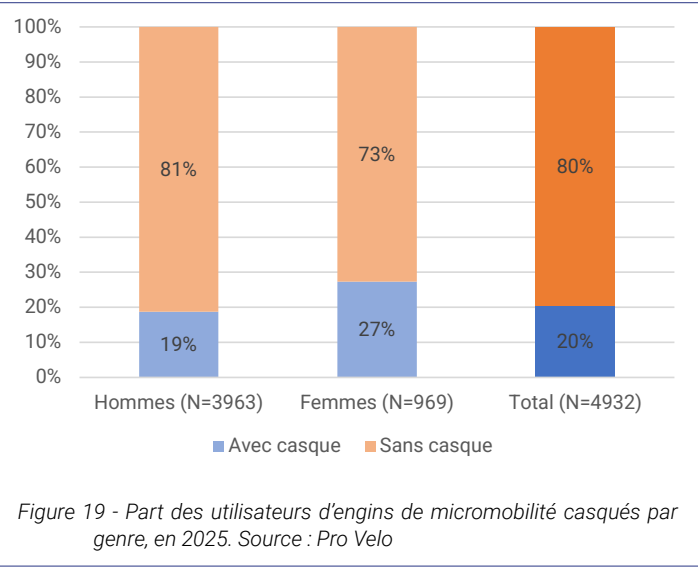


Figure 19 - Part des utilisateurs d'engins de micromobilité casqués par genre, en 2025. Source : Pro Velo

Le tableau 9 montre les différences d'un carrefour à l'autre. Dans 19 des 26 points de comptages, seulement ¼ des utilisateurs portent le casque.

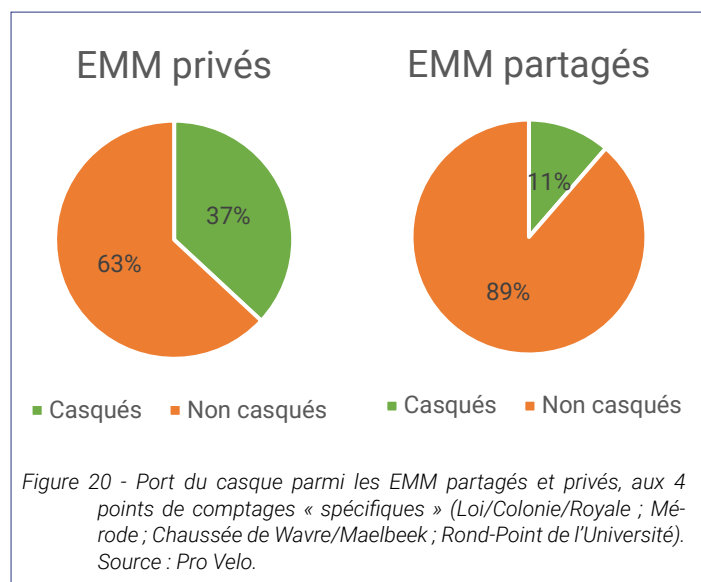
La **Gare de l'Ouest** est le carrefour où le port du casque chez les utilisateurs d'EMM est **le moins fréquent (6 %)**, unique point où il est présent à moins de 12 %. Au près des cyclistes, c'est également un des points où le port du casque est le plus « faible », mais où il atteint malgré tout 61 %.

Les lieux où le **casque est le plus souvent porté** sont la **place Albert (33 %)**, le **Carrefour Woluwe/Hymans/Vandervelde (33 %)** et le **Rond-point de l'Université (31 %)**. Le carrefour Woluwe/Hymans/Vandervelde est également l'un des points où le port du casque est le plus important chez les cyclistes (81 %).

	Lieu de comptage	% casqués
20	Place Albert	33%
17	Carrefour Woluwe/Hymans/Vandervelde	33%
19	Rond-point de l'Université	31%
9	Pont Van Praet	28%
15	Rue de la Loi	27%
21	Rond-Point av du Martin Pecheur	26%
18	Souverain/Herman Debroux	25%
11	Merode	24%
3	Carrefour Loi/Colonie/Royale	24%
25	De Fré/ Waterloo	22%
27	Square Emile Vander Velde	22%
13	Germoir/Couronne	21%
24	Place Emile Bockstael	21%
23	Hotel des Monnaies	21%
16	Carrefour Reyers/Cerisiers/Roodebeek	21%
12	Ch de Wavre/Maelbeek	19%
26	Louise/Bailli	18%
4	Place Stéphanie	17%
2	Porte de Schaerbeek	17%
22	Carrefour Dansaert/Van Artevelde	16%
8	Place Philippe Werrie	13%
7	Q. Biestebroek/Pont Paepsem	13%
6	Porte de Flandre	13%
1	Porte d'Anvers	12%
14	Rue Washington/ch de Waterloo	12%
10	Gare de l'Ouest	6%

Tableau 9 - Part des utilisateurs d'engins de micro mobilité casqués à chacun des 26 points de comptage, en 2025. Source : Pro Velo

Les comptages spécifiques, **distinguant EMM partagés (free floating) et EMM privés**, réalisés en quatre lieux en 2025, nous permettent de comparer précisément le port du casque entre les utilisateurs de ces deux types d'engins. Une **différence significative de 26 points de pourcentage** est observée, les utilisateurs d'EMM privés étant nettement plus équipés que ceux d'EMM partagés (37 % contre 11 % pour les EMM partagés).



Proportion d’hommes, de femmes et d’enfants

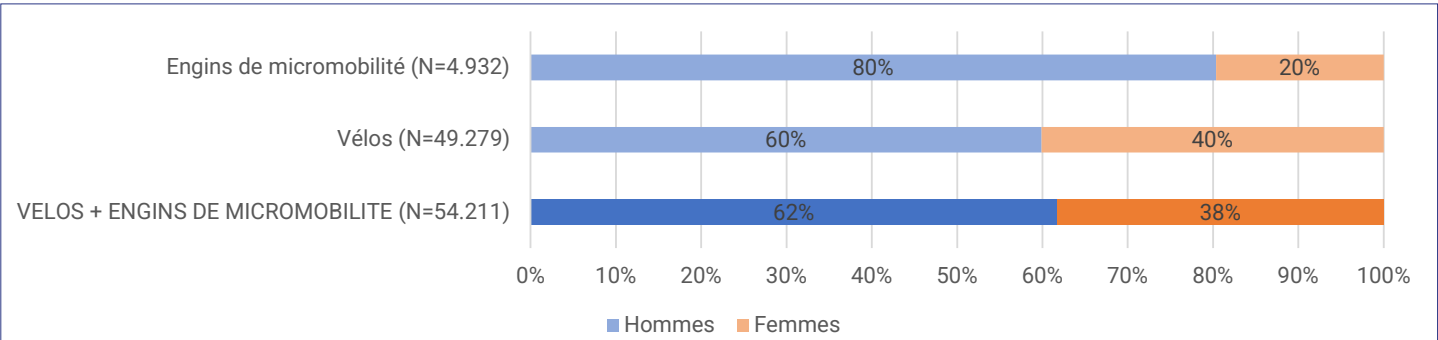


Figure 21 - Répartition hommes/femmes selon le type de vélo et EMM (chiffres 2025 issus des comptages « types de vélos »). La présence d’un astérisque indique que les variations sont significatives. Source : Pro Velo.

Les comptages « saisonniers », réalisés le matin de 8h à 9h, nous indiquent que les hommes représentent 80 % des utilisateurs d’EMM et les femmes, 20 %. Cela représente une différence significative en comparaison avec la part des hommes parmi l’ensemble du flux (vélos + EMM ; 62 %), ainsi que parmi les cyclistes (60 % d’hommes). Quel que soit le lieu de comptage, les hommes sont les majoritaires utilisateurs des engins de micromobilité, représentant **plus de 70 % des utilisateurs sur 25 des 26 points de comptage**.

La répartition par genre est particulièrement **équilibrée** uniquement sur le comptage de la **place Albert**, avec **53 % d’hommes et 46 % de femmes** qui utilisent les EMM. **Les plus grandes disparités de genre** se trouvent quant à elles à la **Gare de L’Ouest**, le **Square Emile Vander Velde** et la **porte d’Anvers**, avec 11 % d’utilisation des EMM par les femmes à chacun de ces trois points.

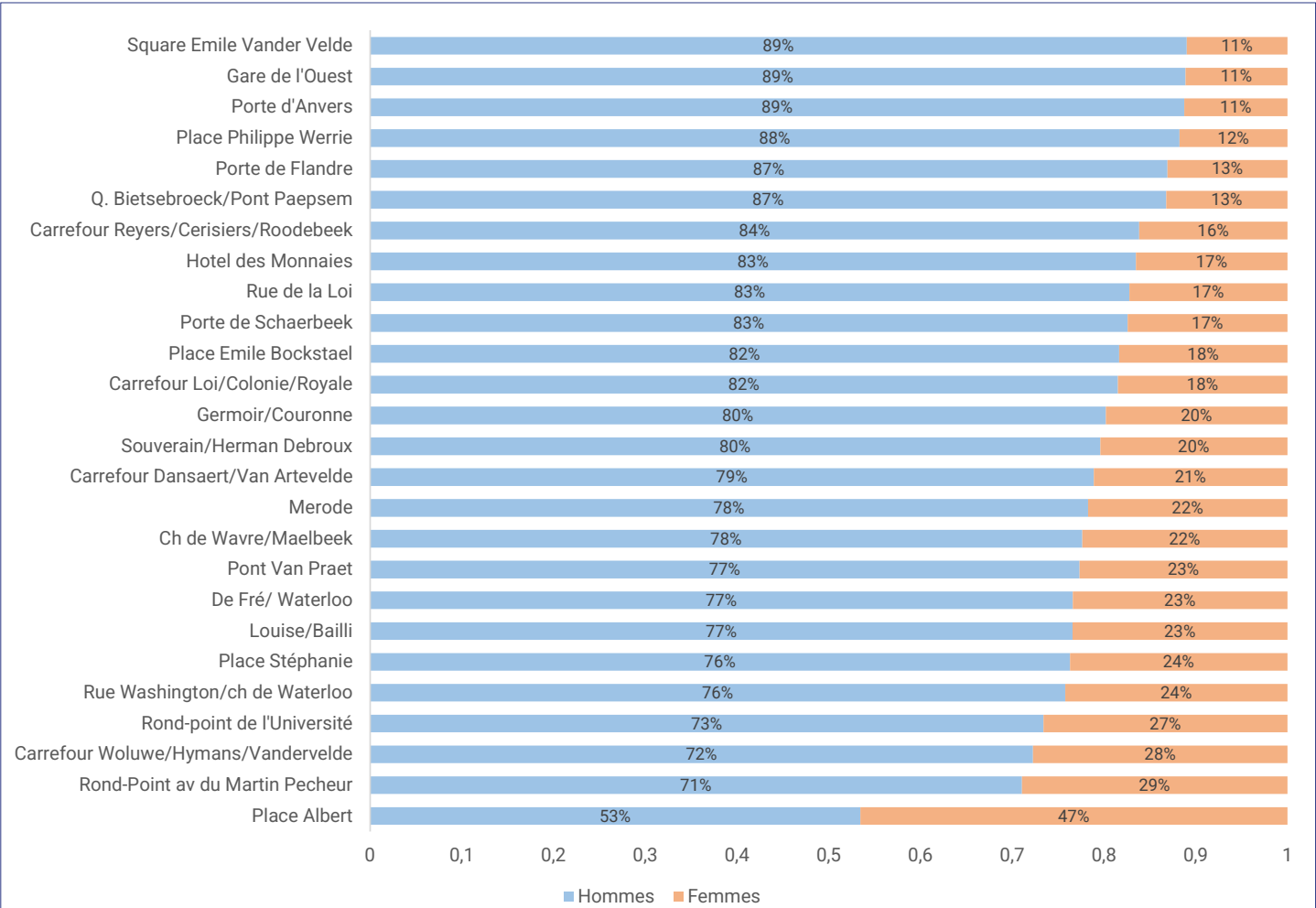


Figure 22 – Répartition des utilisateurs d’engins de micromobilité, par genre, et par point de comptage. Chiffres 2025, issus des comptages saisonniers (moyenne sur l’ensemble des périodes de comptage). Source : Pro Velo.

Comparaison entre les résultats des comptages manuels et des comptages automatiques de Bruxelles Mobilité

L'échantillon de mesures des flux compilées dans le cadre de cet observatoire du vélo et de la micromobilité un jour ouvrable entre 8h et 9h du matin en janvier, mai, septembre et novembre donne une image conforme à la tendance observée sur les compteurs automatiques¹⁹ installés sur les pistes cyclables. En semaine (lundi au vendredi), ces derniers indiquent une croissance des flux sur la période 2024-2025 entre 8h et 9h de +15 % également.

Toutefois, ces compteurs comptabilisent également les engins de micromobilité. Etant donné que l'empatement des trottinettes électriques a pris quelques centimètres ces dernières années, la majorité des trottinettes se retrouvent maintenant dans la catégorie des vélos. Il n'est donc plus possible de les exclure des comptages automatiques.

19. Source : <https://be.brussels/fr/transport-mobilite/enjeux-de-la-mobilite/observatoire-thematique/velo/usage-du-velo#1>

Rapport de l'enquête continue

Résumé

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

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

Méthodologie

En 2025, un total de **393** cyclistes a été interrogés.

Pour distribuer l'enquête, plusieurs étudiants se sont déplacés sur le terrain pour interroger les cyclistes « en face à face ». Ces 393 entretiens ont systématiquement été réalisés du lundi au vendredi entre le 29 septembre et le 21 octobre, soit en matinée (de 8h00 à 12h00) soit l'après-midi (de 14h00 à 19h00).

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

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

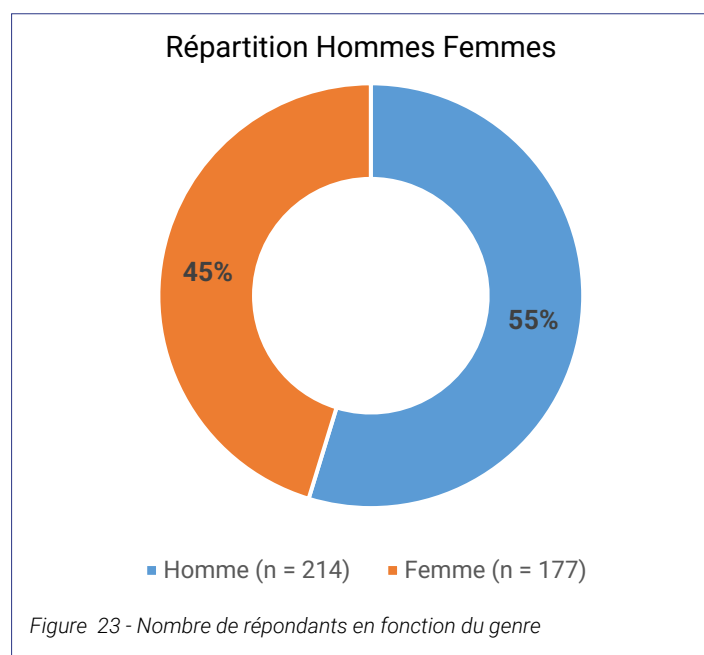
Le questionnaire utilisé pour la présente enquête est disponible en annexe 2.

Types de déplacement et détails 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

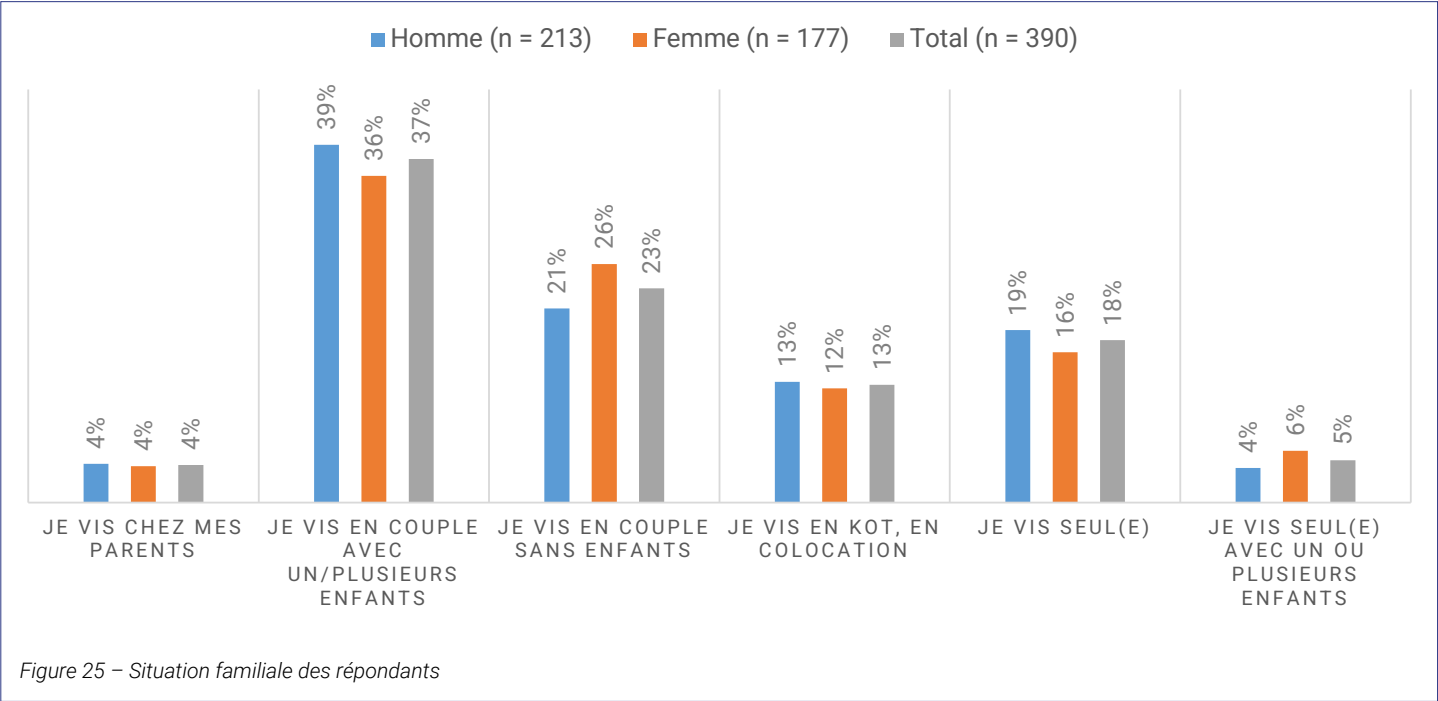
Au sein de notre échantillon, 55 % des répondants étaient des hommes et 45 % des femmes.



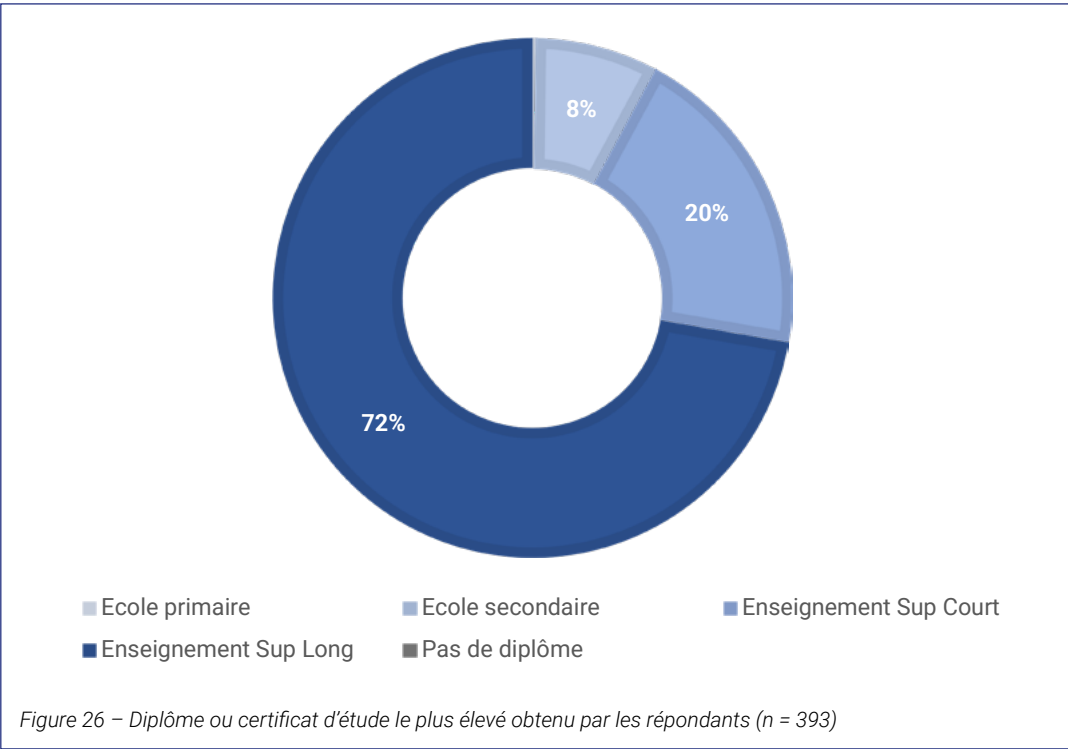
En termes de situation professionnelle, **69 % des répondants étaient des employés** au moment de répondre à l'enquête. Ce sont ensuite respectivement les indépendants (10 %), les étudiants (9 %) et les demandeurs d'emploi (5 %) qui sont les plus présents au sein de notre échantillon.



La plupart des répondants à l'enquête vivent en couple (60 %), que ce soit avec des enfants (37 %) ou non (23 %), tandis que 18 % déclarent vivre seul. 13 % vivent en kot, proportion bien plus importante chez les moins de 24 ans (45 %).



Enfin, comme les années passées, la très grande majorité des répondants possèdent un diplôme de l'enseignement supérieur (90 %, dont 73 % un « cycle long »).

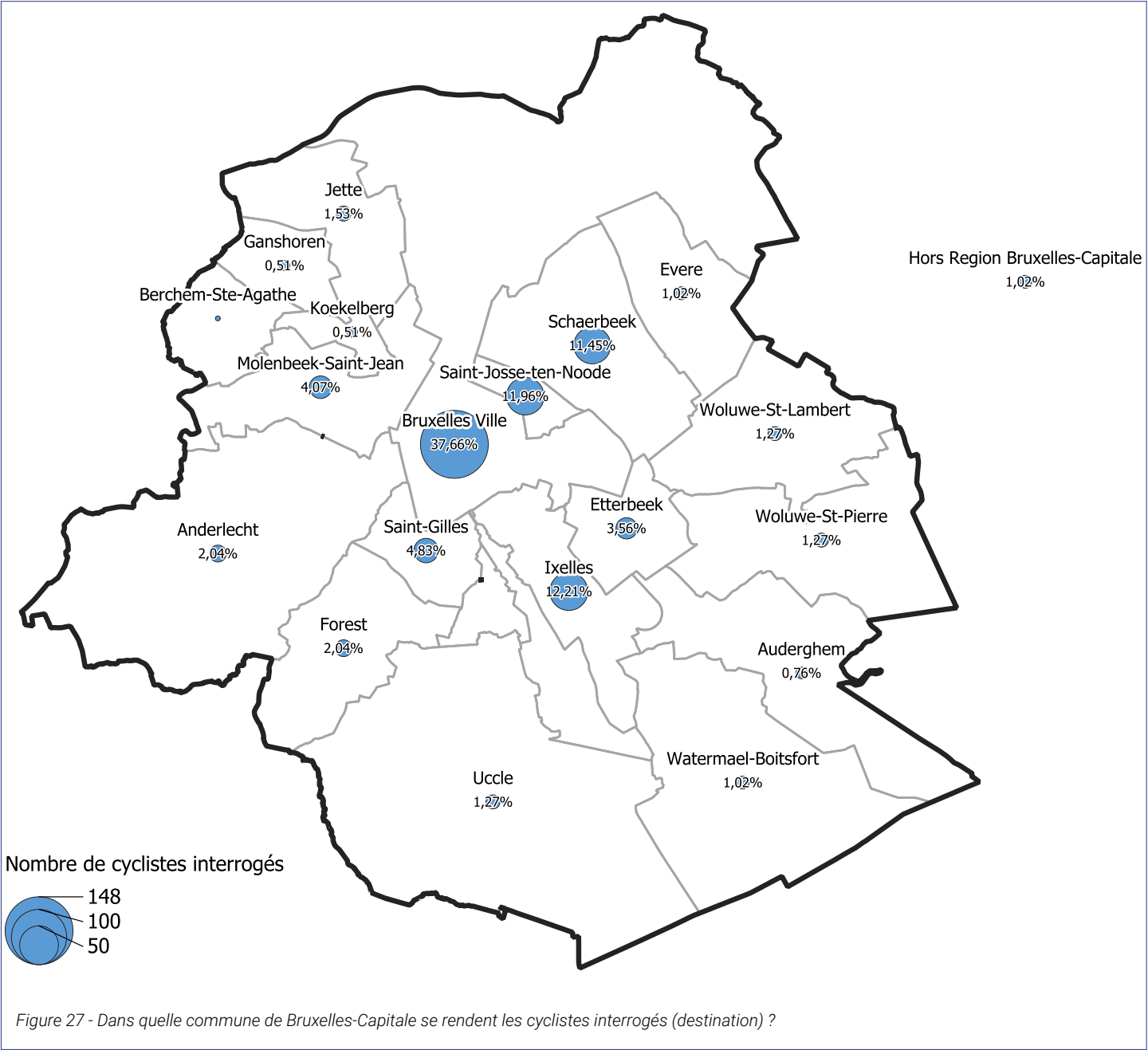


Chaque cycliste était invité à nous partager une série d’informations concernant le trajet qu’il était en train d’effectuer à vélo au moment où il a été interrogé.

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 ?

Comme les années précédentes, **Bruxelles Ville est le lieu de destination principal** parmi les cyclistes interrogés en 2025, **38 % d’entre eux le déclarant comme lieu de destination**. Suivent les communes d’Ixelles (12 %) et celles à proximité du **centre d’affaire autour de la gare du Nord** : **Saint-Josse** (12 %) et **Schaerbeek** (11 %).



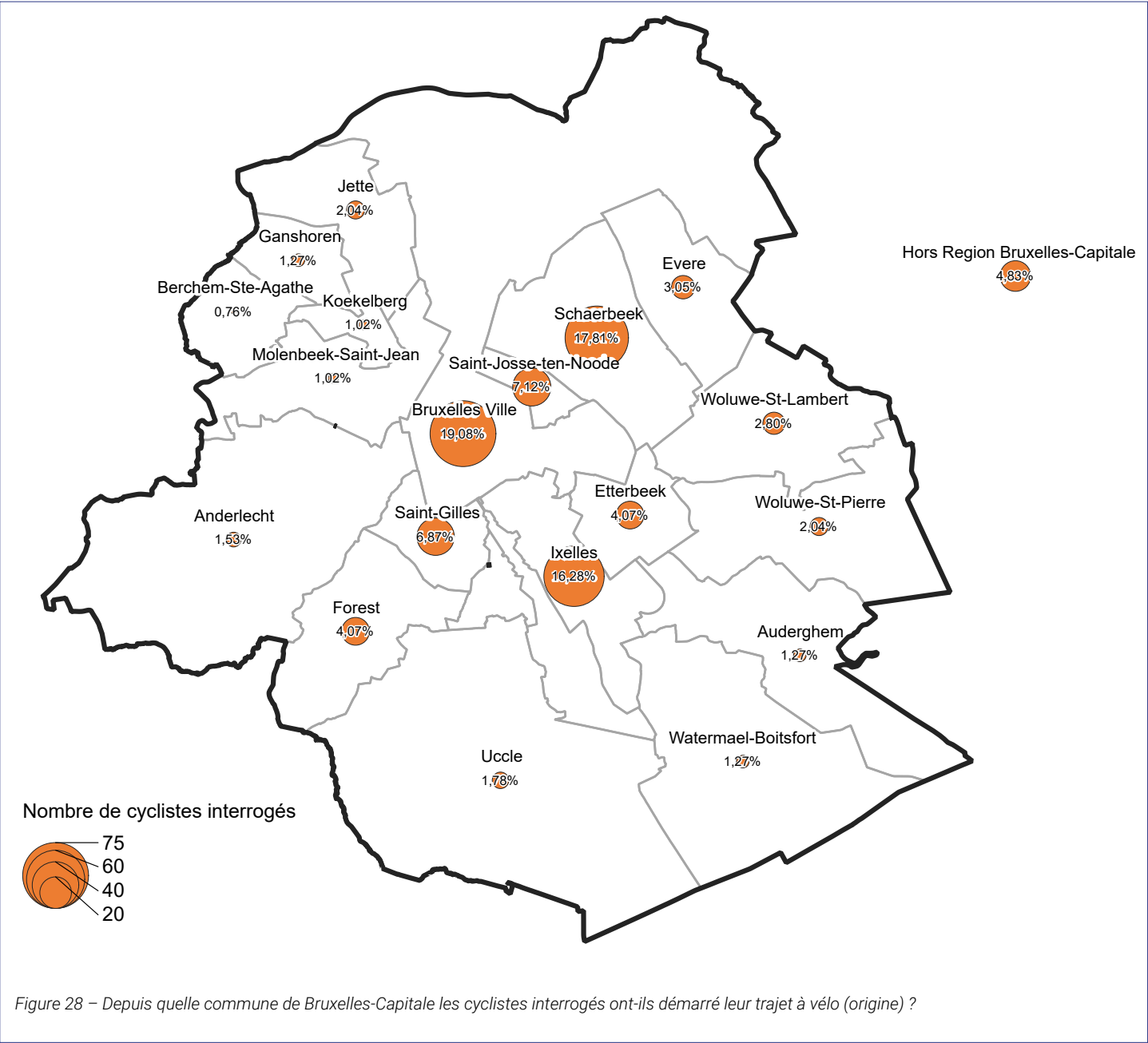
Communes de destination

Anderlecht	8	2,0 %
Auderghem	3	0,8 %
Bruxelles Ville	148	37,7 %
Etterbeek	14	3,6 %
Evere	4	1,0 %
Forest	8	2,0 %
Ganshoren	2	0,5 %

Ixelles	48	12,2 %
Jette	6	1,5 %
Koekelberg	2	0,5 %
Molenbeek	16	4,1 %
Saint-Gilles	19	4,8 %
Saint-Josse	47	12,0 %

Schaerbeek	45	11,5 %
Uccle	5	1,3 %
Watermael-Boitsfort	4	1,0 %
Woluwe-St-Lambert	5	1,3 %
Woluwe-St-Pierre	5	1,3 %
Hors Bruxelles	4	1,0 %

En termes de **lieu d'origine**, c'est également la Ville de Bruxelles qui est le plus fréquemment citée (19 %), suivie de **Schaerbeek** (18 %) et d'**Ixelles** (16 %). Enfin, il convient de souligner que 5 % des cyclistes interrogés ne viennent pas de la Région Bruxelles-Capitale.



Communes d'origine

Anderlecht	6	1,5 %
Auderghem	5	1,3 %
Bruxelles Ville	3	0,8 %
Etterbeek	75	19,1 %
Evere	12	3,1 %
Forest	16	4,1 %
Ganshoren	5	1,3 %

Ixelles	64	16,3 %
Jette	8	2,0 %
Koekelberg	4	1,0 %
Molenbeek	4	1,0 %
Saint-Gilles	27	6,9 %
Saint-Josse	28	7,1 %

Schaerbeek	70	17,8 %
Uccle	7	1,8 %
Watermael-Boitsfort	5	1,3 %
Woluwe-St-Lambert	11	2,8 %
Woluwe-St-Pierre	8	2,0 %
Hors Bruxelles	19	4,8 %

En ce qui concerne le motif de ce déplacement, 6 personnes interrogées sur 10 **se déplaçaient pour se rendre ou revenir de son lieu de travail (61 %)**. Parmi les autres motifs de déplacements, « **se rendre à une activité de loisir** » apparaît ainsi en deuxième position (12 %), devançant « **se rendre dans un commerce** » (10 %) et « **se rendre à une activité sociale** » (8 %). Les motifs de déplacement constatés en 2025 ont très peu évolué par rapport à 2024.

Types de vélo

Comme l'année dernière, **près de 6 cyclistes interrogés sur 10 utilisent un vélo classique pour leurs déplacements (59 %)**, mais contrairement à ce qui était observé l'année dernière, cette proportion est quasiment la même chez les hommes et les femmes. **Le vélo électrique vient en deuxième position (30 %)**. Si **les vélos cargos (9 %)** apparaissent nettement plus loin, **leur proportion augmente de façon significative par rapport à 2024 (+5 points)**.

Tout type de vélo confondu, les vélos non-électriques **sont toujours majoritaires (60 %)** par rapport aux électriques (40 %) mais l'écart ne cesse de se réduire ces dernières années : +8 points par rapport à 2023.

En revanche, contrairement à 2024 mais dans la lignée des observations faites en 2023, il n'y a cette année pas de *gender gap* en ce qui concerne le vélo électrique : la proportion d'utilisation de ces véhicules est **exactement la même chez les femmes et les hommes**.

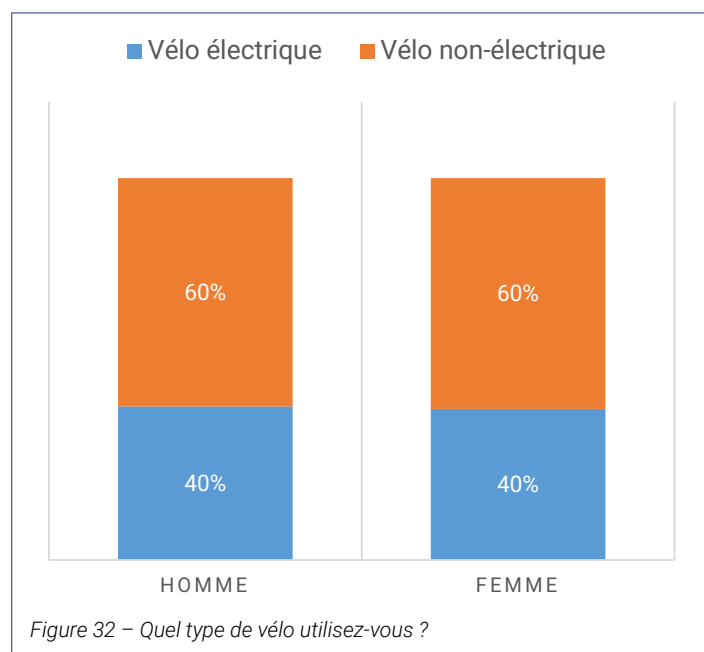


Figure 32 – Quel type de vélo utilisez-vous ?

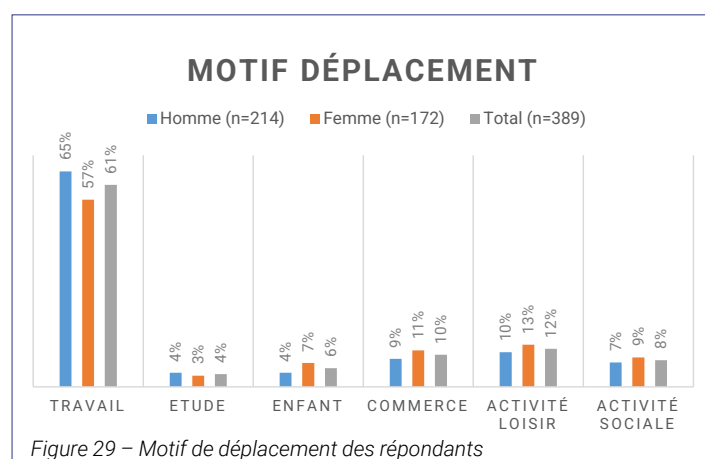


Figure 29 – Motif de déplacement des répondants

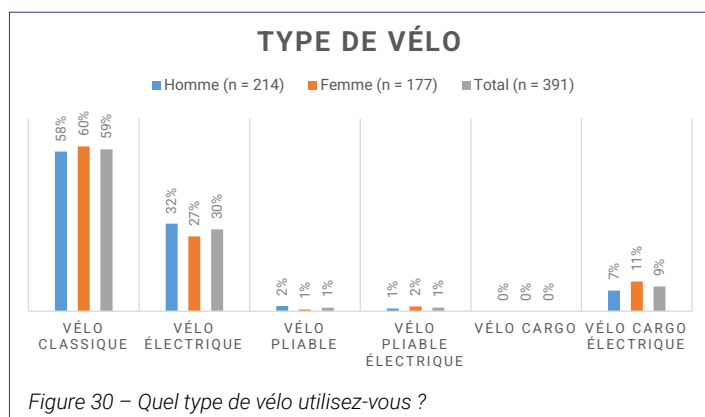


Figure 30 – Quel type de vélo utilisez-vous ?

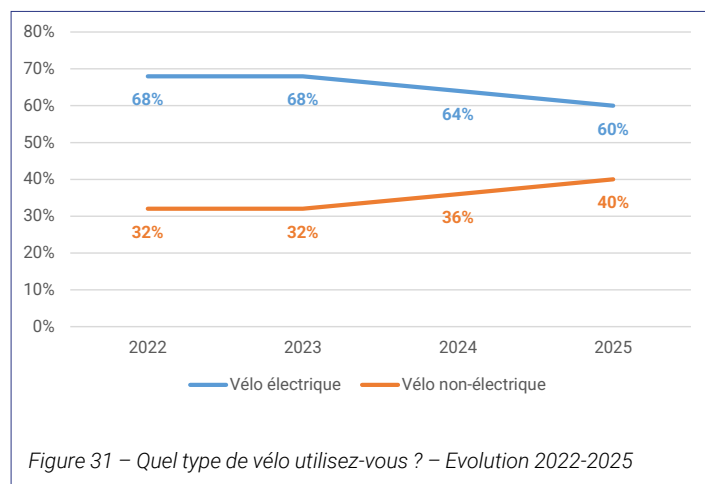


Figure 31 – Quel type de vélo utilisez-vous ? – Evolution 2022-2025

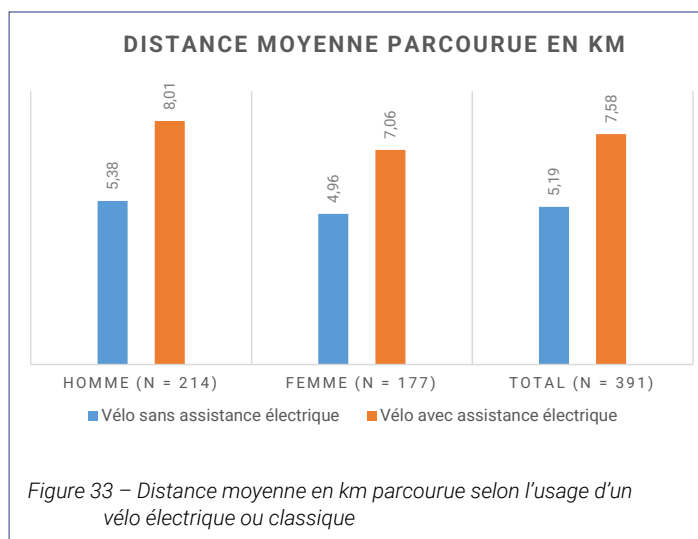
Distance parcourue

Tous types de vélo confondus, la distance moyenne parcourue par les personnes interrogées est de **6,14 km** pour un temps de trajet moyen estimé de **23 minutes**.

Dans la lignée des précédentes vagues d'enquêtes, la distance moyenne parcourue est plus importante chez les répondants qui utilisent un vélo électrique. En effet, les utilisateurs de **vélos électriques** réalisent en moyenne une distance de **7,6 kilomètres**, tandis que les utilisateurs de **vélos classiques mécaniques** parcourent une distance de **5,2 kilomètres** en moyenne. Les cyclistes roulant en électrique parcourent donc plus de **2,4 kilomètres supplémentaires**.

Les hommes ont également tendance à parcourir davantage de distance que les femmes, qu'il s'agisse des utilisateurs de vélos électriques (+0,9 km) ou des utilisateurs de vélos classiques mécaniques (+0,4 km).

Une plus grande distance induit également un **temps de trajet plus long** : les cyclistes qui roulent en vélo électrique affichent un temps de trajet moyen de **39 minutes** contre **21 minutes** pour les cyclistes qui roulent en vélo mécanique.



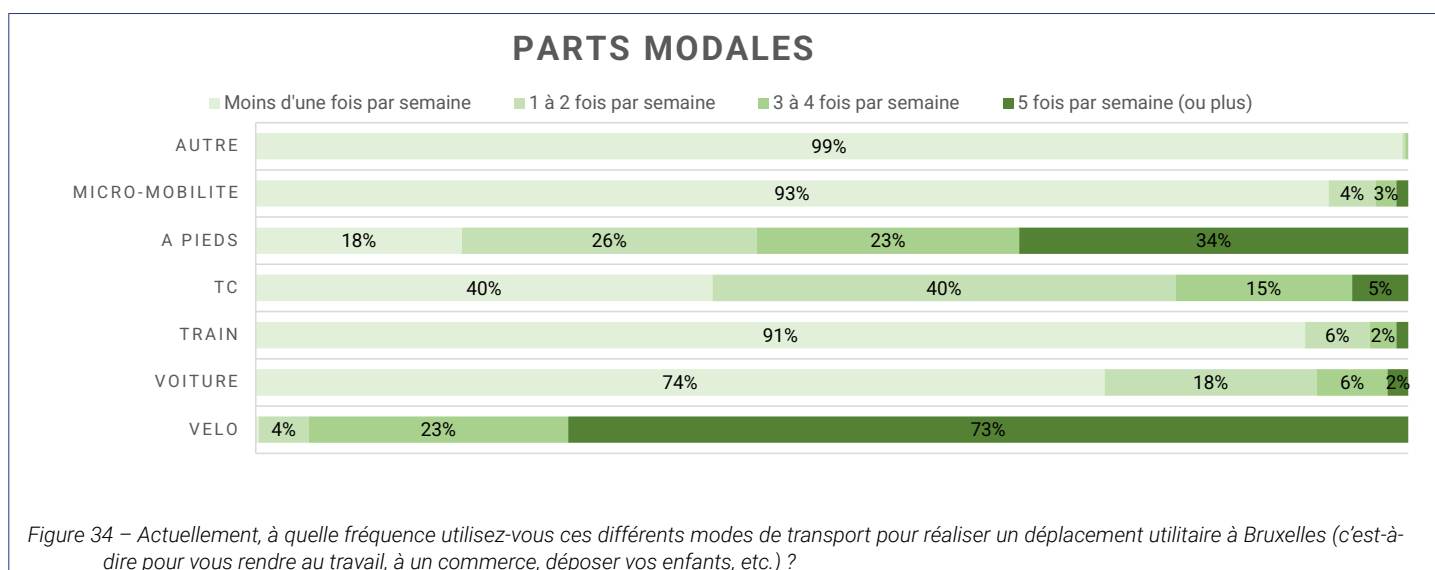
Parts modales et fréquences d'usage

Au-delà du vélo, nous souhaitons également savoir à quelle fréquence d'usage les répondants utilisent les autres modes de transports.

Tout d'abord, nous observons **une grande part de cyclistes « du quotidien »** avec **73 %** d'entre eux qui déclarent utiliser le vélo **5 fois par semaine ou plus**. En outre, ils ne sont que **5 %** à l'utiliser moins de 3 fois par semaine.

Comme les années précédentes, le second mode le plus fréquemment cité est la **marche à pied**, avec **34 %** 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**²⁰ (**60 % « au moins une fois par semaine »**) et la **voiture** (**26 %**) font relativement partie du quotidien des répondants.



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

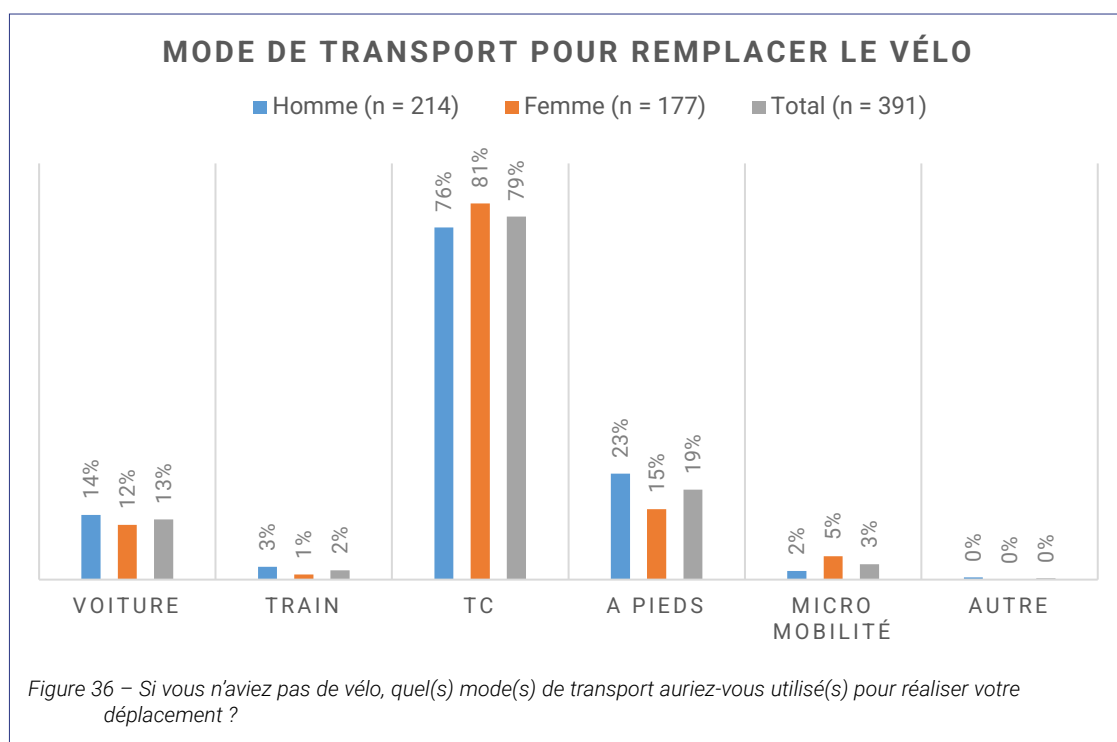
	TOTAL (n = 391)						
	VELO	VOITURE	TRAIN	TC	A PIEDS	MICRO-MOBILITE	AUTRE
Moins d'une fois par semaine	0 %	74 %	91 %	40 %	18 %	93 %	99 %
1 à 2 fois par semaine	4 %	18 %	6 %	40 %	26 %	4 %	0 %
3 à 4 fois par semaine	23 %	6 %	2 %	15 %	23 %	2 %	0 %
5 fois par semaine (ou plus)	73 %	2 %	1 %	5 %	34 %	1 %	0 %
	Fréquence d'usage - Homme (n=214)						
	VELO	VOITURE	TRAIN	TC	A PIEDS	MICRO-MOBILITE	AUTRE
Moins d'une fois par semaine	0 %	73 %	89 %	36 %	19 %	92 %	99 %
1 à 2 fois par semaine	6 %	21 %	7 %	40 %	22 %	5 %	0 %
3 à 4 fois par semaine	22 %	4 %	3 %	18 %	23 %	2 %	0 %
5 fois par semaine (ou plus)	71 %	2 %	1 %	6 %	36 %	1 %	0 %
	Fréquence d'usage - Femme (n=177)						
	VELO	VOITURE	TRAIN	TC	A PIEDS	MICRO-MOBILITE	AUTRE
Moins d'une fois par semaine	0 %	74 %	93 %	44 %	17 %	95 %	100 %
1 à 2 fois par semaine	2 %	16 %	5 %	41 %	30 %	3 %	0 %
3 à 4 fois par semaine	23 %	8 %	1 %	12 %	22 %	2 %	0 %
5 fois par semaine (ou plus)	75 %	2 %	1 %	3 %	31 %	1 %	0 %

Figure 35 – 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

Il arrive parfois qu'on ne puisse pas, pour différentes raisons, utiliser son vélo. Mais vers quel mode de transport se tourneraient alors nos cyclistes ?

Très majoritairement vers les **transports en commun (79%)**, qui est toujours la solution de replis numéro 1 pour les cyclistes bruxellois. La **marche à pied (19%)** et la **voiture (13%)** complètent cette année encore fois le podium.



Qualité du trajet à vélo

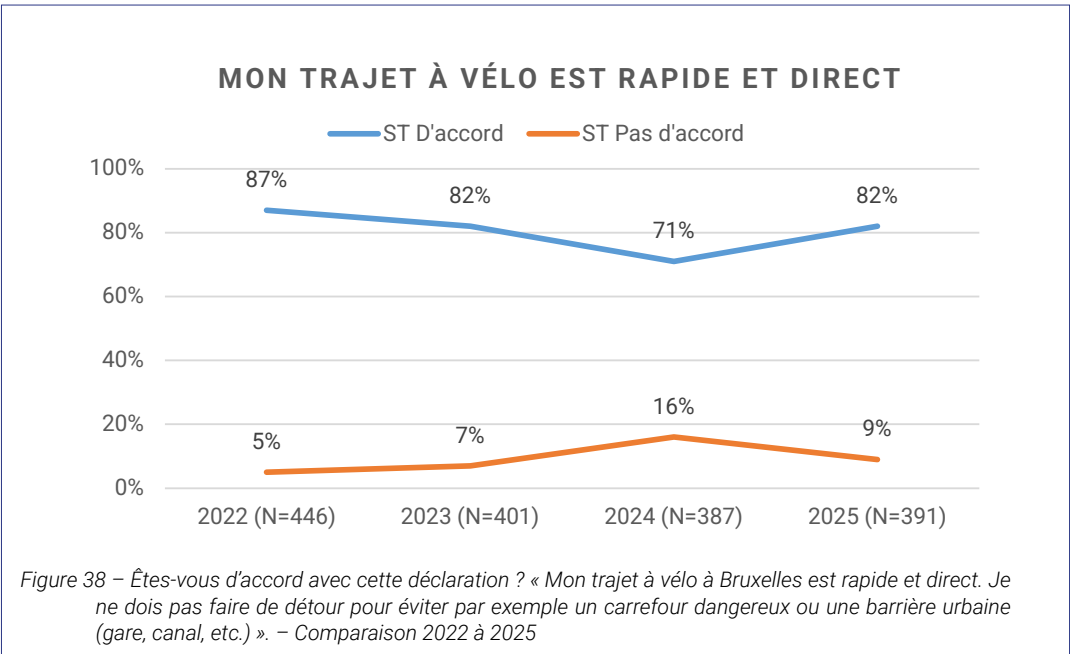
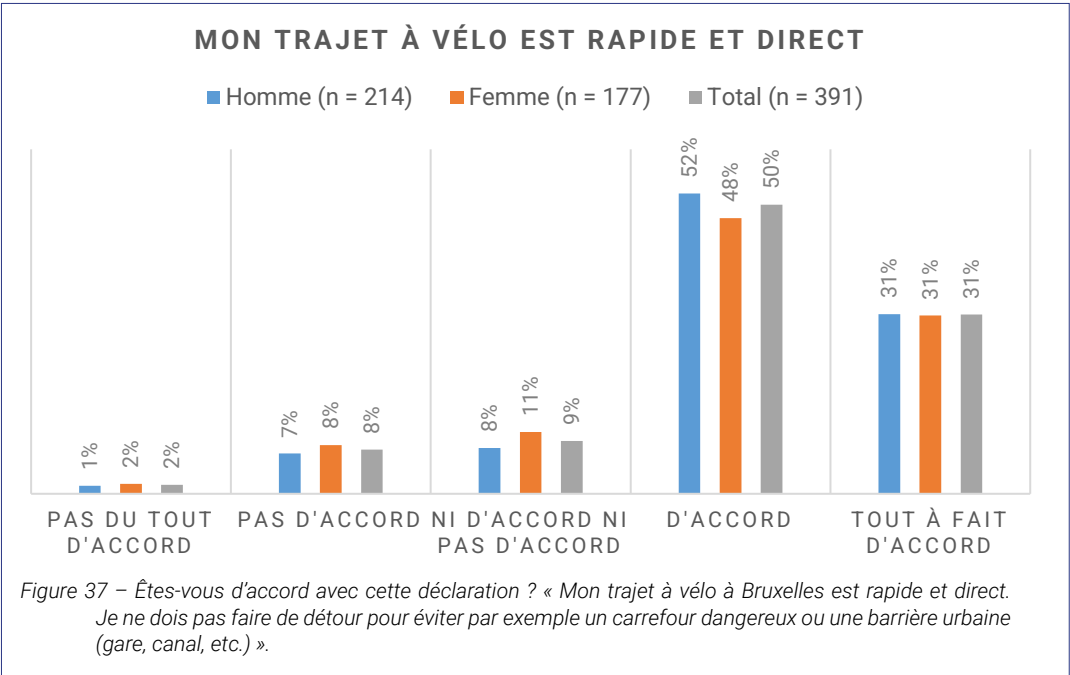
Les répondants de l'enquête ont également été invités à répondre à une série de questions sur leurs ressentis liés à la pratique du vélo. Pour réaliser ce sondage, nous avons utilisé l'outil psychométrique appelé « échelle de Likert » permettant de mesurer une attitude chez des individus. Cet outil nous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

Pour présenter les résultats ci-dessous sous forme de graphique histogramme, nous avons distingué les réponses en fonction du genre (177 réponses pour les femmes et 214 réponses pour les hommes) avant de les mettre en forme sous forme de pourcentages. Quelques répondants ont préféré ne pas répondre à certaines questions, ce qui explique que les bases de répondants ne soient pas toujours exactement les mêmes.

Sentiment de continuité du trajet à vélo réalisé

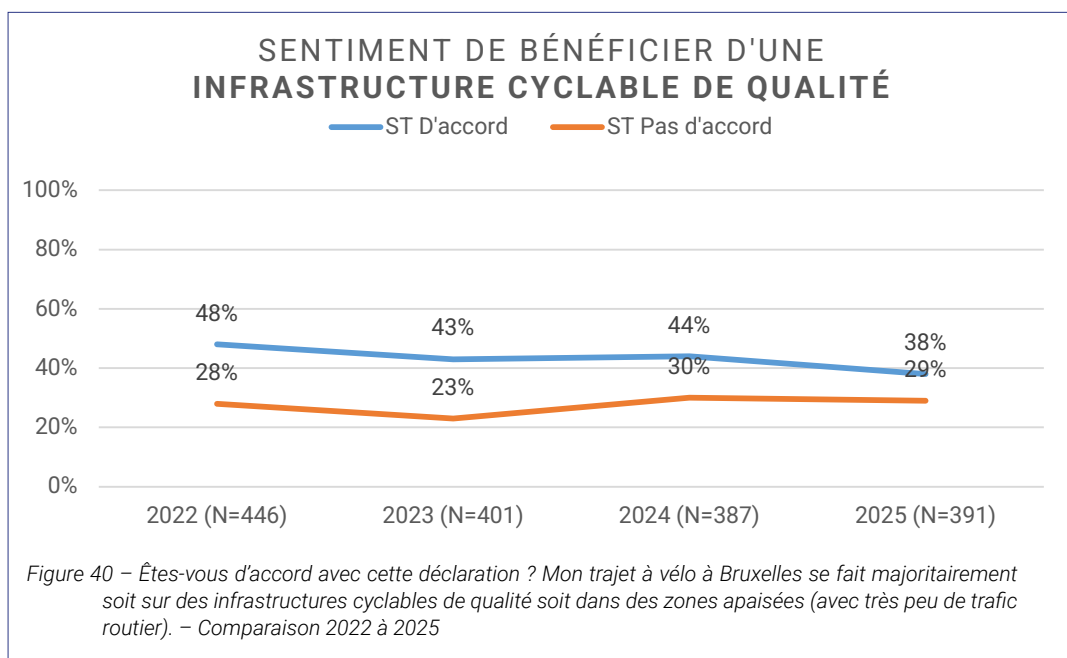
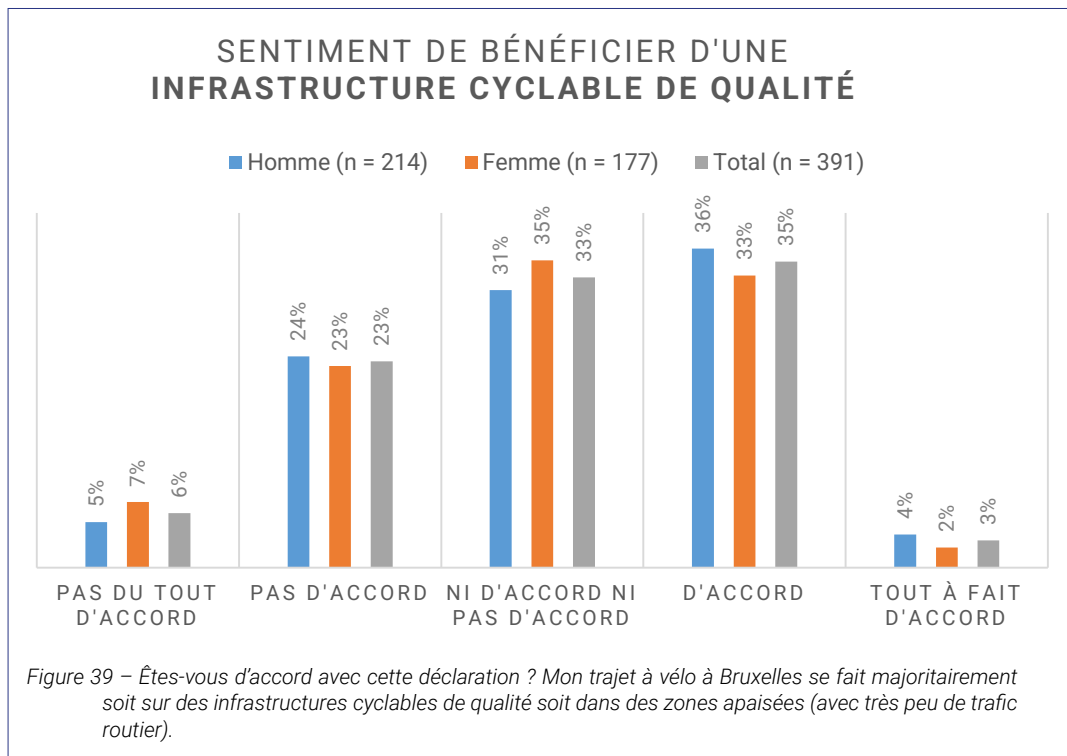
Le premier item étudié concerne le **sentiment de bénéficier d'un trajet direct et sans détour** à vélo vers son lieu de destination.

Les cyclistes interrogés sont globalement très satisfaits quant au sentiment de continuité à l'égard de leur trajet : **71%** se disent au minima « **plutôt d'accord** » avec cette déclaration. Il convient de souligner que **cette proportion est de retour à son niveau de 2023** après avoir fortement diminué en 2024.



Perception de la qualité de l'infrastructure cyclable

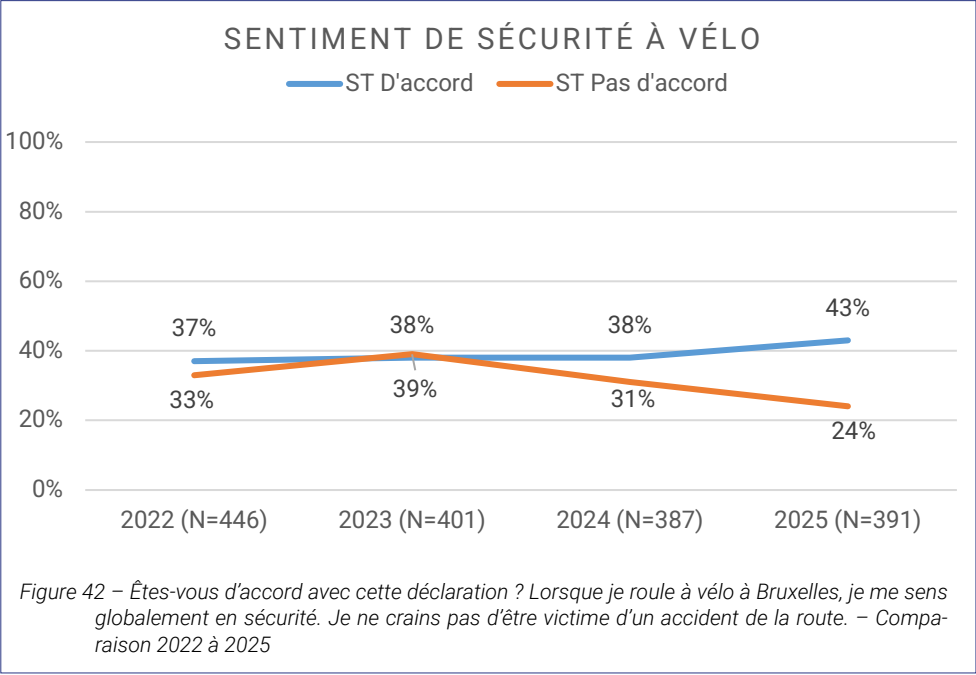
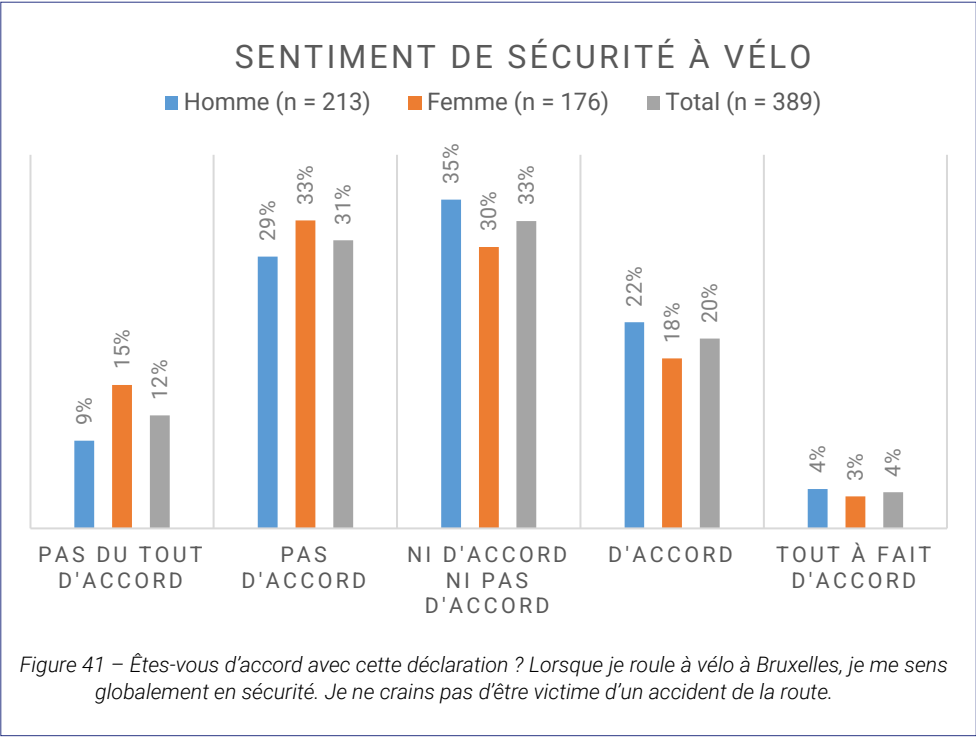
Nous avons également questionné les cyclistes sur leur sentiment de bénéficier d'infrastructures cyclables de qualité sur leur trajet.



Concernant la qualité de l'infrastructure cyclable, nous obtenons également davantage de réponses positives que négatives, mais cette opinion apparaît nettement moins tranchée : **38 % sont (tout à fait) d'accord** avec cette déclaration contre **29 % des répondants qui déclarent ne pas (du tout) être d'accord** avec cette déclaration. Enfin, 1 répondant sur 3 ne se positionne pas (ni d'accord ni pas d'accord).

La proportion de cyclistes ayant la sensation de rouler sur des infrastructures de qualité ou dans des zones apaisées a **diminué significativement pas rapport à l'année dernière** (-6 points) et **d'autant plus par rapport à 2022** (-10 points).

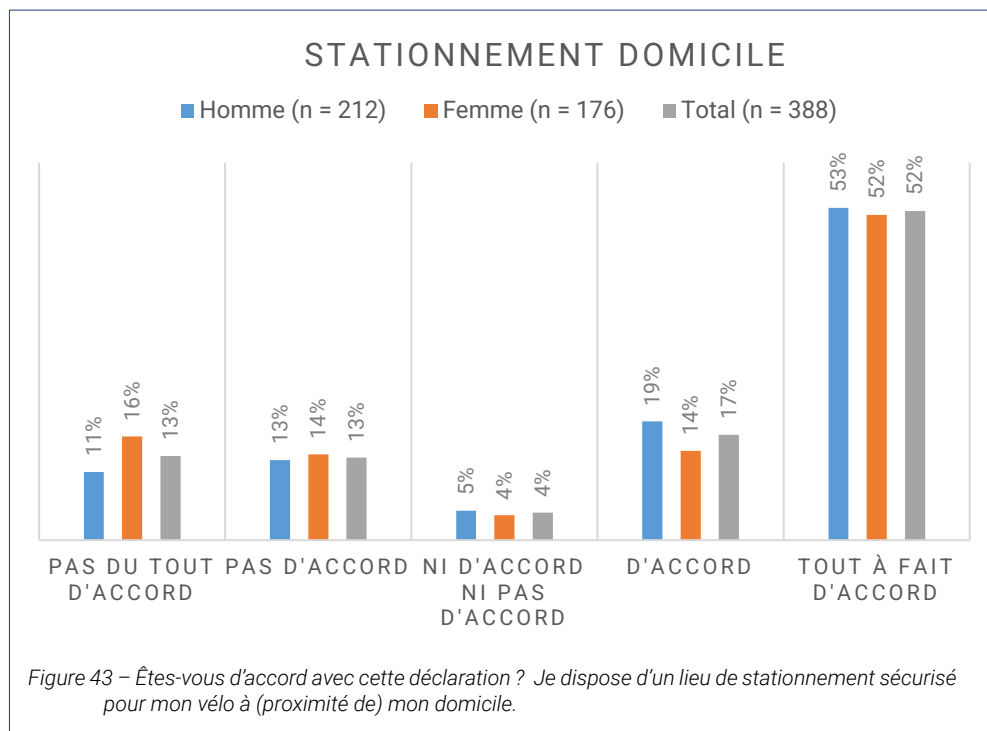
Sentiment de sécurité à vélo



Comme pour l'infrastructure, **le sentiment de sécurité à vélo baisse significativement par rapport à l'année passée**. Il y a en effet **désormais davantage de cyclistes qui ne se sentent pas en sécurité (43 % ; +12 points) que l'inverse (24 % ; -14 points)**. Enfin, 31 % des répondants ne se prononcent pas (ni d'accord ni pas d'accord). Contrairement à ce qui avait pu être observé les années précédentes, le sentiment de sécurité à vélo n'a pas de genre : les hommes ne déclarent pas se sentir davantage en sécurité que les femmes.

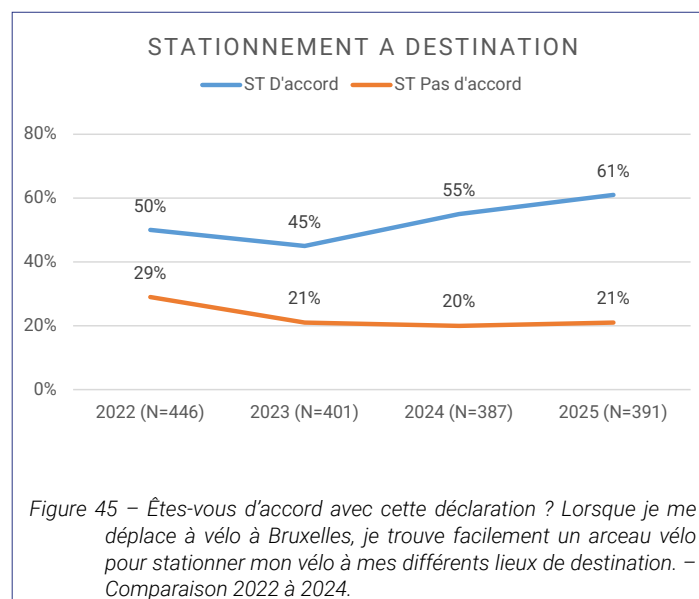
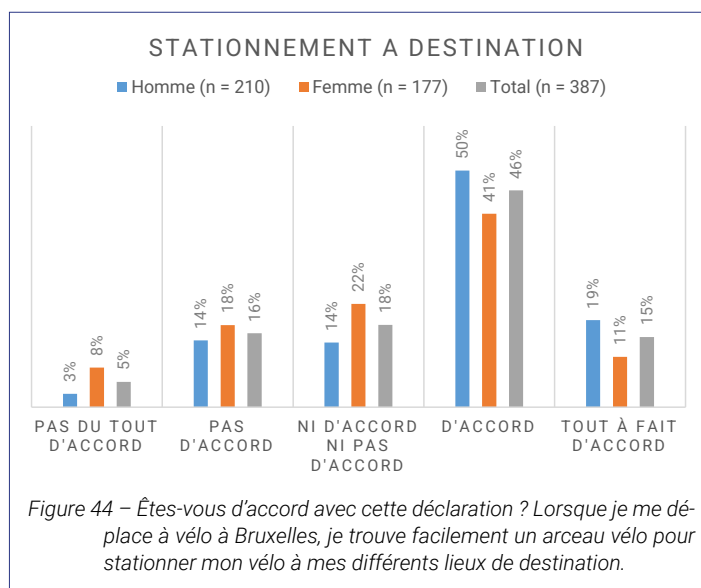
Accès à un lieu de stationnement sécurisé à domicile et à destination

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



Parmi les cyclistes interrogés, **69 %** des répondants déclarent avoir **accès à un lieu de stationnement sécurisé à (proximité) de leur domicile** contre 26 % (+9 points par rapport à 2024) qui déclarent ne pas y avoir accès.

Parallèlement, nous avons également questionné les répondants sur **l'accessibilité à un lieu de stationnement de type arceau vélo à Bruxelles** au niveau de leurs différents **lieux de destination**. **La majorité des répondants (61 %) estiment trouver facilement un arceau vélo** pour se stationner à leurs différents lieux de destination à Bruxelles. À l'inverse, 21 % ne sont pas d'accord avec cette déclaration.

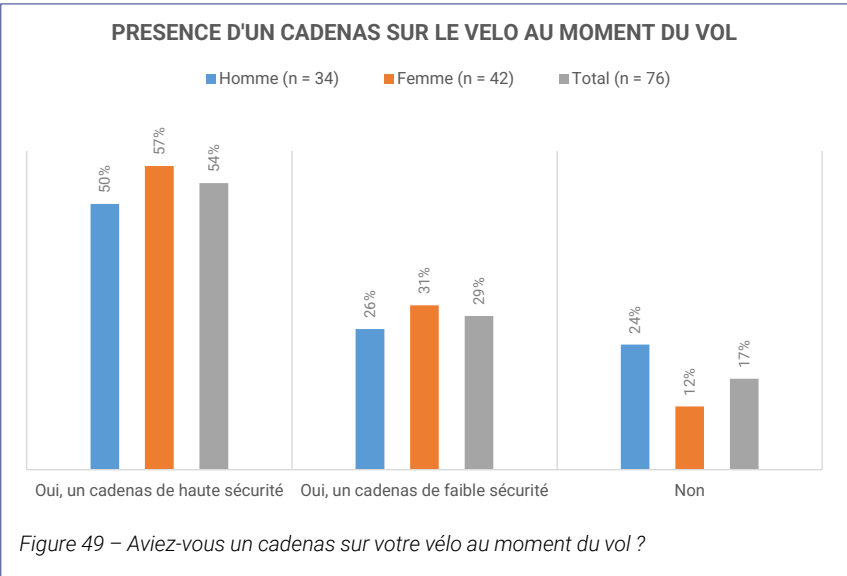
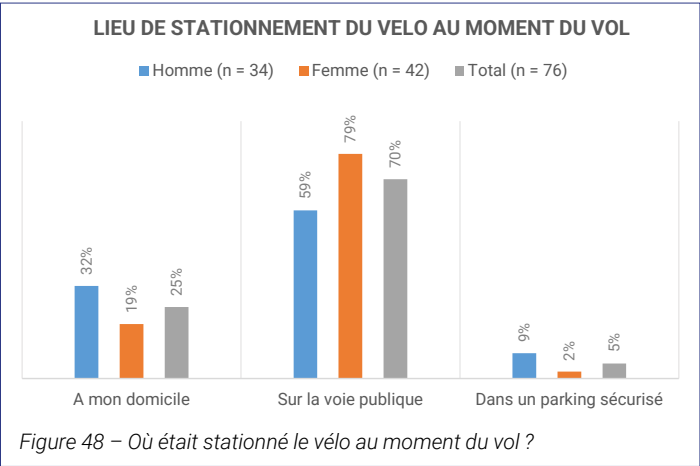
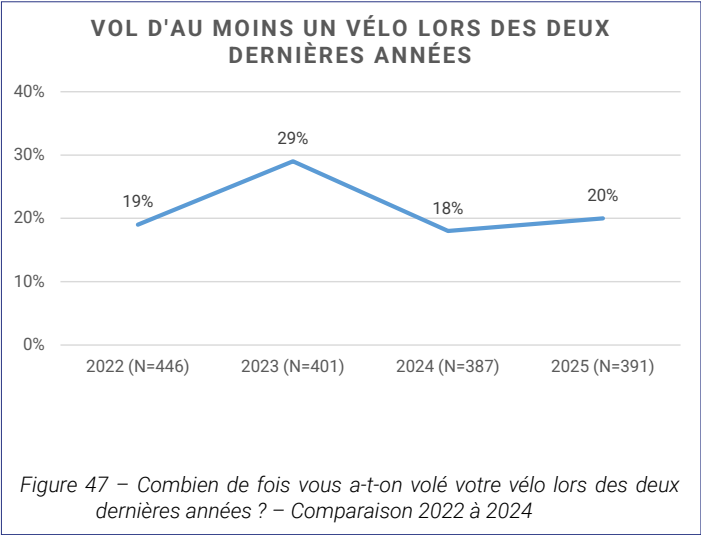
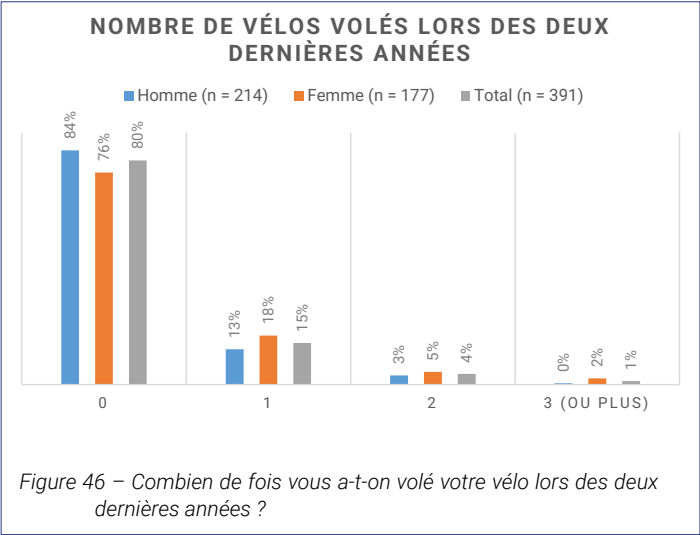


Bonne nouvelle : la satisfaction des cyclistes bruxellois vis-à-vis de l'offre de stationnement hors du domicile ne cesse d'augmenter depuis 2023 (+16 points).

Vol de vélo

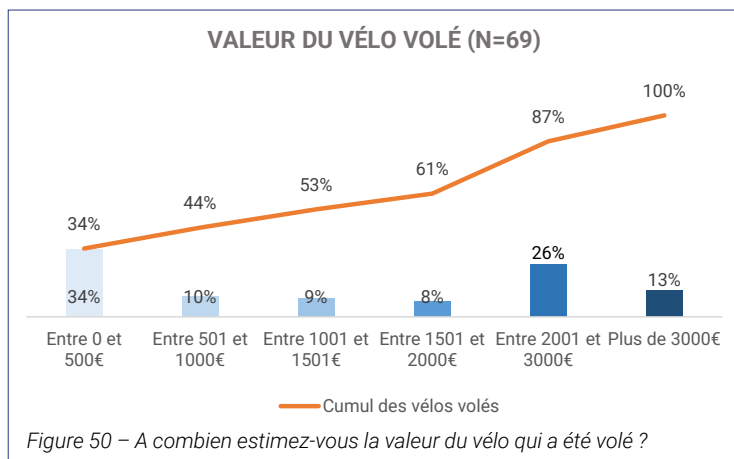
2 cyclistes interrogés sur 10 nous ont déclaré avoir été victime d’au moins un **vol de vélo** lors des **deux dernières années**, dont 5 % qui se sont fait voler deux vélos (ou plus). La quasi-totalité de ces vols (97 %) ont eu lieu en **Région Bruxelles-Capitale**.

La plupart du temps, **ces vols ont eu lieu alors que le vélo était stationné sur la voie public (70 %)**, et **dans 83 % des cas ces vélos étaient pourtant « protégés » par un cadenas**, dont 54 % de haute sécurité²¹. Seulement 17 % des vols ont eu lieu en l’absence d’un dispositif de sécurité.

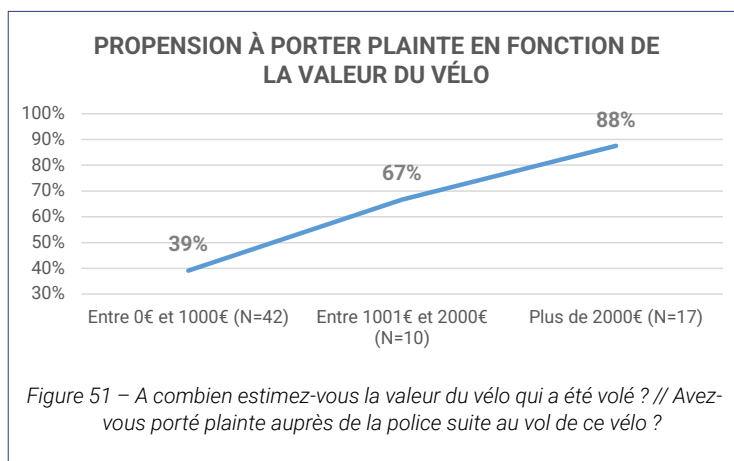


21. Un cadenas de « haute sécurité » était défini comme tel dans le questionnaire : « Cadenas U, Cadenas pliable, etc. »

Si **34 % des vélos volés avaient une valeur estimée à moins de 500 euros** par son propriétaire, **il n'est pas rare que le prix du vélo volé soit bien supérieur**. Ainsi, dans 47 % des cas le vélo volé avait une valeur de plus de 1000€, et même dans 13 % de plus de 3000€.



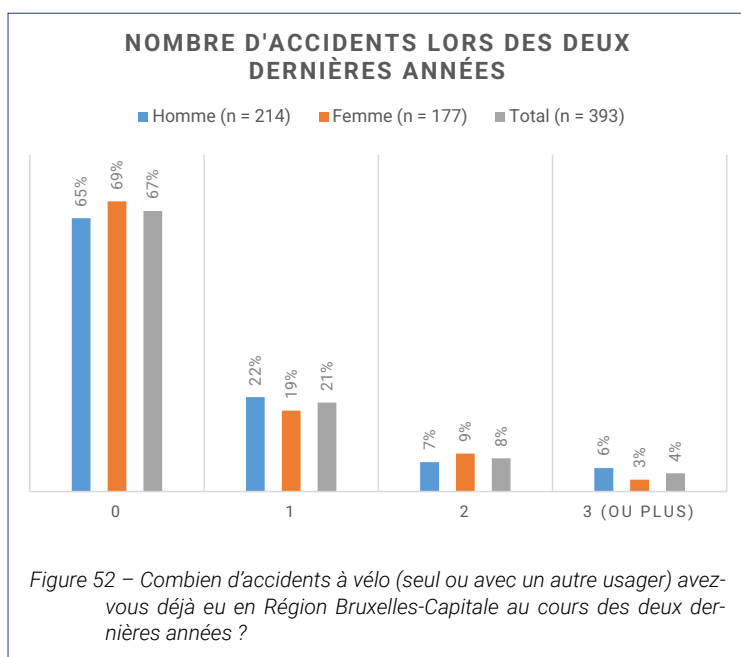
Un peu plus d'une victime sur deux a porté plainte à la suite de ce vol (55 %), que ce soit au commissariat (35 %) ou en ligne (19 %). **Le fait de déposer plainte dépend grandement de la valeur du vélo volé**. En effet, plus la valeur du vélo augmente, et plus les propriétaires victimes d'un vol ont tendance à porter plainte.



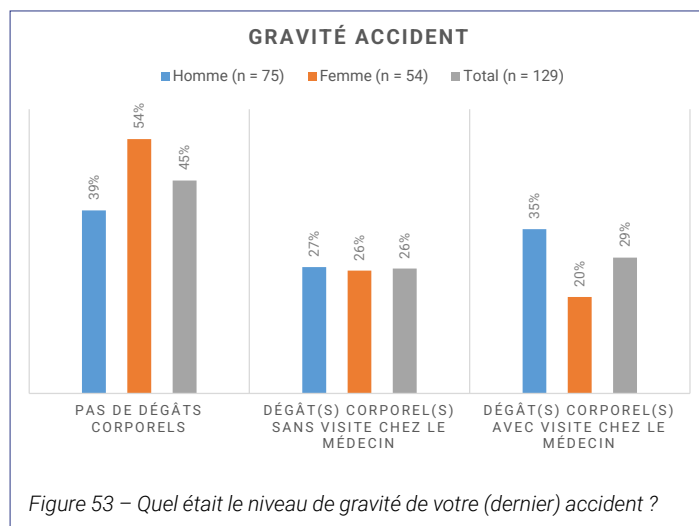
Parmi ces vélos volés, **34 % étaient équipés d'un autre système de sécurité** contre le vol, tel qu'une gravure, un puce GPS ou encore une étiquette MyBike. Dans le détail, l'étiquette MyBike est la plus courante (19 %), devant la gravure (13 %) et le traceur GPS (1 %).

Accident de vélo

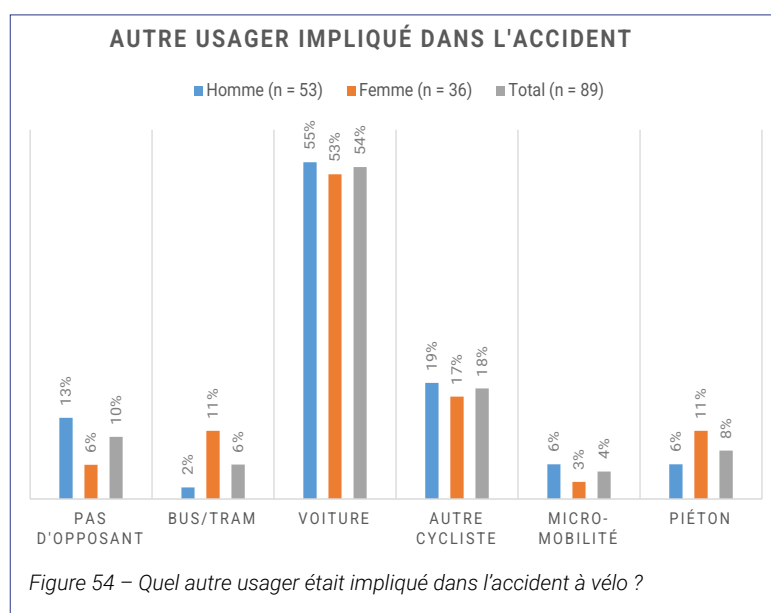
Un tiers des cyclistes interrogés (33 %), ont déclaré avoir eu au moins un accident à vélo lors des deux dernières années. Ce chiffre est en hausse significative de 7 points par rapport à 2024.



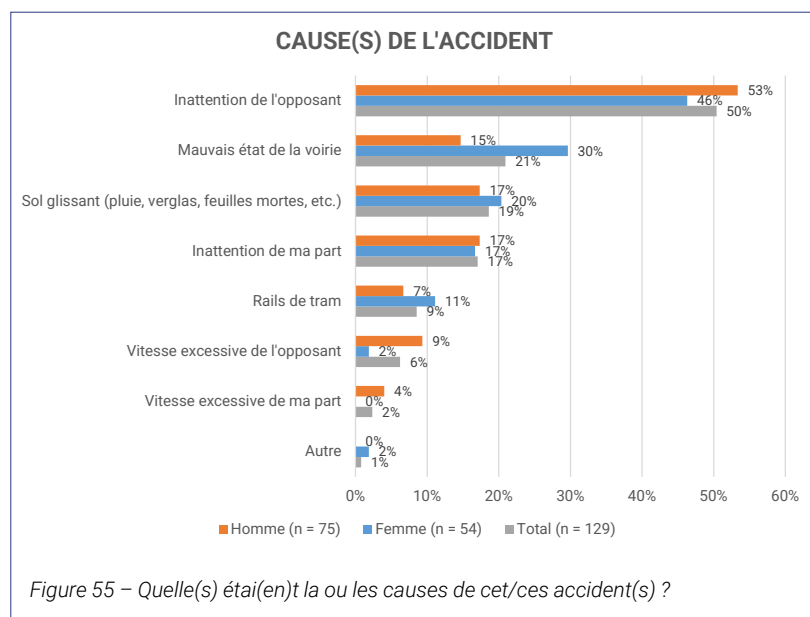
Un peu plus de la moitié (55 %) de ces accidents ont causé des dégâts corporels, dégâts qui dans 29 % des cas ont nécessité une visite chez le médecin. Les hommes victimes d'un accident ont été davantage sujets à des dégâts corporels que les femmes (61 % vs. 46 %).



Pour chacun des accidents évoqués, nous avons demandé aux répondants de nous préciser si un autre usager de la route avait été éventuellement impliqué dans l'accident. Comme les années précédentes, **une voiture est l'opposant le plus fréquent, impliquée dans plus d'un accident sur deux (54 %)**, très largement devant un autre cycliste (18 %) et un piéton (8 %). Enfin, dans **10 % des cas personne d'autre que le cycliste** lui-même n'était impliqué dans l'incident.



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



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

- Parmi les **48 accidents** ayant impliqué une **voiture**, **85%** de ces accidents seraient liés, selon les répondants de l'enquête, à une **inattention de la part de l'automobiliste**. Viennent ensuite le **mauvais état de la voirie** (13%), une **vitesse excessive de l'automobiliste** ou une **propre inattention de la part du cycliste** (8%).
- Parmi les **9 cyclistes** ayant répondu avoir eu un accident seul, ce sont le **mauvais état de la voirie** (44%), le **sol glissant** (33%) et les « **rails de tram** » (11%) qui sont les principales causes d'accidents citées.

ANNEXE 1 :

Changement méthodologique des comptages quantitatifs saisonniers (2021)

Réflexion en vue de l'adaptation de la méthodologie

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 comptions 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 suite à la mise à jour.

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 cyclistes²²

- 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 (repris dans la légende) permet d'indiquer le port du casque tout en précisant le genre (homme/femme) 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 56 - Fiche de comptage (page 1) pour le point de comptage situé au croisement de la rue Van Artevelde avec la rue Dansaert

22. 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 58 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 58 à 60 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 à qui, ensemble, forment le flux renommé F2.

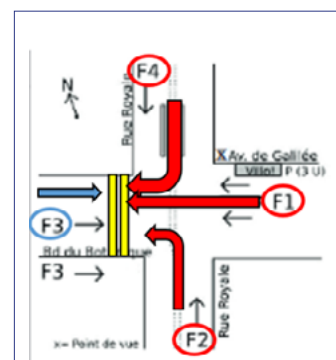


Figure 57 - Schéma du comptage par mouvements au carrefour à la Porte de Schaerbeek selon l'ancienne méthodologie

Porte de Schaerbeek

15-01-19

Flux	Av. de Galilée (F1)		
Provenance	Place Madou		
Heures	C	R	P
8h00-8h15	0	14	2
8h15-8h30	0	22	0
8h30-8h45	0	19	1
8h45-9h00	1	23	1
	1	78	4
	83		

Flux	Rue Royale (F2)		
Provenance	Rue de la Loi		
Heures	R	P	R
8h00-8h15	13	3	0
8h15-8h30	22	3	0
8h30-8h45	21	6	0
8h45-9h00	24	13	0
	80	25	0
	105		

Flux	Bld. Du Botanique (F3)			
Provenance	Place Rogier			
Heures	P	R	C	
8h00-8h15	6	2	9	17
8h15-8h30	4	1	13	18
8h30-8h45	7	1	10	18
8h45-9h00	4	2	8	14
	21	6	40	67
	67			

Flux	Rue Royale (F4)			
Provenance	Place de la Reine			
Heures	R	C	R	
8h00-8h15	0	8	6	14
8h15-8h30	0	10	12	22
8h30-8h45	0	8	14	22
8h45-9h00	0	16	7	23
	0	42	39	81
	81			

Figure 58 - Sélection des données à conserver dans la fiche d'encodage de la Porte de Schaerbeek (ancienne méthodologie)

Figure 58 - Sélection des données à conserver dans la fiche d'encodage de la Porte de Schaerbeek (ancienne méthodologie)

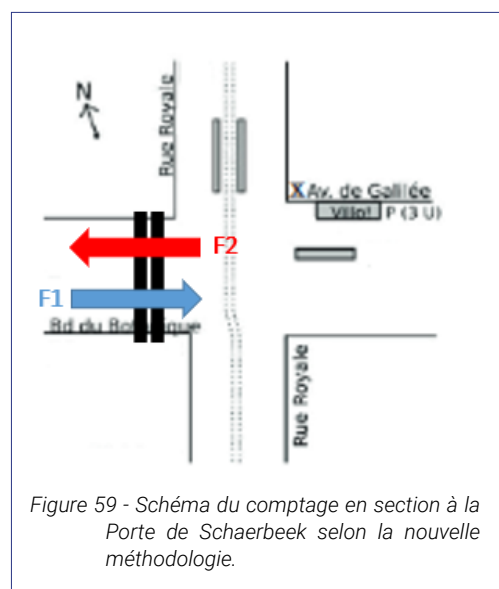


Figure 59 - Schéma du comptage en section à la Porte de Schaerbeek selon la nouvelle méthodologie.

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_2025

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

PRATIQUE VELO

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

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:

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

Cochez tout ce qui s'applique.
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

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 :

PROFIL MODAL

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

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

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

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 :

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	☐	☐	☐	☐
Voiture	☐	☐	☐	☐
Train	☐	☐	☐	☐
Transports en commun (Bus, Métro, Tram)	☐	☐	☐	☐
A pieds	☐	☐	☐	☐
Micro-mobilité	☐	☐	☐	☐
Autre	☐	☐	☐	☐

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 ?

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

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

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

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

- ☐ 0
☐ 1
☐ 2
☐ 3 (ou plus)

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

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

Veuillez sélectionner une seule des propositions suivantes :

- ☐ Oui
☐ Non

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

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

Veuillez sélectionner une seule des propositions suivantes :

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

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

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

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

Veuillez sélectionner une seule des propositions suivantes :

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

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

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

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

Veuillez sélectionner une seule des propositions suivantes :

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

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

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

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

Veuillez sélectionner une réponse ci-dessous.

Veuillez sélectionner une seule des propositions suivantes :

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

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

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

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

Cochez tout ce qui s'applique.

Veuillez choisir toutes les réponses qui conviennent :

- ☐ Gravure du registre national
- ☐ Etiquette "MyBike"
- ☐ Traceur GPS
- ☐ Autre:

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

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 >= "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.)

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

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

Cochez tout ce qui s'applique.

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

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 avez 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...)

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

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

Seuls des nombres peuvent être entrés dans ce champ.

Veuillez écrire votre réponse ici :

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

Veuillez sélectionner une réponse ci-dessous.

Veuillez sélectionner une seule des propositions suivantes :

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

A quel lieu avez-vous été interrogé ?

Veuillez sélectionner une réponse ci-dessous.

Veuillez sélectionner une seule des propositions suivantes :

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

Envoyer votre questionnaire.

Merci d'avoir complété ce questionnaire.

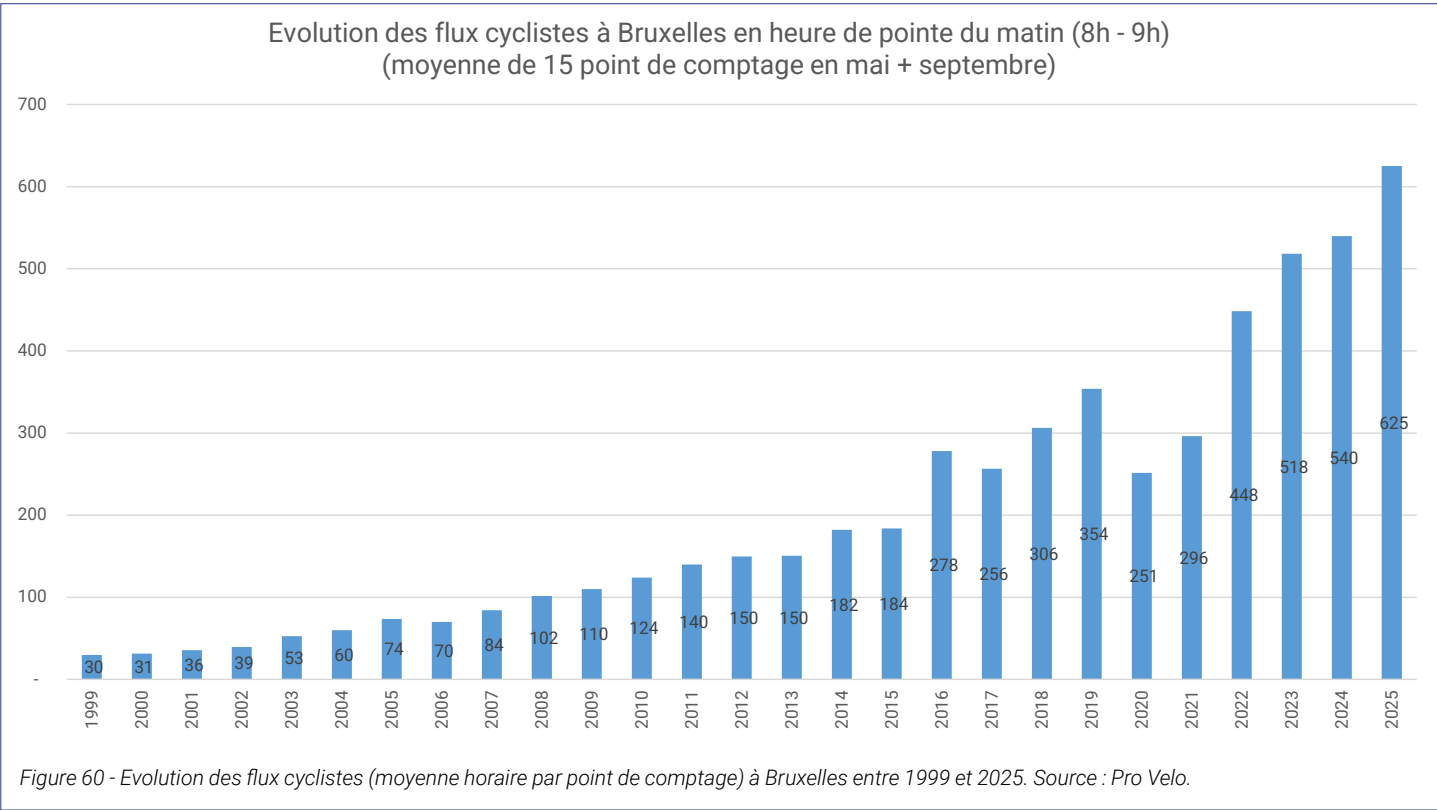
ANNEXE 3 : évolution depuis 1999

Comptages quantitatifs

Evolutions depuis 1999

Jusqu'en 2005, les comptages n'étaient effectués qu'à 15 carrefours, uniquement aux mois de mai et septembre. Le graphique ci-après présente l'évolution du nombre de cyclistes entre 1999 et 2024 lorsque l'on se réfère uniquement à ces 15 lieux de comptage en mai et septembre. Ces deux mois étant ceux auxquels les effectifs enregistrés sont les plus élevés, les augmentations constatées en 2016, en 2022 et en 2025 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.



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 Wavre/Maelbeek	Germoir/Couronne	Rue Washington/Ch de Waterloo	Rue de la Loi	Carrefour Reyers/Cerisiers/Roodebeek	Carrefour Woluwe/Hymans/Vandervelde	Souverain/Herman Debroux	Rond- point de l'Université	Place Albert	Rond- Point av du Martin Pêcheur	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
2024	240	432	426	359	563	288	278	467	73	682	414	548	107	768	187	171	104	226	175	95	284	210	144	64	291	130
2025	307	634	560	337	618	309	270	472	78	808	459	543	110	850	282	241	169	181	217	130	291	336	135	130	388	211

Tableau 10 - Chiffres bruts par point de comptage, pour la période de janvier, entre 1998 et 2025. Source : Pro Velo.

	Porte d'Anvers	Porte de Schaerbeek	Carrefour Loi/Colonie/Royale	Place Stéphanie	Porte de Flandre	Q. Bietsbroeck/Pont Paepsem	Place Philippe Werrie	Pont Van Praet	Gare de l'Ouest	Mérode	Ch de Wavre/Maelbeek	Germoir/Couronne	Rue Washington/ch de Waterloo	Rue de la Loi	Carrefour Reyers/Cerisiers/Roodebeek	Carrefour Woluwe/Hymans/Vandervelde	Souverain/Herman Debroux	Rond- point de l'Université	Place Albert	Rond- Point av du Martin Pecheur	Carrefour Dansaert/Van Artevelde	Hotel des Monnaies	Place Emile Bockstaël	De Fré/ Waterloo	Louise/Bailli	Square Emile Vander Velde	
MAI																											
1998	39	27	39	34						129	35	50	16		22	45	38	16									
1999	23	26	20	25	11	25	14	21		79	47	37	15		26	32	25	22									
2000	31	34	13	35	4	13	10	20		78	40	34	18		33	30	24	28									
2001	37	42	21	38	8	19	23	9		124	63	76	18		37	40	28	28									
2002	38	37	34	28	9	22	23	38		132	48	60	20		36	40	28	28									
2003	49	63	49	25	11	21	25	18		133	59	101	23		30	40	28	51									
2004	52	56	73	63	14	31	35	38		213	98	102	17	85	23	74	37	39									
2005	69	75	95	69	21	37	39	39	7	260	78	106	18	186	66	70	30	51	20								
2006	62	61	78	80	18	29	33	23	7	215	78	74	10	161	66	62	16	36	21								
2007	80	80	133	68	17	20	36	53	5	309	94	161	31	265	47	100	44	83	9								
2008	81	88	140	70	59	56	32	69	25	201	86	190	47	358	110	142	48	52	29								
2009	88	95	122	65	60	28	35	72	20	258	153	204	34	320	90	132	52	74	72								
2010	96	128	174	113	48	62	17	180	13	349	122	235	31	193	110	141	49	85	43	54	93	37	24	48	183	28	
2011	124	155	143	105	45	85	61	124	14	469	151	310	58	224	94	119	77	68	39	63	88	59	33	41	193	46	
2012	125	134	187	115	205	99	59	139	50	366	196	270	60	253	107	145	52	102	69	65	102	88	19	39	246	44	
2013	129	86	207	127	154	68	43	97	29	468	163	131	28	484	90	99	74	82	29	39	99	76	29	50	181	66	
2014	123	166	206	165	161	88	57	216	42	547	223	334	72	601	162	139	61	103	54	60	126	101	21	58	245	78	
2015	159	181	116	172	112	88	76	194	37	589	226	357	70	511	103	147	94	120	120	79	152	127	35	80	253	103	
2016	150	228	367	182	374	138	123	218	53	856	299	519	60	713	173	189	129	157	73	94	312	162	79	94	308	165	
2017	162	265	327	191	356	165	139	228	53	784	288	543	91	706	182	164	124	208	93	104	355	118	69	96	331	145	
2018	122	278	355	161	345	232	74	274	45	871	361	551	138	636	199	201	139	192	106	126	305	160	59	94	308	148	
2019	145	392	439	261	444	260	150	355	72	1.061	459	591	140	769	231	246	192	159	149	92	318	185	62	97	290	195	
2020	152	113	270	145	293	160	78	189	35	346	112	216	78	394	68	113	69	85	53	75	246	137	53	86	139	104	
2021	137	256	240	99	478	124	156	232	104	472	204	334	129	308	166	196	132	172	174	124	260	208	87	82	223	117	
2022	297	472	629	170	748	377	285	521	68	894	513	555	205	1.133	293	295	235	281	262	198	343	293	91	136	559	261	
2023	285	582	694	410	966	403	342	556	66	1.229	489	587	205	1.163	331	373	263	327	320	164	410	345	89	129	544	269	
2024	280	678	614	428	951	407	322	581	77	1.387	592	593	220	1.110	341	344	256	302	181	163	310	521	130	117	457	319	
2025	457	728	649	405	1.529	443	398	690	186	1.489	711	864	255	1.284	388	479	324	281	191	225	360	453	182	166	802	266	

Tableau 11 - Chiffres bruts par point de comptage, pour la période de mai, entre 1998 et 2025. Source : Pro Velo.

	Porte d'Anvers	Porte de Schaarbeek	Carrefour Loi/Colonie/Royale	Place Stéphanie	Porte de Flandre	Q. Bietsbroeck/Pont Paepsem	Place Philippe Werrie	Pont Van Praet	Gare de l'Ouest	Merode	Ch de Wavre/Maelbeek	Germoir/Couronne	Rue Washington/ch de Waterloo	Rue de la Loi	Carrefour Reyers/Cerisiers/Roodebeek	Carrefour Woluwe/Hymans/Vandervelde	Souverain/Herman Debroux	Rond- point de l'Université	Place Albert	Rond- Point av du Martin Pêcheur	Carrefour Dansaert/Van Artevelde	Hôtel des Monnaies	Place Emile Bockstael	De Fré/ Waterloo	Louise/Bailli	Square Emile Vander Velde
SEPTEMBRE																										
1998	30	39	12	20		14	24	14		99	40	36	12		17	39	23	31								
1999	37	15	18	24	8	25	21	14		79	46	79	17		12	43	25	38								
2000	41	49	21	28	10	11	22	13		99	56	66	19		19	56	18	28								
2001	36	50	15	31	4	10	13	19		118	57	53	22		13	40	18	28								
2002	28	51	44	48	4	11	13	33		93	85	75	23		34	26	18	53								
2003	56	66	61	71	15	28	21	33		189	103	103	24		34	56	31	63								
2004	52	65	58	70	11	25	31	47		168	85	116	26	175	56	65	25	49								
2005	67	73	78	101	21	42	39	21	5	284	102	103	21	283	78	83	35	85	27							
2006	75	67	115	90	12	43	32	44	5	318	92	121	30	298	45	97	52	64	25							
2007	61	79	138	69	50	42	40	27	24	286	121	155	36	251	57	94	31	55	29							
2008	98	77	141	93	57	63	48	80	33	419	144	177	41	345	100	115	48	80	33							
2009	112	142	169	99	76	65	52	90	22	392	173	179	37	481	110	116	79	65	32							
2010	106	99	207	103	73	64	63	110	12	411	188	201	36	298	83	138	60	84	42	69	94	50	24	34	180	49
2011	155	139	118	105	170	62	52	156	23	525	149	218	54	249	72	140	69	106	32	58	80	71	35	59	184	63
2012	165	157	204	149	145	80	54	147	39	416	196	297	68	291	86	105	65	98	68	67	123	99	26	91	341	56
2013	122	169	265	165	130	94	83	208	42	527	185	285	62	430	101	154	104	112	52	56	159	115	42	35	248	74
2014	147	215	244	89	127	98	88	156	42	608	259	392	85	534	148	151	103	99	79	96	155	128	28	87	211	88
2015	162	215	248	134	223	84	76	224	36	663	213	361	59	459	111	80	78	144	58	66	209	111	54	57	275	87
2016	175	287	385	183	394	191	134	447	58	953	247	649	79	376	159	192	81	183	118	103	415	169	84	99	363	167
2017	137	341	377	179	404	152	109	193	43	623	290	573	77	646	146	147	81	161	114	91	344	126	50	90	242	286
2018	205	320	465	207	502	238	108	328	69	1.002	400	618	111	966	179	237	178	208	81	90	369	122	38	86	428	193
2019	212	347	525	224	599	272	111	362	87	935	486	670	158	865	201	273	181	246	299	123	304	165	46	131	392	235
2020	223	396	535	359	621	205	242	247	82	1.066	291	449	160	922	106	318	205	135	142	136	250	242	65	140	391	218
2021	244	469	478	145	584	288	222	427	83	997	478	537	183	888	248	267	189	193	240	204	426	251	93	111	367	206
2022	318	665	616	262	884	203	326	535	72	1.254	603	581	165	1.198	292	373	235	264	272	187	459	313	225	167	565	267
2023	393	727	754	389	975	415	316	613	154	1.116	580	683	204	1.401	347	426	261	349	259	178	438	362	86	92	649	338
2024	336	821	777	549	850	510	413	536	85	1.282	593	773	190	1.276	317	440	347	244	309	207	431	388	199	141	541	349
2025	457	728	649	405	1.529	443	398	690	186	1.489	711	864	255	1.284	388	479	324	281	191	225	360	453	182	166	802	266

Tableau 12 - Chiffres bruts par point de comptage, pour la période de septembre, entre 1998 et 2025. Source : Pro Velo.

	Porte d'Anvers	Porte de Schaarbeek	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/Vandervelde	Souverain/Herman Debroux	Rond- point de l'Université	Place Albert	Rond- Point av du Martin Pêcheur	Carrefour Dansaert/Van Artevelde	Hôtel des Monnaies	Place Emile Bockstael	De Fré/ Waterloo	Louise/Bailli	Square Emile Vander Velde	
NOVEMBRE																											
1998		23		20						51	34	40			12	16	12										
1999		26		25						80	32	46			10	22	15										
2000		20		33						89	44	72			22	34	12										
2001		25		30						87	35	59			19	36	20										
2002		10		41						96	46	59			34	36	20										
2003																											
2004																											
2005		43		51						165	92	99			54	42	22										
2006		47		49						233	104	141			54	63	41										
2007		64		50						241	104	120			41	69	35										
2008		43		70						268	94	98			34	95	47										
2009		91		90						277	136	228			56	84	50										
2010	89	103	79	90	53	31	43	81	14	223	77	207	40	231	37	45	41	37	18	54	42	24	11	38	104	32	
2011	119	108	156	100	144	59	60	86	24	327	133	201	43	242	97	83	48	90	98	56	78	101	20	46	303	47	
2012	106	102	139	121	127	59	38	119	28	453	116	107	56	232	82	64	60	95	48	54	99	77	21	77	193	46	
2013	109	113	171	91	149	70	54	84	39	336	225	107	42	326	84	98	38	89	39	38	78	74	17	48	141	68	
2014	127	140	200	134	170	81	69	129	34	424	200	276	53	418	85	116	74	112	23	49	119	146	29	45	198	66	
2015	132	213	225	123	161	72	59	237	43	556	241	372	52	494	114	153	87	132	79	54	230	168	37	48	229	102	
2016	118	210	215	171	208	100	57	198	54	608	198	427	51	536	164	144	62	163	92	51	209	124	41	58	262	101	
2017	154	231	312	272	196	147	97	161	35	572	330	453	81	639	157	129	91	173	56	82	233	109	41	42	227	100	
2018	153	302	331	215	371	175	112	228	63	822	367	518	97	649	167	197	107	183	145	52	273	152	37	86	307	130	
2019	211	344	454	218	535	158	148	230	48	833	387	498	120	796	150	220	104	153	122	102	255	118	29	109	322	155	
2020	107	195	245	184	323	27	135	117	49	444	200	329	120	359	134	178	125	89	161	120	138	100	56	103	228	101	
2021	195	375	357	235	514	275	169	343	62	817	341	244	127	813	218	276	151	213	239	201	290	257	82	110	349	168	
2022	292	670	509	335	741	349	261	523	69	1.222	574	587	196	1.275	267	274	207	297	118	154	303	292	88	120	450	189	
2023	236	692	542	387	796	288	284	395	62	555	691	557	182	1.186	269	345	231	314	240	152	342	308	109	114	394	206	
2024	321	815	355	345	996	447	328	546	64	1.061	639	601	276	1.155	326	203	219	338	287	188	315	369	97	225	578	315	
2025	427	981	737	363	670	348	404	677	76	1.362	584	788	234	1.126	397	477	246	335	282	201	485	441	106	168	725	330	

Tableau 13 - Chiffres bruts par point de comptage, pour la période de novembre, entre 1998 et 2025. Source : Pro Velo.

Proportions d'hommes, de femmes et d'enfants

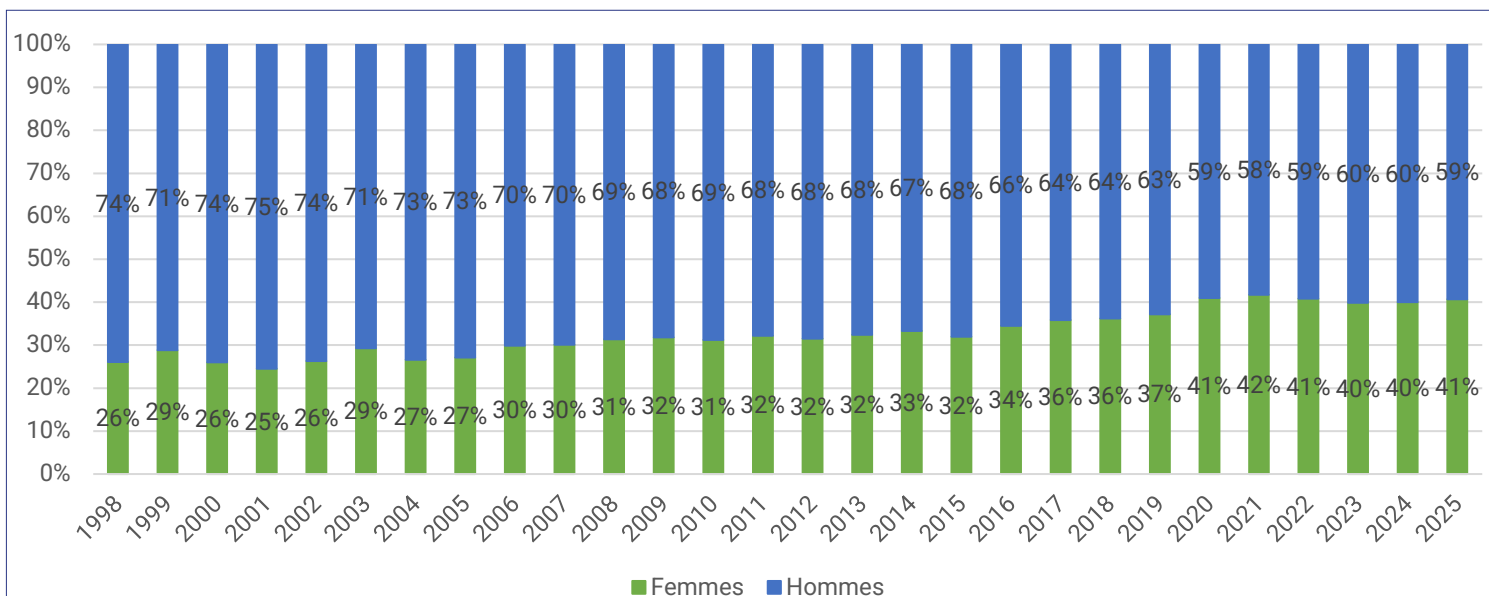


Figure 61 - Evolution de la répartition hommes/femmes parmi les cyclistes en région Bruxelloise, depuis 1998, pour 15 points de comptage, en mai et en septembre. Source : Pro Velo.

Port du casque

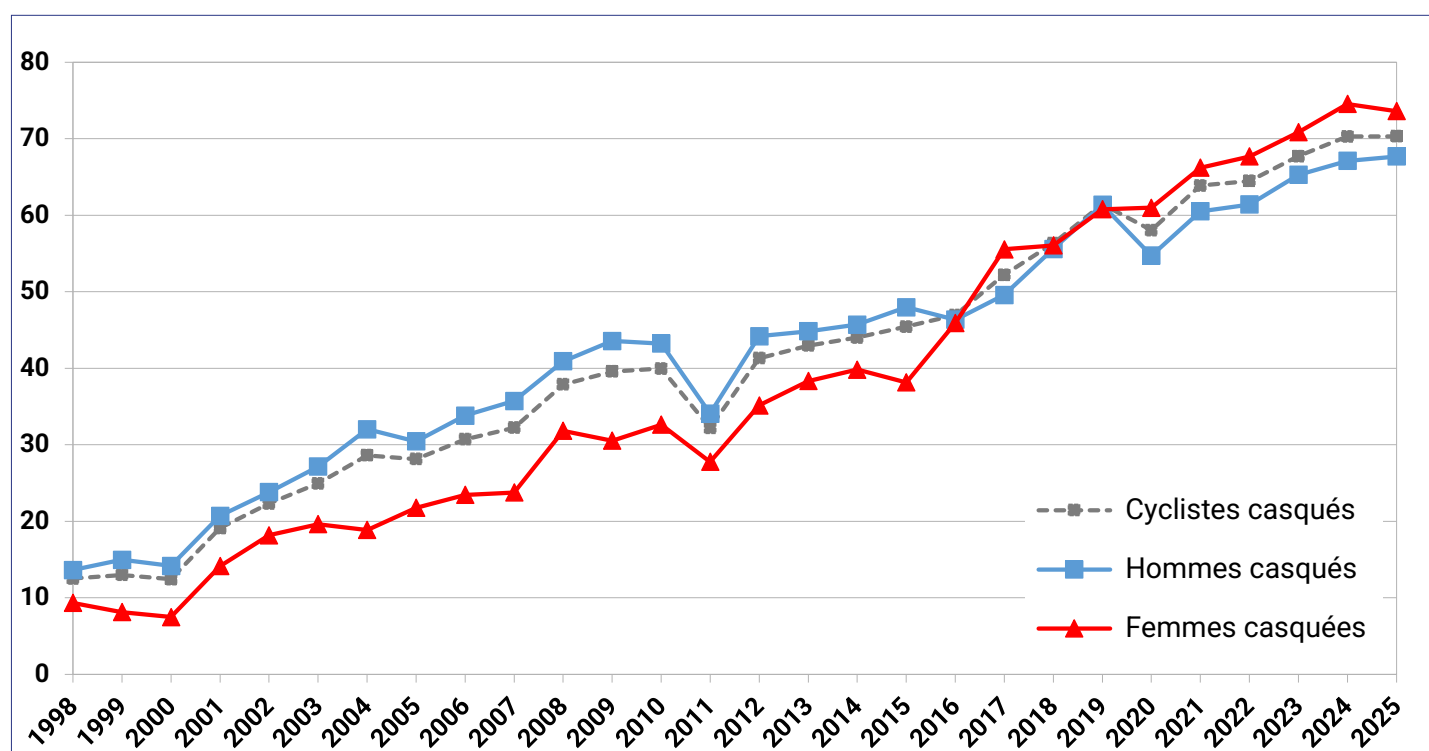


Figure 62 - Evolution de la part des cyclistes portant un casque parmi les cyclistes observés lors des comptages quantitatifs, depuis 1998. (15 lieux ; comptages de mai et septembre)

ANNEXE 4

Résultats détaillés de l'évolution des comptages depuis 2010

Les données chiffrées utilisée pour la réalisation du graphique en figure 6 se trouvent dans le tableau ci-dessous. Il s'agit de la moyenne horaire annuelle (calculée sur base de tous les points et de toutes les périodes de comptage).

Année	Moyenne horaire annuelle du nombre de cyclistes
2010	86
2011	104
2012	115
2013	112
2014	145
2015	155
2016	201
2017	201
2018	240
2019	266
2020	224
2021	247
2022	355
2023	404
2024	420
2025	485

Tableau 14 - Moyenne horaire annuelle du nombre de cyclistes (tout point de comptage et toute période de comptage confondus)

Annexe 5

Résultats détaillés des comptages « éclairage »

	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	47	26,6%	27	24,8%	36	25,9%	46	33,3%	156	27,7%
Total des cyclistes hommes comptés	130	73,4%	82	75,2%	103	74,1%	92	66,7%	407	72,3%
Total des cyclistes comptés	177	1	109	1	139	1	138	1	563	100,0%
FEMMES + HOMMES										
Eclairage en ordre	123	69,5%	88	80,7%	101	72,7%	113	81,9%	425	75,5%
Eclairage partiel	25	14,1%	12	11,0%	31	22,3%	17	12,3%	85	15,1%
Aucun éclairage	29	16,4%	9	8,3%	7	5,0%	8	5,8%	53	9,4%
Gilet fluo	31	17,5%	24	22,0%	19	13,7%	28	20,3%	102	18,1%
Housse fluo	2	1,1%	3	2,8%	6	4,3%	4	2,9%	15	2,7%
Gilet et/ou housse fluo	32	18,1%	24	22,0%	25	18,0%	31	22,5%	112	19,9%
FEMMES										
Eclairage en ordre	35	74,5%	20	74,1%	28	77,8%	39	84,8%	122	78,2%
Eclairage partiel	8	17,0%	4	14,8%	6	16,7%	7	15,2%	25	16,0%
Aucun éclairage	4	8,5%	3	11,1%	2	5,6%	0	0,0%	9	5,8%
Gilet fluo	15	31,9%	9	33,3%	9	25,0%	13	28,3%	46	29,5%
Housse fluo	1	2,1%	1	3,7%	1	2,8%	0	0,0%	3	1,9%
Gilet et/ou housse fluo	15	31,9%	9	33,3%	10	27,8%	13	28,3%	47	30,1%
HOMMES										
Eclairage en ordre	88	67,7%	68	82,9%	73	70,9%	74	80,4%	303	74,4%
Eclairage partiel	17	13,1%	8	9,8%	25	24,3%	10	10,9%	60	14,7%
Aucun éclairage	25	19,2%	6	7,3%	5	4,9%	8	8,7%	44	10,8%
Gilet fluo	16	12,3%	15	18,3%	10	9,7%	15	16,3%	56	13,8%
Housse fluo	1	0,8%	2	2,4%	5	4,9%	4	4,3%	12	2,9%
Gilet et/ou housse fluo	17	13,1%	15	18,3%	15	14,6%	18	19,6%	65	16,0%

Tableau 15 - Chiffres bruts quant à l'éclairage des vélos en soirée, en 4 lieux de comptage. Source : Pro Velo.

Annexe 6

Détails réponses enquête continue

Répartition homme femme

	Nombre de répondants	
	Homme	Femme
2025	214	177
2024	217	172
2023	223	178
2022	197	148

Situation professionnelle des répondants

	Situation professionnelle des répondants				
	2025	2024	2023	2022	2021
Employé	263	279	275	236	68
Etudiant	35	19	24	14	11
Demandeur d'emploi	18	21	9	20	
Ouvrier	6	1	5	5	5
Chef d'entreprise	4	6	3	7	1
Indépendant	37	45	40	36	5
Pensionné	13	5	27	14	7
Autre	3	12	18	14	3
Total	379	388	401	346	100

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

	Situation professionnelle des répondants				
	2025	2024	2023	2022	2021
Enseignement supérieur de type long	284	283	278	236	62
Enseignement supérieur de type court	78	68	94	66	24
Ecole secondaire	30	31	27	37	10
Ecole primaire	1	5	2	2	3
Autre	/	1	/	5	1
Total	393	388	401	346	100

Situation familiale

	Situation familiale		
	Homme	Femme	Total
Je vis chez mes parents	9	7	16
Je vis en couple avec un ou plusieurs enfants	83	63	146
Je vis en couple sans enfants	45	46	91
Je vis en kot, en colocation	28	22	50
Je vis seul(e)	40	29	69
Je vis seul(e) avec un ou plusieurs enfants	8	10	18

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

	2025	
ANDERLECHT	8	2,0%
AUDERGHEM	3	0,8%
BRUXELLES VILLE	148	37,7%
ETTERBEEK	14	3,6%
EVERE	4	1,0%
FOREST	8	2,0%
GANSHOREN	2	0,5%
IXELLES	48	12,2%
JETTE	6	1,5%
KOEKELBERG	2	0,5%
MOLENBEEK	16	4,1%
SAINT GILLES	19	4,8%
SAINT JOSSE	47	12,0%
SCHAERBEEK	45	11,5%
UCCLE	5	1,3%
WATERMAEL-BOITSFORT	4	1,0%
WOLUWE ST LAMBERT	5	1,3%
WOLUWE ST PIERRE	5	1,3%
Hors Bruxelles	4	1,0%

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

	2024	
ANDERLECHT	6	1,5%
AUDERGHEM	5	1,3%
BERCHEM SAINT-AGATHE	3	0,8%
BRUXELLES VILLE	75	19,1%
ETTERBEEK	16	4,1%
EVERE	12	3,1%
FOREST	16	4,1%
GANSHOREN	5	1,3%
IXELLES	64	16,3%
JETTE	8	2,0%
KOEKELBERG	4	1,0%
MOLENBEEK	4	1,0%
SAINT GILLES	27	6,9%
SAINT JOSSE	28	7,1%
SCHAERBEEK	70	17,8%
UCCLE	7	1,8%
Watermael-Boitsfort	5	1,3%
WOLUWE ST LAMBERT	11	2,8%
WOLUWE ST PIERRE	8	2,0%
Hors Bruxelles	19	4,8%

Motifs de déplacement des répondants

	TRAVAIL	ETUDE	ENFANT	COMMERCE	ACTIVITE LOISIR	ACTIVITE SOCIALE
Homme	168	11	11	22	27	19
Femme	133	8	17	26	30	21
Total	301	19	28	48	57	40

Types de vélo en fonction du genre

	Vélo classique	Vélo électrique	Vélo pliable	Vélo pliable électrique	Vélo cargo	Vélo cargo électrique
Homme	124	68	4	2	0	16
Femme	106	48	1	3	0	19
Total	230	116	5	5	0	35

Parts modales et fréquence d’usage

FRÉQUENCE D'USAGE DES MODES							
HOMME (n=214)							
	Vélo	Voiture	Train	TC	A pieds	Micro-mobi- lité	Autre
Moins d'une fois par semaine	1	157	191	77	40	196	212
1 à 2 fois par semaine	13	44	14	85	47	11	1
3 à 4 fois par semaine	48	9	7	39	50	4	1
5 fois par semaine ou plus	152	4	2	13	77	3	0
FEMME (n=177)							
	Vélo	Voiture	Train	TC	A pieds	Micro-mobi- lité	Autre
Moins d'une fois par semaine	0	131	165	78	30	168	177
1 à 2 fois par semaine	4	28	8	72	53	5	0
3 à 4 fois par semaine	40	15	2	21	39	3	0
5 fois par semaine ou plus	133	3	2	6	55	1	0
TOTAL (n=391)							
	Vélo	Voiture	Train	TC	A pieds	Micro-mobi- lité	Autre
Moins d'une fois par semaine	1	288	356	155	70	364	389
1 à 2 fois par semaine	17	72	22	157	100	16	1
3 à 4 fois par semaine	88	24	9	60	89	7	1
5 fois par semaine ou plus	285	7	4	19	132	4	0

Mode de transport pour remplacer le vélo

	Quel mode de transport pour remplacer le trajet à vélo ?					
	Voiture	Train	TC	A pieds	Micro-mo- bilité	Autre
Homme	30	6	163	49	4	1
Femme	21	2	144	27	9	0
Total	51	8	307	76	13	1

Sentiment de continuité du trajet à vélo réalisé

	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.).		
	Homme	Femme	Total
Pas du tout d'accord	3	3	6
Pas d'accord	15	15	30
Ni d'accord ni pas d'accord	17	19	36
D'accord	112	85	197
Tout à fait d'accord	67	55	122

Perception de la qualité de l'infrastructure cyclable

	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).		
	Homme	Femme	Total
Pas du tout d'accord	11	13	24
Pas d'accord	51	40	91
Ni d'accord ni pas d'accord	67	61	128
D'accord	77	58	135
Tout à fait d'accord	8	4	12

Sentiment de sécurité à vélo

	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		
	Homme	Femme	Total
Pas du tout d'accord	20	27	47
Pas d'accord	62	58	120
Ni d'accord ni pas d'accord	67	61	128
D'accord	47	32	79
Tout à fait d'accord	9	6	15

Accès à un lieu de stationnement sécurisé à destination

	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.		
	Homme	Femme	Total
Pas du tout d'accord	6	15	21
Pas d'accord	30	31	61
Ni d'accord ni pas d'accord	29	39	68
D'accord	106	73	179
Tout à fait d'accord	39	19	58

Accès à un lieu de stationnement sécurisé à domicile

	Êtes-vous d'accord avec cette déclaration ? Je dispose d'un lieu de stationnement sécurisé pour mon vélo à (proximité de) mon domicile.		
	Homme	Femme	Total
Pas du tout d'accord	23	29	52
Pas d'accord	27	24	51
Ni d'accord ni pas d'accord	10	7	17
D'accord	40	25	65
Tout à fait d'accord	112	91	203

Vol de vélo

	Combien de fois vous a-t-on volé votre vélo lors des deux dernières années ?		
	Homme	Femme	Total
0	17	134	313
1	27	31	58
2	7	5	15
3 (ou plus)	1	4	5

	Où était stationné le vélo au moment du vol ?		
	Homme	Femme	Total
A mon domicile	11	8	19
Sur la voie publique	20	33	53
Dans un parking sécurisé	3	1	4

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

	Aviez-vous un cadenas sur votre vélo au moment du vol ?		
	Homme	Femme	Total
Oui un cadenas de haute sécurité	17	24	41
Oui, un cadenas de faible sécurité	9	13	22
Non	8	5	13

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	139	122	262
1	48	34	83
2	15	16	31
3 (ou plus)	12	5	17

Opposant lors de l'accident

	<i>Quel autre usager impliqué dans l'accident ?</i>		
	Homme	Femme	Total
Pas d'opposant	7	2	9
Bus/Tram	1	4	5
Autre cycliste	10	6	16
Voiture/moto	29	19	48
Micro-mobilité	3	1	4
Piéton	3	4	7

