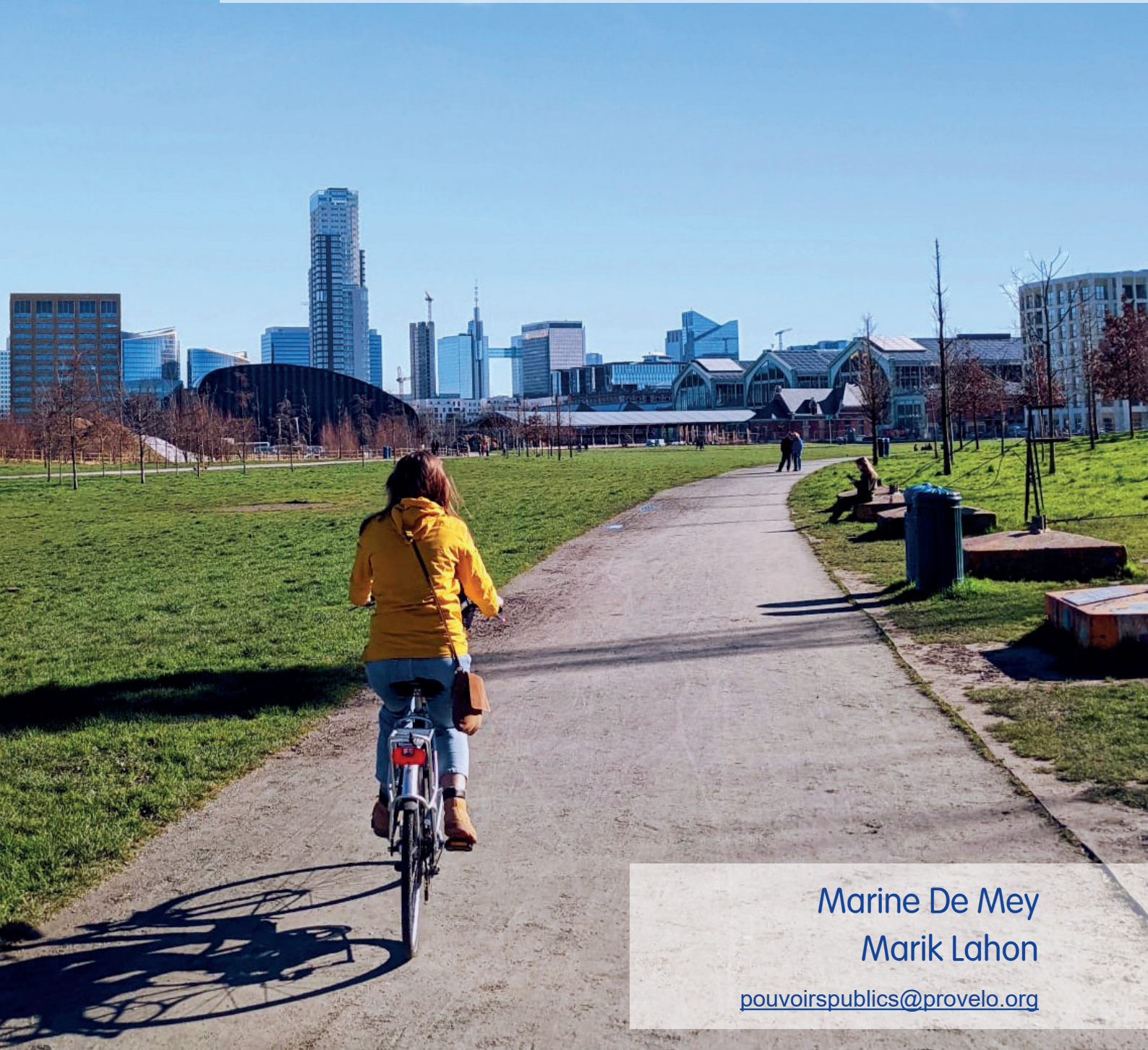


OBSERVATOIRE DU VELO EN RÉGION DE BRUXELLES CAPITALE

COMPTAGES ET ANALYSE DES DONNÉES

RAPPORT 2022



Marine De Mey
Marik Lahon

pouvoirspublics@provelo.org



TABLE DES MATIÈRES

TABLE DES MATIÈRES	2
RÉSUMÉ	8
INTRODUCTION	10
Historique et méthodologie	10
RÉSULTATS DES COMPTAGES	12
Comptages quantitatifs	12
Évolutions saisonnières entre 2021 et 2022	15
Facteur météorologique	17
Comparaison avec les données des compteurs automatiques de Bruxelles Mobilité	18
Évolutions depuis 2010	19
Proportions d’hommes, de femmes et d’enfants	20
Port du casque	21
Comptages qualitatifs	23
Types de vélos	23
Répartition hommes/femmes en fonction du type de vélo	24
Port du casque en fonction du type de vélo et du genre	25
Transport d’enfants	26
Eclairage des vélos en soirée	27
Stationnement	28
RAPPORT DE L’ENQUÊTE CONTINUE (NOUVEAU)	31
Résumé	31
Méthodologie	31
Types de déplacement et détails de l’échantillon	32
Détails de l’échantillon	32
Types de déplacement	33
Types de vélo	35
Distance parcourue	36
Parts modales et fréquences d’usage	36
Mode de transport pour remplacer le vélo	38
Qualité du trajet à vélo	38
Sentiment de continuité du trajet à vélo réalisé :	38
Perception de la qualité de l’infrastructure cyclable	39
Sentiment de sécurité à vélo	40
Accès à un lieu de stationnement sécurisé à domicile et à destination	41
Vol de vélo	42
Accident de vélo	42



ANNEXE 1 : CHANGEMENT MÉTHODOLOGIQUE DES COMPTAGES QUANTITATIFS SAISONNIERS	46
Réflexion en vue de l'adaptation de la méthodologie	46
Nouvelle méthodologie (depuis janvier 2021)	47
I. Conditions de réalisation des comptages	47
II. Comment compter ?	47
Adaptation et nettoyage des données (de 1998 à 2020)	48
 ANNEXE 2 : QUESTIONNAIRE DE L'ENQUÊTE CONTINUE (2021 — 2022)	 50
 ANNEXE 3 : GRAPHIQUE DES PRÉCIPITATIONS CUMULÉES DE 6H À 12H (JOURS OUVRABLES SCOLAIRES ; MARDI OU JEUDI)	 53
 ANNEXE 4 : EVOLUTIONS DEPUIS 1999	 54
Comptages quantitatifs	54
Evolutions depuis 1999	54
Détail de l'évolution par lieu de comptage	55
Proportions d'hommes, de femmes et d'enfants	59
Port du casque	59
 ANNEXE 5 : RÉSULTATS DÉTAILLÉS DES COMPTAGES « ECLAIRAGE »	 60
 ANNEXE 6 : DÉTAILS RÉPONSES ENQUÊTE CONTINUE	 61

LISTE DES FIGURES

Figure 1 - flux pris en compte dans le cadre des comptages quantitatifs en matinée (26 carrefours). Source : Pro Velo	10
Figure 2 : lieux des comptages quantitatifs et année de démarrage du comptage. Source : Pro Velo.	11
Figure 3 : fréquentation horaire moyenne (entre 8h et 9h) des 26 points de comptages, pour toute l'année 2022 (en nombre absolu de cyclistes). Source : Pro Velo	14
Figure 4 - évolution du nombre moyen de cyclistes par carrefour et par saison, en semaine de 8h à 9h, entre 2010 et 2022. Source : Pro Velo.	16
Figure 5 - : Evolution des conditions météorologiques pour chaque période de comptage entre 2016 et 2022. Source : Pro Velo, basés sur les données des bilans climatiques de l'IRM (2022).	17
Figure 6 : comparaison des « comptages manuels de Pro Velo » et des « comptages automatiques sur les pistes cyclables ». Evolution 2021 — 2022 des flux moyens. (Sélection des compteurs automatiques avec des données sur chacun des 4 mois ; au moins la moitié des valeurs attendues ; 8h-9h).	18
Figure 7 : évolution des flux cyclistes (moyenne horaire par point de comptage) à Bruxelles entre 2010 et 2021. Source : Pro Velo	19
Figure 8 : évolution de la répartition hommes/femmes parmi les cyclistes en région Bruxelloise, depuis 2010, pour les 26 points de comptage et les mois de janvier, mai, septembre et novembre. Source : Pro Velo.	21
Figure 9 : évolution de la part des cyclistes portant un casque parmi les cyclistes observés lors des comptages quantitatifs, depuis 2010. (26 lieux ; comptages de janvier, mai, septembre et novembre). Source : Pro Velo.	21
Figure 10 : répartition des différents types de vélos comptabilisés. Source : Pro Velo.	23
Figure 11 : répartition hommes/femmes selon le type de vélo. Source : Pro Velo.	24
Figure 12 : port du casque chez les cyclistes, en fonction du genre et du type de vélo. Source : Pro Velo.	25
Figure 13 : répartition des différents types de vélos comptabilisés. Source : Pro Velo.	26
Figure 14 : nombre de places pour vélos et taux d'occupation des parkings vélos à proximité des stations de métro et principales gares de la Région Bruxelloises. Source : plan de la STIB, données de Pro Velo..	28

Figure 15: répartition Homme Femme (N=446)	32
Figure 16 : situation professionnelle des répondants	32
Figure 17 : diplôme ou certificat d'étude le plus élevé obtenu par les répondants	32
Figure 18 : dans quelle commune de Bruxelles-Capitale se rendent les cyclistes interrogés (destination) ?	33
Figure 19 : depuis quelle commune de Bruxelles-Capitale les cyclistes interrogés ont-ils démarré leur trajet à vélo (origine) ?	34
Figure 20 : motif de déplacement des répondants	34
Figure 21 : quel type de vélo utilisez-vous ?	35
Figure 22 : Quel type de vélo utilisez-vous ?	35
Figure 23 : distance moyenne en km parcourue selon l'usage d'un vélo électrique ou classique (N=438)	36
Figure 24 : 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.)	37
Figure 25 : Si vous n'aviez pas de vélo, quel(s) mode(s) de transport auriez-vous utilisé(s) pour réaliser votre déplacement ? (N = 446)	38
Figure 26 : Êtes-vous d'accord avec cette déclaration ? « Mon trajet à vélo à Bruxelles est rapide et direct. Je ne dois pas faire de détour pour éviter par exemple un carrefour dangereux ou une barrière urbaine (gare, canal, etc.) » (N = 446).	39
Figure 27 : Êtes-vous d'accord avec cette déclaration ? Mon trajet à vélo à Bruxelles se fait majoritairement soit sur des infrastructures cyclables de qualité soit dans des zones apaisées (avec très peu de trafic routier) (N=446).	39
Figure 28 : 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.	40
Figure 29 : Êtes-vous d'accord avec cette déclaration ? Je dispose d'un lieu de stationnement sécurisé pour mon vélo à (proximité de) mon domicile.	41

Figure 30 : 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.	41
Figure 31 — Combien de fois vous a-t-on volé votre vélo lors des deux dernières années ? (N=446)	42
Figure 32 : 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 ? (N=446)	42
Figure 32bis : Quel était le niveau de gravité de votre (dernier) accident ? (N=73)	42
Figure 33 : Quel autre usager était impliqué dans l'accident à vélo ? (N=140)	43
Figure 33bis : Quelle(s) étai(en)t la ou les causes de cet/ces accident(s)? (N = 140)	43
Figure 34 : Répondants ayant eu un accident à vélo en fonction du nombre d'années d'ancienneté à vélo	44
Figure 35 : Fiche de comptage (page 1) pour le point de comptage situé au croisement de la rue Van Artevelde avec la rue Dansaert.	47
Figure 36 : Schéma du comptage à la Porte de Schaerbeek selon l'ancienne méthodologie	48
Figure 37 : Sélection des données à conserver dans la fiche d'encodage de la Porte de Schaerbeek (ancienne méthodologie)	49
Figure 38 : Schéma du comptage à la Porte de Schaerbeek selon la nouvelle méthodologie	49
Figure 39 : Source : Institut Royal Météorologique	53
Figure 40 - Evolution des flux cyclistes (moyenne horaire par point de comptage) à Bruxelles entre 1999 et 2022. Source : Pro Velo.	54
Figure 41 - 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.	59
Figure 42 - Evolution de la part des cyclistes portant un casque parmi les cyclistes observés lors des comptages quantitatifs, depuis 1998. (15 lieux ; comptages de mai et septembre). Source : Pro Velo.	59

LISTE DES TABLEAUX

Tableau 1 : résultats bruts des comptages, pour chaque période (janvier, mai, septembre et novembre 2022)	13
Tableau 2 : taux de croissance entre 2021 et 2022, par point de comptage et par période. Source : Pro Velo	15
Tableau 3 - proportion d'hommes, femmes et enfants, par point de comptage, pour l'année 2022. Les lieux de comptage sont classés par ordre décroissant de la proportion de femmes. Source : Pro Velo	20
Tableau 4 : part des cyclistes casqués à chacun des 26 points de comptage, en 2022. Source : Pro Velo	22
Tableau 5 : part des VAE parmi l'ensemble des vélos comptés, depuis 2017. Source : Pro Velo.	23
Tableau 6 : à quelle fréquence utilisez-vous ces différents modes de transport pour réaliser un déplacement utilitaire à Bruxelles ?	37
Tableau 7 - chiffres bruts par point de comptage, pour la période de janvier, entre 1998 et 2022. Source : Pro Velo.	55
Tableau 8 - chiffres bruts par point de comptage, pour la période mai, entre 1998 et 2022. Source : Pro Velo.	56
Tableau 9 - chiffres bruts par point de comptage, pour la période de septembre, entre 1998 et 2022. Source : Pro Velo.	57
Tableau 10 : chiffres bruts par point de comptage, pour la période de novembre, entre 1998 et 2022. Source : Pro Velo.	58
Tableau 11 : chiffres bruts quant à l'éclairage des vélos en soirée, en 4 lieux de comptage. Source : Pro Velo.	60

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 2022, cet observatoire comportait les missions suivantes :

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

Grande nouveauté depuis cette année, Pro Velo asbl mène une **nouvelle mission « Enquête continue »** dont les premiers résultats sont présentés dans le présent rapport. Cette nouvelle mission vise à compléter les résultats de l'Observatoire à l'aide d'une enquête menée sur le terrain permettant d'interroger les cyclistes sur différents aspects qualitatifs de leur pratique du vélo à Bruxelles.

COMPTAGES QUANTITATIFS, EN MATINÉE

Au cours de l'année **2022**, nous avons effectué **104 heures de comptage**. Les résultats de ces comptages affichent une **augmentation globale de 43,7% aux heures de pointe par rapport à l'année 2021**. On observe donc une très nette croissance, poursuivant la tendance à la hausse, après une forte diminution en 2020 due principalement au contexte COVID. Le **taux de croissance annuel moyen** depuis 2010 s'établit autour de **12,5%**.

Bien que les quatre périodes de comptage présentent des évolutions contrastées, **la tendance générale est à l'augmentation, toute période confondue**. Ainsi le mois de mai enregistre la plus forte croissance (+94%). Il est suivi par le mois de novembre (+40%), et ensuite par les périodes de

septembre (+28%) et de janvier (+21%).

Compte tenu de certains facteurs, les évolutions des comptages manuels sont corroborées par les chiffres des compteurs automatiques de Bruxelles Mobilité.

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 2022, 40% des cyclistes observés étaient des femmes (-2 points de pourcentage par rapport à 2021). Cela représente donc une légère inflexion dans la tendance à l'augmentation constatée depuis les débuts de l'Observatoire.

En moyenne, 65% des cyclistes portaient un casque cette année, ce qui représente une nouvelle **augmentation de 3 points de pourcentage** par rapport à 2021. Les cyclistes casqués renforcent ainsi leur prépondérance par rapport aux cyclistes non casqués ; ces derniers étaient en effet majoritaires jusqu'en 2017. Par ailleurs, alors que les femmes semblaient nettement moins enclines à porter le casque que les hommes jusqu'en 2015, la **différence s'estompe nettement en 2016** et est inversée depuis 2017. **En 2022, 68% des femmes portaient un casque, contre 62% des hommes.**

COMPTAGES « TYPES DE VÉLOS »

Les comptages relatifs à la typologie des vélos révèlent également que le **port du casque est supérieur à la moyenne chez les cyclistes utilisant un vélo à assistance électrique** : 69% des hommes et 79% des femmes (contre 56% des hommes et 49% des femmes pour les vélos classiques). Le même constat s'applique également aux vélos cargos et aux speed pedelecs. Ces comptages ont également montré, comme les années précédentes :

- une **surreprésentation des femmes** parmi les usagers des **vélos à assistance électrique**;
- une **utilisation plus marquée des vélos à**

assistance électrique pour les déplacements **domicile-travail que dans le cadre des loisirs.**

On observe par ailleurs une **augmentation de l'utilisation du vélo à assistance électrique pour ces deux types de déplacements** : de 24%, il passe à 26% des cyclistes observés pour les déplacements le dimanche après-midi, et de 30% à 36% pour les déplacements en heure de pointe du matin.

Le matin, les **vélos en libre-service Villo!** représentaient 2% des effectifs observés. Les **speed pedelecs** continuent de rester relativement marginaux, même si leur part augmente chaque année (+2 points de pourcentage par rapport à 2021). Ils représentent cette année **5%** du total des cyclistes comptés. Les **vélos-cargos** et les **vélos pliants** ont également été comptabilisés et représentaient **chacun 7%** de l'échantillon.

Sur l'ensemble des vélos comptés, 13% étaient équipés de dispositifs destinés au transport d'enfants. Parmi ceux-ci, 41% étaient des vélos-cargos.

COMPTAGES « ÉCLAIRAGE », EN SOIRÉE

Dans le cadre des comptages relatifs à l'éclairage, **82% des vélos étaient correctement équipés** (soit +7 points de pourcentage par rapport à 2021), 9% n'étaient équipés que partiellement et 10% ne disposaient d'aucun dispositif d'éclairage. **28%** des cyclistes **arboraient une chasuble fluorescente.**

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 2022. 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. **84% des vélos étaient attachés avec un bon cadenas. 1,4% des vélos étaient gravés** et un **sticker « mybike.brussels »** avait été apposé sur près de **5%** de l'ensemble des vélos observés.

ENQUÊTE CONTINUE

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

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

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

- **74% des déplacements à vélo** sont réalisés pour **se rendre à un lieu de travail**
- En moyenne, les répondants réalisent une **distance à vélo de 5,9 kilomètres.**
- **79%** des répondants sont « **assidus** » **au vélo**, et déclarent utiliser leur vélo au minimum 5 fois par semaine.
- **48%** des répondants se disent **satisfaits de la qualité de l'infrastructure cyclable**, tandis que **28%** déclarent ne **pas** être **satisfaits.**
- Parmi les répondants, **19%** ont déclaré avoir eu au moins un **vélo volé** lors des deux dernières années.
- Parmi les répondants, **32%** ont déclaré avoir eu au moins un **accident à vélo** lors des deux dernières années.

INTRODUCTION

HISTORIQUE ET METHODOLOGIE

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

En 1998, des comptages 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 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 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 plus d'informations sur cette opération, nous vous renvoyons vers l'annexe 1 qui détaille chaque étape de cette reconversion méthodologique.

Les comptages ont lieu de 8h à 9h en semaine (mardi ou jeudi), avec la volonté de capter principalement les déplacements domicile-travail de l'heure de pointe du matin. Chaque cycliste entrant dans le carrefour est comptabilisé, et **plusieurs**

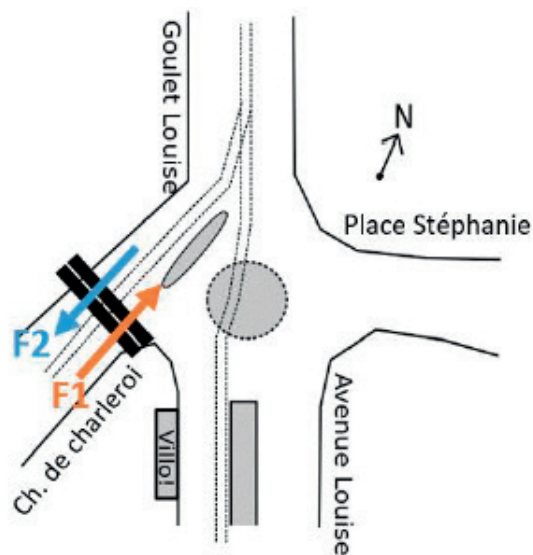


Figure 1 : Flux pris en compte dans le cadre des comptages quantitatifs en matinée (26 carrefours). Source : Pro Velo

éléments sont enregistrés : sa provenance, sa destination, s'il s'agit d'un homme, d'une femme ou d'un enfant, s'il porte un casque. Parallèlement, deux comptages ont été réalisés un **dimanche après-midi (le 19/06/2022 et le 26/06/2022)** sur la Promenade Verte afin de capter principalement les déplacements de loisirs.

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

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

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

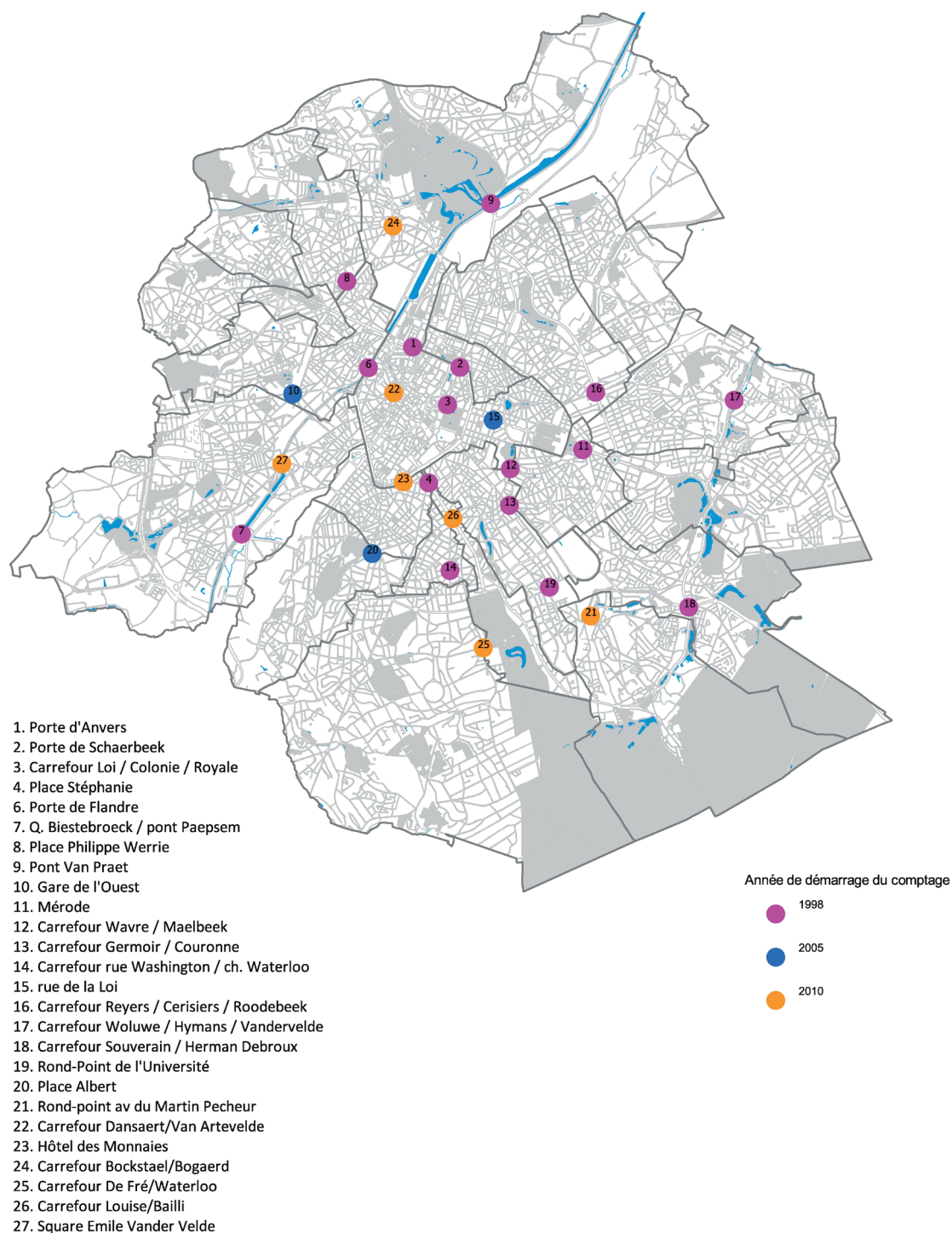


Figure 2 : Lieux des comptages quantitatifs et année de démarrage du comptage. Source : Pro Velo.

RÉSULTATS DES COMPTAGES

COMPTAGES QUANTITATIFS

Au cours de l'année **2022**, nous avons effectué **104 heures de comptage quantitatif**. Les résultats affichent une **augmentation globale de 43,7% aux heures de pointe par rapport à l'année 2021**.

On observe donc une très nette croissance, poursuivant la tendance à la hausse, après une forte diminution en 2020 due principalement à la crise sanitaire et aux mesures gouvernementales fortes qui en avaient découlé (cf. Rapport Observatoire 2020 & 2021).

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.

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



2022	JAN	MAI	SEPT	NOV	Moyenne
Porte d'Anvers	128	297	318	292	259
Porte de Schaerbeek	244	472	665	670	513
Carrefour Loi/Colonie/Royale	236	629	616	509	498
Place Stéphanie	190	170	262	335	239
Porte de Flandre	412	748	884	741	696
Q. Bietsebroeck/Pont Paepsem	154	377	203	349	271
Place Philippe Werrie	164	285	326	261	259
Pont Van Praet	186	521	535	523	441
Gare de l'Ouest	46	68	72	69	64
Merode	503	894	1254	1222	968
Ch de Wavre/Maelbeek	259	513	603	574	487
Germoir/Couronne	191	555	581	587	479
Rue Washington/ch de Waterloo	82	205	165	196	162
Rue de la Loi	521	1133	1198	1275	1032
Carrefour Reyers/Cerisiers/Roodebeek	191	293	292	267	261
Carrefour Woluwe/Hymans/Vandervelde	200	295	373	274	286
Souverain/Herman Debroux	89	235	235	207	192
Rond-point de l'Université	147	281	264	297	247
Place Albert	225	262	272	118	219
Rond-Point av du Martin Pecheur	91	198	187	154	158
Carrefour Dansaert/Van Artevelde	253	343	459	303	340
Hotel des Monnaies	156	293	313	292	264
Place Emile Bockstael	71	91	225	88	119
De Fré/ Waterloo	77	136	167	120	125
Louise/Bailli	220	559	565	450	449
Square Emile Vander Velde	97	261	267	189	204

Tableau 1 : Résultats bruts des comptages, pour chaque période (janvier, mai, septembre et novembre 2022).

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 2022, entre 8h et 9h).

**Moyenne de fréquentation horaire (8h- 9h)
des 26 lieux de comptage en 2022**



Figure 3 : Fréquentation horaire moyenne (entre 8h et 9h) des 26 points de comptages, pour toute l'année 2022 (en nombre absolu de cyclistes).
Source : Pro Velo

ÉVOLUTIONS SAISONNIÈRES ENTRE 2021 ET 2022

	Taux de croissance 2021-2022	"Taux de croissance 2021-2022 janvier"	"Taux de croissance 2021-2022 mai"	"Taux de croissance 2021-2022 septembre"	"Taux de croissance 2021-2022 novembre"
Porte d'Anvers	52,7%	25%	117%	30%	50%
Porte de Schaerbeek	60,5%	37%	84%	42%	79%
Carrefour Loi/Colonie/Royale	53,0%	4%	162%	29%	43%
Place Stéphanie	49,5%	18%	72%	81%	43%
Porte de Flandre	42,7%	10%	56%	51%	44%
Q. Bietsebroeck/Pont Paepsem	39,2%	69%	204%	-30%	27%
Place Philippe Werrie	56,5%	43%	83%	47%	54%
Pont Van Praet	50,3%	8%	125%	25%	52%
Gare de l'Ouest	-15,8%	-15%	-35%	-13%	11%
Merode	43,2%	20%	89%	26%	50%
Ch de Wavre/Maelbeek	61,7%	42%	151%	26%	68%
Germoir/Couronne	39,9%	-25%	66%	8%	141%
Rue Washington/ch de Waterloo	32,8%	67%	59%	-10%	54%
Rue de la Loi	74,7%	47%	268%	35%	57%
Carrefour Reyers/Cerisiers/Roodebeek	40,2%	71%	77%	18%	22%
Carrefour Woluwe/Hymans/Vandervelde	23,2%	6%	51%	40%	-1%
Souverain/Herman Debroux	18,2%	-49%	78%	24%	37%
Rond-point de l'Université	48,9%	71%	63%	37%	39%
Place Albert	11,4%	68%	51%	13%	-51%
Rond-Point av du Martin Pecheur	5,2%	30%	60%	-8%	-23%
Carrefour Dansaert/Van Artevelde	12,7%	10%	32%	8%	4%
Hotel des Monnaies	24,6%	20%	41%	25%	14%
Place Emile Bockstael	49,4%	27%	5%	142%	7%
De Fré/ Waterloo	38,1%	31%	66%	50%	9%
Louise/Bailli	63,7%	40%	151%	54%	29%
Square Emile Vander Velde	37,7%	-3%	123%	30%	13%

Tableau 2 : Taux de croissance entre 2021 et 2022, par point de comptage et par période. Source : Pro Velo

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

Sur l'ensemble de l'année, seul le carrefour « Gare de l'ouest » présente une décroissance. Il faut toutefois interpréter ce résultat avec précaution puisqu'il s'agit du point de comptage au sein duquel nous récoltons le plus faible échantillon (64 cyclistes comptabilisés en moyenne en 2022).

Lorsqu'on regarde mois par mois, **c'est la période de mai qui présente la plus forte croissance (+94% par rapport à 2021)**, dépassant même les effectifs comptabilisés avant la crise sanitaire. Cette augmentation peut sans doute être partiellement expliquée par les mesures de gestion de la crise en place en mai 2021 (citons notamment le télétravail recommandé, voir encore obligatoire dans de nombreuses entreprises), ainsi que par une météo particulièrement clémente (cf. paragraphes suivants). Elle est suivie par le **mois de novembre (+40% par rapport à 2021)** et par les périodes de **septembre et janvier** (respectivement + 28% et +21% par rapport à 2021).

Comme on peut l'observer sur le graphique en figure 4, nous avons compté cette année davantage de cyclistes qu'avant la crise sanitaire (2019) et ce, quelle que soit la période de comptage. En 2022, nous comptabilisons 9,8% en janvier ; 30,4% en mai ; 33,8% en septembre et 52% en novembre de cyclistes en plus qu'en 2019.

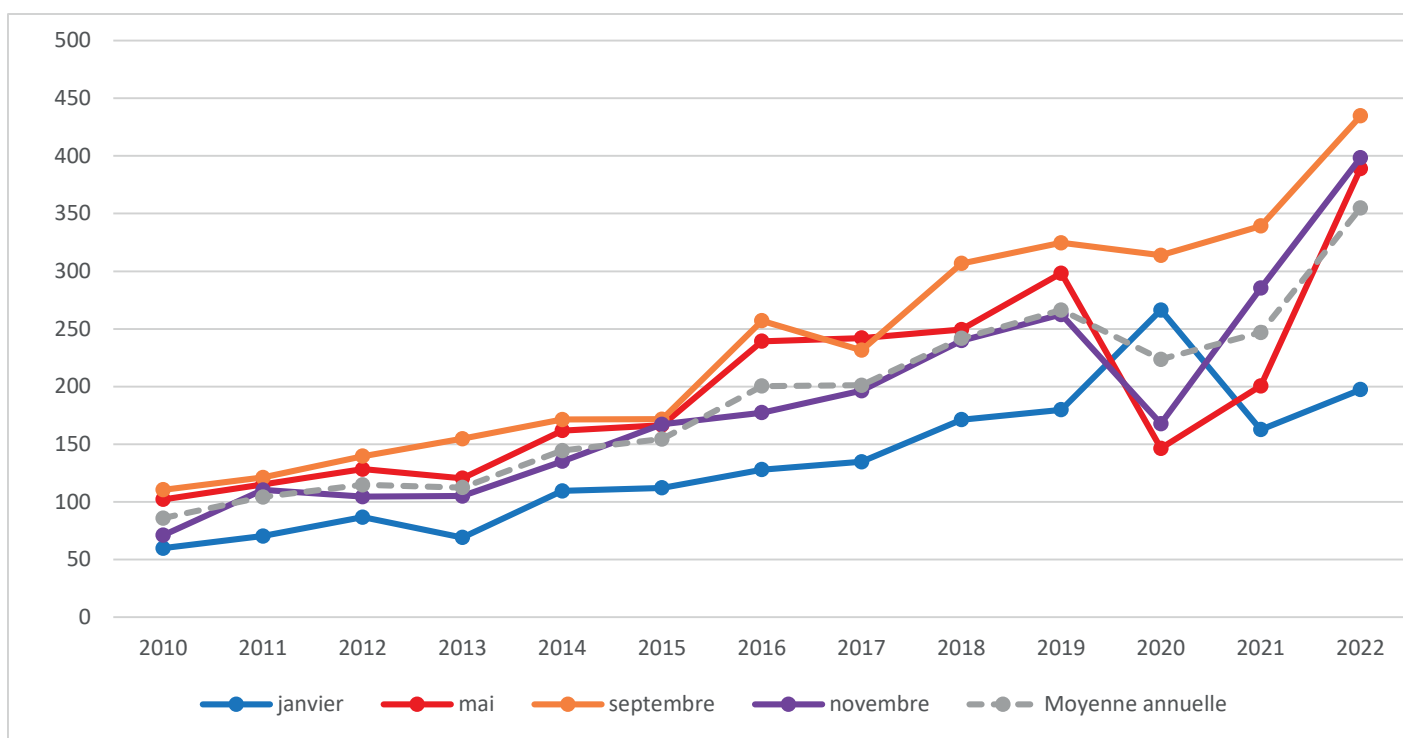


Figure 4 - Evolution du nombre moyen de cyclistes par carrefour et par saison, en semaine de 8h à 9h, entre 2010 et 2022. Source : Pro Velo.

FACTEUR MÉTÉOROLOGIQUE

Si nous avons déjà souligné l'importance de tenir compte du facteur « crise sanitaire » dans l'interprétation des résultats, nous ne devons pas pour autant occulter d'autres facteurs importants tels que la météo, précipitations et température.

La météo peut également intervenir comme facteur explicatif (mais, bien entendu, non exclusif) : les graphiques ci-après montrent en effet que **janvier 2022** a connu moins de jours de précipitations et de gel qu'en 2021 et aucun jour de neige. **Les températures minimales et maximales sont également légèrement supérieures** à celles observées l'année précédente.

On constate également qu'en **mai** et en **novembre**, les **températures** ont été nettement **supérieures** à celles de l'an passé. Le mois de **mai** a également connu **moins de précipitation**. Le mois de **novembre**, quant à lui, a connu autant de précipitation que l'an dernier, et **aucun jour de neige, ni de gel**. Ce sont également les deux mois où nous observons les **plus fortes augmentations du nombre de cyclistes**.

A contrario le mois de **septembre** a connu nettement **plus de précipitations** et des **températures légèrement plus basses** que l'an dernier. Malgré cela, on observe une croissance des flux cyclistes.



Figure 5 - : Evolution des conditions météorologiques pour chaque période de comptage entre 2016 et 2022. Source : Pro Velo, basés sur les données des bilans climatologiques de l'IRM (2022).¹

1. Institut Royal Météorologique. Bilans climatologiques de 2022 Disponible en ligne sur : <https://www.meteo.be/fr/climat/climat-de-la-belgique/bilans-climatologiques/2022/janvier>. Consulté pour la dernière fois le 6 décembre 2022.

COMPARAISON AVEC LES DONNÉES DES COMPTEURS AUTOMATIQUES DE BRUXELLES MOBILITÉ

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

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

Afin de pouvoir comparer ces données à celles récoltées manuellement, les données des comptages automatiques ont été extraites par Bruxelles Mobilité sur base des critères suivants²:

- Jours ouvrables scolaires ;
- Un jeudi ou un mardi ;
- Entre 8h et 9h ;
- Pour les mois de janvier, mai, septembre et novembre ;
- Données filtrées sur les « vélos » (empattement > 90 cm) ;
- Sélection des compteurs automatiques pour lesquels il y a des données qui répondent aux critères énumérés ci-dessus sur les 4 période de comptages de 2021 et de 2022.

Ainsi, nous observons les évolutions présentées en figure 6.

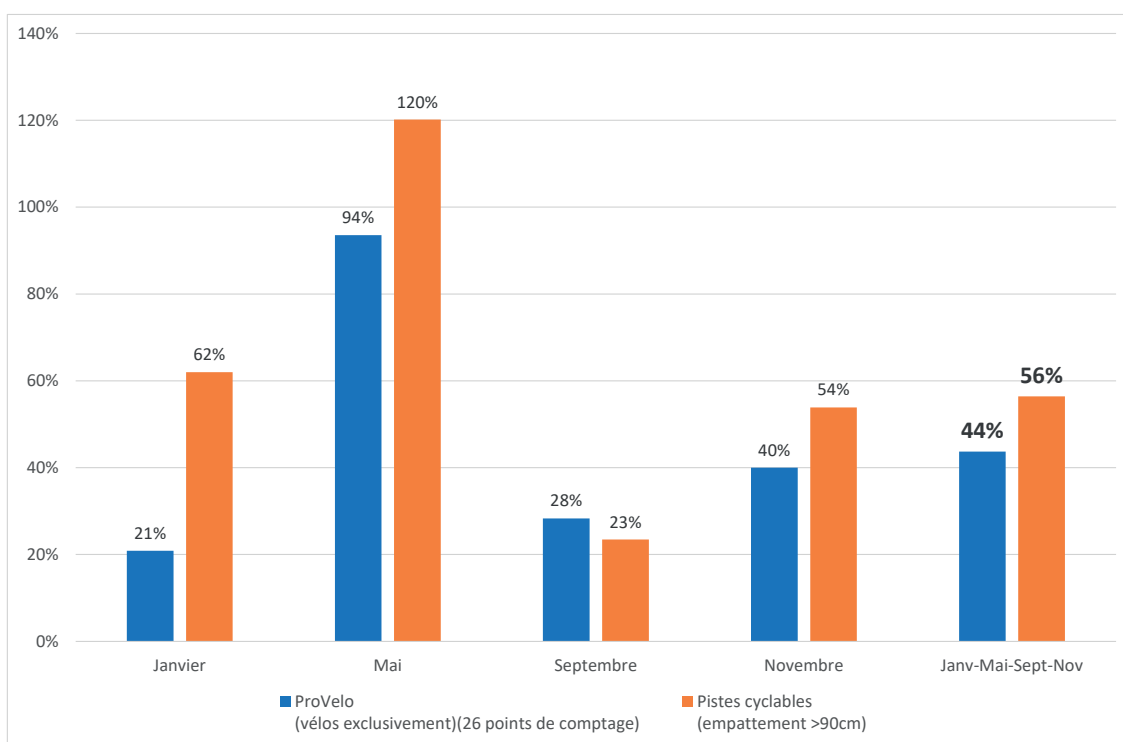


Figure 6 - Comparaison des « comptages manuels de Pro Velo » et des « comptages automatiques sur les pistes cyclables ». Evolution 2021 – 2022 des flux moyens.
(Sélection des compteurs automatiques avec des données sur chacun des 4 mois ; au moins la moitié des valeurs attendues ; 8h-9h).

2. Sélection des compteurs pour lesquels Bruxelles Mobilité dispose de la moitié des valeurs attendues pour chaque mois (au moins 4 valeurs sur 8 valeurs attendues pour un mois donné pour l'année 2021 et pour l'année 2022 ;
L'évolution totale correspond à l'évolution sur base des flux totaux (la méthode diffère donc de celle utilisée par Bruxelles Mobilité qui se base sur des calculs d'évolution de flux médians qui lissent les événements extrêmes).

Rappelons également que, conformément à la méthodologie de l'Observatoire, les comptages manuels sont réalisés les jours où les conditions météorologiques ne sont pas extrêmes (pas de précipitation) ; ce qui n'est pas le cas des comptages automatiques de Bruxelles Mobilité qui fonctionnent en continu. Ce facteur, ainsi que les niveaux de précipitations différents entre les 2021 et 2022, permettent probablement d'expliquer en partie les différences d'évolution des flux observées entre les deux méthodes de comptage.

Ainsi, en janvier 2021, il n'y a pas eu de comptage manuels (contrairement aux comptages automatiques) les jours les plus pluvieux (c'est-à-dire les 12, 14, 19 et 28 janvier ; cf. graphique en annexe 3). En janvier 2022, il n'y a pratiquement pas eu de pluie. Cela explique donc que la croissance 2021-2022 observée au niveau des comptages automatiques soit plus importante.

De même, en mai 2021, il y a eu peu de comptages manuels les jours les plus pluvieux (c'est-à-dire les 4, 11 et 25 mai). En mai 2022, le seul jour vraiment pluvieux (19/05), des comptages manuels n'ont eu lieu qu'au niveau de deux points de comptage. Comme pour le mois de janvier, la croissance 2021-2022 observée au niveau des comptages automatiques est donc plus importante.

La cohérence entre les données des comptages manuels et celles issues des comptages automatiques sur les pistes cyclables semble donc bonne sur l'ensemble de la période de comptage (Evolution 2021-2022 : respectivement +44% pour les comptages manuels et +56% pour les comptages automatiques).

ÉVOLUTIONS DEPUIS 2010

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

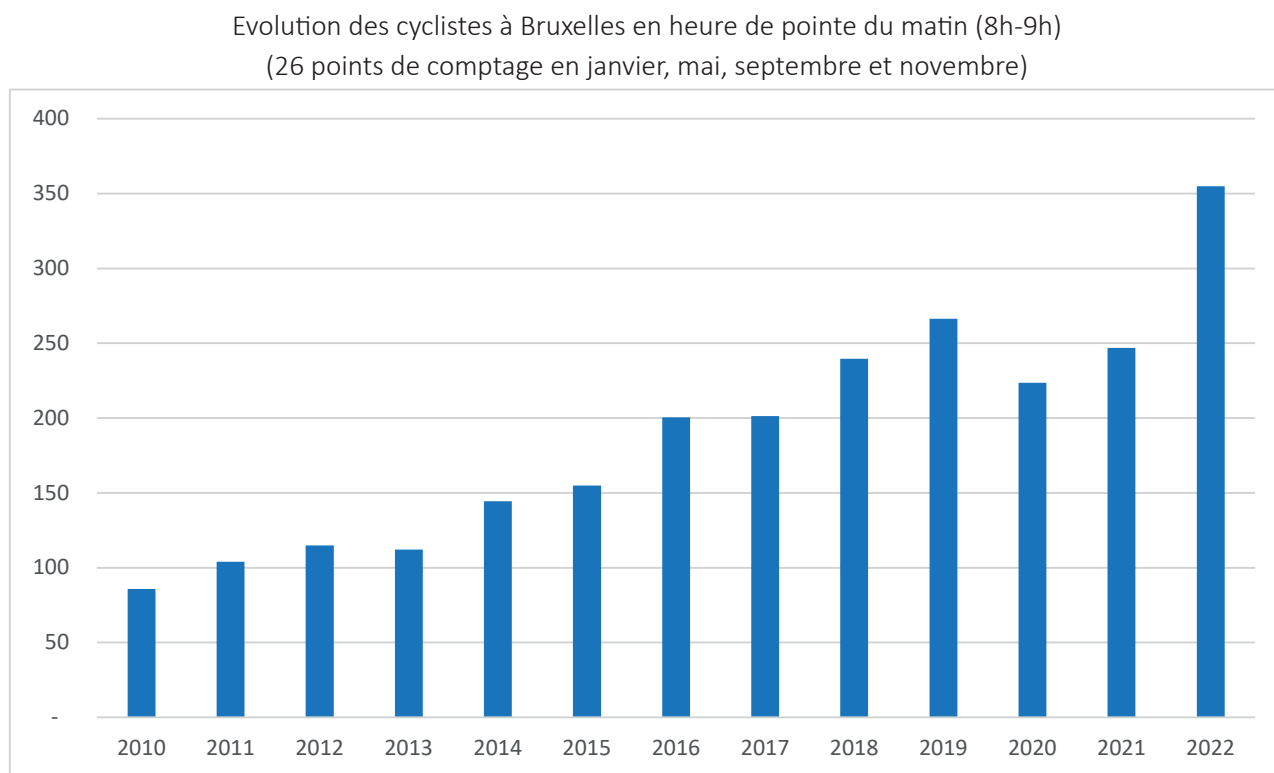


Figure 7 - Evolution des flux cyclistes (moyenne horaire par point de comptage) à Bruxelles entre 2010 et 2022. Source : Pro Velo

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.

Sur la période 2010-2022, considération faite des 26 points et des 4 périodes de comptage, le **taux de croissance annuel moyen se situe autour de 12,5%**. Cette moyenne est **tirée vers le haut par les « bonnes » années (2011, 2012, 2014, 2016, 2018, 2019, 2021, 2022)** qui permettent de **contrebalancer les « moins bonnes » années** à l'occasion desquelles on constate une **stagnation ou une diminution (2013, 2017, 2020)**.

PROPORTIONS D'HOMMES, DE FEMMES ET D'ENFANTS

	Lieu de comptage	%H	%F	%E
26	Louise/Bailli	55,91%	43,31%	0,78%
4	Place Stéphanie	56,84%	42,63%	0,52%
14	Rue Washington/ch de Waterloo	52,78%	42,44%	4,78%
20	Place Albert	55,42%	42,30%	2,28%
11	Merode	55,46%	41,29%	3,25%
8	Place Philippe Werrie	53,19%	41,22%	5,60%
12	Ch de Wavre/Maelbeek	57,05%	40,79%	2,15%
24	Place Emile Bockstael	54,11%	40,21%	5,68%
16	Carrefour Reyers/Cerisiers/Roodebeek	57,33%	40,08%	2,59%
17	Carrefour Woluwe/Hymans/Vandervelde	54,47%	39,93%	5,60%
27	Square Emile Vander Velde	58,72%	39,80%	1,47%
15	Rue de la Loi	59,83%	39,76%	0,41%
23	Hotel des Monnaies	60,34%	39,47%	0,19%
22	Carrefour Dansaert/Van Artevelde	56,77%	39,18%	4,05%
2	Porte de Schaerbeek	61,04%	38,81%	0,15%
13	Gerموir/Couronne	57,47%	38,71%	3,81%
25	De Fré/ Waterloo	52,20%	38,40%	9,40%
6	Porte de Flandre	56,88%	38,24%	4,88%
7	Q. Bietsebroeck/Pont Paepsem	57,89%	37,40%	4,71%
3	Carrefour Loi/Colonie/Royale	62,81%	37,04%	0,15%
10	Gare de l'Ouest	61,57%	36,08%	2,35%
1	Porte d'Anvers	63,96%	35,94%	0,10%
21	Rond-Point av du Martin Pecheur	55,56%	35,71%	8,73%
18	Souverain/Herman Debroux	58,75%	35,12%	6,14%
9	Pont Van Praet	65,78%	33,60%	0,62%
19	Rond-point de l'Université	61,88%	33,37%	4,75%

Tableau 3 - Proportion d'hommes, femmes et enfants, par point de comptage, pour l'année 2022. Les lieux de comptage sont classés par ordre décroissant de la proportion de femmes. Source : Pro Velo

Comme on peut le constater sur base du tableau ci-contre (tableau 3), la représentation des hommes, des femmes et des enfants varie d'un carrefour à l'autre. **Les enfants restent toutefois particulièrement peu représentés** : à l'exception des carrefours De Fré/Waterloo (9,40%), Rond-Point du Martin Pêcheur (8,73%), Souverain/Herman Debroux (6,14%), Emile Bockstael (5,68%) et Woluwe/Hymans (5,60%), leur proportion est systématiquement inférieure à 5%.

Globalement, nous observons légèrement moins d'enfants qu'en 2021. En effet, en 2022, **les enfants représentent 3% de l'effectif⁴** (contre 5% en 2021).



4. Le calcul est réalisé sur l'effectif total comptabilisé en 2022 (toute période de comptage et tout lieu de comptage confondus).

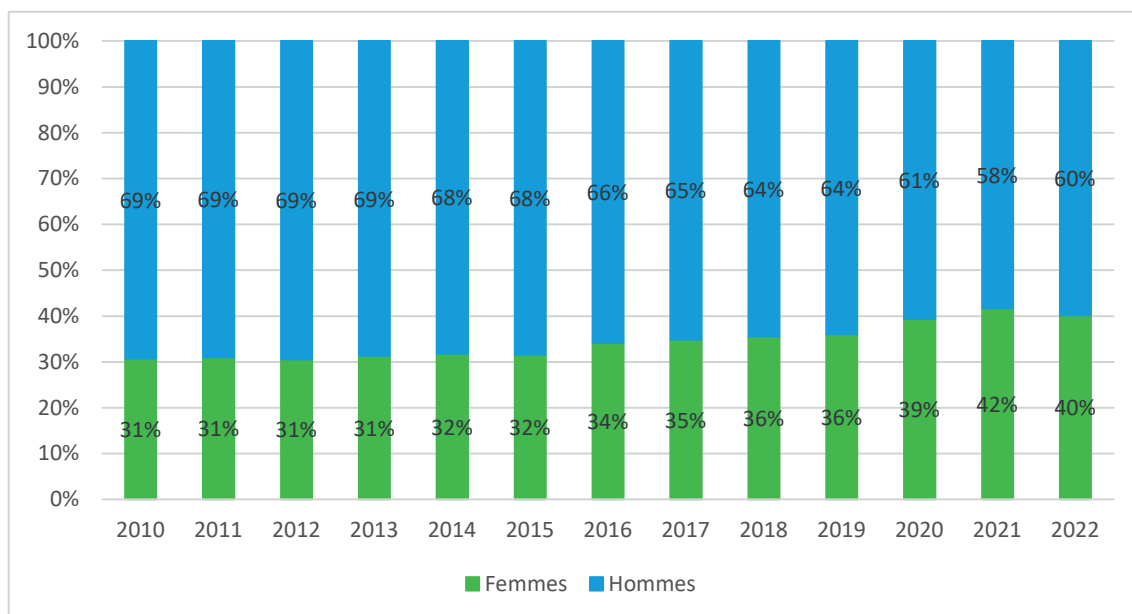


Figure 8 - Evolution de la répartition hommes/femmes parmi les cyclistes en région Bruxelloise, depuis 2010, pour les 26 points de comptage et les mois de janvier, mai, septembre et novembre. Source : Pro Velo.

Si l'on considère exclusivement les adultes (sur l'ensemble des périodes et des points de comptage – cf. figure 8), en 2022, **60% des cyclistes observés** lors des comptages **étaient des hommes, 40% des femmes**. Bien que cela constitue une légère inflexion (- 2 points de pourcents par rapport à 2021) dans la tendance à l'augmentation constatée ces dernières années, la part des femmes reste supérieure à celle observées jusqu'en 2020.

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 2022, on observe de nouveau une légère augmentation de la proportion de cyclistes casqués par rapport à l'an dernier.

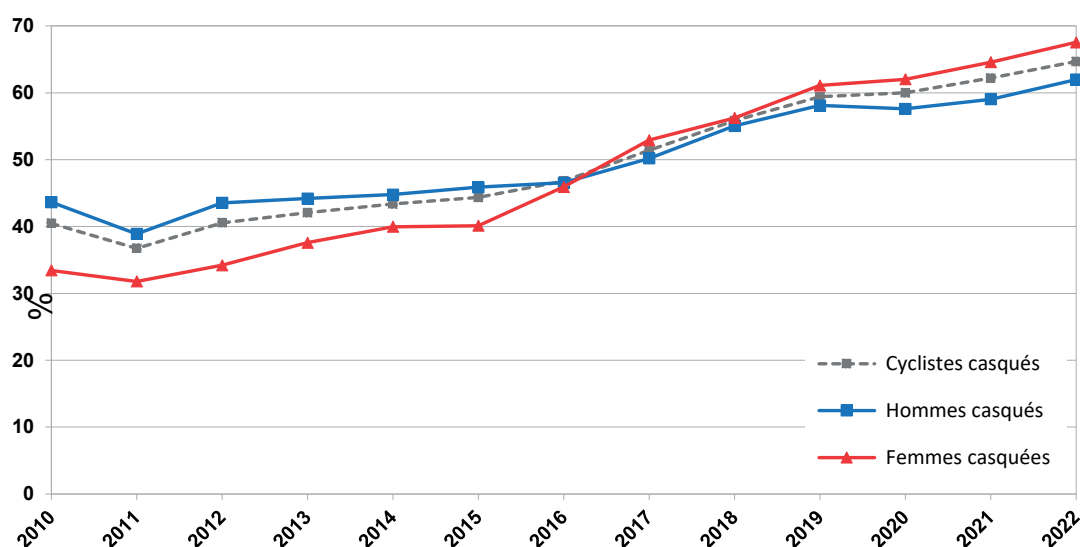


Figure 9 - Evolution de la part des cyclistes portant un casque parmi les cyclistes observés lors des comptages quantitatifs, depuis 2010. (26 lieux ; comptages de janvier, mai, septembre et novembre). Source : Pro Velo.

	Lieu	% casqués
27	Square Emile Vander Velde	76,0%
11	Merode	75,4%
17	Carrefour Woluwe/Hymans/Vandervelde	75,2%
21	Rond-Point av du Martin Pecheur	73,5%
9	Pont Van Praet	73,1%
18	Souverain/Herman Debroux	73,0%
16	Carrefour Reyers/Cerisiers/Roodebeek	72,3%
25	De Fré/ Waterloo	69,0%
19	Rond-point de l'Université	68,7%
15	Rue de la Loi	66,2%
2	Porte de Schaerbeek	66,2%
7	Q. Bietsebroeck/Pont Paepsem	64,2%
20	Place Albert	61,8%
3	Carrefour Loi/Colonie/Royale	61,5%
13	Germoir/Couronne	61,2%
12	Ch de Wavre/Maelbeek	61,0%
26	Louise/Bailli	60,0%
14	Rue Washington/ch de Waterloo	60,0%
6	Porte de Flandre	58,1%
1	Porte d'Anvers	57,7%
23	Hotel des Monnaies	57,4%
24	Place Emile Bockstael	54,9%
4	Place Stéphanie	54,6%
10	Gare de l'Ouest	54,1%
8	Place Philippe Werrie	53,7%
22	Carrefour Dansaert/Van Artevelde	52,4%

Tableau 4 - Part des cyclistes casqués à chacun des 26 points de comptage, en 2022.
Source : Pro Velo

En moyenne, 65% des cyclistes portaient un casque cette année, ce qui représente une **augmentation de 3 points de pourcentage par rapport à 2021**. Le tableau 4 montre d'importantes différences d'un carrefour à l'autre. Sept carrefours ont une valeur de plus de 70% dont trois comptabilisant plus de $\frac{3}{4}$ de cyclistes casqués. Tout comme en 2021, les carrefours de Mérode, Woluwe/Vandervelde, Avenue du Martin Pêcheur, Pont Van Praet, Souverain/Hermann Debroux apparaissent dans ce top 7 ; rejoints par les comptages au Square Vandervelde et à Reyers/Roodebeek. Parallèlement, c'est le carrefour « Dansaert/ Van Artevelde » qui présente la plus petite valeur (52,4%), malgré une augmentation de taux de port du casque par rapport à l'an dernier (49,2% en 2021).

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 2021, 59% des hommes portaient un casque, contre 65% des femmes. **En 2022, ces chiffres confirment la tendance et augmentent à 62% pour les hommes et à 68% pour les femmes**.



COMPTAGES QUALITATIFS

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

TYPES DE VÉLOS⁵

Depuis 2017, **la part des vélos à assistance électrique est encore en augmentation** (+6 points de pourcents entre 2021 et 2022). Comme les années précédentes, ceux-ci semblent être avant tout utilisés pour les déplacements entre 8h00 et 9h00, bien que depuis 2017, leur utilisation le dimanche a sensiblement augmenté. La part des vélos électriques dans l'ensemble des vélos utilisés le dimanche a également augmenté par rapport à 2021 (+ 1,6 points de pourcents). Les comptages ont eu lieu entre les 19/06 et 26/06/2022.

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

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

Notons par ailleurs que **la taille de l'échantillon relatif aux déplacements le dimanche est limitée en comparaison de celui se rapportant aux déplacements en heure de pointe** (respectivement 267 et 3206 cyclistes). Ces chiffres sont donc à interpréter avec précaution.

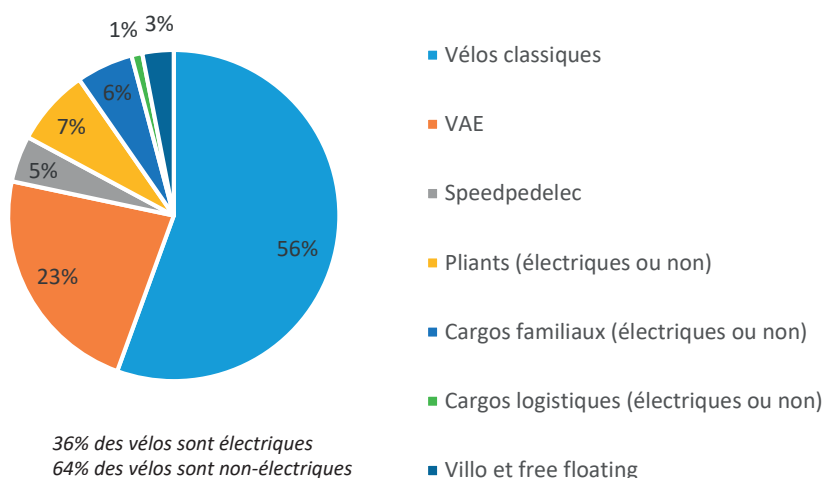


Figure 10 - Répartition des différents types de vélos comptabilisés. Source : Pro Velo.

5. 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.

Les **speed pedelecs** continuent de rester relativement marginaux, même si leur part augmente encore cette année (+2 points de pourcent par rapport à 2021). En 2022, ils représentent 5% du total des cyclistes comptés. Cela corrobore les constats tirés par Traxio et montrant un boom du speed pedelec (+43,7% d'immatriculation de speed pedelec par rapport à 2021, et +2,5% par rapport à 2020).⁶

Quant aux **vélos pliants** et **vélos-cargos**, ils représentent respectivement 7% et 7% des vélos comptés. Cela représente, pour les deux catégories, une petite diminution de 2 points de pourcents par rapport à 2021. En chiffres absolus, ces catégories restent cependant stables (212 vélos cargos comptés en 2022 contre 222 en 2021), voire en légère augmentation pour les vélos pliants (240 vélos pliants comptabilisés en 2022, par rapport à 223 en 2021).

Enfin, le pourcentage de *Villo!* s'élevait à 2%, tout comme l'an dernier.

RÉPARTITION HOMMES/FEMMES EN FONCTION DU TYPE DE VÉLO

En matière de répartition par genre et par type de vélo, **les tendances sont relativement similaires à celles observées en 2021, excepté pour les speed pedelecs : la proportion de femmes a fortement augmenté en un an**, passant de 24% à **52%**. On observe également un changement au niveau des *Villo !*, pour lesquels la proportion de femmes a diminué de 42% (en 2021) à 20% (en 2022). Toutefois, vu la faible taille d'échantillon de ces deux modes (échantillon de respectivement 55 Villo ! et de 145 speed pedelecs pour les déplacements observés entre 8h et 9h), **il faut rester prudent dans l'interprétation de ces résultats**.

La **proportion de femmes roulant en VAE (50%) et en speed pedelec (52%) est supérieure à la moyenne observée pour l'ensemble des cyclistes (43%⁷ pour l'ensemble des déplacements en heure de pointe du matin observés)**.

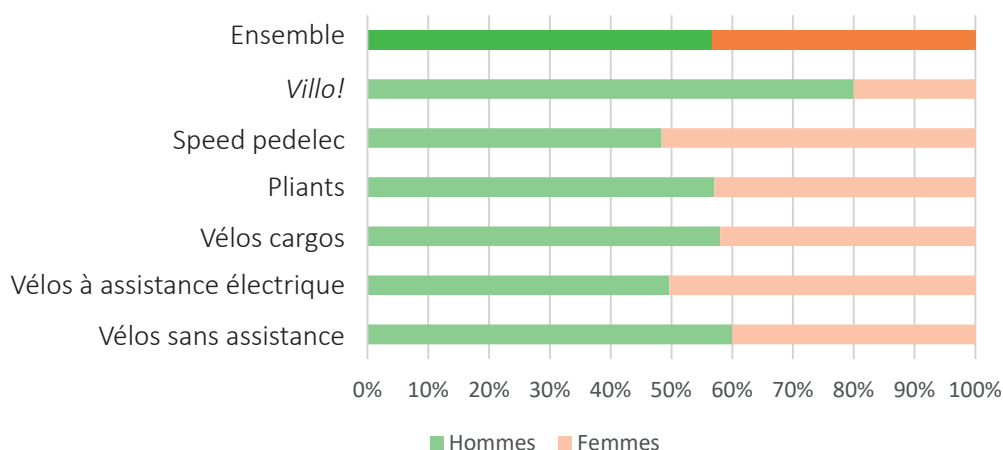


Figure 11 : répartition hommes/femmes selon le type de vélo. Source : Pro Velo.



6. Source : <https://www.traxio.be/fr/articles/statistiques-speed-pedelecs-juin-2022/>

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

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

A l'échelle de l'ensemble des cyclistes, les comptages effectués montrent une augmentation dans la tendance au port du casque puisque **60% des cyclistes étaient casqués** (contre 56% en 2021). La différence hommes/femmes semble s'atténuer puisque 61% (contre 60% en 2021) des femmes portaient un casque, de même que 59% (contre 53% en 2021) des hommes.

Comme les années précédentes, on observe que **le port du casque était sensiblement supérieur à la moyenne chez les cyclistes utilisant un VAE** : respectivement 69% des hommes et 79% des femmes (contre 56% des hommes et 49% des femmes roulant en vélo classique⁸), soit 74% pour l'ensemble. Le même constat s'applique aux **vélos cargos** (59% des hommes et 76% des femmes), ainsi qu'aux **speed pedelecs** (87% des hommes et 83% des femmes). Concernant ces derniers, on rappellera que le port du casque constitue une obligation légale.

Enfin, on constate que le port du casque est supérieur chez les femmes pour tous les types de vélos, à l'exception des conducteurs de vélos classiques et de *speed pedelecs* (bien que pour ces derniers, rappelons-le, ce résultat soit à utiliser avec prudence au vu de la taille de l'effectif observé : 145 cyclistes dont 70 hommes).

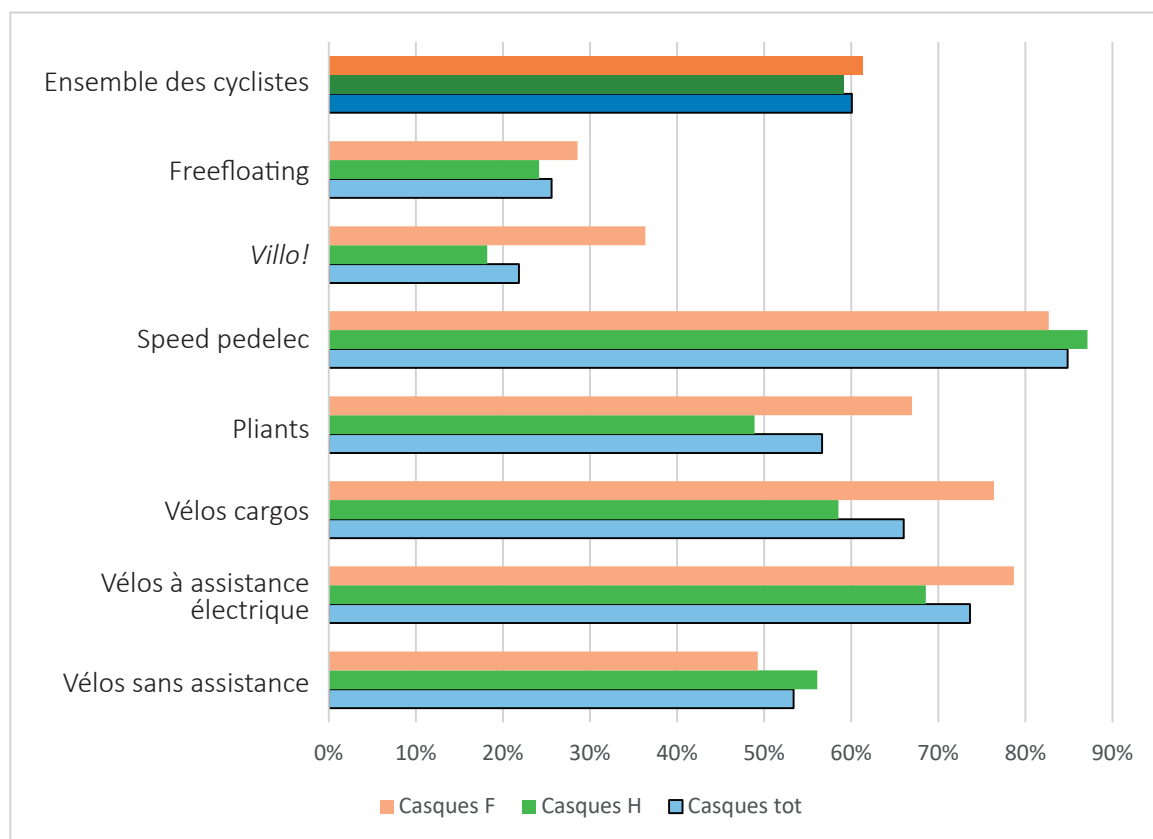


Figure 12 - Port du casque chez les cyclistes, en fonction du genre et du type de vélo. Source : Pro Velo.

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



TRANSPORT D'ENFANTS

Les dispositifs permettant le transport d'enfant ont également été relevés. Ont été comptabilisés : les **sièges-enfant**, les **vélos-cargos familiaux**, les **follow-me** et **troisième-roue**. Sur l'ensemble des vélos comptés, 13% étaient équipés de dispositifs destinés au transport d'enfant, soit 6 points de pourcent de moins que l'année 2021. **Parmi eux, 41% étaient des vélos-cargos prévus à cet effet** (cargos familiaux), contre 43% en 2021, 30% en 2019 et seulement 12% en 2018.

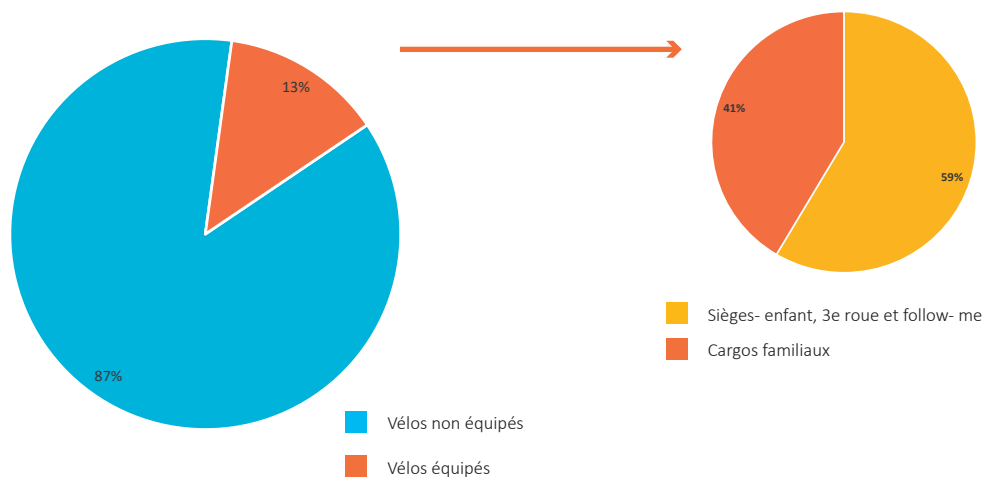


Figure 13 : proportion de vélos équipés pour le transport d'enfants. Source : Pro Velo.

ECLAIRAGE DES VÉLOS EN SOIRÉE

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

- **82%** des vélos observés étaient **correctement éclairés** à l'avant et à l'arrière ;
- **9%** des vélos n'étaient équipés que d'un **éclairage partiel** ;
- **10% des vélos n'étaient dotés ni d'un phare avant ni d'un phare arrière** ;
- **28%** des cyclistes arboraient une **chasuble fluorescente** ;

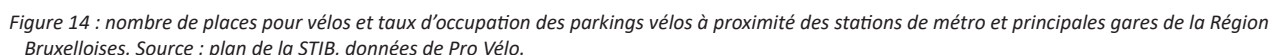
Un tableau reprenant les résultats complets est disponible en annexe 5.

Par rapport à 2021, on constate une belle augmentation de la proportion de vélos en ordre d'éclairage (59% en 2020 ; 75% en 2021 ; 82% en 2022).

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. Tout comme les années précédentes, cette différence est moins marquée au niveau de l'éclairage : **les femmes sont en effet 82,5% à avoir un éclairage en ordre, contre 81,2% des hommes. Par contre, elles sont plus de 34% à porter un gilet fluo, contre 24,5% des hommes.**



Les données relatives aux taux d'occupation des parkings pour vélos installés à proximité des stations de métro et principales gares de la Région ont été collectées en semaine, du 28 septembre au 5 octobre 2022, entre 9h30 et 16h00. Les résultats présentés ci-dessous sont donc basés sur les données récoltées lors d'un passage unique, annuel. Un biais est donc possible.



Comme les années précédentes, **plusieurs gares apparaissent parmi les parkings vélos ayant les plus hauts taux d'occupation**. Leur taux d'occupation a augmenté par rapport à 2021, la majorité dépassant même le niveau d'occupation observé en 2019.

- **Gare du Nord** (83% ; contre 77,5% en 2021, 69% en 2020 et 80% en 2019)
- **Gare Centrale** (78% ; contre 75,5% en 2021, 59% en 2020 et 90% en 2019)
- **Gare de Bruxelles-Luxembourg** (69% ; contre 47% en 2021, 56% en 2020 et 76% en 2019)

28 // RÉSULTATS DES COMPTAGES | QUALITATIVES

- **Gare de Bruxelles-Schuman** (68% ; contre 65% en 2021, 39% en 2020 et 53% en 2019)
- **Gare du Midi** (66,5% ; contre 60% en 2021, 60% en 2020 et 56% en 2019)

Parmi les autres parkings vélos les plus occupés, on retrouve aussi la station Comte de Flandre (87% contre 110% en 2021), pour laquelle on observe toutefois une diminution du taux d'occupation. Cette évolution est à analyser avec prudence, vu l'échantillon relativement faible à cet endroit (46 places de stationnement en 2022, contre 40 en 2021).

Parmi les parkings vélos les moins occupés, on retrouve comme en 2021, les stations La Roue (2%), Eddy Merckx (0%) et Parc (0%), mais aussi les stations Saint-Guidon (0% ; pour cause de travaux, donc stationnement inaccessible lors de nos comptages), Simonis (0%), Jacques Brel (0%) et Houba-Brugmann (0%).

Nous avons également récolté des **données sur la façon dont les vélos étaient attachés**. Parmi les 1134 vélos stationnés dans le centre ou sur la petite ceinture, **84% (contre 86% en 2021 et 79% en 2020)** étaient attachés avec un **bon cadenas** et **24% (contre 35% en 2021 et 44% en 2019)** étaient attachés **par le cadre et l'une des deux roues**. Si ce dernier chiffre peut sembler peu élevé, on notera qu'en de nombreux endroits (notamment aux gares SNCB), le stationnement vélo se présente **sous forme de râteliers** permettant de **bloquer l'une des deux roues** (généralement avant) du vélo. Bien qu'il reste recommandé d'attacher la roue avant avec le cadre, l'attache uniquement de ce dernier, peut, dans ces conditions, être considérée comme suffisante.

Enfin, au niveau de la **gravure/apposition d'un sticker**, les constats sont contrastés. En 2019, 5% des vélos étaient gravés. Ce pourcentage a diminué jusqu'à **moins de 1% en 2020** et, **en 2022, 1,4%** des vélos étaient **gravés**, soit moins qu'en 2018. Par contre, **4,6%** des vélos portaient un **sticker**¹⁰ (ce chiffre est relativement stable par rapport à 2020 et 2021). 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.



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



RAPPORT DE L'ENQUETE CONTINUE (NOUVEAU)

RESUME

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

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

METHODOLOGIE

En 2021 et 2022, un total de **446** cyclistes ont été interrogés (100 en 2021 ; 346 en 2022).

Pour distribuer l'enquête, plusieurs étudiants se sont déplacés sur le terrain pour interroger les cyclistes « en direct ». Ces 446 entretiens ont systématiquement été réalisés du lundi au vendredi aux mois d'octobre et novembre soit en matinée (de 8h à 11h) soit l'après-midi (de 15h30 à 18h30). Il convient de préciser qu'en 2022, il a été décidé d'augmenter le nombre de jours de travail sur le terrain afin d'obtenir un échantillon plus important (346 réponses) par rapport à 2021 (100 réponses).

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

- Porte de Halle
- Art-Loi
- Madou
- Cinquantenaire
- Canal Anderlecht

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

TYPES DE DEPLACEMENT ET DETAILS DE L'ÉCHANTILLON

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

DÉTAILS DE L'ÉCHANTILLON :

Au sein de notre échantillon, **56%** des répondants étaient des **hommes** et **44%** des **femmes**. Tant en 2021 qu'en 2022, ce sont une majorité d'hommes qui ont accepté de répondre à l'enquête.

En termes de situation professionnelle, **68%** des répondants étaient en **situation professionnelle « employé »** au moment de répondre à l'enquête. Ce sont ensuite respectivement les indépendants (9%), étudiants (6%) puis pensionnés (5%) qui constituent la plus grande part de l'échantillon.

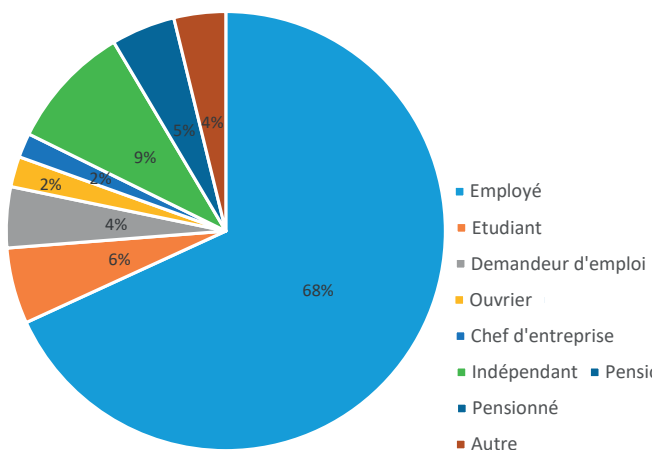


Figure 16 : situation professionnelle des répondants

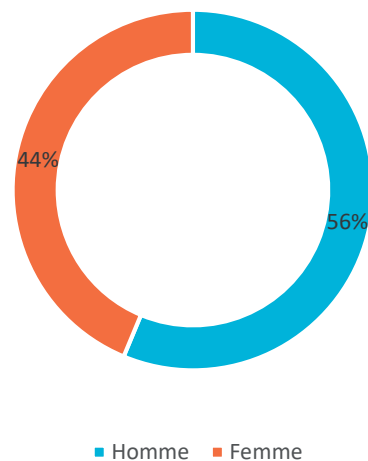


Figure 15 : Répartition Homme Femme (N=446)

Enfin, en termes de diplôme, 67% des répondants étaient détenteurs d'un diplôme d'enseignement supérieur de type long. Ensuite, c'est tout de même 20% de répondants qui déclarent être détenteurs d'un diplôme d'enseignement supérieur de type court. Soit un total de **87% de cyclistes qui déclarent être détenteurs d'un diplôme de l'enseignement supérieur** (court ou long).

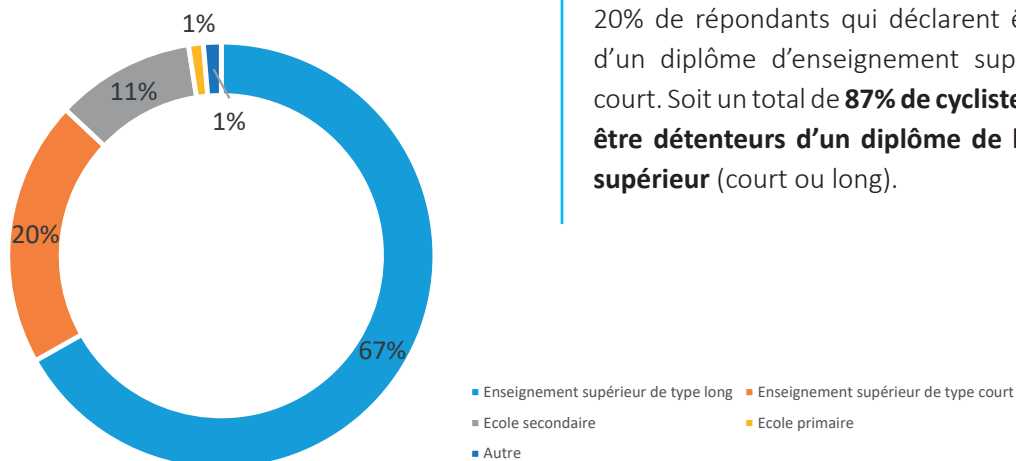


Figure 17 – Diplôme ou certificat d'étude le plus élevé obtenu par les répondants

Ce résultat est interpellant lorsque nous savons qu'en moyenne en 2021, nous sommes à un pourcentage total de **58,4% de diplômés du supérieur parmi tous les bruxellois de 30-34 ans** d'après les derniers chiffres de Statbel¹¹. Pour mieux comparer ce chiffre, nous avons exporté les réponses correspondant à la même tranche d'âge de 30-34 (né entre 1992 et 1988). Ainsi, parmi les répondants âgés de 30 à 34 ans qui composent notre échantillon de cyclistes (N = 76), 70 étaient détenteurs d'un diplôme de l'enseignement supérieur de type long (N=54) ou court (N=16) soit 92% de l'échantillon. Bien que ce résultat soit à interpréter avec précaution étant donné qu'il repose sur un total de 76 réponses, la part très élevée de « diplômés du supérieur » parmi les cyclistes à Bruxelles semble bien se confirmer.

TYPES DE DÉPLACEMENT

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

Commune de destination et d'origine

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

Parmi les cyclistes interrogés en 2021 et 2022, **35%** déclarent tout d'abord se rendre dans un lieu de destination situé au sein de la **commune Bruxelles-Capitale**. Ce sont ensuite respectivement les communes d'Ixelles (9%), Saint-Josse (8%) et Molenbeek (8%) qui recueillent le plus grand nombre de suffrages. Précisons également que **5,8% des cyclistes interrogés se rendaient dans une commune située en dehors de Bruxelles**.

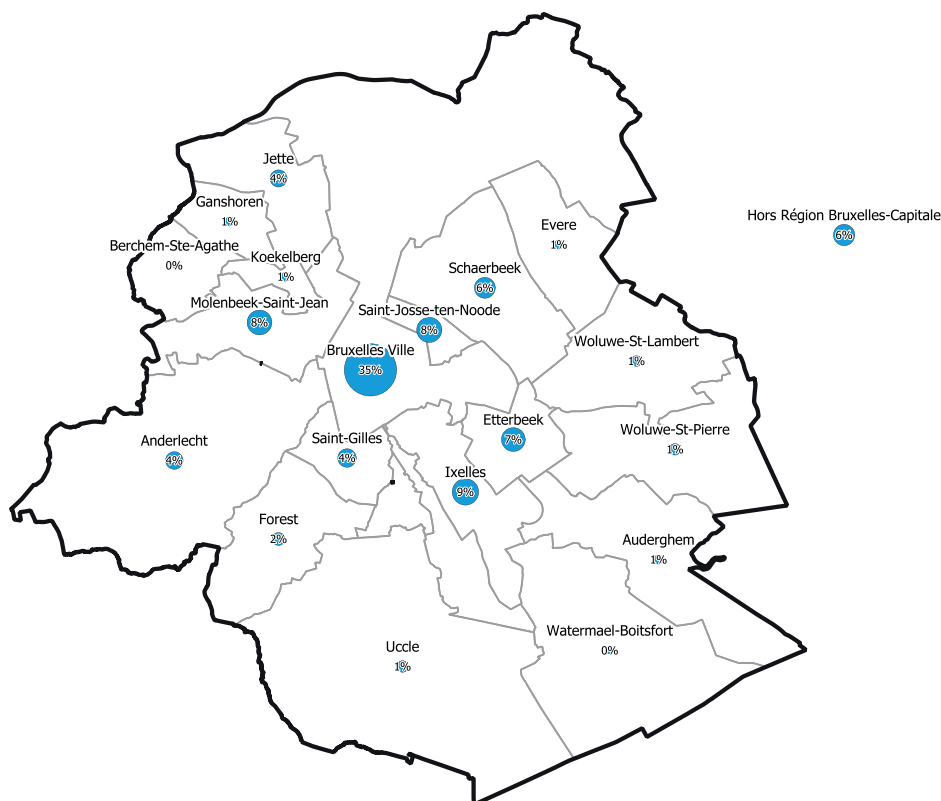


Figure 18 – Dans quelle commune de Bruxelles-Capitale se rendent les cyclistes interrogés (destination) ?

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

En termes de **lieu d'origine**, c'est cette fois la **commune de Schaerbeek** qui détient le plus grand nombre de représentants (15%), suivi de près par les commune d'Etterbeek (13%) puis Bruxelles-Ville (12%). Précisons également que 6,5% des cyclistes interrogés provenaient d'une commune située en dehors de Bruxelles.

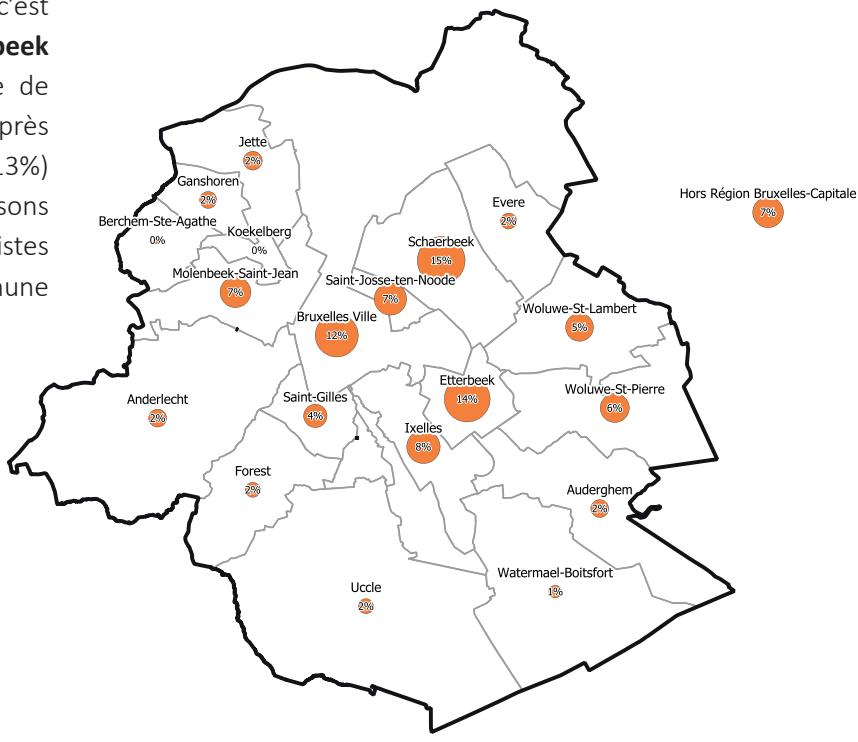


Figure 19 : Depuis quelle commune de Bruxelles-Capitale les cyclistes interrogés ont-ils démarré leur trajet à vélo (origine) ?

Enfin, en termes de motif de déplacement, une majorité écrasante de **74% des répondants** déclare utiliser le vélo pour se rendre à un **lieu de travail**. Parallèlement, les autres motifs de déplacement sont fort équilibrés et tournent entre 6 et 4% (se rendre à un lieu de loisir, à un lieu de rencontre avec des amis ou famille, se rendre à un commerce, accompagner son enfant, se rendre à un lieu d'étude).

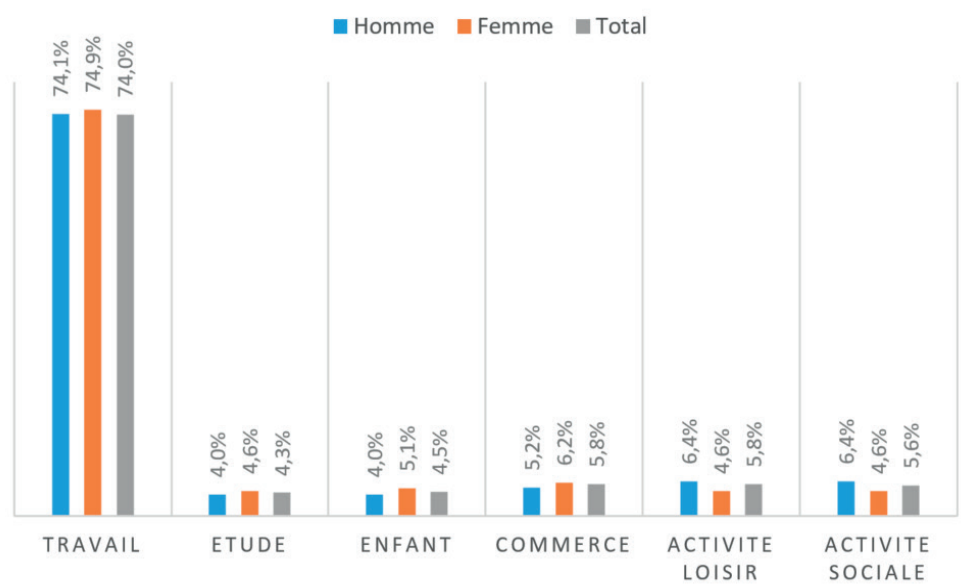


Figure 20 : motif de déplacement des répondants

TYPES DE VÉLO

Parmi les cyclistes interrogés, une large majorité utilisaient un **vélo mécanique classique (63%)**. En deuxième position, c'est cette fois le **vélo électrique (26%)** qui est le type de vélo le plus fréquemment utilisé par les répondants. Ensuite, ce sont respectivement les vélos cargos électriques (4%), les vélos pliables (4%), vélo pliable électrique (3%) et vélo cargo non électrique (1%) qui sont utilisés par les répondants.

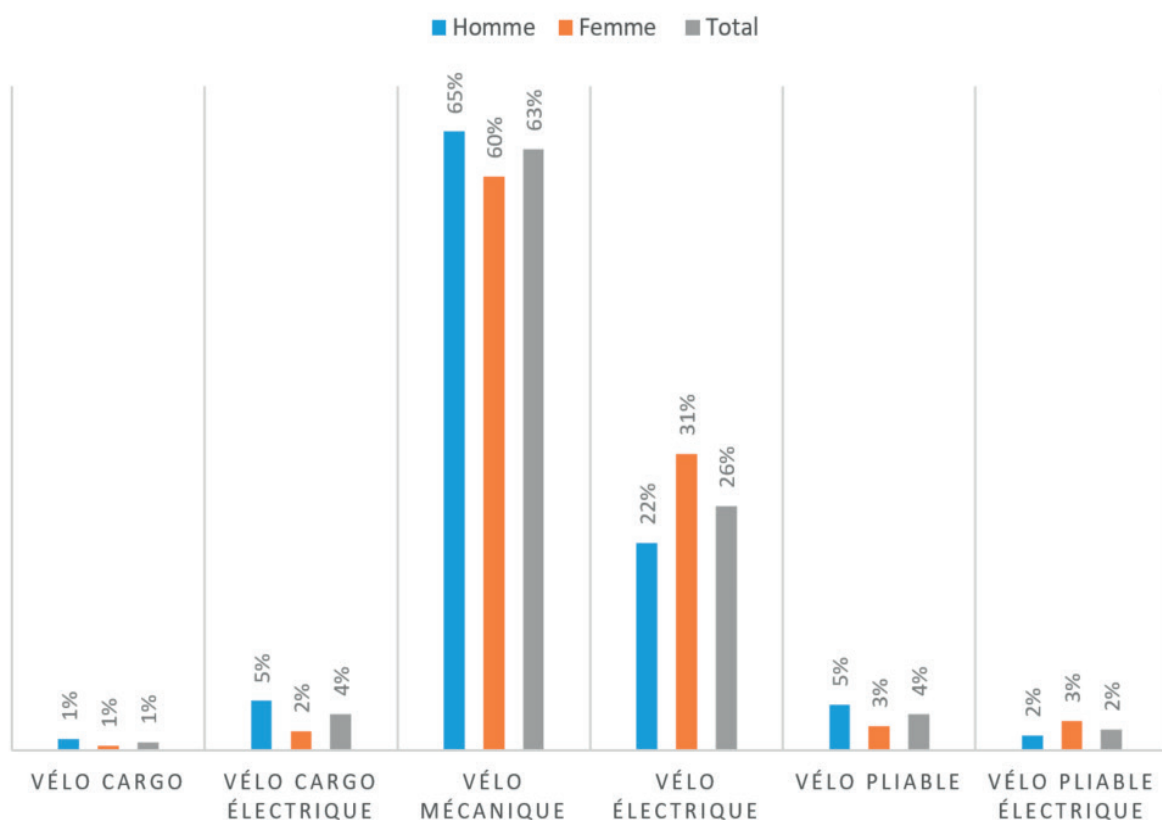


Figure 21 : Quel type de vélo utilisez-vous ?

Notons que, tout type de vélo confondu, nous observons donc une large majorité de **68% de vélos non-électriques¹²** contre **32% de vélos électriques¹³**. Ce résultat semble corroborer les chiffres obtenus au niveau des comptages manuels qualitatifs – types de vélo (cf. comptages manuels ci-dessus)).

Précisons également qu'en termes de genre, les **cyclistes femmes sont proportionnellement plus nombreuses à utiliser un vélo électrique (36%) que les hommes (29%)** contre respectivement 64% et 71% à utiliser un vélo mécanique.

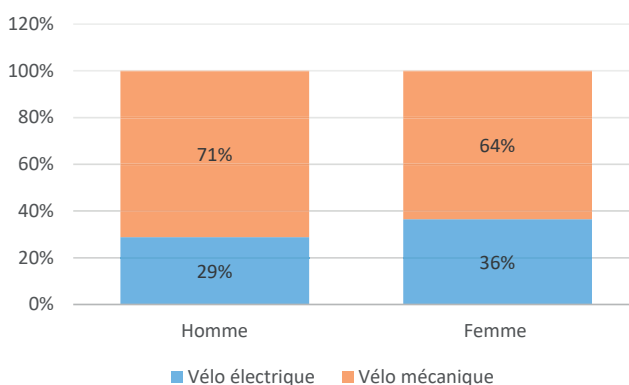


Figure 22 : Quel type de vélo utilisez-vous ?

12. L'item « vélo non-électrique » regroupe ici les résultats de tous les vélos non-électriques (classiques, pliables et cargos)

13. L'item « vélo électrique » regroupe ici les résultats de tous les vélos électriques (classiques, pliables et cargos)

DISTANCE PARCOURUE :

En termes de distance parcourue cette fois, tout type de vélo confondu, nous obtenons une moyenne (en 2021 et 2022) de **5,9 km parcouru** pour un temps de trajet moyen estimé par les répondants de **23,5 minutes**¹⁴.

Toutefois, il est intéressant de souligner que ces distances ne sont pas similaires selon qu'un vélo électrique ou non-électrique est utilisé, puisque nous observons une augmentation de la distance moyenne de près de 25% pour les trajets réalisés en vélo électrique :

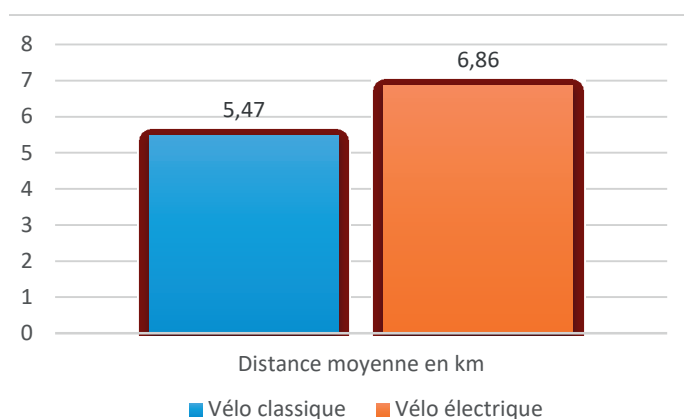


Figure 23 : distance moyenne en km parcourue selon l'usage d'un vélo électrique ou classique (N=438)

En effet, les utilisateurs de vélos électriques réalisent en moyenne une distance de 6,86 kilomètres, tandis que les utilisateurs de vélos classiques mécaniques parcourent une distance de 5,47 kilomètres en moyenne. C'est donc environ plus d'**1,4 kilomètre supplémentaire** parcouru pour ces premiers.

PARTS MODALES ET FRÉQUENCES D'USAGE

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

Parmi les répondants, nous observons tout d'abord une grande part de cyclistes « assidus » avec 79% d'entre eux qui déclarent utiliser le vélo **5 fois par semaine ou plus**.

Le second mode le plus fréquemment cité est ensuite la **marche à pieds**, avec **39%** des répondants qui déclarent utiliser ce mode de transport **5 fois par semaine ou plus**.

Bien qu'utilisé à une fréquence plus faible, les **transports en commun**¹⁶ et ensuite la **voiture** recueillent également quelques suffrages avec respectivement **47%** et **29%** qui déclarent utiliser ce mode au **minimum une fois par semaine** pour leurs déplacements.

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

15. Ibid.

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

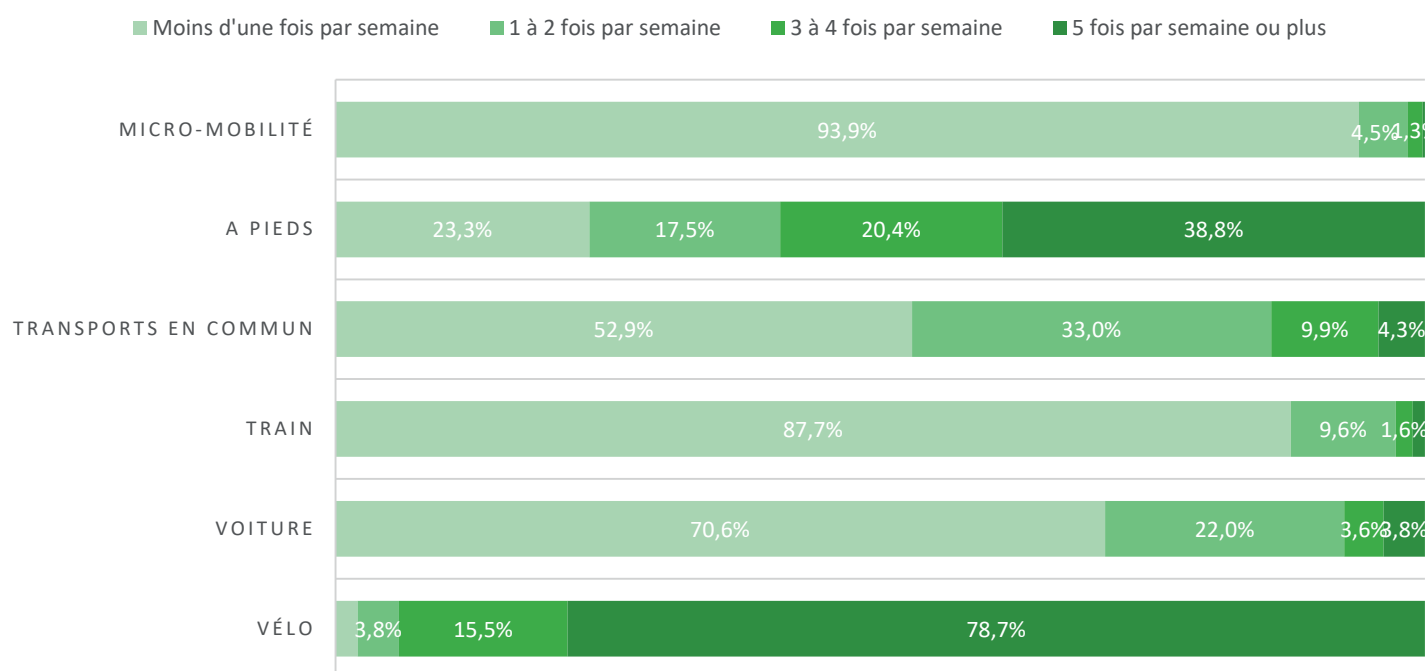


Figure 24 : actuellement, à quelle fréquence utilisez-vous ces différents modes de transport pour réaliser un déplacement utilitaire à Bruxelles (c'est-à-dire pour vous rendre au travail, à un commerce, déposer vos enfants, etc.)

	Fréquence d'usage – HOMME (N = 249)					
	Vélo	Voiture	Train	TC	A pieds	Micro-mobilité
Moins d'une fois par semaine	3,6%	67,1%	85,5%	54,2%	23,7%	90,8%
1 à 2 fois par semaine	4,0%	24,5%	10,8%	30,9%	16,5%	6,8%
3 à 4 fois par semaine	13,3%	5,2%	1,6%	10,0%	17,7%	2,0%
5 fois par semaine ou plus	79,1%	3,2%	2,0%	4,8%	42,2%	0,4%
	Fréquence d'usage – FEMME (N = 194)					
	Vélo	Voiture	Train	Transports en commun	A pieds	Micro-mobilité
Moins d'une fois par semaine	0,0%	74,7%	90,7%	51,5%	22,2%	97,9%
1 à 2 fois par semaine	3,6%	19,1%	7,7%	35,1%	18,6%	1,5%
3 à 4 fois par semaine	18,0%	1,5%	1,5%	9,8%	24,2%	0,5%
5 fois par semaine ou plus	78,4%	4,6%	0,0%	3,6%	35,1%	0,0%

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

MODE DE TRANSPORT POUR REMPLACER LE VÉLO

Nous avons également demandé aux répondants quels étaient le(s) mode(s) de transport qui aurai(en)t été utilisé(s) dans le cas où leur vélo était inaccessible. Et cette fois, ce sont les **transports en commun** qui recueillent une majorité des suffrages de **65%**. Ensuite c'est la **marche** avec **18%** puis la **voiture** qui recueille le plus de suffrages avec **11%** des réponses. Précisons que nous avons également récolté 12 réponses « autres » pour cette question, les répondants précisant choisir un autre vélo (5), un *Villo* ! (4), le scooter (2) ou encore ne pas faire le déplacement (1) :

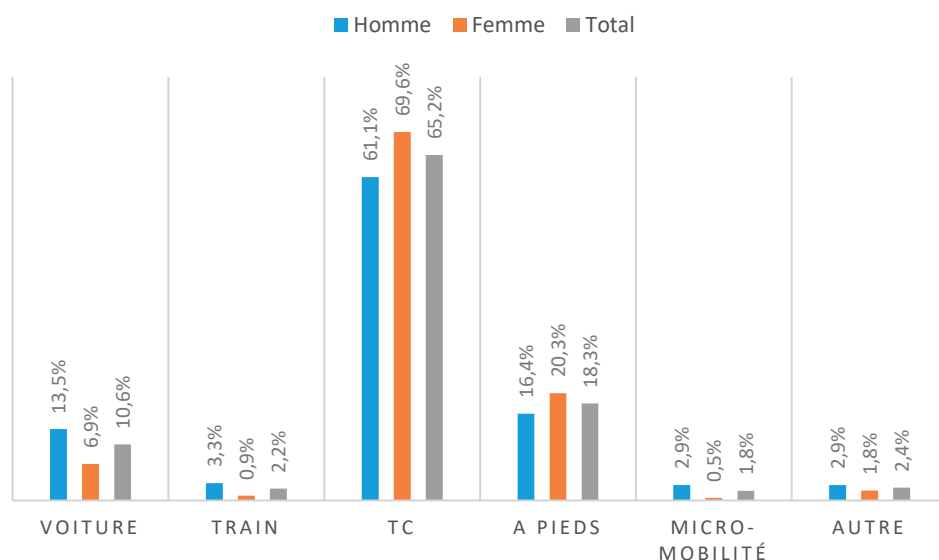


Figure 25 : Si vous n'aviez pas de vélo, quel(s) mode(s) de transport auriez-vous utilisé(s) pour réaliser votre déplacement ? (N = 446)

QUALITE DU TRAJET A VELO

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

Pour présenter les résultats ci-dessous sous forme de graphique histogramme, nous avons distingué les réponses en fonction du genre (194 réponses pour les femmes et 249 réponses pour les hommes) avant de les mettre en forme sous forme de pourcentages.

SENTIMENT DE CONTINUITÉ DU TRAJET À VÉLO RÉALISÉ :

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

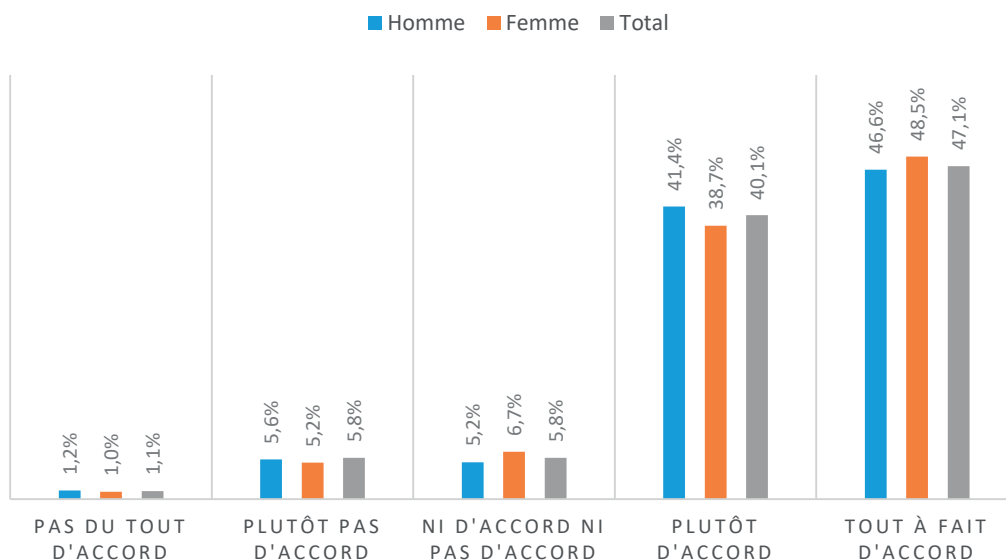


Figure 26 : Êtes-vous d'accord avec cette déclaration ? « Mon trajet à vélo à Bruxelles est rapide et direct. Je ne dois pas faire de détour pour éviter par exemple un carrefour dangereux ou une barrière urbaine (gare, canal, etc.) » (N = 446)

Comme nous pouvons le constater, les réponses recueillies pour cette question révèlent une majorité d'avis positif voire très positifs. C'est tout de même plus de **87%** de répondants qui sont au minima **plutôt d'accord** avec cette déclaration. A l'opposé ce sont seulement 7% des répondants qui ne semblent pas (du tout) d'accord avec cette déclaration.

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

PERCEPTION DE LA QUALITÉ DE L'INFRASTRUCTURE CYCLABLE

Nous avons également questionné les cyclistes sur leur sentiment de confort des voies cyclables à Bruxelles :

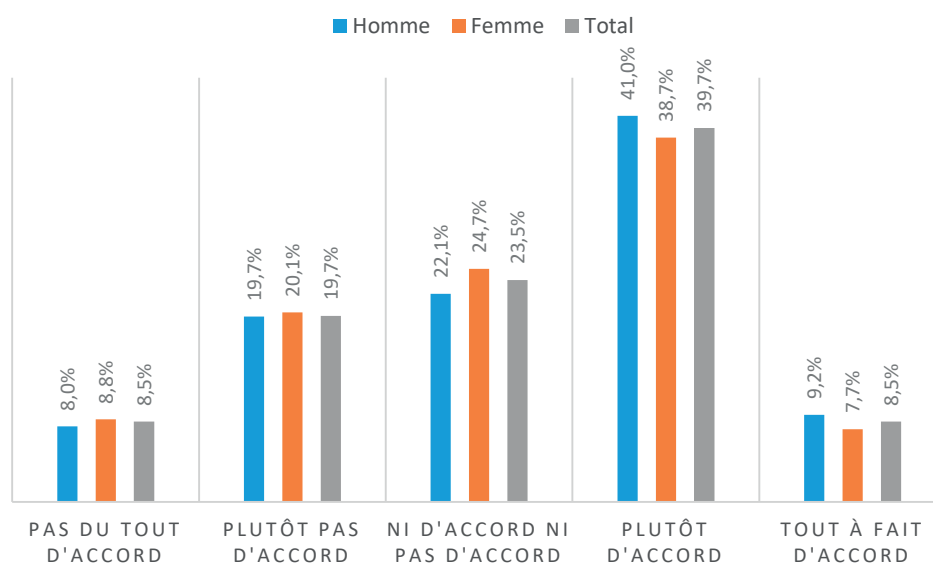


Figure 27 : Êtes-vous d'accord avec cette déclaration ? Mon trajet à vélo à Bruxelles se fait majoritairement soit sur des infrastructures cyclables de qualité soit dans des zones apaisées (avec très peu de trafic routier).

Là aussi nous obtenons davantage de réponses positives que négatives bien que la différence soit moins marquée que pour la précédente question. Ce sont ainsi **48% qui sont (tout à fait) d'accord** avec cette déclaration contre **28% des répondants qui déclarent ne pas (du tout) être d'accord** avec cette déclaration. Enfin, 23% des répondants ne se positionnent pas (ni d'accord ni pas d'accord).

Relevons également une **tendance assez similaire** à nouveau entre les **réponses des hommes et celles des femmes** avec tout de même une majorité de 50% de réponses (très) positives pour les hommes, ce qui est légèrement moins que pour les femmes, qui obtiennent malgré tout 46% de réponses (très) positives.

SENTIMENT DE SÉCURITÉ À VÉLO

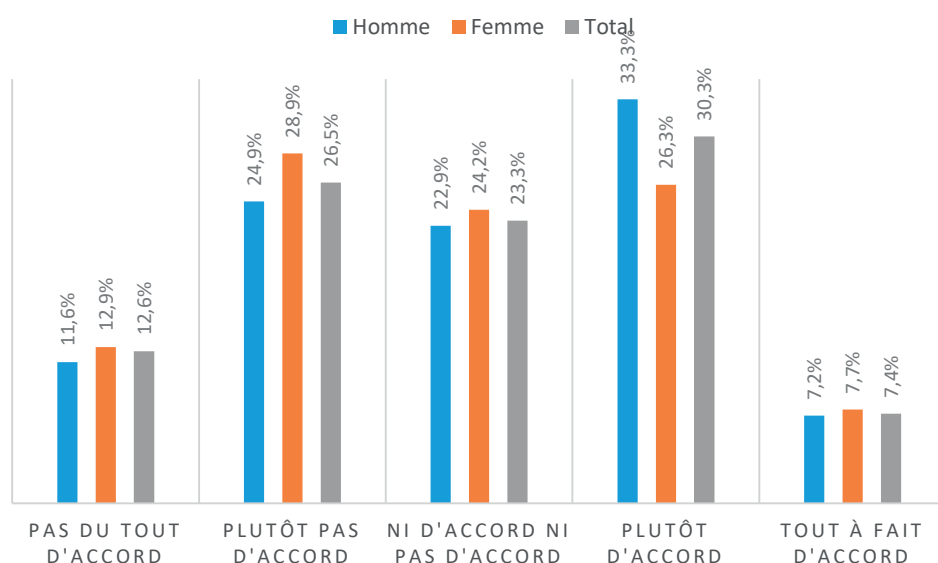


Figure 28 : Êtes-vous d'accord avec cette déclaration ? Lorsque je roule à vélo à Bruxelles, je me sens globalement en sécurité. Je ne crains pas d'être victime d'un accident de la route.

Les **résultats sont plus partagés** pour cette question sur le sentiment de sécurité à vélo. En effet, **39%** des répondants déclarent **ne (pas du tout) se sentir en sécurité sur les routes bruxelloises à vélo** tandis que **38%** se déclarent (tout à fait) en **sécurité**. 23% des répondants ne se prononcent pas (ni d'accord ni pas d'accord).

En termes de genre, les tendances sont une nouvelle fois relativement similaires. Toutefois, nous observons que les **hommes sont malgré tout plus nombreux (40,5%) à déclarer se sentir (tout à fait) en sécurité que les femmes (34%)**. Parallèlement, 36,5% des hommes déclarent ne pas (du tout) se sentir en sécurité à vélo et ce chiffre monte à 42% pour les femmes.

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

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

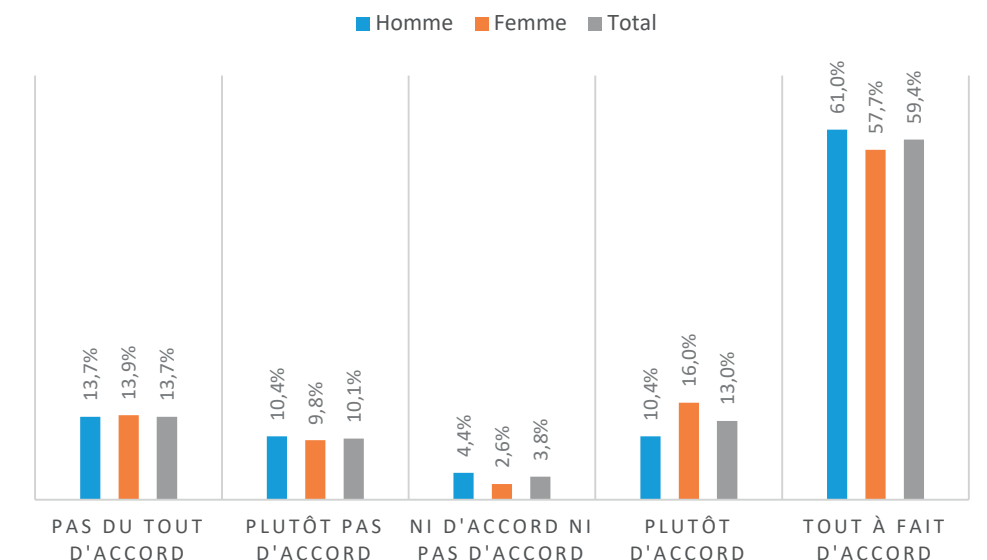


Figure 29 : Êtes-vous d'accord avec cette déclaration ? Je dispose d'un lieu de stationnement sécurisé pour mon vélo à (proximité de) mon domicile.

Parmi les cyclistes interrogés, **72%** des répondants déclarent avoir **accès à un lieu de stationnement** (tout à fait) **sécurisé** à (proximité) de leur **domicile** contre 24% qui déclarent ne pas y avoir accès. Cette tendance est similaire pour les femmes et pour les hommes avec respectivement 74% et 71% de réponses (très) positives récoltées.

Parallèlement, nous avons également questionné les répondants sur **l'accessibilité à un lieu de stationnement de type arceau vélo à Bruxelles** au niveau de leurs différents **lieux de destination**. Cette fois, nous obtenons un total de **50%** des répondants qui déclarent **trouver (très) facilement un arceau vélo** pour se stationner à leurs différents lieux de destination à Bruxelles. A l'inverse, 29% ne sont pas du tout d'accord avec cette déclaration. En termes de genre, les hommes semblent plus nombreux à être satisfaits (53%) en moyenne que les femmes (46%).

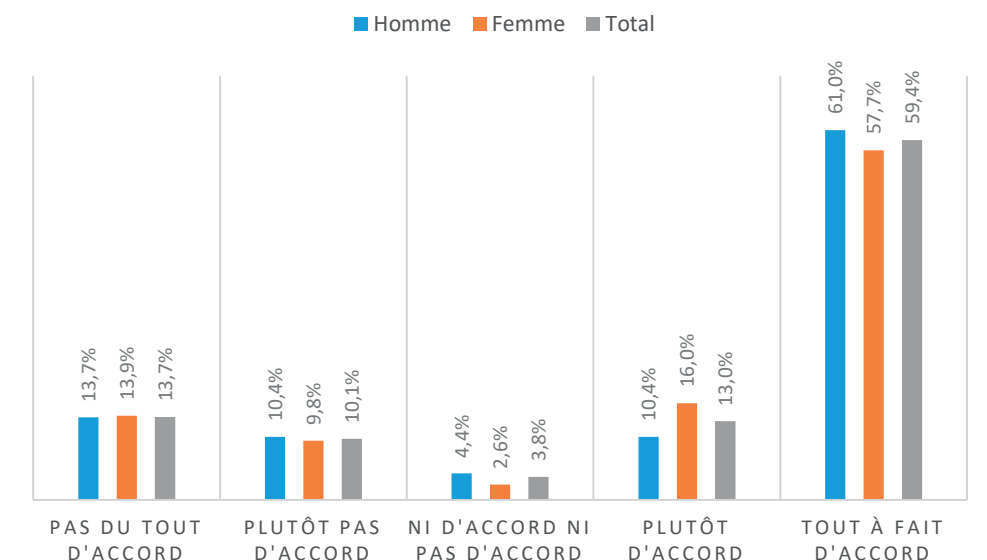


Figure 30 : Êtes-vous d'accord avec cette déclaration ? Lorsque je me déplace à vélo à Bruxelles, je trouve facilement un arceau vélo pour stationner mon vélo à mes différents lieux de destination.

VOL DE VELO

En termes de vol de vélo, parmi l'ensemble des répondants, **19%** nous ont déclaré avec eu au moins un **vélo volé** lors des **deux dernières années**, dont 5% qui se sont fait voler deux vélos (ou plus).

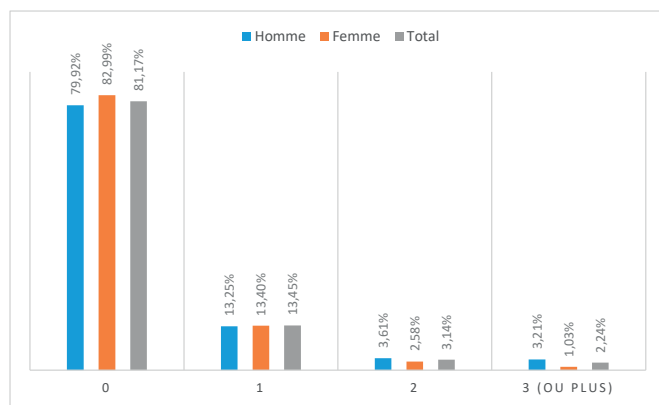


Figure 31 : Combien de fois vous a-t-on volé votre vélo lors des deux dernières années ? (N = 446)

ACCIDENT DE VELO

Parmi les répondants, **32%** ont déclaré avoir eu au moins un accident à vélo lors des deux dernières années :

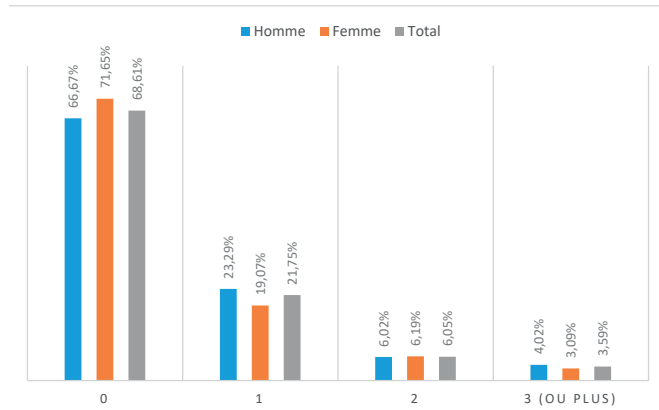


Figure 32 : Combien d'accidents à vélo (seul ou avec un autre usager) avez-vous déjà eu en Région Bruxelles-Capitale au cours des deux dernières années ? (N=446)

Parmi les 140 personnes ayant déclaré avoir eu un accident à vélo, 73 accidents ont causé des dégâts corporels dont 40 ayant nécessité une visite chez le médecin :

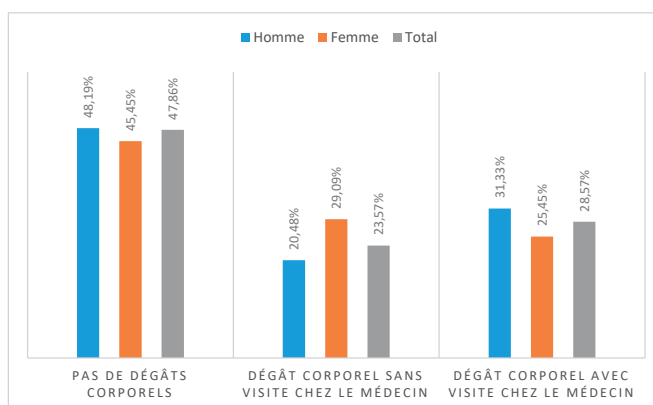


Figure 32bis : Quel était le niveau de gravité de votre (dernier) accident ? (N=73)

Pour chacun des accidents évoqués, nous avons demandé aux répondants de nous préciser si un autre usager de la route avait été éventuellement impliqué dans l'accident. A cette question, dans **48%** des cas, une **voiture était impliquée dans l'accident**. Ensuite, pour **42%** des répondants, **personne d'autre que le cycliste lui-même** était impliqué dans l'incident. Les autres opposants sont largement moins fréquemment cités, avec respectivement les TC (3%), un autre cycliste (3%), un engin de micro-mobilité (2%) et enfin le piéton (1%).

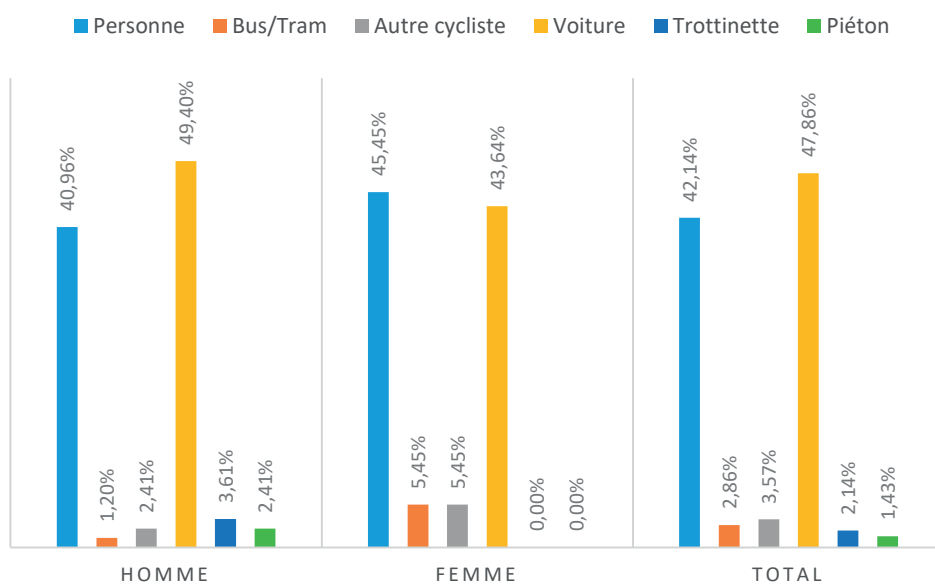


Figure 33 : Quel autre usager était impliqué dans l'accident à vélo ? (N=140)

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

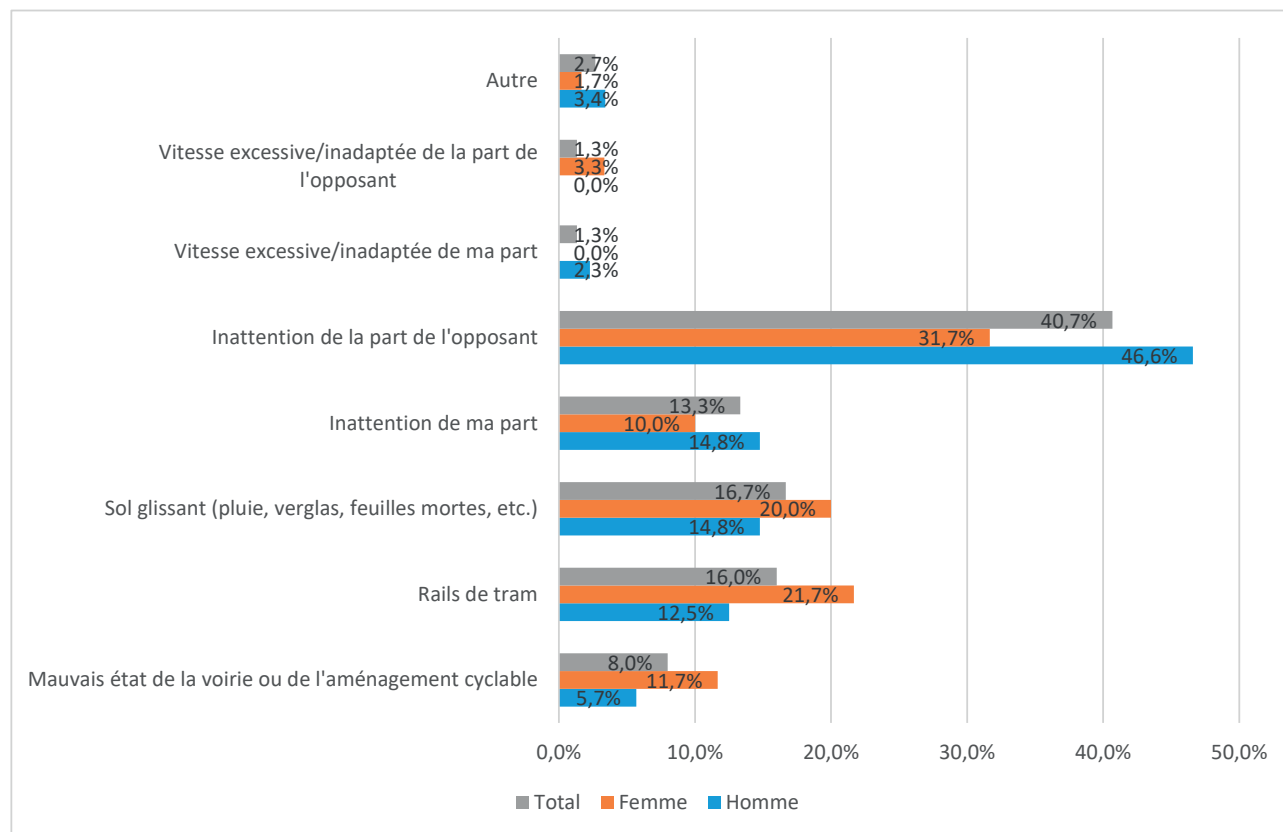
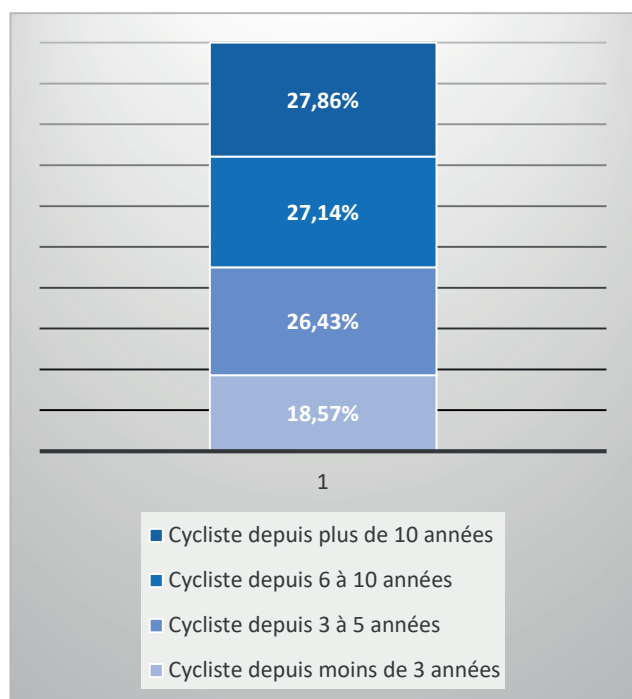


Figure 33bis : Quelle(s) étai(en)t la ou les causes de cet/ces accident(s)? (N = 140)

Il est important de souligner que ces réponses sont particulièrement différentes selon le type d'opposant concerné par l'accident. Nous proposons ci-dessous de revenir sur quelques chiffres clés au sein de notre échantillon. Nous attirons toutefois l'attention du lecteur sur le fait que ces résultats reposent sur un sous-échantillon de 140 réponses :

- 47,9% des accidents cités par les répondants de notre enquête ont impliqué une voiture.
- Parmi les accidents impliquant une voiture (N = 67), d'après les répondants, 78% seraient dus à une inattention de la part de l'opposant (ici l'automobiliste) et 10% où l'accident serait causé par l'inattention du cycliste lui-même. Ce sont ensuite les rails de tram (4%) et le sol glissant (4%) qui sont le plus souvent cités comme éléments à prendre en considération dans l'accident.
- Parmi les cyclistes ayant répondu avoir eu un accident seul (N=59), ce sont les « rails de tram » qui sont les premières causes d'accidents citées avec 34% des réponses. Ensuite, c'est le problème de sol glissant avec 30% des réponses (pluie, verglas, feuilles mortes, etc.) qui est cité le plus souvent. Enfin, 18% des répondants déclarent avoir eu un moment d'inattention et 18% déclarent que l'accident était causé par un mauvais aménagement de voirie.



Nous avons mis ces résultats en perspective de l'**ancienneté** des répondants (depuis combien d'années font-ils du vélo ?) et les résultats sont assez équilibrés. Ainsi, 19% des répondants étaient cyclistes depuis moins de 2 ans ; 26% depuis 3 à 5 ans ; 27% depuis 5 à 10 ans et enfin 28% depuis plus de 10 ans

Figure 34 : Répondants ayant eu un accident à vélo en fonction du nombre d'années d'ancienneté à vélo

ANNEXE 1 : CHANGEMENT METHODOLOGIQUE DES COMPTAGES QUANTITATIFS SAISONNIERS

REFLEXION EN VUE DE L'ADAPTATION DE LA METHODOLOGIE

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

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

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

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

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

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

NOUVELLE MÉTHODOLOGIE (DEPUIS JANVIER 2021)

I. CONDITIONS DE RÉALISATION DES COMPTAGES

Lieux de comptage

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

Périodes, jours et heures de comptage

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

II. COMMENT COMPTER ?

Fiches de terrain

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

Chaque fiche comprend :

- o Un schéma du segment qui précise la localisation exacte du comptage (représenté dans le schéma ci-dessous par la **double barre noire**).
- o Un tableau propre à chaque flux de cyclistes⁸
 - 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 de préciser le genre (homme/femme) mais aussi le port (ou non) du casque.

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

17. 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 36 ci-dessous), nous avons sélectionné les directions des « anciens flux » qui, combinées, correspondent à ces premiers..

Prenons l'exemple du comptage réalisé à la Porte de Schaerbeek (cf. figure 36 à 38 ci-dessous). Avant 2021, un total de 4 flux de cyclistes étaient comptabilisés à savoir :

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

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

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

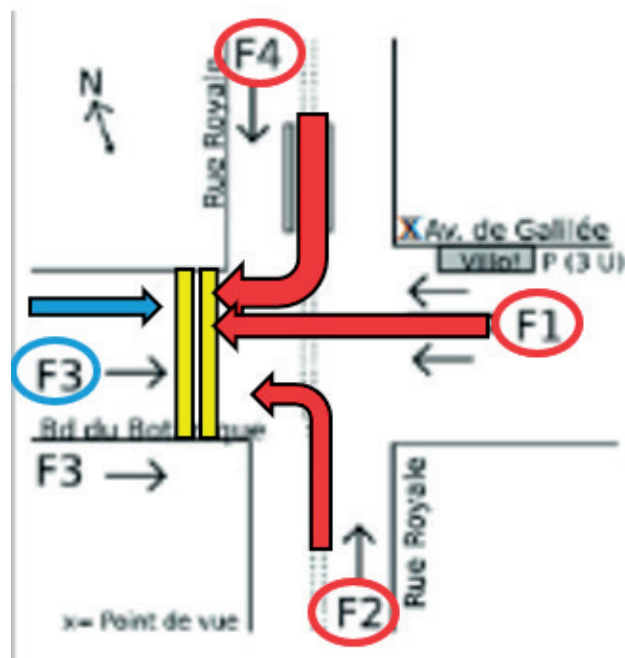


Figure 36 : schéma du comptage à la Porte de Schaerbeek selon l'ancienne méthodologie

Porte de Schaerbeek				15-01-19			
Flux	Av. de Galilée (F1)			Flux	Rue Royale (F2)		
Provenance	Place Madou			Provenance	Rue de la Loi		
Heures	C	R	P	Heures	R	P	R
8h00-8h15	0	14	2	8h00-8h15	13	3	0
8h15-8h30	0	22	0	8h15-8h30	22	3	0
8h30-8h45	0	19	1	8h30-8h45	21	6	0
8h45-9h00	1	23	1	8h45-9h00	24	13	0
	1	78	4		80	25	0
	83				105		
Flux	Bld. Du Botanique (F3)			Flux	Rue Royale (F4)		
Provenance	Place Rogier			Provenance	Place de la Reine		
Heures	P	R	C	Heures	R	C	R
8h00-8h15	6	2	9	8h00-8h15	0	8	6
8h15-8h30	4	1	13	8h15-8h30	0	10	12
8h30-8h45	7	1	10	8h30-8h45	0	8	14
8h45-9h00	4	2	8	8h45-9h00	0	16	7
	21	6	40		0	42	39
	67				81		

Figure 37 : sélection des données à conserver dans la fiche d'encodage de la Porte de Schaerbeek (ancienne méthodologie)

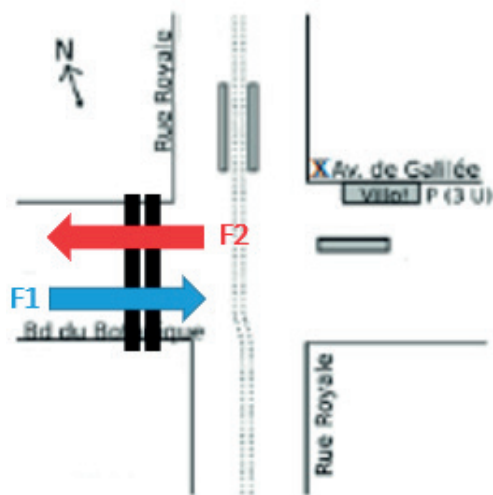


Figure 38 : schéma du comptage à la Porte de Schaerbeek selon la nouvelle méthodologie.

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

Toutefois, ce travail de nettoyage de la base de données a inévitablement occasionné des modifications en ce qui concerne les tableaux comparatifs reprenant des données collectées avant 2021.

ANNEXE 2 : QUESTIONNAIRE DE L'ENQUÊTE CONTINUE (2021 — 2022)

Enquête OBSERVATOIRE_2022

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

PRATIQUE VELO

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

❶ 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) *

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

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

1 sur 12
Pro Velo - Enquêtes - Enquête OBSERVATOIRE_2022

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

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

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

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

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

Plusieurs choix possibles

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

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

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

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

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

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

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

Quel type de vélo utilisez-vous ? *

❶ 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 ? *

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

PROFIL MODAL

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

Choisissez la réponse appropriée pour chaque élément :

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

BICYCLE QUALITY

Êtes-vous d'accord avec cette déclaration ?

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

❶ 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).

❶ 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.

❶ 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**.

❶ 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.

❶ 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 ?

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

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

❶ 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 ?)

❶ Veuillez sélectionner une réponse ci-dessous

Veuillez sélectionner une seule des propositions suivantes :

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

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

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

❶ Veuillez sélectionner une réponse ci-dessous

Veuillez sélectionner une seule des propositions suivantes :

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

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

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

❶ Cochez la ou les réponses

Veuillez choisir toutes les réponses qui conviennent :

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

Informations générales

Vous êtes *

❶ 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) ?

❶ Seuls des nombres peuvent être entrés dans ce champ.

Veuillez écrire votre réponse ici :

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

❶ Veuillez sélectionner une réponse ci-dessous

Veuillez sélectionner une seule des propositions suivantes :

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

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

❶ Seuls des nombres peuvent être entrés dans ce champ.

Veuillez écrire votre réponse ici :

16.11.2022 – 13:45

Envoyer votre questionnaire.
Merci d'avoir complété ce questionnaire.

ANNEXE 3 : GRAPHIQUE DES PRÉCIPITATIONS CUMULÉES DE 6H À 12H (JOURS OUVRABLES SCOLAIRES ; MARDI OU JEUDI)

Précipitations sur la période 6h-12h, les jours ouvrables scolaires (mardis et jeudis) des mois de janvier, mai, septembre et novembre de 2021 et 2022 (source : Institut Royal Météorologique, https://opendata.meteo.be/geonetwork/srv/eng/catalog.search#/metadata/RMI_DATA-SET_AWS_10MIN)

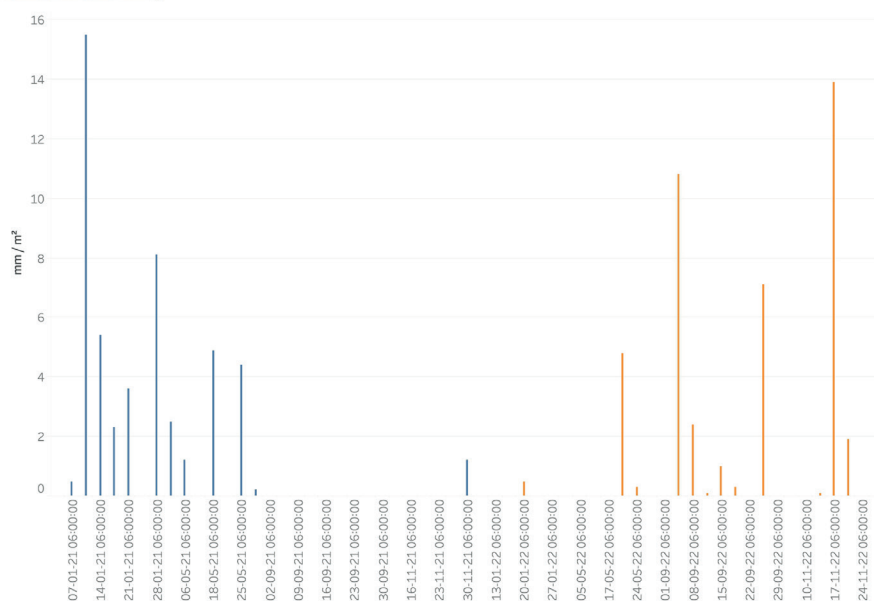


Figure 39. Source : Institut Royal Météorologique.

ANNEXE 4 : EVOLUTIONS DEPUIS 1999

COMPTAGES QUANTITATIFS EVOLUTIONS DEPUIS 1999

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

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

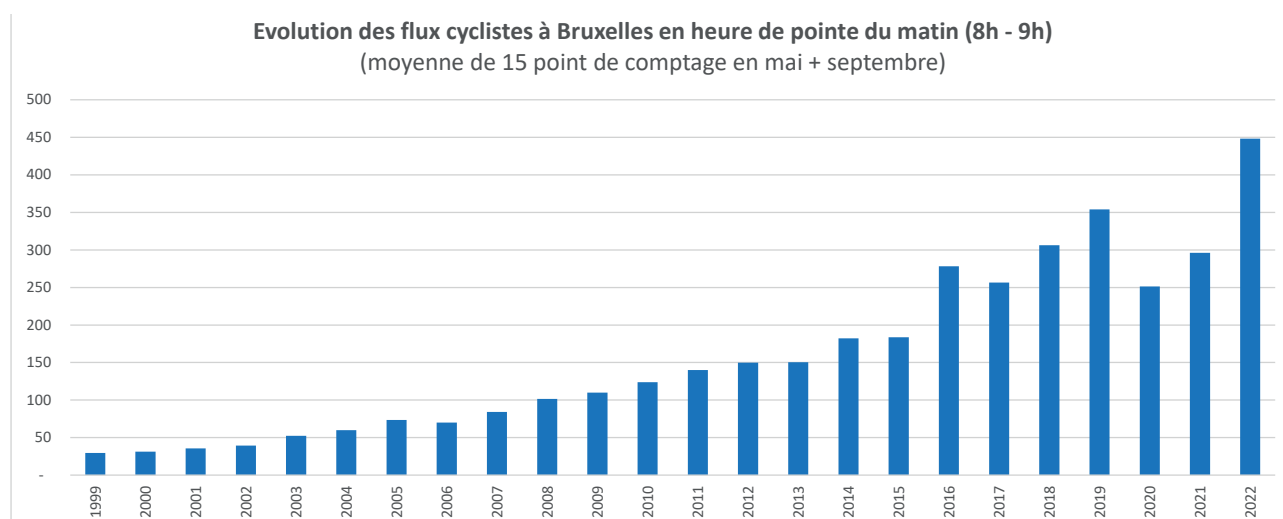


Figure 40 - Evolution des flux cyclistes (moyenne horaire par point de comptage) à Bruxelles entre 1999 et 2022. Source : Pro Velo.

DÉTAIL DE L'ÉVOLUTION PAR LIEU DE COMPTAGE

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

	Porte d'Anvers	Porte de Schaerbeek	Carrefour Loi/Colonie/Royale	Place Stéphanie	Porte de Flandre	Q. Bietsebroeck/Pont Paepsem	Place Philippe Werrie	Pont Van Praet	Gare de l'Ouest	Merode	Ch de Wavre/Maelbeek	Germoir/Couronne	Rue Washington/ch de Waterloo	Rue de la Loi	Carrefour Reyers/Cerisiers/Roodebeek	Carrefour Woluwe/Hymans/Vanderveelde	Souverain/Herman Debroux	Rond- point de l'Université	Place Albert	Rond- Point av du Martin Pecheur	Carrefour Dansaert/Van Artevelde	Hotel des Monnaies	Place Emile Bockstael	De Fré/ Waterloo	Louise/Bailli	Square Emile Vander Velde
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

Tableau 7 : Chiffres bruts par point de comptage, pour la période de janvier, entre 1998 et 2022. Source : Pro Velo.

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

Tableau 8 : Chiffres bruts par point de comptage, pour la période de mai, entre 1998 et 2022. Source : Pro Velo.

	Porte d'Anvers	Porte de Schaerbeek	Carrefour Loi/Colonie/Royale	Place Stéphanie	Porte de Flandre	Q. Bletsebroeck/Pont Paepsem	Place Philippe Verrie	Pont Van Praet	Gare de l'Ouest	Merode	Ch de Wavre/Maelbeek	Germoir/Couronne	Rue Washington/ch de Waterloo	Rue de la Loi	Carrefour Reyers/Cerisiers/Roodebeek	Carrefour Woluwe/Hymans/Vanderveelde	Souverain/Herman Debroux	Rond- point de l'Université	Place Albert	Rond- Point av du Martin Pecheur	Carrefour Dansaert/Van Artevelde	Hotel des Monnales	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

Tableau 9 - Chiffres bruts par point de comptage, pour la période de septembre, entre 1998 et 2022. Source : Pro Velo.

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

Tableau 10 - Chiffres bruts par point de comptage, pour la période de novembre, entre 1998 et 2022. Source : Pro Velo.

PROPORTIONS D'HOMMES, DE FEMMES ET D'ENFANTS

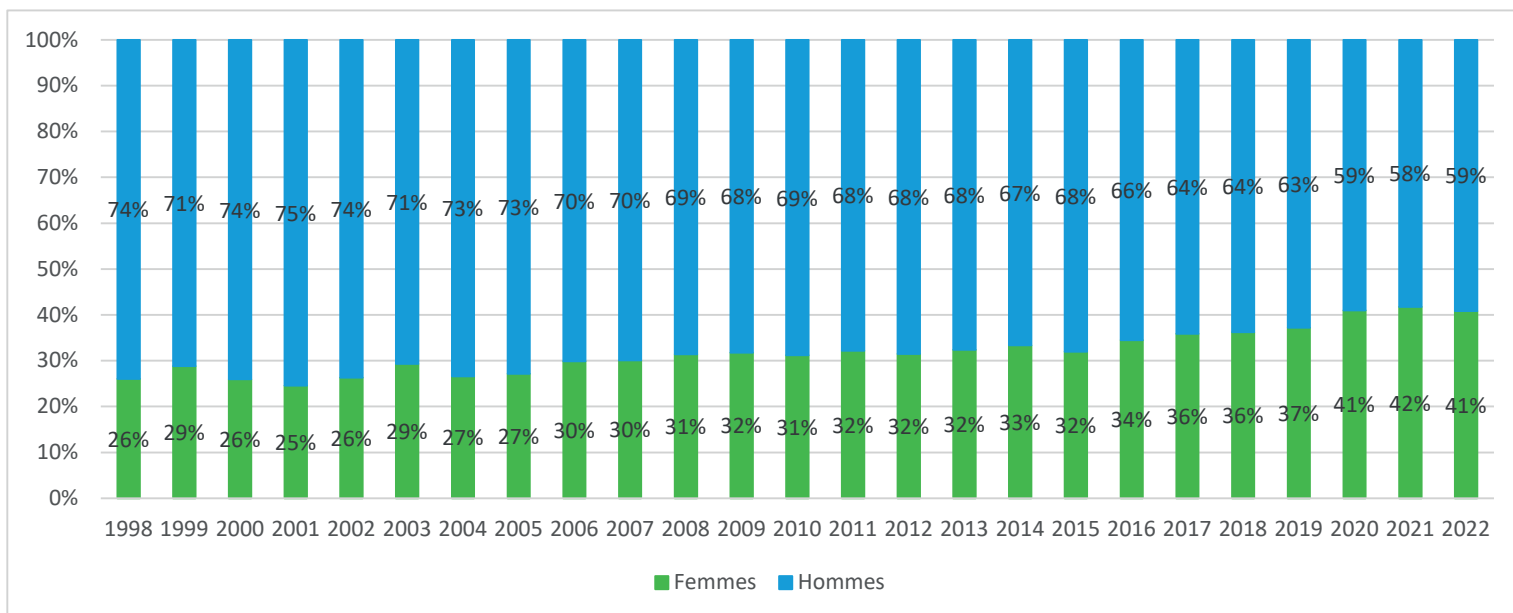


Figure 41 : évolution de la répartition hommes/femmes parmi les cyclistes en région Bruxelloise, depuis 1998, pour 15 points de comptage, en mai et en septembre. Source : Pro Velo.

PORT DU CASQUE

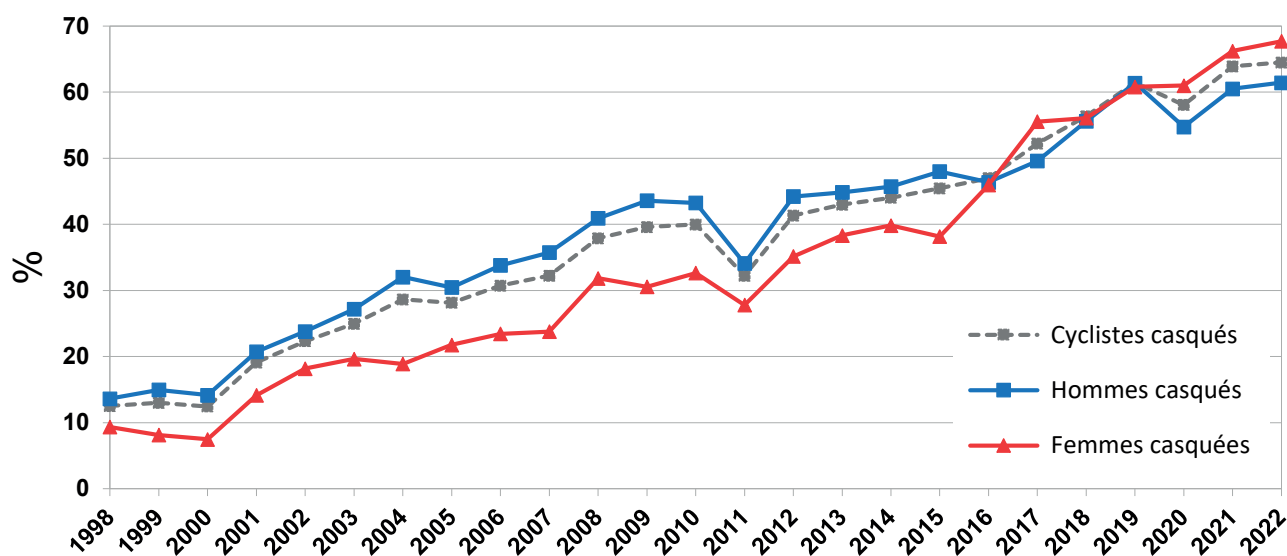


Figure 42 : évolution de la part des cyclistes portant un casque parmi les cyclistes observés lors des comptages quantitatifs, depuis 1998. (15 lieux ; comptages de mai et septembre). Source : Pro Velo.

ANNEXE 5 : RESULTATS DETAILLES DES COMPTAGES « ECLAIRAGE »

	EC1 - Porte de Flandre		EC2 - Porte d'Anvers		EC3 - Royale - Loi		EC4 - Maelbeek - Wavre		TOTAL	
	NB.	%	NB.	%	NB.	%	NB.	%	NB.	%
Total des cyclistes femmes comptées	73	33,0%	46	36,5%	57	37,7%	81	42,6%	257	37,4%
Total des cyclistes hommes comptés	148	67,0%	80	63,5%	94	62,3%	109	57,4%	431	62,6%
Total des cyclistes comptés	221	100,0%	126	100,0%	151	100,0%	190	100,0%	688	100,0%
FEMMES + HOMMES										
Eclairage en ordre	168	76,0%	110	87,3%	131	86,8%	153	80,5%	562	81,7%
Eclairage partiel	25	11,3%	7	5,6%	10	6,6%	17	8,9%	59	8,6%
Aucun éclairage	28	12,7%	9	7,1%	10	6,6%	20	10,5%	67	9,7%
Gilet fluo	72	32,6%	37	29,4%	44	29,1%	40	21,1%	193	28,1%
Housse fluo	8	3,6%	7	5,6%	8	5,3%	3	1,6%	26	3,8%
Gilet et/ou housse fluo	76	34,4%	42	33,3%	50	33,1%	41	21,6%	209	30,4%
FEMMES										
Eclairage en ordre	56	76,7%	43	93,5%	49	86,0%	64	79,0%	212	82,5%
Eclairage partiel	8	11,0%	0	0,0%	5	8,8%	8	9,9%	21	8,2%
Aucun éclairage	9	12,3%	3	6,5%	3	5,3%	9	11,1%	24	9,3%
Gilet fluo	25	34,2%	18	39,1%	21	36,8%	24	29,6%	88	34,2%
Housse fluo	0	0,0%	0	0,0%	3	5,3%	0	0,0%	3	1,2%
Gilet et/ou housse fluo	25	34,2%	18	39,1%	24	42,1%	24	29,6%	91	35,4%
HOMMES										
Eclairage en ordre	112	75,7%	67	83,8%	82	87,2%	89	81,7%	350	81,2%
Eclairage partiel	17	11,5%	7	8,8%	5	5,3%	9	8,3%	38	8,8%
Aucun éclairage	19	12,8%	6	7,5%	7	7,4%	11	10,1%	43	10,0%
Gilet fluo	47	31,8%	19	23,8%	23	24,5%	16	14,7%	105	24,4%
Housse fluo	8	5,4%	7	8,8%	5	5,3%	3	2,8%	23	5,3%
Gilet et/ou housse fluo	51	34,5%	24	30,0%	26	27,7%	17	15,6%	118	27,4%

Tableau 11 : chiffres bruts quant à l'éclairage des vélos en soirée, en 4 lieux de comptage. Source : Pro Velo.

ANNEXE 6 : DETAILS REPONSES ENQUETE CONTINUE

RÉPARTITION HOMME FEMME

	Nombre de répondants		
	2022	2021	2022 & 2021
Homme	197	54	251
Femme	149	46	195
TOTAL	346	100	446

SITUATION PROFESSIONNELLE DES RÉPONDANTS

	Situation professionnelle des répondants		
	2022	2021	2022 & 2021
Employé	236	68	304
Etudiant	14	11	25
Demandeur d'emploi	20		20
Ouvrier	5	5	10
Chef d'entreprise	7	1	8
Indépendant	36	5	41
Pensionné	14	7	21
Autre	14	3	17
Total	346	100	446

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

	Situation professionnelle des répondants		
	2022	2021	2022 & 2021
Enseignement supérieur de type long	236	62	298
Enseignement supérieur de type court	66	24	90
Ecole secondaire	37	10	47
Ecole primaire	2	3	5
Autre	5	1	6
Total	346	100	446

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

	Total	2021	2022
ANDERLECHT	17	3	14
AUDERGHEM	3	0	3
AUTRE (en dehors de bruxelles)	26	6	20
BERCHEM ST AGATHE	0	0	0
BRUXELLES VILLE	158	27	131
ETTERBEEK	33	8	25
EVERE	3	1	2
FOREST	8	0	8
GANSHOREN	3	1	2
IXELLES	41	11	30
JETTE	16	7	9
KOEKELBERG	3	3	0
MOLENBEEK	36	10	26
SAINT GILLES	19	7	12
SAINT JOSSE	37	7	30
SCHAERBEEK	25	5	20
UCCLE	6	1	5
WATERMAEL- BOITSFORT	1	0	1
WOLUWE ST LAMBERT	5	1	4
WOLUWE ST PIERRE	6	2	4
	446	100	346

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

	Total	2021	2022
ANDERLECHT	10	4	6
AUDERGHEM	10	5	5
AUTRE (en dehors de bruxelles)	29	4	25
BERCHEM ST AGATHE	2	0	2
BRUXELLES VILLE	55	11	44
ETTERBEEK	62	11	51
EVERE	9	1	8
FOREST	7	1	6
GANSHOREN	9	8	1
IXELLES	34	8	26
JETTE	11	1	10
KOEKELBERG	1	1	0
MOLENBEEK	29	5	24
SAINT GILLES	17	3	14
SAINT JOSSE	32	6	26
SCHAERBEEK	67	19	48
UCCLE	7	0	7
WATERMAEL- BOITSFORT	5	0	5
WOLUWE ST LAMBERT	24	7	17
WOLUWE ST PIERRE	26	5	21
	446	100	346

MOTIFS DE DÉPLACEMENT DES RÉPONDANTS

	TRAVAIL	ETUDE	ENFANT	COMMERCE	ACTIVITE LOISIR	ACTIVITE SOCIALE
Homme	186	10	10	13	16	16
Femme	146	9	10	12	9	9
Total	330	19	20	26	26	25

TYPES DE VÉLO EN FONCTION DU GENRE

	Vélo cargo	Vélo cargo électrique	Vélo mécanique	Vélo électrique	Vélo pliable	Vélo pliable
Homme	3	13	161	54	12	4
Femme	1	4	116	60	5	6
Autre	0	0	3	0	0	0
Total	4	17	280	114	17	10

PARTS MODALES ET FRÉQUENCE D'USAGE

FRÉQUENCE D'USAGE DES MODES						
HOMME						
	Vélo	Voiture	Train	TC	A pieds	Micro-mobilité
Moins d'une fois par semaine	9	167	213	135	59	226
1 à 2 fois par semaine	10	61	27	77	41	17
3 à 4 fois par semaine	33	13	4	25	44	5
5 fois par semaine ou plus	197	8	5	12	105	1
Total	249	249	249	249	249	249
FEMME						
	Vélo	Voiture	Train	TC	A pieds	Micro-mobilité
Moins d'une fois par semaine	0	145	176	100	43	190
1 à 2 fois par semaine	7	37	15	68	36	3
3 à 4 fois par semaine	35	3	3	19	47	1
5 fois par semaine ou plus	152	9	0	7	68	0
Total	194	194	194	194	194	194
AUTRE						
	Vélo	Voiture	Train	TC	A pieds	Micro-mobilité
Moins d'une fois par semaine	0	3	2	1	2	3
1 à 2 fois par semaine	0	0	1	2	1	0
3 à 4 fois par semaine	1	0	0	0	0	0
5 fois par semaine ou plus	2	0	0	0	0	0
Total	3	3	3	3	3	3

MODE DE TRANSPORT POUR REMPLACER LE VÉLO

	Quel mode de transport pour remplacer le trajet à vélo ?					
	Voiture	Train	TC	A pieds	Micro-mobilité	Autre
Homme	37	9	168	45	8	8
Femme	15	2	151	44	1	4
Autre	0	0	2	1	0	0
Total	52	11	321	90	9	12

SENTIMENT DE CONTINUITÉ DU TRAJET À VÉLO RÉALISÉ

	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	Autre	Total
Pas du tout d'accord	3	2	0	5
Plutôt pas d'accord	14	10	2	26
Ni d'accord ni pas d'accord	13	13	0	26
Plutôt d'accord	103	75	1	179
Tout à fait d'accord	116	94	0	210
TOTAL	249	194	3	446

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	Autre	Total
Pas du tout d'accord	20	17	1	38
Plutôt pas d'accord	49	39	0	88
Ni d'accord ni pas d'accord	55	48	2	105
Plutôt d'accord	102	75	0	177
Tout à fait d'accord	23	15	0	38
TOTAL	249	194	3	446

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	Autre	Total
Pas du tout d'accord	29	25	2	56
Plutôt pas d'accord	62	56	0	118
Ni d'accord ni pas d'accord	57	47	0	104
Plutôt d'accord	83	51	1	135
Tout à fait d'accord	18	15	0	33
TOTAL	249	194	3	446

ACCÈS À UN LIEU DE STATIONNEMENT SÉCURISÉ À DESTINATION

	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	Autre	Total
Pas du tout d'accord	34	27	0	61
Plutôt pas d'accord	26	19	0	45
Ni d'accord ni pas d'accord	11	5	1	17
Plutôt d'accord	26	31	1	58
Tout à fait d'accord	152	112	1	265
TOTAL	249	194	3	446

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	Autre	Total
Pas du tout d'accord	14	14	0	28
Plutôt pas d'accord	48	54	1	103
Ni d'accord ni pas d'accord	56	37	0	93
Plutôt d'accord	96	63	0	159
Tout à fait d'accord	35	26	2	63
TOTAL	249	194	3	446

VOL DE VÉLO

	Combien de fois vous a-t-on volé votre vélo lors des deux dernières années ?			
	Homme	Femme	Autre	Total
0	199	161	2	362
1	33	26	1	60
2	9	5	0	14
3 (ou plus)	8	2	0	10

ACCIDENT DE VÉLO

	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 ?			
	Homme	Femme	Autre	Total
0	166	139	1	306
1	58	37	2	97
2	15	12	0	27
3 (ou plus)	10	6	0	16

	Quel autre usager impliqué dans l'accident ?			
	Homme	Femme	Autre	Total
Personne	34	25	0	59
Bus/Tram	1	3	0	4
Autre cycliste	2	3	0	5
Voiture	41	24	2	67
Trottinette	3	0	0	3
Piéton	2	0	0	2

	Quel était le niveau de gravité de votre (dernier) accident ?			
	Homme	Femme	Autre	Total
Pas de dégât corporel	40	25	2	67
Dégât corporel sans visite chez le médecin	17	16	0	33
Dégât corporel avec visite chez le médecin	26	14	0	40

<i>Part des cyclistes ayant eu un accident en fonction de l'ancienneté</i>		
	Nombre total	Ayant eu un accident
Cycliste depuis moins de 3 années	107	26
Cycliste depuis 3 à 5 années	107	37
Cycliste depuis 6 à 10 années	111	38
Cycliste depuis plus de 10 années	121	39
Total	446	140

	<i>Tableau 10 : Quelle(s) étai(en)t la ou les causes de cet/ces accident(s) ? (N=140)</i>			
	Homme	Femme	Autre	Total
Mauvais état de la voirie ou de l'aménagement cyclable	5	7	0	12
Rails de tram	11	13	0	24
Sol glissant (pluie, verglas, feuilles mortes, etc.)	13	12	0	25
Inattention de ma part	13	6	1	20
Inattention de la part de l'opposant	41	19	1	61
Vitesse excessive/inadaptée de ma part	2	0	0	2
"Vitesse excessive/inadaptée de la part de l'opposant"	0	2	0	2
Autre	3	1	0	4



BRUXELLES MOBILITÉ
BRUSSEL MOBILITEIT

SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES
GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL

Pro Velo



www.provelo.org

