



# Les « nouveaux cyclistes »

Quelles motivations pour se mettre au vélo pendant la crise sanitaire ?

Alice de Walque  
Antoine Châtelet  
Max Engelen



BRUXELLES MOBILITÉ  
BRUSSEL MOBILITEIT

SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES  
GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL

Pro Velo

# Les « nouveaux cyclistes »

Quelles motivations pour se mettre au vélo pendant la crise sanitaire ?

Alice de Walque

Antoine Châtelet

Max Engelen

## Pro Velo



BRUXELLES MOBILITÉ  
BRUSSEL MOBILITEIT

SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES  
GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL



# Table des matières

Abstract	4	Impact de la crise sanitaire et du confinement	17
Introduction	5	Évolution de la pratique	18
Définitions	6	Une pratique qui se poursuit	18
Qu’entendons-nous par « nouveaux cyclistes » ?	6	... et qui devrait continuer à se poursuivre dans les années à venir	19
Qu’entendons-nous par « crise du coronavirus » ?	6	Qui sont les décrocheurs ?	19
Qu’entendons-nous par « Bruxelles » ?	6	Un avenir qui devrait faire la part belle à électrique	20
Revue de littérature : que savons-nous déjà sur les nouveaux cyclistes ?	7	Vélonomie	21
Le changement de comportement	7	Changements de vie	22
L’impact du COVID-19 sur l’usage du vélo	7	Autres changements	22
Les nouveaux cyclistes à Bruxelles	8	Un ressenti global qui s’améliore	23
Profil général	9	Politique cyclable	24
Échantillons	9	Besoins des nouveaux cyclistes	26
L’âge	9	Conclusion	28
Le genre	9	Bibliographie	31
Niveau d’études	9		
Situation professionnelle	10		
Résidence	10		
Profil modal	11		
Les débuts en tant que cycliste	13		
La mise en selle	13		
Le matériel	13		
Les motivations	15		
Un coup de pouce ?	16		

# Abstract

La crise du coronavirus et ses différentes périodes de confinement a largement impacté nos vies, nous forçant à rester chez nous et à limiter au maximum nos déplacements. Dès lors, un environnement propice au vélo s'est mis en place : diminution du trafic automobile, volonté d'éviter la promiscuité induite par les transports en commun, besoin de faire du sport après une longue période d'immobilisme, installation de nouvelles infrastructures, etc. Et en effet, de nombreux bruxellois se sont mis en selle après le covid : +44 % de cyclistes sur les routes Bruxelloises à l'heure de pointe entre 2021 et 2022<sup>1</sup> et 39 % d'utilisateurs sur les pistes cyclables sur l'ensemble de la période 2021-2022<sup>2</sup>.

L'objectif de cette enquête n'est pas tant d'évaluer la mise en selle des bruxellois depuis le covid, mais plutôt d'analyser les motivations qui ont pu pousser les non-cyclistes à prendre le guidon, ainsi que la poursuite de cette nouvelle pratique dans le temps. C'est pourquoi il a été décidé de mener une enquête longitudinale (3 vagues d'enquête : 2022, 2023 et 2024) afin de suivre les nouveaux cyclistes bruxellois dans leur pratique du vélo.

Pour cette enquête, nous avons interrogé 220 répondants en 2022, puis ces mêmes personnes en 2023 (N=179) et une dernière fois encore en 2024 (N=158), pour un taux d'abandon de 28 %. Il ressort de cette enquête que :

- 45% des nouveaux cyclistes ont commencé dès 2020, mais **70 % des répondants pensaient déjà à se mettre en selle avant le covid.**
- **89 % ne possédaient pas de vélo avant de se mettre en selle**, la majorité s'étant tournée alors vers un vélo neuf (53 %).
- Parmi ces vélos neufs, **69 % sont électriques.**
- Les principaux freins à la mise en selle étaient le **sentiment que le vélo est dangereux** à Bruxelles (42 %), un **manque de confiance dans le trafic** (39 %) et une **crainte du relief** bruxellois (30 %).
- 76 % ont été encouragés à faire du vélo car cela représentait pour eux un **moyen de faire du sport**, tandis que 48 % y voyaient une façon de **prendre moins de risques** sanitaires qu'en prenant les transports en commun.
- **Au minimum, 71 % des répondants ont continué à se déplacer à vélo** en Région bruxelloise pendant les trois années de l'enquête<sup>3</sup>.
- **72% des répondants de 2024 utilisent le vélo au moins 3 à 4 fois par semaine pour se rendre au travail**, soit 51 % des répondants de l'échantillon initial de 2022 !
- Parmi les répondants qui sont restés dans l'échantillon au cours de ces 3 années d'enquête, **98 % envisagent de continuer à utiliser le vélo au moins pour une partie de leurs déplacements quotidiens et 75 % envisagent de le faire pour la majorité de leurs déplacements quotidiens.**

1. Pro Velo pour Bruxelles Mobilité, Comptage manuels des vélos entre 8 et 9h du matin depuis 2010, <https://be.brussels/fr/transport-mobilite/enjeux-de-la-mobilite/observatoire-thematique/velo/usage-du-velo#1>.

2. Bruxelles Mobilité, comptages automatiques (24/7 ; vélos + engins de déplacement) sur une série de pistes cyclables, <https://be.brussels/fr/transport-mobilite/enjeux-de-la-mobilite/observatoire-thematique/velo/usage-du-velo#1>.

3. Si l'on considère l'ensemble des répondants depuis 2022 (N=220) en partant du principe que tous les répondants qui ont quitté l'échantillon en cours d'enquête ont arrêté de se déplacer à vélo en Région bruxelloise, on peut affirmer qu'à minima 71% des nouveaux cyclistes (157 répondants) continuent cette pratique en 2024.

# Introduction

Le 11 mars 2020, l'Organisation mondiale de la santé (OMS) déclarait que la COVID-19 devait être considérée comme une pandémie mondiale<sup>4</sup>. Si l'on ne savait pas encore précisément à ce moment-là comment le virus se propageait, il était déjà clair que les contacts entre les personnes devaient être réduits au maximum. Dès lors, la plupart des gouvernements à travers le monde décidaient de mettre en place des mesures restrictives afin de limiter la propagation du virus. Ces mesures ont eu un impact considérable sur la manière dont les gens se déplaçaient, y compris en Belgique et dans la Région de Bruxelles-Capitale.

Tout d'abord, la fréquence des déplacements a radicalement changé. Le télétravail est devenu la norme pour de nombreux travailleurs, supprimant *de facto* les trajets domicile-travail. De même, la quasi-totalité des activités de loisirs et les grands événements ont été annulés. Au-delà de cette réduction des déplacements, la manière dont les gens se déplacent a également évolué : par crainte du virus, de nombreuses personnes ont cherché à éviter les transports en commun. En parallèle, de nombreuses villes ont connu un véritable essor du vélo<sup>5</sup>, et Bruxelles n'a pas fait exception: les comptages manuels de vélos réalisés par Pro Velo pour Bruxelles Mobilité et les comptages automatiques sur les pistes cyclables ont enregistré de fortes augmentations<sup>6&7</sup>. Les ventes de vélos ont également augmenté en 2020 malgré le confinement et les problèmes d'approvisionnement dus à la pandémie et explosé en 2022<sup>8</sup>, suggérant l'arrivée de nombreux "nouveaux cyclistes".

L'étude des motivations qui poussent les individus à adopter de nouveaux modes de transport n'est pas nouvelle. Par exemple, en 2017, Pro Velo avait déjà mené une enquête sur les motivations des nouveaux cyclistes, apportant de nouveaux enseignements<sup>9</sup>. Toutefois, la grande différence avec cette étude réside dans l'influence d'un facteur externe majeur en 2020 : la pandémie et ses conséquences sur les déplacements quotidiens dans la Région de Bruxelles-Capitale<sup>10</sup>.

Pour le compte de Bruxelles Mobilité, Pro Velo a donc lancé une étude longitudinale sur l'usage du vélo parmi les personnes ayant adopté ce mode de transport pendant les premières phases de la crise sanitaire (2020 et 2021) et les motivations qui les ont poussés à le faire. Ce rapport constitue l'aboutissement de l'étude, dont la collecte des données s'est déroulée entre octobre 2022 et décembre 2024.

Quelles sont les motivations sont jacentes au changement d'habitudes de déplacement des nouveaux cyclistes ? Envisageaient-ils déjà ce changement avant la crise sanitaire ? Dans quelle mesure la pandémie a-t-elle joué un rôle décisif dans leurs choix de mobilité ? Ce changement modal s'est-il inscrit dans la durée, même après la levée des restrictions ? Et comment ces nouveaux cyclistes perçoivent-ils leur utilisation future du vélo ?

Cette étude tente d'éclaircir ces questions.

---

4. European Centre for Disease Prevention and Control, COVID-19, <https://www.ecdc.europa.eu/en/covid-19>.

5. Buehler & Pucher, Cycling through the COVID-19 Pandemic to a More Sustainable Transport Future: Evidence from Case Studies Of 14 Large Bicycle-Friendly Cities in Europe and North America", Sustainability, (2022), p. 6.

6. Pro Velo pour Bruxelles Mobilité, Comptage manuels des vélos entre 8 et 9h du matin depuis 2010, <https://be.brussels/fr/transport-mobilite/enjeux-de-la-mobilite/observatoire-thematique/velo/usage-du-velo#1>.

7. Bruxelles Mobilité, comptages automatiques (24/7) sur une série de pistes cyclables, <https://be.brussels/fr/transport-mobilite/enjeux-de-la-mobilite/observatoire-thematique/velo/usage-du-velo#1>.

8. Traxio, Le marché belge du vélo en 2022, <https://www.traxio.be/media/ck0ce3sf/de-belgische-fietsmarkt-in-2022-digital.pdf>.

9. Pro Velo, Les nouveaux cyclistes à Bruxelles depuis 2015 : résultats de l'enquête menée en 2017, (2017), <https://www.provelo.org/app/uploads/sites/2/2022/09/Rapport-NouveauxCyclistesBruxellesDepuis2015.pdf>.

10. De Haas ea, "How COVID-19 and the Dutch 'intelligent lockdown' change activities, work and travel behaviour: Evidence from longitudinal data in the Netherlands", (2020), p. 1.

# Définitions

## Qu'entendons-nous par « nouveaux cyclistes » ?

Il est difficile de déterminer précisément quand une personne « commence » à faire du vélo. Parle-t-on des premières leçons informelles durant l'enfance ? Faut-il exclure d'emblée les personnes qui utilisaient occasionnellement le vélo par le passé ? En d'autres termes, doit-il s'agir d'une pratique totalement nouvelle ?

Dans cette étude, nous avons choisi de définir les « nouveaux cyclistes » comme les personnes ayant commencé à utiliser régulièrement le vélo pour leurs déplacements utilitaires à Bruxelles (exemple : pour se rendre au travail ou faire des courses) à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2020, alors qu'elles ne le faisaient pas ou très peu avant.

## Qu'entendons-nous par « crise du coronavirus » ?

Cette étude porte sur les personnes qui ont commencé à faire du vélo pendant la « crise du coronavirus ». Comme cette période s'est étendue sur un laps de temps relativement long et a eu des impacts variables sur les déplacements des habitants et visiteurs de la Région bruxelloise, il est important d'en définir les limites temporelles.

Comme mentionné précédemment, nous prenons en compte dans cette étude les déplacements des personnes ayant commencé à utiliser régulièrement le vélo à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2020, bien qu'à cette date la Belgique n'était pas encore directement menacée par le coronavirus. Le 15 mars 2020, le premier confinement général a été instauré dans le pays, impactant fortement les déplacements de l'ensemble des citoyens.

Dans les mois suivants, l'impact des restrictions sur les déplacements des Belges et des Bruxellois a fluctué, et ce jusqu'au printemps 2022, lorsque la majorité des mesures gouvernementales ont été levées.

Une première enquête auprès de notre panel a eu lieu à l'automne 2022. Les participants ont été de nouveau contactés à la même période en 2023. La dernière vague d'enquête a été réalisée à l'automne 2024.

Par ailleurs, il est important de préciser que ce rapport emploie parfois différents termes : « covid », « la crise du coronavirus », « la crise sanitaire » ou encore « l'épidémie ». Ces expressions sont utilisées comme des synonymes et renvoient toutes à la même période.

## Qu'entendons-nous par « Bruxelles » ?

Dans cette étude, nous avons choisi de nous concentrer sur les personnes résidant dans la Région de Bruxelles-Capitale. Toutefois, nous n'avons pas exclu les réponses des participants habitant dans d'autres régions, dans la mesure où ces personnes peuvent également se déplacer fréquemment à vélo dans la capitale.

Cela nous a également permis de mieux cartographier d'éventuels déménagements parmi les répondants au fil du temps. Cet aspect est particulièrement pertinent, car un déménagement peut avoir un impact significatif sur les habitudes de déplacement – un point sur lequel nous reviendrons plus tard.



# Revue de littérature : que savons-nous déjà sur les nouveaux cyclistes ?

L'étude des nouveaux cyclistes n'est pas un phénomène récent. En 2017, Pro Velo avait déjà mené, pour le compte de Bruxelles Mobilité, une recherche sur les nouveaux cyclistes en Région Bruxelles-Capitale. Le monde académique s'est également penché sur cette question, en particulier depuis la crise du coronavirus. Cependant, nous commençons notre revue de la littérature en examinant le phénomène plus large du changement de comportement afin de mieux comprendre les nouvelles habitudes de mobilité de nos répondants.

## Le changement de comportement

Les études montrent que le changement de comportement, en particulier en ce qui concerne les habitudes de déplacement quotidien, est difficile à obtenir.

Plusieurs modèles théoriques permettent d'approcher cette problématique :

- 1. Le modèle transthéorique du changement (Prochaska & DiClemente, 1983) :** Il décrit le processus de changement en plusieurs étapes, allant de la pré-contemplation (où l'individu n'a pas encore envisagé le changement) jusqu'au maintien du nouveau comportement.
- 2. La théorie du comportement planifié (Ajzen, 1991) :** Elle met en évidence l'influence des attitudes, des normes sociales et du contrôle perçu sur l'intention de changer un comportement.
- 3. Le modèle des habitudes (Verplanken & Aarts, 1999) :** Il explique que les comportements répétitifs, comme l'utilisation de la voiture, sont profondément ancrés et nécessitent des déclencheurs externes pour être modifiés.

La crise du COVID-19 constitue un contexte particulièrement intéressant pour l'étude du changement de comportement, car elle a eu un impact massif et soudain sur les possibilités et les motifs de déplacement. Dans la littérature, on parle de « fenêtres d'opportunité » qui peuvent favoriser un changement durable des comportements<sup>11</sup>.

D'autres événements individuels, comme un déménagement, un nouvel emploi ou une modification de la composition du foyer, peuvent également jouer ce rôle.

Il est important de noter que les mécanismes de prise de décision liés au changement de comportement ne sont pas toujours complètement rationnels. Par exemple, les individus ont tendance à procrastiner et privilégient souvent les bénéfices à court terme (comme la commodité de la voiture) au détriment d'un objectif à long terme (comme l'adoption du vélo pour les trajets quotidiens). De plus, les choix de mobilité

sont influencés par des facteurs sociaux : les individus cherchent à maintenir ou améliorer leur statut social à travers leur comportement et peuvent subir une pression sociale pour adopter certaines habitudes de déplacement. Enfin, les « effets par défaut » jouent un rôle clé : au quotidien, face à des décisions complexes, les individus ont souvent tendance à opter pour l'option par défaut (celle qu'ils connaissent) plutôt que d'envisager activement un changement<sup>12</sup>.

## L'impact du COVID-19 sur l'usage du vélo

Étant donné l'impact mondial du COVID-19 sur la mobilité, il n'est pas surprenant que de nombreuses études aient été menées sur ce sujet. Voici un petit aperçu de recherches marquantes.

Les premières recherches, publiées dès le printemps et l'été 2020, ont été menées peu après l'introduction des premières mesures de confinement. Si elles manquaient de recul pour identifier des tendances à long terme, elles ont mis en avant le rôle clé des modes de transport actifs dans le respect de la distanciation sociale et leur contribution au bien-être mental en période de confinement (De Vos, 2020).

Buehler & Pucher (2021) ont étudié les données de compteurs automatiques dans plusieurs villes d'Europe et d'Amérique du Nord. Ils sont particulièrement optimistes quant à l'avenir du vélo, citant plusieurs raisons : le développement des infrastructures cyclables, l'augmentation des ventes de vélos et la découverte du vélo par de nouveaux usagers.

Rerat et al. (2022) ont constaté qu'à Lausanne et Genève, l'augmentation du nombre de cyclistes résultait principalement d'une consolidation des cyclistes occasionnels, accompagnée d'un petit nombre de nouveaux adeptes. Une étude néerlandaise (De Haas et al., 2020) a rapporté que 20 % des répondants prévoyaient de faire plus de vélo à l'avenir et que 30 % envisageaient d'augmenter leur fréquence de télétravail.

11. De Haas et al., p. 1.

12. Mattauch et al., "Happy or liberal? Making sense of behavior in transport policy design", (2015), p. 3-4



Adam et al. (2023) ont analysé les facteurs favorisant et freinant l'usage du vélo pendant la crise sanitaire en France. Leurs résultats montrent une double tendance :

- L'utilisation utilitaire du vélo a augmenté en raison de la crainte de contracter le virus, mais a aussi diminué en raison du télétravail.
- La pratique du vélo en tant que loisir a fortement progressé, notamment en réponse au besoin d'activité physique pendant et après les confinements.

Cette conclusion a été corroborée par une étude américaine (Cusack, 2021) menée à Philadelphie, qui révélait la peur de la contamination comme moteur majeur de l'adoption des modes de transport actifs pour les trajets domicile-travail.

D'autres recherches ont examiné l'impact des politiques publiques sur la mobilité. Kraus & Koch (2021) ont mis en avant que les nouvelles infrastructures cyclables temporaires mises en place au début de la crise sanitaire avaient entraîné une augmentation significative de l'usage du vélo à court terme. De plus, ces infrastructures ont eu un impact positif sur la santé publique.

## Les nouveaux cyclistes à Bruxelles

L'étude des changements d'habitudes de mobilité, et en particulier de l'impact du COVID-19, n'est donc pas nouvelle. L'étude des nouveaux cyclistes à Bruxelles ne l'est pas non plus.

En 2017, Pro Velo avait mené une enquête auprès de 657 nouveaux cyclistes de la Région de Bruxelles-Capitale, faisant suite à l'augmentation constatée du nombre de cyclistes en 2016. L'objectif était de mieux comprendre leurs motivations et habitudes de déplacement. Voici quelques résultats clés :

- Une grande partie des répondants avaient entre 25 et 40 ans.
- Les principaux obstacles à la pratique du vélo à Bruxelles étaient :
  - L'insécurité routière (16%)
  - Le manque de confiance en soi dans la circulation (10%)
  - L'insuffisance des infrastructures cyclables (7%)
  - 33 % des obstacles mentionnés étaient liés à la sécurité routière.

- Toutefois, 36 % des obstacles mentionnés n'étaient pas liés aux infrastructures :

- 18 % des répondants n'avaient jamais envisagé d'utiliser le vélo.
- 12 % ne résidaient pas à Bruxelles.
- 6 % ne possédaient pas de vélo.

- Le changement de mode de transport concernait principalement des personnes qui utilisaient auparavant les transports en commun (70%), mais aussi un nombre significatif d'ex-automobilistes (20%).

- Les principales motivations pour passer au vélo étaient :

- L'inefficacité des transports en commun (23%)
- Les embouteillages (17%)
- Un déménagement (8%)

Dans une autre étude menée pour le compte de Bruxelles Mobilité, Geus et al. (2017) ont examiné le phénomène des non-cyclistes à Bruxelles. Ils ont observé que la différence majeure entre cyclistes et non-cyclistes était d'ordre psychosocial : les cyclistes bénéficiaient d'un soutien accru de la part de leur entourage (amis, collègues, famille). Ils étaient également moins influencés par des obstacles comme la météo ou les contraintes familiales.

Enfin, une étude de Séjournet et al. (2022) sur la mobilité à Bruxelles pendant la crise sanitaire a montré que le vélo avait d'abord été adopté comme une pratique de loisir avant d'être progressivement utilisé pour une pratique utilitaire (les trajets domicile-travail). Ils ont aussi constaté que la popularité du vélo a continué à croître malgré les confinements et que la météo demeurait un facteur clé influençant l'usage du vélo, notamment chez les nouveaux cyclistes.



# Profil général

## Échantillons

En 2022, les répondants ont été invités à remplir un questionnaire pour la première fois. Ces participants ont été recrutés de différentes manières : par les newsletters et réseaux sociaux de Pro Velo, les groupes locaux sur Facebook et par des QR codes à scanner pendant les entretiens effectués dans le cadre de l'enquête permanente de l'Observatoire du vélo à Bruxelles. Plusieurs participants ont été exclus de cette première base de données car ils ont indiqué pratiquer le vélo à Bruxelles, déjà avant 2020. Nous obtenons finalement un échantillon initial de 220 répondants.

Pour le deuxième questionnaire lancé en 2023, 179 participants ont répondu, parmi l'entièreté de la première vague d'enquête. Enfin, pour le troisième et dernier questionnaire, lancé en 2024, nous avons récolté les réponses de 158 participants. Cela correspond à un **taux d'abandon de 28 %** des répondants, par rapport à la première année de l'étude.

Ce type d'abandon est malheureusement inévitable dans les études longitudinales. Toutefois, l'analyse des données sociodémographiques dont nous disposons montre que l'échantillon est resté relativement homogène tout au long des trois années de l'étude.

## L'âge

Prenons l'exemple de l'âge. Nous constatons que la grande **majorité** des répondants ont **entre 25 et 54 ans** et que cela reste extrêmement stable au cours des trois années. En effet, cette classe d'âge représentait 87% des répondants en 2022 et 2023, et 86% en 2024.

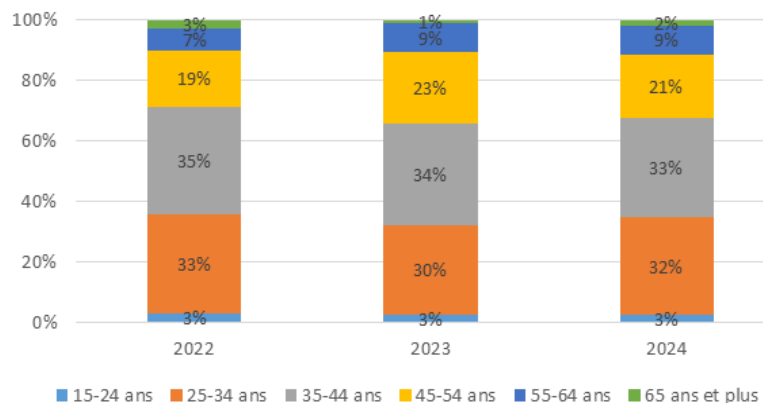


Figure 1 – Quel âge avez-vous ?

## Le genre

Nous avons commencé notre étude avec **légèrement plus de femmes que d'hommes**, une surreprésentation qui est restée constante au cours des trois années. En effet, en 2022, 56% des répondants étaient des femmes, contre 43% d'hommes (1% a préféré ne pas répondre à cette question). Cette situation est restée semblable en 2024 avec 54% de femmes et 46% d'hommes.

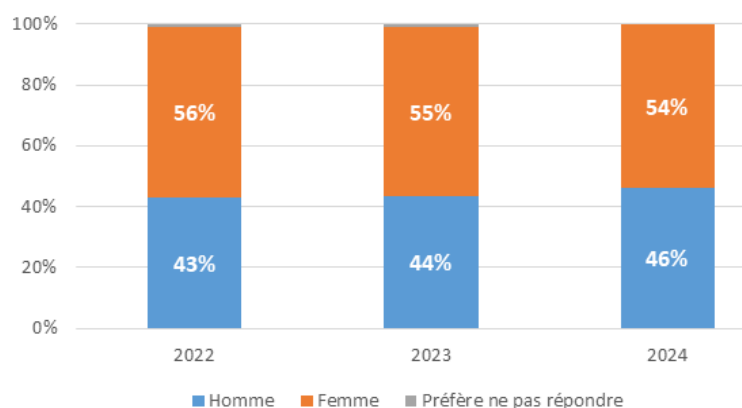


Figure 2 – Vous êtes ?

## Niveau d'études

Nous observons également une grande stabilité en ce qui concerne le niveau d'études des répondants.

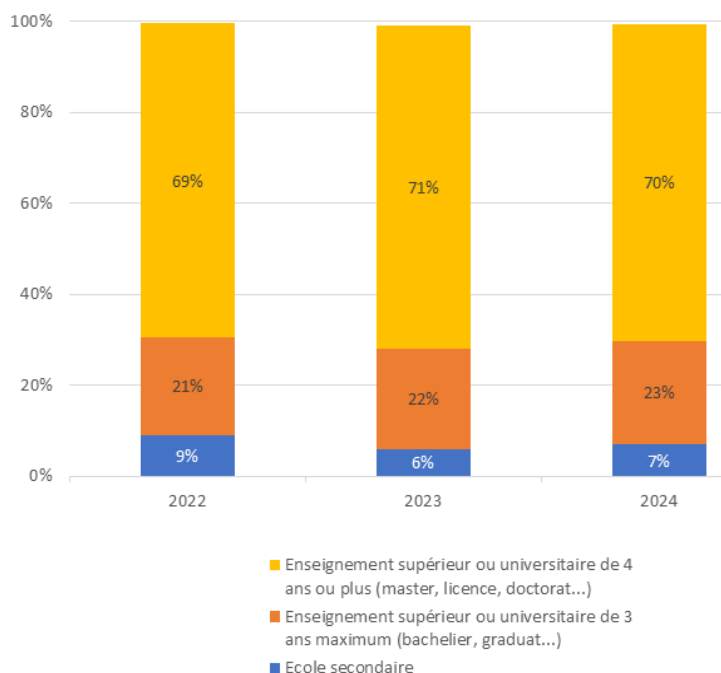


Figure 3 – Quel est le diplôme ou le certificat d'étude le plus élevé que vous ayez obtenu ?

A l'image du profil des cyclistes à Bruxelles<sup>13</sup>, notre échantillon est particulièrement diplômé : 90% des répondants ont indiqué avoir suivi une étude de type long (3 ans ou 4 ans). Cela correspond à peu près aux chiffres observés par Pro Velo dans le cadre de l'enquête continue de l'Observatoire du vélo : 87% en 2022 et 92% en 2023.

Notons malgré tout que les répondants notre échantillon ont globalement suivi des études plus longues que les bruxellois qui pratiquent le vélo au minimum une à trois fois par semaine<sup>14</sup>.

## Situation professionnelle

Environ trois quarts des personnes interrogées travaillent en tant que salariés (selon l'IBSA, 63% de la population active de 15 ans et plus est salarié en RBC). Le nombre de travailleurs indépendants reste légèrement inférieur à 10% sur les trois années. Nous constatons également que la proportion d'étudiants diminue. Cela peut s'expliquer par le fait qu'ils peuvent changer de catégorie socioprofessionnelle d'une enquête à l'autre (un étudiant a pu devenir salarié entre 2022 et 2024).

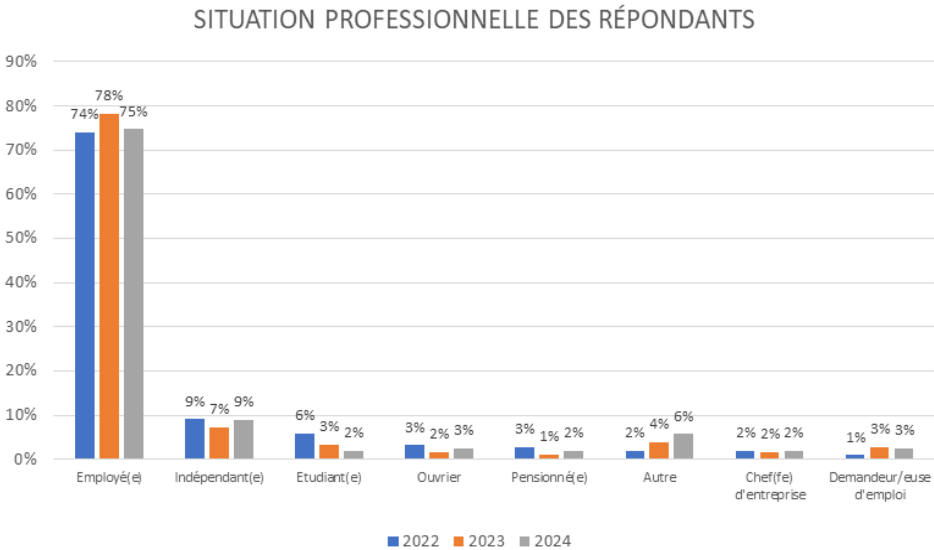


Figure 4 – Quel est votre situation professionnelle ?

## Résidence

Une proportion importante (**39%** en 2024) des personnes interrogées vit dans les **zones plus aisées de l'est et du sud** de la région bruxelloise. Cela inclut Uccle (8%), Auderghem (7%), Woluwe-Saint-Lambert (7%), Woluwe-Saint-Pierre (7%), Ixelles (4%), Watermael-Boitsfort (4%) ou encore Etterbeek (3%).

Une minorité de répondants (**10%** en 2024) vit dans ce que l'on appelle le « **croissant pauvre** ». Il s'agit d'Anderlecht (4%), Laeken (3%), Molenbeek-Saint-Jean (2%), Koekelberg (1%) et Saint-Josse-ten-Noode (1%).

6% des personnes interrogées en 2024 déclarent habiter dans le **pentagone bruxellois**. La commune de **Schaerbeek** semble être très populaire parmi les répondants, avec pas moins de **15%** des répondants qui y habitent en 2024. **10 %** des personnes interrogées vivent en **dehors de la Région de Bruxelles-Capitale**. Cela représente une augmentation de quatre points de pourcentage par rapport à la première année de l'étude (6 % en 2022).

13. De nombreuses enquêtes révèlent que les cyclistes « quotidiens » sont pour la plupart issus des catégories socio-professionnelles supérieures. Par exemple, le dernier Observatoire du vélo bruxellois mentionne que « 90% des personnes interrogées sont détentrices d'un diplôme d'enseignement supérieur, dont 73% un « cycle long » » (<https://www.provelo.org/observatoire-du-velo-en-region-de-bruxelles-capitale-2024-les-resultats/>).

14. Source : enquête sur les comportements de déplacements de 2023-2024. Part des cyclistes bruxellois réguliers avec un diplôme de l'enseignement supérieur : 64%.

# Profil modal

Si l'on s'intéresse ensuite au profil modal des nouveaux cyclistes, on remarque que celui-ci n'a pas non plus beaucoup évolué entre 2022 et 2024.

Le graphique ci-contre montre, par exemple, que le **nombre de déplacements à vélo** pour se rendre **au travail** a connu une **légère évolution vers plus de trajets par semaine**. Ceci pourrait s'expliquer par la levée des restrictions de déplacement au cours de l'année 2022. En 2024, 72% des répondants soit 51% des répondants de l'échantillon initial de 2022 utilisent le vélo un minimum de 3 à 4 fois par semaine pour se rendre au travail.

FRÉQUENCE D'UTILISATION DU VÉLO -  
POUR SE RENDRE AU TRAVAIL (2022-23-24)

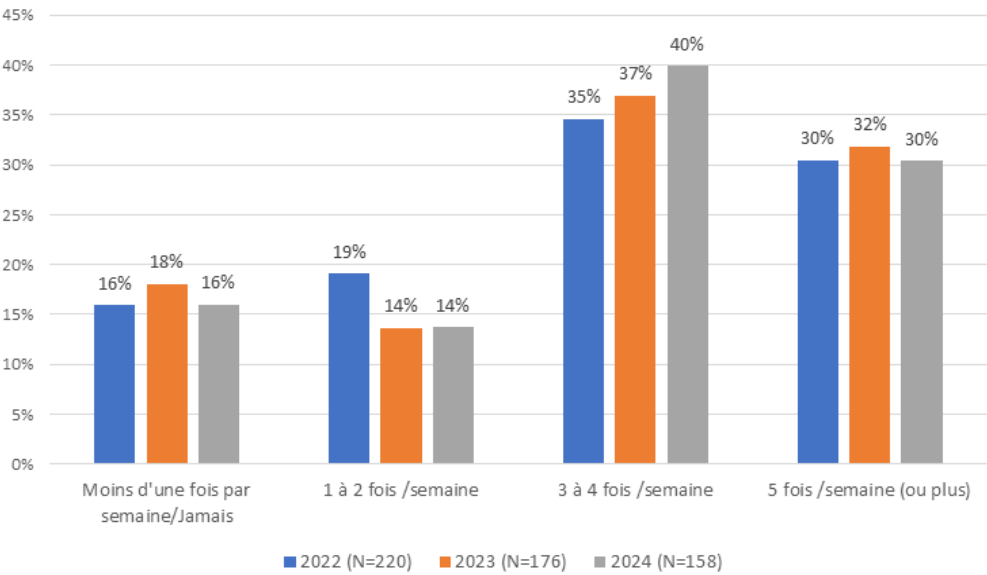


Figure 5 – Dans quel contexte et à quelle fréquence utilisez-vous habituellement le vélo?

La suppression des mesures covid les plus restrictives peut également expliquer la **légère baisse** observée au niveau de la fréquence d'utilisation du vélo pour se promener (voir figure 6). En d'autres termes, le cours « normal » de la vie sociale ayant repris le dessus, plus d'options se sont soudainement offertes aux bruxellois, au-delà de la promenade à vélo pendant leur temps libre.

En 2022, 55% des personnes interrogées déclaraient se promener à vélo au moins une fois par semaine. En 2024, ce chiffre est passé à 44%, ce qui représente une légère baisse.

FRÉQUENCE D'UTILISATION DU VÉLO -  
POUR SE PROMENER (2022-23-24)

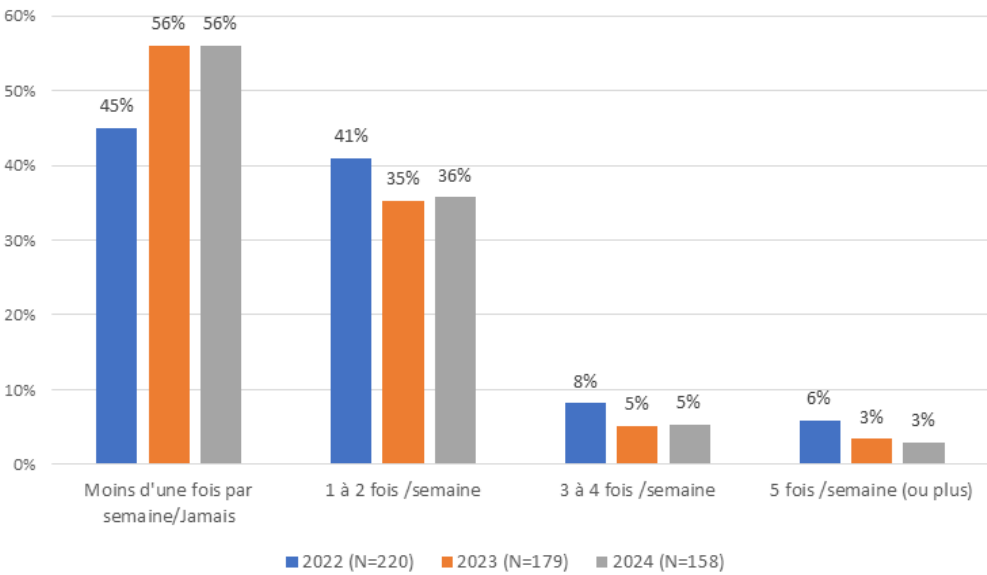


Figure 6 – Dans quel contexte et à quelle fréquence utilisez-vous habituellement le vélo ?



Les personnes interrogées ont indiqué qu’elles utilisaient également **d’autres moyens de transport** à côté du vélo. Ainsi, les moyens les plus populaires pour se déplacer sont (par ordre décroissant) : la marche, les transports publics, la voiture et le train. Comme le montre le graphique ci-dessous, le recours à ces moyens de transport est aussi resté très constant tout au long de la période d’étude.

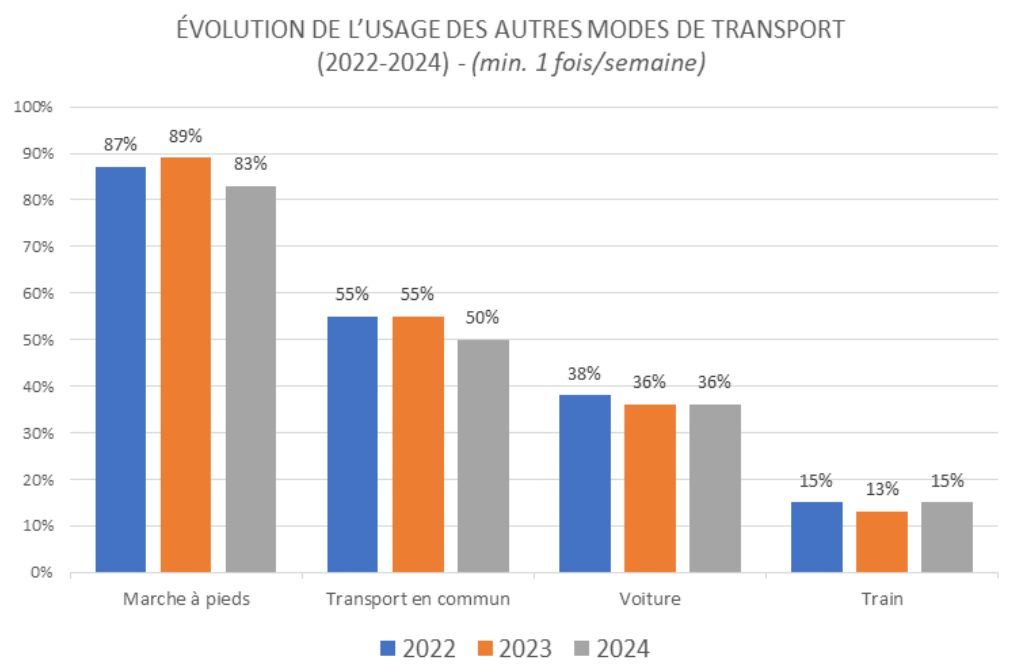


Figure 7 – Aujourd’hui, quel usage avez-vous des autres modes de transport ?

Lorsque nous avons demandé aux participants en 2022 dans quelles **circonstances** ils utilisaient un **autre mode de transport**, trois raisons principales se sont clairement démarquées : lorsque la **distance** est trop grande (73%), lorsqu’il faut transporter des **objets lourds** (65%) et en cas de **mauvais temps** (60%).

En 2024, cette question a de nouveau été posée au panel, mais sous une forme légèrement modifiée : les répondants devaient établir leur top 3. Cet exercice a donné des résultats très similaires : la distance (76 %), les objets lourds (74 %) et le mauvais temps (66 %) sont à nouveau les principales raisons invoquées.

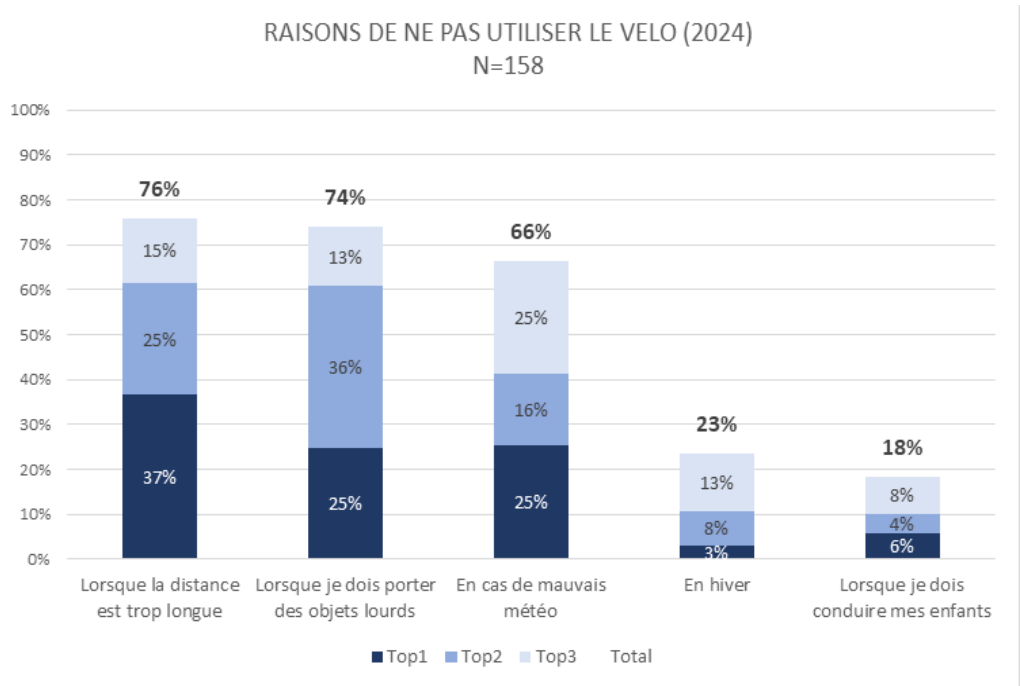


Figure 8 – Dans quel contexte utilisez-vous habituellement un autre mode de transport que le vélo ?

# Les débuts en tant que cycliste

## La mise en selle

Un peu moins d'un répondant sur deux (45%) a commencé le vélo en 2020, soit immédiatement après la première vague de l'épidémie et les différentes mesures de confinement. Vient ensuite l'année 2021 (24%) et enfin 2022 (18%). Il convient de souligner qu'une minorité de répondants (13%) a déclaré avoir commencé le vélo avant 2020, ce qui laisserait à penser que ce ne sont pas de « nouveaux cyclistes » à proprement parlé. Néanmoins, l'ensemble des répondants ont été soumis à une question « filtre » conditionnant leur accès au questionnaire, leur demandant s'ils avaient commencé à faire du vélo « régulièrement » depuis 2020 : dans le cas où un répondant était déjà cycliste avant 2020, il était exclu du questionnaire. Dès lors, il convient de considérer que ces 13% de répondants ayant répondu « Avant 2020 » à la question évoquent une pratique davantage occasionnelle que régulière, en-dehors du contexte de la région bruxelloise, ou bien qu'ils ne se rappellent pas forcément de l'année de leur mise en selle.

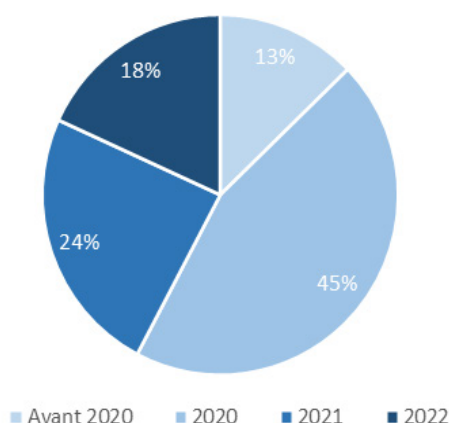


Figure 9 – A quelle période avez-vous commencé à utiliser le vélo à Bruxelles ? (2022)

## Le matériel

La question du matériel est cruciale lorsque l'on aborde le sujet de la mise en selle. En l'occurrence, **la très grande majorité des nouveaux cyclistes interrogés ne possédait pas de vélo avant de se mettre en selle à Bruxelles** (89%). Il se sont donc principalement tournés vers l'achat d'un vélo neuf (53%) ou, dans une moindre mesure, d'occasion (24%). Enfin, une minorité s'est tournée vers la location, que ce soit en free-floating ou à long terme (4%).

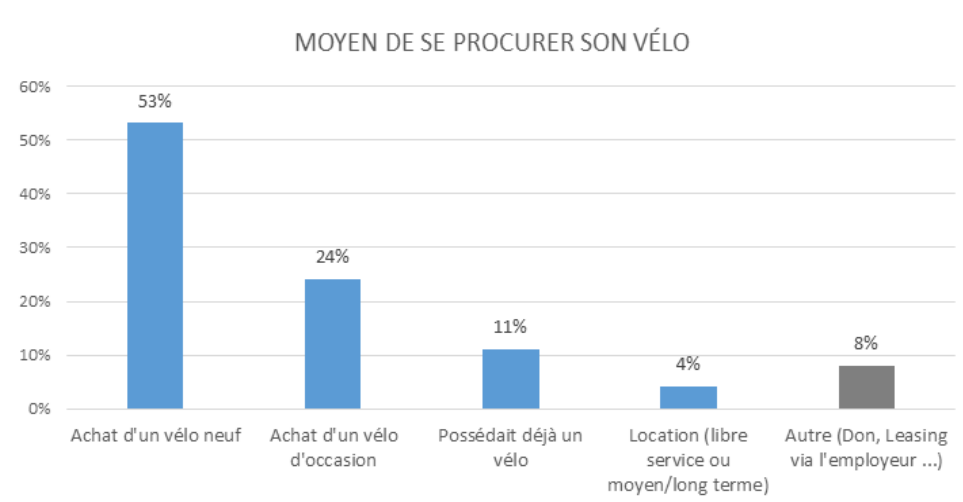


Figure 10 – Comment vous êtes-vous procuré votre vélo ? (2022)

Dans le détail, les **vélos classiques (49%)** représentent presque la moitié du parc vélo des nouveaux cyclistes, devançant les vélos électriques (36%) et les vélos cargo ou longtails (8%). Si l'on considère tous les types de vélos électriques, 48% des néo-cyclistes se sont mis en selle avec un VAE.

Néanmoins, il convient de souligner que les personnes ayant acheté un vélo neuf **portent très nettement leur choix sur un vélo électrique** (50% contre 26% pour les vélos classique), confirmant le fort attrait des nouveaux cyclistes bruxellois pour ce type de vélo. Il existe en outre un **réel gender gap sur le sujet** : 53% des femmes utilisaient un vélo électrique en 2022, contre 43% des hommes.

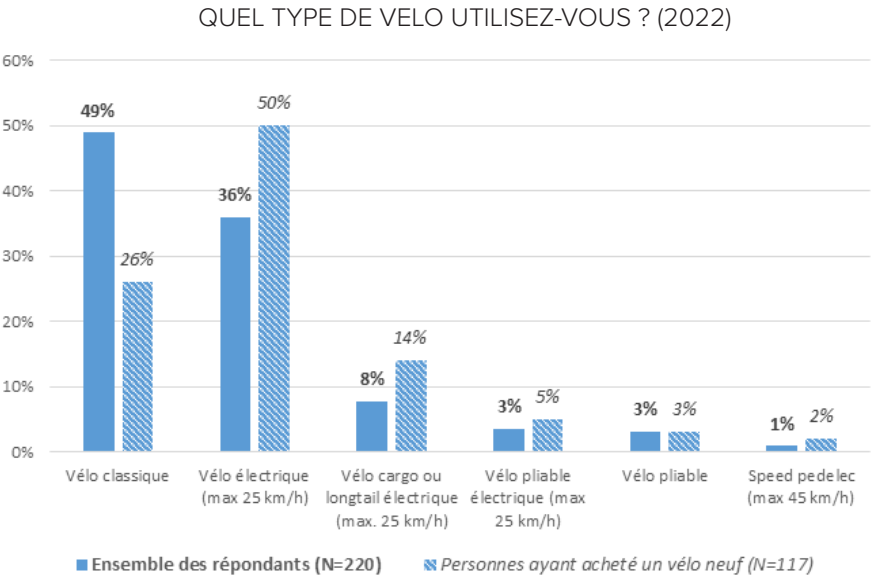


Figure 11 – Quel type de vélo utilisez-vous ? (2022)

Ce *gender gap* se retrouve également dans le type de vélo possédé en 2024 : les femmes sont globalement plus portées sur le vélo cargo que les hommes (19% contre 8%), tandis que les hommes sont bien plus nombreux à posséder un vélo sportif (26% contre 6% des femmes).

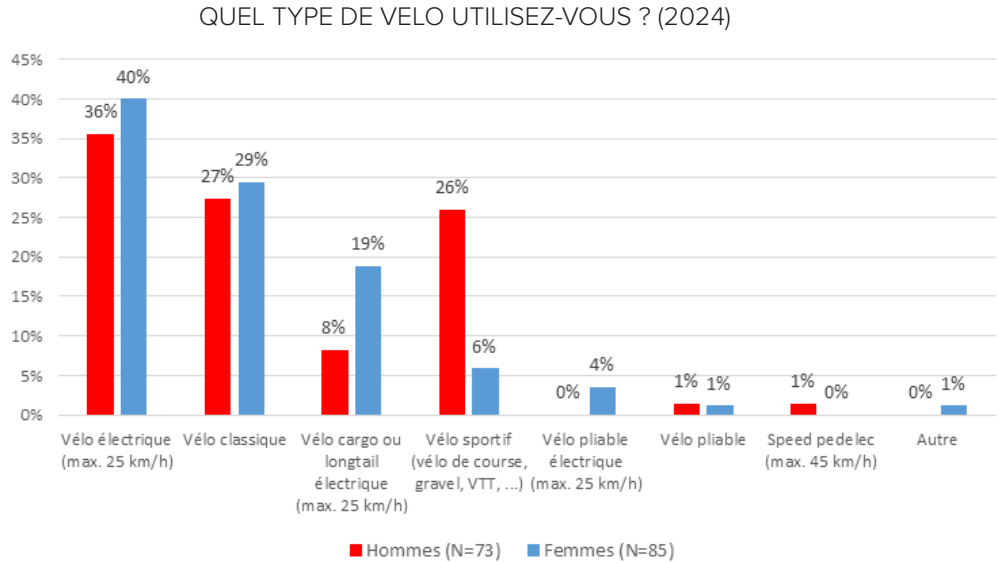


Figure 12 – Quel type de vélo utilisez-vous ? (2024)



## Les motivations

Nous avons également demandé aux néo-cyclistes ce qui a pu les motiver à se mettre en selle récemment. Afin de laisser toutes les portes ouvertes, la question de la motivation était posée sous forme de question ouverte, l'idée étant de recueillir des verbatims et des expériences plutôt que des chiffres.

Il ressort de l'analyse des verbatims que la plus grosse motivation de ces nouveaux cyclistes était la perspective de **pouvoir éviter les transports en commun** qu'ils considéraient trop souvent bondés, réalisant que le vélo étant en fait un **gain de temps et de confort**. Parmi ces répondants, certains expliquent également que la pandémie de Covid-19 a ajouté à cela la crainte des situations de promiscuité pour des raisons sanitaires.

Le même argument du gain de temps se retrouve également chez les personnes qui utilisaient jusqu'alors leur voiture pour les trajets du quotidien : la **saturation du trafic à Bruxelles** et le stress que cela peut générer les a poussés à se tourner vers le vélo. Ces répondants soulignent également l'aspect sain du vélo, qui leur permet de faire un peu plus d'exercice physique.

Les derniers arguments évoqués par les répondants sont divers et variés, allant de la prise en compte de l'**impact environnemental** de leur ancien mode de transport par rapport au vélo à l'**amélioration des infrastructures** cyclables sur la métropole bruxelloise. Si la majorité des raisons évoquées ont plus attiré à des choix personnels, une minorité de répondants évoque également des **changements dans leur vie personnelle** (déménagement, école des enfants ...) ou professionnelle (nouveau travail, aide de l'entreprise pour acheter un vélo ...) qui ont poussé à une mise en selle.

Enfin, lorsque l'on parle de motivations, il convient également d'aborder la question des freins à la pratique du vélo. Les deux principales raisons évoquées par les répondants sont de l'ordre de la sécurité : ils trouvaient que **rouler à vélo dans Bruxelles était trop dangereux** (42%) ou/et ne se sentaient **pas à l'aise dans le trafic** (39%). Vient ensuite le fait de ne pas avoir de vélo (37%) et des arguments qui sont à lier avec le fort attrait des nouveaux cyclistes pour les VAE : la crainte du relief (30%), de la transpiration (25%) et d'une condition physique pas suffisante (21%).

« Les multiples changements et travaux sur le réseau STIB. Mes trajets ont de ce fait augmentés de près de 20 min en plus de l'inconfort du partage de l'espace »

« Suite au covid, je n'ai plus voulu prendre les transports en commun et comme il faisait beau j'ai commencé le vélo. »

« Super agréable, sentiment de liberté, et plus rapide que les autres options existantes. J'ai commencé avec les Villos! pendant quelques mois avant d'acheter mon vélo de seconde main. »

« Fini les embouteillages. »

« Le fait que la région Bruxelloise a aménagé son territoire également pour les vélos ou a amélioré les aménagements existants. »

« L'envie d'être plus éco responsable, en forme et l'envie de me passer de voiture. »

### RAISONS DE NE PAS UTILISER LE VELO AVANT 2020/2021

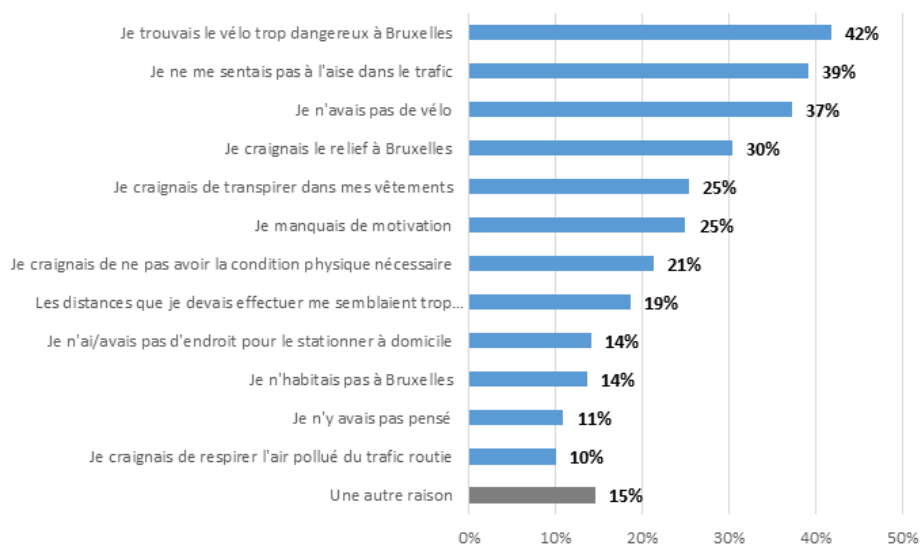


Figure 13 – Pour quelle(s) raison(s) n'utilisiez-vous pas le vélo pour vous déplacer à Bruxelles avant 2020/21 ? (2022)

# Un coup de pouce ?

Bien que l'intervention ou l'influence d'un proche était peu évoqué dans les verbatims comme une source de motivation à se mettre en selle, 44% des répondants concèdent **avoir été aidé ou encouragé par un proche**. Une minorité (15%) explique également avoir suivi un cours ou une formation pour apprendre à rouler à vélo (dans le trafic). Dans la plupart des cas, ces formations étaient animées par Pro Vélo, la Bike Experience étant très nettement la formation la plus citée par les répondants<sup>15</sup>.

« J'ai fait une Bike Expérience avec Pro Velo, et cela m'a beaucoup aidé à prendre conscience de mes droits et de ma place dans le trafic. J'ai acquis un peu plus de confiance grâce à ça. »

« Une formation dispensée par Pro Velo dans les institutions européennes. Très très utile ! »

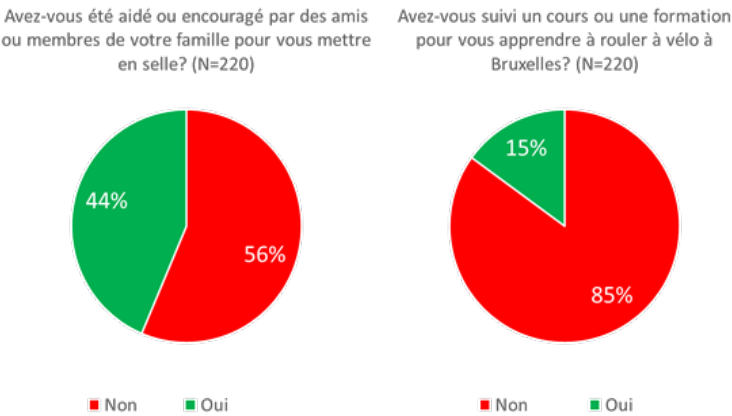


Figure 14 – Avez-vous été aidé ou encouragé par des amis ou membres de votre famille pour vous mettre en selle ? // Avez-vous suivi un cours ou une formation pour vous apprendre à rouler à vélo à Bruxelles ? (2022)



15. Il convient de rappeler que les répondants étaient recrutés via une base de données issues des inscrits à la newsletter de Pro Velo (entre autres).



# Impact de la crise sanitaire et du confinement

Certains répondants l'avaient déjà évoqué spontanément : la crise de Covid-19 et ses confinements a joué un rôle dans leur mise en selle. Mais quel a été son véritable impact ?

Tout d'abord, il semble que le **vélo a répondu à un réel besoin « sportif » face à l'inactivité induite par le confinement** : 76% des néo-cyclistes sont convaincus d'avoir été encouragés à faire du vélo pour répondre à ce besoin, dont 41% « tout à fait ». Le fait qu'il y ait eu moins de trafic à Bruxelles (49%) ou que les autres moyens de transports représentaient des risques sanitaires (48%) semblent, dans une moindre mesure, également avoir été des sources de motivation.

En revanche, les répondants soulignent bien moins l'aspect « social » du vélo pendant la crise sanitaire : seulement 34% estiment que faire du vélo au moment du confinement représentait pour eux un moyen de faire une activité avec des amis ou des proches.

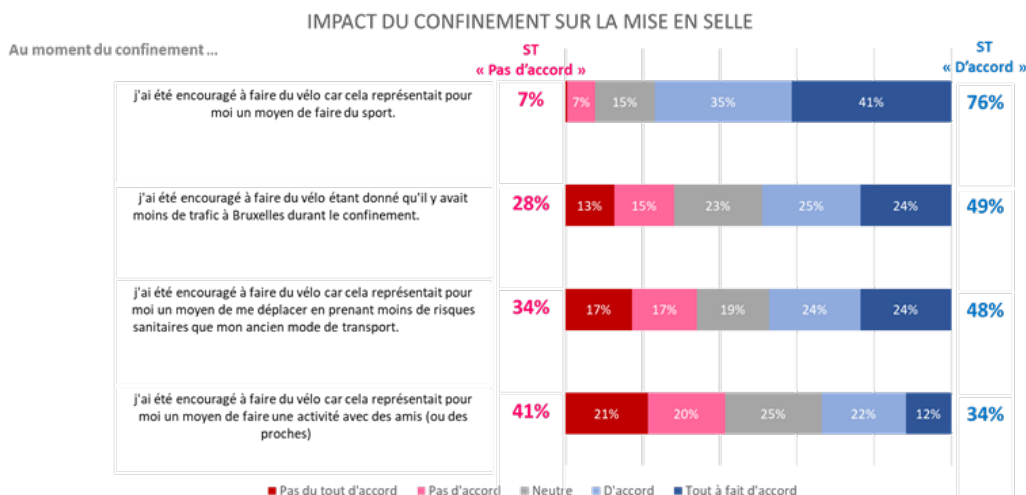


Figure 15 – Parmi les explications ci-dessous, quelles sont celles qui vous ont réellement encouragé à faire du vélo ? (2022)

Ensuite, 7 répondants sur 10 expliquent qu'**ils pensaient déjà se mettre au vélo avant le confinement**, ce dernier n'étant finalement qu'un **accélérateur du processus**. Il convient néanmoins de considérer ce chiffre à la lumière de l'année de mise en selle : fort logiquement les personnes qui faisaient déjà un peu de vélo avant la crise sanitaire pensaient déjà pour la plupart à se mettre au vélo, de même que celles qui se sont mises en selle en 2020 (70%). En revanche, ce n'est le cas que pour 58% des néo-cyclistes depuis 2022, pour qui le confinement semble avoir donc été bien plus décisif pour leur mise en selle.

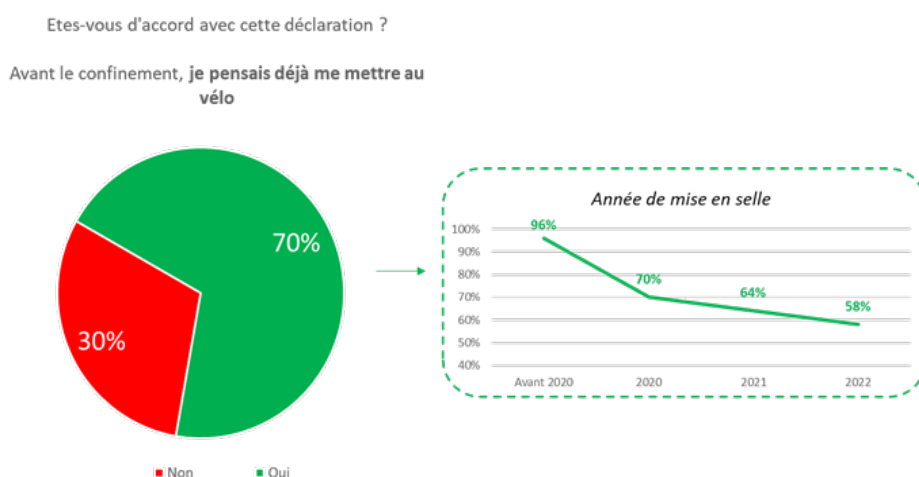


Figure 16 – Etes-vous d'accord avec cette déclaration ? Avant le confinement je pensais déjà à me mettre au vélo (2022)

Invités enfin à citer « librement » les autres facteurs liés à la situation de crise sanitaire qui ont pu influencer leur choix de se mettre au vélo, la majorité des verbatims des personnes interrogées portent sur des sujets déjà évoqués précédemment dans la question ouverte portant sur les motivations, à savoir la diminution du trafic automobile, le besoin de pratiquer une activité physique/d'être en extérieur, l'amélioration des infrastructures cyclables et un manque de confort/sécurité dans les transports en commun.

« Depuis le confinement, je supporte moins la promiscuité dans les transports en commun (juste les gens, ça m'opprime, les germes ça m'est égal) »



# Évolution de la pratique

## Une pratique qui se poursuit

L'idée de mener une étude longitudinale était de pouvoir suivre nos néo-cyclistes pendant 3 ans, et se rendre ainsi compte de leur évolution à vélo.

Tout d'abord, **la quasi-totalité de nos répondants (96% en 2023 et 99% en 2024) n'ont pas complètement décroché et ont poursuivi leur pratique du vélo (par rapport à l'année précédente)<sup>16</sup>**. Si dans la plupart des cas la fréquence d'utilisation du vélo est restée stable (45% en 2023 ; 53% en 2024), plus d'un tiers des répondants constate une **augmentation de cette fréquence par rapport à l'année d'avant**. A contrario, 1 cycliste sur 10 pense que celle-ci a diminué en 2024 par rapport à 2023.

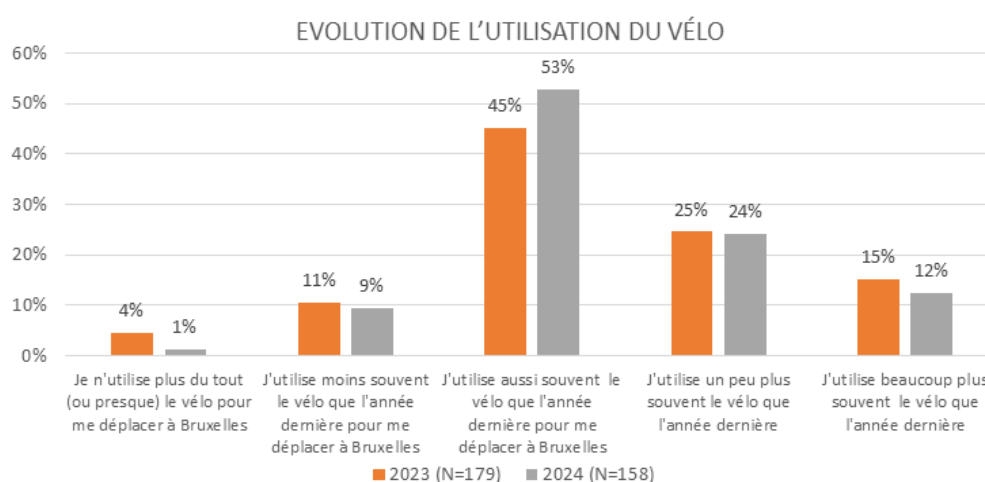


Figure 17 – Comment a évolué votre pratique du vélo à Bruxelles par rapport à l'année passée ? (2023-2024)

D'un point de vue plus global, si l'on considère l'ensemble des répondants depuis 2022 (N=220) en partant du principe que tous les répondants qui ont quitté l'échantillon en cours d'enquête ont arrêté de se déplacer à vélo en Région bruxelloise, on peut affirmer **qu'à minima 71% des nouveaux cyclistes continuent cette pratique en 2024<sup>17</sup>**.

Les principales motivations qui poussent les nouveaux cyclistes à se déplacer plus souvent à vélo à Bruxelles sont globalement les mêmes qui les ont incités à se mettre en selle : c'est un mode de transport jugé **pratique et rapide**, qui a bénéficié d'**améliorations significatives en termes d'infrastructures** et qui a des **bienfaits à la fois sur leur santé, leur porte-monnaie et l'environnement**. A cela s'ajoute également la confiance en soi, fréquemment citée par ces personnes qui expliquent être de plus en plus à l'aise pour rouler dans le trafic/en ville, et donc réaliser de plus en plus de trajets à vélo.

« Le retard des transports en commun et le temps que prend chaque trajet en bus/tram/métro (en vélo bcp plus rapide). L'envie de faire plus de sport et mes trajets quotidiens moins longs et avec moins de dénivelé que l'année dernière. »

« Garder la forme physique, le coût des carburants et la facilité de stationner. »

« L'habitude prise, je me sens un peu plus à l'aise, et je fais plus de sport (j'ai pris un abonnement depuis juillet dans un centre sportif à 8 km de chez moi, je m'y rends à vélo). »

16. 4% des répondants en 2023 indiquaient avoir complètement arrêté le vélo pour se déplacer à Bruxelles, par rapport à l'année passée. Donc 96% ont continué à faire du vélo pendant cette période.

17. En 2024, 99% des cyclistes pratiquent encore le vélo même si pour certains la pratique est en diminution par à l'année précédente. Ce sont donc 157 répondants qui pratiquent encore le vélo en 2024 sur un total de 220 répondants en 2022, ce qui représente 71% des nouveaux cyclistes.

## ... et qui devrait continuer à se poursuivre dans les années à venir

En 2024, 98% des répondants pensent continuer à utiliser le vélo dans le futur pour leurs déplacements utilitaires. 75% des répondants de 2024 comptent même utiliser le vélo pour « la majorité de leurs déplacements du quotidien ».

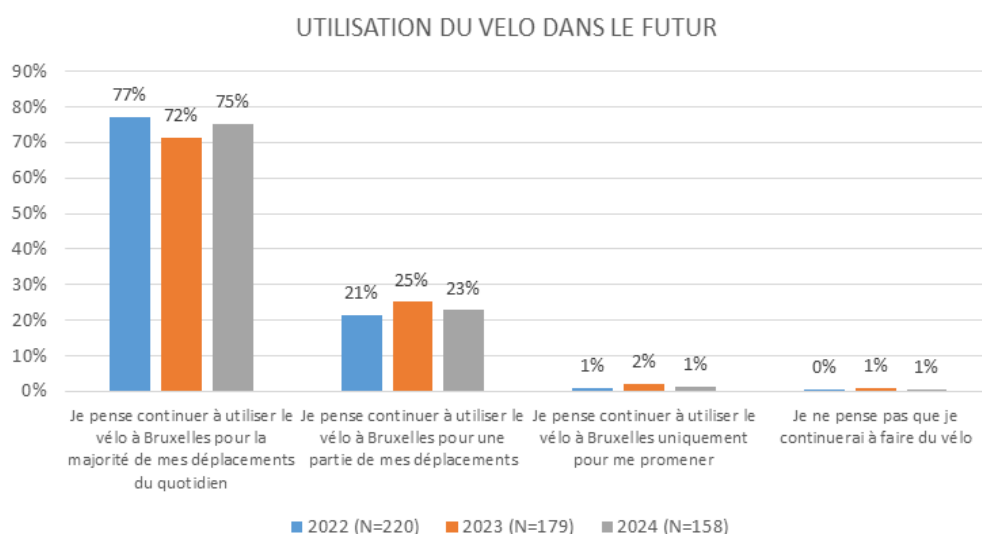


Figure 18 – Comment projetez-vous votre usage du vélo à Bruxelles dans les années à venir ? (2022/2024)

Également encourageant : si l'on considère l'ensemble des répondants depuis 2022 (N=220), on peut affirmer qu'à minima 54%<sup>18</sup> des nouveaux cyclistes pensent continuer à utiliser le vélo pour la majorité de leurs déplacements à Bruxelles (cf. figure 18).

## Qui sont les décrocheurs ?

Dans la quasi-totalité des cas, les personnes qui ont arrêté le vélo le justifient par des **éléments davantage situationnels**, tels qu'une maladie, un déménagement ou encore une grossesse. Autant de changements qui affectent leur capacité à être en selle.

En revanche, pour ce qui est des personnes qui comptent arrêter de faire du vélo dans les années à venir, la question de la sécurité est au cœur de leur (dé)motivation : ils blâment à la fois des infrastructures qu'ils jugent défectueuses et le comportement trop agressif de certains automobilistes.

« Deux facteurs: j'ai eu un gros problème de cheville en février dernier qui m'a empêché de reprendre le vélo, et depuis que la cheville va mieux, j'habite à l'étranger pour un séjour de 3 mois. »

« Circulation en ville encore très dangereuse, longue interruption du vélo pendant toute ma grossesse, et maintenant avec un nourrisson les trajets en vélo ne sont pas possibles pour moi. »

« Si l'infrastructure ne s'améliore pas et que l'agressivité des automobilistes reste telle quelle ou s'aggrave, j'arrêterai de faire du vélo ou je déménagerai dans une ville où c'est possible d'en faire. »

« Les infrastructures ne s'améliorent pas et les automobilistes deviennent de plus en plus agressifs, Good Move est raté et j'en ai marre d'avoir peur car je me déplace à vélo. »

18. 75% de l'échantillon de 2024, soit 119 répondants pensent continuer à utiliser le vélo pour la majorité de leurs déplacements à Bruxelles. Ceci représente 54% (119/220) de l'échantillon initial de 2022 !

# Un avenir qui devrait faire la part belle à électrique

Nous l’avons déjà évoqué précédemment, les nouveaux cyclistes affichent un **fort intérêt pour les vélos électriques**. Dès leur mise en selle, 36% des personnes interrogées ont commencé le vélo à Bruxelles avec un VAE. Cette appétence se confirme lorsque l’on compare la flotte observée en 2022 avec celle de 2024 : **les VAE sont désormais majoritaires au sein de nos néo-cyclistes** (55%, +7 points par rapport à 2022).

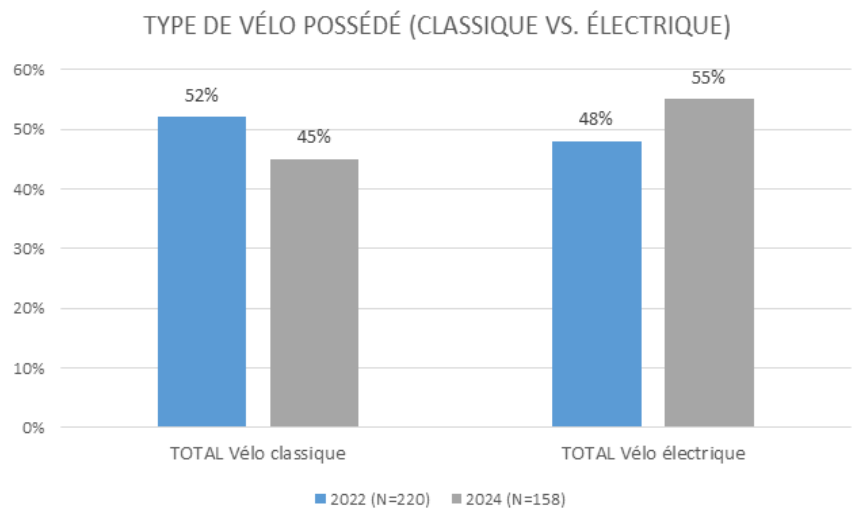


Figure 19 – Quel type de vélo utilisez-vous? (2022/2024)

Cette électrification est en outre largement boostée par les **cyclistes au féminin** : elles sont désormais 62% à utiliser un vélo électrique (+9 points de pourcentage par rapport à 2022) contre 45% des hommes (+3 points de pourcentage).

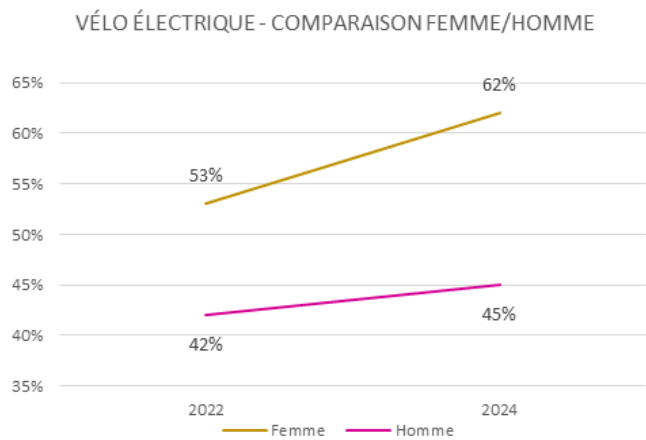


Figure 20 – Quel type de vélo utilisez-vous ? (2022/2024)

Cette série de questions vise à établir si les cyclistes entretiennent effectivement leur vélo, à quel point cet entretien représente un frein ou non à leur pratique. Et finalement, comment ils évaluent leurs propres compétences de mécanique vélo, et leur autonomie dans le domaine.

Seulement 15% des répondants considèrent l’entretien du vélo comme un frein à leur pratique. Toutefois, il l’est **davantage pour les cyclistes féminines** (21% vs. 8% des hommes).

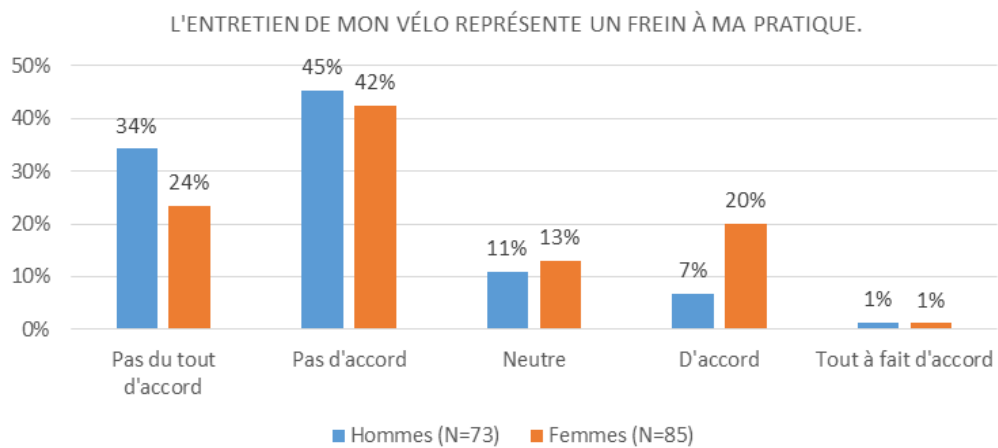


Figure 21 – Êtes-vous d'accord avec les déclarations suivantes ? L'entretien de mon vélo représente un frein à ma pratique. (2024)

Les résultats sont plus contrastés concernant le **sentiment d'autonomie dans cet entretien**, et creuse l'écart de pourcentage entre les genres. 12% des femmes disent se sentir autonomes dans l'entretien de leur vélo, contre 42% pour les hommes.

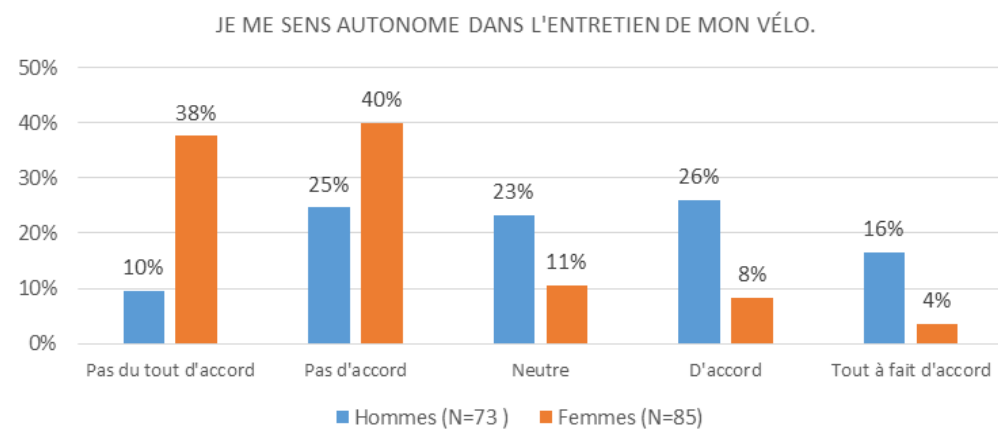


Figure 22 – Êtes-vous d'accord avec les déclarations suivantes ? Je me sens autonome dans l'entretien de mon vélo. (2024)



# Changements de vie

Au long de ces trois années, quels facteurs ont pu influencer la continuité de la pratique du vélo, ou l'abandon de celle-ci ? Les théories du changement de comportement soulignent **l'importance de « moments-clés »**. Nos comportements ont tendance à s'inscrire dans certaines habitudes, et modifier celles-ci demande un effort considérable. Cela est particulièrement vrai concernant les habitudes de déplacements. Toutefois, lorsque surviennent des événements particuliers, comme un déménagement, ou un changement de situation professionnelle, nos habitudes se trouvent chamboulées.

Nous avons donc interrogé les répondants à propos de ces deux occurrences : emploi et déménagement. Comment ces deux événements ont pu influencer les cyclistes de notre panel dans leur mise en selle et la continuité de la pratique ?

En 2022, 66% des 78 personnes concernées par un déménagement récent, et, 60% des 61 personnes concernées par un changement récent de situation professionnelle, **jugent l'impact de ce changement positif sur leur pratique du vélo**. Les années suivantes, une petite part de l'échantillon a encore fait face à ces deux changements. Ils sont trop peu nombreux pour en tirer de réelles conclusions quant à un potentiel impact. Le plus souvent, que ce soit lié au domicile ou au lieu de travail, ces trois éléments entrent en ligne de compte dans le choix des répondants.

1. Le trajet à parcourir et la désirabilité des **alternatives existantes** : lorsque les **distances** s'allongent, certains passent de piétons à cyclistes. Dans la même logique, un déménagement en périphérie encouragera à pédaler. Tandis que la proximité du métro peut décourager à rouler.

2. La cyclabilité du quartier : la présence d'infrastructures vélo influe sur le sentiment de sécurité.

3. Les possibilités de stationnement vélo sécurisé : parfois, le choix du logement est lui-même impacté par cette possibilité de parking vélo sûr. Face au manque d'option de parking vélo, certains se résignent.

« Je ne suis plus sur Bruxelles mais dans sa périphérie (Kraainem/ Zaventem). Autrement, j'ai investi dans un vélo électrique et je continue de me rendre à mon travail à vélo. »

« Je prends moins souvent le vélo, comme j'habite maintenant à côté du métro. »

« Avant je ne passais pas la petite ceinture, plutôt bien aménagée pour les vélos. Maintenant je dois traverser Cureghem et je ne me sens pas en sécurité (...). »

« Le vélo a plutôt influencé mon déménagement : j'ai choisi spécifiquement un endroit avec un garage sécurisé pour pouvoir y laisser mon vélo. »

« Je n'ai pas encore de velobox à ma nouvelle adresse, c'est un vrai problème (...), »

« Aujourd'hui, mon vélo est fixé à une ancre dans la rue. »

## Autres changements

Outre l'influence de ces deux occurrences, l'espace était laissé aux participants pour indiquer si d'autres changements (majeurs et récents) avaient impacté leur pratique du vélo, suite à leur mise en selle. **L'arrivée d'un enfant dans le foyer**, suivie des **problèmes physiques et des accidents**, sont alors cités comme **freins** pour se déplacer à vélo. Une trentaine de répondants étaient concernés par ces « autres » changements chaque année.

« J'ai eu un bébé, je dois donc l'amener à la crèche. Je le fais en vélo, mais avec un itinéraire différent plus sécurisé. »

« Ma femme est enceinte donc on ne se déplace plus à deux à vélo mais en voiture faute de transports en commun décents. »

« Raison médicale qui a altéré ma vigilance et ma confiance en moi sur mon vélo dans le trafic. »

« Une chute à vélo. J'avais peur de rouler à nouveau à vélo par après de sorte que je n'ai plus roulé les six mois qui ont suivis. »

Les **politiques de mobilité des employeurs** jouent aussi un rôle de catalyseur en mettant des infrastructures à disposition « parking vélo, douches », ou d'entrave à la pratique, lorsque la voiture de société fait partie du package mobilité.

« Campagne de sensibilisation au travail, défis sportifs par équipe organisés par le travail. »

« Avec la voiture de société, cela me fait prendre plus la voiture pour les longs trajets. »



# Un ressenti global qui s'améliore

Nous avons demandé aux participants de se positionner par rapport aux huit déclarations suivantes. Le graphique ci-dessous indique les sous-totaux des réponses « d'accord » et « tout à fait d'accord ».

Les déclarations soulignées en vert sont formulées de façon positive, ce qui signifie qu'un taux d'accord élevé témoigne d'une situation positive. Dans le cas des déclarations soulignées en rouge, formulées négativement, un taux d'accord élevé reflètera dans ce cas une situation négative.

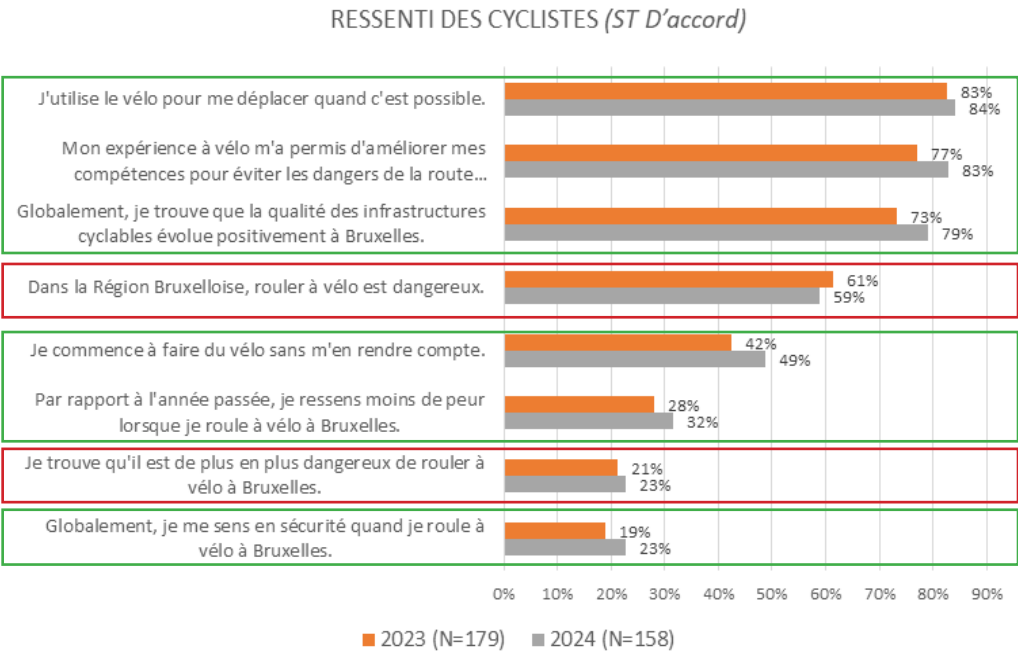


Figure 23 – Êtes-vous d'accord avec cette déclaration ? (2023-2024)

Chaque déclaration récolte légèrement plus d'avis positifs en 2024 par rapport à 2023 (sauf une). Cette évolution positive peut être indicative d'améliorations à deux niveaux :

- liées à des facteurs externes - comme l'amélioration des infrastructures bruxelloises,
- lié à des facteurs personnels - comme l'expérience plus poussée de la pratique du vélo.

Trois affirmations se rapprochent plus de l'unanimité, en 2024 :

- 84%** affirment utiliser le vélo pour se déplacer quand c'est possible.
- 83%** affirment que leur expérience à vélo a permis d'améliorer leurs compétences pour éviter les dangers de la route.
- 79%** affirment que la qualité des infrastructures cyclables évolue positivement à Bruxelles.

« L'infrastructure cycliste devient meilleure mais elle est souvent encore mauvaise, p.ex. Rue Belliard. »

« (...) Des points noirs qui font peur comme Meiser ou Montgomery **même si ça va un peu mieux.** (...) »

En revanche, deux items nuancent de façon marquée les avis positifs.

- Tout d'abord, les répondant sont encore **59% à estimer que rouler à vélo est dangereux** dans la Région Bruxelloise.
- Et ils ne sont que **23% à se sentir en sécurité** lorsqu'ils roulent à vélo à Bruxelles.

Ces sentiments sont également prégnants dans les verbatims des répondants :

« Je vis des situations dangereuses presque tous les jours, même si j'essaie de conduire en anticipant. De nombreux automobilistes ne voient tout simplement pas les cyclistes ou ne réalisent pas à quel point leur comportement est dangereux. »

« **L'agressivité des automobilistes** (je n'ai jamais été autant insultée sans raison que depuis que je circule à vélo), le danger physique pour moi et mes enfants (vélo longtail). »

En conclusion, bien que les sentiments de sécurité et de dangerosité lié à la pratique du vélo à Bruxelles restent une préoccupation majeure pour les cyclistes interrogés, les résultats et leur évolution entre 2023 et 2024 sont réjouissants.

# Politique cyclable

Attardons-nous désormais à quelques aspects plus précis de la politique cyclable. Les répondants étaient amenés à évaluer sept critères, selon qu'ils jugent leur évolution (très) positive ou (très) négative. Parmi ces sept critères, l'intitulé qualité des infrastructures est jugé le plus positivement avec 77% d'avis positifs en 2024.

Ensuite, deux items retiennent notre attention. Il s'agit tout d'abord de la cohérence des aménagements cyclables, et ensuite de la cohabitation avec les autres usagers de la route.

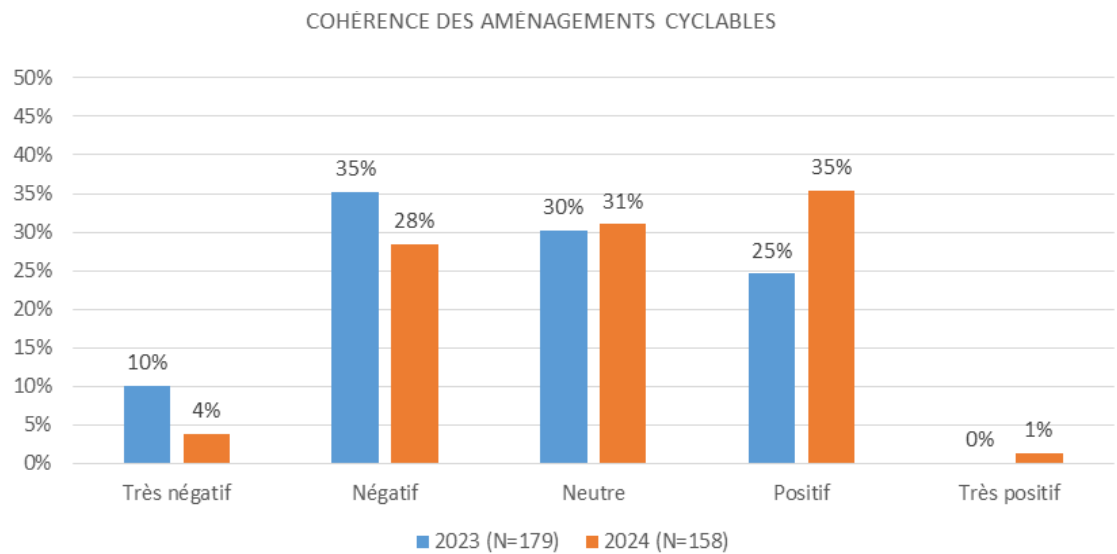


Figure 24 – Depuis vos débuts à vélo, comment évaluez-vous l'évolution de ces différents aspects de la politique cyclable à Bruxelles ? (2023-2024)

Bien qu'elle récolte un score mitigé (32% négatif et 36% positif en 2024), la perception de la cohérence des aménagements cyclables s'est nettement améliorée entre 2023 et 2024, avec 11% d'avis positifs supplémentaires en 2024. Ceci est tout à fait cohérent avec le taux d'adhésion de 79% à la déclaration sur l'amélioration de la qualité des infrastructures cyclables à Bruxelles.

Une participante résume la situation en ces termes :

« (...) les pistes cyclables, malgré les améliorations récentes, ne sont pas encore assez nombreuses, ni sécurisées (séparées du trafic automobile). Les pistes cyclables qui s'arrêtent net à un endroit, avec un passage dangereux pour rejoindre une nouvelle piste cyclable qui se trouve quelques dizaines de mètres plus loin. Il n'y a pas de cohérence sur le réseau (...). »

Ensuite, la cohabitation avec les autres usagers de la route atteint 20% de retours Très négatifs.

En comparaison, le poids des avis Très négatifs pour les autres aspects atteint au maximum 11%.

Cet aspect récolte aussi le plus grand nombre d'avis négatifs total (~60%), sans réelle évolution positive en 2024.

« Infrastructures non adaptées dans de nombreux endroits ce qui rend la pratique dangereuse, autres usagers de la routes dangereux, ne font pas attention à nous même quand nous avons priorité. »

« Danger ! Automobilistes ne font pas attention. Trotinettes comportement dangereux. Pistes cyclables et trottoirs partagés ne font pas bon ménage, désagréable tant pour les cyclistes que pour les piétons. (...) »

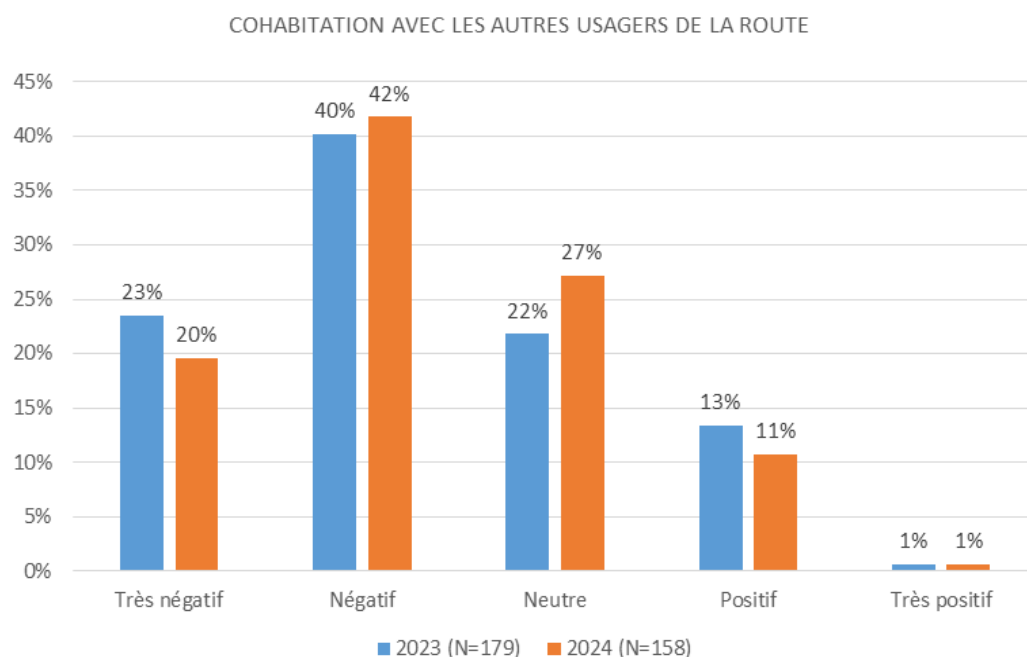


Figure 25 – Depuis vos débuts à vélo, comment évaluez-vous l'évolution de ces différents aspects de la politique cyclable à Bruxelles ? (2023-2024)

Voici le graphique reprenant l'entièreté des critères que les participants ont évalué.

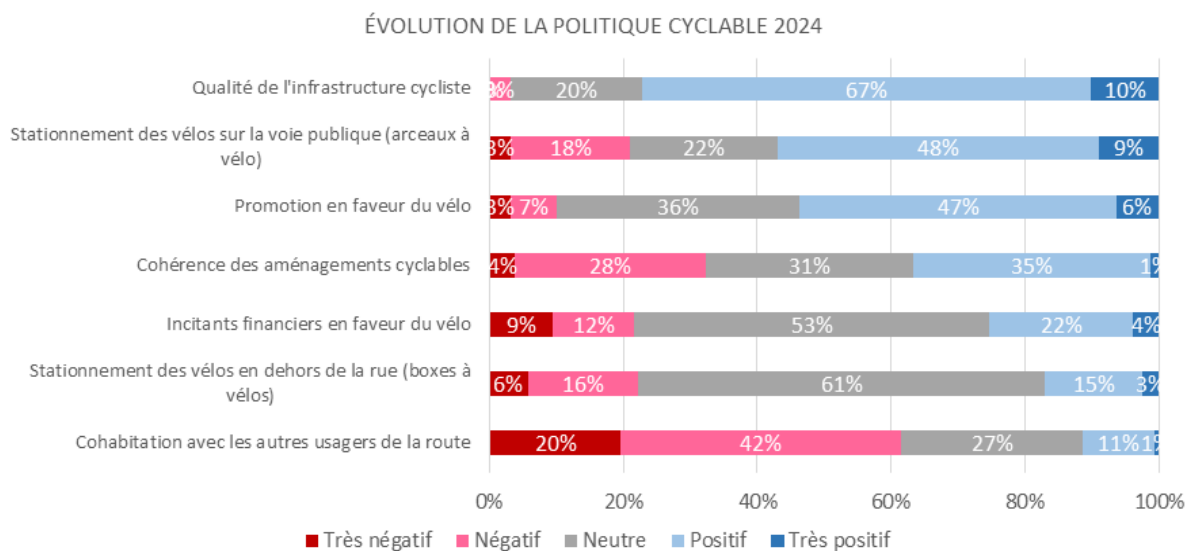


Figure 26 – Depuis vos débuts à vélo, comment évaluez-vous l'évolution de ces différents aspects de la politique cyclable à Bruxelles ? (n=158, 2024)

# Besoins des nouveaux cyclistes

Toujours en lien avec la politique cyclable, nous avons demandé aux cyclistes quelles sont les mesures qu'ils estiment être nécessaires ou souhaitables en les classant dans un top 3. Chaque répondant ne pouvait opter que pour trois réponses en les priorisant.

Aux yeux de 88% des répondants, des **infrastructures cyclables plus sécurisantes** correspondent à la première mesure à mettre en place pour faciliter la mobilité vélo. Ils sont même 51% à l'avoir positionné comme mesure la plus importante. Ce prisme démontre à son tour l'aspect prioritaire des infrastructures aux yeux des cyclistes répondants.

**La diminution de la pression automobile** récolte le deuxième score avec le vote le plus élevé, et atteint 62% au total. En troisième place, **l'augmentation de l'offre de stationnements sécurisés à destination** (lieu de travail, école, etc.) a été choisie par 35% de l'échantillon. Ces résultats correspondent également aux réponses obtenues dans les questions ouvertes.

« La discontinuité des infrastructures cyclables, l'agressivité ou l'absence de courtoisie des automobilistes, le peu de disponibilité des arceaux pour se garer. »

« Personnellement, je ne me sens **pas encore assez en sécurité et sûre de moi que pour transporter mon enfant**. Il est parfois aussi contraignant de ne pas savoir si l'on trouvera un endroit sûr pour attacher son vélo (sachant le nombre de vols qui sont commis **on y réfléchit à 2 fois** avant de se lancer). »

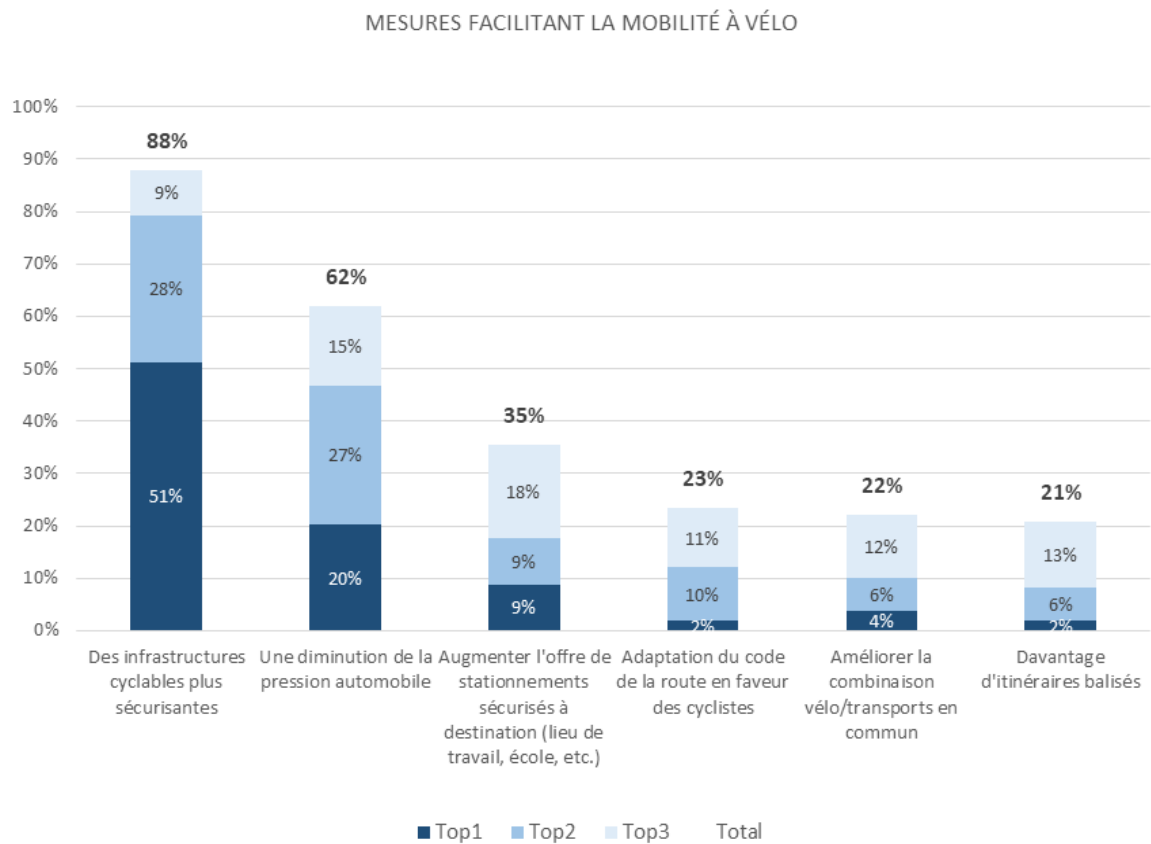


Figure 27 – Quelles mesures faciliteraient votre mobilité à vélo ? (n = 158, 2024)



Si un consensus est atteint sur les trois mesures les plus importantes, il est plus difficile de départager les mesures restantes, auxquelles les participants adhèrent, de façon plus au moins égale, à hauteur de 20%. Néanmoins, des différences notables sont observées selon le genre des répondants, lorsqu'on s'attarde à ces trois mesures-ci :

- 1. L'adaptation du code de route en faveur des cyclistes** revêt plus d'importance pour le public masculin.
- 2. Davantage d'interventions financières** (de l'employeur ou de l'Etat) est une mesure polarisante. Elle est retenue en dernier lieu par les femmes, et récolte bien plus d'adhésion chez les hommes.
- 3. L'amélioration de la combinaison vélo/transports en commun** retient l'attention du public féminin en particulier, tandis que les hommes la jugent comme mesure la moins prioritaire.

La façon de rendre la pratique du vélo plus répandue ne semble pas inspirer les mêmes stratégies chez les hommes et les femmes. Une hypothèse est de dire que cette divergence est liée aux divergences en termes de besoin pour encourager la pratique, selon le genre.

La majorité de ces mesures étaient déjà mentionnées dans les sections précédentes (stationnement, aménagements...). Cette section a permis de préciser l'ordre d'importance accordée à chacune de mesures. Nous avons désormais une meilleure vue sur les priorités concernant chaque mesure, selon les répondants. Ces résultats sont le reflet de la situation actuelle : un travail, dont les premiers résultats se font tout doucement sentir, a déjà été amorcé mais la sécurité et les infrastructures cyclables n'en restent pas moins le besoin central exprimé par les répondants.





# Conclusion

À travers l'analyse des résultats récoltés, nous pouvons désormais amener des éléments de réponses aux questionnements à la base de cette étude.

Au-delà de l'échappatoire que représentait le vélo en temps de pandémie, sa pratique s'est prolongée dans les années suivantes. **Au minimum, 71% des répondants de l'échantillon initial de 2022 ont continué à se déplacer à vélo** en Région bruxelloise pendant les trois années de l'enquête. **En 2024, 72% des répondants soit 51% des répondants de l'échantillon initial de 2022 utilisent même le vélo un minimum de 3 à 4 fois par semaine pour se rendre au travail.** Il ne s'agissait donc pas d'une mise en selle temporaire, mais d'un changement modal durable.

Bien qu'elle se confirme dans le temps, la mise en selle des répondants s'est tout de même initiée dans un contexte particulier de confinement. Pour certain, ce dernier n'a fait office que d'accélérateur du processus de mise en selle. Ils étaient en effet 7 sur 10 à déjà envisager se mettre au vélo avant 2020. Une autre partie des néo-cyclistes (58%), estiment que le rôle de la crise sanitaire a été plus décisif dans leur shift modal.

Dans cette période d'inactivité, le vélo a avant tout répondu à un réel « besoin sportif », de pratiquer une activité physique en extérieur. Ensuite, la diminution exceptionnelle du trafic automobile, couplée à l'amélioration des infrastructures cyclables a favorisé l'utilisation du vélo. Tandis que dans le même temps, l'inconfort et les risques de contamination décourageaient l'utilisation des transports en commun.

Les résultats de l'enquête permettent aussi de mieux déterminer comment ce changement modal s'est déroulé. **Une des premières étapes est tout simplement liée à l'accès au matériel adapté.** Il faut se procurer un vélo : 89% de l'échantillon n'en possédait pas avant de commencer à rouler régulièrement. En parallèle, les nombreux répondants (44%) qui ont été encouragés à rouler par un proche, ou ont bénéficié de l'aide d'un proche, nous rappelle l'importance des facteurs psycho-sociaux. L'enquête sur le profil de non-cyclistes (2022, Bas de Geus) soulignait déjà **l'influence de l'entourage comme variable cruciale du choix modal.** Les politiques publiques ont un rôle à jouer pour combler cette lacune auprès des publics bruxellois éloignés de la culture vélo.

Quant à nos répondants, bien décidés à pédaler, l'homogénéité de leur profil ne diffère pas de celle observée dans les récentes enquêtes de mobilité s'adressant aux cyclistes à Bruxelles. Ceci que ce soit en termes d'âge, de niveaux d'études, de situation professionnelle, et même de lieu d'habitation.

L'étude montre également comment la pratique du vélo évolue au fil des années pour ces nouveaux cyclistes. **Si la fréquence d'utilisation du vélo est restée stable pour la moitié d'entre eux, ils sont plus d'un tiers à rouler de plus en plus souvent.** Les motifs justifiant une intensification de la pratique sont sensiblement les mêmes que les motivations ayant initié la mise en selle, en -dehors des motifs directement liés à la crise sanitaire.

Les cyclistes fuient les autres modes de transport saturés, que ce soient les rames de métro, ou les voiries de la capitale. Face à aux transport en commun et à la voiture, le vélo est pratique et rapide, ou au moins, « garanti sans retard ». Les répondants citent ensuite l'amélioration significative des infrastructures dédiées au vélo, avant les bienfaits à la fois sur leur santé, leur porte-monnaie et l'environnement.

Certaines questions ouvertes ont permis de dépasser ces motifs pratiques, et évoquent le plaisir de rouler. La liberté, le plaisir d'être actif et d'être à l'extérieur sont indissociables du côté pratique quand on s'intéresse aux motivations sous-jacentes à la pratique du vélo.

Si le choix du vélo semble si évident, on s'interroge. Pourquoi alors ne pas avoir commencé plus tôt ? **Les raisons de ne pas se mettre en selle avant les années 2020 ou 2021 sont l'aspect dangereux que représente le vélo, et le fait de ne pas se sentir à l'aise dans le trafic.** Ensuite, comme déjà indiqué, certains n'ont tout simplement pas accès à un vélo. Nous retrouvons seulement plus tard les arguments ayant trait aux reliefs, la transpiration et la condition physique insuffisante.

Le fait de ne pas « avoir pensé » à l'option du vélo ne correspond qu'à 11% de notre panel, tandis que cette raison arrivait tout en haut du classement dans l'enquête nouveaux cyclistes datant de 2017. À cette raison près, les autres résultats corroborent entre ces enquêtes. On peut émettre l'hypothèse que la récente augmentation en visibilité du vélo dans l'espace public ces dernières années expliquerait cette différence.

On se demande également pourquoi certains souhaitent abandonner leur bicyclette, ou l'ont déjà laissée de côté.

**Les « décrocheurs » de notre panel mentionnent des éléments davantage situationnels**, tels qu'une maladie, un déménagement ou encore une grossesse. En revanche, pour les personnes qui comptent arrêter de faire du vélo dans les années à venir, la question de la sécurité est au cœur de leur (dé)motivation : ils blâment à la fois des infrastructures qu'ils jugent défectueuses et le comportement trop agressif de certains automobilistes.

Le ressenti exprimé par les cyclistes illustre cette ambivalence.

D'une part, 79% affirment que la qualité des infrastructures cyclable évolue positivement à Bruxelles. La cohérence de ces infrastructures est l'élément de la politique cyclable dont la perception s'est améliorée le plus au fil de cette enquête.

À l'inverse, **la cohabitation avec les autres usagers de la route est notée comme l'élément le plus négatif**, sans évolution encourageante d'année en année. Les répondants sont encore 59% à estimer que rouler à vélo est dangereux dans la Région Bruxelloise. Ils ne sont que 23% à se sentir en sécurité lorsqu'ils roulent à vélo à Bruxelles.

En effet, la sécurité et la diminution de la pression automobile restent les besoins centraux exprimés par les répondants. Le troisième point est l'augmentation de stationnements sécurisés à destination (lieu de travail, école, etc).

Les autres mesures, jugées moins prioritaires, sont plus clivantes. Notamment, l'amélioration de la combinaison vélo/transports en commun retient l'attention du public féminin en particulier, tandis que les hommes l'estiment la moins prioritaire. Ceux-ci mettent plutôt en avant les actions comme l'adaptation du code de la route, et davantage d'interventions financières, en faveur des cyclistes.

Ces résultats sont le reflet de la situation actuelle. De nombreux obstacles témoignent du chemin à parcourir avant d'atteindre le statut de véritable ville cyclable. Cependant, Bruxelles est sur la bonne voie. Le travail déjà amorcé impacte positivement la perception qu'ont les cyclistes de la politique cyclable, et leur pratique du vélo.

Cet optimisme grandissant se reflète dans le souhait exprimé par la quasi-totalité des répondants (98% en 2024) de continuer à utiliser le vélo en Région bruxelloise pour des déplacements utilitaires. Parmi ceux-ci, les trois quarts expliquent qu'ils comptent utiliser le vélo pour « la majorité de leurs déplacements du quotidien ». Ceci appuie le constat d'une évolution du vélo « loisir », développé plutôt pendant la crise, vers une pratique utilitaire, plus quotidienne du vélo.



# Bibliographie

- Adam, Mathieu & Sayagh, David ea, “Changes in cycling practices in France during the Covid-19 pandemic. An illusory reduction in inequalities”, *Journal of Transport & Health*, (2023).
- Buehler, Ralph & Pucher, John, “COVID-19 Impacts on Cycling, 2019-2020”, *Transport Reviews*, (2021).
- Buehler, Ralph & Pucher, John, “Cycling through the COVID-19 Pandemic to a More Sustainable Transport Future: Evidence from Case Studies Of 14 Large Bicycle-Friendly Cities in Europe and North America”, *Sustainability*, (2022).
- Cusack, Meagan, “Individual, social and environmental factors associated with active transportation commuting during the COVID-19 pandemic”, *Journal of Transport & Health*, (2021).
- De Geus, Bas & Wuytens, Nils ea, “Profilingstudie over de niet-fietsers”, 2016.
- De Haas, Mathijs & Faber, Roel ea, “How COVID-19 and the Dutch ‘intelligent lockdown’ change activities, work and travel behaviour: Evidence from longitudinal data in the Netherlands”, *Transportation Research Interdisciplinary Perspectives*, (2020).
- De Palma, André & Vosough, Shaghayegh ea, “An overview of effects of COVID-19 on mobility and lifestyle: 18 months since the outbreak”, *Transportation Research Part A*, (2022).
- De Séjournet, Alice & Macharis, Cathy ea, “Evolution of urban mobility behaviour in Brussels as a result of the COVID-19 pandemic”, *Regional Science Policy & Practice*, (2022).
- De Vos, Jonas, “The effect of COVID-19 and subsequent social distancing on travel behavior”, *Transportation Research Interdisciplinary Perspectives*, (2020).
- Francke, Angela, “Cycling during and after the COVID-19 pandemic”, *Advances in Transport Policy and Planning*, (2022).
- Kraus, Sebastian & Koch, Nicholas, “Provisional COVID-19 Infrastructure induces large, rapid increases in cycling”, (2020).
- Lecouteux, Guilhem & Moulin, Léonard, “Cycling in the aftermath of COVID-19: An empirical estimation of the social dynamics of bicycle adoption in Paris”, *Transportation Research Interdisciplinary Perspectives*, (2024).
- Li, Duo & Lasenby, Joan, “Investigating impacts of COVID-19 on urban mobility and emissions”, *CITIES*, (2023).
- Mattauch, Linus & Ridgway, Monica ea, “Happy or liberal? Making sense of behavior in transport policy design”, *Transportation Research Part D*, (2015).
- Pro Velo, “Les nouveaux cyclistes à Bruxelles depuis 2015 : résultats de l’enquête menée en 2017”, (2017).
- Rérat, Patrick & Haldimann, Lucas ea, “Cycling in the era of Covid-19: The effects of the pandemic and pop-up cycle lanes on cycling practices”, *Transportation Research Interdisciplinary Perspectives*, (2022).



# Les « nouveaux cyclistes »

Quelles motivations pour se mettre au vélo pendant la crise sanitaire ?

Alice de Walque

Antoine Châtelet

Max Engelen



BRUXELLES MOBILITÉ  
BRUSSEL MOBILITEIT

SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES  
GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL

Pro Velo