



SERVICE PUBLIC FÉDÉRAL
MOBILITÉ ET TRANSPORTS

CHIFFRES-CLÉS DU VÉLO EN BELGIQUE, 2ÈME ÉDITION



www.mobilit.belgium.be

.be

Auteur

Service public fédéral Mobilité et Transports

Direction générale Politique de Mobilité durable et ferroviaire

Direction Mobilité - Service Stratégie et Politiques transversales

dirmobsec@mobilite.fgov.be

Éditeur responsable

Emmanuelle Vandamme, rue du Progrès 56 - 1210 Bruxelles

Numéro d'entreprise 0 308 357 852

Table des matières

Introduction

Avantages de la pratique du vélo

- ▶ Avantages perçus de la pratique du vélo
- ▶ Désavantages perçus de la pratique du vélo
- ▶ Bénéfices nets de la pratique du vélo en Belgique
- ▶ Coûts et bénéfices externes par passager-kilomètre par mode

Ventes de vélos, leasing vélo, prix moyen et intentions d'achat en Belgique

- ▶ Ventes de vélos de 2020 à 2023
- ▶ Répartition des ventes de vélos selon le type
- ▶ Nouveaux vélos vendus par millier d'habitants en 2022
- ▶ Intentions d'achat dans les 2 ans
- ▶ Nouveaux vélos électriques vendus par millier d'habitants en 2022
- ▶ Nombre de contrats de leasing de vélo conclus
- ▶ Vélos de société : répartition par classe d'âge
- ▶ Nombre d'immatriculations de speedpedelecs
- ▶ Répartition par région des immatriculations de speedpedelecs
- ▶ Estimation du prix d'achat des différents types de vélos ces dernières années
- ▶ Prix moyen par vélo et revenus du secteur

Déplacements à vélo (tous motifs)

- ▶ Parts modales en nombre de déplacements et en distance
- ▶ Parts modales en nombre de kilomètres déclarés selon le type de vélo
- ▶ Parts modales en fonction de la distance des trajets (en nombre de déplacements)
- ▶ Évolution de l'utilisation du vélo entre 2022 et 2024
- ▶ Taux d'utilisation du vélo par région du domicile
- ▶ Fréquence d'utilisation des types de vélos par les adultes belges en 2024
- ▶ Évolution de l'utilisation du vélo entre 2022 et 2024
- ▶ Fréquence d'utilisation pour les motifs autres que domicile-travail, par type de vélo
- ▶ Fréquence d'utilisation pour les motifs autres que domicile-travail, par région
- ▶ Utilisation du vélo et du vélo électrique au moins une fois par semaine en ville et hors ville

Déplacements à vélo(domicile-travail)

- ▶ Évolution de la part modale du vélo dans les déplacements domicile-travail
- ▶ Parts modales du vélo pour les déplacements domicile-travail, par genre
- ▶ Type de vélo utilisé pour les déplacements domicile-travail, par genre et par catégorie d'âge
- ▶ Fréquence d'utilisation pour le motif « déplacement domicile-travail », par région
- ▶ Fréquence d'utilisation pour le motif « déplacement domicile-travail », par type de vélo
- ▶ Déplacements domicile-travail dans leur entièreté, selon le lieu de travail

Vélo et train

- ▶ Nombre d'emplacements vélo dans les gares
- ▶ Nombre de vélos dans les trains
- ▶ Nombre de places vélo dans les trains de la SNCB

- ▶ Mode utilisé pour se rendre à la gare pour les déplacements domicile-travail
- ▶ Vélo dans le train et motif de déplacement
- ▶ Fréquence du transport du vélo dans le train et type de vélo (tous motifs)

Potentiel du vélo

- ▶ Modes remplacés par le vélo pour les déplacements domicile-travail
- ▶ Nombre de kilomètres que les personnes sont prêtes à parcourir pour se rendre au travail ou au lieu d'étude

Fiscalité et politique vélo

- ▶ Montant total des indemnités kilométriques vélo
- ▶ Nombre de kilomètres parcourus à vélo indemnisés
- ▶ Indemnité kilométrique vélo : montant total et kilométrage total
- ▶ Nombre de contribuables recevant une indemnité kilométrique vélo en Belgique
- ▶ Évolution de l'indemnité kilométrique moyenne en Belgique
- ▶ Évolution du pourcentage de salariés recevant une indemnité kilométrique vélo par région
- ▶ Répartition des indemnités kilométriques vélo par région
- ▶ Pourcentage de travailleurs recevant une indemnité kilométrique par commune en Belgique
- ▶ Pourcentage de travailleurs recevant une indemnité kilométrique par commune en Wallonie
- ▶ Pourcentage de travailleurs recevant une indemnité kilométrique par commune en Flandre
- ▶ Communes avec les plus hauts pourcentages de travailleurs recevant une indemnité kilométrique
- ▶ Mesures prises par les employeurs en faveur du vélo
- ▶ Mesures générales favorisant l'utilisation du vélo

Accidents à vélo et sécurité

- ▶ Évolution du nombre d'accidents corporels durant les 9 premiers mois
- ▶ Nombre de cyclistes accidentés selon l'âge et le type de vélo
- ▶ Nombre de cyclistes tués selon l'âge et le type de vélo
- ▶ Âge moyen des victimes d'accidents de la route et décédés 30 jours (2020-2022)
- ▶ Risque d'accident mortel* et risque d'accident corporel** en fonction du type de vélo et de la catégorie d'âge (2018-2020)
- ▶ Répartition du nombre de victimes selon le type de vélo
- ▶ Pourcentage et gravité des accidents ces cinq dernières années par type de vélo
- ▶ Fréquence du port du casque par région et par genre
- ▶ Fréquence du port du casque par type de vélo

Vols de vélos

- ▶ Vols de vélos par région
- ▶ Déclarations de vols de vélos en Belgique
- ▶ Carte des vols de vélos en 2023
- ▶ Fréquence des vols de vélos
- ▶ Lieu du vol de vélo en Belgique
- ▶ Marquage des vélos volés en 2023
- ▶ MyBike : plateforme d'enregistrement des vélos
- ▶ Comportement après un vol de vélo

Économie du vélo

- ▶ Valeur ajoutée nette de l'économie du vélo
- ▶ Valeur ajoutée nette de l'économie du vélo en milliers d'euros

- ▶ Emploi (ETP) dans l'économie du vélo
- ▶ Répartition des équivalents temps plein du vélo

Infrastructures cyclables

- ▶ Évolution des investissements dans les infrastructures cyclables en Belgique
- ▶ Valeur ajoutée nette et emploi, liés aux infrastructures vélo
- ▶ Perception de la qualité et de l'entretien de l'infrastructure cyclable par région

Liste des sources

INTRODUCTION

La deuxième édition des chiffres-clés du vélo reprend l'essentiel des statistiques relatives au vélo en Belgique. Ces statistiques sont regroupées sous 12 thématiques.

Les grandes tendances sont résumées ci-dessous.

LE VÉLO ÉLECTRIQUE PREND TOUJOURS PLUS D'IMPORTANCE

Entre 2017 et 2023, la part du vélo électrique (y compris le speedpedelec) dans le total des kilomètres parcourus déclarés en Belgique est passé de 1,3% à 3,7%. Celle du vélo non électrique est passée de 3,3% à 3%.

En 2023, pour la première fois, le nombre de vélos électriques vendus en Belgique était supérieur à celui des vélos non électriques.

Cette croissance des ventes de vélos électriques est soutenue par une forte augmentation du leasing vélo. En effet, 80 % des vélos en leasing sont électriques.

Les intentions d'achat à deux ans sont 2 fois plus importantes pour les vélos électriques que pour les vélos non électriques.

La croissance des ventes des vélos électriques conduit à une augmentation du prix moyen de vente des vélos. Ainsi, entre 2019 et 2023, le prix moyen d'un vélo est passé de 1.244

euros à 1.915 euros soit une hausse de 54%.

Les femmes, lors de leurs déplacements domicile-travail, optent davantage pour le vélo électrique que pour le vélo non électrique. C'est l'inverse pour les hommes.

L'USAGE DU VÉLO EST BÉNÉFIQUE AU NIVEAU INDIVIDUEL ET SOCIÉTAL

Les principaux avantages perçus du vélo électrique et non électrique sont la santé et le côté écologique.

Les bénéfices du vélo, principalement en termes de santé, dépassent les coûts externes¹. Le bénéfice net est de 1,48 euros par kilomètre parcouru à vélo musculaire et de 0,85 euros/km pour le vélo électrique².

Malgré le risque d'accidents et l'exposition accrue des cyclistes à la pollu-

1 Par coûts externes on entend ici : les coûts des accidents, pollution de l'air local, changement climatique et bruit.

2 Source : A comparative cost-benefit analysis of cycling within the Benelux and North, Rhine-Westphalia, 2022, TML

tion atmosphérique, la pratique du vélo en Belgique, grâce à son effet bénéfique sur la santé (1.294 décès prématurés évités) et la diminution des émissions de CO₂ équivalent (137.000 tonnes évitées), a un impact positif net annuel de 8,4 milliards d'euros³.

SUR LA PÉRIODE 2015-2022, L'EMPLOI DANS L'ÉCONOMIE DU VÉLO A AUGMENTÉ DE 147% ET SA VALEUR AJOUTÉE NETTE (VAN)⁴ A AUGMENTÉ DE 90%. CETTE CROISSANCE EST PLUS RAPIDE QUE L'ÉCONOMIE SANS LE VÉLO

En 2022, l'économie du vélo en Belgique a créé une valeur ajoutée nette totale de 951 millions d'euros et employait 17.434 équivalents temps plein (ETP).

Entre 2020 et 2022 durant la pandémie, le secteur du vélo a crû plus rapidement que les autres secteurs. Il a connu une croissance moyenne de 15% par an, soit 3 fois plus que celle de l'économie sans le secteur du vélo.

C'est dans les secteurs du tourisme à vélo, de l'infrastructure cyclable et de la vente de vélos et de pièces détachées que la VAN était la plus élevée.

3 Source : L'impact du vélo sur la santé, le climat et l'économie en Belgique, Vias 2022.

4 La valeur ajoutée nette (VAN) est la valeur totale qu'un secteur économique ajoute à la production de biens et de services, déduction faite de la valeur des matières premières utilisées et des services achetés à d'autres entreprises.

LES USAGES ET PRATIQUES DU VÉLO SONT CONTRASTÉS ENTRE LES RÉGIONS

En Flandre, seules 29% des personnes n'utilisent jamais le vélo alors qu'en Wallonie ce chiffre s'élève à 72% et à Bruxelles à 68%.

En 2024, en Flandre, 40% des personnes interrogées utilisaient le vélo électrique au moins quelques jours par an. Elles étaient 52% à utiliser le vélo non électrique. En Wallonie, ces chiffres étaient de 22% pour le vélo non électrique et 11 % pour le vélo électrique. À Bruxelles, 26% utilisaient le vélo non électrique et 15% le vélo électrique.

En Wallonie, le vélo est principalement utilisé pour faire du sport et aller se promener. 72% des Wallons n'utilisent le vélo que pour se promener/ faire du sport alors que ce pourcentage est de 21% en Flandre.

En Flandre, l'usage du vélo est davantage diversifié. Il est utilisé pour se promener mais aussi pour faire ses courses, aller au travail, rendre visite.

En 2023, 92,4% du montant total des indemnités kilométriques vélo ont été perçues en Flandre, pour 4,4% en Wallonie et 3,2% à Bruxelles.

LES DÉPLACEMENTS DOMICILE-TRAVAIL À VÉLO SONT EN CONSTANTE AUGMENTATION

En 2023, 32% des travailleurs utilisaient le vélo pour se rendre au travail, soit

comme mode principal, soit pour un trajet d'approche vers une gare.

Entre 2017 et 2023, le nombre total de kilomètres parcourus à vélo pour lesquels une indemnité kilométrique vélo a été perçue est passé de 568 millions à 1,078 milliards.

En 2023, 17% des salariés belges recevaient une indemnité kilométrique vélo. Ce chiffre était de 26% pour la Flandre, 6% pour Bruxelles et 3% pour la Wallonie.

La part modale du vélo dans les déplacements domicile-travail, en tant que mode principal, a progressé de 80% de 2005 à 2021, pour atteindre quasi 15%.

DE 2015 À 2022, LE NOMBRE DE VICTIMES D'ACCIDENTS À VÉLO ÉLECTRIQUE A FORTEMENT AUGMENTÉ, MAIS LE RISQUE D'ACCIDENT MORTEL PAR KILOMÈTRE PARCOURU A LUI DIMINUÉ

Entre 2015 et 2022, la part des cyclistes électriques dans le nombre de victimes de la route a été multiplié par 7, pour atteindre 7%.

La part des cyclistes non électriques dans le nombre de victimes a elle légèrement augmenté passant de 16,8% à 18%.

Cependant, si on prend en compte le nombre de kilomètres parcourus, le risque d'accident par milliard de kilomètres parcourus a diminué en Flandre.

Le risque d'accident mortel par kilomètre parcouru à vélo (électrique ou non) chez les seniors (65 ans ou plus) est presque 6 fois plus élevé que pour les autres classes d'âges.

LES INVESTISSEMENTS EN INFRASTRUCTURES CYCLABLES ONT CONNU UNE FORTE HAUSSE DURANT LA PANDÉMIE

La croissance des investissements en infrastructures cyclables a particulièrement été forte en 2020 et 2021.

Les investissements régionaux dans les infrastructures cyclables, y compris l'entretien et les parkings, ont atteint 739 millions d'euros en 2023.

DEPUIS 2020, L'OFFRE DE PARKINGS VÉLOS ET DE PLACES VÉLOS DANS LES TRAINS EST EN HAUSSE CONSTANTE

Lors des déplacements domicile-travail, 21% des trajets "aller" depuis le domicile jusqu'à la gare se font à vélo. 8% des trajets depuis la gare jusqu'à la destination finale se font également à vélo.

Lorsque les personnes prennent leur vélo dans le train, c'est le plus souvent pour partir en vacances ou pour les loisirs.

Entre 2020 et 2023, le nombre d'emplacements de parkings vélos dans les gares est passé de 108.753 à 126.777.

Sur la même période, le nombre de places vélo dans les trains est lui passé de 4.638 à 5.409 places.

LE VOL DE VÉLO IMPACTE NÉGATIVEMENT LA PRATIQUE DU VÉLO

Entre 2019 et 2023, le nombre de vols de vélos a globalement légèrement diminué en Belgique. Sur cette période, la Flandre et la Wallonie ont connu une diminution de vols de vélos alors que ceux-ci ont augmenté en Région bruxelloise.

Mais seuls 62% des vols sont déclarés à la police.

Au 11.02.2025, 107.171 cyclistes avaient enregistré 120.343 vélos dans la [plateforme MyBike](#).

Suite à un vol de vélo, 12% arrêtent de faire du vélo et 14% réduisent leur usage.



Avantages de la pratique du vélo

- ▶ Avantages perçus de la pratique du vélo
- ▶ Désavantages perçus de la pratique du vélo
- ▶ Bénéfices nets de la pratique du vélo en Belgique
- ▶ Coûts et bénéfices externes par passager-kilomètre par mode

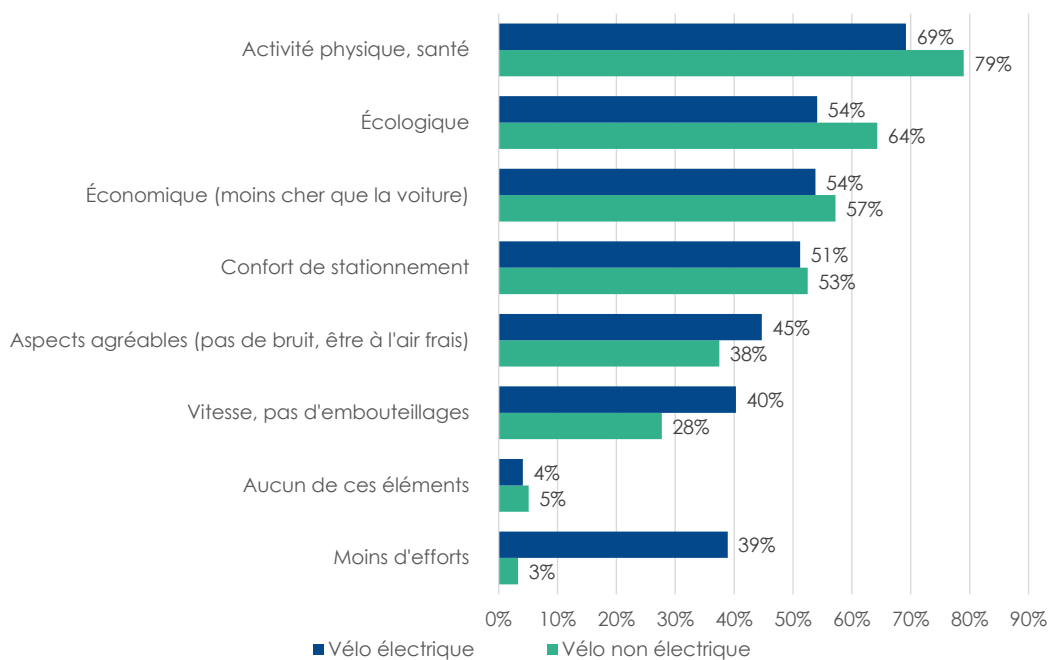


AVANTAGES PERÇUS DE LA PRATIQUE DU VÉLO

Quel que soit le type de vélo, les deux premiers avantages perçus sont l'écologie et la santé.

Toutefois, le vélo non électrique est un peu plus perçu comme « écologique » et « bon pour la santé » que le vélo électrique.

D'un autre côté, l'aspect « moins d'effort » (39%) est fortement plébiscité par les usagers de vélos électriques.



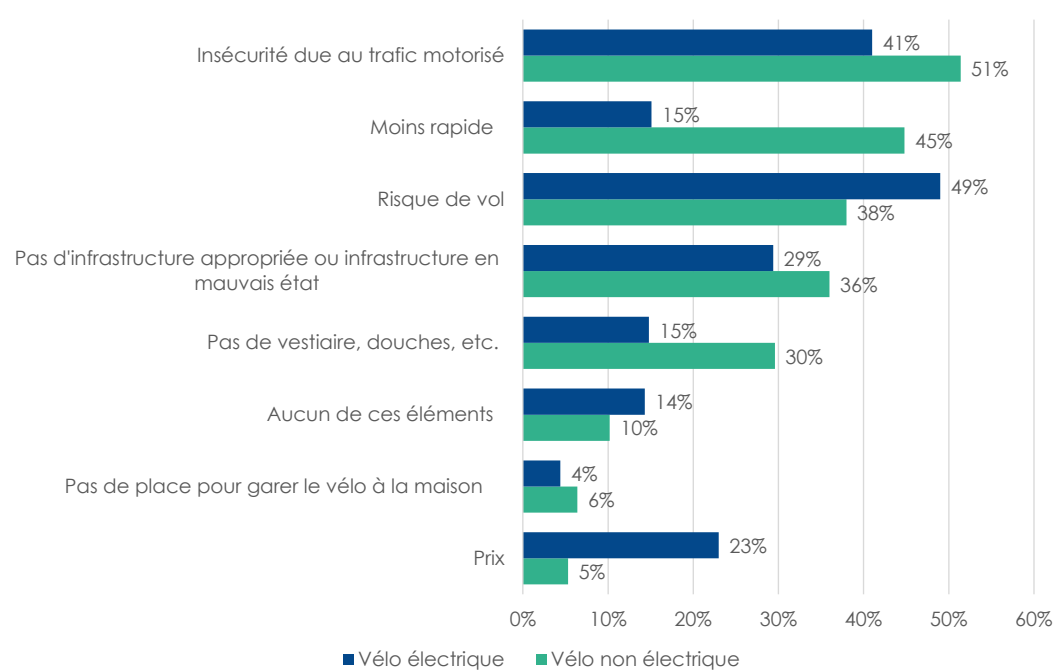
Source : Enquête BeMob sur la pratique du vélo en Belgique, 2022, SPF M&T

DÉSAVANTAGES PERÇUS DE LA PRATIQUE DU VÉLO

Pour le vélo non électrique, c'est l'insécurité due au trafic motorisé et le manque de rapidité qui sont les deux principaux désavantages.

Pour le vélo électrique, c'est le risque de vol et l'insécurité due au trafic motorisé qui arrivent en tête des désavantages.

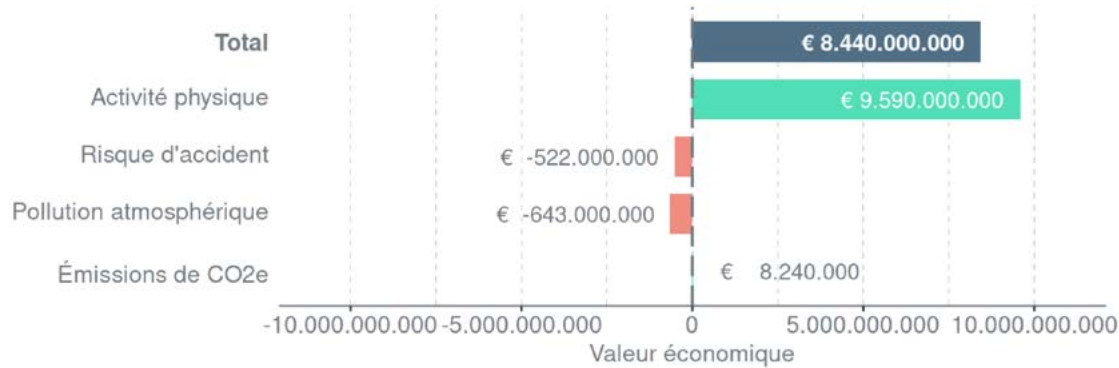
Le prix est également plus souvent cité comme désavantage pour le vélo électrique.



Source : Enquête BeMob sur la pratique du vélo en Belgique, 2022, SPF M&T

BÉNÉFICES NETS DE LA PRATIQUE DU VÉLO EN BELGIQUE

Malgré le risque d'accident et l'exposition accrue des cyclistes à la pollution atmosphérique, la pratique du vélo en Belgique, grâce à son effet bénéfique sur la santé (1.294 décès prématurés évités) et la diminution des émissions de CO₂ équivalent (137.000 tonnes évitées), a un impact net annuel positif de 8,4 milliards d'euros.

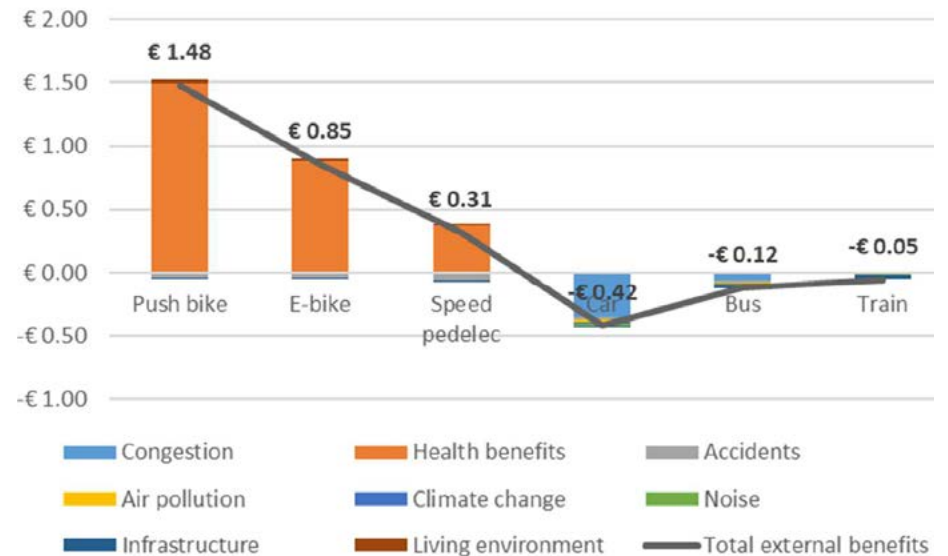


Source : L'impact du vélo sur la santé, le climat et l'économie en Belgique, Vias 2022

COÛTS ET BÉNÉFICES EXTERNES PAR PASSAGER-KILOMÈTRE PAR MODE

Quel que soit le type de vélo, les avantages liés à la santé sont prépondérants dans le calcul des coûts-bénéfices sociétaux nets par kilomètre parcouru en Belgique.

Les bénéfices nets sont respectivement de 1,48 EUR/km, 0,85 EUR/km et 0,31 EUR/km pour le vélo non électrique (Push bike), le vélo électrique (E-bike) et le speedpedelec.



Source : A comparative cost-benefit analysis of cycling within the Benelux and North, Rhine-Westphalia, 2022, TML



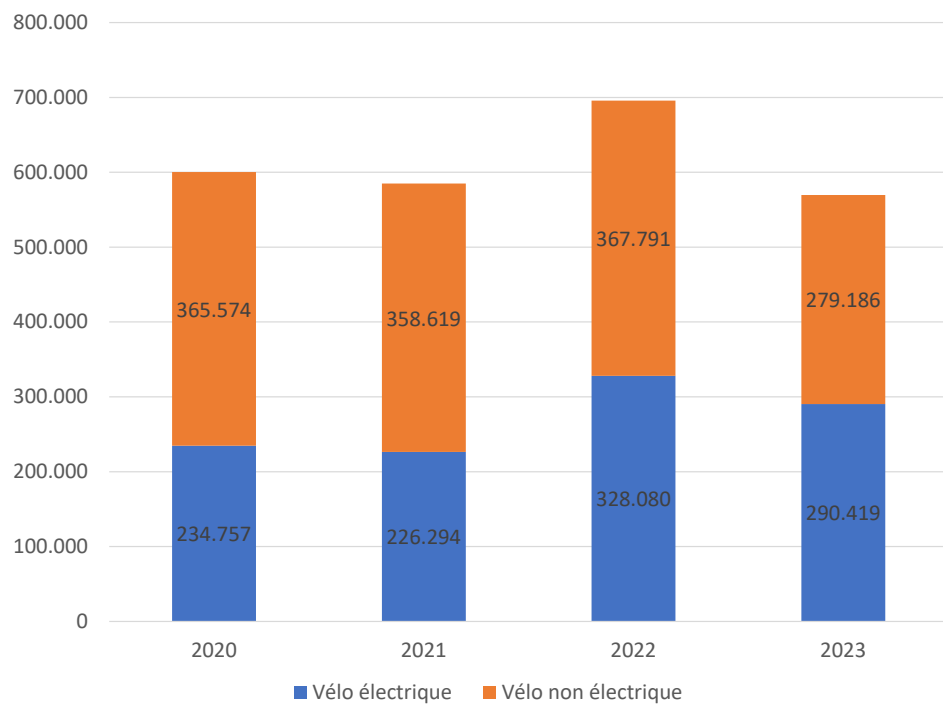


Ventes de vélos, leasing vélo, prix moyen et intentions d'achat en Belgique

- ▶ Ventes de vélos de 2020 à 2023
- ▶ Répartition des ventes de vélos selon le type
- ▶ Nouveaux vélos vendus par millier d'habitants en 2022
- ▶ Intentions d'achat dans les 2 ans
- ▶ Nouveaux vélos électriques vendus par millier d'habitants en 2022
- ▶ Nombre de contrats de leasing de vélo conclus
- ▶ Vélos de société : répartition par classe d'âge
- ▶ Nombre d'immatriculations de speedpedelecs
- ▶ Répartition par région des immatriculations de speedpedelecs
- ▶ Estimation du prix d'achat des différents types de vélos ces dernières années
- ▶ Prix moyen par vélo et revenus du secteur

VENTES DE VÉLOS DE 2020 À 2023

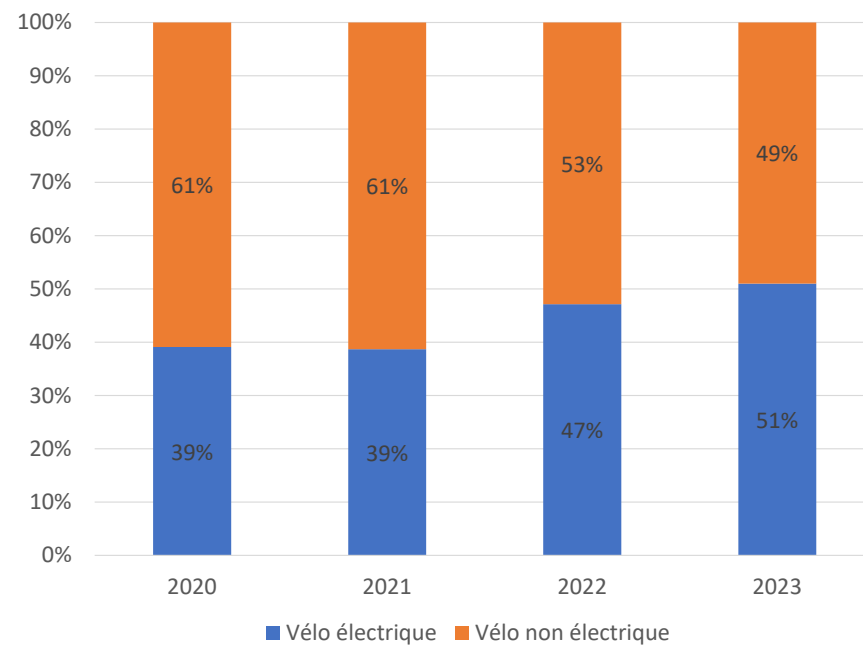
Après une année 2022 record, les ventes de vélos se sont légèrement tassées en 2023.



Source : Le Marché du vélo en Belgique en 2023, Traxio

RÉPARTITION DES VENTES DE VÉLOS SELON LE TYPE

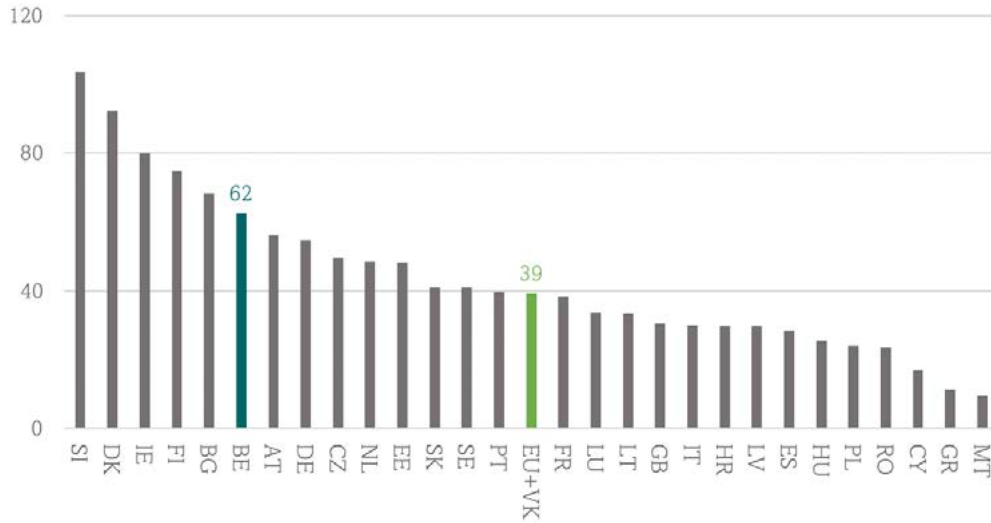
En 2023, pour la première fois, un peu plus de la moitié des vélos vendus en Belgique étaient des vélos électriques.



Source : Le Marché du vélo en Belgique en 2023, Traxio

NOUVEAUX VÉLOS VENDUS PAR MILLIER D'HABITANTS EN 2022

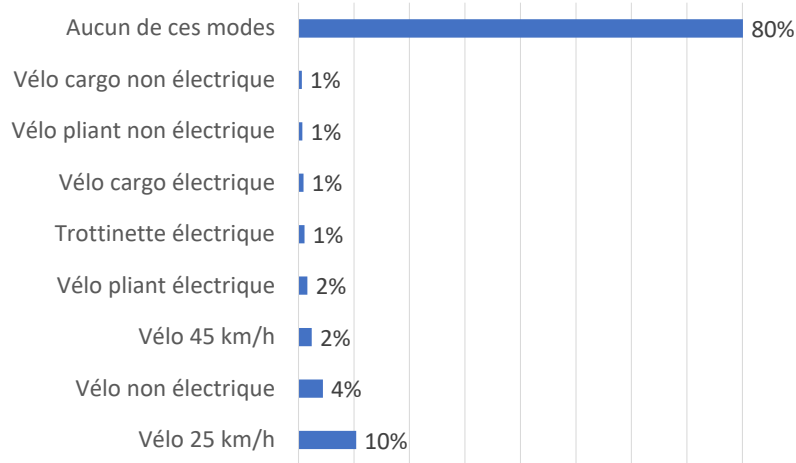
En 2022, la Belgique figurait à la sixième place en nombre de nouveaux vélos (tous types) achetés par millier d'habitants.



Source : L'économie du vélo en Belgique et son influence sur la situation socio-économique du pays, TML Leuven, 2024

INTENTIONS D'ACHAT DANS LES 2 ANS

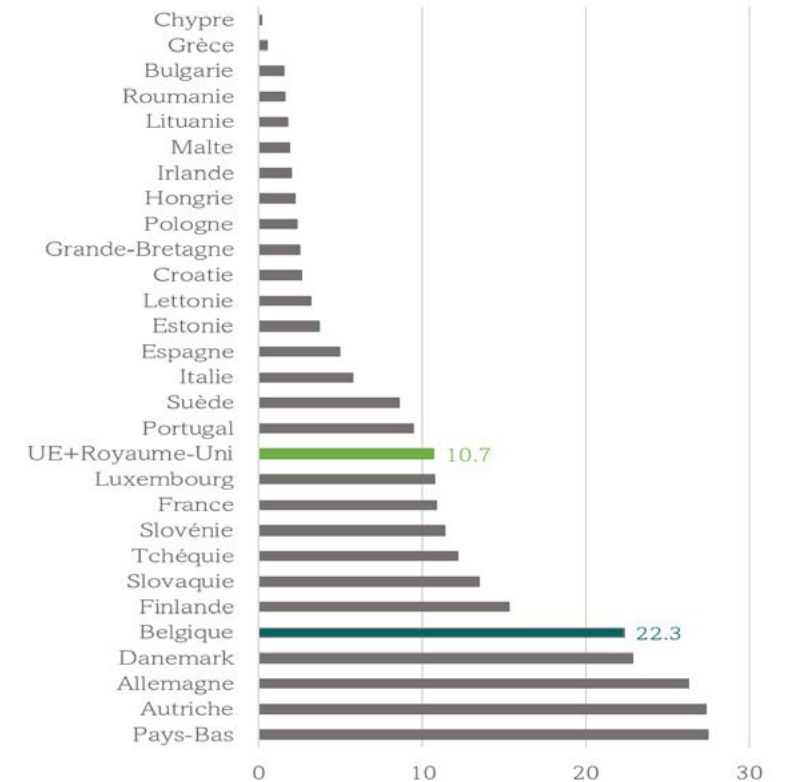
Les intentions d'achat de vélos électriques sont plus de deux fois supérieures à celles de vélos non électriques.



Source : Enquête BeMob sur l'usage du vélo et de la trottinette en Belgique, 2024, SPF M&T

NOUVEAUX VÉLOS ÉLECTRIQUES VENDUS PAR MILLIER D'HABITANTS EN 2022

En 2022, avec 22,3 vélos électriques vendus par millier d'habitants, la Belgique se classait cinquième en Europe.

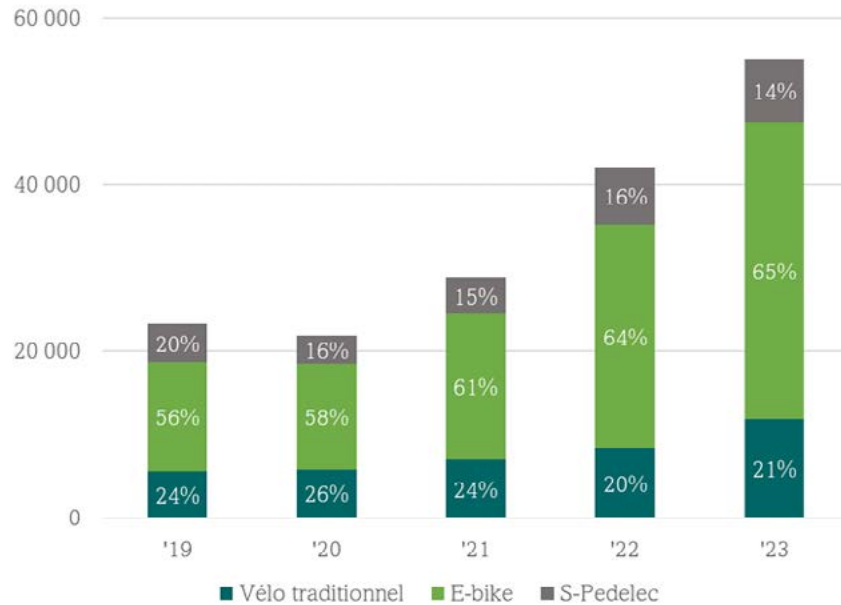


Source : L'économie du vélo en Belgique et son influence sur la situation socio-économique du pays, TML Leuven, 2024

NOMBRE DE CONTRATS DE LEASING DE VÉLO CONCLUS

En 2023, 80 % des vélos faisant l'objet d'un leasing sont des vélos électriques, dont 15 % sont des speedpedelecs.

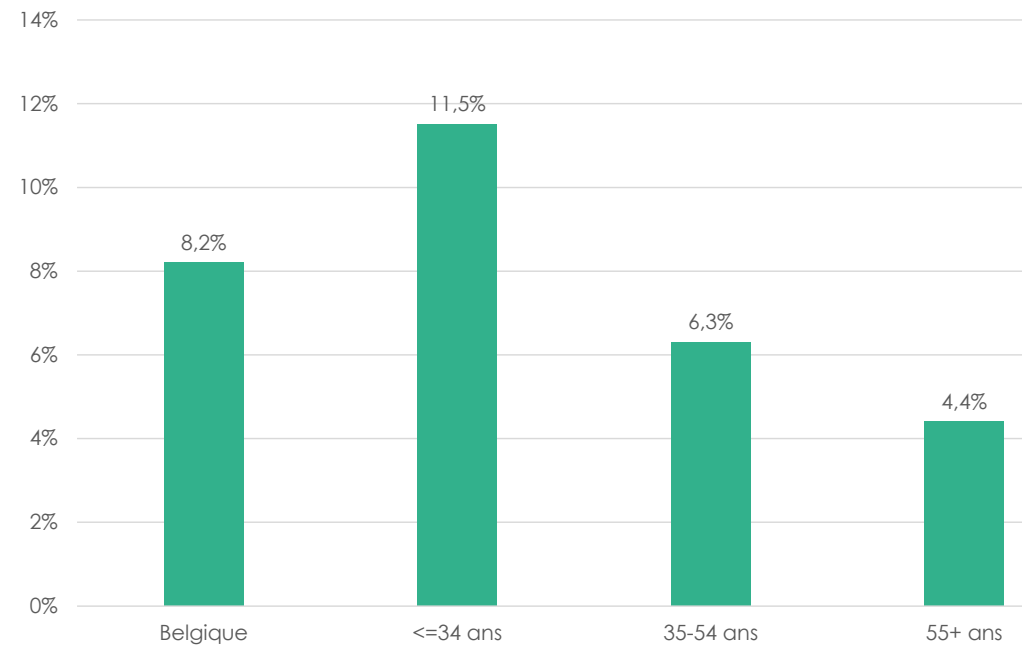
En 2023, la flotte totale de vélos de sociétés en leasing se composait de 118.757 vélos. (Source : L'économie du vélo en Belgique et son influence sur la situation socio-économique du pays, TML Leuven, 2024)



Source : Guy Crab – Link

VÉLOS DE SOCIÉTÉ : RÉPARTITION PAR CLASSE D'ÂGE

Parmi les personnes allant au travail à vélo, c'est dans la catégorie des moins de 35 ans que le pourcentage de personnes disposant d'un vélo de société est le plus élevé.



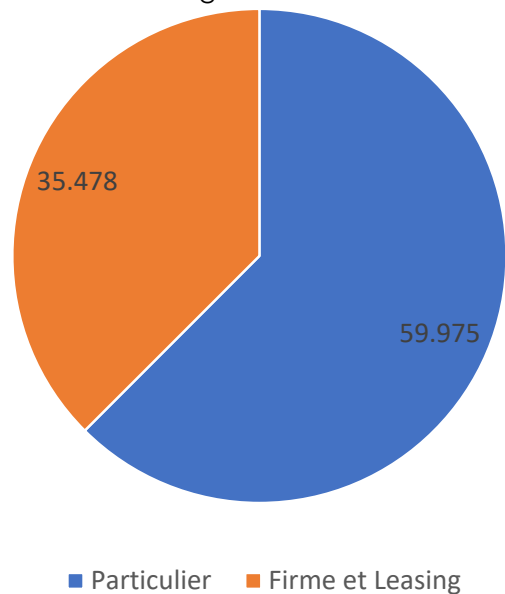
Source : Enquête BeMob sur la pratique du vélo en Belgique, 2022, SPF M&T



NOMBRE D'IMMATRICULATIONS DE SPEEDPEDELECS

Au premier novembre 2024, 95.453 speedpedelecs étaient immatriculés.

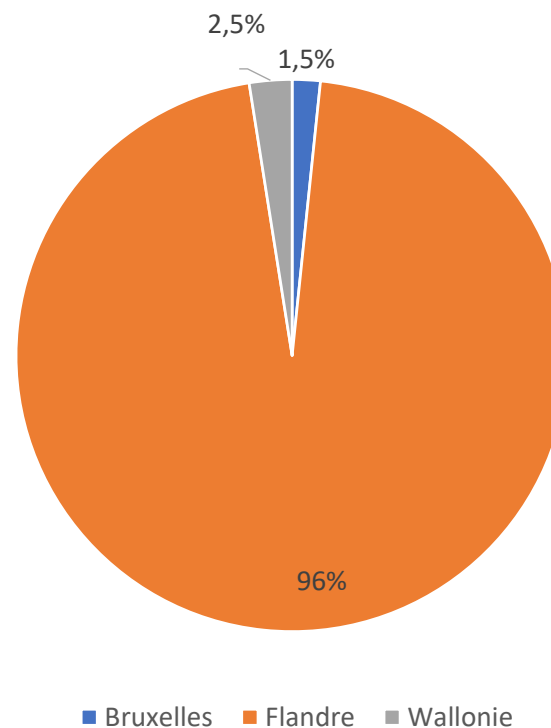
Parmi ceux-ci, 63% étaient immatriculés par des particuliers et 37% par des sociétés et firmes de leasing.



Source : SPF M&T (DIV)

RÉPARTITION PAR RÉGION DES IMMATRICULATIONS DE SPEEDPEDELECS

Au premier novembre 2024, la très grande majorité des immatriculations de speedpedelecs se faisait en Flandre.



Source : SPF M&T (DIV)



ESTIMATION DU PRIX D'ACHAT DES DIFFÉRENTS TYPES DE VÉLOS CES DERNIÈRES ANNÉES

Le prix d'achat moyen augmente fortement en fonction du degré d'électrification.

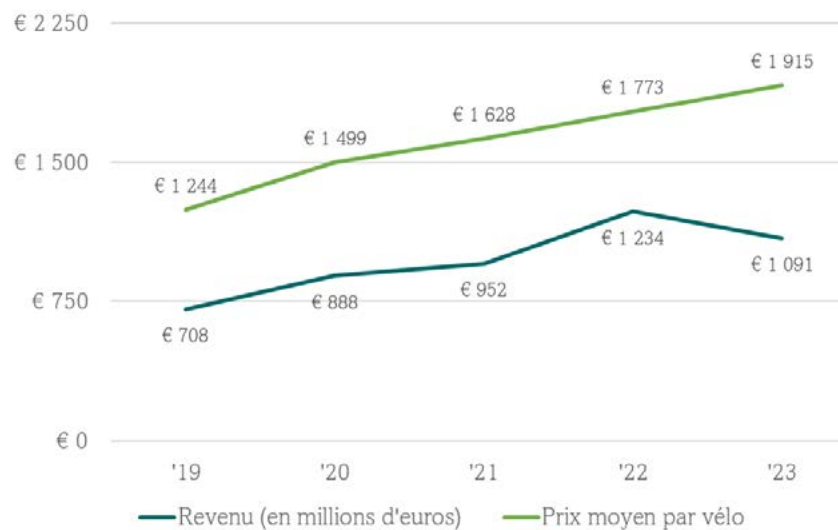
Les moyennes ont été calculées en prenant le milieu de chaque classe de prix. Pour des raisons de lisibilité, le nombre de classes de prix a été réduit dans le tableau.

	Vélo	Vélo électrique	Speedpedelec
0 à 500 EUR	45%	4%	0%
501 à 1.500 EUR	35%	14%	4%
1.501 à 3.000 EUR	9%	60%	12%
Plus de 3.000 EUR	11%	22%	84%
Prix moyen	829 EUR	2.351 EUR	4.332 EUR

Source : Enquête BeMob sur l'usage du vélo et de la trottinette en Belgique, 2024, SPF M&T

PRIX MOYEN PAR VÉLO ET REVENUS DU SECTEUR

Suite à la part toujours plus importante des vélos électriques dans les ventes, le prix moyen des vélos a connu une augmentation de 54% entre 2019 et 2023.



Source : Guy Crab – Link



Déplacements à vélo (tous motifs)

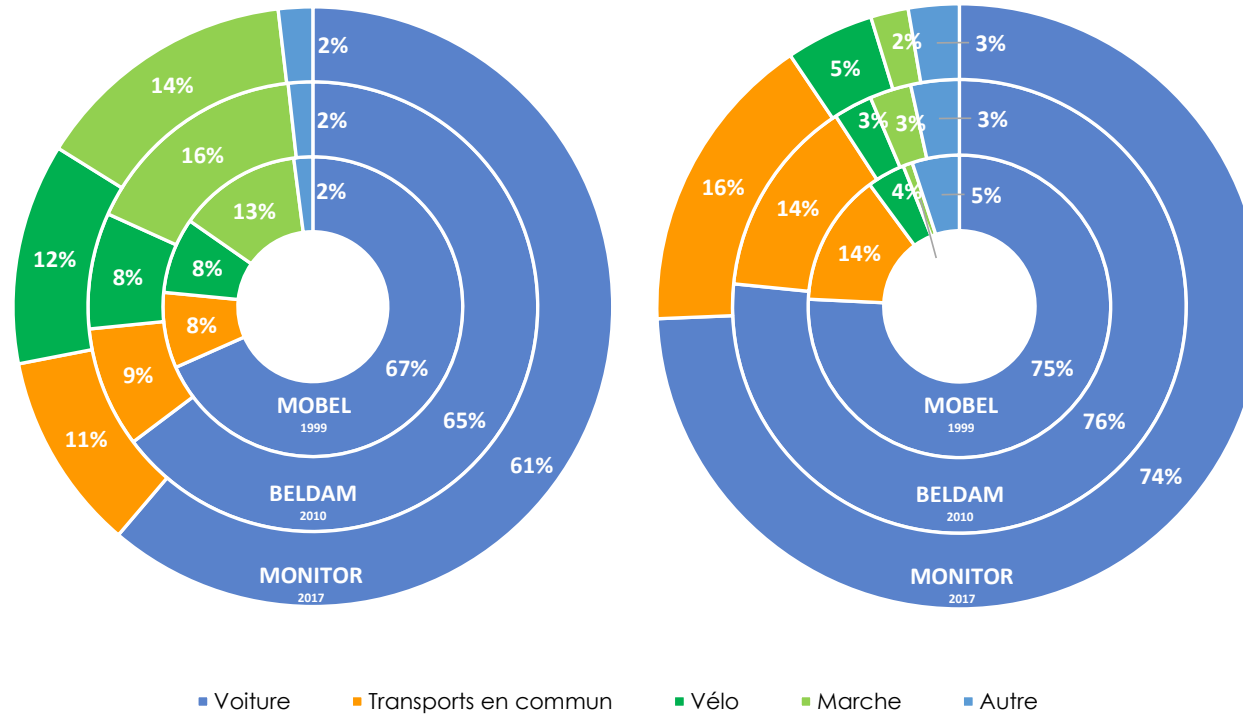
- Parts modales en nombre de déplacements et en distance
- Parts modales en nombre de kilomètres déclarés selon le type de vélo
- Parts modales en fonction de la distance des trajets (en nombre de déplacements)
- Évolution de l'utilisation du vélo entre 2022 et 2024
- Taux d'utilisation du vélo par région du domicile
- Fréquence d'utilisation des types de vélos par les adultes belges en 2024
- Évolution de l'utilisation du vélo entre 2022 et 2024
- Fréquence d'utilisation pour les motifs autres que domicile-travail, par type de vélo
- Fréquence d'utilisation pour les motifs autres que domicile-travail, par région
- Utilisation du vélo et du vélo électrique au moins une fois par semaine en ville et hors ville



PARTS MODALES EN NOMBRE DE DÉPLACEMENTS ET EN DISTANCE

Entre 1999 et 2017, la part modale du vélo en Belgique en nombre de déplacements a augmenté de 50%.

La part modale en termes de distance a elle progressé de plus de 20%.

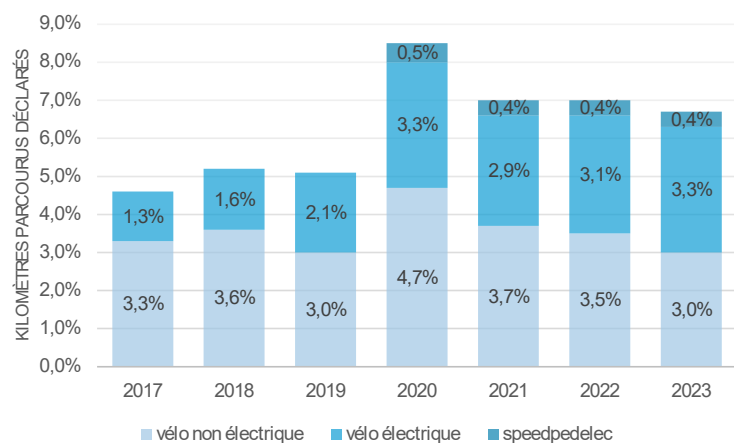


Source : Enquête Monitor 2017, SPF M&T

PARTS MODALES EN NOMBRE DE KILOMÈTRES DÉCLARÉS SELON LE TYPE DE VÉLO

La part modale du vélo (tous types) en kilomètres déclarés a fortement progressé depuis 2017 pour atteindre, en 2023, 6,7% des kilomètres déclarés.

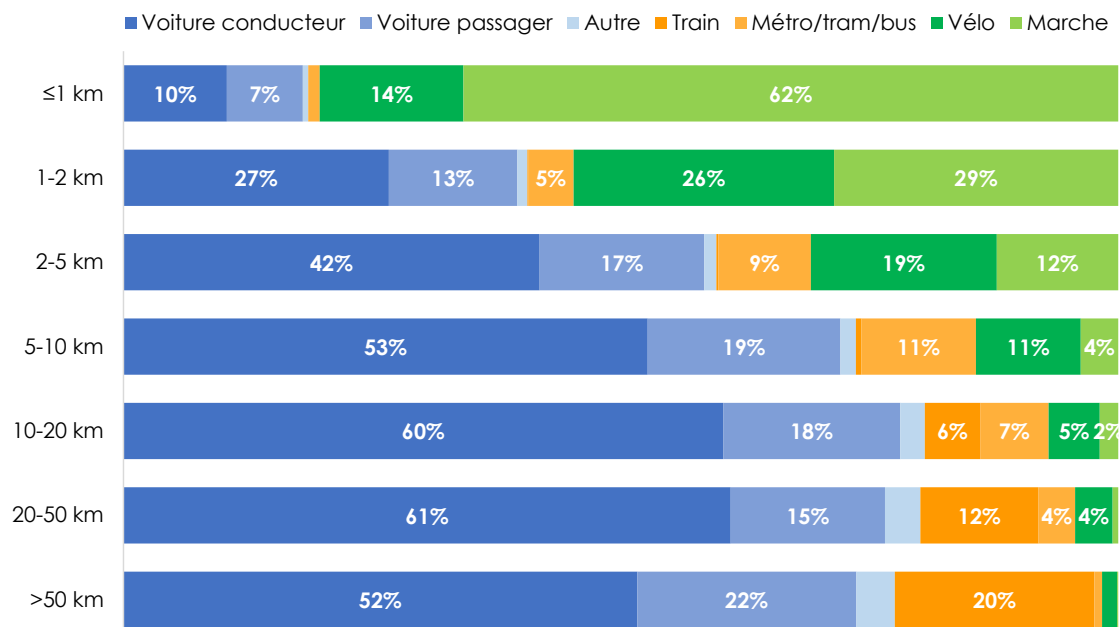
La part du vélo électrique a particulièrement progressé, la part du vélo non électrique a légèrement diminué, et celle du speedpedelec (suivi depuis 2020) est restée stable depuis 2020.



Source : Vias, 2024

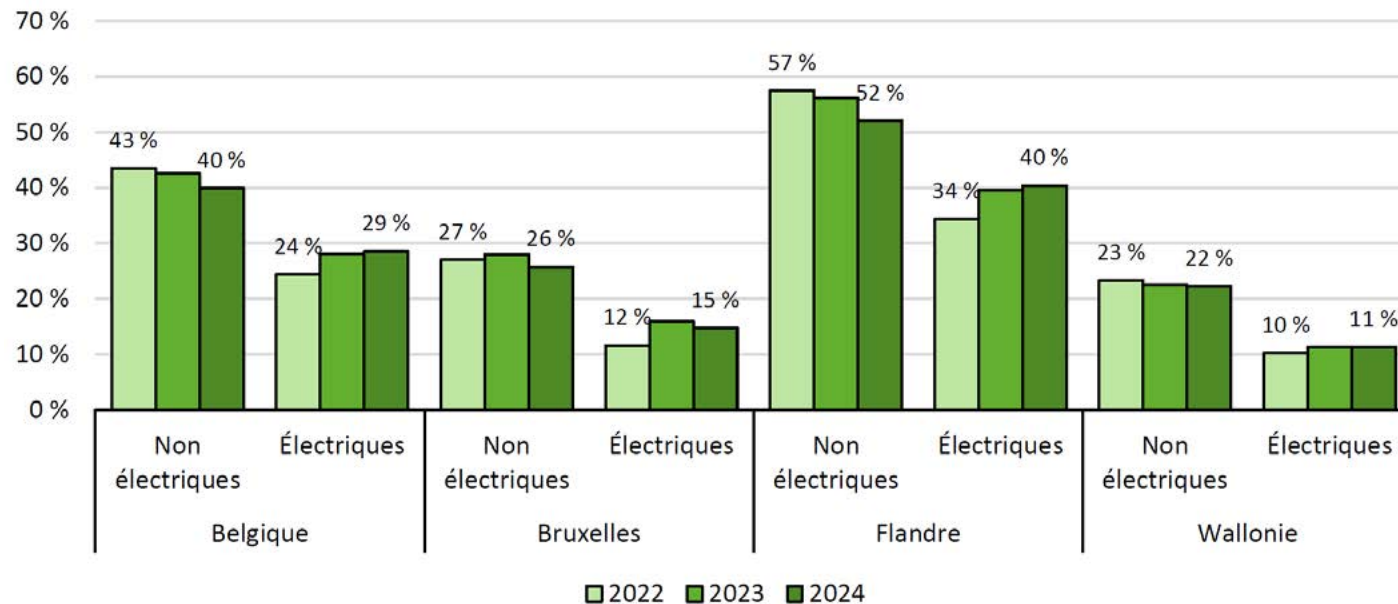
PARTS MODALES EN FONCTION DE LA DISTANCE DES TRAJETS (EN NOMBRE DE DÉPLACEMENTS)

La part du vélo atteint son maximum entre 1 et 2 kilomètres, puis diminue progressivement.



Source : Enquête Monitor 2017, SPF M&T

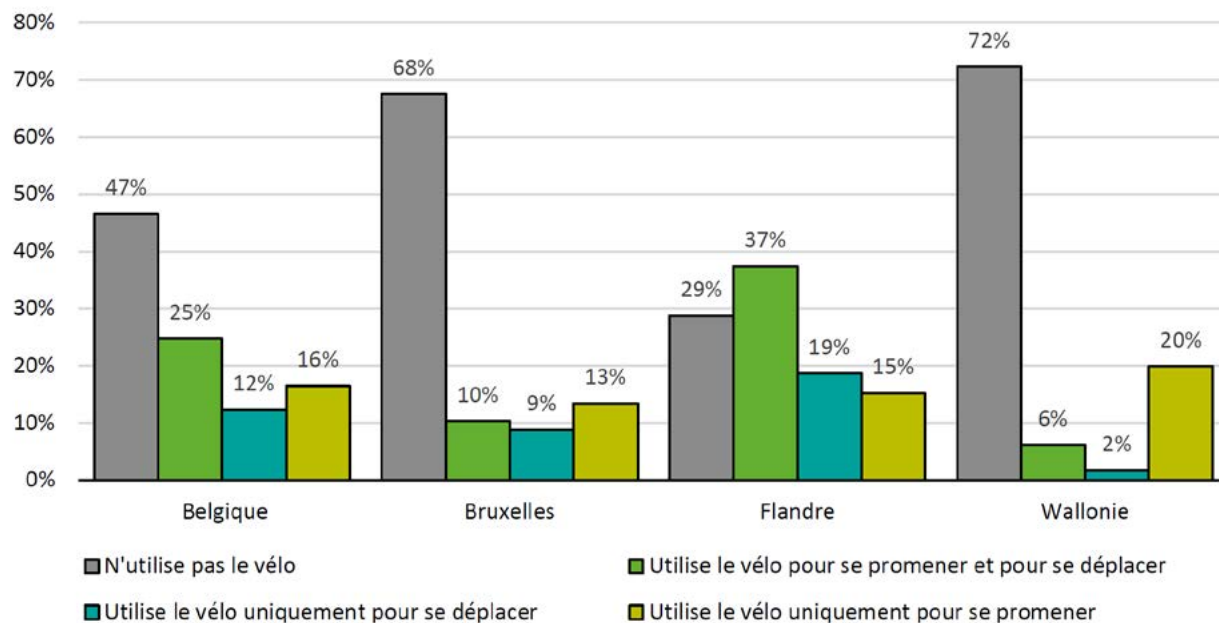
ÉVOLUTION DE L'UTILISATION DU VÉLO ENTRE 2022 ET 2024



Le graphique montre que l'utilisation du vélo (électrique ou non électrique) pendant au moins quelques jours par an est la plus élevée en Flandre, suivie de Bruxelles et de la Wallonie.

Source : Enquête BeMob sur les modes de déplacement utilisés par les Belges en 2024, SPF M&T

Taux d'utilisation du vélo par région du domicile



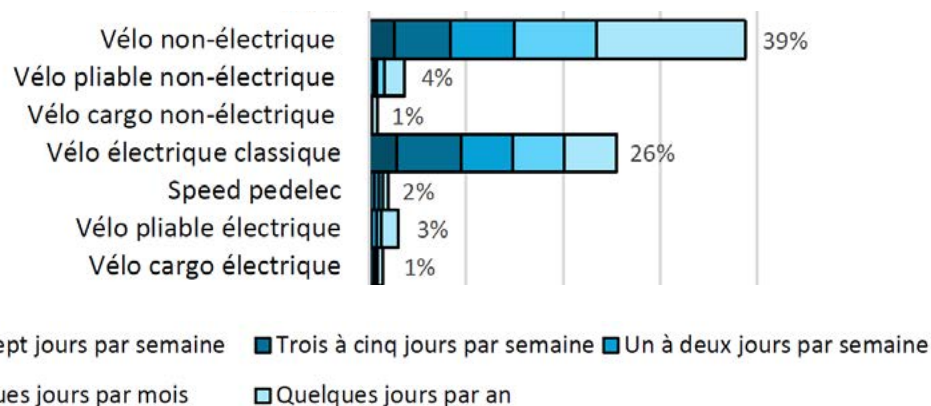
Le graphique montre que, sur l'ensemble des répondants à l'enquête, seuls 29% des Flamands n'utilisent pas le vélo, alors qu'en Wallonie (72%) et à Bruxelles (68%), cette proportion est plus élevée.

Parmi les cyclistes interrogés, un peu moins d'un tiers (31%) n'utilisent le vélo que pour se promener. Ce pourcentage est bien plus élevé en Wallonie (72%) qu'en Flandre (21%).

Source : Enquête BeMob sur les modes de déplacement utilisés par les Belges en 2024, SPF M&T

FRÉQUENCE D'UTILISATION DES TYPES DE VÉLOS PAR LES ADULTES BELGES EN 2024

39% des adultes utilisent un vélo non électrique au moins quelques jours par an, tandis que 26% utilisent un vélo électrique.



Source : Enquête BeMob sur les modes de déplacement utilisés par les Belges en 2024, SPF M&T

ÉVOLUTION DE L'UTILISATION DU VÉLO ENTRE 2022 ET 2024

Le pourcentage d'utilisateurs de vélos électriques grimpe de 24% à 29% entre 2022 et 2024, alors que celui des vélos non électriques diminue.

En 2024, pour la première fois, le taux d'utilisateurs réguliers (au moins une fois par semaine) du vélo électrique en Belgique était supérieur à celui du vélo non électrique.

	Au moins quelques jours par an			Au moins une fois par semaine		
	2022	2023	2024	2022	2023	2024
Vélos (tous types)	56%	57%	53%	31%	30%	30%
Vélos non électriques	43%	43%	40%	18%	17%	15%
Vélos électriques	24%	28%	29%	14%	15%	16%

Source : Enquête BeMob sur les modes de déplacement utilisés par les Belges en 2024, SPF M&T

FRÉQUENCE D'UTILISATION POUR LES MOTIFS AUTRES QUE DOMICILE-TRAVAIL, PAR TYPE DE VÉLO

La fréquence d'utilisation du vélo électrique, quel que soit le motif, est plus élevée que celle du vélo non électrique.

Le vélo partagé est davantage utilisé pour se rendre à des activités de loisir que pour les autres motifs.

	Fréquence	Vélo	Vélo partagé	Vélo électrique	Speedpedelec
Déplacement pour faire des courses, du shopping, aller chez le médecin, dans une administration,...	Hebdomadaire	31%	20%	42%	29%
	Mensuelle	22%	11%	29%	25%
	(Presque) jamais	46%	70%	29%	46%
Déplacement vers une activité de loisir (cinéma, académie, club de sport, restaurant,...) ou rendre visite à la famille, aux amis	Hebdomadaire	18,50%	11%	24%	17%
	Mensuelle	23%	26%	34%	23%
	(Presque) jamais	59%	63%	42%	60%
Aller se promener, faire du sport	Hebdomadaire	21%	4%	21%	21%
	Mensuelle	25%	13%	29%	17%
	(Presque) jamais	55%	83%	50%	62%

Source : Enquête BeMob sur l'usage du vélo et de la trottinette en Belgique, 2024, SPF M&T

FRÉQUENCE D'UTILISATION POUR LES MOTIFS AUTRES QUE DOMICILE-TRAVAIL, PAR RÉGION

	Fréquence	Flandre	Wallonie	Bruxelles
Déplacement pour faire des courses, du shopping, aller chez le médecin, dans une administration,...	Hebdomadaire	36%	5%	33%
	Mensuelle	24%	14%	19%
	(Presque) jamais	40%	81%	48%
Déplacement vers une activité de loisir (cinéma, académie, club de sport, restaurant,...) ou rendre visite à la famille, aux amis	Hebdomadaire	21%	2%	25%
	Mensuelle	25%	8%	23%
	(Presque) jamais	54%	90%	52%
Aller se promener, faire du sport	Hebdomadaire	22%	17%	25%
	Mensuelle	36%	5%	33%
	(Presque) jamais	24%	14%	19%

Les déplacements utilitaires (faire des courses, aller dans une administration, se rendre à une activité de loisir...) sont nettement moins fréquents en Wallonie qu'à Bruxelles et en Flandre.

En Wallonie, le vélo est principalement utilisé pour faire du sport et aller se promener.

Source : Enquête BeMob sur l'usage du vélo et de la trottinette en Belgique, 2024, SPF M&T



UTILISATION DU VÉLO ET DU VÉLO ÉLECTRIQUE AU MOINS UNE FOIS PAR SEMAINE EN VILLE ET HORS VILLE

Le vélo, électrique ou non, est bien plus populaire en Flandre et à Bruxelles qu'en Wallonie.

En Flandre, hors ville, parmi les cyclistes réguliers, le vélo électrique est très populaire et dépasse même le vélo non électrique.

En Wallonie, parmi les cyclistes réguliers, tant en ville qu'hors ville, le vélo non électrique reste très majoritaire.

	Vélo (tous types)	Vélo non électrique	Vélo électrique
Bruxelles	12 %	7 %	6 %
Flandre	46 %	25 %	24 %
Ville	56 %	37 %	24 %
Hors ville	44 %	22 %	24 %
Wallonie	7 %	5 %	2 %
Ville	6 %	4 %	1 %
Hors ville	8 %	6 %	2 %
Belgique	30 %	17 %	15 %

Source : Enquête BeMob sur les modes de déplacement utilisés par les Belges en 2023, SPF M&T

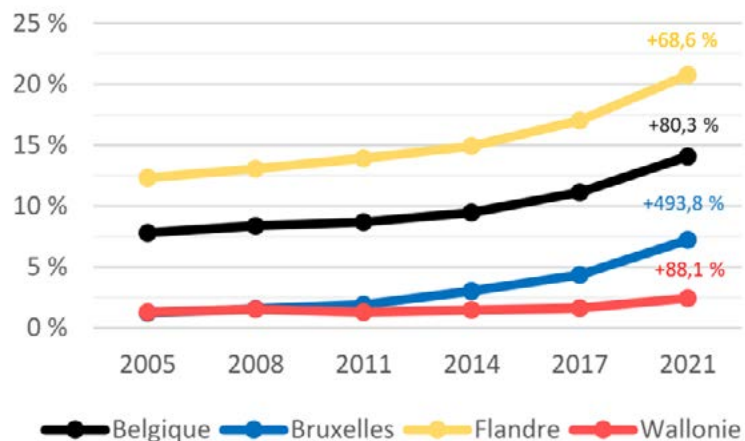


Déplacements à vélo (domicile-travail)

- ▶ Évolution de la part modale du vélo dans les déplacements domicile-travail
- ▶ Parts modales du vélo pour les déplacements domicile-travail, par genre
- ▶ Type de vélo utilisé pour les déplacements domicile-travail, par genre et par catégorie d'âge
- ▶ Fréquence d'utilisation pour le motif « déplacement domicile-travail », par région
- ▶ Fréquence d'utilisation pour le motif « déplacement domicile-travail », par type de vélo
- ▶ Déplacements domicile-travail dans leur entièreté, selon le lieu de travail



ÉVOLUTION DE LA PART MODALE DU VÉLO DANS LES DÉPLACEMENTS DOMICILE-TRAVAIL



La part modale du vélo dans les déplacements domicile-travail a fortement augmenté de 2005 à 2021. Cette croissance a été particulièrement forte en région bruxelloise (+493%).

L'usage du vélo pour les déplacements domicile-travail s'est accéléré sur la période 2017-2021.

Source : Enquête fédérale sur les déplacements domicile-travail, 2021-2022, SPF M&T

PARTS MODALES DU VÉLO POUR LES DÉPLACEMENTS DOMICILE-TRAVAIL, PAR GENRE

32 % des travailleurs utilisent le vélo pour se rendre au travail, soit comme mode principal, soit pour un trajet d'approche vers une gare.

On ne constate pas de différence entre hommes et femmes.

Part modale du vélo	Homme	Femme
Mode de déplacement principal habituel	15%	15%
Mode de déplacement principal occasionnel	12%	12%
Trajet d'approche ou trajet final	5%	5%
Total	32%	32%

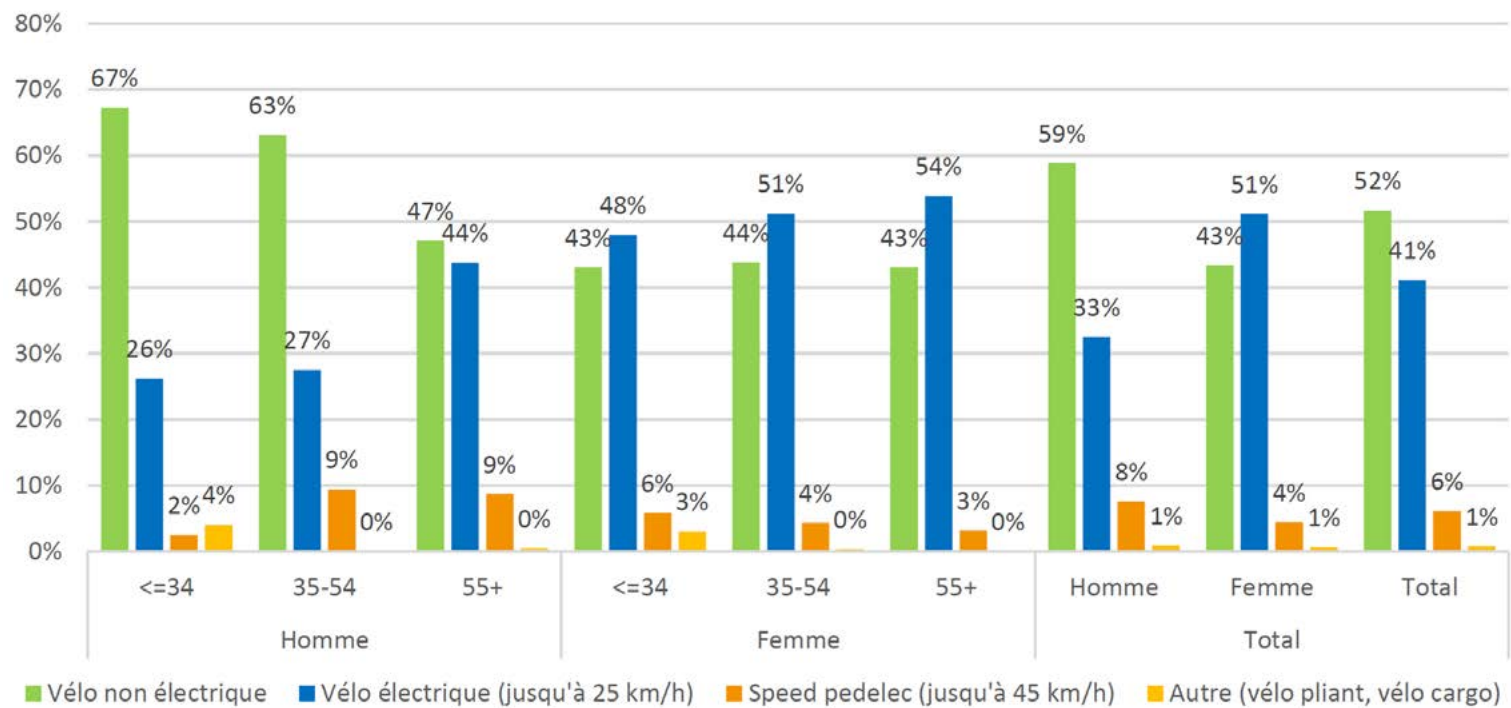
Source : Enquête BeMob sur les déplacements domicile-travail en 2022 et 2023, SPF M&T

TYPE DE VÉLO UTILISÉ POUR LES DÉPLACEMENTS DOMICILE-TRAVAIL, PAR GENRE ET PAR CATÉGORIE D'ÂGE

L'utilisation du vélo électrique augmente avec l'âge, celui du vélo non électrique diminue avec l'âge.

Les hommes utilisent davantage un vélo non électrique, là où les femmes optent plus rapidement pour un vélo électrique.

Le speedpedelec est plus utilisé par les hommes que par les femmes.



Source : Enquête BeMob sur les déplacements domicile-travail en 2022 et 2023, SPF M&T

FRÉQUENCE D'UTILISATION POUR LE MOTIF « DÉPLACEMENT DOMICILE-TRAVAIL », PAR RÉGION

	Fréquence	Vélo		
		Flandre	Wallonie	Bruxelles
Déplacement domicile-travail dans son entièreté (sans utiliser d'autres modes)	Hebdomadaire	33%	14%	32%
	Mensuelle	5%	1%	13%
	(Presque) jamais	63%	85%	55%
Déplacement de son domicile vers une gare/arrêt de transport en commun pour aller au travail	Hebdomadaire	11%	5%	19%
	Mensuelle	4%	5%	16%
	(Presque) jamais	85%	91%	65%
Déplacement d'une gare/arrêt de transport en commun vers son travail	Hebdomadaire	4%	1%	13%
	Mensuelle	3%	4%	16%
	(Presque) jamais	93%	95%	71%

Le taux d'utilisation du vélo et sa fréquence pour les déplacements domicile-travail sont plus élevés en Flandre et à Bruxelles qu'en Wallonie.

Source : Enquête BeMob sur l'usage du vélo et de la trottinette en Belgique, 2024, SPF M&T

FRÉQUENCE D'UTILISATION POUR LE MOTIF « DÉPLACEMENT DOMICILE-TRAVAIL », PAR TYPE DE VÉLO

La fréquence d'utilisation du vélo pour effectuer un déplacement domicile-travail dans son entièreté augmente avec le degré d'électrification.

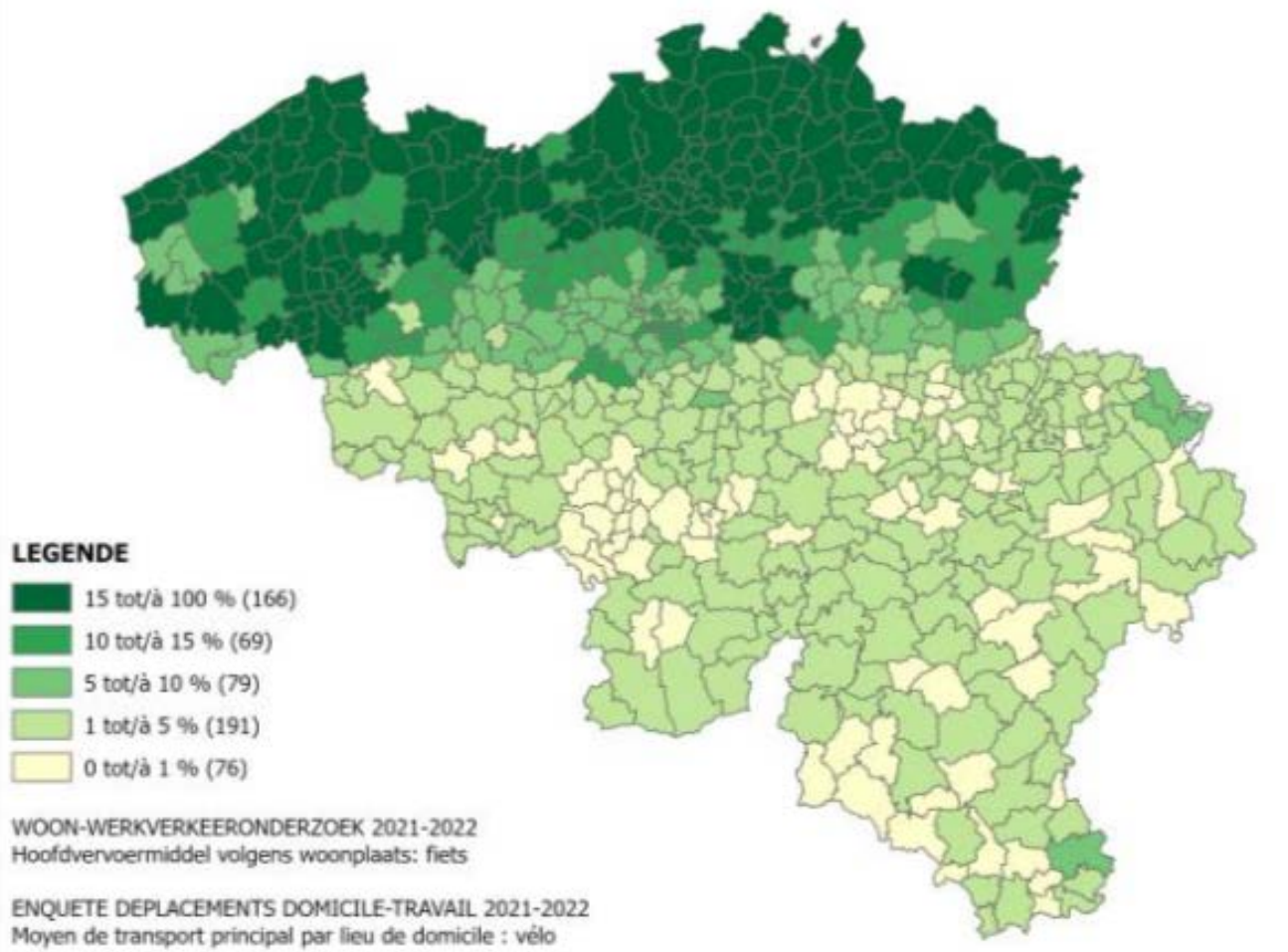
Le vélo partagé est davantage utilisé pour les pré- et surtout post- trajets.

	Fréquence	Vélo non électrique	Vélo partagé	Vélo électrique	Speed-pedelec
Déplacement domicile-travail dans son entièreté (sans utiliser d'autres modes)	Hebdomadaire	30%	5%	50%	62%
	Mensuelle	5%	12%	9%	13%
	(Presque) jamais	65%	84%	41%	24%
Déplacement de son domicile vers une gare/arrêt de transport en commun pour aller au travail	Hebdomadaire	10%	11%	5%	16%
	Mensuelle	5%	11%	5%	4%
	(Presque) jamais	85%	79%	92%	80%
Déplacement d'une gare/arrêt de transport en commun vers son travail	Hebdomadaire	4%	24%	3%	13%
	Mensuelle	4%	8%	2%	7%
	(Presque) jamais	93%	68%	95%	80%

Source : Enquête BeMob sur l'usage du vélo et de la trottinette en Belgique, 2024, SPF M&T

DÉPLACEMENTS DOMICILE-TRAVAIL DANS LEUR ENTIÈRETÉ, SELON LE LIEU DE TRAVAIL

Le pourcentage d'utilisation du vélo pour faire l'entièreté du trajet domicile-travail est plus élevé dans le nord du pays.



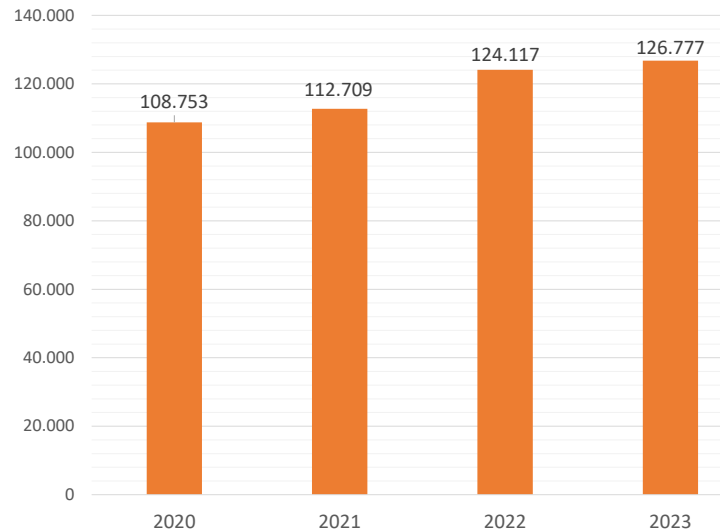
Source : Enquête fédérale sur les déplacements domicile-travail, 2021-2022, SPF M&T



Vélo et train

- Nombre d'emplacements vélo dans les gares
- Nombre de vélos dans les trains
- Nombre de places vélo dans les trains de la SNCB
- Mode utilisé pour se rendre à la gare pour les déplacements domicile-travail
- Vélo dans le train et motif de déplacement
- Fréquence du transport du vélo dans le train et type de vélo (tous motifs)

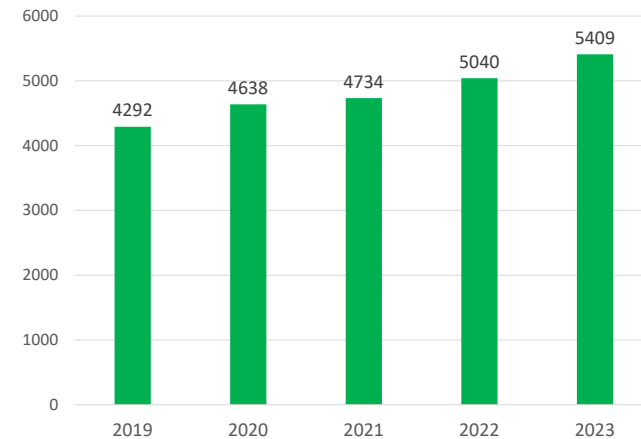
NOMBRE D'EMPLACEMENTS VÉLO DANS LES GARES



Source : SNCB

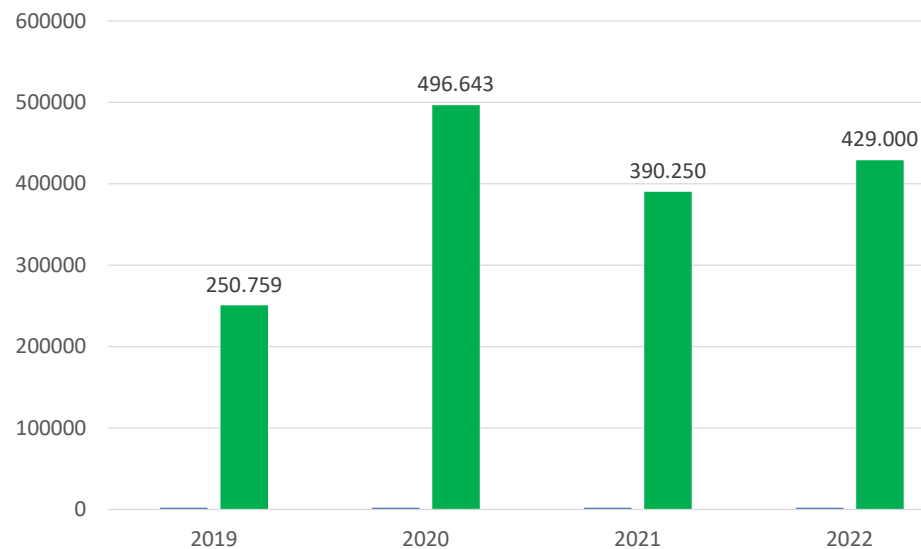
NOMBRE DE PLACES VÉLO DANS LES TRAINS DE LA SNCB

Entre 2019 et 2023, 1.117 places vélo ont été créées dans les trains de la SNCB.



Source : SNCB

NOMBRE DE VÉLOS DANS LES TRAINS



Le nombre de vélos dans les trains a augmenté de 71% entre 2019 et 2022.

Le chiffre très élevé de 2020 s'explique par la gratuité du supplément vélo entre juillet et décembre 2020.

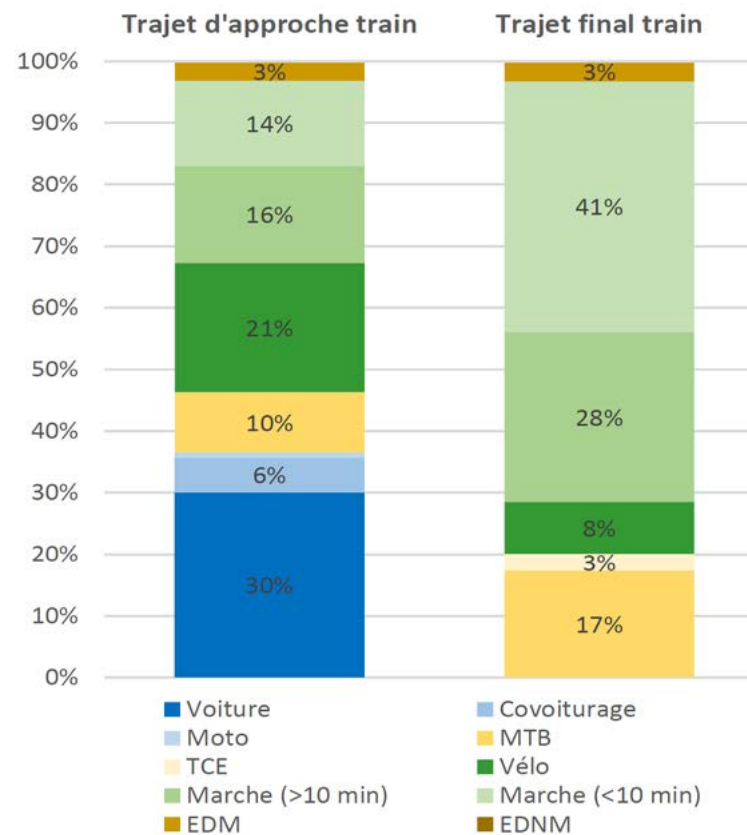
Source : SNCB, sur base du nombre de ventes de tickets vélo



MODE UTILISÉ POUR SE RENDRE À LA GARE POUR LES DÉPLACEMENTS DOMICILE-TRAVAIL

La part modale du vélo pour les trajets d'approche vers le train, dans le cadre des déplacements domicile-travail, est de 21 %.

Pour le trajet final, elle est de 8%.



Source : Enquête fédérale sur les déplacements domicile-travail 2021-2022, SPF M&T

VÉLO DANS LE TRAIN ET MOTIF DE DÉPLACEMENT

Les personnes interrogées prennent plus souvent leur vélo dans le train pour partir en vacances que pour d'autres motifs.

A quelle occasion prenez-vous votre vélo dans le train ?	Belgique
Déplacements pour aller au travail ou déplacements professionnels	28%
Déplacements pour faire des courses, visites chez le médecin, aller dans une administration, ...	17%
Déplacements vers un loisir, visite entre amis/famille, sorties (restaurant, ...)	38%
Partir en vacances ou faire un voyage	43%

Source : Enquête BeMob sur l'usage du vélo et de la trottinette en Belgique, 2024, SPF M&T

FRÉQUENCE DU TRANSPORT DU VÉLO DANS LE TRAIN ET TYPE DE VÉLO (TOUS MOTIFS)

Fréquence du transport du vélo dans le train	Belgique
Au moins 4 jours par semaine	0,3%
Un à 3 jours par semaine	0,9%
Quelques jours par mois	1,9%
Quelques jours par an	4,2%
Je ne prends pas mon vélo dans le train	92,7%

Type de vélo transporté dans le train	Belgique
Vélo non pliant	65%
Vélo pliant	35%

7% des utilisateurs du train y transportent leur vélo.

Parmi ceux-ci, la grande majorité le prend quelques jours par an.

Cela s'explique par le fait que les déplacements domicile-travail n'arrivent qu'en troisième position dans les motifs pour prendre son vélo dans le train.

Source : Enquête BeMob sur l'usage du vélo et de la trottinette en Belgique, 2024, SPF M&T



Potentiel du vélo

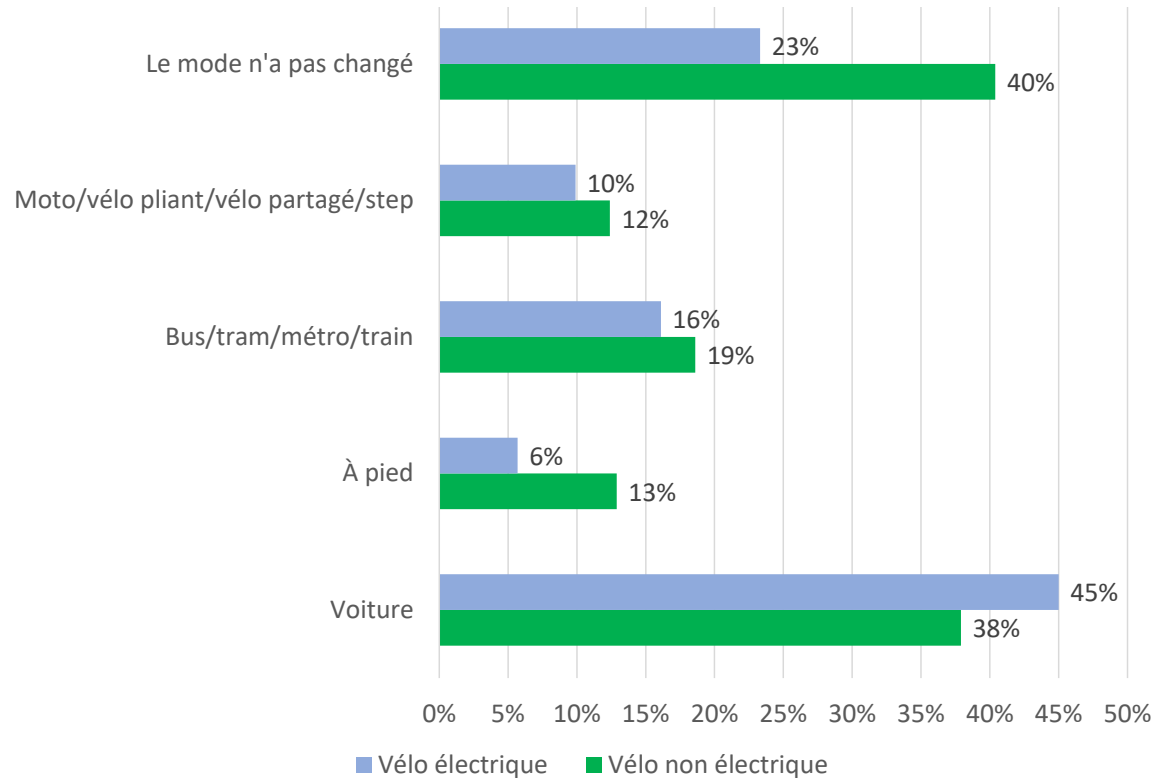
- ▶ Modes remplacés par le vélo pour les déplacements domicile-travail
- ▶ Nombre de kilomètres que les personnes sont prêtes à parcourir pour se rendre au travail ou au lieu d'étude



MODES REMPLACÉS PAR LE VÉLO POUR LES DÉPLACEMENTS DOMICILE-TRAVAIL

Le vélo (électrique ou non) remplace d'abord la voiture dans les déplacements domicile-travail.

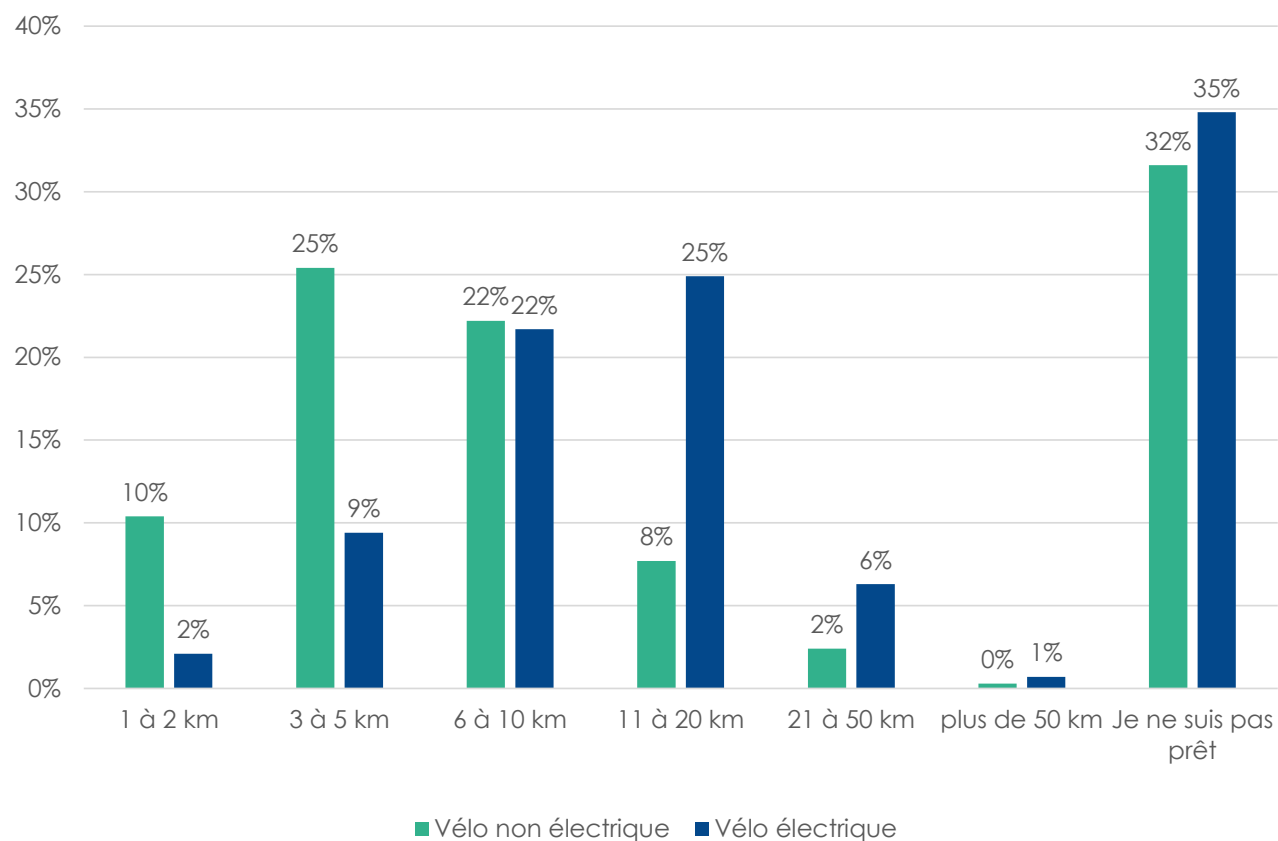
Le vélo électrique remplace un peu plus souvent la voiture que le vélo non électrique.



Source : Enquête BeMob sur la pratique du vélo en Belgique, 2022, SPF M&T

NOMBRE DE KILOMÈTRES QUE LES PERSONNES SONT PRÊTES À PARCOURIR POUR SE RENDRE AU TRAVAIL OU AU LIEU D'ÉTUDE

Les vélos électriques ont un potentiel important entre 6 km et 20 km.



Source : Enquête BeMob sur la pratique du vélo en Belgique, 2022, SPF M&T



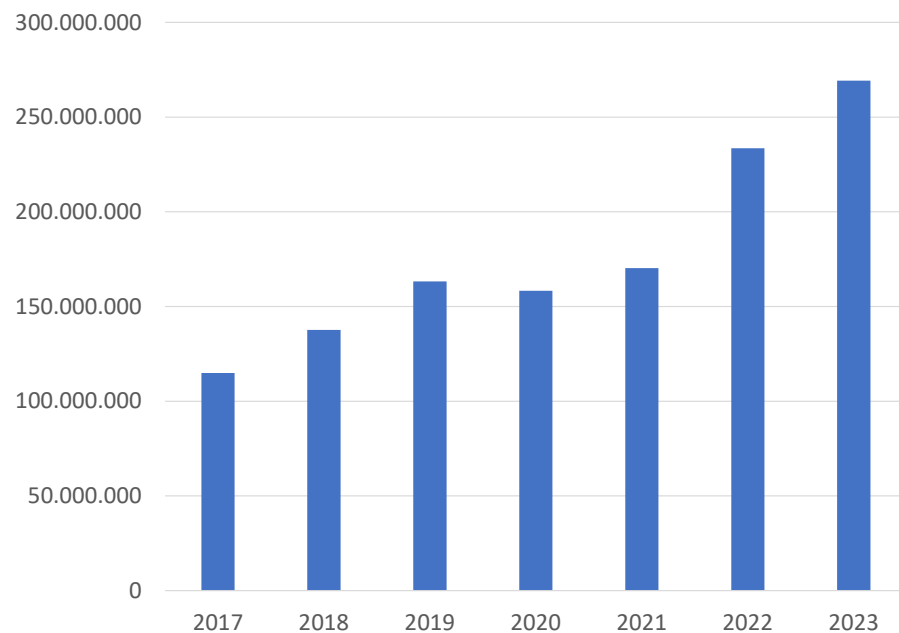
Fiscalité et politique vélo

- ▶ Montant total des indemnités kilométriques vélo
- ▶ Nombre de kilomètres parcourus à vélo indemnisés
- ▶ Indemnité kilométrique vélo : montant total et kilométrage total
- ▶ Nombre de contribuables recevant une indemnité kilométrique vélo en Belgique
- ▶ Évolution de l'indemnité kilométrique moyenne en Belgique
- ▶ Évolution du pourcentage de salariés recevant une indemnité kilométrique vélo par région
 - ▶ Répartition des indemnités kilométriques vélo par région
 - ▶ Pourcentage de travailleurs recevant une indemnité kilométrique par commune en Belgique
 - ▶ Pourcentage de travailleurs recevant une indemnité kilométrique par commune en Wallonie
 - ▶ Pourcentage de travailleurs recevant une indemnité kilométrique par commune en Flandre
 - ▶ Communes avec les plus hauts pourcentages de travailleurs recevant une indemnité kilométrique
 - ▶ Mesures prises par les employeurs en faveur du vélo
 - ▶ Mesures générales favorisant l'utilisation du vélo



MONTANT TOTAL DES INDEMNITÉS KILOMÉTRIQUES VÉLO

Entre 2017 et 2023, le montant total des indemnités kilométriques vélo a plus que doublé, passant de 115 millions à 269 millions d'euros.

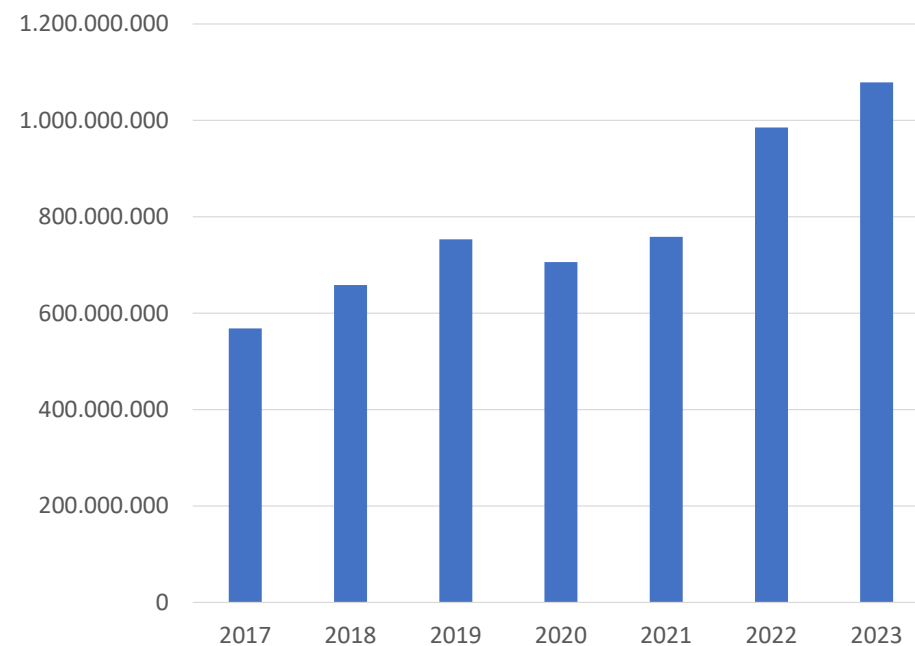


Source : SPF Finances

NOMBRE DE KILOMÈTRES PARCOURUS À VÉLO INDEMNISÉS

Le nombre de kilomètres parcourus à vélo pour lesquels une indemnité kilométrique a été perçue est passé de 568 millions à 1,078 milliards.

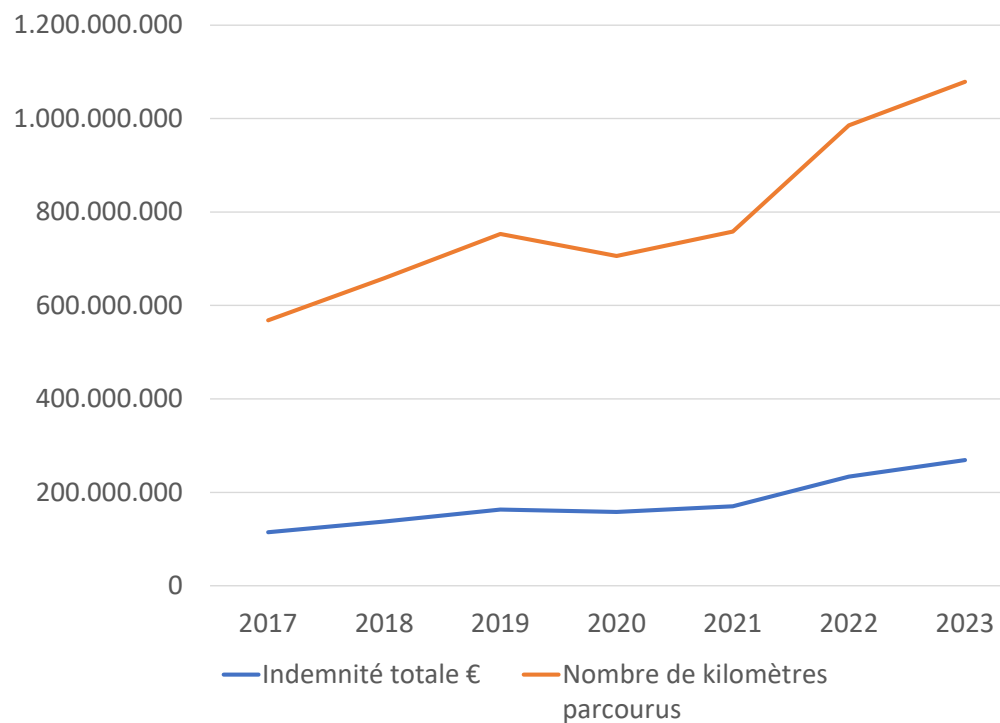
Depuis 2017, mis à part une baisse en 2020 et 2021, liée à la pandémie, le nombre de kilomètres parcourus par personne indemnisée reste relativement stable et se situe entre 1200 km/an et 1300 km/an quelle que soit la région.



Source : SPF Finances

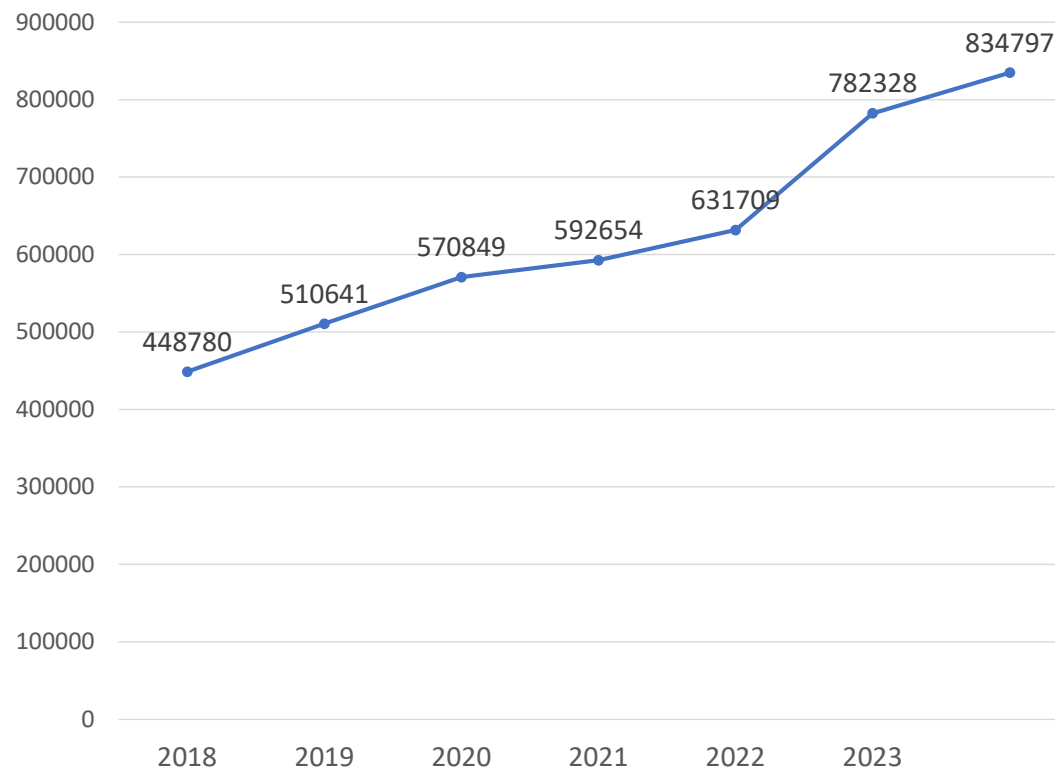
INDEMNITÉ KILOMÉTRIQUE VÉLO : MONTANT TOTAL ET KILOMÉTRAGE TOTAL

Entre 2017 et 2023, le montant total des indemnités kilométriques vélos a augmenté de 130% pour atteindre 269 millions d'euros. Le kilométrage total a augmenté de 90% pour dépasser le milliard de kilomètres en 2023.



Source : SPF Finances

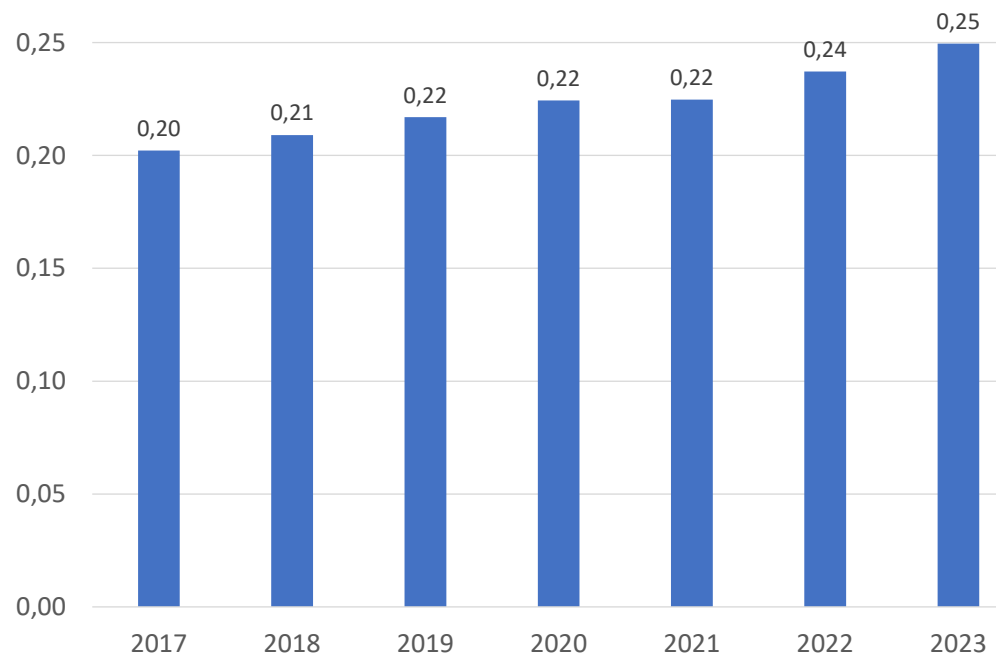
NOMBRE DE CONTRIBUABLES RECEVANT UNE INDEMNITÉ KILOMÉTRIQUE VÉLO EN BELGIQUE



Source : SPF Finances

ÉVOLUTION DE L'INDEMNITÉ KILOMÉTRIQUE MOYENNE EN BELGIQUE

L'indemnité kilométrique vélo moyenne octroyée aux salariés a régulièrement augmenté, suivant en cela l'évolution du montant maximal exonéré d'impôt.



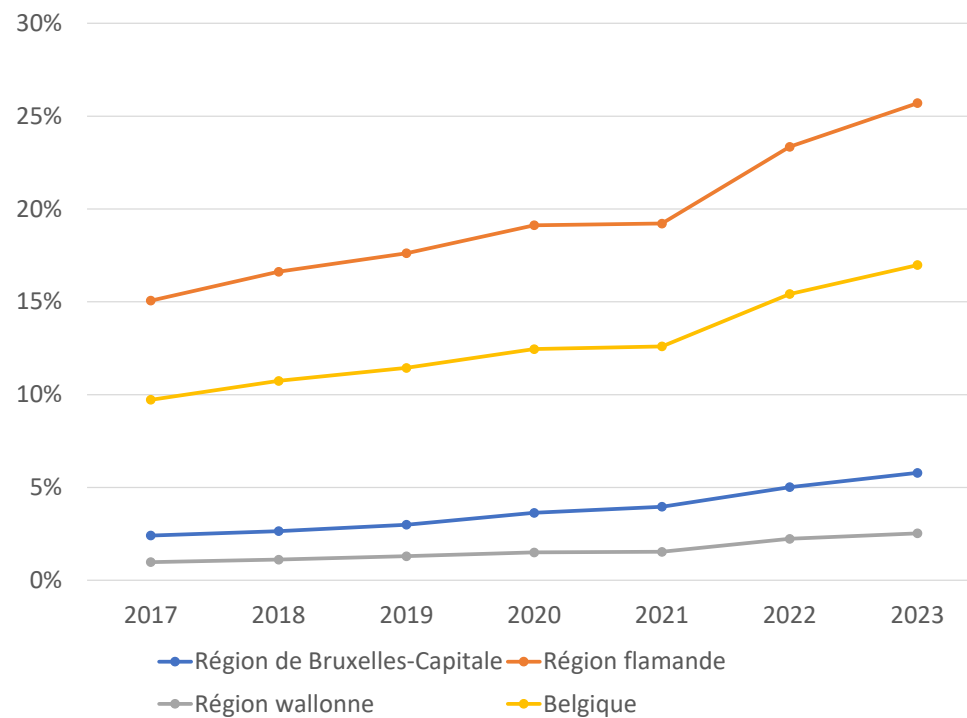
Source : SPF Finances

ÉVOLUTION DU POURCENTAGE DE SALARIÉS RECEVANT UNE INDEMNITÉ KILOMÉTRIQUE VÉLO PAR RÉGION

Entre 2017 et 2023, le pourcentage de salariés recevant une indemnité kilométrique vélo a augmenté dans toutes les régions.

En 2023, en Belgique, 17% des salariés recevaient une indemnité kilométrique vélo.

En Flandre, à Bruxelles et en Wallonie, ces chiffres sont respectivement de 26%, 6% et 3%.



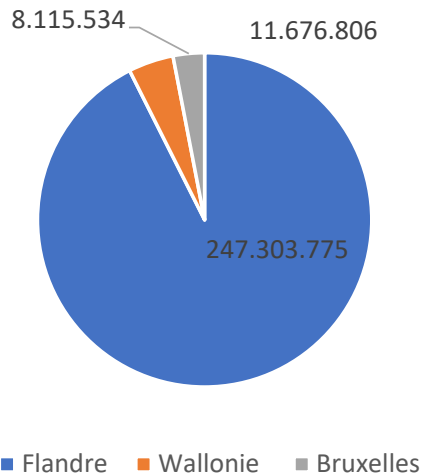
Source : Calcul propre sur base des chiffres du SPF Finances : nombre d'indemnités kilométriques vélo et nombre de salariés (personnes pour lesquelles une fiche 281.10 a été émise par leur employeur)

RÉPARTITION DES INDEMNITÉS KILOMÉTRIQUES VÉLO PAR RÉGION

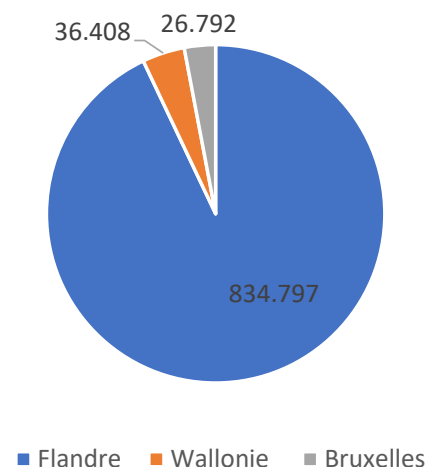
En 2023, les répartitions régionales en pourcentage, tant en nombre de contribuables percevant une indemnité qu'en montant total des indemnités, ou en nombre de kilomètres parcourus total était identiques.

Soit 92,4 % pour la Flandre, 3,2 % pour Bruxelles et 4,4 % pour la Wallonie.

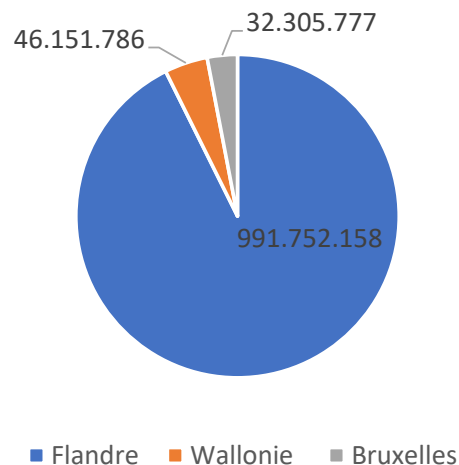
Montant total des indemnités (EUR)



Personnes recevant une indemnité kilométrique vélo



Nombre total de kilomètres parcourus (Km)



Source : SPF Finances

Note : il y a environ 5000 contribuables qui reçoivent une indemnité vélo sans commune de résidence mentionnée ou qui habitent à l'étranger.

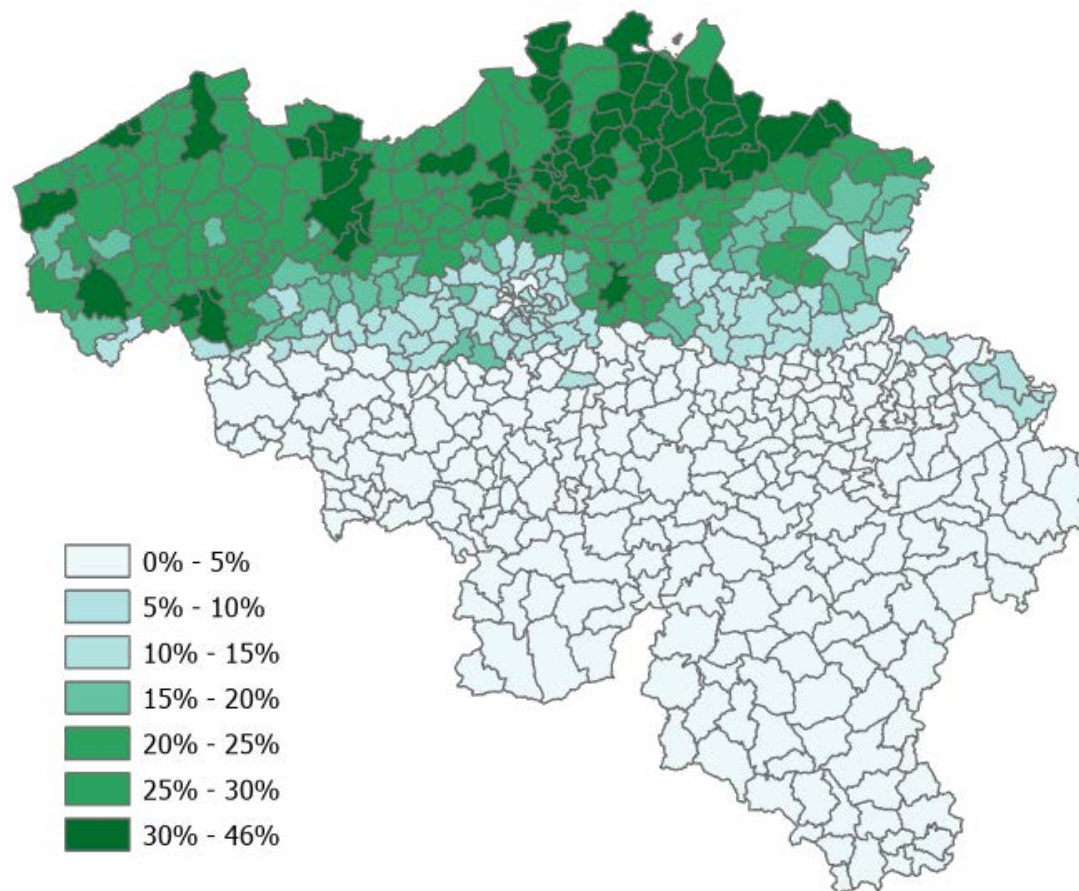


POURCENTAGE DE TRAVAILLEURS RECEVANT UNE INDEMNITÉ KILOMÉTRIQUE PAR COMMUNE EN BELGIQUE

Le pourcentage de travailleurs recevant une indemnité, par commune en Flandre, varie entre 44% et 5%.

En Wallonie, il s'échelonne entre 11% et moins de 1%.

A Bruxelles, il varie entre 9% et 4%.

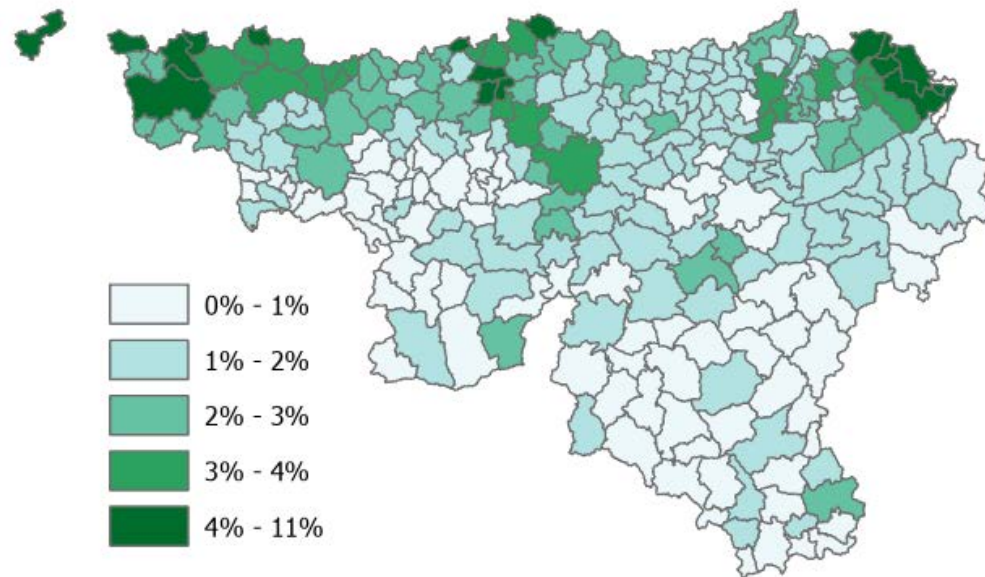


Source : Calcul propre sur base des chiffres du SPF Finances

POURCENTAGE DE TRAVAILLEURS RECEVANT UNE INDEMNITÉ KILOMÉTRIQUE PAR COMMUNE EN WALLONIE

On peut noter des pourcentages plus élevés dans le Brabant wallon et dans les communes limitrophes à la Région flamande.

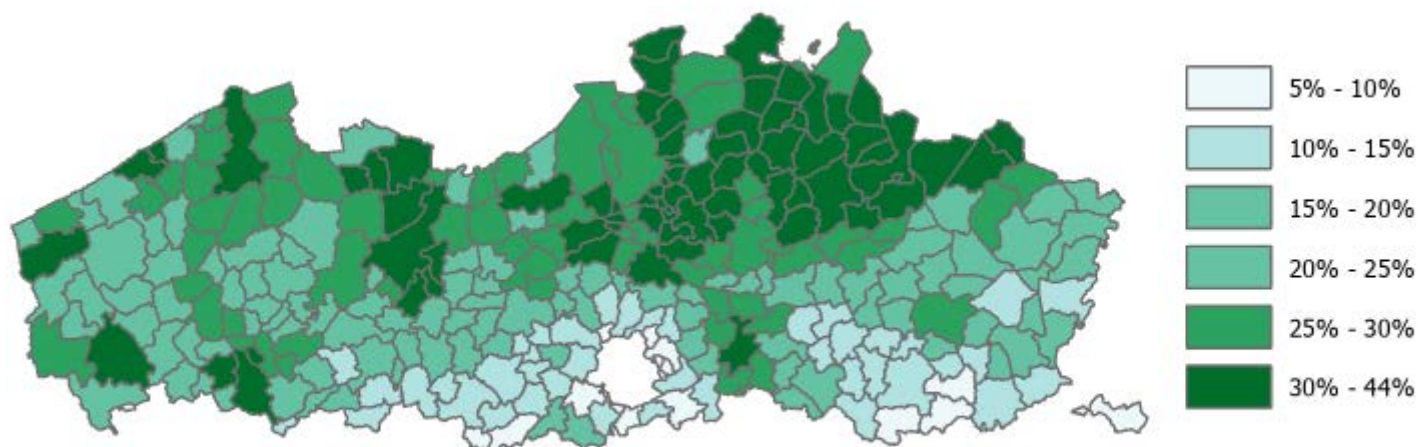
À l'inverse, les pourcentages sont particulièrement faibles en province de Luxembourg.



Source : Calcul propre sur base des chiffres du SPF Finances

POURCENTAGE DE TRAVAILLEURS RECEVANT UNE INDEMNITÉ KILOMÉTRIQUE PAR COMMUNE EN FLANDRE

Les pourcentages sont particulièrement élevés en province d'Anvers, mais plus faibles à Bruxelles et dans les communes limitrophes à la Région wallonne.



Source : Calcul propre sur base des chiffres du SPF Finances

COMMUNES AVEC LES PLUS HAUTS POURCENTAGES DE TRAVAILLEURS RECEVANT UNE INDEMNITÉ KILOMÉTRIQUE

Flandre		Wallonie		Bruxelles	
Vosselaar	44 %	Mont-de-l'Enclus	11 %	Watermael-Boitsfort	9 %
Oud-Turnhout	42 %	Raeren	9 %	Forest	8 %
Arendonk	42 %	Comines-Warneton	8 %	Woluwe-Saint-Pierre	8 %
Turnhout	41 %	Eupen	7 %	Saint-Gilles	7 %
Bruges	41 %	Lontzen	6 %	Auderghem	7 %
Mortsel	39 %	Mouscron	6 %	Schaerbeek	7 %
Retie	39 %	Flobecq	6 %	Ixelles	7 %
Dessel	38 %	Ottignies-Louvain-la-Neuve	6 %	Etterbeek	6 %
Hove	38 %	Plombières	5 %	Woluwe-Saint-Lambert	6 %
Boechout	38 %	Beauvechain	5 %	Uccle	6 %
Beerse	38 %	La Calamine	5 %	Jette	6 %
Kasterlee	37 %	La Hulpe	5 %	Koekelberg	5 %
Lint	37 %	Court-Saint-Etienne	5 %	Bruxelles	5 %
Geel	36 %	Mont-Saint-Guibert	5 %	Evere	5 %
Olen	36 %	Tournai	5 %	Ganshoren	5 %

Source : Calcul propre sur base des chiffres du SPF Finances

MESURES PRISES PAR LES EMPLOYEURS EN FAVEUR DU VÉLO

La mesure la plus utilisée par les employeurs pour encourager le vélo est la possibilité pour les cyclistes de recevoir une indemnité pour leurs déplacements.

En Flandre, quasi toutes les entreprises interrogées offrent l'indemnité vélo.

Mesure	Bruxelles	Flandre	Wallonie
Indemnité vélo	83 %	98 %	88 %
Mise à disposition de vélos d'entreprise	50 %	41 %	21 %
Parkings vélos sécurisés	88 %	71 %	59 %
Campagne de sensibilisation	55 %	54 %	37 %
Abris couverts pour vélos	93 %	91 %	68 %
Vestiaires pour se changer	90 %	84 %	77 %
Disponibilité de douches	91 %	83 %	75 %
Service d'entretien des vélos dans l'unité d'établissement	21 %	14 %	9 %
Service d'assistance vélo	23 %	22 %	15 %

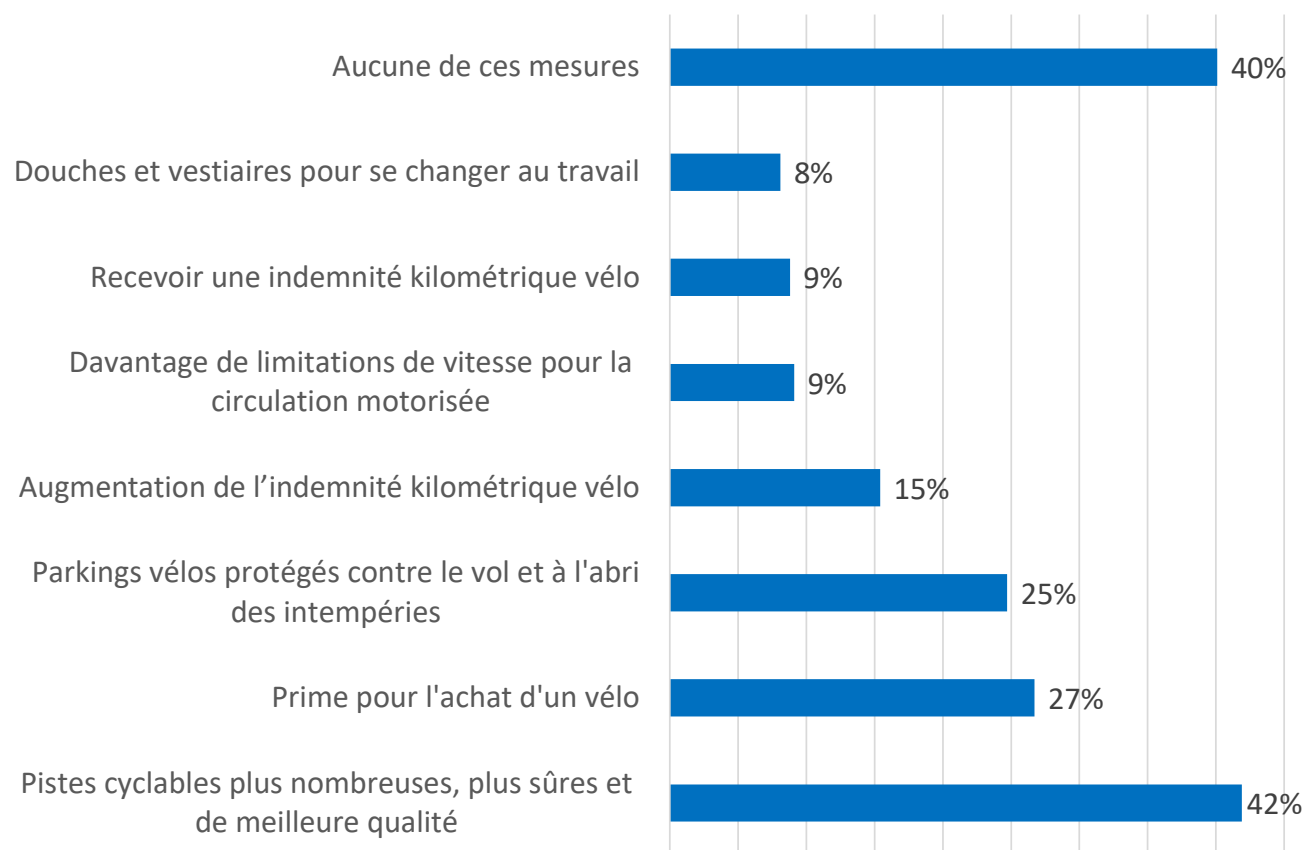
Source : Enquête fédérale sur les déplacements domicile-travail, 2021-2022, SPF M&T

Chiffres pondérés en fonction du nombre de travailleurs de l'unité d'établissement.

L'enquête domicile-travail concerne toutes les entreprises ou organisations employant plus de 100 personnes.

MESURES GÉNÉRALES FAVORISANT L'UTILISATION DU VÉLO

Parmi les mesures qui inciteraient à la pratique, ou à davantage de pratique, pour tous les types de déplacements, l'amélioration de la sécurité des infrastructures cyclables, les parkings sécurisés et les incitations financières récoltent le plus de suffrages.



Source : Enquête BeMob sur l'usage du vélo et de la trottinette en Belgique, 2024, SPF M&T



Accidents à vélo et sécurité

- ▶ Évolution du nombre d'accidents corporels durant les 9 premiers mois
- ▶ Nombre de cyclistes accidentés selon l'âge et le type de vélo
- ▶ Nombre de cyclistes tués selon l'âge et le type de vélo
- ▶ Âge moyen des victimes d'accidents de la route et décédés 30 jours (2020-2022)
- ▶ Risque d'accident mortel* et risque d'accident corporel** en fonction du type de vélo et de la catégorie d'âge (2018-2020)
- ▶ Répartition du nombre de victimes selon le type de vélo
- ▶ Pourcentage et gravité des accidents ces cinq dernières années par type de vélo
- ▶ Fréquence du port du casque par région et par genre
- ▶ Fréquence du port du casque par type de vélo



ÉVOLUTION DU NOMBRE D'ACCIDENTS CORPORELS DURANT LES 9 PREMIERS MOIS

Entre 2022 et 2023, le nombre de tués à vélo électrique a augmenté. À l'inverse, le nombre de tués à vélo non électrique a diminué, tout comme les accidents corporels quel que soit le type de vélo.

Vélo non électrique	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	Evolution 2022-2023	
											#	%
Accidents corporels	9.531	8.648	8.763	8.266	8.707	8.514	7.923	7.943	8.413	7.733	-680	-8,1%
Total victimes	9.784	8.769	8.845	8.261	8.736	8.520	7.984	7.893	8.239	7.567	-672	-8,2%
Tués	78	72	67	46	63	65	54	40	58	54	-4	-6,9%
Blessés	9.706	8.697	8.778	8.215	8.673	8.455	7.930	7.853	8.181	7.513	-668	-8,2%

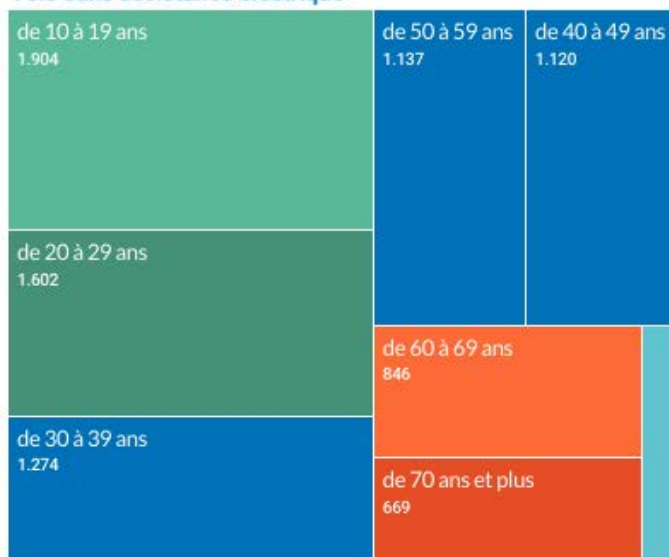
Vélo électrique	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	Evolution 2022-2023	
											#	%
Accidents corporels	-	518	743	987	1.442	1.891	1.989	2.419	3.417	3.364	-53	-1,6%
Total victimes	-	512	739	971	1.418	1.827	1.951	2.370	3.376	3.270	-106	-3,1%
Tués	-	15	13	20	21	25	29	34	37	42	+5	+13,5%
Blessés	-	497	726	951	1.397	1.802	1.922	2.336	3.339	3.228	-111	-3,3%

Source : Baromètre de la sécurité routière, 2023, Vias

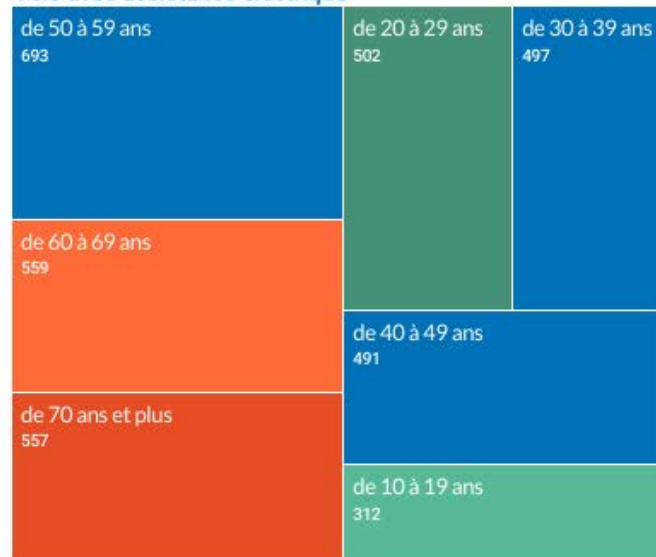
NOMBRE DE CYCLISTES ACCIDENTÉS SELON L'ÂGE ET LE TYPE DE VÉLO

Victimes d'accidents à bicyclette selon l'âge et le type de bicyclette

Vélo sans assistance électrique



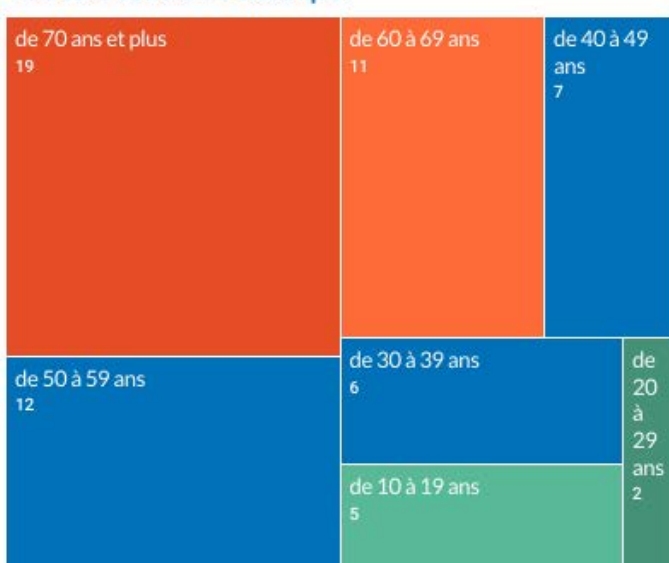
Vélo avec assistance électrique



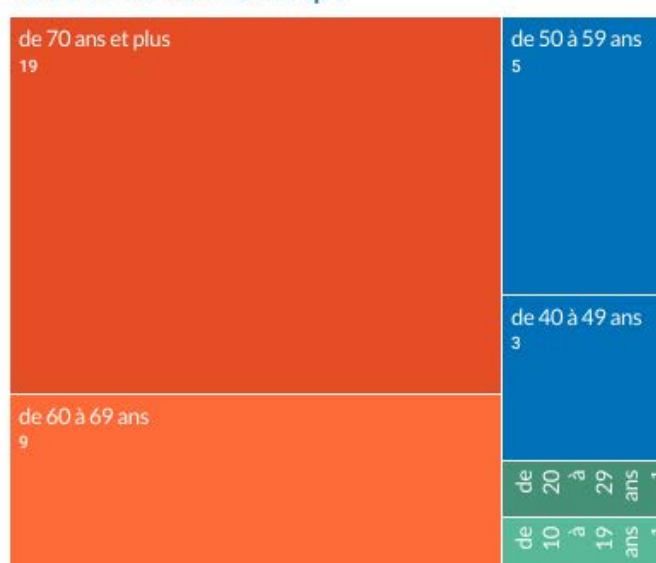
NOMBRE DE CYCLISTES TUÉS SELON L'ÂGE ET LE TYPE DE VÉLO

Tués 30 jours suite à un accident à bicyclette selon l'âge et le type de bicyclette

Vélo sans assistance électrique



Vélo avec assistance électrique



Les accidents mortels à vélo non électrique concernent très majoritairement des personnes de plus de 50 ans

Source : Évolution plutôt positive de la sécurité routière hormis pour les cyclistes, Statbel (fgov.be)



ÂGE MOYEN DES VICTIMES D'ACCIDENTS DE LA ROUTE ET DÉCÉDÉS 30 JOURS (2020-2022)

L'âge moyen des décédés dans les 30 jours est le plus élevé pour les utilisateurs de vélo électrique, suivi des speedpedelecs et des vélos non électriques

	Victimes	Décédés 30 jours
Vélo électrique	50,3 ans	68,7 ans
Vélo non électrique	38,5 ans	57,1 ans
Speed pedelec	44,5 ans	48,4 ans
Toutes les victimes	38,2 ans	48,6 ans

Cartographie des accidents impliquant des vélos électriques et speedpedelecs, 2024, Vias

RISQUE D'ACCIDENT MORTEL* ET RISQUE D'ACCIDENT CORPOREL** EN FONCTION DU TYPE DE VÉLO ET DE LA CATÉGORIE D'ÂGE (2018-2020)

Le risque d'accident mortel par kilomètre parcouru à vélo chez les seniors est presque 6 fois plus élevé que pour les autres classes d'âges.

*nombre de décédés 30 jours par milliards de kilomètres parcourus

**Nombre de blessés ou de décédés 30 jours par millions de kilomètres parcourus

	Risque d'accident mortel		Risque d'accident corporel	
	Seniors (≥ 65 ans)	Non-seniors (18-64 ans)	Seniors (≥ 65 ans)	Non-seniors (18-64 ans)
Vélo classique	52	8	1,9	1,8
Vélo électrique	57	10	1,5	1,5

Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium). Infographie : institut Vias

RÉPARTITION DU NOMBRE DE VICTIMES SELON LE TYPE DE VÉLO



Parmi toutes les victimes de la route, la part des cyclistes a augmenté. Cette augmentation est principalement due à l'augmentation du nombre de victimes à vélo électrique.

Toutefois, en tenant compte de l'augmentation du nombre de kilomètres parcourus, nous constatons une diminution du risque de décès des cyclistes dans la circulation en Flandre.*

Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium). Infographie : institut Vias

* Source : Fietsberaad. (2024). Evolutie van fietsgebruik en fietsveiligheid in Vlaanderen: een vergelijking met Nederland en Denemarken.

POURCENTAGE ET GRAVITÉ DES ACCIDENTS CES CINQ DERNIÈRES ANNÉES PAR TYPE DE VÉLO

Concernant le risque et la gravité des accidents, on n'observe pas de différence notable entre vélo non électrique et vélo électrique.

Vélo non électrique	Oui, seulement des dégâts matériels	2%
	Oui, avec des blessures physiques, mais cela n'a pas nécessité une visite chez le médecin/à l'hôpital	5%
	Oui, avec des blessures physiques ayant nécessité une visite chez le médecin/à l'hôpital	4%
	Oui, avec accident corporel et incapacité de travail d'au moins un jour	1%
	Non	87%
Vélo 25 km/h	Oui, seulement des dégâts matériels	3%
	Oui, avec des blessures physiques, mais cela n'a pas nécessité une visite chez le médecin/à l'hôpital	5%
	Oui, avec des blessures physiques ayant nécessité une visite chez le médecin/à l'hôpital	3%
	Oui, avec accident corporel et incapacité de travail d'au moins un jour	1%
	Non	87%

Source : Enquête BeMob sur l'usage du vélo et de la trottinette en Belgique, 2024, SPF M&T

FRÉQUENCE DU PORT DU CASQUE PAR TYPE DE VÉLO

Le port du casque augmente avec le degré d'électrification.

Il est plus faible pour les modes partagés.

Port du casque en Belgique			
	Oui, toujours ou le plus souvent	Parfois	Non, jamais ou rarement
Vélo non électrique	22%	9%	70%
Vélo électrique	38%	9%	53%
Speedpedelec	89%	6%	6%
Trottinette électrique personnelle	44%	11%	44%
Vélo non électrique partagé	17%	11%	72%
Trottinette électrique partagée	23%	3%	73%

Source : Enquête BeMob sur l'usage du vélo et de la trottinette en Belgique, 2024, SPF M&T

FRÉQUENCE DU PORT DU CASQUE PAR RÉGION ET PAR GENRE

Le pourcentage de cyclistes portant toujours, ou le plus souvent, un casque est deux fois plus élevé en Wallonie qu'en Flandre.

À vélo non électrique, les hommes portent plus souvent un casque que les femmes.

Personnes qui portent toujours ou le plus souvent un casque par région			
	Flandre	Wallonie	Bruxelles
Vélo non électrique	18%	39%	33%
Vélo électrique	35%	73%	59%

Personnes qui portent toujours ou le plus souvent un casque par genre		
	Homme	Femme
Vélo non électrique	27%	16%
Vélo électrique	40%	37%

Source : Enquête BeMob sur l'usage du vélo et de la trottinette en Belgique, 2024, SPF M&T





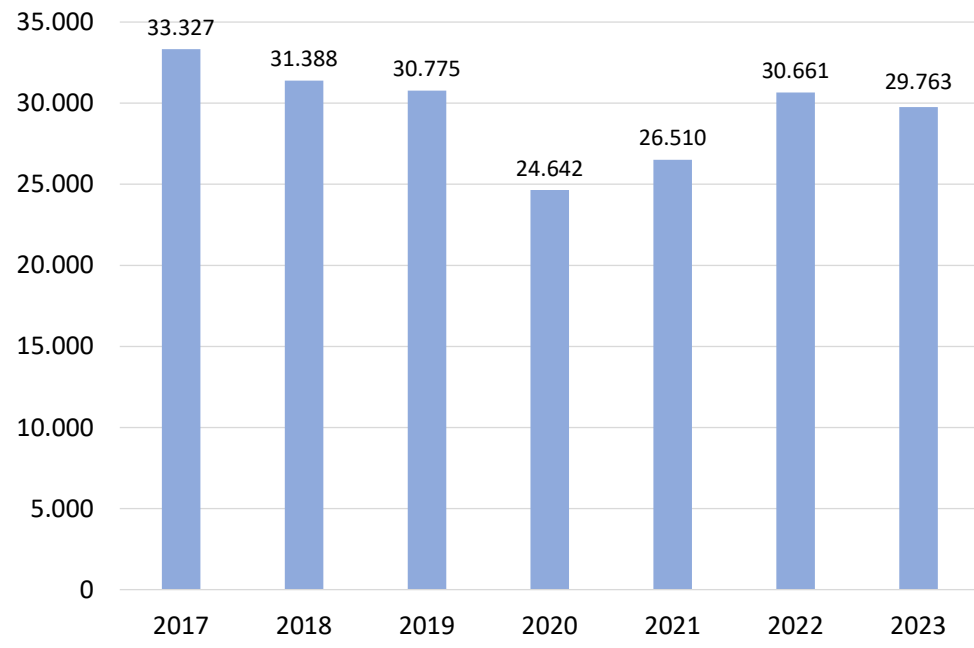
Vols de vélos

- ▶ Vols de vélos par région
- ▶ Déclarations de vols de vélos en Belgique
- ▶ Carte des vols de vélos en 2023
- ▶ Fréquence des vols de vélos
- ▶ Lieu du vol de vélo en Belgique
- ▶ Marquage des vélos volés en 2023
- ▶ MyBike : plateforme d'enregistrement des vélos
- ▶ Comportement après un vol de vélo

DÉCLARATIONS DE VOLS DE VÉLOS EN BELGIQUE

Après une forte chute du nombre de déclarations de vols de vélos en 2020 suite aux conditions sanitaires, les vols de vélos ont progressé en 2021 et 2022.

En 2023, les vols de vélos ont légèrement diminué.



Source : [Statistiques de la Police fédérale](#)

VOLS DE VÉLOS PAR RÉGION

Entre 2017 et 2023, le nombre de vols de vélos a diminué en Région flamande et en Région wallonne. À l'inverse, la Région de Bruxelles-Capitale a connu une forte augmentation des vols de vélos sur cette période.

	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
> Région: Région flamande	26 848	24 676	24 230	17 706	19 670	22 913	22 563
> Région: Région de Bruxelles-Capitale	3 548	3 831	4 503	4 531	4 371	5 094	4 923
> Région: Région wallonne	2 931	2 881	2 619	2 511	2 821	2 867	2 277

Source : [Statistiques de la Police fédérale](#)

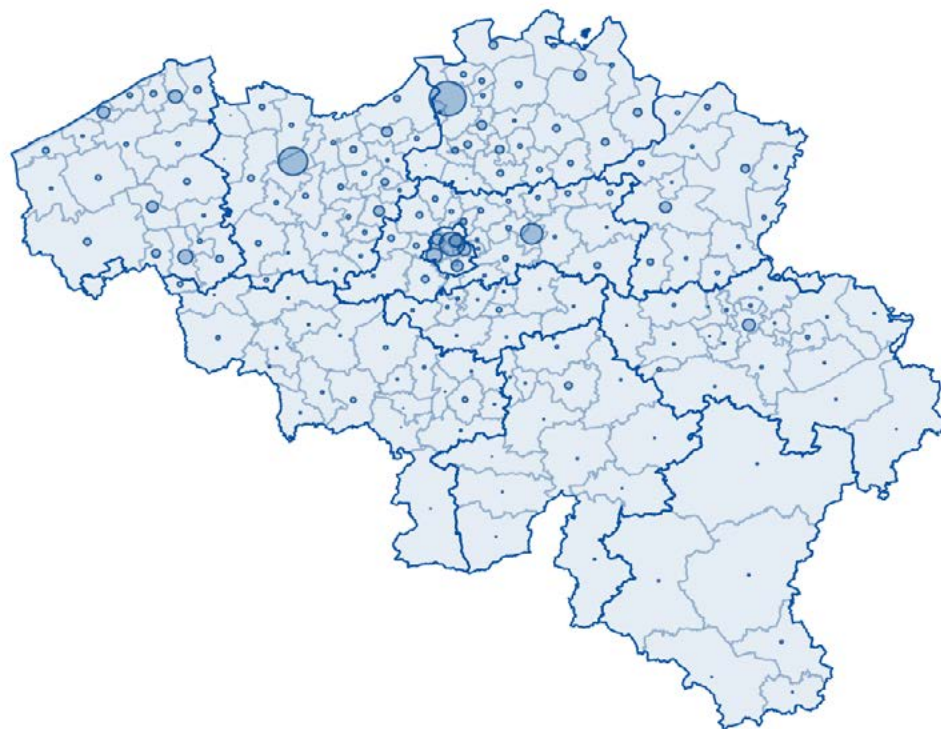


CARTE DES VOLS DE VÉLOS EN 2023

Les zones de police bruxelloises sont particulièrement touchées par les vols.

En Flandre, ce sont les zones de police d'Anvers, Gand et Louvain qui concentrent le plus de vols.

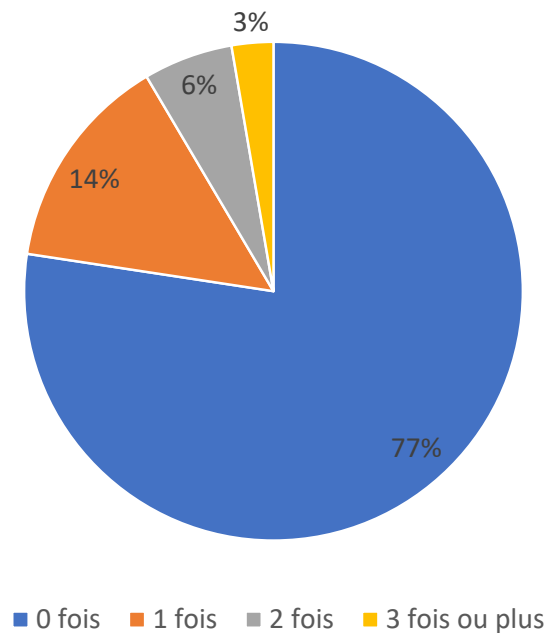
En Wallonie, c'est la zone de police de Liège qui est la plus touchée.



Source : Statistiques de la Police fédérale

FRÉQUENCE DES VOLS DE VÉLOS

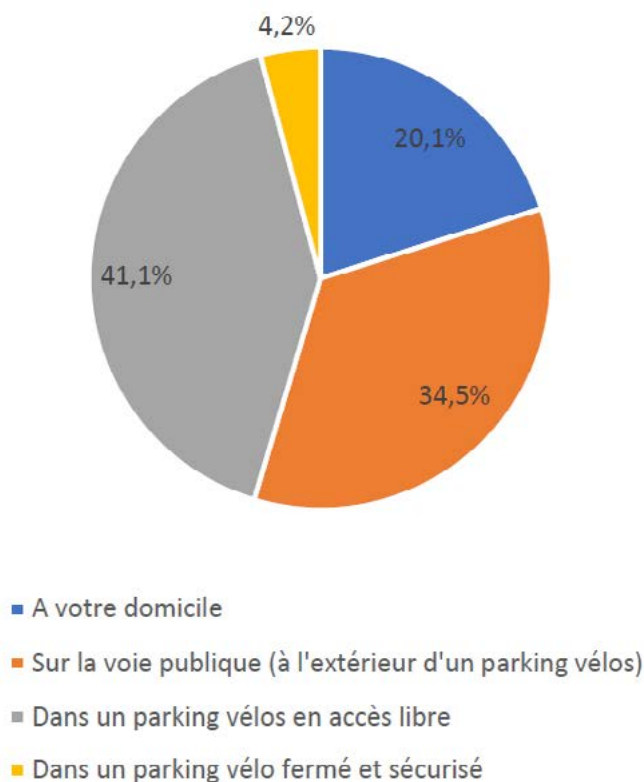
23% des Belges de plus de 18 ans ont été victimes au moins une fois d'un vol de leur vélo.



LIEU DU VOL DE VÉLO EN BELGIQUE

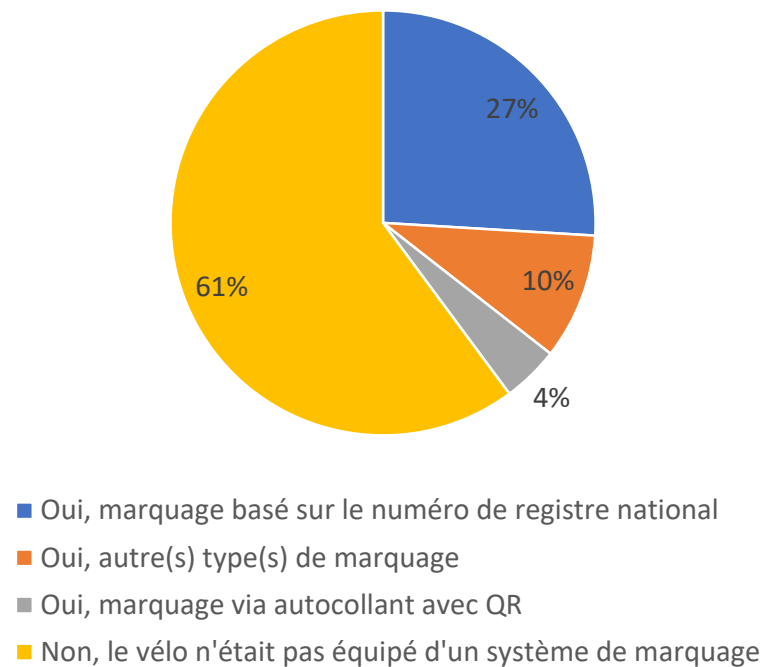
Trois quarts des vols ont lieu dans le domaine public : soit dans un parking vélo libre d'accès (41%), soit sur la voie publique en dehors d'un parking vélo (34%).

L'analyse des chiffres montre aussi que le pourcentage de vols de vélos au domicile est plus important à Bruxelles (27%) et en Wallonie (33%) qu'en Flandre (17%).



MARQUAGE DES VÉLOS VOLÉS EN 2023

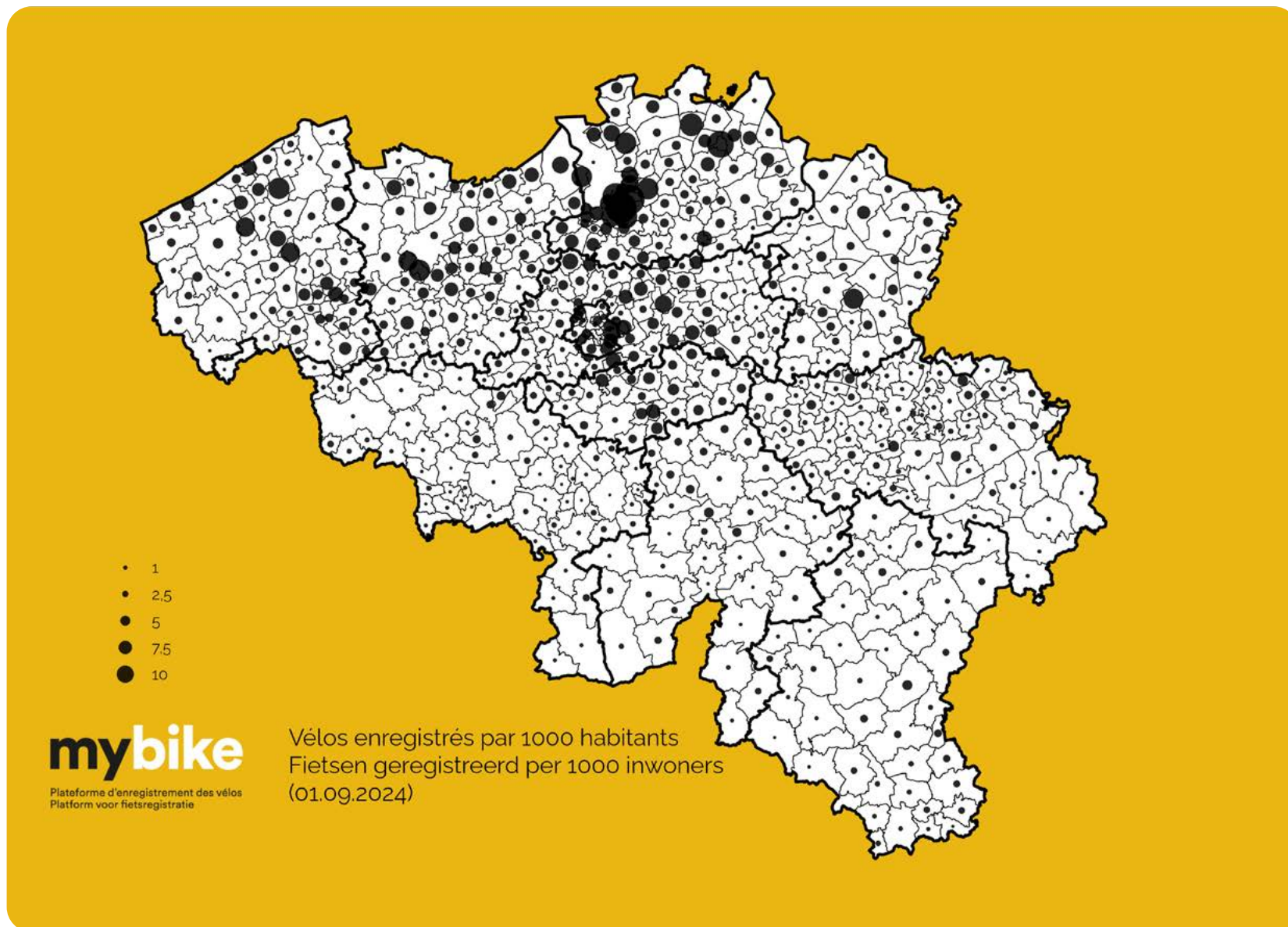
En 2023, la majorité des vélos volés n'avaient pas de marquage.



MYBIKE : PLATEFORME D'ENREGISTREMENT DES VÉLOS

Mybike.belgium .be est la plateforme d'enregistrement des vélos soutenue par l'État fédéral et les trois régions. Elle permet d'**enregistrer** et d'**identifier** un vélo à l'aide d'un sticker afin de réduire le risque de vol et de recel tout en augmentant les chances de le retrouver en cas de vol.

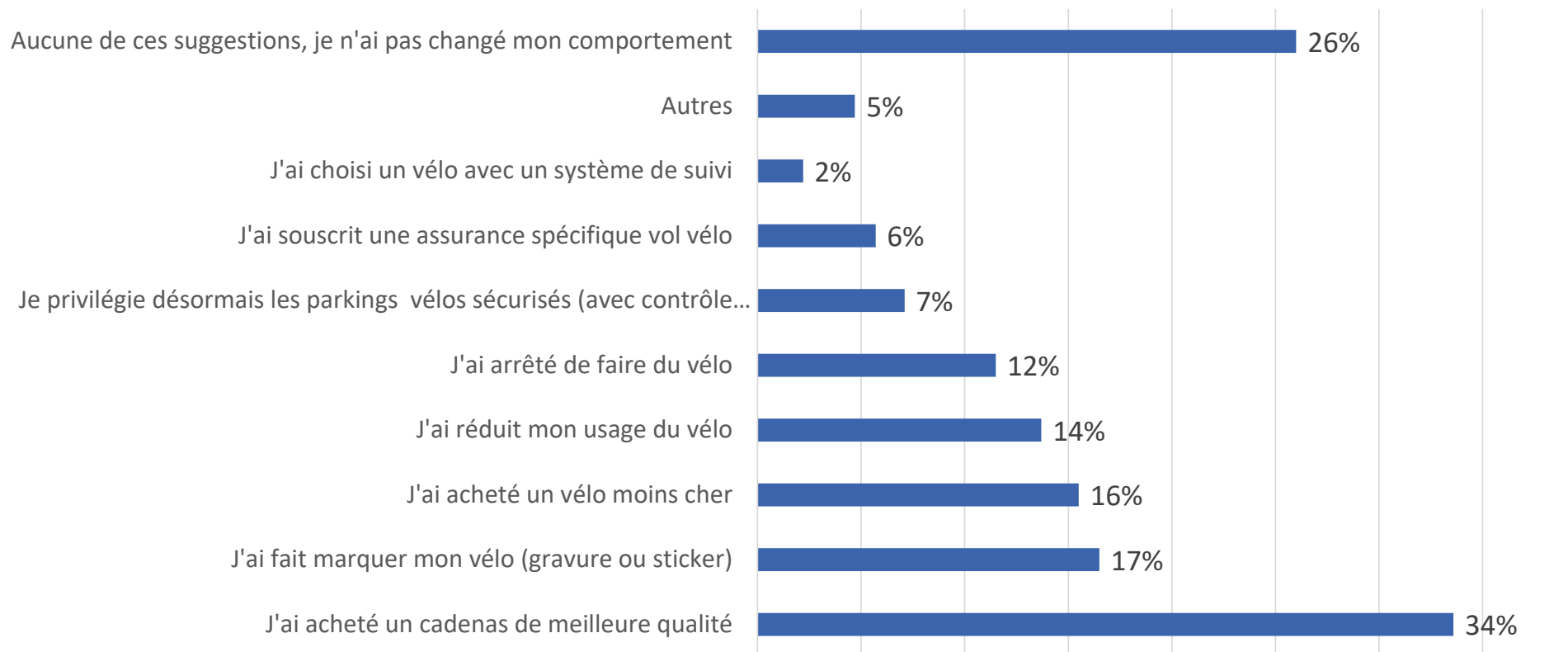
En février 2025, **107.000** cyclistes ont enregistré **120.000** vélos dans la plateforme MyBike (y inclus les enregistrements précédents de MyBike Bruxelles).



Chiffres MyBike à partir du lancement de MyBike Belgique le 23 avril 2024 (non inclus les enregistrements précédents de MyBike Bruxelles)

COMPORTEMENT APRÈS UN VOL DE VÉLO

Parmi ces comportements, lesquels avez-vous adoptés suite à un vol de vélo ?



Source : Enquête BeMob sur l'usage du vélo et de la trottinette en Belgique, 2024, SPF M&T

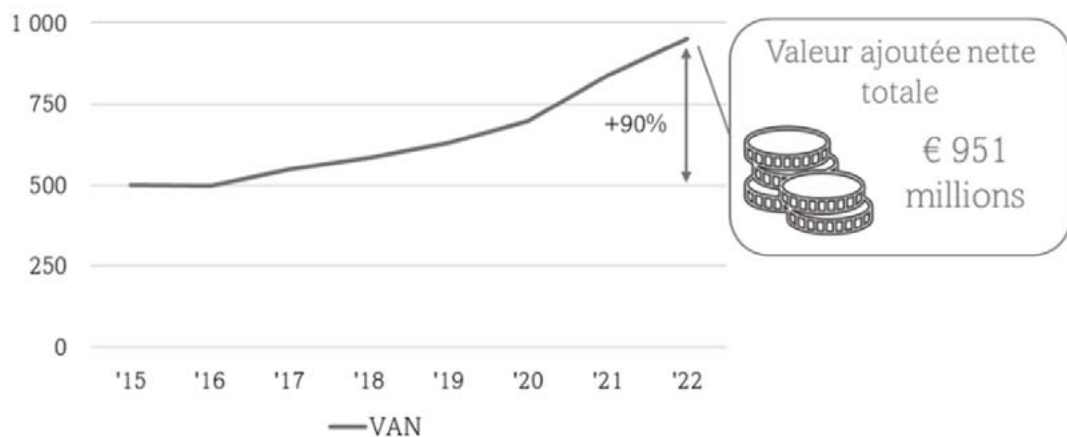


Économie du vélo

- Valeur ajoutée nette de l'économie du vélo
- Valeur ajoutée nette de l'économie du vélo en milliers d'euros
- Emploi (ETP) dans l'économie du vélo
- Répartition des équivalents temps plein du vélo



VALEUR AJOUTÉE NETTE DE L'ÉCONOMIE DU VÉLO



En 2022, l'économie du vélo a créé une valeur ajoutée nette* totale de 951 millions d'euros.

L'économie du vélo a progressé d'environ 90 % au cours des huit dernières années.

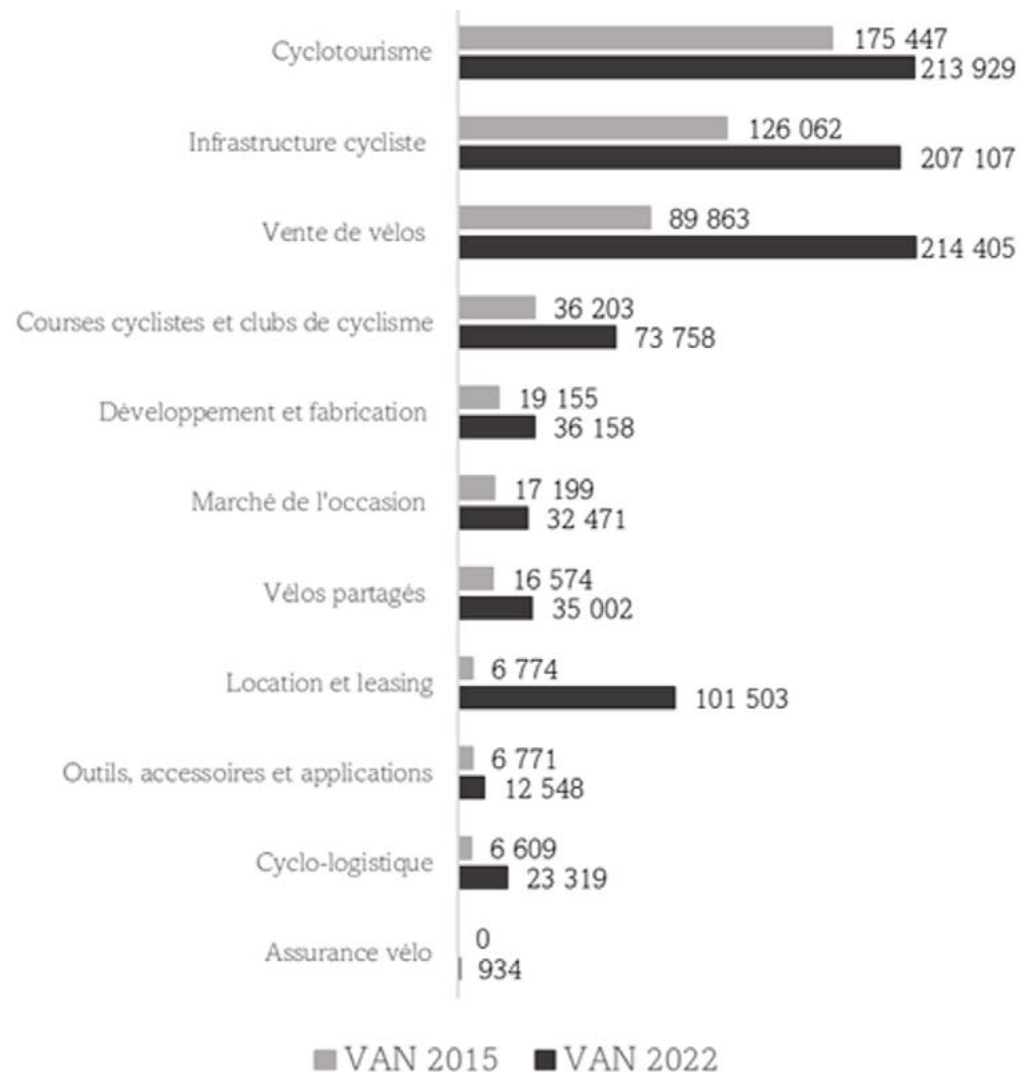
Entre 2020 et 2022, le taux de croissance de l'économie du vélo était 3 fois plus élevé (15%) que le taux de croissance de l'économie sans le vélo (5%).

(* La valeur ajoutée nette (VAN) est la valeur totale qu'un secteur économique ajoute à la production de biens et de services, déduction faite de la valeur des matières premières utilisées et des services achetés à d'autres entreprises.

VALEUR AJOUTÉE NETTE DE L'ÉCONOMIE DU VÉLO EN MILLIERS D'EUROS

La valeur ajoutée nette la plus élevée est réalisée par le tourisme à vélo, l'infrastructure cyclable et la vente de vélos et de pièces détachées.

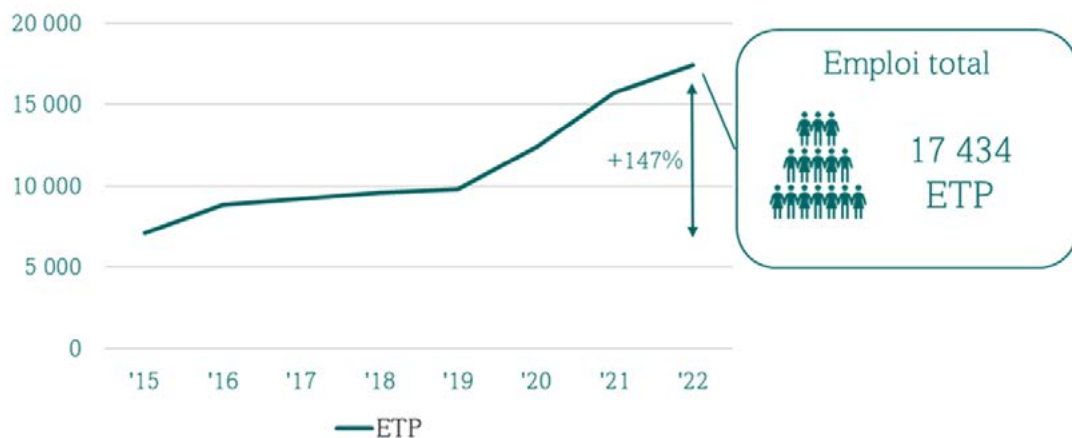
Le leasing vélo, l'assurance vélo et la cyclo-logistique sont les 3 secteurs qui ont connu les taux de croissance les plus élevés entre 2015 et 2022.



EMPLOI (ETP) DANS L'ÉCONOMIE DU VÉLO

L'emploi dans l'économie du vélo en Belgique en 2022 était de 17.434 équivalents temps plein (ETP).

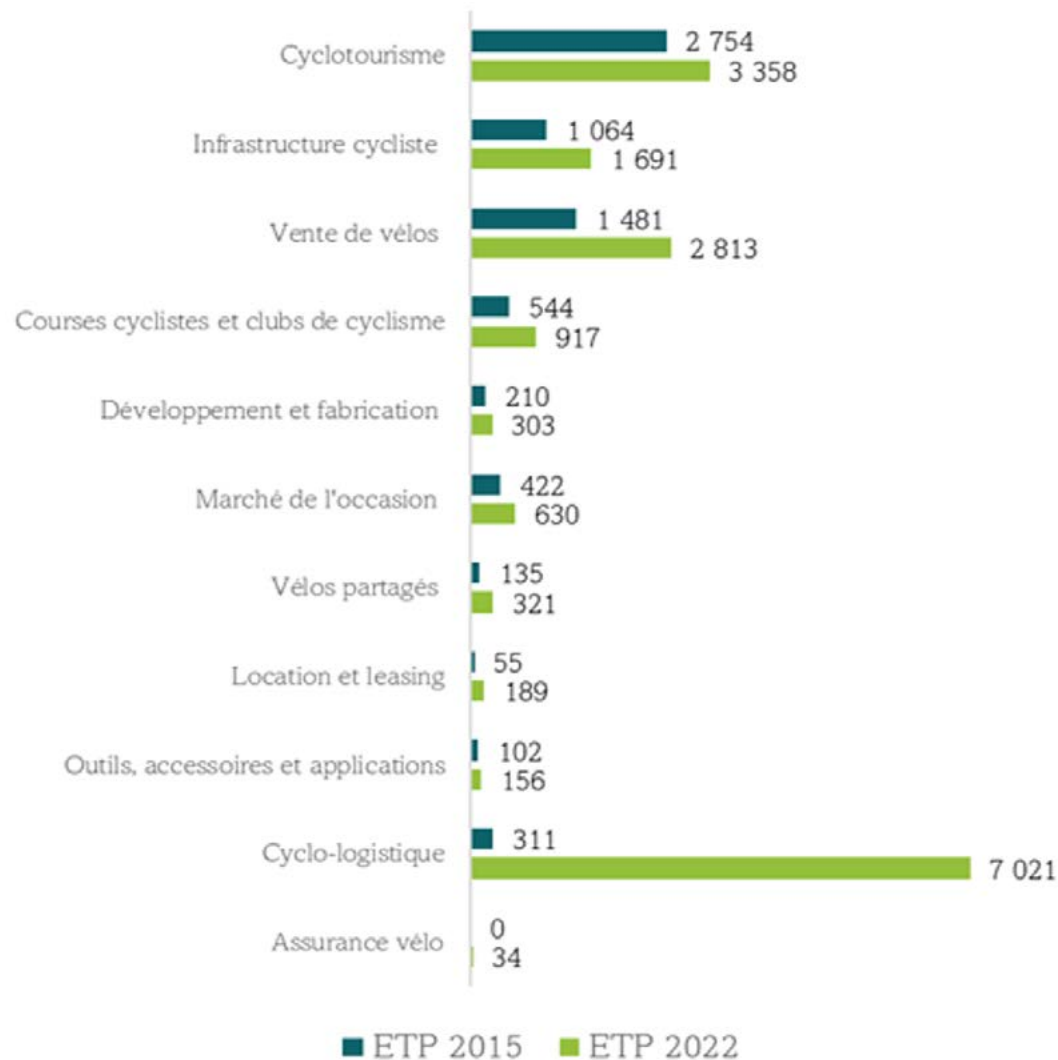
Au cours des huit dernières années (entre 2015 et 2022), cet emploi a augmenté de 147%.



RÉPARTITION DES ÉQUIVALENTS TEMPS PLEIN DU VÉLO

La cyclo-logistique, avec plus de 7.000 emplois, est le secteur de l'économie du vélo qui génère le plus d'emplois.

Le cyclotourisme, la vente de vélo et l'infrastructure cyclable génèrent également beaucoup d'emplois.



Source : L'économie du vélo en Belgique et son influence sur la situation socio-économique du pays, TML Leuven, 2024



Infrastructures cyclables

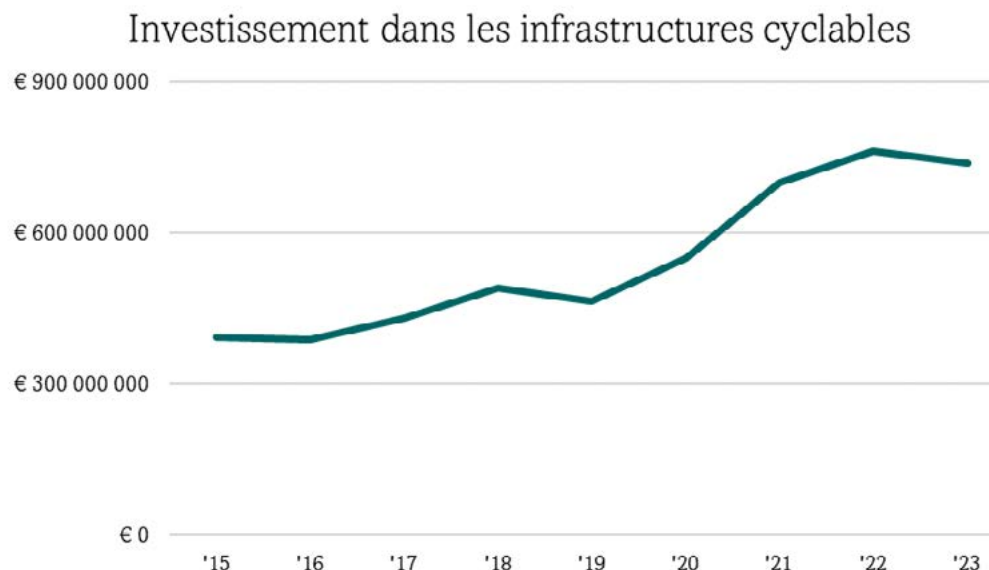
- ▶ Évolution des investissements dans les infrastructures cyclables en Belgique
- ▶ Valeur ajoutée nette et emploi, liés aux infrastructures vélo
- ▶ Perception de la qualité et de l'entretien de l'infrastructure cyclable par région



ÉVOLUTION DES INVESTISSEMENTS DANS LES INFRASTRUCTURES CYCLABLES EN BELGIQUE

Les investissements en Belgique dans les infrastructures cyclables (y compris l'entretien et le stationnement vélo) sont passés de 393 millions d'euros en 2015 à 739 millions d'euros en 2023.

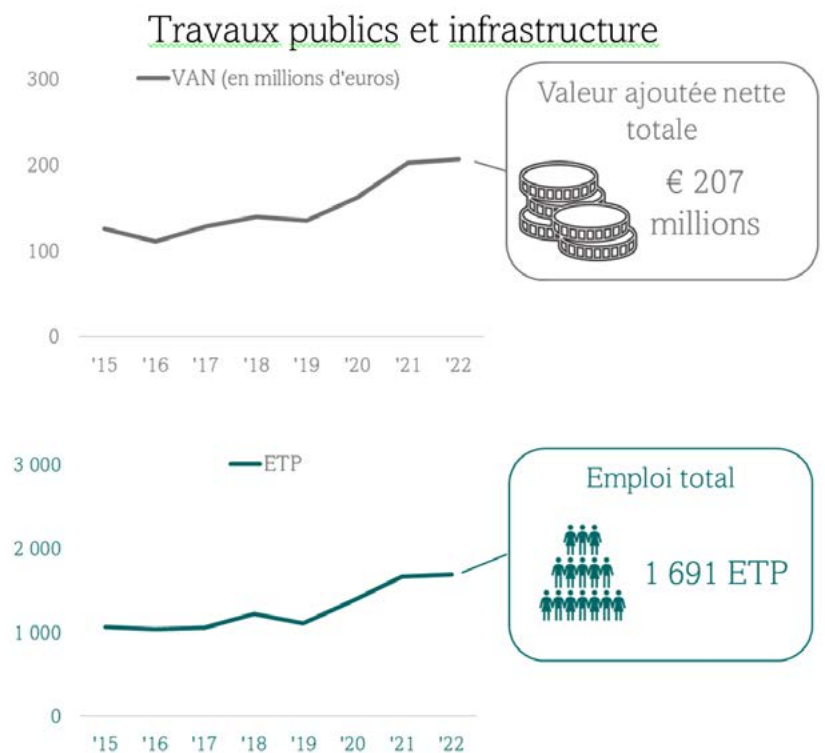
La hausse a été particulièrement marquée pendant la pandémie en 2020-2021.



VALEUR AJOUTÉE NETTE ET EMPLOI, LIÉS AUX INFRASTRUCTURES VÉLO

En 2022, la valeur ajoutée des travaux publics et de l'infrastructure vélo était de 207 millions d'euros.

L'emploi s'élevait lui à 1.691 ETP en 2022.



Source : L'économie du vélo en Belgique et son influence sur la situation socio-économique du pays, TML Leuven, 2024

PERCEPTION DE LA QUALITÉ ET DE L'ENTRETIEN DE L'INFRASTRUCTURE CYCLABLE PAR RÉGION

L'enquête fédérale BeMob sur la qualité et l'entretien des infrastructures cyclables confirme les résultats des enquêtes régionales.

La qualité des infrastructures est jugée moyenne en Belgique et l'entretien est jugé un peu plus sévèrement.

	Qualité	Entretien
Belgique	5,3/10	5,2/10
Flandre	5,8/10	5,6/10
Bruxelles	5,2/10	5,2/10
Wallonie	4,1/10	4/10

Source : Enquête BeMob sur l'usage du vélo et de la trottinette en Belgique, 2024, SPF M&T

LISTE DES SOURCES

ORGANISATIONS

Service public fédéral Mobilité et Transports

Service public fédéral Économie – Statbel

Service public fédéral Finances

Police fédérale – Statistiques

SNCB

MyBike

L!nk

TML Leuven

Traxio

Vias Institute

DOCUMENTS

[A comparative cost-benefit analysis of cycling within the Benelux and North, Rhine-Westphalia, 2022, TML](#)

[Baromètre de la sécurité routière, 2023, Vias](#)

[Cartographie des accidents impliquant des vélos électriques et speed pedelecs, 2024, Vias](#)

[Enquête BeMob sur l'usage du vélo et de la trottinette en Belgique, 2024, SPF Mobilité et Transports](#)

[Enquête BeMob sur la pratique du vélo en Belgique, 2022, SPF Mobilité et Transports](#)

[Enquête BeMob sur les déplacements domicile-travail en 2022 et 2023, SPF Mobilité et Transports](#)

[Enquête BeMob sur les modes de déplacement utilisés par les Belges en 2024, SPF Mobilité et Transports](#)

[Enquête fédérale sur les déplacements domicile-travail, 2021-2022, SPF Mobilité et Transports](#)

[Enquête Monitor 2017, SPF Mobilité et Transports](#)

[Évolution plutôt positive de la sécurité routière hormis pour les cyclistes, Statbel](#)

[L'économie du vélo en Belgique et son influence sur la situation socio-économique du pays, TML Leuven, 2024](#)

[L'impact du vélo sur la santé, le climat et l'économie en Belgique, Vias 2022](#)

[Le Marché du vélo en Belgique en 2023, Traxio](#)

[MyBike](#)



SERVICE PUBLIC FÉDÉRAL
MOBILITÉ ET TRANSPORTS

www.mobilit.belgium.be



Numéro de dépôt (D/2025/13.831/1)