

Le vélo et le vélo à assistance électrique en Belgique

Fiche thématique utilisant la base de données développée dans le cadre du projet MONITOR

Le vélo et le vélo à assistance électrique en Belgique

Fiche thématique utilisant la base de données développée dans le cadre du projet MONITOR

Auteurs : Julien Leblud, Brecht Pelssers & Wouter Van den Berghe

Éditeur responsable : Karin Genoe

Éditeur : Institut Vias – Centre de Connaissance Sécurité Routière

Date de publication : 09/12/2018

Veillez référer au présent document de la manière suivante : Julien Leblud, Brecht Pelssers & Wouter Van den Berghe, Le vélo et le vélo à assistance électrique en Belgique – Fiche thématique utilisant la base de données développée dans le cadre du projet MONITOR, Bruxelles, Belgique : Institut Vias – Centre Connaissance de Sécurité Routière

Dit rapport is eveneens beschikbaar in het Nederlands onder de titel: De fiets en elektrische fiets in België – Thematische fiche op basis van de database ontwikkeld in het kader van het MONITOR-project Brussel, België: Vias institute - Kenniscentrum Verkeersveiligheid

Cette recherche a été rendue possible par le soutien financier du Service Public Fédéral Mobilité et Transports.

Vélo et vélo électrique en Belgique

1 Introduction

Le vélo est un moyen de transport actif assez populaire en Belgique, et particulièrement en Flandre. Qu'il soit sans ou avec assistance électrique, il représente à l'heure actuelle une part modale non négligeable, et fait partie de solutions en termes de mobilité durable.

*Une note préliminaire importante : dans ce chapitre, nous parlerons toujours des vélo à **assistance électrique, pouvant rouler à 25 km/h**, et non des « speed pedelec ». Ces derniers, très récents sur le marché belge, peuvent quant à eux dépasser largement les 25 km/h pour atteindre des vitesses moyennes de 30, 40 km/h.*

Plus de 12% du nombre de déplacements en Belgique se font à vélo sans assistance. A cela s'ajoute 2% des déplacements grâce au vélo électrique¹ (Tableau 1). Si on regarde les distances totales parcourues, on constate que l'écart entre vélo et vélo électrique est moindre : 4,3% et 0,9%, respectivement, ce qui implique que les déplacements à vélo électrique sont plus long.

Tableau 1: Part du vélo dans les déplacements en Belgique

	Part dans le nombre de déplacements	Part dans la durée des déplacements	Part dans la distance totale des déplacements	Utilisation quotidienne (en % de la population)
Vélo	12,6%	10,6%	4,3%	14%
Vélo électrique	1,4%	1,8%	0,9%	3%

Bien entendu, un vélo parcourt moins de kilomètres qu'une voiture. Cependant, la durée passée avec ce moyen de transport est tout aussi substantielle : environ 13% (10,6+1,8 %) du temps des Belges passé en se déplaçant l'est à vélo.

De manière générale toujours, on peut considérer que, lors d'un jour normal, le vélo est utilisé par 17% de la population (14% sans assistance, 3% vélos avec assistance). Il s'agit donc d'un moyen de transport non négligeable en Belgique. C'est évidemment moins que la voiture par exemple, mais plus que les transports en commun.

2 Caractéristiques principales des utilisateurs et des déplacements à vélo

Le Tableau 2 présente les principales caractéristiques des utilisateurs et des déplacements avec des vélos sans ou avec assistance électrique. Le premier élément est assez éloquent : les vélos électriques sont utilisés par des gens en moyenne 20 ans plus âgés que les vélos sans assistance. De plus, ils permettent de faire des voyages plus longs (presque 10 km par trajet, contre 5 pour les vélos classiques). Les hommes auront plus tendance à utiliser les vélos classiques que les femmes.

Enfin, on peut constater que la répartition vélo-vélo électrique varie fortement en fonction des régions. En région Bruxelloise, le vélo avec assistance semble encore être peu représenté (7%) par rapport à la Flandre (14%) et en Wallonie (21%). La topographie peut sans doute expliquer en partie ce phénomène.

¹ Les données datant de mi 2016, la proportion est encore plus élevée aujourd'hui

Tableau 2: Comparaison entre le vélo et le vélo électrique

Paramètre	Vélo sans assistance		Vélo avec assistance électrique	
	Homme	Femme	Homme	Femme
Age moyen de l'utilisateur	39 ans	33,5 ans	54,6 ans	52,9 ans
Répartition par genre	57% Hommes / 43% Filles		47% Hommes / 54% Filles	
Distance par trajet	6,1 km	4 km	10,3 km	9 km
Temps moyen par trajet	22 min	17 minutes	34 min	25 min
Vitesse moyenne	17 km/h	14 km/h	18 km/h	22 km/h
Taux situations dangereuses par 1000 minutes	1,45 / 1000 minutes	1,12/1000 minutes	1,41 / 1000 minutes	2,18 / 1000 minutes

Le Tableau 2 et la Figure 1 illustrent par ailleurs le nombre de situations d'urgence enregistrées dans la base de données.

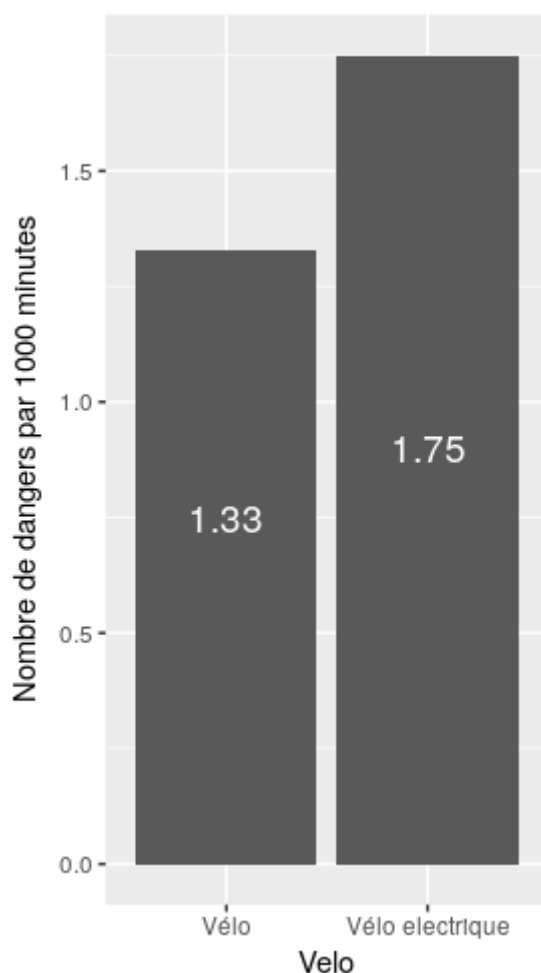


Figure 1: Nombre de presqu'accidents enregistrés par 1000 minutes sur la voie publique.

On constate que de manière globale, les personnes voyageant en vélo électrique subissent plus de situations dangereuses que les vélos classiques. La différence de vitesse moyenne entraine peut-être une augmentation

du risque de situation dangereuse. Cela est en effet le plus marqué chez les femmes roulant avec des vélos avec assistance, et leur vitesse moyenne est en effet la plus élevée.

Les répondants à l'enquête ont eu l'occasion d'indiquer contre qui/ quoi avaient-ils eu une situation dangereuse. Les résultats sont présentés dans le Tableau 3.

Tableau 3: description des situations dangereuses subies par les utilisateurs de vélos/ vélos électriques (Nombre de situations dangereuses= 101. Les nombres entre parenthèse correspondent aux valeurs absolues.

	Vélo assistance	sans Vélo assistance	avec
Contre un véhicule parké	8% (6)	5% (1)	
Contre un objet fixe (poteau, arbre)	1% (1)	5% (1)	
Contre Piétons/skaters ?	12% (10)	5% (1)	
Contre une voiture (+ minibus + camionnette)	62% (50)	81% (17)	
Contre un vélo (avec ou sans assistance)	10% (8)	5% (1)	
Contre un camion	1% (1)	/	
Autre	1% (1)	/	
Tout seul	4% (3)	/	

On constate que la principale source de danger, selon les usagers de vélos restent les voitures et camionnettes circulant sur la voie publique. Les autres vélos et piétons semblent en effet être négligeable en comparaison. Cependant, on sait par ailleurs que ¾ des accidents de vélos sont des accidents sans contrepartie, ce qui veut dire que l'usager de la route ne se rend pas compte des dangers liés à la chute, à la perte de contrôle.

3 Motifs et période de déplacement

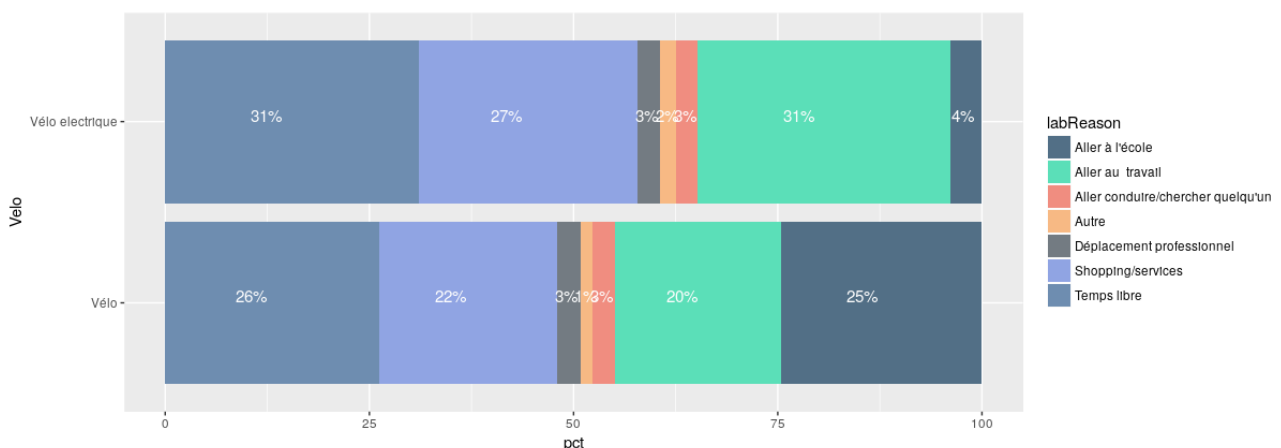


Figure 2: répartition des motifs de déplacement en vélo et vélo à assistance électrique

De manière intéressante, le vélo (électrique ou non) sert à l'heure actuelle majoritairement à aller au travail ou à l'école (35% des déplacements des vélos électriques et 45% des déplacements des vélos classiques. Ensuite viennent les déplacements des temps libre, et les déplacements pour les achats/ services. Il est donc clair que le vélo aujourd'hui est un moyen de transport et ne sert pas uniquement au balades.

