

# Pourquoi les francophones sont des « cyclo-attardés »

Participez à notre débat sur la mobilité dans et autour de Bruxelles sur notre page Facebook ([www.facebook.com/bruxelles.onbouge](http://www.facebook.com/bruxelles.onbouge)).

- Le vélo est moins développé du côté francophone et à Bruxelles.
- Quel est le problème ?

Les chiffres ne mentent pas. En Flandre, en 2014, 15 % des travailleurs se rendent sur leur lieu de travail à vélo. Ils ne sont que 1,5 % en Wallonie. Part modale du vélo à Liège : 1,4 %. A Namur : 1,8 %. Bruxelles, qui a la chance d'avoir les Flamands et les eurocrates, fait quand même mieux : 3 %. Partout le vélo progresse, mais on est loin du compte. A Bruxelles, assure Frederik Depoortere, le manager vélo régional, 7 % de

tous les déplacements se feraient à bicyclette. Sans parler des « paradis » que sont Copenhague (62 % des déplacements), Utrecht (26 %) ou Amsterdam, il faut constater que la plupart des villes d'Europe se sont lancées dans des politiques cyclables ambitieuses. C'est le cas de Berlin, Lyon, Munich, Strasbourg et Paris, malgré les réticences. « Paris fait un gros effort et pourrait rattraper, voire dépasser Bruxelles », selon De Poortere.

Alors, quel est le souci ? Le temps ? Si l'IRM compte en moyenne 198 jours de précipitations par an à Uccle, on estime qu'il pleut pendant à peine 7 % du temps d'un déplacement quotidien. Et ceux qui ont vu les flots de cyclistes à Copenhague en plein hiver ou les marées de Hollandais sur deux roues savent que l'argument ne tient pas. Le relief ? des villes topographiquement comparables aux nôtres sont bien plus avancées. ■

MICHEL DE MUELENAERE

## L'HISTOIRE

### Après l'éradication, on part de rien

Une part d'explication réside dans le fait que, chez nous, le vélo a été quasi éradiqué. Après un âge d'or entre le début du XX<sup>e</sup> et la fin de la Seconde Guerre mondiale, il n'a pas résisté au tourbillon de l'automobile. Ce sont des années d'essor économique ; la voiture est vue comme un instrument de progrès qu'il importe de mettre à la disposition du plus grand nombre, particulièrement la classe populaire. Ainsi, elle

façonne la mobilité, modèle l'espace urbain, plie la société à ses lois. Et la Belgique, phare du modernisme, s'y livre avec complaisance. Le projet est porté par l'industrie et par la bourgeoisie francophone, raison pour laquelle le vélo est resté plus présent en Flandre, où il est devenu un instrument de l'identité nationale, analyse Jean-Philippe Gerkens, sociologue (Saint-Louis). La bicyclette est confinée à la sphère du sport, pas du transport. Rouler à vélo, c'est audacieux, courageux ; cela nécessite un dépassement de soi. Ce n'est pas la normalité : l'idéal-type, c'est le coureur. Aux Pays-Bas, le vélo est lent. La dépendance s'installe. L'étalement urbain, favorisé par la voi-

ture, renforce l'utilisation de celle-ci. En rendant la ville moins agréable, la voiture cause l'exode urbain. Les « néo-ruraux » continueront à venir travailler en ville... en voiture. Cette évolution rend le retour en arrière très difficile. Tous les pays ont été touchés, mais certains ont maintenu un embryon de masse critique sur laquelle rebondir. Pas du côté francophone ni à Bruxelles. Au fil du temps, la mobilité est aussi devenue plus complexe avec des trajets à enchaîner en un temps de plus en plus court. Aller vite, être actif : la nouvelle norme. Une évolution que la voiture a rendue possible. Et à laquelle elle affirme aujourd'hui encore être la seule à pouvoir répondre.

## LES INFRASTRUCTURES

### Pas de pistes, pas de vélos

Cela ne fait plus débat. Le manque d'infrastructures est un des principaux obstacles à la pratique du vélo. « On nous dit souvent : "Pourquoi mettre une piste cyclable ici, il n'y a pas de vélo" !, dit un aménageur. Or, dès qu'on trace une piste, les vélos se pointent. » Egout à voitures, la rue de la Loi à Bruxelles a fini par être dotée d'une piste cyclable (sur le trottoir). C'est aujourd'hui un des axes les plus fréquentés par les cyclistes. D'où des conflits croissants avec les piétons... L'infrastructure doit être jugée sûre pour attirer les novices. Ce n'est pas toujours le cas. Piste suggérée par des chevrons ou

des vélos peints, manque de pistes séparées du trafic, les cyclistes francophones s'estiment maltraités. Si, dans les petites rues où le trafic est apaisé, le vélo peut cohabiter avec l'auto, sur les axes fréquentés où la vitesse est plus élevée, il a besoin d'être mieux protégé. « Bruxelles est plus dense et comporte moins d'axes très larges qu'une ville comme Copenhague, plaide Depoortere. Les discussions sont complexes parce qu'il faut "sacrifier" quelque chose pour faire la place au vélo. Cela nous force à être plus créatifs. » D'où du « broi » : les bandes bus ouvertes aux vélos qui étonnent les Hollan-

dais, les sens uniques limités, les marquages imparfaits ou les itinéraires cyclables régionaux qui, en passant par des rues moins fréquentées, pallient le manque de place sur les grands axes. « Bruxelles est devenue un laboratoire pour les cas désespérés. On a tout contre nous : des rails, des pavés, du relief, plein de bagnoles. Mais on réussit, on ne doit pas avoir honte. Évidemment, on pourrait être plus efficace, plus rapide. » Moins réjouissant du côté wallon. « S'il y a moins d'usagers à Liège, c'est la faute à la faiblesse des investissements et d'infrastructures sécurisées. Si on ne fait rien, on n'aura rien », dit une locale. « Entre Louvain-la-Neuve

et Corbais, cela fait dix ans que les cyclistes se battent pour un accès, témoigne Luc Goffinet, du Gracq (les cyclistes au quotidien). Il n'y a d'alternative que la N4. Mais on y a juste marqué une piste à côté d'une quasi-autoroute. C'est réservé à 5 % de la population cycliste, les autres ne s'y risquent pas. » Dernier point : le vélo suffit rarement à tous les déplacements. Il est dépendant des autres modes (le train, le bus). Si ceux-ci sont défaillants ou peu accueillants, les cyclistes seront découragés.

## LA CULTURE

### Un manque de culture

Pas la culture du vélo, les francophones ? L'image de la réussite s'est longtemps confondue avec la maison, les équipements, le garage et la ou les voitures. « Les francophones ne savent pas de quoi on parle, explique un Flamand de Bruxelles. Mais dès qu'ils découvrent le vélo au quotidien, ils sont aussi convaincus de l'intérêt et

des bienfaits. Heureusement, les Flamands importent une partie de leur culture à Bruxelles. » Du côté wallon, le vélo au quotidien est encore considéré comme une niche pour une petite partie de la population : « Des mâles aguerris qui avaient des kilomètres sur une longue distance. Ceux-là n'ont pas vraiment besoin d'infrastructures », dit Fanny De Smet, chercheuse à Saint-Louis. Peu de politiques croient que M. et M<sup>me</sup> Tout-le-monde peuvent rouler

quotidiennement à vélo. Particularité de la « mobilité » : chacun l'envisage à partir de sa propre expérience. Comment se déplacent les décideurs francophones, hommes et femmes politiques, cabinetards, responsables d'administration, parlementaires, hommes d'affaires ? Majoritairement en voiture, pardi. De fonction souvent. Avec chauffeur parfois. Parking à l'arrivée. Un terreau peu favorable pour se pencher sur les vicissitudes de la mobilité douce.

## LES POLITIQUES

### Parfois convaincus, très souvent frileux

« Plus aucuns travaux pour les cyclistes ne se feront d'ici les élections communales », sourit un fonctionnaire wallon. Être trop favorable au vélo, c'est risqué politiquement ; on est forcément catalogué « anti-voiture ». Avec un espace non extensible, comment donner plus d'espace au vélo sans en prendre aux autres usagers ? Le piéton est exposé aux pistes cyclables sur les trottoirs. Réduire le stationnement, les bandes de circulation ? « Anti-démocratique, tonne Touring. D'abord les alternatives : des parkings, le RER, un métro plus déve-

loppé. » Même si le monde politique a évolué, les lignes des partis sont rarement claires, les progrès d'une politique cyclable dépendent souvent d'une seule personne. Elle peut rencontrer des obstacles dans son propre parti et chez les partenaires de sa coalition. A Bruxelles, la lasagne institutionnelle aggrave les choses et nuit à la cohérence. Une commune peut mettre des bâtons dans les roues de la Région par simple calcul politique ou par absence de conviction. Pas mieux en Wallonie où beaucoup de voiries importantes ou de giratoires de grandes villes sont

de compétence régionale. Coupures cyclables en vue... « Aucun projet de mobilité ne dure moins de quatre ans. Inutile pour un politique d'espérer en recueillir les fruits sur la durée d'une législation, ce qui est généralement son seul horizon. Les effets négatifs, eux, sont immédiats. Résultat : devant les ennuis potentiels, les comités de quartier pro-voiture ou les associations de commerçants dont la voix porte plus que le silence des centaines ou milliers de bénéficiaires, on n'ose souvent pas. » On assiste à un changement de paradigme, analyse un expert. Et s'il est parfois convaincu, le politique a du mal à l'ac-

compagner et à l'anticiper. « La voiture avait priorité sur tout. Aujourd'hui, les modes durables prennent le dessus. Ça grince, les villes changent de peau. Ça fait mal, c'est inévitable. » Mais, dit Gerkens, « le vélo n'est pas important. L'essentiel, c'est l'économie, le bien-être, l'image des villes. Le vélo, c'est un outil de développement économique. Le coût de l'auto pour Bruxelles est exorbitant. Tout ce qui retarde l'émergence des autres modes de transport, c'est de l'argent qu'on brûle ».

## LES MEDIAS

### Semeurs d'inquiétude ?

Les médias jouent un rôle très important dans l'image du vélo. « Et ils ne nous aident pas », gémit-on du côté des associations cy-

clistes. Leur principal point d'attention : l'insécurité, les accidents, le port du casque... « Lorsqu'un conducteur saoul renverse un cycliste mal éclairé, la présentation des faits donne presque à voir que c'est ce dernier qui en est responsable », proteste Aurélie Willems (Gracq). La voiture reste la norme, il suffit d'écouter le radioguidage permanent, la couverture du Salon de l'auto, la surmédiatisation des

conséquences du moindre chantier pour le trafic, les publicités... Le vélo que peu de journalistes pratiquent au quotidien est souvent associé au danger, on évoque peu ses avantages. « Le discours dans les médias n'aide ni les gens à se mettre en selle ni le politique à prendre des décisions courageuses. » Jean-Philippe Gerkens, sociologue à Saint-Louis, confirme : « Il y a peu de marketing positif sur l'aménagement

urbain, la diminution du trafic, l'amélioration de la qualité de l'air. Je m'interroge par ailleurs sur le poids budgétaire de l'automobile dans les médias. Il y a une sorte de relation contractuelle entre la presse et l'auto. » Reste que les choses évoluent : même dans les médias, l'image du vélo est de plus en plus « cool », associée à des usagers qui privilégient le bien-être sur la consommation, le respect de l'environnement, la convivialité.

## L'ADMINISTRATION

### Ici, on traîne les pieds

« Parfois, le politique envoie les bons messages, explique un fonctionnaire wallon. Mais on n'assure pas de suivi au niveau de l'administration. Il y a un certain conservatisme chez les ingénieurs. Ce sont des "routiers" qui travaillent pour faire circuler des camions, des autos. Il y a peu d'attention pour la voirie où des gens vivent, travaillent, commercent. La direction des routes peut et doit faire mieux. » Ce n'est pas une question d'âge, dit-on en interne. Mais bien de volonté. « Une question de gouvernance, dit-on au Gracq. Le manager vélo n'a pas de pouvoir de blocage ni d'injonction sur ses collègues. Une partie de l'administration est clairement minimaliste. Il n'y a pas de sanction si les notes ministérielles ne

sont pas appliquées. » Les fonctionnaires savent que les ministres passent, ajoute l'un d'eux pour qui « il faudrait un message clair des politiques et un véritable suivi » de celui-ci. En Wallonie, il a été décidé qu'aucun aménagement routier ne se ferait sans prendre en compte les besoins des piétons et des cyclistes. Une habitude qui s'installe. « Mais c'est lent », reconnaît un des intervenants de ce dossier. A Bruxelles, on blâme aussi la police. « Le cycliste est loin d'être sa priorité, glisse un fonctionnaire. Les policiers considèrent que leur job est de faire circuler les autos. Ce conservatisme est fatigant. Heureusement, ça change avec les brigades à vélo : la perception des problèmes, les contrôles... »

### BILAN

#### Bruxelles se met en pistes

La pratique du vélo progresse lentement à Bruxelles. De même que les infrastructures. A l'heure actuelle, sur les 340 kilomètres de voiries régionales, 193 sont équipés de pistes cyclables (101 km séparées, 48 km de pistes marquées, 38 de « bandes de suggestion », 6 de bande bus ouvertes au vélo). On estime que sur le réseau complet de voiries régionales et communales accessibles aux cyclistes (1.654 km), on peut compter « à la grosse louche » 350 km équipés d'infrastructures cyclables. Près de 90 % des rues à sens unique

sont passées en SUL (sens unique limité). En principe, le « tourne à droite » devrait être généralisé. On attend les panneaux. D'ici la fin 2017, la Région bruxelloise dénombrera 263 box pour les vélos offrant une capacité totale de 1.247 emplacements. Sur les 256 km du réseau ICR (itinéraires cyclables régionaux), 134 km sont aménagés. Sur les 34 gares que compte la Région, 13 ne disposent actuellement pas de stationnement vélo, soit près de 40 %. Seules 6 des 69 stations de métro ou pré-métro ne disposent pas de stationnement pour les vélos.

#### Le Ravel et le vélo-loisir restent rois en Wallonie

Constat sans appel au sein de l'administration wallonne : « La part modale du vélo est faible en Wallonie à cause du manque d'infrastructures. » Pourtant, la Région dépensera chaque année 8 millions pour compléter les 1.380 km de chemins réservés aux usagers non motorisés. Priorité aux « chainons manquants » et aux liaisons avec les pôles d'emplois. Historiquement, l'intérêt des pouvoirs publics wallons a toujours été au vélo de loisir. Mais le Ravel ne convient pas toujours pour une utilisation quotidienne. Celle-ci est encore considérée comme extravagante ainsi qu'en attestent les menaces sur le financement des points-vélos situés dans les gares. « Où

qu'on habite, on doit pouvoir sortir de chez soi en toute sécurité et rejoindre une voirie régionale aménagée plus directe qui n'est pas toujours un Ravel », dit un expert. Mais au niveau politique, régional ou communal, ces aménagements-là ne sont pas toujours la priorité. Un changement bientôt ? L'administration sera en tout cas bientôt chargée de rédiger un plan cyclable, chuchote-t-on. Avec des actions volontaires à la clef ?

## Le vélo au salon

Le premier salon du vélo à Bruxelles se déroule du 15 au 18 septembre à Tour et Taxis. « *Pas au Heysel, symbole de la voiture, des années 58, du tout à la voiture* », explique son promoteur, Etienne Bertrand. Bike Brussels a l'ambition de « *montrer les alternatives* ». Un salon au cœur de Bruxelles, afin que les habitants sentent qu'il est « *le leur* ». Bertrand juge « *aberrant* » que le vélo soit aussi peu développé à Bruxelles, capitale de l'Europe. « *La ville doit être un exemple par rapport aux autres capitales européennes. On peut en devenir le leader.* » Fini la « *bicyclette pionnière ou emmerdeuse* » : elle se fait chic et sexy, branchée et high-tech. Grâce à l'électricité, elle efface la topographie bruxelloise et permet d'arriver « *frais et dispos* ». Avec les vélocargos (un premier championnat), aussi électriques, il est plus facile d'emporter les enfants, les courses, du matériel. De plus

en plus d'hôtels proposent des chambres avec vélo. Mais il en faut encore plus : « *Le politique est peut-être convaincu, mais il est prudent et attend de voir l'ampleur de la mobilisation.* »

<http://bike-brussels.be>

## Ce dimanche, sans voiture

La semaine de la mobilité se déroulera du 16 au 22 septembre. L'occasion de nombreuses activités, opérations de sensibilisation et de communication autour des modes de transports durables. Temps fort à Bruxelles : le dimanche sans voiture, 17 septembre 2017, de 9 h 30 à 19 heures. Bruxelles sera la plus grande zone fermée aux voitures en Europe et une grande fête. La Stib sera gratuite. Attention : la circulation des vélos électriques rapides (speed pedelecs, dont l'assistance se poursuit au-delà de 25 km/h) sera interdite.

[www.mobilmix.brussels](http://www.mobilmix.brussels)  
<http://mobilite.wallonie.be>