

Tous à vélo

Si on changeait de mobilité ?

ANALYSE



Toutes nos publications sont disponibles gratuitement :

- **En téléchargement**, depuis l'adresse internet de notre ASBL :
www.cpcp.be/etudes-et-prospectives
- **En version papier**, vous pouvez les consulter
dans notre Centre d'Archives et de Documentation situé :
Rue des Deux Églises, 41 - 1000 Bruxelles
T : 02/238 01 69 - M : archives@cpcp.be

INTRODUCTION



Les vélos sont de plus en plus visibles dans nos villes et campagnes.¹ Que ce soit le temps d'une balade ou comme moyen de transport, le vélo commencerait-il son grand retour ? Mais que le chemin fut long pour arriver à ce renouveau.

Avant la Deuxième Guerre mondiale, la voiture était synonyme d'appartenance sociale.² Dès les années 1950, les pays les plus industrialisés vont s'inscrire dans la consommation de masse de l'automobile. Dans cette logique, l'urbanisme de nos villes s'est aussi calqué sur ce moyen de locomotion, donnant donc priorité à la voiture pour tous les déplacements.³

Aujourd'hui, la dure reconversion commence : face à un espace englouti par la voiture et ses embouteillages, les transports alternatifs doivent se faire une place. En plus d'affecter la qualité de l'air, la voiture ne fait plus gagner de temps dans les zones urbaines. Malgré l'insistance des lobbies automobiles, une nouvelle ère pour la mobilité se profile petit à petit, soutenue par le principe d'intermodalité, c'est-à-dire l'usage de plusieurs modes de transports différents pour se rendre d'un point A à un point B. Le vélo recèle de nombreux atouts pour devenir un maillon important de cette chaîne intermodale.

L'usage du vélo, en plus de faire gagner du temps dans nos villes embouteillées, produit d'indéniables effets positifs sur l'environnement. L'intérêt de ce renouveau pour la mobilité se trouve notamment dans sa logique de cohé-

¹ Comme en témoignent les ventes en hausse continue de vélos neufs (+3,2 % en 2015). Voir à ce sujet « Le nombre de vélos vendus en Belgique ne cesse d'augmenter », *BelgianCycling.be*, 11 janvier 2016, <http://www.belgiancycling.be/news.asp?language=fr&id=1857>, consulté le 11 mai 2016.

² Historiquement, la voiture a toujours été porteuse d'une forte charge symbolique : symbole d'appartenance sociale avant la Deuxième Guerre mondiale, elle devient symbole de réussite sociale après-Guerre puis de liberté à partir des années 1970.

³ M. HUBERT, « L'Expo 58 et le 'tout à l'automobile'. Quel avenir pour les grandes infrastructures routières urbaines à Bruxelles ? », *Brussels Studies*, n°22, 2008, www.brusselsstudies.be.

rence avec le développement durable compris classiquement comme « la satisfaction des besoins d'aujourd'hui sans hypothéquer l'avenir des générations futures »⁴, d'où la nouvelle appellation de mobilité durable.

Cette nouvelle mobilité est tout doucement active dans les zones urbaines mais aussi rurales. On peut remarquer la création depuis quelques années de nouvelles structures pratiques au niveau des transports en commun mais aussi doux (marche et vélo). Un changement indéniable commence à s'opérer : phénomène de mode ou conscience d'une nécessité ?

⁴ Commission mondiale sur l'environnement et le développement (Commission Brundtland), citée par B. MORVAN, « Le développement durable : une utopie politiquement correcte », *Quaderni*, 41, n° spécial « Utopie II : les territoires de l'utopie », 2000. p. 93.

I. L'INTERMODALITÉ : UN PRINCIPE MIRACLE ?

Rentrer dans une nouvelle mobilité implique de changer le principe du *tout à l'automobile* et de privilégier celui du transport intermodal qui diversifie les modes de transport. L'intérêt du transport intermodal est de tirer les meilleures avantages économiques (financier, temps, etc.) mais aussi techniques de chaque mode de transport. Ainsi l'intermodalité pourrait réduire les impacts négatifs (environnementaux, perte de temps, etc.) et améliorer la productivité au niveau global des transports (local, régional, national, voire même international).

“ L'intermodalité pourrait réduire les impacts négatifs (environnementaux, perte de temps, etc.) et améliorer la productivité au niveau global des transports (local, régional, national, voire même international). ”

En effet, comme le soulignait déjà en 1991 Michael Replogle, « à l'instar d'un système écologique qui est d'autant plus harmonieux que sa diversité et sa différenciation sont grandes, un système de transport est d'autant plus harmonieux et solide que ceux qui transportent des personnes ou des marchandises ont le choix entre divers modes. Un système de transport qui est tributaire de seulement un ou deux modes est beaucoup plus susceptible d'inefficience, de désorganisation et de défaillance qu'un système qui combine de nombreux modes différents. »⁵ En conséquence, les individus devraient avoir le choix entre plusieurs modes de transport et choisir le plus efficace. Dans cette perspective, l'idée est d'insister plutôt sur la demande de mobilité où plusieurs solutions différentes peuvent être considérées (vélo+voiture, marche+vélo, vélo+bus, etc.). C'est ainsi que l'intermodalité, même si elle est loin de représenter une solution miracle, pourrait indéniablement contribuer à désengorger nos routes.

⁵ M.A. REPLOGLE, *Sustainable transportation strategies for Third World development*, Washington DC : National Research Council, « Transportation Research Record », n°1294, 1991, cité par J. S. SZYLOWICZ, « Prise de décisions, transport intermodal et mobilité durable : vers un nouveau paradigme », *Revue internationale des Sciences sociales*, n°176, 2003.

Le but de la mobilité intermodale est de limiter l'autosolisme pour se tourner conjointement vers plusieurs modes de transport. Compte tenu des défis liés au climat, à l'environnement et à la congestion routière, il semble également opportun que cette mobilité intermodale encourage l'usage de modes alternatifs à l'utilisation individuelle de la voiture comme les transports collectifs, le covoiturage⁶, le vélo, la marche...

Accomplir un trajet intermodal, c'est donc, par exemple, se rendre à la gare/arrêt de bus le plus proche en vélo ou en marchant et en descendant du train/bus opter pour un transport doux ou un transport en commun jusqu'à sa destination finale.

Cela fait déjà quelque temps que les sites web de la SNCB, de la STIB, du TEC ou de De Lijn donnent la possibilité de trouver un trajet personnalisé intégrant ces quatre entités de transport. Toutefois, ce n'est que depuis 2015 que ces sociétés de transport en commun utilisent le même support : la carte MOBIB. Malgré ce début de collaboration, il est regrettable que de nombreux horaires, entre bus et train, ne soient pas également coordonnés, décourageant ainsi de nombreux usagers.⁷ On peut également regretter certaines carences en matière de parkings à vélos corrects dans les gares ou de parkings de délestage aux abords des grandes villes.⁸

En théorie, cette pratique intermodale est plus simple à réaliser dans les zones urbaines que dans les zones rurales, surtout lorsque celles-ci sont peu desservies en transport en commun selon le modèle « un bus le matin, un bus le soir ». Un large réseau RAVel s'est toutefois développé dans ces zones afin de faciliter l'emploi du vélo pour les loisirs mais aussi pour un usage plus pratique.

Malgré ses atouts indéniables, le transport intermodal n'est pas tout à fait synonyme de durabilité. Le problème actuel en Belgique est que pour mettre en place une intermodalité des transports parfaitement durable, il faudrait des

⁶ Pour plus d'informations sur le sujet du covoiturage consulter : J-F. BOULET, *Le co-voiturage : gadget sympathique ou véritable alternative*, Bruxelles : CPCP, « Au Quotidien », 2014, <http://www.cpcp.be/etudes-et-prospectives/collection-au-quotidien/covoiturage>.

⁷ *La mobilité rurale alternative en Wallonie : état des lieux de l'offre et propositions pour la développer et la soutenir*, Monceau-sur-Sambre : Solidarité des Alternatives wallonnes et bruxelloises (Saw-B), 2011.

⁸ R. DE BRUYN, « La mobilité de demain est déjà là », *Ecoconso, Du conseil à l'action*, 2015, <http://www.ecoconso.be/fr/La-mobilite-de-demain-est-deja-la>.

individus qui en connaissent tous les aspects, autrement dit « qui possèdent les compétences requises pour aider à sa planification, sa gestion et son exploitation ».⁹ À l'heure actuelle, bien que des prémisses se mettent en place, la majorité de notre transport est encore orientée vers le transport modal automobile. Ce balbutiement au niveau de la mise en place est également dû à un manque d'informations au sujet des possibilités d'alternatives de transport.

II. EN PRATIQUE, COMMENT SE DÉPLACER AUTREMENT ?

Au niveau de l'usage du vélo, plusieurs options s'offrent au cycliste débutant. Des pistes cyclables apparaissent aux quatre coins de la ville, facilitant ainsi la vie des cyclistes.

1. Le vélo libre-service

Dans un premier temps, si le cycliste en devenir ne possède pas de vélo en état de marche, il peut facilement trouver des vélos en libre-service ou VLS en descendant de son train, de son bus ou tout simplement en bas de chez lui s'il habite en ville. Selon les statistiques de comptage de Pro Vélo, l'utilisation de Villo! représentait en 2015 5,35 % du parc de vélos bruxellois.¹⁰

Naissance du vélo public

Cette idée est née à Amsterdam dans les années 1960 du mouvement étudiant des « provos », précurseur de l'écologie en Europe. Ce groupe a eu l'idée de mettre à disposition des vélos partout dans la ville pour contrer le « trafic terroriste d'une minorité motorisée »¹¹.

⁹ J. S. SZYLIOWICZ, *op. cit.*

¹⁰ Observatoire du Vélo en Région de Bruxelles-Capitale : comptage et analyse des données. Rapport 2015, Bruxelles : Pro Velo R&D, 2015, http://www.provelo.be/sites/default/files/etudes/obs_rbc_2015_rapport.pdf.

¹¹ M. TIRONI, « Mettre l'écologie en mouvement. Les controverses aux origines du projet Vélib' », *Tracés. Revue de Sciences humaines*, n°22, 2012, p. 77.

...

Ce projet s'inscrivait dans une série d'actions publiques « d'inspiration dadaïste¹² orientées vers la promotion de formes alternatives et plus poétiques de vie »¹³ nommées les White plans. Les premiers vélos publics sont donc nés d'une « action anti-establishment de dénonciation de l'usage du véhicule individuel privé et d'une proposition alternative d'organisation de la vie de la ville »¹⁴. La police mit rapidement fin à ce projet qu'elle considérait comme une incitation au vol.¹⁵ Mais la graine du vélo public avait été plantée.

Le principe du vélo partagé est relativement simple : n'importe qui peut emprunter un vélo à une borne, accomplir son trajet à vélo, et remettre ce même vélo à une borne d'arrivée. Les trente premières minutes sont gratuites et ensuite les minutes suivantes sont facturées à un prix assez démocratique. Il existe également un abonnement annuel qui est combinable à Bruxelles à la carte MOBIB de la STIB.

La mise en place de ce type de vélo est une décision prise par les pouvoirs publics pour la ville. Mais, en pratique, les vélos sont gérés par la multinationale JCDecaux en Wallonie et à Bruxelles et Clear Channel en Flandre. C'est donc dans un esprit capitaliste que ce projet s'est développé. Actuellement en Belgique, seules trois villes sont équipées pour le moment de vélo partagé : Bruxelles, Namur et Anvers. On retrouve donc respectivement le Villo ! à Bruxelles, Libiavelo (le beau vélo en Wallon) à Namur et Vélo Antwerpen à Anvers. Dans une société rêvée, l'idéal pour les VLS serait de ne pas dépendre d'un presque monopole d'une entreprise privée mais d'être en réel service libre comme un logiciel libre ! Chacun pourrait poser son vélo dans la borne standardisée de son choix en fonction de son trajet qu'il soit à Bruxelles, Namur ou entre les deux.¹⁶ Un projet de *bike-sharing* se rapproche de ce système utopique. Sur le modèle de l'économie collaborative, via un site internet,

¹² « Le dadaïsme est un mouvement intellectuel et artistique apparu à New-York et Zurich (1916). Il est né d'un intense dégoût envers la guerre qui signalait à ses yeux la faillite des civilisations, de la culture et de la raison. » « Mouvement dada ou dadaïsme », *Larousse.fr*, http://www.larousse.fr/encyclopedie/divers/mouvement_dada/, consulté le 26 avril 2016.

¹³ M. TIRONI, *op. cit.*, p. 77.

¹⁴ *Ibidem*.

¹⁵ *Ibidem*.

¹⁶ Y. HEUILLARD, « Pourquoi je suis contre le Vélib », *dd magazine, le développement durable en pratique*, 5 juin 2008, <http://www.ddmagazine.com/412-Pourquoi-je-suis-contre-Velib.html>, consulté le 26 avril 2016.

n'importe qui peut louer un vélo à un particulier et ensuite laisser des commentaires sur le service reçu.

Entre le système tel qu'il existe et cette utopie, un système de VLS conçu comme un service public peut être imaginé comme but dans notre société sur le plus ou moins long terme. De manière théorique, le VLS s'inscrit, en effet, dans une perspective de ville durable où le développement urbain s'évalue donc dans du long terme. Le système actuel de VLS géré par une multinationale ne rentre pas dans une conception écologique globale où l'entière du système doit être écologique et pas seulement les finalités.¹⁷ Comme service public, le VLS ne dépendrait pas d'intérêt politique ou économique mais serait réellement un service durable pour les citoyens.

2. Le Blue-Bike ou le Cyclo-TEC

En plein dans l'intermodalité, la SNCB et le TEC proposent des services de location de vélo pour permettre à leurs usagers de coordonner leurs déplacements. Ces services sont complémentaires au VLS car toutes les villes n'en possèdent pas encore. De plus, le service du TEC permet de combiner vélo et bus dans des zones plus rurales.

Pour ce qui est du Blue-Bike, le mécanisme est assez similaire au VLS. En descendant de son train, l'utilisateur doit se rendre au point vélo de la gare. À cet endroit, il pourra soit retirer le vélo via le point vélo ouvert, soit utiliser l'automate prévu à cet effet avec sa carte Blue-Bike (inscription au préalable sur Internet). Le seul impératif, peu contraignant, est de ramener le vélo au même point que celui de départ. Pour le moment, il n'existe que 44 points Blue-Bike en Belgique, majoritairement en Flandre. En communauté française, seules les villes de Bruxelles, Namur, Liège, Mons et Ottignies en sont équipées.¹⁸

Le TEC propose quant à lui, en supplément de son abonnement annuel, la possibilité de louer un vélo pliable. Ce type de vélo est, en effet, le seul permis sans supplément dans les transports en commun du TEC et de la SNCB. De plus, le vélo pliable est le plus adéquat pour parcourir de courts trajets de trois kilomètres : le système parfait pour les zones plus isolées ! Pour le

¹⁷ M. TIRONI, *op. cit.*

¹⁸ Blue-Bike, <http://www.blue-bike.be/fr>, consulté le 14 avril 2016.

moment, le CyclotEC n'a malheureusement pas convaincu beaucoup d'utilisateurs malgré son caractère innovant et exclusif.

De plus, le TEC tente de favoriser le vélo comme transport par l'installation de ranges-vélos à proximité de certains de ses arrêts.¹⁹

3. Posséder son propre vélo

Une fois que notre cycliste débutant ne l'est plus tellement grâce aux nombreux types de deux roues qu'il a pu tester partout en Belgique, il est temps qu'il investisse dans son propre vélo. Mais un vélo ne s'achète pas n'importe comment : il faut qu'il soit adapté aux déplacements de chaque usager.

En fonction des usages, le vélo ne sera pas le même. Si vous en avez un usage croisé, c'est-à-dire chemin de ville, chemin de campagne, optez pour un Vélo tout Chemin (VTC) qui est un VTT mieux équipé (garde-boue, béquille, éclairage, porte-bagage). Si par contre, vous êtes un vrai citadin, achetez plutôt un vélo de ville qui vous donnera une meilleure visibilité en rue.

Si vous prenez souvent le train ou le bus, il vaut mieux se tourner vers un vélo pliable. De plus, pensez au vélo électrique si les petites côtes vous effrayent !²⁰

III. DÉSAVANTAGES ET AVANTAGES DU VÉLO !

1. Quelques freins au vélo

Rouler à vélo a beau se rapprocher de la perfection sur le plan théorique, ce mode de transport possède quand même quelques inconvénients.

Le dénivelé. Si en Flandre, il rencontre un succès fulgurant, c'est en partie car la Flandre est le plat pays qui est le nôtre. La Wallonie et la région bruxelloise possèdent un dénivelé plus ou moins important en fonction des régions :

¹⁹ « Le vélo : un mode de déplacement économique et non polluant à utiliser sans modération », Infotec.be, <https://www.infotec.be/fr-be/medeplacer/solutionsdemobilite%C3%A9/solutionsalternatives/v%C3%A9lo.aspx>, consulté le 14 avril 2016.

²⁰ « Choisissez un bon vélo », <https://www.infotec.be/fr-be/medeplacer/solutionsdemobilite%C3%A9/solutionsalternatives/v%C3%A9lo.aspx>, consulté le 15 avril 2016.

de quoi décourager les moins braves d'enfourcher leur vélo pour se rendre au travail.

Le vol. Un des gros problèmes liés à la pratique du vélo en Belgique reste cependant le vol. Tant que ce phénomène ne sera pas sérieusement pris en main par les autorités, un nombre important de personnes hésiteront toujours à se munir de leur deux roues.

Absence de rangement. L'usage du vélo comme moyen de transport n'est plus inscrit dans les habitudes ni dans la culture des Wallons et des Bruxellois. En effet, souvent, nous n'avons pas conçu nos aménagements en fonction du vélo. En outre, les espaces nécessaires pour parquer les vélos sont insuffisants. Les régions wallonne et bruxelloise manquent, en effet, cruellement de parking à vélo, même si des efforts commencent à se sentir (cf. service de la TEC, gare de Bruxelles-Luxembourg, etc.)

Sécurité routière. Le code de la route des vélos²¹ est mal connu (voire peu pris en considération) par beaucoup d'usagers de la route – cyclistes comme automobilistes –, rendant la cohabitation difficile voire dangereuse. Cette situation entraîne une peur d'utiliser le vélo aussi bien dans les zones urbaines que rurales.

Pas de solution intermodale. Il existe encore beaucoup de zones mal desservies en transport en commun en Belgique où le principe même de l'intermodalité est donc remis en cause par la faible offre des pouvoirs publics.

2. Les avantages

Alors que la voiture était considérée comme le moyen de transport le plus optimal, aujourd'hui l'image du vélo a changé sur le plan social. Il est devenu un nouveau « luxe » pour se rendre au travail en ville ou pour circuler sur de courtes distances.²² Selon des statistiques du SPF Mobilité, l'utilisation du vélo comme mode de transport principal pour se rendre au travail a progressé

²¹ Pour plus d'informations sur le code de la route à vélo : <http://www.provelo.org/fr/rd/centre-de-documentation/tags/loi-reglementation>.

²² <http://www.levif.be/actualite/belgique/mobilite-se-rendre-au-travail-a-velo-c-est-le-nouveau-luxe/article-normal-454107.html>, consulté le 15 avril 2016.

“ L'utilisation du vélo comme mode de transport principal pour se rendre au travail a progressé de 7,8 % à 9,5 % de 2005 à 2014 en Belgique. ”

de 7,8 % à 9,5 % de 2005 à 2014 en Belgique.²³

Il présente, en effet, pas mal d'avantages comparé à d'autres moyens de locomotion. Montez sur mon porte-bagage, je vous emmène faire un tour pour vous convaincre de passer au vélo !

Gain de temps. La fin du règne de l'automobile en ville est bientôt arrivée. En effet, la ville a peut-être été conçue pour les voitures, mais elles sont maintenant beaucoup trop nombreuses. Cet engorgement ralentit non seulement le transit automobile mais également celui des autres transports dépendant de la circulation comme les bus. De plus, avec le vélo, le temps pris pour se garer est beaucoup moins important. Du

coup, le vélo se la joue au coude à coude avec le métro ou le tram. Il l'emporte même, car le vélo n'est pas victime d'aléas structurels tels qu'un tram ou des rames de métros bondés, des déviations de ligne en raison de travaux ou encore des incidents de circulation.

Bon pour la santé. Mine de rien, se rendre au travail à vélo, c'est du sport ! De plus, selon une étude de l'University of East Anglia, se rendre au travail à pied ou en vélo augmente le bien-être de la personne.²⁴ Dans un autre registre, le cycliste est moins exposé à la pollution que les conducteurs de véhicules motorisés. Ce fait peut paraître étonnant, mais « les prises d'air d'une voiture se situent à l'avant, près du sol, et aspirent les gaz d'échappement des voitures qui précèdent. Des gaz provenant du réservoir et du pot d'échappement entrent aussi dans l'habitacle. »²⁵ L'exposition reste toutefois plus importante à vélo que pour les piétons ou les passagers de bus.

Meilleur pour l'environnement. L'utilisation massive de pétrole a des conséquences environnementales assez importantes. On peut distinguer trois sortes

²³ L. GOFFINET, « Déplacement domicile-travail à vélo : à la hausse », *Gracq, les cyclistes au quotidien ASBL*, 2016, <http://www.gracq.org/actualites-du-velo/deplacements-domicile-travail-velo-la-hausse>.

²⁴ « Walking or cycling to work improves well-being », *BBC*, 14 septembre 2014, <http://www.bbc.com/news/health-29175088>, consulté le 26 avril 2016.

²⁵ « À vélo dans la ville », *ecoconso.be*, Fiche conseil n°98, 31 août 2013, <http://www.ecoconso.be/fr/A-velo-dans-la-ville>.

de pollution : atmosphérique, sonore et de l'eau.²⁶ Le vélo ne rejette ni particules fines, ni gaz polluant : il ne pollue donc pas l'atmosphère, ni l'eau. Il est également relativement silencieux. L'utilisation massive du vélo rendrait donc les villes beaucoup plus calmes.

Moins dangereux que les autres transports. Contrairement aux idées reçues, se déplacer à vélo, que ce soit en ville ou à la campagne, n'est pas significativement plus dangereux que les autres moyens de transport. Si rouler à vélo comporte certains risques – les infrastructures ne sont pas toujours adaptées et les automobilistes ne sont pas toujours des plus respectueux envers les usagers les plus faibles – il n'en demeure pas moins que le cycliste averti peut se prémunir :

- en équipant son vélo des accessoires nécessaires ;
- en adoptant un comportement attentif ;
- et en respectant scrupuleusement le code de la route.

Le coût ! Argument décisif, le vélo ne revient pas à un prix exorbitant. C'est bien simple, une fois le vélo acheté, les coûts d'entretien ne sont pas du tout comparables à ceux d'une voiture ou d'un scooter. De plus, il existe à Bruxelles la prime Bruxell'air : contre la radiation de votre plaque de voiture, une prime vélo est offerte ainsi que d'autres facilités pour les transports en commun.²⁷ L'abonnement au VLS reste également très démocratique, généralement une trentaine d'euros pour l'année.²⁸

IV. VERS UNE COPENHAGUISATION DES VILLES BELGES ?

La copenhaguisation ? Il s'agit d'un néologisme tiré du nom de la ville de Copenhague qui signifie la conquête progressive d'une ville par les cyclistes. Copenhague est en effet l'exemple par excellence de l'adaptation d'une ville aux cyclistes. Malgré ce titre, il ne s'agit pas d'un système miracle, la circulation automobile reste conséquente à Copenhague. Mais, dans la capitale danoise, en 2010, le deux roues ne rassemblaient pas moins de 55 % de la population dans le centre-ville.

²⁶ J. S. SZYLIOWICZ, *op. cit.*

²⁷ Pour plus d'informations sur la prime Bruxell'air, voir <http://www.prime-bruxellair.be/home-page.php>.

²⁸ R. SIMÉON, « Cinq raisons de se mettre au vélo en ville », *Libération*, le 2 juin 2015, http://www.liberation.fr/futurs/2015/06/02/cinq-raisons-de-se-mettre-au-velo-en-ville_1321285.

Le vélo s'est imposé, non pas spécialement pour des raisons écologiques, mais plutôt parce que c'est un moyen de transport rapide, économique et très simple. Ce moyen de transport est également plus inscrit dans la culture danoise. De plus, quand en Belgique, nos villes étaient construites pour la voiture, l'aménagement du territoire danois s'axait vers la mobilité douce. En effet, les infrastructures sont particulièrement pensées pour faciliter la vie et la sécurité des cyclistes. Des aménagements pro cyclistes ne cessent d'être mis au point, comme le principe du cyclisme social qui a consisté à élargir la piste cyclable afin que trois vélos puissent y rouler de front : pendant que deux personnes discutent, une troisième peut facilement les dépasser. Une autre

“ Le vélo s'est imposé, non pas spécialement pour des raisons écologiques, mais plutôt parce que c'est un moyen de transport rapide, économique et très simple. ”

innovation a été conçue en faveur des pédaleurs de banlieues parcourant de longues distances pour rejoindre le centre-ville : les voies vertes. Contrairement à l'évocation écologique du nom, il s'agit d'un mécanisme qui synchronise tous les feux de signalisation en fonction de la vitesse moyenne du vélo permettant ainsi aux cyclistes de ne pas mettre le pied à terre. Les nouveaux quartiers sont organisés afin de privilégier le vélo et de limiter au maximum l'usage de la voiture.²⁹

Nos villes belges sont encore loin de cette promotion cycliste, même si un cercle vertueux de l'usage du vélo se profile. À Bruxelles, selon le recensement annuel des cyclistes bruxellois, de manière assez évidente, plus la ville développe

des pistes cyclables, plus le nombre de cyclistes augmente ! Bruxelles a, en effet, pu constater une augmentation du nombre de cyclistes de 5 % de 2014 à 2015. Les autorités compétentes vont donc continuer à aménager des espaces dédiés aux cyclistes.³⁰ Dans cette même logique, plus il y aura de cyclistes, plus les automobiles devront adapter leur conduite à leur présence. Selon le plan bruxellois Iris 2, l'objectif est de grimper jusqu'à 20 % de deux roues en 2020.

²⁹ O. RAZEMON, « Comment Copenhague est devenue la capitale européenne du vélo », *Le Monde*, 9 mai 2014, <http://transports.blog.lemonde.fr/2014/05/09/comment-copenhague-est-devenue-la-capitale-europeenne-du-velo/>, consulté le 15 avril 2016.

³⁰ « Toujours plus de cyclistes à Bruxelles... sur les pistes sécurisées », *Rtbf.be*, 19 février 2016, http://www.rtbf.be/info/regions/bruxelles/detail_toujours-plus-de-cyclistes-a-bruxelles-sur-les-pistes-securisees?id=9217732, consulté le 15 avril 2016.

À la vue des 5 % actuels, il serait peut-être plus prudent de revoir ce chiffre à la baisse tout en restant, bien sûr, optimiste.³¹

Attention ! Même si le vélo est une solution au sein de l'intermodalité pour gagner du temps, désengorger les routes et contribuer à la sauvegarde de l'environnement, il subsiste de grandes lacunes pour rendre son utilisation optimale en Belgique. Un effort doit être engagé au niveau des infrastructures : une place réelle doit être allouée aux deux roues. En Wallonie, le Gouvernement wallon a lancé un ambitieux programme visant à créer en extension des villes existantes, de grands quartiers nouveaux exemplaires. Le référentiel élaboré pour encadrer ces projets comprend un volet *Mobilité* qui invite les communes candidates à repenser les déplacements des habitants en privilégiant notamment les modes actifs.³²

Le tableau ci-après reprend quelques bonnes pratiques au niveau international en matière d'amélioration des infrastructures pour répondre aux besoins spécifiques du vélo.

Propositions concrètes

- *Améliorer le marquage au sol et les panneaux routiers pour mieux distinguer les zones vélos sur les voiries.*
- *Donner l'autorisation aux vélos de rouler sur les bandes de circulation des transports en commun.*
- *Diffuser plus largement des informations relatives à la mobilité douce (campagnes, visites de terrain, etc.).*
- *Intégrer systématiquement des zones cyclistes et piétonnes dans les nouveaux projets de voiries.*
- *Promouvoir l'installation de box vélos et de places de parkings pour vélos à proximité des habitations s'intégrant dans les infrastructures déjà présentes et respectueuses de l'environnement.*

³¹ « Mobilité : 'Se rendre au travail à vélo, c'est le nouveau luxe' », *Le Vif-L'Express*, 25 janvier 2015, <http://www.levif.be/actualite/belgique/mobilite-se-rendre-au-travail-a-velo-c-est-le-nouveau-luxe/article-normal-454107.html>, consulté le 15 avril 2016.

³² wallonie.quartiersnouveaux.be

CONCLUSION

Une nouvelle mobilité s'inscrit dans un plus large décor : repenser notre société basée sur *l'automobile*. Le changement doit venir des pouvoirs publics comme des citoyens. Actuellement, chacun fait un pas vers l'autre : les infrastructures évoluent, les offres intermodales se multiplient... Un changement doit également s'opérer au niveau des mentalités : la voiture ne doit plus être systématique. Nous avançons, à notre rythme, vers une nouvelle ère.

Si l'usage de plusieurs modes de transport est un argument durable et environnemental à cause de la forte exploitation de la voiture en Belgique, cet usage quand il s'agit du vélo a également un impact positif sur la santé de la population.

Il est vrai qu'une partie de la population ne se retrouve pas dans le concept de l'intermodalité et de l'usage du vélo : la trop grande distance entre lieu de travail et lieu de résidence en est souvent la cause. Mais chacun à son niveau peut essayer pour de plus courtes distances de tester le transport doux.

Dans un monde où il est essentiellement question de gagner du temps, le vélo semble être une solution alternative intéressante. En plus, il paraît que ça rendrait heureux. Qu'attendons-nous pour nous lancer dans l'aventure de la bicyclette ?

POUR ALLER PLUS LOIN...

- CARRÉ J.-R., « Le vélo dans la ville : un révélateur social », *Les Cahiers de Médiologie*, n°5, 1998.
- HÉRAN F., « Le vélo, une solution d'avenir ? », in PAQUOT Th., PEREIRA DE MOURA R., RYMARSKI Chr. (éd.), *Villes durables. Quelles villes pour demain ?*, Paris : Éditions des Sciences humaines, « Les Grands Dossiers des Sciences humaines », n°40, 2015.
- OFFNER J.-M., « Comment repenser nos déplacements ? », in PAQUOT Th., PEREIRA DE MOURA R., RYMARSKI Chr. (éd.), *Villes durables. Quelles villes pour demain ?*, Paris : Éditions des Sciences humaines, « Les Grands Dossiers des Sciences humaines », n°40, 2015.
- PAULHIAC F., KAUFMANN V., « Transports urbains à Montréal : évolutions des référentiels et enjeux d'une politique durable », *Revue d'Économie régionale & urbaine*, 2006.
- RAZEMON O., « Les sept clichés les plus tenaces sur le vélo », *Le Monde*, 26 mars 2014,
<http://transports.blog.lemonde.fr/2014/03/26/les-sept-cliches-les-plus-tenaces-sur-le-velo/>.
- RAZEMON O., *Le pouvoir de la pédale : comment le vélo transforme nos sociétés cabossées*, Paris : Éditions Rue de l'Échiquier, 2014.
- TIRONI M., « Faire circuler des vélos et des personnes. L'écologie urbaine et la maintenance du programme Vélib' de Paris », *Revue d'Anthropologie des Connaissances*, n°1, 2014.
- VAN ZEEBROECK B., CHARLES J., HOLEF E., *Évaluation économique de la pratique du vélo en Wallonie*, Namur : SPW, DGO 2, Département de la Stratégie de la Mobilité, mai 2014,
http://mobilite.wallonie.be/files/politiques%20de%20mobilit%C3%A9/wallonie%20cyclable/%C3%A9conomie/Evaluation%20%C3%A9conomique%20de%20la%20pratique%20du%20v%C3%A9lo%20en%20Wallonie_resume.pdf
- VRAIN P., « Ville durable et transports : automobile, environnement et comportements individuels », *Innovations*, 2003.

Auteure : Anne-Catherine Remacle

DÉSIREUX D'EN SAVOIR PLUS !

Animation, conférence, table ronde... n'hésitez pas à nous contacter,
Nous sommes à votre service pour organiser des activités sur cette thématique.

www.cpcp.be



Avec le soutien du Ministère de la Fédération Wallonie-Bruxelles

Il est partout : le vélo est le nouveau mode de transport clé pour effectuer ses transports de courtes durées. Qu'en est-il de la pratique réelle du vélo pour se rendre au travail et de sa compatibilité avec d'autres modes de transport ? Les réponses dans cet article !



Centre Permanent pour la Citoyenneté et la Participation

Rue des Deux Églises, 45 – 1000 Bruxelles

T : **02/238 01 27** | M : **info@cpcp.be**