

# La “révolution vélo” : une opportunité pour Bruxelles

Les textes publiés dans ces pages ont pour but d'alimenter le débat. Ils n'engagent que leurs auteurs qui n'appartiennent pas à la rédaction de "La Libre Belgique".

La question de la mobilité, et singulièrement celle de la mobilité dans Bruxelles, s'invite de manière très régulière dans le débat politique, les médias et les réseaux sociaux. Le constat est assez logique. Se déplacer est à la fois un besoin humain prioritaire et un des domaines d'intervention où le pouvoir politique est le plus présent au travers du financement d'infrastructures routières et de transports publics.

Au milieu de ce débat, la question du vélo prend une place de plus en plus importante. Le vélo est à la fois considéré par certains comme l'alpha et l'oméga de la politique de mobilité tandis que d'autres voient la “petite reine” aux gémonies en la considérant comme une invention quasiment satanique servant tantôt à grignoter la place allouée aux voitures dans l'espace public, tantôt à justifier l'absence d'investissement dans le métro à Bruxelles.

## Quelques chiffres

Ce débat reste très fortement idéologisé. Être pour le vélo, c'est être vu comme un écologiste décroissant et défendre un moyen de transport inadapté à la situation bruxelloise. Cette inadaptation vit au travers de légendes urbaines qui peuvent être facilement démontées. La pluviométrie bruxelloise a été largement documentée et le nombre annuel de journées de pluie pouvant perturber la pratique du vélo est inférieur à 10%. La question du relief est, quant à elle, devenue un faux débat avec la généralisation de l'usage du vélo électrique. Et le développement du vélo cargo est une réponse à la fois aux transports de personnes (principalement des enfants) et de marchandises. Ce dernier point a été très bien intégré par certaines sociétés de transport qui envisagent de plus en plus de réaliser le

dernier segment de livraison à vélo. Enfin, de nombreuses études montrent que loin de détruire le tissu économique local, le vélo participe à la revitalisation des commerces des centres urbains. Et on ne parle même pas de ses effets bénéfiques sur la santé, la pollution de l'air et le climat.

Il existe une très forte corrélation entre les villes qui sont classées parmi les meilleures en termes de qualité de vie et la pratique du vélo. Si on prend les dix premières villes classées à l'index Mercer de la qualité de vie dans le monde, neuf d'entre elles ont une infrastructure cy-

clable et une part modale du vélo largement supérieures à celles observées à Bruxelles. Et seule la moitié de ces villes dispose d'un métro. Cette évolution, prise dans un échantillon encore plus large, est également bien visible dans des villes qui ont un réseau de transports urbains articulé autour du métro. Berlin, Londres, Amsterdam ou encore Paris ont investi et continuent d'investir dans les infrastructures cyclables alors qu'elles disposent déjà d'un métro très étendu. Preuve en est que les développements du métro et du vélo sont parfaitement complémentaires.

Bien entendu, il serait complètement abscons d'affirmer que le développement du vélo est la seule solution aux enjeux de la mobilité. Il s'inscrit dans une politique globale qui doit s'appuyer sur une offre optimale de transports publics. Mais il ne peut se concevoir sans une politique de limitation de l'espace dévolu à la voiture. À l'inverse du métro, construire une infrastructure cyclable suppose de rééquilibrer l'espace public et de le partager davantage, ce qui suppose de remettre en cause quelques comportements. Pourtant, ce rééquili-



© BLAISE DEHON