

Texte
QUENTIN JARDON
Photographies
JUSTIN JIN



LE DIEU VÉLO

À Bruxelles, le peloton de cyclistes quotidiens ne cesse de gonfler depuis quinze ans. Militants, accros, sportifs, bobos, tous vantent les atouts du vélo en ville, par opposition à la voiture, jugée impropre et encombrante. D'autres s'inquiètent de la suppression des places de parking au profit d'un moyen de transport sympathique mais marginal... Le « cheval de fer », qui s'apprête à fêter son bicentenaire, peut-il changer le visage de la capitale de l'Europe ?



Vive le vélo, merde! Cri esseulé au beau milieu du boulevard Général Jacques, à Etterbeek. À l'arrière du peloton, tels des petits fauves élancés dans la nuit de janvier, quelques cyclistes imitent d'un rugissement les voitures irritées qui font gronder leur moteur. Le troupeau d'une cinquantaine de vélos sillonne ainsi les rues de Bruxelles au ralenti, forçant les automobilistes à adopter leur train de sénateur. À cette conductrice qui n'en peut plus de klaxonner en vain : *«Un peu de patience, madame... Pour une fois qu'on est les rois!»* Et les rois de la jungle urbaine se mettent à actionner frénétiquement leurs sonnettes, à peine déstabilisés par un vent furieux.



La «masse critique», un rassemblement mensuel de cyclistes, a pris forme d'une drôle de manière ce vendredi-là. Vers 18 h, une poignée de téméraires se sont retrouvés au croisement de l'avenue de la Toison d'Or et de la Porte de Namur. Ils attendaient sans un mot, recroquevillés sur leur bicyclette à l'arrêt, comme cernés par les bourrasques et le tohu-bohu de la circulation en heure de pointe. Le groupe s'est ensuite gonflé jusqu'à ce qu'enfin quelqu'un donne le signal du départ. Le début d'une promenade sans itinéraire établi: tout se décide «au feeling».

Dans le tas on croise des militants, des néophytes, des inconditionnels. Ou ceux qui se pointent juste pour le fun. Il y a Babè, 25 ans, pas de permis de conduire mais un *freak bike* rose et rouge, soit un vélo composé d'une petite roue avant et surmonté d'un (très) haut guidon. «Je viens pour montrer ma détermination. Je veux une ville avec moins d'habitantes, plus de respirations. Et zéro voiture. Car la voiture, à Bruxelles, c'est une catastrophe.» Il y a Serge, 63 ans, regard juvénile et barbe blanche, qui n'était plus venu depuis longtemps. «Ce soir, j'avais envie de me balader, de voir du monde. De défendre les cyclistes.» Depuis un grave accident de voiture en 2000, son *city bike* à 29 vitesses «pour aller partout» est son principal mode de déplacement. Il y a Julia, juchée sur un vélo de géant qu'elle a fabriqué en superposant deux cadres. «Je viens pour affirmer notre existence. Mais je ne voudrais pas non plus que Bruxelles devienne trop adaptée aux cyclistes, car j'aime l'aventure d'une course, le flou entre le légal et l'illégal dans lequel on peut encore s'engouffrer.» Et puis il y a Marc, 48 ans. Ce dont il raffole? «Dépasser trente bagnoles à 20 000 euros chacune avec mon vélo à 700 euros.» Un vélo bleu océan en acier, le plus résistant du marché. «Les masses critiques, c'est un moment où on se promène cool, on discute et on va boire un verre à la fin. Et quand on est vraiment mort saoul, on rentre chez soi.»

Ciao vélo!

La première «critical mass» se déroule à San Francisco en 1992. Son but: rendre visible le vélo en tant que moyen de déplacement utilitaire, dans une ville tout acquisé à la voiture. En une

«L'être humain est fait pour marcher, et le vélo est un moyen mécanique de marcher. Ça fait partie de notre ADN. C'est vital.»

PASCAL SMET

MINISTRE BRUXELLOIS DE LA MOBILITÉ

décennie, les masses critiques vont conquérir une centaine de villes partout dans le monde. Ce mouvement de contestation se développe au moment où la pratique de la bicyclette touche le fond dans une majeure partie de l'Europe, après un long déclin amorcé dès la fin de la Seconde Guerre mondiale. La «faute» à la voiture: au cours des Trente Glorieuses, la société se motorise à pleins pots, la voiture se démocratise et la quasi totalité de la population européenne réclame des tunnels, des viaducs et des boulevards à quatre voies pour circuler librement en ville. Les capitales du Vieux Continent s'étalement, se modulent pour faire toujours plus de place à la voiture et, naturellement, éjectent le vélo des voiries. En 1947 déjà, le romancier Henry de la Tombelle écrivait dans *Le Chasseur français*: «Je ne demande rien, conscient que nous sommes balayés, bientôt honnis, race agaçante et zigzagante d'improductives fourmis à roulettes, auxquelles je me demande si, dans quelques années, les grandes artères ne seront pas tout simplement interdites comme aux voitures d'enfants et aux fauteuils de malades. Eux, au moins, ont droit au trottoir...»

Prédiction vérifiée. Du début des années 1950 au milieu des années 1970, la pratique du vélo utilitaire s'effondre: divisée par trois aux Pays-Bas, par quatre en France ou encore par... trente à Stockholm. La bicyclette devient un moyen de transport ringard et avilissant. Jadis symbole de liberté et de modernité, elle passe désormais pour le véhicule du pauvre.

Mais, histoire d'éviter la thrombose, certains spécialistes osent préconiser dès les années 1960 la relance de modes de transport alternatifs. La voiture prend trop de place: à terme, la situation deviendra intenable, affirment-ils. Les cyclo-écologistes se rassemblent pour manifester. Ce n'est pas encore «Vive le vélo, merde!», mais «Bagnoles, ras-le-bol!»



«En observant les automobilistes, je me dis : ils sont entraînés dans un système, ce n'est pas leur faute. C'est donc le système qu'il faut changer.»

HUGO

à Paris en 1972. La bicyclette véhicule une forme de contestation envers le «tout à l'automobile» et, plus largement, la société de consommation, relève le chercheur et économiste Frédéric Héran dans *Le retour de la bicyclette* (2014). L'enfourche celui qui veut un autre monde, plus égalitaire, moins énergivore. Au cours de la décennie charnière des années 1970, les villes du Nord de l'Europe investissent massivement dans le vélo utilitaire. Aux Pays-Bas, en Scandinavie, en Allemagne et en Flandre, on se rend à nouveau au boulot en biclou. En Europe de l'Ouest aussi, le vélo connaît un

rebond. Mais plus timide et surtout, très éphémère.

Le ministre moustique

«Bruxelles a tout donné aux voitures dans le cadre d'un modernisme mal compris, regrette Pascal Smet. Et ça prend beaucoup de temps de faire marche arrière.» Sa silhouette longiligne flanquée de son chauffeur et de son attaché de presse, le ministre bruxellois de la Mobilité (sp.a), petites lunettes rondes sur le nez, reçoit au Kaffabar, nouveau bar boba branché revendiquant le «slow café» sur la place Rouppe, dans le centre. Il commence par énumérer son bilan: les vélos peints sur les voiries, c'est lui; les sens uniques limités (applicables

pour tous sauf les cyclistes), c'est lui; les sas à vélo devant les feux, c'est lui; les Villo! (vélos en libre service), c'est lui. Il attire ensuite notre attention sur deux policiers à bicyclette en train de patrouiller sur la place. Les courses-poursuites à l'huile de gambettes, c'est lui aussi! «Ils sont plus accessibles, plus mobiles, plus humains que deux flics en voiture qui paraîtraient d'emblée agressifs.»

En 2015, le gouvernement bruxellois votait un ambitieux Plan Vélo 2020, en débloquant une première tranche de 12 millions d'euros sur les 60 nécessaires à l'exécution de ce vaste chantier, qui prévoit notamment la construction de 80 km de pistes cyclables en site propre. Et Pascal Smet ne compte pas s'arrêter en si bon chemin: il veut également rendre les Villo! électriques le plus vite possible et opérer un marketing pro-vélo sur mesure afin de conquérir d'autres publics que «les bobos et la jeune génération». «Lors de mon premier mandat en tant que ministre bruxellois de la Mobilité (2004-2009, NDLR), les gens me disaient: "Retourne en Flandre avec ton vélo! Tu comprends rien à Bruxelles, c'est une ville pour les voitures!" Mais c'est faux, ça. C'est un choix qu'on a fait au siècle précédent. Le gouvernement commence à le comprendre.» D'accord, mais pourquoi vouloir à tout prix plus de cyclistes dans une capitale pluvieuse et vallonnée? «Car il y a trop de voitures. Bruxelles doit maintenant devenir "a city for people, not a city for cars". Je veux rendre à la ville sa fonction première: la rencontre. Deux cyclistes qui se croisent à un feu vont se saluer. Deux automobilistes vont plutôt s'adresser un bras d'honneur (il mime le geste pour tout le café, NDLR) ou klaxonner généreusement. C'est un état d'esprit très différent!»

Bref, des mesures pas toujours populaires. Mais Pascal Smet l'assure: sa réélection, il n'y pense pas. Il se sent plutôt guidé par une célèbre phrase de Jean Jaurès: «Le courage, c'est d'aller à l'idéal et de comprendre le réel». «La seule raison pour laquelle je fais de la politique, c'est Bruxelles. Je veux améliorer cette ville pleine de potentialités. Regardez cette place Rouppe, elle est superbe! Il suffirait d'enlever ces quelques voitures (il compte à voix haute les véhicules garés sur la place, NDLR). Ça ferait pas de mal, hein? Cette place serait tout de suite plus agréable!» Sans doute, mais la bataille du ministre s'annonce âpre. Notamment parce qu'il doit composer avec des adversaires coriaces. Des élus locaux «qui existent juste parce qu'ils disent non à la suppression des places de stationnement». Des automobilistes qui le considèrent comme un «moustique» quand il pédale à Bruxelles. Ou encore le lobby automobile conservateur, «des gens qui ont presque besoin de sniffer des pots

d'échappement pour bien commencer la journée!» «L'être humain est fait pour marcher, et le vélo est un moyen mécanique de marcher. Ça fait partie de notre ADN. C'est vital.»

La machine à courir

Un moyen mécanique de marcher: c'est exactement l'idée que poursuit l'ingénieur allemand Karl Drais quand il met au point, en 1817, la *Laufmaschine* ou «machine à courir». Soit une sorte de trottinette géante dotée d'une selle qui avance grâce à la poussée alternative des pieds sur le sol. En juin de cette année-là, le jeune inventeur relie Mannheim à Schwetzingen (14,4 km) en un peu plus d'une heure: nettement moins lent qu'un véhicule hippomobile. Ce qui tombe plutôt bien, puisque Karl Drais cherchait un moyen de se déplacer plus rapide, moins cher et moins contrariant que les canassons de sa vallée du Rhin. L'homme sur la *Laufmaschine* doit alors accepter un principe totalement contre-intuitif: l'équilibre vient du mouvement, le déséquilibre de l'arrêt – et non l'inverse. Un principe a priori irrecevable! En 1818, Karl Drais présente son drôle d'engin à Paris, qu'il rebaptise alors «vélocipède» (véloce, vite, et pède, pied). «Mais, trop éprouvante, la draisienne ne connaît qu'un succès passager auprès de quelques dandys et autres excentriques», écrit encore Frédéric Héran.

En 1861, deux carrossiers parisiens récupèrent une draisienne cassée, lui ajoutent des pédales et intriguent le monde entier avec leur vélocipède ainsi constitué, vite appelé vélo. Le succès est immédiat. Pendant trente ans, les ingénieurs de toute l'Europe rivalisent d'imagination pour rendre la bicyclette la plus confortable et accessible possible: rayons en acier, transmission par chaîne, pneus à chambre à air...

Le «cheval de fer», comme on surnomme la bicyclette à ses débuts, représente alors le progrès, la modernité, la force et la liberté. Quatre fois moins cher que son modèle de chair et d'os, il reste tout de même inabordable pour les classes populaires. Seule la bourgeoisie s'en sert pour occuper ses loisirs. Ce n'est qu'au cours de la première moitié du XX^e siècle que le vélo se répand dans toutes les familles – excepté les plus pauvres – et qu'on l'enfourche pour un oui ou pour un non.

Mais, en peu de temps, un nouveau moyen de transport individuel, nettement moins fatigant, va venir déboulonner le biclou.

Les ânes et les porcs de retour à Bruxelles?

Contre toute attente, Jacques Deliège se pointe à notre rendez-vous à vélo et Walter Simonson, en solowheel

(une monoroue 100 % électrique). Ou alors c'est une mise en scène rondement menée. Quoi qu'il en soit, l'administrateur-délégué de Droit de Rouler et de se Parquer ASBL (DRP) et son associé déjouent les pronostics. «On pourrit tellement la vie des automobilistes bruxellois qu'il vaut mieux circuler à vélo, de nos jours!» Ingénieur en informatique et en aéronautique, Walter retrace les grandes étapes dans l'évolution de la mobilité. «Le vélo, la voiture, le train à grande vitesse, l'avion... Tout va plus vite, c'est ça le progrès. Mais certains ont la nostalgie de la mobilité au XVIII^e siècle, quand on se déplaçait en charrette. Des gens qui n'ont pas les yeux en face des trous!» Jacques, gestionnaire de projets industriels et prof à l'UCL aujourd'hui retraité, s'indigne: «Quand les écolos disent que l'espace n'est pas extensible, ils tiennent des propos étriqués et rétrogrades! C'est la gloire de l'espèce humaine d'avoir réussi à augmenter son espace en allant dans les airs, sous le sol...» L'un et l'autre craignent qu'à l'horizon 2030, la «mobilité idéologique» l'emporte à Bruxelles, soit un cocktail composé exclusivement de trams, de bus polluants et de vélos. «Et alors, ce sera le désert économique, prédit Jacques. Ce sera la campagne en ville. On viendra avec ses vaches, ses ânes et ses porcs!»

«Tout va plus vite, c'est ça le progrès. Mais certains ont la nostalgie de la mobilité au XVIII^e siècle, quand on se déplaçait en charrette. Des gens qui n'ont pas les yeux en face des trous!»

WALTER SIMONSON

Voilà pourquoi, avec DRP, Jacques et Walter défendent le droit de rouler (en voiture) et de se parquer, «droits menacés à Bruxelles depuis plusieurs années. On condamne par exemple des parkings au profit d'une station Villo!, alors qu'on aurait pu l'installer 100 m plus loin, là où ça ne dérangeait personne». Ce qui les révolte? Qu'on reproche aux automobilistes d'être agressifs quand c'est tout le contraire. Walter: «On parle de mobilité douce mais certains cyclistes tapent sur le capot des voitures et mettent en danger automobilistes comme piétons!» Jacques: «Ils brûlent les feux rouges et se fichent des sens uniques. Ce sont des hors-la-loi!» Pire que ça, le discours des «apparatchiks qui nous dictent comment il faut se

déplacer», des «idéologues qui considèrent l'auto comme satanique» menace à chaque fois de les étrangler. «On compte à Bruxelles 500 000 plaques d'immatriculation pour 4 000 agités à vélo, des poussières de Bruxellois! (Selon les estimations, il y a plutôt entre 30 000 et 50 000 cyclistes quotidiens à Bruxelles, NDLR). On crée une piste cyclable rue de la Loi pour à peine 40 cyclistes par heure le matin (497 en 2015, selon l'Observatoire du vélo, NDLR). Et on va encore enlever une bande de circulation pour l'offrir aux vélos?» interroge Jacques. Il n'est pas le seul, à Bruxelles, à condamner cette nouvelle tendance. Loin de là. Dans les colonnes du canard communal de Forest, Michel Bory, chef de groupe MR (opposition), s'insurge lui aussi contre la politique en matière de mobilité menée par la majorité PS-Ecolo-Défi (ex-FDF) à Forest. «Depuis quelques années, écrit-il, une autre mode s'est imposée dans le débat de la mobilité: le tout au vélo. Si ce mode de transport non polluant revêt un côté sympathique, il est illusoire d'en faire la panacée à nos problèmes de mobilité.» Michel Bory regrette en fin de compte que «les pistes cyclables se multiplient plus que de raison». Jacques opine: «Le vélo n'est pas une solution rationnelle pour la plupart des gens. Surtout à Bruxelles, où ça monte et ça descend sans cesse. Et le vélo à assistance électrique ne pourra pas y faire grand-chose: c'est trop contraignant».

L'avenir de Bruxelles, pour DRP, doit passer par la victoire de la «composante réaliste». À savoir une mobilité raisonnablement partagée entre le vélo (mais pas trop), l'auto, le bus hybride et surtout, le métro. Pas le tram – archaïque. Jacques le claironne à qui veut l'entendre: «Si vous voulez améliorer le monde, améliorez le métro».

Escarmouches de rue

La question de l'espace revient souvent dans les discours. «Bruxelles est parcourue par des artères particulièrement étroites, donc les arbitrages à faire entre les différents types de véhicule sont très délicats. Raison pour laquelle il faut encourager l'usage du vélo et des transports en commun.» Hugo a 24 ans, il est conseiller communal (Ecolo) à Watermael-Boitsfort et termine une formation en géographie après avoir étudié l'économie. Signes distinctifs: il porte la jeune barbe et la chemise à fleurs, se dit dépendant au vélo («Sans lui, je suis perdu») et ne respecte pas (toujours) le code de la route. «C'est plus fort que moi. Mais le code de la route n'a pas été pensé pour les cyclistes!»

Ce qu'on reproche à Hugo quand il pédale à Bruxelles? «D'être là.» L'étudiant se «frite» souvent avec des automobilistes en pleine rue. «Puis, en les observant, je me dis: ils sont entraînés dans un système,

ce n'est pas leur faute. C'est donc le système qu'il faut changer.» En commençant par déconstruire les clichés véhiculés à propos de la bicyclette et de la voiture. «Pour moi, le vélo, c'est l'affranchissement des contraintes, alors que la voiture c'est un gouffre financier. Une aliénation. Pourtant, elle est encore considérée comme une étape incontournable vers la réussite sociale, un moyen facile d'afficher sa richesse.» Ce serait alors au pouvoir de travailler sur ces représentations, d'opérer un changement «radical mais progressif» sur nos modes de transport. «Mais la bicyclette n'est pas la solution miracle. Le vélo électrique non plus: seuls les hauts revenus peuvent se le permettre. Et ce n'est pas en culpabilisant les automobilistes qu'on fera avancer les choses!»

«La plupart des gens qui circulent en voiture à Bruxelles

ne le font pas par conviction mais par habitude, avance Florine Cuignet, chargée de communication au GRACQ. Ceux qui utilisent le vélo, par contre, ont souvent la certitude que c'est un moyen de transport plus réfléchi. Si on les entend davantage ces dernières années, c'est parce qu'ils sont dans l'air du temps. Les mentalités changent.»

C'est en 1975 que naît le GRACQ (Groupe de Recherche et d'Action des Cyclistes Quotidiens), une ASBL subsidiée par l'État et financée par ses 2 500 membres. «On construit notre action par rapport à la politique. Nous sommes un mouvement de lobbying. Au début hyper militant, maintenant plus normalisé, vu que le vélo ne cesse de gagner du terrain.»

Les premières années du GRACQ sont difficiles. «À



«La bicyclette, c'est une extension de mon propre corps. Je suis née avec.»

HELEEN



« Il faut que les gens réalisent à quel point le vélo est le meilleur moyen de se déplacer en ville. Quand tu as découvert ça, tu ne vois plus rien d'autre. »

RÉGINALD

l'époque, le vélo était horriblement dénigré, poursuit Florine. On a retrouvé des archives où des chefs d'entreprise menaçaient leurs employés qui voulaient enfourcher une bicyclette, car ça écornait l'image de leur boîte! Aujourd'hui, c'est presque l'inverse. » Alors qu'à Copenhague, le nombre de cyclistes quotidiens quadruple entre 1975 et 2005, à Bruxelles, la part modale du vélo (c'est-à-dire la part des déplacements réalisés à vélo sur l'ensemble des déplacements, y compris à pied) plafonne à 1%.

Ce n'est qu'à la toute fin du XX^e siècle que sa pratique repart à la hausse. Face à la congestion ahurissante de Bruxelles, à la pollution, au bruit, à la raréfaction des places de parking, le vélo vient avec des arguments que l'on reçoit de plus en plus volontiers. Les élites urbaines se réapproprient la bicyclette et les pouvoirs publics suivent timidement la tendance. «Brutalement, notre automobiliste à la pupille étriquée par vingt ans de circulation au ras du bitume vient de passer de la petite télécroche au cinémascope», écrit ainsi Didier Tronchet en 2000

pour décrire les impressions du «néocycliste» dans son *Petit Traité de vélosophie*.

Dans la capitale de l'Europe, entre 1999 et 2015, le taux de croissance annuel moyen du nombre de cyclistes atteint 11,5 % – bien qu'il se tasse depuis 2010. Le peloton bruxellois a quintuplé en quinze ans. En 2014, d'après le SPF Mobilité, 65,6 % des déplacements domicile-travail s'effectuaient en voiture et 9,5 % à vélo. Le dernier calcul de la part modale du vélo date de 2010: Bruxelles avoisinait les 4 %. Aujourd'hui, on se risque à dire que le seuil des 5 % est franchi. Un score comparable à Paris ou New York (en nette hausse, là aussi), mais loin, très loin de Berlin (15 %), Amsterdam (28 %) et Copenhague (35 %), où la petite reine est devenue le sport-roi. «J'espère que Bruxelles atteindra minimum 20 % en 2030, confie le ministre Pascal Smet. C'est possible, surtout avec l'essor du vélo électrique.» En 2011, le gouvernement bruxellois de l'époque chiffrait ses objectifs: passer la barre des 20 % en... 2018. La relance du vélo serait-elle moins fulgurante qu'escompté, malgré le lobbying du tissu associatif et les efforts des autorités publiques? Certains estiment que la pratique au quotidien a atteint un plafond, maintenu bas par les tares qui collent à la peau de Bruxelles: le vol, l'insécurité, la météo capricieuse et, bien entendu, la déclivité de la capitale. Sans compter l'exposition à la pollution automobile, qui vient quelque peu atténuer l'argument santé du vélo. Selon l'étude belge SHAPES, les cyclistes inhaleraient 4 à 9 fois plus de particules fines que les automobilistes!

Originaire d'un patelin namurois, Florine a intégré le GRACQ en 2007. Elle se déplace toujours à vélo, à de très rares exceptions près: météo extrême ou grave état de fatigue. Elle, ce qui la motive, c'est l'autonomie. «Parmi les cyclistes, c'est l'argument le plus plébiscité. Viennent ensuite la santé, puis le faible coût, et enfin l'environnement. Or on assimile encore beaucoup le cycliste quotidien à un écolo!»

Chez Heleen, la bicyclette symbolise tout ça. Et même plus, foi de Hollandaise: «C'est une extension de mon propre corps. Je suis née avec. Certains pensent qu'elle est réservée aux activistes, moi je trouve ça moderne, sportif et intelligent. Pourquoi rester assise 45 min dans ma voiture pour parcourir 5 km?» Après des études à Maastricht, elle travaille à Pékin, puis à Amsterdam, à Moscou et enfin, depuis 2011, à Bruxelles. Une ville que la journaliste néerlandaise apprécie pour sa taille humaine et sa diversité, puisqu'elle entend souvent les langues qu'elle maîtrise: néerlandais, anglais, chinois, russe... «Le premier critère, quand je choisis d'habiter quelque part, c'est la place accordée au vélo. Ici, c'est

bizarre... Je n'ai pas vu d'amélioration en quatre ans. Je suis toujours en ballotage entre les voitures qui roulent et les voitures parquées. Seuls des petits cyclistes dessinés sur le bitume sont censés me guider. Ou plutôt, me réconforter... Qui a peint ça? Ce n'est pas une solution, et un très mauvais exemple pour la capitale de l'Europe!»

Ce qui n'empêche pas Heleen de se déplacer à vélo. Tout le temps et avec ses trois enfants en bas âge. Pour aller à l'école, à la piscine, au cours de musique: pas d'exception. «Quand je les vois pédaler à mes côtés, je lis sur leur visage un sentiment de liberté.»

Dans le bastion des vélophiles

Il avait «un peu» oublié notre rencontre. On patiente donc calfeutré sur un canapé en fin de vie à observer l'agitation tranquille qui règne à l'atelier 123: plusieurs apprentis mécaniciens s'affairent autour de deux bicyclettes suspendues, des enfants écoutent de la musique sur un vieux PC, un groupe d'habitues discutent, une cannette de 33 à la main. Et puis soudain Réginald de Potesta fait irruption, cravate, gilet à boutons dorés, pantalon de costume coupé droit, un petit bonhomme jovial de 42 ans qui en fait quinze de moins. Il semble connaître tout le monde, distribue des «Salut!» à la cantonade, confond parfois le prénom de l'un ou de l'autre. «Ma tenue? J'aime bien être joli. Ça fait partie des plaisirs de la vie, c'est comme manger un bon repas... ou rouler à vélo.»

L'atelier 123 est un lieu où quiconque peut faire réparer – et apprendre à réparer – son deux-roues moyennant un prix libre. À Bruxelles, ce type de *repair café* axé vélo prolifère: on en recense désormais quatorze, dont la moitié a vu le jour sur les cinq dernières années. «Et si ton engin est foutu, tu l'amènes ici et on récupère les pièces», ajoute Réginald. Mais lui n'y connaît rien en mécanique. Son dada, c'est plutôt le militantisme. C'est d'ailleurs lui qui est à l'origine du parti politique belge Vélorution, lancé en 2007.

«C'était un truc plus poétique que politique, avec des propositions très utopistes...» Verdit: 1453 voix aux fédérales de 2007, puis 1982 aux régionales de 2009. «Maintenant, je m'en suis lassé. Je sais que ce n'est pas par les urnes qu'on changera le système.» Réginald a jeté son dévolu sur les «Vélorutions Universelles», à savoir des masses critiques version XXL, le temps d'un week-end, une fois par an et dans une ville européenne à chaque fois différente. L'année passée, c'était à Bruxelles. Et Réginald en était le principal organisateur. «On a rassemblé un millier de cyclistes. Il fallait remonter à 1974 pour trouver trace d'un événement cycliste aussi populaire à Bruxelles!» Reste à répéter chaque année pareil événement. «Il faut



«Je ne voudrais pas que Bruxelles devienne trop adaptée aux cyclistes, car j'aime le flou entre le légal et l'illégal dans lequel on peut encore s'engouffrer.»

JULIA

que les gens réalisent à quel point le vélo est le meilleur moyen de se déplacer en ville. Quand tu as découvert ça, tu ne vois plus rien d'autre.»

Curieuse histoire que celle de la bicyclette. Cyclique, en fait: d'abord adoptée par la bourgeoisie au XIX^e siècle, puis abandonnée en premier lieu par les mêmes couches nanties au XX^e, elle tend aujourd'hui à ressortir du garage des élites urbaines en quête d'un nouveau moyen de distinction. Munie ou non d'un moteur électrique. «Le vélo n'est ni de gauche, ni de droite», affirme Florine du GRACQ. «[Il] favorise des relations plus égalitaires et une société plus démocratique», écrit l'économiste Frédéric Héran. «C'est un peu ma religion», confesse Julia, la cycliste

au vélo de géant. «Les anti-bagnoles ont la foi, soutient Jacques Deliège de DRP ASBL. C'est un mouvement semi-religieux. Ils se recrutent parmi des jeunes fonctionnaires qui terminent leur travail à 16 h 30 et qui ont bien le temps de rouler à vélo pour montrer l'exemple. C'est le propre des minorités religieuses: ils portent en eux une telle croyance qu'ils convainquent le reste de la population... Voyez les chrétiens, c'était au départ un petit groupe, ils ont fini par conquérir l'Empire romain!» Quand on lui demande ce que représente le vélo à ses yeux, Réginald répond du tac au tac: «Un transport du passé et de l'avenir».

Quentin Jardon



UN LIVRE

Dans son essai, Frédéric Héran, économiste et prof à l'université de Lille 1, retrace l'histoire de la bicyclette, de l'invention de Karl Drais à la situation actuelle dans les grandes villes européennes. Et se risque à une prospection jusque 2050. Un livre savoureux, très documenté et jalonné d'archives délicieusement désuètes, comme cet arrêté municipal signé en 1894 dans une ville française: «Il est expressément interdit aux vélocipédistes (...) de se livrer, sur les voies fréquentées, à des exercices d'adresse en décrivant des courbes ou en opérant, sans utilité, des changements de direction de nature à gêner la circulation ou à incommoder les piétons». Frédéric Héran, *Le retour de la bicyclette. Une histoire des déplacements urbains en Europe, de 1817 à 2050*, éditions La Découverte, 2014.



UN FILM

Le cinéaste suédois Fredrik Gertten livre un véritable plaidoyer pour le vélo en ville dans son documentaire *Bikes vs Cars*, et dénonce l'hégémonie automobile en faisant le tour de quelques

mégalopoles dans le monde. Il donne la parole aux cyclistes pionniers, héros d'un combat anti-voitures qui semble perdu d'avance. Et balance au passage une pluie de chiffres: on apprend ainsi que les Américains passent l'équivalent de 55 jours par an dans leur voiture pour se rendre au boulot, ou que Los Angeles est occupée à 70 % par des routes et des parkings. *Bikes vs Cars*, réal. Fredrik Gertten, 2015.



UNE VIDÉO

Dans une capsule de 2'30", un cycliste s'amuse à chuter lourdement une bonne dizaine de fois à chaque portion de route absurde ou dangereuse qu'il emprunte à Bruxelles. Une barrière en plein milieu d'une piste cyclable, un slalom entre les piétons, des vélos peints sur le sol qui mènent à une impasse: tout est bon pour se viander. De quoi prouver, en forçant à peine le trait, que la capitale de l'Europe n'est pas l'amie des vélophiles. «Brussels Bike Jungle: the Impact of Infrastructure», à visionner sur YouTube.

30

C'est la part, en pourcent, des femmes cyclistes à Bruxelles. Un taux en légère augmentation depuis le début des observations en 1998, année où le peloton féminin ne représentait que 24 % des cyclistes quotidiens.

200 000

C'est le coût, en euros, d'un kilomètre de piste cyclable, selon les estimations de l'économiste Frédéric Héran, qui s'est amusé à mettre en perspective la valeur des infrastructures cyclables par rapport aux infrastructures automobiles. Un kilomètre d'autoroute urbaine, par exemple, coûte 100 millions d'euros; une place de parking auto en surface 2 500 euros contre 100 euros pour un arceau à vélo deux places; etc. Tout ça, naturellement, pour démontrer qu'une vraie politique cyclable est plus économique pour les villes.

4 000

C'est le coût officieux, en euros, par véhicule et par an, d'un vélo en libre service, calculé par

Frédéric Héran et applicable aux Vélib parisiens comme aux Villo! bruxellois. Contre les 2 500 euros officiellement cités par les édiles... Pascal Smet, à l'origine du projet, se félicite d'un service qui «fonctionne bien, mais pourrait fonctionner encore mieux» et «qui ne coûte rien à la ville» puisque JCDecaux, le fournisseur, reçoit en échange de l'espace publicitaire public. Chez DRP, on dénonce plutôt «un énorme manque à gagner pour la ville». Selon l'Observatoire du vélo, 5,35 % des cyclistes bruxellois rouent en Villo! (chiffres de 2015).

15

Ce sont les économies, par an et en milliards d'euros, que la France pourrait réaliser si sa population faisait un usage régulier de la bicyclette, soit 275 km par an et par habitant contre 75 aujourd'hui, selon une étude du bureau Indigo-Altermodal. De quoi réduire les dépenses de santé publique et le nombre de journées de travail perdues...

Fonds pour le journalisme

Cet article a pu être réalisé grâce au soutien du Fonds pour le journalisme en Fédération Wallonie-Bruxelles.

«Ce qui est fascinant, c'est de constater qu'un moyen de transport aussi rudimentaire suscite autant de débats en 2016.»

Pour lire l'intégralité du making-of du journaliste Quentin Jardon, rendez-vous sur notre site (24h01.be/?p=6155) ou directement ici:

