

## **Séance plénière du Parlement du vendredi 5 février 2010**

### **Intervention de Mme Danielle CARON, députée cdH suite à la proposition de résolution relative à l'aménagement d'un réseau express régional pour cyclistes entre les communes de la périphérie et Bruxelles**

En matière de sensibilisation, il reste encore beaucoup à faire pour que les habitants, et notamment pour les jeunes qui pourraient utiliser plus utiliser le vélo pour se rendre à l'école plutôt que de se faire accompagner en voiture, les moins jeunes pour faire leurs courses, pour les travailleurs pour se rendre au travail, ainsi que dans leurs autres déplacements.

Qu'est ce qui différencie un jeune adoptant comme mode de déplacement le vélo par rapport à un autre utilisant un autre moyen de transport ? Les possibilités qu'ont les adolescents de se déplacer construit leur identité et leur esprit d'indépendance. Un projet de sensibilisation des adolescentes de Darlington a été mis sur pieds en Angleterre qui a révélé cet état de fait.

Deux groupes d'adolescentes ont été suivis pendant un an, le premier, habitantes de Darlington en Angleterre et le second, de Brême en Allemagne. Alors que leurs vies sont fort semblables, il y a une différence majeure entre celles qui utilisent le vélo pour leur déplacement soit les adolescentes de Brême (20%) et les Anglaises (3%).

Pour les Anglaises, c'est ringard, pour les Allemandes, c'est un choix logique, environnemental et surtout vecteur d'autonomie. Il y donc un véritable combat à mener à bien cette culture du « vélo cool » à transposer auprès de nos adolescents en la Région de Bruxelles-Capitale.

Et pour ceux que le vélo rebuterait encore pour raison de sécurité, il y a des études qui démontent le mythe du « vélo dangereux ». En effet, le sentiment d'insécurité est le principal frein à la pratique du vélo. Il est une vérité scientifique qui n'en finit pas d'étonner : plus il y a de cyclistes, moins il y a d'accidents (les facteurs notamment expliquant cet état de fait : l'apaisement de la circulation et la diminution de la vitesse). Suite logique de ce constat : pour améliorer la sécurité routière, il faut augmenter le nombre de cyclistes.

Quant aux causes des accidents cyclistes, il ressort d'autres études (Angleterre) que les accidents où les cyclistes étaient gravement blessés sont majoritairement dus au comportement des usagers motorisés. Il faut donc que le gouvernement bruxellois se penche plus sur le comportement des automobilistes plutôt que sur celui des cyclistes (port du casque par exemple).

En Belgique, l'I.B.S.R. a réalisé en 2006 une étude intitulée « Accidents de cyclistes en contexte urbain » (portant sur 138 accidents ayant eu lieu à Bruxelles entre 1998 et 2000) révèle là également que la responsabilité des cyclistes n'était pas engagée que dans une minorité de cas (moins de 35% des accidents).

Existerait-il d'autres études en cours qui viendraient étayer les dires afin de conforter le sentiment de sécurité des cyclistes ? Y a-t-il la volonté politique de faire une campagne de grande ampleur en matière de promotion du vélo, plutôt que de tendre vers une suppression de certaines actions (Dring Dring, j'achète à vélo...) ?

Une campagne de sensibilisation de grande envergure doit être menée sans relâche auprès des habitants de la Région de Bruxelles-Capitale ainsi qu'auprès de ceux pouvant venir de la périphérie à vélo. Beaucoup a déjà mis sur pieds, mais il reste sans doute encore énormément à faire pour convaincre les plus vaillants d'entre nous à se mettre à la pratique du vélo dans les déplacements quotidiens. C'est au politique de donner un signal positif allant dans ce sens. Des faits scientifiques peuvent en sécuriser plus d'un afin qu'ils fassent enfin le pas vers une vie plus saine, plus environnemtale, débarrassée des contraintes de temps (embouteillages) ou de manque de place de parking, tout en allégeant leur portefeuille.

Danielle CARON  
Députée cdH.