



Dans chaque numéro d'*Imagine*, retrouvez l'actualité du vélo sous toutes ses formes.

Par François Brabant

Copenhague, à nouveau la plus bicycle-friendly

L'index de Copenhague est un classement établi tous les deux ans, depuis 2011, par une société de consultance danoise, en partenariat avec le magazine *Wired*. Il dresse le top 20 des villes les plus *bicycle-friendly* au monde, sur la base de multiples critères. Son édition 2017 confirme la première place de... Copenhague, déjà en tête en 2015, après avoir détrôné Amsterdam, lauréate en 2011 et 2013. Cette dernière ne se classe plus que troisième, désormais devancée par une autre ville néerlandaise, Utrecht. Les auteurs du rapport soulignent toutefois qu'entre les trois villes figurant sur le podium, la bataille est serrée, même si la capitale danoise conserve une avance assez nette. « *Copenhague a investi 130 millions d'euros dans les infrastructures cyclables au cours de la décennie passée. Elle a construit 16 nouveaux ponts cyclo-pédestres, dont 8 n'existaient pas lors de l'index 2015.* »

Derrière le trio de tête, suivent Strasbourg, Malmö, Bordeaux et Anvers, unique ville belge qui apparaît dans le classement. Au sujet de la métropole scaldienne, le jury note cependant : « *Anvers a le potentiel pour atteindre une part modale de 25 % des trajets effectués en vélo. Cela passe par des infrastructures plus uniformes et une réduction drastique du trafic routier.* »

Le jury regrette aussi le caractère erratique des politiques publiques anversoises destinées au vélo, deux pas en avant, un pas en arrière. « *Une vision claire est requise.* »

Seules deux villes non européennes s'immiscent dans ce top 20, Tokyo et Montréal. Pour le reste, comme attendu, la liste se caractérise par une forte représentation germanique (Berlin, Munich, Hambourg, Vienne) et nordique (Helsinki et Oslo). —

En savoir +
copenhagenize.eu/index/



A Copenhague, la météo maussade ne décourage pas les cyclistes.

« Retrouver notre place sur la route »

Randonneurs du dimanche habitués du Ravel, cyclistes urbains en chasuble fluo, jeunes coursiers Deliveroo en *fixies*, compétiteurs amateurs... La famille cycliste est diverse. Mais ses membres ont en commun d'évoluer sur un même lieu public : la route. Le risque qui en découle n'est pas neuf, mais de nombreux témoignages confirment une hausse des comportements dangereux de la part des automobilistes. Cette tendance a été mise en lumière par le décès de Michele Scarponi, ancien vainqueur du Tour d'Italie, renversé à l'entraînement par un camion, le 22 avril dernier. Un drame parmi d'autres, hélas. C'est pour exprimer leurs ras-le-bol que plus d'un millier de cyclistes (parmi lesquels les coureurs pros William Bonnet et Yoann Offredo) se sont rassemblés à Paris, place de la Bastille, le samedi 17 juin. « *Retrouver notre place sur la route* » était l'un des leitmotifs.

Allongés à côté de leur vélo, les cyclistes présents ont observé symboliquement une minute de silence. Une délégation s'est ensuite rendue au ministère de l'Intérieur pour remettre plusieurs propositions – généralisation des aménagements cyclables, éduca-

tion au vélo dès le plus jeune âge, campagnes nationales de prévention. Fin juillet, de nouvelles statistiques sont venues confirmer le malaise. En France, le deuxième trimestre 2017 a été le plus meurtrier depuis 7 ans : 65 cyclistes sont morts durant les mois d'avril, mai et juin, pour 40 en 2016 au cours de la même période. Sur l'ensemble de l'année 2016, 159 cyclistes ont été tués, un chiffre reparti à la hausse, de façon constante, depuis 2010, alors qu'il était en régression lors de la décennie précédente. —

Plus d'un millier de cyclistes manifestaient en juin dernier à Paris pour plus de sécurité sur la route



Les cafés cyclistes débarquent en Belgique

Le phénomène ne cesse de prendre de l'ampleur aux quatre coins du monde : les cafés cyclistes sont en général des endroits branchés, situés dans des quartiers très urbains, avec une décoration originale dédiée au monde du vélo. Ils veillent autant aux hommes, régalez à coups de cafés latte et de jus de fruits frais, qu'à leur monture, pour lesquelles un atelier de réparation mécanique est prévu. Pur produit de l'engouement mondialisé pour le vélo urbain, le concept a depuis longtemps essaimé à New York, Londres, Berlin, Bogota, Barcelone, Paris... Mais il n'existait pas encore en Belgique francophone.

C'est pour y remédier que le café Tandem a été inauguré fin juillet dans l'ancienne orangerie du parc Félix Hap, à Etterbeek. L'endroit propose une petite restauration saine et naturelle, tandis qu'un mécanicien se charge de la réparation des vélos. Des tests de vélos pliants et de *bakfiets* (vélos-cargos) sont également proposés. Selon leurs propres dires, les initiateurs du projet, Florent et sa compagne Céline, se sont lancés dans l'aventure par étonnement de ne pas voir cette tendance mondiale émerger à Bruxelles. « *Le public qui roule à vélo est généralement aussi amateur de bons produits. Et puis, c'est bien connu, les cyclistes adorent le café, un produit dopant naturel* », ont-ils déclaré à nos confrères de *La DH*. Le couple a toutefois choisi de ne pas copier le modèle très hype en vogue à Berlin ou Paris. « *Nous voulions créer un espace agréable, ouvert aux familles. On ne voulait pas d'un café communautaire vélo. L'objectif est plutôt d'amener de nouvelles personnes dans cet univers et de le démystifier.* » Grâce à une convention d'occupation précaire, Florent et Céline peuvent éprouver la viabilité de leur projet par le biais d'un *pop-up store*, un magasin temporaire. Si l'expérience est jugée prometteuse, ils se mettront cet automne en quête d'un lieu définitif. —

En savoir +
www.tandemcafe.be

Au BXL Tour, le cycliste était (enfin) roi à Bruxelles

Le pari était séduisant, mais un peu fou : organiser une course cycliste grand public, dans un esprit convivial, en plein cœur d'une grande métropole. Bref, appliquer au vélo le modèle des 20 kilomètres de Bruxelles, si populaire. Des événements de ce type existaient déjà à Paris et à Londres, mais la capitale belge s'était toujours montrée frieuse, de peur de brusquer les automobilistes. Les réticences ont finalement été vaincues et la première édition du BXL Tour a eu lieu le dimanche 25 juin, rencontrant d'emblée un grand succès. Près de 3 000 coureurs, aux niveaux très disparates, se sont élancés du Bois de la Cambre pour une boucle de 50 kilomètres qui passait par des lieux emblématiques comme le Cinquantenaire, le Botanique et l'Atomium. Les participants ont pu découvrir la ville avec le plaisir d'appuyer à fond sur les pédales, sur des routes entièrement fermées à la circulation. Au sein du peloton, une soixantaine de membres du Gracq, une association qui fédère les cyclistes quotidiens, étaient présents pour encourager les pouvoirs publics à prendre des mesures améliorant la pratique du vélo à Bruxelles. Message entendu ? « *Nous nous montrons déjà plus attentifs aux cyclistes et à leur sécurité qu'auparavant. Mais il faut avoir pédalé pendant les cinquante kilomètres du tracé pour se rendre compte des manques à la sécurité des deux-roues à Bruxelles* », reconnaissait à l'issue de l'épreuve l'échevin bruxellois des Sports, Alain Courtois (MR), qui avait enfourché son vélo pour l'occasion. « *C'est la première fois que le cycliste était roi à Bruxelles* », a encore commenté l'édile. La première et la dernière ? —

Pour sa première édition, le BXL Tour a rassemblé plus de 3000 participants.

Tourisme à vélo : bien, mais peut mieux faire

En France, la direction générale des entreprises (DGE) vient de publier un « Baromètre du tourisme à vélo ». Le document rappelle que « *le vélo est une filière économique en plein essor, tant d'un point de vue industriel que touristique* ». Son développement repose notamment sur l'existence de 13 600 kilomètres de véloroutes et de voies vertes aménagées sur le territoire hexagonal, avec des itinéraires phares comme la Vélodyssée, sur le littoral atlantique. L'année 2016 a d'ailleurs vu l'ajout de 830 nouveaux kilomètres cyclables. Autre signe de la dynamique en cours : les tour-opérateurs, français et étrangers, sont de plus en plus nombreux à proposer des offres basées sur le tourisme à vélo. Dans certaines régions, les retombées économiques directes sont appréciables. Elles atteignent 29,3 millions d'euros pour les Pays de la Loire, 17,7 millions pour la Bretagne et 14,4 millions pour la Bourgogne. Reste toutefois un bémol : si l'offre est en pleine expansion, pour le réseau comme pour les prestataires, la fréquentation est encore loin de progresser au même rythme, 2016 apparaissant même comme une année moyenne en la matière. —



Eric Danhier