

ISABELLE LESENS

C'est sérieux, votre histoire de vélo ?

Il est remarquable de voir combien le mot “vélo” évoque de splendeurs. En mars 1997, le théâtre Artistic Athévains présentait un spectacle pour lequel il avait sollicité trois auteurs sur le thème de l’“Éloge du cycle”. Tous ont répondu par Tour de France, dépassement de soi, difficulté... et non — comme je l’aurais sans doute fait — par joie, bonheur, voyages... Dans les conversations de café aussi, le vélo est toujours héroïque. Les *pendant la guerre* alternent avec les *quand j’étais jeune, vous avez du courage, le vélo c’est dur...* Le vélo-sport est une figure forte. Les grandes “épreuves” sont des parcours initiatiques qui mènent en enfer et dont on sort glorifié.

*Lionel Jospin et
Helmut Kohl
au sommet
d'Amsterdam
en juin 1997.*
© Sipa.

Il paraît que le vélo, ça n'est pas sérieux

Au quotidien, le vélo commence tout juste à exister. En 1989, le “Livre blanc de la Sécurité routière” ne nommait les bicyclettes que deux fois.. : “Un cycliste tué sur cinq a moins de quatorze ans” et “Pour les véhicules à deux-roues sans moteur (bicyclette) : [...] la commission propose (...) l’usage obligatoire la nuit de boudriers réfléchissants”.

En janvier 1990, au colloque “Vivre et circuler en ville”, à Paris, les intervenants étrangers parlaient systématiquement des quatre composantes du trafic, à savoir piétons, vélos, autobus et autos. Les Français n’en voyaient jamais que trois. C’est un coup de sang de quelques cyclistes qui a rétabli les choses le dernier jour, libérant alors une parole pro-cycliste prolifique ! Alain Faujas, l’animateur, finit par conclure : Nous sommes tous “à la fois motorisés et piétons (peut-être pas dans cette salle où j’ai compris qu’il y avait un certain nombre de sensibilités vives pour le vélo)”¹.

A cette époque, nous nous comportons, en France, effectivement comme si le mot “vélo” était tabou. Au mieux, on le cachait sous le mot “Deux-roues”, comme si seul ce qui est motorisé avait droit à la vie. La chose elle-même n’avait quasiment plus d’existence officielle. Évidemment, il revenait avec force dans les rêves.

Support permanent pour la promotion des loisirs, de l’élégance, de l’art de vivre, de la liberté d’esprit, il avait même servi à illustrer des campagnes politiques (“Vivement demain”, RPR, 1985). C’est encore le cas aujourd’hui, car le vélo s’avère un faire-valoir idéal, à condition de le dénigrer. Un pousse-pousse vietnamien devra vous convaincre qu’“une voiture avec des reprises, pour vous c’est capital”, un VTtiste que “pour éviter l’effet de serre, il y a aussi l’énergie nucléaire”, un tricycle porteur qu’on a “enfin des voitures qui ne nous condamnent pas au vélo”. Même la SNCF s’y est mise : une publicité montrant un cycliste, manteau au vent, luttant contre la tempête annonce : “On peut trouver moins cher, mais il ne faut pas avoir peur de se dépenser”. Pour ces professionnels, le vélo n’est-il pas un sérieux ennemi à abattre? Ce n’est sans doute pas pour rien qu’on a parlé de «vélorution» ! Partout ailleurs, à l’inverse, il est utilisé comme symbole de jeunesse et de forme (en particulier pour les publics de retraités), de mode, ou de qualité de vie (pas un lotissement sans un vélo devant !), sans grand rapport avec la réalité du produit vendu.

Il n’est donc pas étonnant que l’on installe encore des garages à vélos symboliques et inutilisables, quelquefois dans des endroits eux-mêmes inaccess-

1. Actes du congrès édités par le CETUR, septembre 1990.

sibles aux vélos. Dans le quartier de la Défense, "l'EPAD vient de mettre en place [...] une vingtaine de sites de stationnement équipés pour les vélos"². Mais de nombreux "aménagement" sont des "représentations", des "images de prise en compte du vélo", plutôt que des solutions, et elles ne tiennent pas compte des habitudes des futurs utilisateurs. Les divers appels au civisme anti-pollution suggérant de rouler à vélo, sans améliorer l'environnement, ou l'affichage politique du vélo comme emblème de bonne conscience écologiste, ne nous surprennent plus. Pourquoi continue-t-on à refuser que le vélo accède à la dignité de véhicule à part entière ? Une personnalité de l'actuel gouvernement parle des "usagers non motorisés de la ville" en réponse aux questions sur le vélo. Le "vélo" est vraiment un mot imprononçable !

Et pourtant, le vélo c'est sérieux !

Aujourd'hui, certains responsables continuent d'assimiler cycliste à sportif ("je ne comprend pas ces sportifs qui ne veulent pas faire de détours" nous déclarait le maire d'un arrondissement parisien auprès duquel on se plaignait de nouveaux obstacles) ; d'autres se plaignent de la place "offerte" aux cyclistes car "cela crée des embouteillages"³, et les aménageurs, plus généralement, sont embarrassés par ce nouveau protagoniste à intégrer dans une situation déjà fort complexe...

Pourtant, les citoyens en redemandent. Un sondage de l'UITP (en 1991), réalisé dans toute l'Europe, montrait que 73% des Français étaient favorables à ce qu'on donne la priorité aux cyclistes, même si cela devait gêner les automobilistes. Quant aux élus, partageant cette opinion à 69%, ils pensaient que seuls 30% de leurs administrés y étaient prêts. La Ville de Paris a publié en 1996 et 1997 deux sondages sur l'opinion des Parisiens à propos de son plan vélo. Cela ressemble à un plébiscite. 87% des Parisiens, cyclistes ou non, se félicitent du développement du réseau cycliste !

Les voies sur berges parisiennes, fermées aux véhicules motorisés chaque dimanche, connaissent un succès qui ne se démentit pas depuis ce 10 juillet 1994, salué dans toute la presse : "Jour de gloire pour le vélo" (*L'Humanité*) ; "8 heures de bonheur pour les cyclistes de Paris" (*France-soir*) ; "Une foule bigarrée et joyeuse de cyclistes a envahi hier les rives de la Seine à Paris" (AFP) ; "Ce qui frappe d'abord, c'est le calme. [...] Au bout d'un moment, on se dit qu'il y a encore quelque chose d'inhabituel, sans qu'on puisse tout

2. *La Lettre de l'EPAD*, juillet-août 1997.

3. François Lebel, maire du VIII^e arrondissement de Paris : "L'opération vélo-piétons sur les berges de la Seine constitue une nuisance et augmente la pollution", cité dans *L'Événement du Jeudi*, 12 juin 1997.

de suite dire quoi. Puis soudain, on trouve : tout le monde sourit.” (*Le Parisien*).

Toutes les infrastructures un peu conséquentes sont d’ailleurs envahies les jours de congé (et très utilisées pour le déplacement si leur qualité le permet). Il n’y a qu’à voir la piste de Cluny à Givry (44 km) inaugurée à l’été 1997, la piste du canal du midi (presque 45 km) à Toulouse, ou celle du canal de l’Ourcq à Paris (bien que ne mesurant que 25 km)...

Dire que le vélo ne convient pas pour ceux qui habitent loin du centre-ville, c’est oublier de prendre en compte les vraies distances et la population concernée ; c’est oublier surtout que c’est par et à cause de l’automobile que les villes sont devenues un parcours d’obstacles et qu’elles se sont étalées comme elles l’ont fait. De fait, développer le vélo implique que l’on revienne à des villes plus compactes. Donc plus humaines. La distance moyenne des déplacements, tous modes, est en Ile-de-France de 6,8 km⁴. La distance moyenne entre domicile et travail y est de 8,7 km (et ne représentent que 40% de l’ensemble des déplacements). La distance moyenne parcourue en transports en commun y est de 8,9 km ; en automobile, elle est de 5,8 km... Un adulte encore peu entraîné parcourt volontiers 5 à 6 km à vélo pour un déplacement, si les conditions sont correctes. On sait également que le pouvoir d’attraction d’une gare est de 800 mètres à pied et de 2,4 km à vélo, et que la moitié des déplacements en auto font moins de 5 km. Il a été montré à plusieurs reprises que sur des distances de moins de 10 km, dans les circonstances actuelles, “les transports collectifs sont plus lents que la bicyclette”⁵. “Dans Paris, le vélo est plus rapide que la voiture (12 km contre 11 km/h)”. Bref, en combinant vélo et transports en commun, on peut à peu près tout faire. Avec Jean-René Carré, chercheur à l’INRETS, on peut donc affirmer que “le vélo a tous les avantages de l’auto, et aucun de ses inconvénients”.

Embouteillages, colère, bruit, pollution, accidents : le vélo est une partie de la solution, et c’est une solution encore jouable. 90% de la population est apte à se déplacer à vélo. Il est la vedette absolue chez les enfants, à qui il donne fierté, équilibre, réflexes et âme d’explorateur. Il donne aux adultes joie et autonomie, jusqu’au plus grand âge. A l’inverse, la majorité de la population n’a pas accès à l’automobile (deuxième personne des foyers, jeunes de moins de 18 ans, etc.) Il n’y a qu’une voiture pour deux habitants, les autres sont “dépendants” de l’auto, c’est-à-dire du bon vouloir de son “titulaire”. On peut aussi penser que trop de gens ont accès à l’automobile, d’où les encombrements.

Ce qui est sérieux, c’est la santé dont jouissent les cyclistes, muscles utiles,

4. ECT, 1991.
5. INRETS, avril 1997.

respiration et réflexes en alerte, moral au positif... Les travaux de la British Medical Association l'ont démontré de façon magistrale. L'ouvrage *Cycling toward Health and Safety*⁶ montre par exemple que la pratique modérée du vélo (deux fois un quart d'heure par jour !) diminue par deux les risques cardio-vasculaires. Rouler à vélo améliore la plupart des fonctions, physiologiques comme psychologiques. Le fait que cette pratique libère de l'endorphine est remarquable. Ce stimulateur moral (qu'on obtient aussi par la proximité physique chaleureuse avec autrui !) augmente la confiance en soi et l'estime de soi-même. De nombreuses autres études médicales, réalisées en Hollande, en Finlande, ou pour l'OMS, confirment ces conclusions.

On retrouve ce résultat dans l'enquête menée pour la Région d'Ile-de-France pendant la grève de décembre 1995. "Circular à Paris à vélo s'est révélé possible, facile et agréable... et a donné une image valorisante de soi (autonomie, dynamisme, astuce, spontanéité)⁷."

Ainsi les avantages de la pratique de la bicyclette (amélioration de la santé) l'emportent largement sur ses inconvénients (augmentation des accidents). On a d'ailleurs montré que l'équation " plus il y a de cyclistes, plus il y a d'accidents " n'était en rien arithmétique. En fait, plus il y a de cyclistes, plus le risque, pour chaque cycliste, d'être accidenté, diminue⁸.

Le docteur Hillman écrit encore : "La limitation des déplacements autonomes des enfants, en particulier à bicyclette, a un effet néfaste sur leur développement psychique, social et émotionnel, qui s'ajoute à une perte de forme physique souvent remarquée."⁹

Si l'on veut que le vélo se développe, il faut d'abord rendre son utilisation facile et avantageuse. Les côtes et les détours le ralentissent, les arrêts l'obligent à se remettre en route. Le cycliste, contrairement à l'automobiliste, est sensible à son environnement. Il connaît les saisons, et le temps qu'il fait ne lui est pas indifférent. Les embouteillages le découragent, le stress le fait fuir, le danger finit par le tuer... Il faut permettre au cycliste de profiter des avantages de sa machine, faire du porte-à-porte, couper au plus court, apprécier l'agrément de sa ville... En fait, c'est toute la ville qui doit être rendue plus urbaine ; si les vitesses baissent, les vélos réapparaissent ; si les autos disparaissent, le vélo est roi. On l'a vu à La Rochelle, on le voit tous les jours en Italie du Nord.

L'essor du vélo n'est lié à aucune appartenance politique, religieuse ou sociale. Le cycliste n'est ni plus écologiste ni plus pauvre que la moyenne (ce serait aujourd'hui plutôt l'inverse). Le vélo est choisi d'abord parce qu'il est pratique, puis agréable. Les critères écologistes sont au dernier rang des

6. Docteur Hillman, Oxford university press, 1992.

7. SOFRES, décembre 1995.

8. D.L. Robinson, *Head Injuries and Bicycle Helmet Laws, Accident Analysis and Prevention*, 1996.

9. Congrès "Vélos dans la cité - ville de qualité", Bruxelles, juin 1995.

motivations.

A propos de la Hollande, on évoque sans cesse une “mentalité”, ou une “éducation”, et l’on oublie qu’il y pleut beaucoup et qu’il y fait du vent. On oublie surtout que l’utilisation du vélo aux Pays-Bas ne trouve son origine ni dans un civisme particulier, ni dans une culture particulière, mais plus simplement dans les interventions de l’État qui a décidé, dans les années 1975, de lutter contre l’accroissement du parc automobile.

Pour être honnête, il faut reconnaître que de plus en plus de villes engagent en France des aménagements en faveur du vélo. La plupart du temps, elles comprennent d’ailleurs qu’elles ne pourront pas se contenter d’une politique du cycle : maintenance de sites propres pour autobus et tramways et limitation des voitures sont également nécessaires.

Ainsi, après de longues années au cours desquelles les kilomètres de pistes cyclables (radiales pour la plupart) s’étaient multipliés, la ville de Strasbourg restait un enfer pour les cyclistes. Éluë en 1989, Catherine Trautmann engage alors la construction d’un tramway, et, par son plan de circulation en marguerite, empêche les autos de traverser le centre-ville. Aujourd’hui, 15% des déplacements se font à vélo, et le conseil communautaire s’est engagé sur une charte du vélo, en février 1994, qui fixe un objectif de 25% pour l’an 2005. De nombreux aménagements sont également prévus, relatifs à la communication, la signalisation des itinéraires, la location de vélos, le gardiennage des vélos aux principales gares de train et de tramway, l’obligation de garages à vélos inscrite au POS, l’achat de vélos de service, etc.

A La Baule, le boulevard maritime a été réaménagé, réduit de moitié en largeur et doté de bandes cyclables. Tout le monde s’y retrouve, promeneurs comme cyclistes. A Orléans, la réflexion pour le PDU et la création d’un tramway s’accompagne d’un schéma directeur cycliste. Première en France, les rames du tramway auront des espaces prévus pour l’embarquement des vélos¹⁰.

Rennes, Nantes, Lorient... ont quant à elles des politiques de longue date. Mais aussi Montpellier — qui va créer 11 km de pistes à l’occasion de la mise en œuvre de son tramway —, Bordeaux — qui se dote enfin d’un schéma directeur vélos —, Rouen — qui vient de créer ses deux premiers axes cyclistes... Le club des villes cyclables, créé en 1989 avec 7 villes, en compte aujourd’hui presque 200, d’Avignon à Saint-Brieuc, de Colombes à Vierzon ou à la Roche sur Yon...

L’État, de son côté, commence à rattrapper son retard. Pour l’instant n’existent vraiment ni incitations, ni normes, ni coordination, ni manuels techniques. Un chargé de mission a cependant été nommé par les deux ministères de

10. Revue *Transports urbains*, avril 1997.

l'Environnement et de l'Équipement. Des "correspondants vélo" (au nombre de 7) se trouvent dans les centres techniques du ministère de l'Équipement (CETE), même s'ils ne sont pas à plein temps sur le dossier. La Loi sur l'air, de 1996, rend les plans de déplacement urbain obligatoires dans les communes de plus de 100 000 habitants, et vise le développement "de l'usage de la bicyclette et de la marche à pied". Elle rend également obligatoire, à partir du 1er janvier 1998, la prise en compte des itinéraires cyclables à l'occasion de tous travaux sur voirie urbaine ¹¹.

Pour autant, tout n'est pas gagné. On se souvient que la LOTI (1982), excellente loi pour le vélo, n'avait pas été suivie d'effet. Le sociologue Werner Brög a montré que les décideurs (personnel politique, ingénieurs, cadres...) étaient en majorité des hommes entre 30 et 50 ans — précisément ceux qui utilisent de préférence l'automobile. Serait-ce une des raisons de la mauvaise position du vélo, comme il le suggère ? Le sport cycliste est aussi très largement masculin. La Fédération française de cyclotourisme compte moins de 20% de femmes, et encore soupçonne-t-on certaines d'entre elles d'être des "accompagnatrices" (ou des chauffeurs !).

L'opération des voies sur berges à Paris permet néanmoins d'espérer. Reprise par la Ville de Paris, elle fait désormais partie intégrante de sa politique du vélo. Considérée comme allant de soi par le public, imitée en province, elle a fait tomber un tabou : une route réservée aux autos peut ne pas le rester. Elle a aussi révélé aux autorités que les Parisiens aimaient le vélo... pourvu qu'on leur permette d'en faire.

Dès que des pressions s'exercent contre un mode motorisé, le vélo en bénéficie. Les nouveaux cyclistes de décembre 1995 venaient majoritairement des transports en commun, les automobilistes ayant préféré persister dans leur erreur. Le 1er octobre 1997, jour de la circulation alternée, les reports se sont faits autant sur le vélo que sur les bus, métros et trams.

11 Article 20 de la Loi..

Isabelle Lesens travaille comme consultante, autant pour les aménagements que pour les politiques d'encouragement. Elle a publié de nombreux articles sur le vélo.