

Le vélo à toute berzingue !

PAR SÉBASTIEN MARREC

Décongestionnement des transports en commun et des infrastructures routières, recherche de bienfaits pour la santé, lutte contre la pollution... Longtemps déconsidéré, l'usage quotidien du vélo progresse partout dans le monde, y compris en France, où l'on tente de combler le retard pris sur les pays voisins. Un nombre croissant de collectivités sont séduites par son coût modique et son image écologique.

La « petite reine », vieille invention du XIX^e siècle et de la seconde révolution industrielle, va-t-elle devenir la solution aux enjeux écologiques et sociaux du XXI^e siècle ? En tous les cas, elle est en passe de redevenir une passion en tant que mode utilitaire à part entière. D'année en année, l'appétence

des Français pour le vélo ne cesse de se renforcer, et certains signaux, certes encore faibles, annoncent une rupture profonde dans les pratiques de déplacement. Le nombre des salariés qui pédalent jusqu'à leur lieu de travail augmente : 1 Français sur 5 résidant dans une grande ville, d'après une récente étude de l'Union sport & cycle¹.

Le montant moyen d'achat d'un vélo neuf atteignait 459 euros en 2018, alors qu'il était encore inférieur à 300 euros en 2012. Les ateliers d'autoréparation participatifs et solidaires connaissent une croissance exponentielle. La Fédération française des usagers de la bicyclette (FUB), une organisation de lobbying, a elle aussi vu le nombre de ses associations membres fortement progresser chaque année (près de 330 en 2019), tout comme ses effectifs (plus de 50 000 usagers quotidiens ou réguliers). À Paris, la fréquentation des nouvelles pistes cyclables déployées sur la chaussée, au détriment de files de stationnement ou de circulation, a été multipliée par deux sur certains boulevards en une petite année. Cette explosion du trafic est loin de concerner uniquement la capitale. En 2018, le nombre de déplacements a augmenté de plus de 10 % à Lyon, Rennes ou encore Bordeaux. Dans la capitale de la Nouvelle-Aquitaine, ces cinq dernières années, elle n'a rien moins que doublé. Plus de 10 000 vélos empruntent chaque jour son pont de pierre, reliant les deux rives de la ville, réservé depuis 2017 aux piétons, aux cyclistes et aux transports en commun. Ce monument emblématique du port de la Lune est aussi désormais révélateur de sa cyclabilité – ce potentiel d'ouverture à une diversité d'usagers –, de la reconquête de son espace public et de la

lutte contre l'omniprésente automobile. Cette décision a non seulement encouragé les cyclistes traditionnels à utiliser davantage l'espace ainsi libéré, mais elle a également favorisé un phénomène de « report modal », c'est-à-dire le passage de l'usage des transports en commun ou de la voiture à celui du vélo. Résultat : aujourd'hui, alors que le trafic motorisé y est devenu résiduel, il y a davantage de personnes qui franchissent le pont qu'à l'époque où il était ouvert aux automobilistes.

En France, l'an un du plan vélo

En 2017, les Assises nationales de la mobilité et les résultats de la première édition du Baromètre des villes cyclables ont mis en lumière la nécessité de doter la France d'un plan vélo ambitieux. Seuls 4 % des Français l'utilisent comme mode de déplacement principal au quotidien, ce qui ne place pas l'Hexagone dans le peloton de tête européen (36 % de

« Seuls 4 % des Français utilisent le vélo comme mode de déplacement principal au quotidien, ce qui place l'Hexagone loin du peloton de tête européen (36 % de la population aux Pays-Bas, 23 % au Danemark, 22 % en Hongrie). »

la population aux Pays-Bas, 23 % au Danemark, 22 % en Hongrie). Avec la 19^e place, la France se situe devant le Royaume-Uni, l'Espagne ou le Portugal, mais encore loin derrière l'Italie, la Pologne ou la Belgique, alors même que les agglomérations françaises subissent des embouteillages croissants aux heures de pointe. « Il faut arrêter de regarder le vélo avec condescendance, en considérant que c'est un sujet mineur », avait déclaré la ministre des Transports de l'époque, Élisabeth Borne, à l'issue des Assises. La formule avait frappé les observateurs du secteur, alors que les propos des élus et représentants de l'État sur le sujet balançaient jusque-là, la plupart du temps, entre maladroites et idées reçues.

Les résultats du Baromètre des villes cyclables, qui a pour objectif de recueillir le ressenti des cyclistes sur les conditions de déplacement dans leur territoire – et a collecté plus de 113 000 réponses lors de sa première édition juste après les Assises –, montrent que les villes sont très loin de donner la possibilité à leurs habitants de se mettre en selle au quotidien : 90 % des répondants pensent que les conditions actuelles ne permettent pas aux enfants et aux personnes âgées de se déplacer à vélo en toute sécurité ; 8 % seulement s'estiment respectés par

les conducteurs de véhicules motorisés et 92 % craignent le vol de leur monture. La France affiche un retard considérable en matière de cyclabilité. Si les Français sont une majorité à vouloir se mettre au vélo, nombreux sont ceux qui le perçoivent encore et avant tout comme un sport ou un loisir, sans l'envisager comme un moyen de déplacement quotidien. Du côté des élus et des techniciens, l'entêtement encore perceptible dans la voie du « tout-voiture », ce dogme largement partagé de la nécessaire primauté de l'automobile, continue parfois de gagner du terrain et de répandre ses effets délétères, notamment en milieu périurbain et rural. Même en ville, où près de la moitié des déplacements sont inférieurs à 3 kilomètres – et où le vélo s'avère être le mode le plus rapide et le plus pratique –, un tiers à trois quarts d'entre eux sont encore réalisés en voiture, à l'exception de Paris.

Le plan vélo annoncé en septembre 2018 par le gouvernement prévoit de tripler à l'échelle nationale la part modale de la bicyclette – de 3 à 9 % de l'ensemble des déplacements – d'ici 2024. Or, ce plan comporte des manques et des incohérences, et des incertitudes demeurent quant à la mise en place de certaines mesures comme l'apprentissage généralisé du vélo à l'école. Cet objectif

sera en réalité difficile à atteindre par le biais de la seule ambition nationale : si un coup de pédale est certes indispensable au niveau national, il faudra davantage compter sur l'échelon local pour bouleverser la donne, à commencer par les métropoles, et désormais des agglomérations de taille moyenne comme Clermont-Ferrand, Saint-Étienne ou Angers. Les récents appels à projets de l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (Ademe) et du ministère de la Transition écologique et solidaire, aux budgets pourtant modiques, ont fait l'objet d'un nombre record de candidatures. Le réveil de collectivités jusqu'ici assoupies fait écho à un bouleversement des ventes de vélos.

L'assistance électrique, un phénomène appelé à durer

Si le volume des vélos vendus chaque année – toutes catégories confondues – reste stable sur le temps long (près de 3 millions d'unités par an, ce qui en fait le véhicule le plus accessible), les ventes de vélos à assistance électrique (VAE) ont été multipliées par 23 en dix ans, atteignant 338 000 exemplaires en 2018, contre 15 000 en 2008. Ce secteur représente encore moins de 15 % du volume des ventes en France,

mais déjà 40 % du chiffre d'affaires. En Allemagne, aux Pays-Bas, en Belgique, les VAE constituent désormais près de la moitié des ventes totales. Cette montée en puissance du VAE, l'un des principaux phénomènes en matière de mobilité dans cette décennie qui s'achève, reflète une prise de conscience : il est possible de s'épargner à peu de frais tout à la fois l'abonnement à la salle de sport, les transports en commun saturés aux heures de pointe, les embouteillages, la hausse des prix des carburants et celle du coût global de la voiture. Aucun autre mode ne connaît pareil engouement en France, pas même les cyclomoteurs électriques. Car si le vélo en général est, à l'instar de la voiture, un mode de déplacement individuel et porte à porte, qui participe à une bonne qualité de vie, le vélo à assistance électrique permet d'aller deux fois plus loin avec la même énergie musculaire dépensée.

Le VAE devient ainsi un puissant levier de « report modal » et constitue une alternative concurrentielle à la voiture. Les études qui se penchent sur cette tendance arrivent toutes à la même conclusion : les automobilistes qui adoptent le VAE se mettent à faire à vélo la plupart des déplacements qu'ils effectuaient auparavant en voiture. L'assistance facilite le parcours de longs

trajets et rassure les nouveaux cyclistes. Elle permet d'affronter plus efficacement le vent, de franchir plus facilement les dénivelés, de transporter des charges lourdes, d'atténuer la transpiration... Conduite par l'Ademe, une étude portant sur les services liés au vélo (notamment les flottes de location) montre qu'en moyenne l'usager d'un VAE de location évite annuellement 650 à 1 400 kilomètres de trajet en voiture (contre 430 kilomètres pour un vélo classique) – soit 330 kilos de CO₂ en moins dans le bilan carbone des déplacements du Français moyen. Il parcourt également des distances beaucoup plus longues : 7,6 kilomètres, contre 3,4 kilomètres avec un vélo classique. Enfin, 13 % des loueurs de VAE se séparent de leur voiture, et 15 % renoncent à l'achat d'une seconde voiture.

À quoi ressembleront ces véhicules dans l'avenir ? Le développement d'un VAE à propulsion hydrogène, conçu par une PME du Pays basque, Pragma Industries, suscite beaucoup d'espoirs. La traditionnelle batterie au lithium-ion y est remplacée par une pile à combustion, alimentée par une bonbonne contenant de l'hydrogène sous le cadre du vélo. La recharge se fait en une minute seulement, pour un maximum de 150 kilomètres d'autonomie. Certaines collectivités

comme Cherbourg, Saint-Lô, Bayonne ou Biarritz en proposent déjà. La PME compte en fabriquer 20 000 d'ici 2024, avec un prix divisé par deux (3 500 euros, contre 7 000 aujourd'hui), et vise en priorité les territoires où les effets de la dépendance automobile se font le plus sentir.

Une tendance de fond mondiale

La lutte contre la congestion automobile et la volonté de promouvoir des alternatives à la voiture individuelle ne sont pas limitées à l'Europe. Le retour du vélo dépasse les frontières et les contextes géographiques et culturels. C'est une tendance internationale de long terme, qui touche en premier lieu toutes les grandes agglomérations du monde occidental, des États-Unis à l'Australie en passant par le Japon. Cet essor fait tache d'huile, avec des décalages spatiaux et sociaux notables : de l'Europe du Nord vers l'Europe du Sud, des centres vers les périphéries, des métropoles vers les villes moyennes, des classes les plus éduquées vers les milieux populaires. Le vélo n'est déjà plus l'apanage des Scandinaves et des « bobos », si tant est qu'il l'ait jamais été.

Comment encourager sa pratique au quotidien ? L'expérience comme les études montrent qu'une préoccupation



© Dutch Cycling Embassy

demeure constante chez les usagers du vélo : celle de la sécurité objective des aménagements et du ressenti de cette sécurité, loin devant la crainte de la fatigue, des aléas climatiques ou du vol. S'y ajoutent la continuité, la lisibilité et le confort des aménagements, bref tout ce qui les rend efficaces. En France comme ailleurs, la plupart des collectivités négligent complètement ces aspects cruciaux, se satisfaisant de bandes disparates peintes sur la chaussée ou de quelques arceaux de stationnement à des endroits incongrus, écartant trop souvent d'emblée la possibilité

de récupérer sur l'espace alloué à la circulation et au stationnement automobiles ce qui est nécessaire à la création de réseaux cyclables maillés et sécurisés. À ce déficit de pistes dignes de ce nom s'ajoute le manque de dispositifs de modération de la circulation (zones à trafic limité, rues dédiées aux enfants, cours urbaines), de hiérarchisation de la voirie et de plans de circulation défavorables au trafic automobile. À l'inverse, le cas néerlandais est symptomatique d'un volontarisme affiché de rééquilibrer le partage des modes : l'interdiction du transit concerne

la plupart des hyper-centres, même de villes moyennes, et le stationnement des voitures a été drastiquement limité. En France, Strasbourg a longtemps été la seule ville à concilier l'aménagement de pistes, la restriction de la circulation de transit et une offre de stationnement suffisante. Une politique concertée, intégrée et globale qui explique son titre

encore incontesté de capitale nationale de la bicyclette.

La recherche d'une cyclabilité accrue nécessitera des réseaux cyclables adaptés à haut niveau de service (infiniment moins coûteux que des infrastructures routières ou de nouvelles lignes de transports en commun en site propre), des centres urbains apaisés, des services associés de

location et de réparation sur tous les territoires, un réseau dense d'ateliers et de vélo-écoles. Tous ces éléments forment ce que l'économiste et urbaniste Frédéric Héran a baptisé un « système vélo » performant, capable de concurrencer le système automobile. Pour accélérer les

effets vertueux de ce système, élus et techniciens du monde entier tournent plus que jamais leur regard vers les métropoles européennes en pointe, comme Copenhague au Danemark, Amsterdam et Utrecht aux Pays-Bas, Anvers en Belgique ou Malmö en Suède. Copenhague, construite entre mer, canaux et lacs, vante ses 17 ponts et passerelles réservés aux cyclistes et aux piétons, parcourus par des files ininterrompues aux heures de pointe. Ses édiles font découvrir à l'envi des « pistes pour la conversation » de 3 mètres de large, pourvues de deux files de circulation permettant de rouler à deux de front et de se faire dépasser par des cyclistes plus pressés. Les visiteurs apprécient aussi les aires de jeux où l'on apprend aux enfants, dès le plus jeune âge, à s'exercer sur des parcours miniatures pour devenir des « cycladins » modèles.

Quant à l'exceptionnelle cyclabilité des Pays-Bas, elle est promue et exportée comme un savoir-faire national par un réseau public-privé d'experts et de décideurs (consultants, ingénieurs, chercheurs, élus, représentants de l'industrie et des associations d'usagers) qui forment la Dutch Cycling Embassy, l'Ambassade néerlandaise du vélo. Cette organisation sait rappeler à ses visiteurs que l'usage du vélo aux Pays-Bas n'est nulle part marginal, des hyper-centres

des grandes métropoles jusqu'aux espaces ruraux les moins denses, et que toutes les classes sociales pédalent, des étudiants et jeunes actifs jusqu'aux personnes dotées de revenus modestes. Il est vrai que les Néerlandais ne se sont pas contentés de couvrir le pays de pistes sûres et continues : ils ont fait le choix d'édifier un système vélo inclusif destiné à accueillir tout un chacun, quels que soient son âge, ses capacités physiques ou le matériel à sa disposition.

Rouler à bicyclette devient ainsi accessible à l'ensemble de la population, et cette accessibilité conditionne l'évidence de la pratique au quotidien, ce qui se traduit dans les chiffres. Les Néerlandais effectuent 4,5 millions de déplacements à vélo chaque année et parcourent au total 15,5 millions de kilomètres, tous motifs confondus : pour se balader le week-end, bien sûr, mais encore davantage pour relier domicile et lieu de travail (24 % des motifs), aller à l'école (20 %), faire ses achats (13 %), etc. Utrecht, la quatrième agglomération du pays, vient ainsi d'inaugurer le plus grand parking à vélos du monde – 12 500 places réparties sur trois étages, avec un système de badgeage, une signalisation et des pistes de qualité optimale. Même si des progrès sont encore à accomplir, les Pays-Bas demeurent un exemple puisqu'ils sont le seul pays au monde

à abriter davantage de bicyclettes (23 millions) que d'habitants (17 millions).

DARD
DARD**Note**

1. L'Union sport & cycle est un syndicat regroupant les entreprises de la filière du sport, des loisirs, du cycle et de la mobilité active.

« L'usage du vélo aux Pays-Bas n'est nulle part marginal : des grandes métropoles jusqu'aux espaces ruraux les moins denses, des étudiants et jeunes actifs jusqu'aux personnes dotées de revenus modestes. »

Mémo

Le chiffre : 4 % des Français utilisent le vélo comme mode de déplacement principal au quotidien.

La progression significative : avec plus de 10 000 vélos qui empruntent chaque jour son pont de pierre, la pratique du vélo a doublé à Bordeaux en cinq ans.

La tendance : en France, les salariés sont de plus en plus nombreux à se rendre à leur travail à vélo (1 habitant sur 5 dans les grandes villes).

À lire

Frédéric Héran, *Le Retour de la bicyclette. Une histoire des déplacements urbains en Europe, de 1817 à 2050*, Paris, La Découverte, 2014.

Sébastien Marrec, *Vers des écosystèmes cyclables à l'échelle métropolitaine : approche comparée de l'évolution des politiques cyclables dans les systèmes des mobilités et l'urbanité de trois métropoles (Grenoble, Rennes, Strasbourg)*, mémoire de recherche, disponible sur le site DUMAS.

Olivier Razemon, *Le Pouvoir de la pédale. Comment le vélo transforme nos sociétés cabossées*, Paris, Rue de l'échiquier, 2014.