

## ENQUÊTE (PAR BRUNO MARZLOFF ET JULIE RIEG)

# Le vélo chez lui en ville

En 2008, une enquête a été réalisée par le Groupe Chronos et Media Mundi, afin de connaître à la fois les attentes des cyclistes et les *desiderata* des autres "usagers" de la chaussée. Les résultats méritent notre plus grande attention car ils révèlent la mutation en cours, celle d'une désintoxication progressive de l'automobile au moyen d'une thérapie simple, le vélo. **Bruno Marzloff** et **Julie Rieg**, sociologues, présentent et commentent les principales données de cette enquête en y ajoutant plusieurs éclairages internationaux.

## Changement d'aire

En ces temps troublés par la multitude des voitures sont remises en cause des certitudes gravées dans l'asphalte. La dépendance automobile est actée, même si la majorité ne s'en accommode que faute d'alternatives. Les obstacles à l'auto sapent désormais l'idéologie de liberté qui a fondé son usage. Si l'étalement des villes est décrié pour son aberrant mitage du territoire et pour les complications de la vie urbaine, en revanche, la remise en cause de l'échelle de proximité définie par la voiture ces cinquante dernières années est oubliée. On se souvient que cette échelle se définissait jadis grossièrement à l'aune de la marche, dans les paroisses puis les communes. Pour dessiner le département, les révolutionnaires se basèrent sur la portée d'une course à cheval.

Mais quelle est l'échelle de référence actuelle ? Des signes furtifs suggèrent le vélo comme repère. L'association Vélorution prône une politique de relocalisation des activités quotidiennes autour du domicile en utilisant le critère de la portée d'une course à vélo /1. Sur l'autre rive de l'Océan, on réfléchit également à l'après-automobile. L'urbaniste Karrie Jacobs par exemple suggère d'exploiter les 46 000 miles d'autoroutes américaines et les centaines de milliers d'hectares bordant les voies pour y loger d'autres réseaux et leurs stations : des trains sur le terre-plein central, des réseaux d'énergie recueillie et redistribuée le long des voies ou encore le câblage des transmissions à très grande vitesse. Et pourquoi, ajoute-t-elle, ne pas concevoir pour ce réseau des réseaux une trame réticulaire si fine que même les vélos y pénétreraient /2 ? Ces réflexions soulèvent la double question d'une contraction de nos aires de vie à une échelle non plus motorisée mais pédestre, et l'extension de ces bassins jusqu'aux

Julie Rieg

confins du pays et au-delà. Il est cocasse que le vélo fasse le lien vers ce retour à une proximité géographique, urbaine et sociale d'un côté, et à une ouverture constante sur le monde de l'autre, en n'oubliant ni l'urbain ni l'urbanité. Il s'inaugure une ère nouvelle, loin de sa période flamboyante où un tiers de la population en faisait son mode privilégié de déplacement et où sa domination lui donnait un poids certain dans la cohabitation des modes. Ainsi que de la période suivante où la petite reine était utilisée pour la détente dominicale, sans confrontation avec des éléments hostiles. Le vélo partage désormais son territoire avec la voiture, les poids lourds et les piétons dans une densité de déplacements sans équivalent dans l'histoire de la ville. La congestion guette partout, sur les routes, sur les voies urbaines, dans les transports

1/

Echanges  
metropolitains.com,  
Comment mieux se  
déplacer demain ?

2/

21 janvier 2009,  
Metropolismag.com,  
Rethinking the  
Interstate.

publics et même maintenant sur les pistes cyclables de Copenhague. Mais ceci est plutôt une bonne nouvelle : il s'agit de la consécration d'une politique initiée lors de la première crise du pétrole, au début des années 1970 /3. Dans cette chorégraphie urbaine, dansant entre freinage et accélération, oscillant entre vagabondage et déplacement utilitaire, le vélo a le privilège d'une fluidité sans pareille pour se glisser dans les interstices des opportunités urbaines. Parlons performance puisque le vélo agace l'auto : à l'aune du chronomètre urbain, le vélo tient tête à la voiture, dont la trajectoire hoquette au gré des feux et des encombrements, et soulage des transports en commun moins flexibles. Question pratique, la bicyclette est prise en tenaille : entre sa légèreté, qui appelle à aller au plus près de son point de destination, et la protection contre le vol, qui n'est garantie (en partie !) qu'au prix d'équipements personnels ou de gymnastique dans les escaliers puisque les gestionnaires de la voirie se désintéressent généralement de la question. Mais, fait nouveau difficile à ignorer, un vélo public inédit a réveillé des gênes que l'on pensait éteints. Le vélo en libre-service encourage en effet sa pratique en général et amène à reconsidérer les aires de vie. Dans cette affaire, la vélostation, inscrite dans le maillage des stations de bus et de métro, change tout. Si ce n'est l'un, ce sera l'autre : la redondance de l'offre devient la clé des pratiques des modes opportunistes, sa logique servicielle fait des étin-

celles. L'information vélo (station, disponibilité, pistes...) s'est banalisée jusqu'aux écrans des téléphones mobiles, et même son lieu de parking est devenu une affaire du numérique : une puce libère le vélo et, au retour, la roue se glisse dans un sillon et on l'oublie jusqu'à la prochaine course.

Les observateurs admettent le coup de fouet inattendu donné par le Vélo'v et autres Vélib' ; on doit en effet à ce vélo public individuel la redécouverte des plaisirs et des services (et des efforts !) que procure (et exige) la bicyclette, et de ses nouveaux accès à la ville. Le succès populaire de la formule a fait le tour de la planète. Il s'agit bien d'une manière de repenser la distribution de l'espace et l'apaisement des flux, et aussi d'aborder autrement les coûts induits des mobilités : le bilan bien-être du vélo se mesure tant à la réduction de la pollution qu'aux bénéfices masqués pour la santé publique. Nous sommes certes loin de l'usage massifié du vélo comme à Copenhague par exemple, mais le pli est pris de perspectives vertueuses. La fluidité des déplacements ou l'émergence d'autres formules publiques-individuelles, comme l'autopartage ou le covoiturage, n'excluent pas de réfléchir à la recomposition d'une aire de vie raisonnable, à l'échelle du vélo et de la marche. C'est sans doute même sa plus belle raison d'être.

3/

2 février 2009,  
Thecityfix.com,  
Denmark's "Two-Thirds  
Green, One-Third Black"  
Traffic Investment Plan.

## Le vélo en "mode actif"

Comment "favoriser l'usage du vélo en ville" était la question posée par le PREDIT (Programme de recherche et d'innovation dans les transports terrestres) lors d'un appel à projets. La réponse, "Le vélo en mode actif", donne le ton.

Cela postule un retour massif vers le vélo, passant par son intégration dans le paysage urbain d'abord, dans le quotidien des gens ensuite. Le terme "mode actif", impulsé par la RATP, s'entend en opposition à une pratique de détente, devenue le lot social du vélo depuis que son usage urbain s'est réduit. Le "mode actif" évoque le trajet vers le lieu de travail, mais aussi toutes les courses plus ou moins longues dans la journée. Mais ce vélo actif, utile, suppose un regard différent sur l'objet et le service, ainsi que d'autres ressources.

Sa première ressource, son lieu de circulation, est encore mal défini. Le piéton le conteste au cycliste, qui doit batailler entre voitures, bus et camions, affronter les traîtres angles morts parfois mortels. Cette observation soulève déjà deux enjeux majeurs : la sécurité et les protections afférentes, et la coexistence dans l'espace public

en mouvement, ce qui contraint à repenser la ville en fonction du partage de son sol. Et là, une kyrielle de points de vue s'affrontent, car chacun – piéton, cycliste, automobiliste, etc. – doit s'arranger de cette coexistence. D'où une question de l'enquête, suggérée par une étude de l'INSEE de 1998, qui dessinait le "triangle de la gêne" /1. À la base de ce triangle, piétons et cyclistes se gênaient peu, tandis que leurs relations avec les "motorisés" étaient à l'époque (et en moyenne) trois fois plus problématiques. Dix ans plus tard, le vélo a fait son chemin dans la ville, les risques et leur perception variant dans une gamme plus large, avec les bus, camions, scooters. Le cycliste est dorénavant le citoyen qui déclare le plus de gênes (au moins une gêne déclarée : 74 %) et le piéton est celui qui en déclare le moins. Ces témoignages reflètent la distribution inadéquate de l'espace dans ce nouveau contexte. Pour le reste, le graphique ci-contre restitue la gradation des gênes que vit le cycliste.

Chaque protagoniste défend son mode de déplacement privilégié. Mais derrière cet "égoïsme" se dessinent des solutions à la faveur de tous. Deux mots d'ordre restent

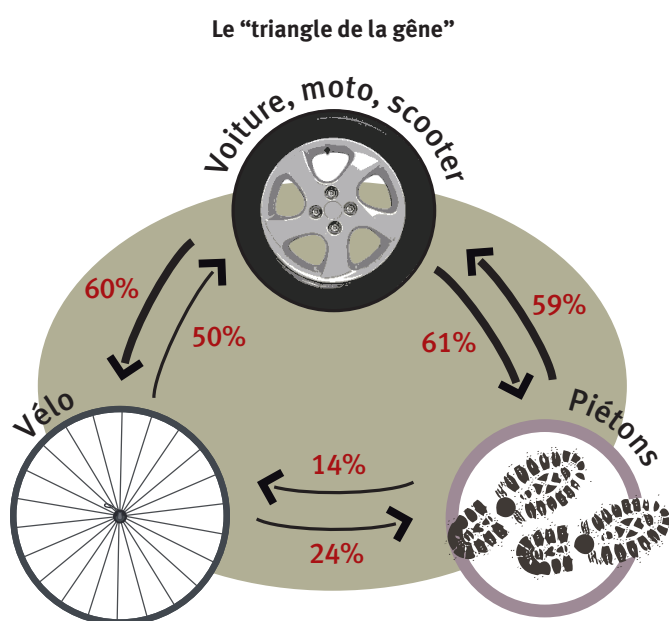
1/

Automobiliste, cycliste,  
piéton ou le Gêneur  
géné, Xavier Niel,  
INSEE, 1998.

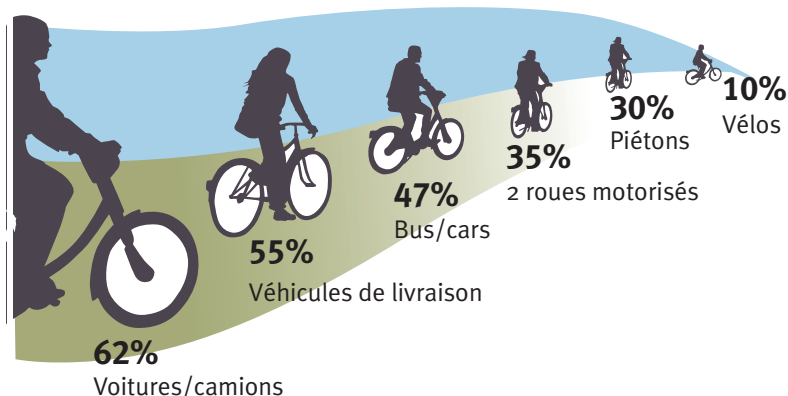
présents à l'esprit des aménageurs : sécurité et fluidité. Ceux qui n'utilisent pas ou qui utilisent peu le vélo dans leurs déplacements considèrent les voies dédiées comme sûres. Les usagers réguliers du vélo rappellent cependant que, pour circuler aisément dans la ville, la possibilité de cohabitation dans les espaces partagés est essentielle. En réalité, le cycliste doit se "glisser" dans l'urbain ; c'est là le plaisir même du vélo, ce qui le rend pratique et efficace, et donc une des conditions de sa massification. Alors, voies dédiées ou voies partagées ? Toutes les solutions

celle consistant à garer leur vélo dans des lieux de forte affluence pour décourager les voleurs. Ils le calent aussi parfois sur le balcon de leur appartement.

Cyclistes et non-cyclistes s'accordent sur ce constat de carences de stationnement. Il devrait être possible partout – chez soi, au travail, sur les jalons du parcours. Il s'agit sans doute du problème le moins bien traité actuellement ; c'est pourtant une condition *sine qua non* de l'utilisation du vélo en mode actif. Les personnes interrogées martèlent cette exigence de "stations près", toutes proches du lieu de destination. Il reste toutefois à assurer le financement de ces infrastructures et à définir la participation des divers protagonistes, à commencer par les usagers, qui associent trop souvent "vélo" et "gratuité",



Pourcentage d'individus qui se déplacent à vélo qui se déclarent gênés par ...



sont bonnes dès lors qu'elles s'adaptent au lieu, à la configuration d'un carrefour, d'une avenue, ou encore d'une place publique, variant également selon les infrastructures, la signalisation ou encore le code de la rue.

Après la fluidité et la sécurité de circulation vient la sûreté en matière de stationnement. Le vol et les dégradations sont les grands fléaux du vélo en ville, ce qui empêche parfois les usagers de s'arrêter juste à destination car ils doivent développer des stratégies de protection, comme

### ➤ Méthode de l'enquête

Commanditaire : PREDIT

Coordination et réalisation : Groupe Chronos/Media Mundi

Partenaires : Club des villes cyclables, JCDecaux, RATP, Vinci Park

Terrain et exploitation des données : Sereho, Act Field Work

Année de réalisation : 2008

Méthodologie de la phase exploratoire :

- Observations de terrain
- Entretiens semi-directifs avec des usagers
- Entretiens libres avec des experts de la ville et des transports

• Veille intelligente

Méthodologie de l'enquête quantitative :

- Neuf villes françaises : Paris, Paris Petite Couronne, Lyon, Lille, Bordeaux, Strasbourg, Orléans, Besançon et Chambéry
- 631 individus interrogés en face à face à domicile

Analyse des résultats :

- Table ronde 1 : diagnostic des pratiques du vélo en ville et les pistes de réponses
- Table ronde 2 : les bénéfices en termes de santé, de pollution, d'économie de l'espace, d'économie des moyens, etc.

L'échantillon :

- L'échantillon dit "raisonné" ne prétend ni à l'exhaustivité ni à la représentativité. Quatre populations phares ont été distinguées : les utilisateurs du vélo, les non-utilisateurs, les multimodaux hypermobiles et les "motorisés", qui privilégient la voiture et les transports publics. Les usagers (ou non) du vélo évaluent ses avantages et ses limites en milieu urbain. Les multimodaux analysent les articulations et les arbitrages entre les modes. Les "motorisés" évoquent des mesures d'encouragement au vélo urbain tout en constatant ses handicaps.

mais aussi les entreprises, dont certaines font déjà du vélo le socle de leur PDE (plan de déplacements d'entreprise).

Infléchir les actions de la ville, des services de transport et des citoyens vers une politique collective et globale du vélo suppose de se débarrasser d'une série de préjugés :

- “Les gaz d'échappement polluent les cyclistes” : les études prouvent que les automobilistes sont bien plus affectés. D'ailleurs, l'usage du vélo contribue à diminuer les pollutions diverses.

- “Le vélo, c'est dangereux” : si le taux d'accidents est élevé aux États-Unis, il est proche de zéro au Danemark, où sa pratique est massive et où les règlements et les infrastructures sont pensés en conséquence.

- “La masse des vélos perturbe la circulation” : au contraire, le vélo – quand il n'emprunte pas les sites propres – contribue à apaiser la circulation, avec un différentiel minime de vitesse. De plus, davantage de gens à vélo, ce sont moins de voitures garées le long des trottoirs ou en circulation.

## Parfois, un vélo s'arrête...

Une exposition à Montréal /1 et un article à Paris /2 illustrent le thème “Comment s'approprier la ville?”. En effet, quels doivent être l'implication et l'engagement des multiples acteurs – et au premier chef des usagers ? Il y a quelque chose de joyeusement subversif dans certaines des actions recensées, tels les cultures sauvages dans l'espace public, le glanage des plantes comestibles qui poussent en liberté ou encore le contournement des itinéraires balisés par les caméras de surveillance... Des citoyens dessinent eux-mêmes des pistes cyclables sur les voies, d'autres éteignent les lumières des boutiques “en hommage à”, d'autres encore escaladent les bâtiments et se promènent sur les toits. Les nouvelles technologies de communication ouvrant également d'innombrables possibilités de s'accaparer le territoire urbain.

Quelle est l'histoire de ces vélos garés ici ou là ? Attachés à des potelets, aux grilles des fenêtres ou à celles des parcs publics, adossés aux poubelles, calés sur les balcons quand ils ne sont pas abandonnés sur l'asphalte du trottoir, parfois en morceaux... Les mobiliers urbains en forme d'arceau peuvent satisfaire à l'exigence élémentaire de garer son vélo. Ils sont indispensables, puisque le vélo rend avant tout un service de proximité et que rien ou très peu existe en la matière. Cela suscite pourtant l'énervement, au point qu'un organisme public spécialiste des transports et des déplacements, le CERTU /3, proposait récemment d'interdire le stationnement de tout véhicule – vélos compris – dans les espaces publics. Pourtant, le stationnement, rappellent les citoyens – usagers de la bicyclette ou non –, est la clé de voûte du confort d'utilisation. 75 % des cyclistes demandent des parkings à domicile, près des commerces, des bureaux, des stations de transport, etc., comme c'est le cas aux abords de la gare SNCF de Strasbourg, où le plus grand parking vélos sécurisé de France a été inauguré en juillet 2008 /4.

À présent, à part quelques incivilités, on ne s'attaque pas trop aux vélos sur les trottoirs. Mais supposons que sa

part dans les déplacements urbains atteigne les 10 % escomptés dans le rapport Le Brethon de 2004 /5. N'oublions pas qu'elle était de 30 % dans les années 1950 à Paris et qu'elle représente actuellement le tiers des déplacements à Fribourg, entre autres villes du nord de l'Europe. Une massification de son usage pourrait en faire le “souffre-douleur” de la ville, le “sans-gêne” qui irrite, soit l'inverse du résultat escompté.

Imaginons au contraire une ville qui encouragerait la pratique de la bicyclette, en tenant compte de la dispersion de ses déplacements et en offrant une possibilité de stationnement en libre-service. Une grande part de la démonstration a déjà été faite par les Velo'v, Vélib', etc. : disponibilité, capacité de stationnement, réseau. On a également compris qu'un peu d'espace prélevé aux voitures ne suscite qu'un grognement vite oublié devant les bénéfices réalisés, en premier lieu celui de l'intégration urbaine. Ces stations répétées créent une familiarité avec le mode de transport, au-delà de l'objet même. Elles participent de l'aménagement de la rue, leur mobilier des-

1/ [www.cca.qc.ca](http://www.cca.qc.ca)

2/ “Comment s'approprier la ville?”, InternetActu.com, 3 février 2009.

3/ *Ville & Transports Magazine* n° 459.

4/ [feteduvelo.fr](http://feteduvelo.fr), en partenariat avec Vinci Park.

5/ Rapport de Brigitte Le Brethon, “Propositions pour encourager le développement de la bicyclette en France”, 9 mars 2004.

sinant un réseau qui s'inscrit dans la trame urbaine, tout en facilitant les connexions avec d'autres réseaux de déplacement. Ainsi, dans Paris, les 1 500 stations Vélib' voisinent l'une des 2 500 stations de bus ou des 250 stations de métro ; en attendant l'arrivée annoncée des 350 stations Autolib' parisiennes (chiffre annoncé d'un réseau qui devrait voir le jour d'ici à 2010, à Paris et dans une partie de la banlieue parisienne). Le génie de ces recouvrements de réseaux est d'offrir aux citoyens des possibilités d'alternatives et des substitutions multiples, d'élargir les disponibilités, de proposer des opportunités nouvelles de conquête de la ville.

La visibilité du réseau est essentielle, ainsi que la diversité des lieux de stationnement, des offres et des services. Face à une demande conséquente des usagers, le stationnement doit être assuré aux deux bouts de la course. Aussi le réseau de stationnement du vélo doit-il couvrir toute la ville, ses lieux de vie, de travail, d'étude, les gares, les stations de métro, et même s'insinuer à l'intérieur des bâtiments d'habitation. Il s'agit de consolider le principe de proximité, voire parfois de le retrouver quand il a été perdu. Un cycliste sur deux (48 %) peut accrocher son vélo n'importe où, pourvu que ce soit près de sa destination ! 42 % sont prêts à parcourir 50 m pour l'attacher à un arceau, mais seuls 10 % marcheraient sur 300 m pour atteindre un stationnement sécurisé /6.

Emportés par une vague vertueuse, les New-Yorkais ont commencé par le plus évident, le plus simple et le plus visible : des arceaux plantés ici et là. À la suite d'un concours international de design /7, le modèle sélectionné a été parsemé à travers la ville. Étape élémentaire, le vélo exigeant parfois plus de sûreté que n'en procurent ces arceaux, qui par ailleurs ne sont pas toujours assez nombreux. Ce qui fait phosphorer les ingénieurs : certains concoctent de petits monstres/automates qui engloutissent les vélos pour les restituer grâce à une carte à puce, magie technologique ; d'autres proposent d'en rassembler jusqu'à 92 en un lieu avec une seule entrée sur rue. Le reste se passe en coulisse /8. Bénéfice secondaire et subtil dans le monde nomade urbain, une coque qui réceptionne le vélo peut aussi faire office de consigne pour un paquet encombrant ! Tokyo est déjà en avance : en moins de vingt secondes, votre vélo se retrouve dans les gouffres d'un gigantesque parking souterrain.

Si le vélo doit être sécurisé, c'est que la tentation de le voler se fait vive : l'objet est simple, banal, il appartient à tout le monde en quelque sorte. Une Japonaise nous a raconté comment les voyageurs qui ne retrouvent pas leur vélo à la sortie des trains, en raison de la multitude de bicyclettes entassées là, en "empruntent" momentanément un autre, quitte à le rendre au retour. Mais tout le monde ne pense pas ainsi. Le vol de vélo n'est toute-

fois pas un sport uniquement français. Copenhague enregistré 66 277 vols déclarés en 2006 /9. Et en Argentine, lorsqu'on abandonne un vélo non cadenassé sur une place publique à grand trafic, il disparaît en moins de cinq minutes, vidéo YouTube à l'appui /10.

Signe d'une sensibilité qui s'installe, les opérateurs de mobilité et les autorités tâtonnent sur cette voie. Certaines collectivités innovent, à l'image du département des Hauts-de-Seine, qui projette d'installer 200 à 300 "Vél'Abris 92" pour héberger un total de 15 000 vélos, chiffre à la mesure des attentes des usagers et propre à susciter des vocations. Reste la difficulté à évaluer le nombre de places nécessaires. La Conférence vélo suisse et l'Office fédéral des routes conseillent d'établir une comptabilité des vélos garés, durant les cycles diurnes et nocturnes, la semaine et le mois, en d'autres termes de suivre les cyclistes dans leurs déplacements et leurs étapes /11. Ce serait là une information utile, qui permettrait une implantation pertinente des points de stationnement. En Alsace par exemple, la SNCF, très active en matière d'initiatives, a constaté que l'abri vélos installé à la gare de la ville de Metzeral a fait le plein dès le premier jour, alors qu'auparavant aucun cycliste ne se garait aux abords de la gare. Et, à Angers, les parkings vélos ne suffisent plus face à une demande accrue. On le pose, c'est la pause, parfois un vélo s'arrête.

6/

[www.groupechronos.org](http://www.groupechronos.org), "Le vélo en mode actif", 1<sup>er</sup> août 2008.

7/

[Streetblog.org](http://Streetblog.org), "CityRacks winner: It's a standing O", 14 novembre 2008.

8/

[www.biceberg.es](http://www.biceberg.es), "What is biceberg?",

9/

[www.nytimes.com](http://www.nytimes.com), "In a cyclist-friendly city, a black hole for bikes", 21 août 08.

10/

[www.compenhagenize.com](http://www.compenhagenize.com), "Bike theft, la prueba de la biciletta", 12 octobre 2008.

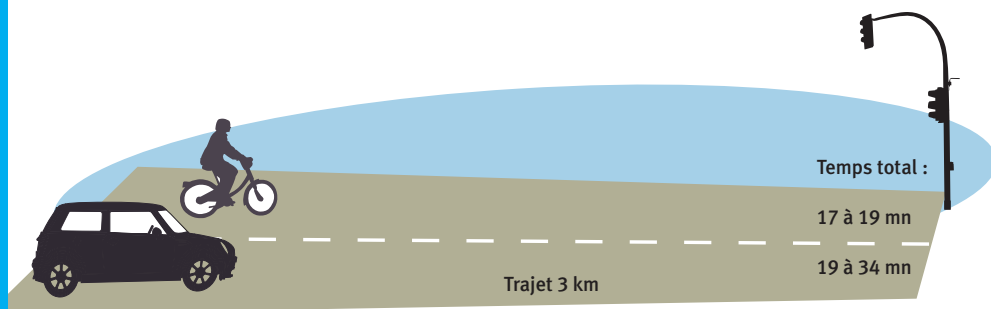
11/

[www.mobilservice.ch](http://www.mobilservice.ch), "Manuel stationnement des vélos", 27 Janvier 2009.

# Faites circuler l'innovation

En matière de déplacements urbains, la fluidité prévaut sur la vitesse, les performances n'étant pas liées à la puissance des machines. Le vélo en est la preuve flagrante. Le programme Velocity à Tours constate qu'il est plus rapide que l'automobile pour des déplacements urbains allant jusqu'à 5 km /1. Il s'agit là d'une transposition contemporaine de la fable du lièvre et de la tortue ! En effet, la voiture subit les congestions du trafic et, faute d'un parking garanti à l'arrivée, elle tourne en rond et perd du temps ; tandis que le vélo s'extirpe des encombrements et suit une trajectoire fluide qui s'adapte aux situations rencontrées et peut même être plus rapide que des transports publics aux trajets contraints.

Mais tout n'est pas si simple, car le vélo cherche encore son espace dans la ville. Bien qu'il soit flexible et malin, le Code de la route, les usages et les infrastructures lui



font obstacle : trajectoire ralentie par les feux de circulation, croisements mal balisés, proximités mal régulées avec les autres modes de circulation réduisent ses performances, donc son intérêt – les cyclistes se sentant vulnérables. Ils ne savent sur quel pied danser, notamment en raison d'un manque de stationnement sécurisé et d'une carence de services urbains adaptés, ce qui dissuade de l'utiliser dans le froid, la pluie, la canicule. Alors, que fait la ville, que font les opérateurs, les "géniaux ingénieurs", pour accompagner son intégration urbaine ?

## Plus de civilité

Le code, ce serait bon pour les voitures, pas pour les vélos, et encore moins pour les piétons. Cette idée est en train de s'inverser. Un Code de la rue est déjà en vigueur en Belgique, qui protège les modes les plus vulnérables. À Strasbourg et à Bordeaux, on teste de nouvelles règles, comme la possibilité pour les vélos de tourner à droite alors que le feu est encore au rouge pour les voitures. Les zones de partage se développent également, la vitesse des véhicules y étant limitée à 20 ou 30 km/h.

De nouvelles civilités se manifestent entre tous les utilisateurs de la rue en raison de la massification du vélo. Après l'installation de Vélo'v à Lyon en 2005, la pratique cycliste s'est intensifiée, et, deux ans après, les cyclistes témoignent d'une conduite plus respectueuse de la part des automobilistes. C'est l'une des explications de la diminution du nombre d'accidents : prise de conscience de l'existence des autres, vie avec les autres. La voie des mobilités douces s'ouvre peu à peu.

## Déplacements ordinaires

Accorder des espaces aux vélos ne se limite pas à en expulser les voitures, ou à leur prévoir des voies dédiées. On peut aussi adapter les lieux aux trajectoires des cyclistes. Un nouveau concept est né, consistant en lumières projetées jour et nuit – des lignes de couleur matérialisant les parcours en temps réel : la voie mobile et individuelle /2. Le jour, la superposition des traces laisse voir l'espace mobilisé par les cyclistes et en informe les autres protagonistes, ainsi que les collectivités et les opérateurs de mobilité, qui pourraient ainsi identifier les trajets les plus fréquents et y adapter le Code de la route et les infrastructures.

Aux Pays-Bas, 26 % des déplacements sont effectués à vélo : il s'agit du taux d'utilisation le plus élevé d'Europe /3. Il résulte pour partie d'une volonté politique, toute construction routière ou immobilière devant intégrer en amont la dimension vélo : offre de parkings, de voies cyclables et de services. Très concernés, les Néerlandais en appellent aux services publics, aussi les autorités font-elles intervenir des chasse-neige adaptés à la largeur des pistes cyclables /4. On pourrait aussi bien imaginer des distributeurs contenant des vestes de pluie ou des parapluies... Ainsi que des douches pour se rafraîchir après une demi-heure d'exercice sous la canicule et avant de rejoindre ses collègues, comme c'est le cas dans les entreprises de Chicago depuis 2004 déjà /5.

Pour responsabiliser ses compagnons dans le trafic, le cycliste a plus d'un tour dans son sac. Brady Clark, designer américain, a ainsi créé une veste multi-fonction : usage classique – protéger du vent, de la neige et de la pluie – et usage numérique intelligent – inscription de la vitesse du cycliste dans son dos /6.

1/ [Velociti.fr](http://Velociti.fr), "Le vélo, un autre mode de ville".

2/ [YankoDesign.com](http://YankoDesign.com), "Stay outta my lane".

3/ [hembrow.blogspot.com](http://hembrow.blogspot.com), "A view from the cycle path", 9 mars 2009.

4/ [Flickr.com](http://Flickr.com), "Bike lane snowplough".

5/ [www.nycc.org](http://www.nycc.org), "Chicago bike station", 2004.

6/ [mykle.com](http://mykle.com), "Speed-Vest!", 18 juin 2007.

Cette responsabilisation passe donc par l'information. Quelle est la distance qu'un cycliste en bonne santé peut parcourir dans sa ville ? Après une série de tests, la plateforme "No excuse zone" renseigne sur tous les parcours praticables à vélo en une demi-heure maximum /7, ce qui permet d'évaluer son parcours, donc de mieux le maîtriser. D'autres pistes se dessinent pour partager les informations et améliorer les trajectoires.

7/

[www.noexcusezone.com.au/](http://www.noexcusezone.com.au/)

8/

<http://velib.edito.qc.ca/>

9/

[www.romandie.com](http://www.romandie.com),  
"A vélo au boulot" 2008 :  
541 000 litres de  
carburant économisés,  
24 juillet 2008.

10/

[www.europe1.fr](http://www.europe1.fr),  
Radio Europe 1, un  
employeur propose  
de pédaler pour aller  
au travail, 2 juillet 2008.

### Économe et branché !

L'information vélo donne aussi à l'utilisateur l'occasion de s'exprimer et de partager ses connaissances de la ville. À l'aide de leur téléphone mobile et de son GPS, les cyclistes peuvent tracer sur un écran leurs trajectoires et véhiculer l'information. Une manière de confronter les différentes alternatives et de choisir la plus performante. D'autres outils participent de ce cercle vertueux : Go Velib par exemple, ce widget pour iPhone qui informe à la fois sur les stations les plus proches, les vélos disponibles et les places libres pour déposer son vélo /8. Là, les usagers ne renseignent pas directement le système, mais ils participent... sans le savoir. Chaque transaction Vélib' est enregistrée et restituée en temps réel. Faites le test, vous serez surpris. Comptez le nombre de vélos disponibles devant vous et retirez un Vélib' de la station. Dix secondes plus tard, votre téléphone vous indique un vélo de moins. Ca marche !

En Suisse, à l'initiative de l'association "À vélo au boulot", une journée hebdomadaire a été lancée par 873 entreprises. En 2008, plus de 45 000 personnes ont enfourché leur vélo à cette occasion pour se rendre sur leur lieu de travail. Résultat ? Une économie de 1,1 million de francs suisses et une réduction drastique des émissions de CO<sub>2</sub> /9.

En France, dans le cadre du plan de déplacement entreprise, des sociétés proposent à leurs salariés d'utiliser un vélo. Et la Mairie de Paris ou l'entreprise LVMH offrent l'abonnement Vélib' annuel à leurs employés, tandis que Salmson (à Laval, en Mayenne) offre un vélo personnel en échange de son utilisation sur des trajets pendulaires. Sur 700 salariés, 50 ont accepté /10.

### La meilleure machine du monde

Copenhague : chacun connaît sa Petite Sirène et ses vélos. Les observateurs du monde du vélo vont sur [copenhagenize.com](http://copenhagenize.com), un site attentif et militant pour une ville paisible dans ses déplacements. Dans son intitulé (mi-)ironique "La meilleure machine du monde", *The Most Efficient Machine Ever Invented*, on ne sait pas si celle-ci est meilleure pour la santé, pour la ville ou pour l'économie. Les trois sans doute, la santé n'étant pas à la remorque, c'est au contraire elle qui entraîne les deux autres en avant. Sur ce site, on apprend notamment que chaque nouveau cycliste fait réaliser au budget public du Royaume-Uni

une économie de 382 livres (source : *Cycling England*) en coût santé, réduisant la pollution et les congestions, sans compter les économies que réalise l'utilisateur lui-même.

En 2000, les Européens parcouraient en moyenne 1 km par jour à pied et 500 m à vélo, soit disons un quart d'heure d'exercice physique au quotidien. C'est beaucoup plus que les Américains, dit l'article, mais on reste loin du compte effectué par le docteur Saladin, économiste de la santé, qui estime qu'une heure d'exercice par jour est nécessaire pour tenir à distance un grand nombre de pathologies. Poussant son raisonnement, il affirme que cet exercice individuel, en diminuant les dépenses santé, résorberait le déficit de la Sécurité sociale s'il était pratiqué par tous. Nous sommes loin d'atteindre cet objectif, mais chaque pas dans ce sens se traduit par des bénéfices !

La démonstration a beau en être faite en Allemagne, au Danemark, aux Pays-bas comme en Grande-Bretagne, et sans doute ailleurs, cette perspective reste illusoire en France. Elle mérite pourtant que l'on y réfléchisse, même s'il est difficile de valoriser les bénéfices sous-jacents d'une pratique. Encore plus lorsqu'il s'agit du vélo, qui ne fait pas sérieux ! En général, on préfère les bénéfices directs et tangibles de la production. Mais, en temps de crise, l'injonction de réduction des dépenses publiques et privées se fait pressante, partout et pour tous : comment alors conserver sa qualité de vie en ces temps difficiles, voire l'améliorer, et satisfaire du même coup une exigence non moins pressante, la sauvegarde de la planète ?

Pour faire évoluer la vision des autorités, les pratiques des entreprises, des investisseurs et des ménages, les investissements transports devraient intégrer la réduction des coûts santé et le coût du risque environnemental. Ce serait là une sacrée innovation. Sur ces bases et peut-être d'autres, ne pourrait-on se livrer à ce calcul en France ? Qu'un organisme autorisé fasse une évaluation officielle de ces bénéfices masqués ouvrirait au moins le champ à un débat public. Des décisions conséquentes pourraient alors être envisagées, évaluées, débattues et actées. Le budget libéré pourrait être affecté à la promotion du vélo, en favorisant les équipements nécessaires. Certains font ce pari. Ainsi, cette année, le Danemark, pourtant peu suspect de retard en la matière, affecte 12,5 milliards d'euros au transport. L'arbitrage se fait selon les termes du ministre des Finances, "deux tiers vert, un tiers noir (transports publics et vélo, et... l'asphalte)", 1 milliard allant aux seules infrastructures vélo. Bonne élève avec 4 % de part de déplacements vélo, la ville de Toulouse porte en 2009 son budget vélo à 4 millions d'euros, après avoir pris la mesure de ses impacts positifs sur la fluidité du trafic et le bilan santé. Le chiffre reste encore dérisoire au regard du budget transport de l'ensemble de l'agglomération, mais il est largement

supérieur à la moyenne des grandes villes françaises, et surtout suffisant pour enclencher un cercle vertueux.

### Rien n'est gagné

Il y a des idées toutes simples, par exemple un vélo qui trace lui-même la piste qu'il parcourt, matérialisée la nuit par un faisceau laser /11. Une version "jour" existe : un dispositif placé sur la roue arrière qui laisse une trace de craie sur la chaussée /12. Le cycliste signifie ainsi son existence aux autres usagers de la chaussée. L'image est certes spectaculaire, mais elle souligne bien la difficulté pour le vélo d'exister dans un espace partagé avec d'autres modes de transport. Il n'existe pas vraiment quand les signes de son intégration sont absents... ce qui contraint les cycliste à porter l'habit canari, cette ravissante veste jaune phosphorente qui le signale de loin. Il n'est pas vraiment un intrus, plutôt un objet roulant mal identifié.

À défaut de pistes cyclables, ce sont les stations Vélib' qui ont signé la réapparition du vélo parisien et en quelque

sorte officialisé son existence, alors qu'il ne se manifestait plus ouvertement que le dimanche, au bois de Boulogne ou de Vincennes. Mais cela ne suffit pas.

Par ailleurs, depuis l'arrivée du Vélib', quelques rares accidents mortels en ont refroidi beaucoup, même si les statistiques s'acharnent à démontrer que le taux d'accidents est inversement proportionnel à la densité de cyclistes et à la qualité des aménagements. La ville de Portland, très militante en termes de mobilités douces, a fait le pari, après une année noire (six accidents mortels en 2007), de ramener ce chiffre à zéro. Pari tenu au prix d'une croissance de la pratique et d'une diminution des risques /13.

La vulnérabilité du cycliste est vécue par certains comme un risque, mais elle est surtout considérée par beaucoup comme une raison suffisante pour ne pas faire de vélo. Dans l'étude "Vélo en mode actif", 24 % des individus qui ne se déplacent pas à vélo en ville déconseilleraient à leur entourage de le faire parce que "c'est trop dangereux".

11/

YankoDesign.com,  
"Stay outta my lane",  
16 janvier 2009.

12/

Streetsblog.org,  
DIY-Bike Route,  
2 mars 2009.

13/

BikePortland.org,  
"Zero bike fatalities in  
2008", 7 janvier 2009.

---

### ➔ Casque obligatoire ?

Le sujet soulève une polémique. Pour certains, ce couvre-chef est indispensable pour limiter les dégâts, pour d'autres [Sue Knaup, Copenhagenize.com, "Bicycle helmets, today's bloodletting"], il est insupportable et constitue un frein à l'usage du vélo. Au Danemark, une récente campagne de la sécurité routière en faveur du casque a fait reculer de 30 % la pratique du vélo, tandis que, d'après une étude européenne, les Néerlandais – premiers pour l'usage du vélo et derniers pour l'usage du casque – affichent le plus faible taux d'accidents. Pousser au port du casque, n'est-ce pas se focaliser sur un objet qui n'en demande pas tant alors que les solutions sont ailleurs ? Surtout, pourquoi ferait-on porter le chapeau aux seuls cyclistes ?

Autre chose : en France comme ailleurs, la sonnette est obligatoire sur le vélo, les éclairages la nuit ne le sont pas moins, et il est conseillé de lever un bras pour indiquer un changement de direction. La sécurité, c'est d'abord l'affaire de chacun.

---

Les Danois, quant à eux, voudraient voir augmenter le nombre de cyclistes qui se sentent en sécurité sur leur machine : de 58 % à présent à 80 % en 2015. Peu importe que les risques soient infimes, c'est leur perception qui compte ; et il est vrai que les frottements avec les véhicules motorisés laissent peu de marge de sécurité au cycliste. Le différentiel de vitesse conjugué au différentiel de masse est l'enjeu du partage de la voie en sécurité. Il ne s'agit pas de mettre la voiture au pas, mais de réguler sa vitesse en fonction du risque. Car, si la solution des pistes cyclables est efficace, elle a sa limite : la ville n'a pas été dessinée pour les bicyclettes. L'asphalte est une denrée rare et disputée, le vélo a du mal à y trouver sa place /14.

14/

NYTimes.com,  
"New bike lanes touch  
off row in Brooklyn - Le  
moindre centimètre carré  
d'asphalte est convoité",  
5 janvier 2009.

### Sécurité, sécurité toute !

Les piétons sont protégés par les trottoirs, les véhicules motorisés par la chaussée, le cycliste est à cheval entre les deux. Le trottoir appelle à une vigilance, la chaussée à une autre, ne laissant d'autre issue aux vélos que les voies cyclables, pas si rares et en constante progression, mais insuffisamment maillées. Les usagers ne croient d'ailleurs pas à ces voies : 54 % des utilisateurs réguliers leur préfèrent la cohabitation des modes. Parce que c'est le principe même de la ville, de chercher ses marques en évitant les frottements par trop vifs. En fait, ces voies sont aussi un piège attirant le vélo dans un ghetto, chacun son espace et les règles seront bien gardées !

La solution réside dans l'effet de masse : lorsque les vélos sont nombreux, ils forcent le respect, et les autres véhicules ajustent leur vitesse. Encore faut-il atteindre ce seuil, cause et conséquence jouent alors la poule et l'œuf. Pour avoir la masse, il faut désamorcer la crainte, et inversement ! Par où commencer ?

La difficulté tient notamment aux croisements. Comment gérer ces entrelacs ? Les Danois, brillants innovateurs en

la matière, ont imaginé une *pre-green light* qui accorde quelques secondes d'avance aux cyclistes lorsque le feu passe au vert, leur permettant ainsi de se dégager en acquérant la vitesse qui les rend maniables, ou encore un décalage de 5 m avec la ligne d'arrêt des voitures pour leur donner la visibilité nécessaire. Les accidents sérieux s'en sont trouvés réduits de quinze à un, disent-ils. Il existe donc des solutions, mais peu de prosélytisme.

Le jour où la pratique du vélo urbain atteindra un seuil significatif, le problème s'inversera et les voitures se plaindront de ne plus pouvoir rouler dans cette farandole incessante de cyclistes éparpillés. Si les risques ne sont pas les mêmes, les incivilités sont réciproques. Les incivilités, c'est comme l'enfer, c'est les autres. S'il est difficile de circuler en ville, tout le monde est d'accord sur ce point, c'est bien à cause d'elles (44 % d'utilisateurs du vélo, 50 % de non-utilisateurs). L'espace dédié généralisé n'étant pas à l'ordre du jour, l'espace partagé demeure le problème du vélo en ville. Des solutions existent, avancées par les experts : ralentissement des véhicules motorisés chaque fois que piétons et cyclistes sont confrontés ; fin de la compétition modale – finalement, tous les modes de transport urbains ont peu ou prou des vitesses équivalentes ; aménagement de la voirie pour une meilleure distribution de l'espace et des modes. Vaste programme !

Mais on apprécierait aussi un regain de civilité sur la voie publique. Dominique Riou, chargé d'études à l'IAURIF, parle de faire de la rue un "espace de compromis". La formule est belle, un peu présomptueuse peut-être ? Non, car des démarches en ce sens voient déjà le jour. Ainsi, Bordeaux, après avoir encouragé l'accroissement rapide du vélo urbain en fermant l'œil sur de petites incivilités, met en place un permis cycliste, avec pour objectif d'impulser de nouveaux réflexes. Un long chemin reste toutefois à parcourir...

## “Deux tiers vert, un tiers noir”

“Deux tiers vert, un tiers noir” est la formule choisie par le gouvernement danois pour un programme engageant le pays jusqu'en 2020 en matière de transport (noir pour l'asphalte et vert pour le reste, transports publics et vélo). Petit pays dont le volet ferroviaire pèse plus lourd que le budget ferroviaire du programme de relance américain ! Son volet “vélo” (100 millions d'euros) dépasse quant à lui tous les investissements publics français en la matière (à vérifier). “Deux crises ? Deux roues !” pourrait être aussi le mot d'ordre adressé aux Danois, seconds au palmarès européen de la pratique du vélo, avec 19 % de part des déplacements, derrière les Hollandais, 26 %. La crise pétrolière des années 1970 a poussé le gouverne-

ment danois dans une voie intelligente et vertueuse, et plus singulièrement vers un programme vélo qui a amené ce pays à un niveau d'utilisation quotidienne exceptionnel. La crise encourage les Danois à forcer le mouvement, alors que les Franciliens s'exaspèrent chaque jour dans la congestion des périphériques et que les voyageurs matinaux se désespèrent dans les rames bondées du RER ou de la ligne 13 du métro. Les congestions qu'affrontent les 500 000 cyclistes quotidiens de la capitale danoise, soit le tiers des habitants de Copenhague, sont celles des voies cyclables. Le Danemark veut toutefois faire grimper le taux de cyclistes du tiers à la moitié des habitants, à coups de nouvelles voies

cyclables et d'un vaste programme de stationnement vélo. "Le vélo sera encouragé chaque fois que l'option sera réaliste" est un des *leitmotifs* d'un programme ouvertement axé sur une économie durable.

La France a emboîté le pas dans certaines villes. Le Vélo'v lyonnais a vu son système informatique s'écrouler le 15 mai 2006 au terme de la folle journée d'inauguration du parc de vélos publics et d'un parc submergé de demandes. À cette surprise a succédé l'étonnement des édiles parisiens, qui ont saisi l'aubaine en introduisant 20 000 vélos en libre-service dans la capitale. Paris est ainsi devenue un vitrine, tandis que les villes françaises et étrangères rivalisent de projets en la matière. Ces vélos à la fois invitent à leur usage spontané et encouragent à dépoussiérer la bicyclette gisant au fond de la cave. Et, surtout, ils rappellent aux citadins que les portées des déplacements – démesurément distendus depuis la massification de l'automobile – devraient être revisités à l'aune des distances que parcourt un cycliste en ville. Les vingt minutes de trajet moyen du cycliste parisien sont plus efficaces que ce que permettent tous les autres modes de transport en termes de performance, et ils incitent aussi à reconsidérer l'écartèlement domicile-travail à travers un nouveau prisme de proximité.

Le lobby américain quant à lui relève d'une autre vision, "*the livable city*", "la ville vivable" en quelque sorte, celle où la voiture n'écraserait pas tout de sa puissance, où le piéton et le cycliste créeraient une masse urbaine qui ferait contrepoids à la domination automobile. La mission est ambitieuse. Dans les colonnes du blog Streetview, un des meilleurs sites américains pour suivre l'actualité des transports, il y a autant d'articles célébrant les innovations qui favorisent la coexistence des modes dans les rues des grandes villes que d'articles déplorant les frottements rudes, parfois mortels, des modes motorisés avec ces populations vulnérables. La résistance du système en place est à la mesure d'un pays où 92 % des habitants utilisent leur voiture pour 87 % de leurs déplacements

et dont Obama a rappelé qu'il est à la naissance de la massification mondiale de l'objet automobile <sup>1</sup>. La stratégie ne peut donc être frontale là-bas, elle déclencherait un tir de barrage. Elle vise à revaloriser l'espace urbain en assurant une mobilité apaisée, ce qui passe par la réappropriation de la rue les dimanches d'été <sup>2</sup>, à la manière des voies sur berges parisiennes envahies par les marcheurs et les cyclistes, une façon habile et chaleureuse de familiariser les habitants avec une autre manière de vivre la rue sans voitures.

En fait, cette pratique est née à Bogotá sous l'appellation Ciclovía, sur les 72 km de voies routières de la capitale, attirant là 1,8 million de Colombiens... toujours le dimanche. Elle procède d'une approche partagée des ressources limitées : basculer l'usage des voies pour voitures vers le public à pied, à vélo, en rollers... ne coûte que des déplacements de barrières. La suite logique – et pas forcément évidente – est de promouvoir cette image de détente pour inciter à un usage quotidien du vélo, à prolonger la balade dominicale dans la jungle du parcours domicile-travail. Mais comment faire respecter piétons et cyclistes quand ils s'emparent de la rue ? Par la qualité des infrastructures d'une part, et d'autre part par l'ajustement des textes et des esprits à ces nouveaux rapports de voisinage. De New York à Bruxelles, de Bogotá à San Francisco, de Copenhague à Barcelone, Paris ou Nantes et Rennes... se façonne une autre ville dans laquelle le vélo apporte sa précieuse contribution. La ville dont on rêve ne sera pas celle du vélo, mais une ville sans vélos ne sera jamais une ville apaisée. | Bruno Marzloff et Julie Rieg

<sup>1</sup> / transportation.nationaljournal.com, CEO, GoLoco, Meadow Networks.

<sup>2</sup> / www.streetsblog.org, "Eyes on the street: summer streets gallery #1", 11 août 2008.