

VÉLO Une réflexion sur nos modes de déplacement, ici et ailleurs **L'autre Tour de France de la petite reine**

PAR BRUNO MARZLOFF* ET LUC GWIAZDZINSKI**

[08 juillet 2005]

On le dit moribond, dépassé ou ringard et pourtant, chaque année, le Tour renaît. Ultime repère d'un vieux pays impatient de basculer dans la torpeur estivale. Europe, mondialisation et revendications attendront la rentrée. Le feuilletton du début d'été peut démarrer. Concert d'avertisseurs, zoom d'hélicoptère sur l'église au milieu du village dans la torpeur des étapes de transition ou hystéries des arrivées au sommet : carte postale d'une France éternelle et paysages qui s'exportent. Peloton qui s'étire sur fond de champs de blé et vaches hypnotisées. Serpentin multicolore sur les pentes encombrées de camping-cars et familles qui saucissonnent. Le Yankee peut bien écraser l'épreuve. La caravane redémarre et nous allons vivre quelques jours sous l'empire de la petite reine vibrant aux exploits des forçats de la route. Bornage symbolique du territoire et identité en mouvement d'un monument national.

Si le Tour appartient à notre patrimoine, le vélo, son héros définitif, a quitté depuis longtemps son statut d'outil quotidien pour se réfugier dans le mythe sportif ou la pratique dominicale. La communion cathodique annuelle est sans effet sur la pratique quotidienne. Les photos jaunies d'ouvriers à bicyclette à la sortie de l'usine appartiennent résolument au passé. Malgré les discours, la place du vélo dans la ville n'a cessé de décroître. On est à la fois inquiets et admiratifs en surveillant les quelques courageux casqués à l'assaut de la jungle urbaine. Il y a vingt ans, à Rennes, plus de 10% des déplacements se faisaient encore en deux-roues. Depuis, cette part a chuté de 7 points. Paris décolle péniblement avec 1% de parts de déplacement malgré promesses tonitruantes, «voies vertes» et autres «espaces civilisés».

Il faut passer du Tour de France au Tour d'Europe pour mesurer les écarts. A Fribourg ou Munster, un tiers des déplacements se font déjà en deux-roues. Allemands, Néerlandais, Finlandais ou Danois n'hésitent pas à enfourcher leurs bicyclettes ensuite alignées devant les usines, les bureaux, les commerces ou les discothèques. La petite reine, mode de transport à part entière, règne déjà sur ces villes.

En France, le vélo reste en retrait. Son image même est confuse, segmentée. Le décalage est important entre les clichés sur le bien-être ou la pratique sportive et conviviale au grand air, façon week-end VTT entre copains, sorties cyclotouristes avec tenue multicolore obligatoire, balades en famille à l'île de Ré, ou défilé bobo de vélos noirs slalomant entre vide-greniers et marché bio, et les difficultés de l'usage quotidien. Discontinuités. Chaque lundi, pour l'automobiliste coincé dans les bouchons ou le piéton bousculé, le cycliste devient la cible des sarcasmes et des quolibets. Si en retour, les rebelles funambules, obligés de relancer la machine à chaque feu, multiplient les bras d'honneur et les coups de pied amicaux dans les portières, avec l'assurance d'une certaine impunité, c'est aussi pour exprimer leur colère face à une ville inhospitalière. De «fêtes du vélo» en «journée sans voiture», de célébrations en dénonciations, les intentions s'affichent, les coupables sont désignés, mais la pratique patine faute de continuités.

Contrairement à nos voisins, nous n'avons pas encore été capables de favoriser l'usage quotidien du vélo et d'en faire un outil de pacification des villes. Au-delà de La Rochelle, on perçoit pourtant un léger frémissement. Invitation à un autre Tour de France avec ses vainqueurs et ses lanternes rouges. Un des projets les plus spectaculaires est sans doute l'opération *La Loire à vélo* qui associe les régions Centre et Pays de Loire et la SNCF pour parcourir 150 kilomètres jalonnés par les villes de Tours et d'Angers, avant bientôt de rejoindre d'autres pistes du côté du Danube : véloroutes européennes.

Les collectivités ont développé les pistes, déployé les stations et fédéré les loueurs : on peut récupérer l'engin à un endroit et le déposer à un autre. Service et continuité.

Autre signe encourageant : le succès du nouveau parc public de vélos de Lyon, imaginé et géré par JCDecaux. Carte bancaire ou carte d'abonnement aux transports publics permettent de déverrouiller les cycles à la station et de les déposer plus loin. C'est la continuité de l'offre associée à des tarifs privilégiés qui convainc. Ce n'est pas le vélo contre les autres modes, mais le vélo maillon d'une chaîne de mobilité. Continuité et intermodalité.

A Toulouse, l'association *Movimento* a pris l'initiative avec 500 vélos et déjà un million de déplacements. 22% des usagers ont basculé de la voiture vers le vélo. Un quart est lié à la pratique d'un transport collectif, avant ou après, grâce à l'intégration tarifaire. Continuité toujours.

Autant de pratiques vertueuses au moment où les autorités, qui cherchent à réduire la place de la voiture dans les centres, affichent déjà près de 30% des déplacements à vélo comme à Bordeaux ou Montpellier ou projettent l'implantation de parcs comme à Marseille autour d'une riche notion : le *transport individuel public*. Le concept formulé par la RATP, qui déploie pour sa part un réseau *Roue Libre* dans l'agglomération parisienne, ouvre des perspectives fécondes pour d'autres usages de l'automobile comme la voiture partagée.

Avec un prix du baril multiplié par trois en 18 mois, le vélo a l'occasion de changer d'image et de stature. Sa mutation dépend de trois conditions : la continuité, la continuité et encore la continuité. Alors seulement, l'usager de la ville obtiendra une extension du domaine de sa mobilité. Cette continuité est d'abord spatiale. La fluidité impose un réseau continu de pistes cyclables, de parcs de stationnement sécurisés à différentes échelles et de connexions avec les parkings et les plates-formes de transport urbain et interurbain.

Grâce à ce maillage, des villes comme Strasbourg taquinent déjà les taux d'usage du vélo des villes nordiques (entre 7% et 10%). A Tokyo, le visiteur est surpris par la cohabitation paisible et civile entre piétons et cyclistes sur les mêmes trottoirs. Urbanité des modes doux qu'il nous reste à apprendre. La continuité est aussi modale. Au Japon, des centaines de milliers de travailleurs enfourchent chaque jour un vélo pour rejoindre une gare de départ en banlieue. Ils en récupèrent un autre à la gare d'arrivée pour rallier leur bureau. En France, les premières vélostations – à Lille, Chambéry ou Clermont-Ferrand – autorisent ces parcours. La continuité est également tarifaire. C'est pourquoi des opérateurs de parkings et des municipalités proposent des tarifs intégrés «parking + vélo» qui n'excluent pas la voiture.

La Deutsche Bahn a compris que la ville se vivait à des vitesses différentes et que la performance d'un parcours urbain ou interurbain dépendait des articulations fluides entre des modes de courtes, moyennes et longues portées, individuels et collectifs. Le client de l'opérateur ferroviaire allemand, qui peut utiliser son téléphone mobile pour les transactions, accède à une offre complète de vélos, de voitures en partage, de bus, de trains locaux et grandes lignes et de parkings. La continuité, c'est encore l'accès à une information intermodale, en temps réel et multiscalair pour tous les usagers comme dans les nouvelles centrales de mobilité. Enfin, la gouvernance des mobilités passe par un soutien continu des pouvoirs publics, par le développement de nouveaux partenariats publics privés et l'émergence d'une intelligence des mobilités qui intègre les citoyens dans les décisions. La ligne d'arrivée est encore loin.

Objet populaire, le vélo permet de glisser d'une vision techniciste du transport à une approche sensible des mobilités en réintégrant l'usager dans la définition d'une offre adaptée au quotidien. Appuyons sur les pédales ! Sous réserve de continuités, le «vieux clou», devenu vitrine technologique, peut passer du statut d'outil individuel de mobilité à celui de transport individuel public, de la propriété privée à l'objet public ? Son usage doit basculer de l'acte militant risqué à un usage banalisé et pacifié : la petite reine, nouvel élément du mobilier urbain et outil d'urbanité. Le vélo a changé. Reste à changer nos pratiques. Ces futurs possibles pour le vélo préfigurent sans doute les mobilités souples et partagées de la ville de demain : une ville à la carte accessible et hospitalière. Changeons de braquet ! Sortons du peloton et rejoignons les échappés. Vive le vélo !

* Sociologue, animateur du Groupe Chronos.

** Géographe, enseignant-chercheur, directeur de la Maison du temps et de la mobilité.