



SOCIÉTÉ

Plaidoyers pour la bicyclette

PRÉSENTANT le nouveau vélo en libre-service de Lille, dont elle est la maire, M^{me} Martine Aubry eut cette remarque révélatrice en réponse aux photographes qui l'invitaient à monter en selle : « *Ah non, c'est ridicule !* » Comme la plupart des décideurs politiques, beaucoup voient dans la bicyclette un engin sympathique et convivial, mais... pour les autres. Au mieux, ils la réservent aux loisirs, mais ils ne la considèrent pas comme un moyen de transport journalier amené à se développer.

Journaliste et blogueur, Olivier Razemon tente de convaincre que le vélo redevient au contraire le mode de déplacement le plus efficace pour l'essentiel de nos trajets quotidiens : entre cinq cents mètres et dix kilomètres (1). Alors que certains maires élus en mars dernier (à Thionville, Pau, Béthune) défendent le retour de la voiture, supprimant des pistes cyclables ou des rues piétonnes (2), la « transition cyclable » recèlerait des vertus non seulement pour la santé de nos corps et de nos villes, mais aussi pour le budget des collectivités et le lien social.

Si le vélo a tant de mérites, pourquoi ne représente-t-il que 3% des déplacements en France, soit environ dix fois moins qu'aux Pays-Bas, en Hongrie ou au Danemark ? L'économiste Frédéric Héran cherche l'explication dans l'histoire des déplacements en Europe (3). L'apparition de la bicyclette, au XIX^e siècle, et sa facilité d'usage ouvrirent une ère de « *liberté de mouvement sans pareille* », qui fit également beaucoup pour « *l'émancipation des femmes* ». Mais, après la période faste des années 1930, vinrent les « trentes glorieuses », marquées partout par le déclin du vélo, jusqu'au milieu des années 1970 : « *Certains pays ou régions, comme les Pays-Bas, l'Allemagne, le Danemark, la Flandre, la Suisse alémanique et l'Italie du Nord, parviennent à stopper l'effondrement d'après-guerre et même à redresser durablement la situation. D'autres, comme la France, le Royaume-Uni et l'Espagne, voient au contraire l'usage du vélo utilitaire repartir à la baisse jusqu'à devenir confidentiel.* »

En France, l'insuccès de la bicyclette doit beaucoup à la promotion du deux-roues... à moteur. L'attractivité du Vélosolux ou de la Mobylette fut favorisée par une législation fort peu contraignante (âge, port du casque, vitesse),

malgré un nombre d'accidents considérable. Dans des villes conçues pour les voitures, le vélo ne reviendra pas sans une remise en question radicale de la gestion des déplacements : « *Les cyclistes, écrit Héran, ont bien du mal à respecter un code de la route et des plans de circulation qui ne sont manifestement pas faits pour eux.* » Les élus locaux se contentent au mieux d'une politique d'affichage de kilomètres de pistes cyclables déconnectée des besoins : « *Ces pseudo-réseaux se révèlent inutilisables par les cyclistes, qui se heurtent sans cesse à des difficultés non traitées : carrefours dangereux, radiales ou boulevards sans aucun aménagement, coupures liées à des autoroutes et voies rapides urbaines...* »

Seule la réduction de l'usage de la voiture par des restrictions de la circulation, de la vitesse et du stationnement s'avère pertinente aux yeux de l'auteur. Ces mesures ont montré leur efficacité en Europe du Nord. A Berlin, la pratique du vélo a doublé en vingt ans. A Münster, on se déplace davantage ainsi (38%) qu'en voiture (36%). A Copenhague, le nombre de cyclistes a quadruplé entre 1975 et 2005 grâce... aux difficultés financières de la ville, qui a préféré les aménagements cyclables, bien moins coûteux que les autres. La part modale du vélo y atteint déjà 35%. La capitale danoise compte lui faire atteindre les 50% en 2020 et fourmille d'innovations conçues en étroite concertation avec les associations d'usagers. Les Pays-Bas avaient montré le chemin dès les années 1970 en apportant une démonstration éclairante qui répondait aux craintes les plus communes : « *Plus les cyclistes ou les piétons sont nombreux, moins ils sont victimes d'accidents.* »

PHILIPPE DESCAMPS.

(1) Olivier Razemon, *Le Pouvoir de la pédale. Comment le vélo transforme nos sociétés cabossées*, Rue de l'échiquier, Paris, 2014, 191 pages, 15 euros.

(2) « Ces nouveaux maires qui réintroduisent la voiture en ville », L'interconnexion n'est plus assurée, blog d'Olivier Razemon, 20 juillet 2014, <http://transports.blog.lemonde.fr>

(3) Frédéric Héran, *Le Retour de la bicyclette. Une histoire des déplacements urbains en Europe, de 1817 à 2050*, La Découverte Paris, 2014, 255 pages, 17,90 euros.