

# Le vélo bouleverse nos villes



Illustration de la signalisation d'une piste cyclable, en région parisienne, le 12 février. LEO PIERRE/HANS LUCAS VIA AFP

## DOSSIER

La vidéo, diffusée depuis mi-décembre sur le Net, emprunte tous les superlatifs de la publicité automobile. Sur fond de musique grandiose et d'images au ralenti, « la boîte de vitesse automatique intégrée » et le moteur électrique « qui s'adapte à la conduite » vont bouleverser vos vies, promet l'homme en chemise bleu ciel, pantalon cintré et sourire insolent.

Mais cette « première mondiale » vendue par le directeur de la stratégie de Valeo, numéro deux en France de l'équipement automobile, n'est cette fois pas destinée aux constructeurs. C'est sur le vélo à assistance électrique (VAE) dont le marché, croit-il savoir, « va être multiplié par quinze dans les dix prochaines années », que le groupe dit vouloir miser.

Cet hiver, quand le groupe financier Bruxelles Lambert devenait l'actionnaire majoritaire du fabricant allemand Canyon, un fonds d'investissement luxembourgeois prospectait pour racheter une marque française dans l'univers de la bicyclette. Début mars, Porsche lançait deux vélos très haut de gamme quand, en France, les acteurs de la grande distribution bataillaient pour inaugurer leur atelier cycle à l'entrée des supermarchés. Effet d'aubaine ou véritable stratégie, l'avenir le dira. Mais si les investisseurs et les grands groupes persistent à s'intéresser à ce moyen de transport dopé par les dernières grèves et la pandémie, il est permis d'imaginer que la France pourrait devenir cette « nation du vélo » qu'Elisabeth Borne, alors ministre de l'écologie, appelait de ses vœux en mai 2020.

### FORTE PROGRESSION DE LA PRATIQUE

Cette « vélorution », comme la surnomment ses partisans, ne serait toutefois pas sans conséquence sur un pays façonné par la voiture depuis l'après-guerre. L'aménagement des territoires, les habitudes de vie, mais aussi l'organisation de pans entiers de l'économie qui reposent sur l'usage de l'automobile seraient profondément modifiés. « Créer des endroits agréables en ville, avec moins de bruit, plus d'espaces verts, est aussi le moyen d'éviter la fuite des citadins à la campagne », note Audrey de Nazelle, chercheuse en santé publique à l'Imperial College de Londres.

Depuis un an, le renforcement spectaculaire du réseau cyclable a entraîné une forte progression de la pratique. En 2020, hors périodes de confinement, « les comptages

ont enregistré une hausse de 27 %, aussi bien en milieu urbain qu'à la campagne », note Camille Thomé, directrice de l'association d'élus Vélo & territoires. Si l'on applique cette évolution aux chiffres issus des recensements de l'Insee, la proportion des trajets effectués à vélo approcherait désormais les 4 %.

Bien sûr, la France est encore largement distancée par l'Allemagne où, dès 2014, selon la Commission européenne, 12 % des déplacements se faisaient déjà à vélo, sans parler du Danemark (24 %) et des Pays-Bas (36 %). Et les objectifs affichés, en 2018, par le premier ministre, Edouard Philippe, 9 % de trajets quotidiens en 2024, semblent lointains.

« Cela exigerait une augmentation de 35 % de la pratique chaque année, soit encore plus qu'en 2020 », relève le chercheur Sébastien Marrec, rattaché à l'université de Rennes.

Recruter d'autres publics que celui des centres-villes, autrement dit des habitants des banlieues, des villes moyennes et des territoires périurbains et ruraux, là où la voiture individuelle est encore reine, est précisément l'objectif de la Fédération des usagers de la bicyclette (FUB), dont le président, Olivier Schneider, s'est imposé comme conseiller officieux de la ministre de la transition écologique.

La FUB a aussi imaginé une Académie des mobilités actives pour assister les aména-

## « Il faudrait remplacer des trajets longs en voiture par des trajets courts à vélo »

**AURÉLIEN BIGO**, chercheur associé à la chaire « énergie et prospérité », est l'auteur d'une thèse, publiée en 2020, consacrée aux « transports face au défi de la transition énergétique ».

### Jusqu'où peut aller la pratique du vélo en France ?

Début 2020, en France, chaque personne effectuait en moyenne 100 kilomètres à vélo par an, soit 300 mètres par jour, ce qui représente 0,6 % de la totalité des kilomètres parcourus. La pratique est environ dix fois moins élevée qu'aux Pays-Bas, ce qui illustre les marges de progression. En 2020, le vélo a beaucoup gagné, mais, même à Strasbourg, Grenoble ou Bordeaux, le potentiel maximal n'est pas atteint. Sans parler des bourgades de 3 000 habitants, où chacun prend sa voiture pour tous les trajets.

### Comment cela s'explique-t-il ?

Dans ces endroits, il n'existe aucune infrastructure, aucun stationnement spécifique pour le vélo, aucun réparateur. Personne n'a envie, ni même

l'idée de pédaler. Même les adeptes du cyclisme sportif ne choisissent pas le vélo pour se déplacer. En France, selon l'Insee, 42 % des personnes qui travaillent à moins d'un kilomètre de chez eux s'y rendent en voiture.

### Si la France pédalait comme les Pays-Bas, cela suffirait-il à faire baisser les émissions de CO<sub>2</sub> ?

Non. Si les distances parcourues à vélo étaient multipliées par dix, cela n'entraînerait qu'une baisse de 6 % des gaz à effet de serre dus à la mobilité.

### Alors, comment fait-on ?

Depuis deux cents ans, de manière constante, chaque personne effectue trois à quatre trajets par jour, tous modes de transport confondus, et y consacre une heure en moyenne. Or, la voiture a multiplié par dix la vitesse et les kilomètres parcourus. Il faudrait réduire les distances, remplacer des trajets longs en voiture par des trajets courts à vélo. En privilégiant les courses à proximité plutôt

que les achats lointains, les gens ont accès aux mêmes biens, mais en parcourant moins de kilomètres.

Ces changements de comportement supposent de délaissier le système de mobilité structuré autour de la voiture toute puissante et rapide. Cela nécessite une allocation différente des subventions à la mobilité, ainsi qu'une restructuration de l'espace, au profit du vélo et au détriment des modes motorisés. La période que nous vivons y contribue peut-être.

### Peut-on miser sur de nouveaux modes de transport ?

Oui, à commencer par le vélo à assistance électrique, dont 50 % à 70 % des nouveaux utilisateurs se déplacent jusqu'alors en voiture. Il existe aussi des engins intermédiaires qui roulent plus vite qu'un vélo et transportent des charges, sans consommer autant d'énergie ni occuper autant d'espace qu'une voiture. C'est le cas du vélomobile, recouvert d'un carénage qui lui confère un certain aérodynamisme.

geurs. L'instance doit former urbanistes, architectes, services techniques pour que le vélo et la marche soient intégrés dans l'ensemble des politiques publiques. En parallèle, l'Agence de la transition écologique accompagne des élus, comme ceux du parc naturel régional de Chartreuse, qui cherchent à réduire le flot quotidien des voitures vers Grenoble et Chambéry.

Les recettes sont désormais connues : itinéraires continus, passerelles lancées au-dessus des cours d'eau, des voies ferrées ou des autoroutes, nouveaux plans de circulation. Le coût de ces infrastructures, qui serviraient à tous, implique des dépenses publiques de 30 euros par an et par habitant pendant plusieurs années, selon une étude publiée en 2020 sur l'impact économique et le potentiel des usages du vélo en France.

« On n'en est plus très loin », assure Nicolas Mercat, coauteur de ce rapport et maire (DVG) du Bourget-du-Lac, en Savoie. Parmi les vingt-huit maires de l'agglomération Grand Lac, « plus un seul ne considère que les aménagements cyclables ne servent à rien », constate-t-il, et les investissements de l'agglomération devraient atteindre « 20 euros par an et par habitant ». Dans les territoires périurbains, ce n'est pas tant le budget qui manque qu'une logique à inverser. Tant que les documents d'urbanisme prévoient « des stationnements à moins de 100 mètres des entreprises, l'usage de la voiture est mécaniquement facilité », estime M. Mercat.

### « UNE OPTION POSSIBLE »

A Massy (Essonne), un de ces territoires des années 1960 pensés par et pour l'automobile, le maire (UDI), Nicolas Samsen, effectue des trajets avec des chefs d'entreprise pour leur montrer « que le vélo est une option possible ». Mais les habitudes changeront vraiment lorsque, d'ici dix ans, espère-t-il, la ville bénéficiera d'une nouvelle ligne de métro et d'un RER solide et fiable.

La complémentarité entre le vélo et les transports en commun est l'une des clés du modèle nord-européen. Mais il ne consiste pas à emporter le vélo dans le train, précise l'économiste Frédéric Héran, dans son essai prospectif, *Le Retour de la bicyclette* (La Découverte, 2014). Certes, « le vélo embarqué (...) est une solution attrayante », mais dans les faits, « le cycliste n'est pas sûr de trouver une place » et, pour le transporteur, c'est du retard à l'embarquement et des rames encombrées.

Aux Pays-Bas, « les chemins de fer proposent des parkings sécurisés à moins de 50 mètres des voies », note Frédéric François, du Collectif bicyclette Bretagne. « Les utilisateurs récupèrent leur deuxième vélo à l'arrivée, ou en louent un auprès d'OV Fiets, une filiale des chemins de fer néerlandais. » Ce système a été exporté avec succès en Belgique. Pourquoi ne pas le répliquer entre Rennes et Saint-Brieuc, deux des quatre gares les plus fréquentées de la région, a suggéré le collectif breton aux candidats aux élections régionales. En Ile-de-France, l'arrivée du Grand Paris Express, le métro à 35 milliards d'euros, pourrait accélérer la tendance.

Mais une telle réorganisation implique un changement de logique. Il faut libérer suffisamment d'espace à proximité immédiate des gares, au détriment des commerces, des bureaux ou du stationnement automobile.

**LES OBJECTIFS AFFICHÉS EN 2018 PAR LE PREMIER MINISTRE, ÉDOUARD PHILIPPE, 9 % DE TRAJETS QUOTIDIENS EN 2024, SEMBLENT LOINTAINS**

L'objet est encore peu connu. Pour créer l'offre et accroître sa visibilité, un exécutif régional pourrait en proposer, dans un premier temps, une cinquantaine à louer.

### Le vélo et ses avatars ont donc vocation à remplacer la voiture ?

Pas pour tous les usages, mais, dans bien des cas, oui. Même pour les longues distances, le vélo, allié au train, est concurrentiel.

### Mais que deviendra l'industrie automobile ?

L'industrie va être fortement touchée par le virage vers la voiture électrique, moins intense en main-d'œuvre. Les relocalisations, les services d'autopartage, ainsi que les modes intermédiaires évoqués plus haut, présentent des occasions de créations d'emplois. Ainsi, les constructeurs automobiles font partie des rares acteurs disposant d'une force de frappe suffisante pour produire des vélomobiles à grande échelle. ■

PROPOS RECUEILLIS PAR O. R.