

LA POLITIQUE VÉLO : MARKETING TERRITORIAL OU DÉCROISSANCE ?



Frédéric Héran, économiste spécialiste du vélo
Pierre Serne, président du Club des villes et territoires cyclables
Marc Bultez, de la Recyclerie sportive

Jeudi 29 novembre 2018 | 19h15-21h15
28, rue des Saints-Pères | Salle H101



Frédéric Sanchez, Président de la métropole Rouen Normandie, a expliqué les motivations de sa nouvelle politique de mobilité dans un entretien accordé au magazine *Intercommunalités* : « La métropole va afficher des engagements ambitieux en matière d'écomobilité pour en faire un vecteur décisif de l'atteinte des objectifs assignés à la France par les accords de Paris. L'ambition qu'on se donne apparaît de toute façon comme une nécessité pour renforcer l'attractivité du territoire. C'est un enjeu d'image très fort ». Peut-on résumer la politique cyclable des territoires à une question d'affichage et de « marketing territorial » ?

Introduction

Frédéric Héran, économiste des transports et urbaniste

Lorsque l'on veut s'intéresser aux transports, il faut l'aborder dans une perspective historique de long terme, avec au moins un siècle d'évolution, et replacer vélo dans l'ensemble des modes de déplacements. Ceux-ci sont en concurrence. Les élus aimeraient bien augmenter toutes les parts modales, ce qui n'est évidemment pas possible. Ainsi, lorsqu'on encourage un mode, c'est nécessairement au détriment des autres puisque les individus ne font pas plus de 3-4 déplacements quotidiens. Un autre point méthodologique important est de faire des comparaisons internationales, sans faire d'essentialisme (par exemple, « les hollandais ont le vélo dans les gènes »).

Marc Bultez, Recyclerie sportive

Territoires s'accaparent des nouveaux usages. La Recyclerie sportive s'est spécialisée sur réutilisation du matériel sportif, afin de rendre sport accessible à tous. Il s'agit d'une déclinaison du zéro déchet dans le sport, qui passe par une sensibilisation à une consommation plus responsable, un apprentissage à la réparation de son matériel. Chaque ville voudrait avoir son atelier de réparation de

vélo. Il existe ainsi une nouvelle association qui fédère tous les ateliers de vélo parisiens (environ une dizaine). La Recyclerie Sportive a aussi une volonté de faire du réemploi en réutilisant le matériel pour d'autres usages. Elle est active pour faire de la sensibilisation, en rappelant que les déplacements sont aussi une occasion de faire du sport : cela est vrai pour le vélo, mais aussi course à pied, la marche, le roller... Il n'y a ainsi pas forcément besoin de s'enfermer dans une salle de sport, on peut au contraire profiter du temps de trajet pour faire du sport. La Recyclerie sportive pousse aussi des questions de slow sport et slow tourisme. Ça recoupe un peu question de décroissance, en reprenant le temps de faire un voyage, en itinérance par exemple, avec des modes de déplacement différents.

La politique cyclable est-elle une politique pour les bobos ?

Frédéric Héran

C'était peut-être le cas il y a 10-15 ans, mais ce n'est plus vrai aujourd'hui, car le public se diversifie. Quand on observe les pratiques de consommation, elles sont souvent portées par « élite éclairée » au départ, des personnes curieuses de nouveautés, et pas forcément les plus riches. Cela se vérifie pour des objets peu onéreux, dont le vélo fait partie. Une part de la population commence à l'essayer et ensuite ça diffuse du haut vers le bas.

Dans toutes les grandes villes, le vélo redémarre à grande vitesse. C'est le cas à Chicago par exemple, ou à Washington, exemples un peu étonnants vus de France. Le vélo se diffuse chez les Afro-américains et chez les Hispaniques, qui ne sont pourtant pas les communautés les plus favorisées. Le vélo progresse en moyenne de 10% par an là-bas (ce qui équivaut à un doublement tous les 7 ans), c'est-à-dire autant qu'à Paris. Même si les comptages moins harmonisés en Europe qu'aux Etats Unis, quels que soient les comptages utilisés, l'augmentation est flagrante. Une autre manière de mesurer la part du vélo, c'est d'étudier l'enquête ménages-déplacements, qui n'a lieu qu'une fois tous les 10 ans. L'augmentation de Lyon, à 15%/an, est trop rapide et risque de fléchir. Il faut au moins 10 ans de recul pour qu'avancée soit incontestable : 1 an, 2 ou 3 ans, ça n'est pas une échelle pertinente, puisqu'il existe de nombreuses variations possibles d'une année sur l'autre : intempéries, attentat terroriste (la pratique du vélo a bondi à Bruxelles après attentat dans le métro), grèves (les grèves de 1995 par exemple marquent le début du retour du vélo à Paris), une réduction du transit routier en centre-ville (à Lille, le trafic cycliste a augmenté de 40% en 1 an après cette mesure)... Il faut prendre du recul pour comprendre si les tendances sont durables ou non. A Lyon par exemple, il y a eu une forte progression grâce au Velo'v (système de vélos en libre-service), puis une stagnation, et enfin une remontée peu après. Faire un vélo en libre-service ne suffit donc pas.

Le public « bobo » est largement débordé par la pratique. En témoigne par exemple la fréquentation très diverse des ateliers vélo. Il y en a à Saint-Denis au pied des cités, qui sont pleines. Chaque public aborde le vélo à sa façon, « il n'y a pas un, mais des vélos ». Parmi les plus extrêmes on peut citer le vélo « fashion » développé par les grandes marques, plaqué or, etc. ; ou encore le fixie (vélo à pignon fixe, sans vitesses ni rétropédalage, voire sans freins) qui n'est pas du tout efficace en termes de dépense d'énergie, mais procure des sensations différentes, ce qui fait que ce vélo a aussi trouvé son public.

Marc Bultez

La Recyclerie travaille beaucoup avec les associations, notamment pour réfléchir à la question de l'hébergement. Plus il y a de vélos, mieux c'est. De nombreux vélos sont donnés aux bénévoles, qui aident à réparer à l'atelier. Il y a toutefois un problème avec les vélos à assistance électrique (VAE), dont on ne connaît pas tout l'impact environnemental, notamment sur le recyclage.

Frédéric Héran

Le vélo d'occasion est aussi un monde à part entière, avec des personnes ayant peu de ressources, qui veulent accéder au vélo. Le travail de la Recyclerie permet justement de garantir la sécurité du vélo par la qualité des réparations et des équipements que l'on peut ajouter à moindre frais. On pourrait également parler des vélos pliants, qui sont un monde en soi, extrêmement pratiques, en permettant d'économiser des efforts de compréhension du système des transports publics d'une ville lorsqu'on s'y rend. Le VAE se développe également très vite, avec des taux de croissance de l'ordre de 30% par an. En résumé, on pourrait inscrire les vélos dans un champ à 4 pôles : vélo ludique / vélo tourisme / vélo utilitaire / vélo loisirs, et placer tous les vélos selon ces axes.

La politique vélo n'est pas forcément que du marketing territorial (= marketing appliqué à la promotion d'un territoire). Quand Strasbourg dit au début des années 90 que « Strasbourg a un vélo d'avance », ce n'était pas du marketing car c'était vrai, en tout cas à l'échelle française. Le problème est qu'aujourd'hui la ville s'endort sur ses lauriers, et se fait rattraper par d'autres villes. Grenoble par exemple travaille beaucoup sur le sujet et développe notamment un réseau structurant, des stations vélo d'une part et d'autre de la gare. Bordeaux aussi, qui est pourtant une ville gouvernée par la droite, développe beaucoup de choses sur le vélo, même si cela va peut-être un peu moins vite qu'à Grenoble. La fermeture du Pont de Pierre aux voitures est à cet égard un succès, puisqu'il y a plus de passages sur le pont qu'avant. En effet, une voiture consomme énormément d'espace. Si l'on mesure en m²/heure d'utilisation, le rapport entre le vélo et la voiture est de 1 à 100.

La voiture pose beaucoup plus de problèmes en stationnement qu'en circulation. En effet, chaque voiture doit disposer de 3 places de stationnement (on considère parfois même 4, mais ce chiffre communément avancé est surestimé selon Frédéric Héran), ce qui revient à 75m² (chaque place de stationnement mesurant 15m² auxquels il faut ajouter 10m² d'accès). Lorsque l'on compare cette superficie aux autres usages, le rapport est frappant : les français utilisent en moyenne 40 m² de logement (ce qui est assez élevé, notamment grâce aux résidences secondaires) et 12 m² pour les bureaux. Ainsi, une voiture consomme plus en stationnement qu'une personne pour son logement et son bureau. Le paradoxe, c'est qu'une voiture est stationnée 95% du temps. A l'inverse, certains lieux disposent de parkings surdimensionnés car ils ne sont utilisés qu'une petite partie du temps : c'est par exemple le cas des jardineries où l'on ne va qu'au printemps, et dont les parkings ne sont utilisés qu'à hauteur de 8% en moyenne. Le vélo est donc de ce point de vue un gain d'espace considérable.

Comment recyclerie se positionne-t-elle par rapport aux collectivités ?

Marc Bultez

Il existe un partenariat avec l'Agenda 21 de la ville de Massy. L'Ademe soutient aussi les collectivités pour qu'elles aillent plus loin dans leurs politiques cyclables. En termes d'urbanisme, entre 5 ou 8 projets ont sollicité la recyclerie dans le cadre des appels à projets innovants comme Réinventer Paris ou Réinventer la Métropole du Grand Paris. Il existe également un projet à la gare de Massy-Palaiseau. La Recyclerie Sportive a répondu à la création d'un centre des mobilités actives sur les berges de Seine, où circulent 1 cycliste toutes les 1,5 secondes. La Recyclerie est donc un vrai outil de communication, qui permet changement de comportement, et va au-delà de la question de gestion de déchets. Il y a également en ce moment un phénomène de réinvention des métiers du vélo, avec par exemple les assises des boîtes à vélo qui vont bientôt arriver, pour fédérer tous les travailleurs qui utilisent le vélo dans leur activité (artisans, déménageurs, coiffeurs à vélo). De nouveaux services sont en effet à créer autour du vélo, notamment pour les métiers nécessitant de la logistique ou des

déplacements urbains fréquents. La Recyclerie a par exemple un système de collecte en camionnette mais c'est un enfer donc une réflexion est en cours sur collecte par triporteur.

Où est-ce difficile de relancer le vélo ?

Frédéric Héran

Il faut une transition pour arriver à un nouvel équilibre modal, cela se fait toujours par paliers. On observe d'abord un phénomène de diffusion en centre-ville, puis vers la périphérie. D'abord dans les grandes villes puis les villes moyennes. Cela commence par les hommes, vite rattrapés par les femmes. Cela commence par certaines classes sociales. Il y a une forme de déterminisme pour le vélo (même si historien ne l'admet pas) qui explique sa dynamique. Il faut ainsi lire le livre de Gérard Brun *Introduction à l'histoire totale*, pour comprendre pourquoi il y a des déterminismes en histoire.

Le retour du vélo est un phénomène très récent qu'il est délicat d'analyser. Mais si on observe un phénomène plus ancien, on peut analyser les dynamiques : la voiture a envahi le monde entier, presque toujours de la même façon. Ainsi, en Chine, les gouvernements reproduisent exactement le même modèle de réseau routier que nous (réseau en étoile + rocade), de manière plus accentuée et plus rapide même. Pourtant, on sait que c'est une impasse : tout accroissement du réseau induit un accroissement du trafic. La Chine fait donc les mêmes bêtises plus vite et plus fort. On peut donc légitimement supposer que le processus sera le même pour le vélo, et donc supposer un retour du vélo pour différentes raisons. Quand il y a trop de voitures, au bout d'un moment, les gens se révoltent pour réduire pression. Souvent cela se passe dans pays les plus urbanisés, suivis des pays moins urbanisés. Il s'agit d'un mouvement planétaire, qui est en train d'atteindre la France et qui commence à Paris. D'ici quelques dizaines d'années, il devrait y avoir plus de vélos que de voitures dans les rues de la capitale.

La topographie peut-elle expliquer les difficultés du vélo dans certaines villes (Brest, Marseille) ?

Frédéric Héran

Au risque de passer pour un fou, je vais vous affirmer que les Pays Bas sont un pays montagneux. En effet, il y a énormément de vent au Pays-Bas. Or, un vent de face de 30km/h ajouté à une vitesse de 10km/h du vélo correspond à une pente de 5%. Mon dernier livre, *Le Retour de la Bicyclette (Une histoire des déplacements urbains en Europe de 1817 à 2050)* explique que la topographie n'est qu'une des raisons du succès du vélo aux Pays Bas. Ce pays n'était pas le pays le plus cycliste en 1900 puisqu'il s'agissait des Etats Unis. Quelques-unes des raisons expliquant le développement du vélo aux Pays-Bas :

- Pendant la Première Guerre mondiale, le pays est neutre et un blocus leur est imposé. Le pays se retrouve donc sans acier, c'est-à-dire sans voiture ni vélo (ceux-ci étant fabriqués en Angleterre). Il y a donc une volonté de dynamiser le secteur du vélo, qui consomme moins de métal la voiture. Le vélo hollandais fait donc son apparition.
- En 1974, c'est la crise de l'énergie, avec un quadruplement des prix du pétrole. Les Pays-Bas, solides alliés d'Israël, sont boycottés par l'OPEP et disposent de réserves très limitées (3 mois). S'en suit alors une politique de modération de la circulation des voitures et notamment la mise en place de dimanches sans voitures.
- Un journaliste influent dont l'enfant est mort écrasé par une voiture va faire une campagne de communication contre la voiture dans les zones résidentielles à partir d'un article cinglant, « Stop de Kindermoord » (« Halte au meurtre des enfants ») dont le titre va donner lieu à une

association. Un film, *Enter De Pijp*, explique la lutte des habitants d'un quartier d'Amsterdam (De Pijp) contre le vélo ([lien d'une version raccourcie et sous-titrée en anglais](#)).

Comment mettre les gens à vélo ?

Frédéric Héran

Il ne faut pas commencer par le plus difficile, la périphérie. Le travail de Strasbourg, par exemple, s'est d'abord concentré sur le centre. La frontière est maintenant dans les faubourgs. Il faut avancer de façon fractale : dans les petites villes, on commence dans l'hypercentre, en calmant le trafic par exemple, en libérant le parvis de l'église des voitures, en permettant aux restaurants et cafés d'avoir une terrasse plutôt que quelques places de stationnement, en refaisant les trottoirs... Cela peut paraître dérisoire mais il faut commencer par là. Les étudiants de Frédéric Héran ont travaillé dans une petite ville à mi-chemin entre Calais, Dunkerque et St Omer. Il y a un parking sur la grande place, avec 3 cafés-restaurants sans terrasse. Une proposition a donc été faite de permettre à ces trois établissements d'avoir une terrasse. Un autre angle d'approche peut être les abords d'établissements scolaires : les parents sont aujourd'hui obligés d'accompagner enfants en voiture. Alors qu'avant cela pouvait être considéré comme normal, c'est de plus en plus une contrainte. Les parents réclament donc des trottoirs libérés du stationnement illicite pour permettre aux enfants de se rendre à pied à l'école.

Marc Bultez

C'est difficile dans les ateliers d'inciter les gens à « créer » leur vélo. Pour certains publics, le premier obstacle est la difficulté d'apprentissage du vélo (le plan vélo contenu dans la Loi d'Orientation des Mobilités devrait changer cela en apprenant à faire du vélo à tous les élèves du primaire, à l'image de ce qui se fait pour la natation). Savoir bien faire du vélo et avoir un vélo en bon état permet de rassurer, ce qui est un premier pas. Une autre problématique est la cartographie, les personnes ne savent pas où passer, ont du mal à connaître des itinéraires cyclables. Il faut donc faire un voyage avec eux. Un autre frein est la peur de la panne. Les ateliers contribuent donc à montrer comment réparer les vélos. Enfin, un autre gros volet est l'éducation, avec des automatismes ancrés comme le fait d'acheter des petites voitures à ses enfants.

Charles Maguin, Président de l'association Paris en selle

Le baromètre des villes cyclables réalisé par les associations de la Fédération des Usagers de la Bicyclette a obtenu plus de 130 000 réponses. Il rapporte ainsi une demande principale : les cyclistes doivent être séparés du trafic motorisé pour se sentir en sécurité. Il existe une pyramide de Maslow dans les priorités : d'abord mettre une personne à vélo, et tout en haut, savoir réparer une roue. Le premier besoin est celui de se sentir en sécurité. Le ressentiment de dangerosité à Paris est un des gros freins à la pratique cyclable. Une étude américaine soulève ainsi 4 types de cyclistes : 1% de « têtes brûlées » (*strong and fearless*) / 9% d'enthousiastes demandant un minimum de sécurité (*enthusiastic and confident*) / 30% n'envisageant pas de faire du vélo (*no way no how*) / 60% favorables mais inquiets pour leur sécurité (*interested but concerned*). Les recommandations pour se sentir en sécurité sont soit une séparation physique, ou un centre-ville apaisé en trafic automobile (comme c'est le cas à Lille ou dans la rue du Château d'Eau à Paris). Il s'agit-là du 1^{er} échelon de la pyramide de Maslow : se sentir en sécurité. Le 2^e échelon est le sujet du stationnement résidentiel (à l'abri et sécurisé). Avec ces 2 échelons, pratique explose mécaniquement.

Intervenant dans la salle, membre de Paris en selle et de Mieux se Déplacer à Bicyclette (MDB)

Il ne faut pas regarder point de vue de l'aménageur pour mettre les personnes à vélo, mais plutôt travailler sur sentiment de sécurité. Il y a beaucoup d'agressivité lorsqu'on circule en ville car les autres ont un comportement agressif également. La façon de conduire fait peur aux gens. En tandem, on ne peut jamais forcer le passage, on doit circuler doucement et ralentir doucement.

Influence de la gratuité des transports en commun sur la pratique du vélo

Frédéric Héran

Depuis les années 70, on sait que les modes actifs sont ceux qui sont le plus impactés par la gratuité des transports en commun, et avant tout la marche. 1% des automobilistes se mettent aux transports en commun en moyenne grâce à la gratuité, contre 2-3% des piétons et 5-6% des cyclistes. On peut toujours se dire qu'1% de beaucoup d'automobilistes c'est plus que 5% des cyclistes. Mais si ce raisonnement marche en statistique, cela ne marche pas en dynamique puisque la gratuité des transports en commun nuit à la dynamique vélo. D'autant plus que 2-3% des piétons représentent aussi un grand nombre de personnes.

La décroissance, c'est privilégier les technologies low-tech : les chaussures sont le plus simple, suivies du vélo. Le vélo est aujourd'hui un des rares bien de consommation durable, que l'on peut réparer soi-même. Ivan Illich le disait déjà en 1973 en parlant d'objet « convivial ». C'est une absurdité de mettre piétons et cyclistes dans des transports en commun gratuits. La marche et le vélo sont des modes de déplacement peu coûteux, et low tech, contrairement aux transports en commun qui utilisent ressources et technologies. Et surtout ils rendent personnes autonomes, contrairement aux transports en commun.

Intervenant dans la salle, membre de Vélorution

Pour l'ADEME (Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie), la zone de pertinence pour vélo se limite à quelques kilomètres seulement (2-3 km pour un vélo classique, 5 km pour un vélo à assistance électrique). En réalité, les cyclistes font beaucoup plus. Il y a d'ailleurs un gros problème avec l'intermodalité, puisqu'on ne peut pas mettre de vélo sur le devant des trams ou des bus contrairement à ce qui se fait ailleurs. Le projet du Grand Paris Express est aberrant car il devrait être amorti après 2100. Il faut toutefois reconnaître que le vélo n'est pas toujours le meilleur moyen.

Hélène Giraud, journaliste, militante du vélo dans sud-ouest francilien

L'extension de la pratique du vélo se fait en tâche d'huile, par connaissances. La question de la sécurité facilite ou freine mais au départ, c'est avant tout imitation des pratiques d'un groupe social favorisé (bobo par ex).

Frédéric Héran

Il faut observer le cas de Paris. Il y a eu un pic du trafic automobile en 1990, qui a depuis baissé de moitié. Comment l'expliquer ? Cela a débuté avec les potelets mis en place sous la mandature de Jacques Chirac, pour empêcher le stationnement illicite en ville. Des parkings souterrains ont été créés, ainsi que des axes « rouges » sans stationnement, pour améliorer la fluidité. En voulant défendre le trafic automobile et sa fluidité, Chirac a ainsi mis des bâtons dans les roues des automobilistes. C'est lui qui

a commencé à réduire le trafic, sans le dire. Jean Tibéri a pris le relais, en le disant ouvertement, pour lutter contre les nuisances et la pollution, et réguler l'espace public. Le trafic automobile avait ainsi diminué de 15% entre 1990 et 2001. Bertrand Delanoë et Anne Hidalgo ont réutilisé les mêmes arguments. Le premier a permis une accélération du mouvement de réduction de la place de la voiture pendant son 1^{er} mandat, mouvement qui a ralenti pendant son second mandat. Anne Hidalgo reprend le mouvement du 1^{er} mandat de Delanoë.

Le « gâteau » est le même aujourd'hui (2,25M d'hab à Paris), alors que sont devenus les anciens automobilistes ? Il y a une part de changement de comportements, mais le report modal s'explique aussi par un renouvellement de la population, puisque presque tout le monde a intégré maintenant qu'il faut se déplacer autrement qu'en voiture dans Paris. L'usage des transports en commun a augmenté de 30%, mais n'augmente plus depuis quelques années, car il n'y a pas de lignes nouvelles intra-muros, seulement des projets d'automatisation. Il n'y a pas non plus d'augmentation d'utilisation de 2 roues motorisées (Cela s'explique, selon Dominique Riou, par la dangerosité des déplacements en 2 roues motorisées, puisqu'il faut une vraie compétence). Les seules marges de manœuvre restent la marche et le vélo. Le vélo engrange ainsi les bénéfices du report modal. Il y a entre 200 et 700km d'aménagements cyclables à Paris (selon la manière de les catégoriser), et la grosse difficulté reste les carrefours. On observe également aujourd'hui, une réduction de la vitesse moyenne des voitures de l'ordre de 30% (21 km/h en 1990 contre 15 aujourd'hui), notamment grâce aux zones 30, radars, rétrécissement des aménagements avec aménagements cyclables... A la fin, la pression automobile est moindre. L'argument de l'impératif de se bouger est important aussi, puisque le manque d'activité physique a des impacts sur beaucoup de maladies chroniques : ça permet de prévenir et même de guérir. Ces arguments sur la santé et la qualité de vie peuvent jouer beaucoup plus que l'argument sur l'écologie.

Quelle est l'influence des nouvelles formes de mobilité (trottinettes électriques, gyropodes...)?

Frédéric Héran

Ces modes de transport n'ont pas d'avenir. En effet, ils ne sont pas sûrs, pas fiables, posent de gros problèmes de sécurité. En effet, les roues sont très petites et sensibles aux déformations de la chaussée ; on n'est pas positionnés à l'arrière comme sur un vélo, mais droits et au milieu du véhicule, ce qui nous rend très sensibles aux secousses. Les vitesses sont importantes, et les chutes peuvent être violentes. D'ailleurs, on commence à voir des usagers porter des protections. Ces modes sont destinés à être une niche, comme le roller, qui avait été présenté un temps comme l'avenir des transports.
