

Olivier Milhaud

13 octobre 2007

A vélo, la ville rétrécit et se déforme

Quel raffut autour de Vélib' ! Que de tapage pour les vélos parisiens ! Paris s'est mise au vélo en libre service 33 ans après La Rochelle ; la capitale s'est faite distancer dans le projet par Lyon, Montpellier ou encore Orléans ; les Français parcourent en vélo **à peine 87 kilomètres par an** (12 fois moins que nos amis hollandais) ; l'Allemagne dépasse les 900 vélos pour 1000 habitants (367 dans l'hexagone) et le petit Danemark compte plus de 4000 kilomètres de pistes cyclables contre 2500 dans toute la France. Pourtant les médias, fidèles au parisiano-centrisme qu'ils affectionnent sans même y prendre garde, ne parlent que de Velib', la petite reine parisienne. N'oublions pas que Mulhouse, Besançon, Aix, Marseille, Lille, sont déjà entrés dans la danse, ou sur le point de l'être.

Ne boudons pas notre plaisir pour autant, on devient vite fana du vélo dans la ville. Nombre d'écologistes se réjouissent de ce passage à une économie de l'usage : inutile de posséder sa voiture polluante, il suffit de partager son vélo. Le 17e congrès du club des villes cyclables s'ouvre à Lyon le 17 octobre 2007, et sera sûrement l'occasion de discuter des changements géographiques qu'entraînent les vélos dans la ville.

Premier constat toutefois : **n'est pas ville cyclable qui veut**. Le réseau d'Orléans, confiné au centre-ville étroit de la cité de Jeanne d'Arc, peine à relier les points éloignés, comme les communes périphériques et le campus universitaire de La Source, alors même que les besoins sont justement criants pour les déplacements centre-périphérie. Difficile de faire autrement à moindre coût, diront certains, mais mauvais calcul de la mairie qui offre finalement de faire en vélo ce qu'on fait aisément à pied.

Deuxième remarque : tout cycliste empruntant les vélos publics est pour l'instant regardé comme **le citadin branché** de sa ville. Je me suis vu en plein Mulhouse, où j'étais de passage, dévisagé comme le Mulhousien *in* sous prétexte que je montais le vélocipède de la mairie. Il faut dire que de Paris à Mulhouse, ce sont les mêmes façons d'emprunter des vélos, plus ou moins les mêmes automates et les mêmes bornes, si bien qu'une connaissance pratique acquise ici fonctionne aussi ailleurs. La découverte d'une ville inconnue à vélo permet d'augmenter les distances, d'élargir les pratiques spatiales, de s'offrir des déambulations superflues même quand on dispose de peu de temps. Le cycliste s'approprie plus vite le territoire qu'un piéton, peut-être même pas plus superficiellement.



Troisième remarque : **tout cycliste d'un vélo municipal appartient ipso facto à une communauté de pairs**, liée par la fréquentation des mêmes espaces réservés, par des sourires de connivences aux feux rouges, et aussi par une hostilité partagée à l'égard de certaines voitures et plus encore des piétons. On se met à haïr le badaud endormi qui traîne sur *ma* partie de trottoir, dont la récente appropriation ne m'empêche pas un profond sentiment territorial sorti du fond des âges. On trépigne ensemble devant les enfilades de feux réglés sur la vitesse des voitures pour leur offrir une onde verte qui rougeoie trop vite pour nous autres cyclistes. La coexistence territoriale n'est pas facile entre voitures, bus, taxi, vélos, scooters, motos, piétons, poussettes, livreurs : la lutte pour l'espace ne fait que commencer ! à moins que l'on joue plus intelligemment sur la vitesse modérée, le partage des espaces et les assauts de civilité.

Quatrième remarque : **le passage de l'état de piéton à celui de cycliste est radical**. On découvre soudain que la ville est faite aussi de sens interdits, de sens uniques, connaissance banale pour l'automobiliste habitué au réseau routier mais qui désoriente l'ancien piéton, habitué à des circulations infinies sur les moindres mètres carrés d'asphalte. Le territoire n'est pas un réseau, j'aurais dû le savoir.

Et puis **le paysage change**, le faux plat n'est pas perçu par le piéton, qui va trop lentement, ni par l'automobiliste, qui va trop vite. A vélo, on en prend la mesure par deux fois : in situ quand on pédale avec peine, *a posteriori* quand la montée de sa cage d'escalier en fin de journée se fait soudain plus difficile pour les cuisses. Tout espace est vécu dans son corps, merci Vélib' d'en donner une leçon exemplaire.

Du reste, **l'attention paysagère se modifie** à vélo. On s'habitue au défilement des monuments, longtemps oublié des usagers du métro. On scrute la moindre borne où l'on peut déposer son vélo ; on repère plus ou moins rapidement où se niche la piste cyclable au-delà du carrefour ; on pense en fraction de 30 minutes si l'on veut conserver la gratuité de l'usage ; on apprend à connaître les bords de chaussée dangereux, truffés de bouches d'égout ou de verre cassé. On repère vite la géographie socio-économique autant que topographique de la ville : beaucoup de vélos en bas près des lieux de travail, beaucoup moins sur les buttes

résidentielles. Certains, comme on peut le voir sur la photo ci-contre, trouvent des parades aux bornes remplies de vélos, narguant du même coup les interdictions de stationner.

Les espaces-temps de la ville se modifient radicalement. Un journaliste du *Figaro* n'avait-il pas affirmé qu'il suffisait, pour Paris, de "12 minutes pour aller du Boulevard Haussmann à Notre-Dame en vélo, contre 39 en voiture et 20 en transport collectif". Les résidents du quartier parisien de Botzaris, habitués à un enclavement relatif dû à leur position sur la ligne de Métro 7bis, se découvrent soudain à dix minutes à peine de Gare du Nord. Mauvaise nouvelle : l'accélération de la vitesse des transports se traduit moins par un gain de temps que par un élargissement des pratiques spatiales (les navettes domicile travail restent à 45 minutes en moyenne en heure de pointe, quel que soit le progrès technologique, mais on parcourt une distance beaucoup plus grande). On peut donc s'attendre à ce que la flambée des prix de l'immobilier continue sa diffusion dans les périphéries de la ville. Les espaces enclavés cessent de l'être, leur valeur foncière augmente.

En même temps, **les périphéries ne sont pas mises en selle.** Comme l'écrivaient Bruno Marzloff et Luc Gwiazdzinski (*Libération*, 21 mars 2007) : « A quoi ressemblera une agglomération qui généralisera son parc public de vélos ? Quand les cités voisines de Paris, les périphéries, se mettront-elles au vélo ? Chacune ira-t-elle avec son propre système ? Ce choix s'opposerait alors à la nécessaire articulation des mobilités et à la porosité recherchée entre les cités. »

Malgré cet engouement médiatique, les Français ne parcourent que 0,2 km par jour et par personne en moyenne, quatre fois moins que les Allemands (0,8) et plus de onze fois moins que les Hollandais (2,3). Alors en route, citoyens, élus et aménageurs !

Olivier Milhaud

Pour aller plus loin :

- [Du vélo à la bicyclette, du Tour de France aux circulations urbaines : le "deux roues" entre sport et transport ?](#)
- [Quel avenir pour les transports urbains en Europe en 7 affirmations ?](#)
- [Les territoires de l'automobile](#)
- [2020 : 8 milliards d'hommes, 1 milliard d'automobiles](#)
- Le groupe Chronos, cabinet d'étude sociologique, propose un très bon dossier sur le vélo dans la ville. Une mine d'information : <http://www.groupechronos.org/index....>