

Le vélo sans la guerre des modes

Invité à venir parler du « report modal » - terme barbare qui n'a pas manqué d'être épinglé au cours du débat - Jean-Marie Guidez a bien accroché son auditoire au cours de la Journée d'Étude de la FUBicy, le 24 avril dernier à Lille. Les militants n'ont pas été insensibles aux propos de cet observateur attentif qui n'est pas un incondicional du vélo.

Un brin provocateur, Jean-Marie Guidez, vieux routier du CERTU*, démarre avec la voiture pour mieux embrayer sur le vélo, qu'il refuse de considérer comme un élément isolé. C'est le professionnel rodé aux enquêtes ménages qui parle : « Le rapport à la voiture est en train de changer, la mobilité de la voiture a fini d'augmenter, la consommation de pétrole a fini d'augmenter, l'utilisation des voitures baisse aussi. On n'avait jamais regardé la mobilité des voitures, le nombre de déplacements par jour et par voiture, combien de fois par jour elle sort du garage. Eh bien là aussi cette mobilité a baissé. »

De la voiture objet à la voiture service

« Le rapport à la voiture change, on est en train de faire un découplage (en partie) entre la possession et l'usage

de la voiture, ce qui est absolument fondamental. C'est à dire que les gens quitteraient un peu le réflexe voiture, ce qui est déjà fait depuis longtemps à Berne, à Zurich, ou ailleurs.

Donc on passerait de la voiture objet à la voiture service. C'est à dire qu'au lieu de dire *j'ai besoin d'une voiture qui est la mienne*, on passerait à *j'ai besoin d'une voiture deux heures le mardi après-midi, tant pis si ça n'est pas la mienne, c'est un service*, et ça c'est très important. Et plus la mobilité des voitures va baisser, plus les gens vont se rendre compte - ils ne sont pas bêtes - que les déplacements à la marge coûtent de plus en plus cher.

C'est une espèce de transition, consciente ou inconsciente, en douceur, de la voiture possédée à la voiture qui peut être co-voiturage, auto partagée, tout ce que vous voulez.

Donc c'est parce qu'il y a un rapport à la voiture qui change, on en a la preuve, que quelque part par ailleurs le vélo peut augmenter, les transports en commun, etc. Donc il faut remettre un peu tous les modes ensemble. »

« Les choses viennent à leur heure »

Mais cette transition est-elle assez déterminante ? Car « les choses changent, mais est-ce que les choses changent à la vitesse requise par les enjeux ? » Il pose la question sans y répondre, et ajoute une dose de fatalisme



Certu

Jean-Marie Guidez, expert mobilité au CERTU

à son pragmatisme en insistant sur le fait que « les choses viennent toujours à leur heure. » Il en veut pour exemple « le succès quelque peu inattendu de Vélov' ou de Vélib', il est arrivé maintenant, il ne serait pas arrivé il y a 10 ans, il ne serait pas arrivé il y a 30 ans, parce que dans la tête des gens, on ne connaissait pas l'écologie, parce que le pétrole était moins cher. »

« Aujourd'hui les élus qui sont honnêtes le reconnaissent, c'est encore assez difficile de s'attaquer à la voiture, pas de la supprimer mais de la réguler, c'est quand même infiniment plus facile qu'il y a 10 ou 20 ans. »

Ça baissait...

Autre exemple : le tramway de Grenoble. « Le projet de tramway a été présenté pour la première fois dans les années soixante dix. Il a été retoqué dans les grandes largeurs : Grenoble n'est pas adapté au tramway, les rues sont trop étroites, les rayons de courbure sont trop petits, ce n'est pas possible. Très bien. Le même projet revient dix ans après, Grenoble n'avait pas changé, les rayons de courbure n'avaient pas changé, le tramway s'est fait, c'est un succès. Les choses arrivent à leur heure. Donc ce n'est pas un hasard si aujourd'hui le vélo se porte mieux. »

En se basant sur des chiffres ratissant au



Auto'trement

Le système d'autopartage permet d'utiliser une voiture ponctuellement

A quel âge achète-t-on une voiture neuve ?

Pour illustrer le désintérêt croissant pour la voiture objet, Jean-Marie Guidez a testé son auditoire en posant la question : « Est-ce que vous connaissez l'âge moyen de l'acheteur de voiture neuve en France aujourd'hui ? 54 ans. C'est quand même extraordinaire. Donc on se doute bien qu'il se passe quelque chose. D'ailleurs les constructeurs automobiles sont extrêmement discrets sur ce chiffre-là. »

Journée d'Étude de Lille

plus large, Jean-Marie Guidez constate que « jusqu'en 90-2000, la mobilité à vélo, en moyenne, dégringolait de partout. La spécificité française, c'est que ça baissait, que la ville soit au nord ou au sud, plate ou accidentée, qu'il fasse froid, qu'il fasse chaud, qu'il y ait une politique pro-vélo ou pas, le résultat était le même. C'était quand même déprimant. »

... et ça commence à remonter

Et puis il y a eu une « divine surprise » avec deux enquêtes ménages sur les agglomérations de Lille et de Lyon. Mais si aujourd'hui « enfin le vélo remonte », c'est dans « une variabilité extraordinaire selon les politiques, les histoires, et les cultures ». C'est aussi avec une part modale du vélo qui s'apprécie diversement selon l'histoire et la culture. « Dans les années 97-98, Strasbourg est à 0,27%, et si vous regardez Lyon la même année, elle est à 0,02%. Donc dix fois plus que Lyon. C'est plus facile de monter quand on est en bas que de rester quand on est en haut. C'est à dire que Lyon monte, mais en restant très au-dessous, et Strasbourg, qui est sur la pente savonneuse, baisse parce qu'elle était tout en haut, et a connu comme toutes les villes de France une période de périurbanisation, donc la voiture, etc. »

D'une ville à l'autre « c'est stable ou ça augmente un petit peu », et sur l'ensemble, « au moins on peut affirmer une chose, c'est la fin de la glissade, on commence à remonter. »

La difficulté de rester les meilleurs

Non content d'écorner la belle image strasbourgeoise, Jean-Marie Guidez effrite aussi celle de nos voisins helvétiques : « Ils ont eux aussi la voiture qui baisse depuis quatre ou cinq ans, eux aussi les transports en commun qui remontent, ils ont eux aussi le tram, le train qui remontent, et le vélo qui baisse un petit peu. Ils ne savent pas

pourquoi. La seule vraie raison, c'est qu'ils étaient plus haut que nous, c'est-à-dire qu'eux ils souffrent plus que nous parce qu'ils tombent de plus haut, alors que nous on remonte de plus bas. »

« Ça doit montrer un peu, là où en est la Suisse et là où en est Strasbourg, la marge supérieure qu'on peut espérer pour nos villes avec des politiques courageuses. Enfin peut-être... »

« Les chiffres disent qu'on n'est plus au fond du trou, que ça remonte, qu'il y a une variabilité extraordinaire selon les villes, et que Dieu merci il y a une morale de l'histoire : les villes qui ont une politique vélo dans la durée, ça remonte. »

Non à la guerre des modes

« Pas de guerre des modes » proclame Jean-Marie Guidez, qui ne serait pas mécontent de mettre tout le monde d'accord. « Les modes ont tous leur domaine de pertinence. Selon les destinations, selon les heures, selon les motifs, il y a des modes qui sont plus pertinents que d'autres pour l'individu et pour la collectivité. Donc le dogmatisme n'est pas tellement de mise, une fois ce sera le vélo, une fois ce sera le train, une fois la marche et une fois la voiture. C'est ce qu'on peut appeler le cocktail mobilité (une expression ludique des Canadiens). »

« Alors, pour essayer de ne pas diaboliser la voiture : entre une voiture qui consomme beaucoup d'essence, qui est très bruyante et qui va vite en ville, et une voiture qui rejeterait peu de CO₂, qui consommerait peu d'essence, qui ne ferait pas beaucoup de bruit, et qui irait tellement vite qu'on pourrait la mélanger avec les autres modes, ce n'est pas tout à fait la même voiture. »

Et il en vient à parler de « mobilité avisée », qui peut se résumer à « réflé-



MDB Paris

chissez un peu » et « n'utilisez pas trop d'essence ».

Le risque du succès

Le report modal, c'est aussi une mathématique bien particulière, qui fait que « diminuer un petit peu une grosse masse, c'est augmenter beaucoup une petite ». Autrement dit, « si vraiment il y avait un report modal d'importance, on serait infoutus de l'accueillir. La caricature c'est la ligne 13 à Paris : on n'a pas prévu, on n'a pas planifié les investissements à la hauteur des enjeux. En même temps il faut le faire, le report modal est indispensable, et financièrement on va dans le mur. »

Y a-t-il culture du problème ou problème de culture ?

Jean-Marie Guidez a voulu citer pour clore son intervention ce texte suisse :

« Sur le terrain on rencontre un patchwork d'aménagements opportunistes qui servent à rassurer le citoyen plutôt qu'à améliorer les conditions du cycliste. Cette situation est le résultat d'une politique du sparadrap, certes pragmatique, mais insuffisante. Pourquoi les autorités manquent-elles à tel point d'une vision d'ensemble ? C'est qu'on se consacre volontiers en Suisse à une culture du problème plutôt que de s'avouer qu'il s'agit d'un problème de culture. La culture du vélo n'est pas notre point fort. »

Commentaire de M. Guidez : « Et ce sont les Suisses qui disent ça. Que devrait-on dire chez nous ? »

Deux-roues n'est pas vélo

Ça fait plaisir d'entendre un professionnel des déplacements reconnaître une erreur particulièrement agaçante, que d'autres ne sont pas gênés de continuer à véhiculer.

« A une époque, se souvient Jean-Marie Guidez, il y avait un M. Héran, que vous devez tous connaître, qui disait de manière parfaitement justifiée : au CERTU vous êtes pénibles, vous sortez vos chiffres de parts de marché, etc. pour les deux-roues, il faut séparer le vélo du reste. Il avait raison, on a été lents à la détente, mais on a fini par le faire. Donc maintenant je donne bien des chiffres vélo. »

Le mérite de l'avancée, en tout cas, est clairement du côté des collectivités locales : « Les gens dans leur tête sont mûrs pour l'amélioration du vélo. Les techniques, les solutions, on sait les faire. Dans les collectivités locales il y a des volontés fortes. Par contre au niveau national on ne retrouve pas cet élan fort. Or même si on restait en termes électoralistes et démagogiques, ça marche : Elles ont bien compris, les collectivités locales, que le vélo c'est porteur, ça ne coûte pas une fortune et c'est porteur. On a du mal à comprendre : on peut regretter un manque de portage au niveau national pour défendre le vélo. »

PROPOS RECUEILLIS PAR JMT

* CERTU : Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques. Le CERTU est une émanation de l'ancien ministère de l'Équipement, aujourd'hui fondu dans le ministère de l'écologie, du développement et de l'aménagement durables

Et la crise dans tout ça ?

Quels sont, quels seront, les effets de la crise sur un report vertueux de la voiture vers des modes de déplacements moins polluants et plus économiques ? Jean-Marie Guidez, qui ne croit pas pour autant à un trop simpliste transfert modal « par la pauvreté », pense qu'un point de non-retour a été atteint : « On sent bien que l'objet voiture, de toute façon, il ne sera plus comme avant. »

« La crise est quand même un petit peu une chance sur ce terrain-là. Pas une chance pour tous ceux qui perdent leur emploi en ce moment, mais quand même le pétrole cher arrange beaucoup les choses. »

Mais cette même crise n'arrange pas les affaires de ceux qui se sont laissés piéger par la voiture : « La crise va accroître les inégalités, c'est à dire que tout le monde ne va pas être puni pareil. Les gens qui sont allés habiter en péri-urbain parce que le terrain était moins cher, et qui maintenant ont plusieurs voitures, vont être soumis à la double peine : la première peine c'est qu'ils n'auront plus assez d'argent pour payer l'essence à mettre dans les trois bagnoles, la deuxième peine c'est que la maison, qui est le résultat des économies de leur vie, elle est dépréciée parce que c'est en péri-urbain. »

Évènement

Rencontres parlementaires : un pas de plus vers la reconnaissance du vélo

Le 22 juin dernier, le vélo a eu sa place lors des interventions à l'occasion des dernières rencontres parlementaires sur la sécurité routière à l'Assemblée nationale.

Le vélo est le mode de déplacement idéal compte tenu du thème retenu : sécurité routière et développement durable.

La FUBicy, représentée par son président, a témoigné que le vélo est une solution incontournable pour un développement durable. Sur le fond rien de nouveau pour les usagers, mais peut-être une découverte et une reconnaissance pour un public de professionnels et d'assureurs habitué à ne prendre en compte que le trafic motorisé, sans oublier le nouvel - et nécessaire - intérêt de nos députés pour le vélo.

Au cours de l'intervention de la FUBicy le schéma ci-contre, aimablement transmis par Francis Papon de l'INRETS*, a permis de démontrer que si le renouveau du vélo urbain est en cours, il reste beaucoup à faire pour

en augmenter la part modale dans les déplacements. Localement les collectivités prennent des initiatives et sont de plus en plus nombreuses à avoir compris l'intérêt du vélo dans l'aménagement et la gestion des espaces urbains. Mais l'Etat tarde à adopter un plan vélo national, qui pourrait favoriser la protection de l'environnement et l'amélioration de la sécurité routière. Nous sommes en retard sur nos voisins européens qui ont montré que si les pouvoirs publics s'impliquent, cela fonctionne.

Les questions posées par le public ont montré que le vélo est d'actualité : préoccupation des piétons pour partager la rue, jugement positif d'une représentante de la santé, inquiétude face aux « vélos

électriques ». Souhaitons que cette reconnaissance soit soutenue par les travaux de la commission deux-roues de l'Assemblée nationale.

*INRETS : Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité

CHRISTOPHE RAVERDY
PRÉSIDENT DE LA FUBICY

