

Seuls 2 à 3% des déplacements quotidiens se font à bicyclette

VÉLO Pourquoi la France est-elle si en retard ?

SOUS L'EFFET CONJUGUÉ DES CRISES CLIMATIQUE ET SANITAIRE, L'USAGE DU DEUX-ROUES S'EST RÉPANDU DE MANIÈRE INÉDITE. POURTANT, NOUS PARTONS DE TRÈS LOIN PAR RAPPORT À NOS VOISINS EUROPÉENS. DÉCRYPTAGE.

LES FAITS

En 2020, avec les grèves des transports et la mise en place des mesures sanitaires, le vélo a connu un nouvel essor: +10% de circulation à bicyclette par rapport à 2019.

Le réseau de pistes cyclables s'est nettement étendu et **l'achat de deux-roues a grimpé de 11%** par rapport à 2019.

Cette progression est cependant fortement contrastée suivant les territoires: +12% de pratique dans les villes mais seulement +2% dans les campagnes et -1% en banlieue.

Texte Cyril Azouvi

Tenter de réserver un Paris-Mâcon avec un vélo ? Un grand moment de solitude. L'appli de la SNCF nous propose de le démonter, de le ranger dans une housse et de régler 10 euros pour l'embarquer à bord d'un TGV. En l'absence de housse, il faut se rabattre sur les trains Intercités qui disposent de quelques emplacements pour les vélos non démontés, et qui mettent six heures à parcourir la distance effectuée en une heure et demie en TGV. Au moment de cocher la case « Voyager avec un vélo » sur l'appli de la SNCF, celle-ci enjoint de basculer sur le site Web. Lequel site est incapable de retrouver le train désiré et conseille... de passer par l'appli. L'affaire se réglera en gare où un guichetier, effaré par la complexité de son propre système, conclura par cette sentence déprimante: « Vous n'auriez jamais pu y arriver tout seul... »

Cette mésaventure n'a pas eu lieu il y a quarante ans mais aujourd'hui, alors même que le vélo est présenté comme l'option naturelle face à la crise climatique et sanitaire. Elle montre qu'en France, malgré des progrès indéniables, de puissants blocages persistent vis-à-vis de la petite reine.

1 LE VÉLO, GRAND GAGNANT DE LA PANDÉMIE

C'est un chiffre brandi par les associations comme un symbole de victoire: le 10 septembre 2020, à l'heure de pointe, il est passé davantage de vélos que de voitures sur le

boulevard Sébastopol, l'une des artères les plus encombrées de Paris: 17 000 contre 16 000. Il faut dire que sur le boulevard en question les cyclistes, qui devaient se contenter jusqu'en 2019 du couloir de bus, bénéficiaient maintenant d'une large voie à double sens sur le bord gauche. C'est un fait: l'année 2020 a été placée sous le signe de la bicyclette. Selon l'association Vélo et Territoires, la circulation des vélos a augmenté de 10% sur l'ensemble du pays par rapport à 2019, et même de 27% si l'on exclut les deux périodes de confinement. Le réseau de pistes cyclables s'est enrichi de 500 à 1 000 kilomètres de pistes tracées à la hâte pour alléger les transports en commun lors des déconfinements successifs – les fameuses « coronapistes ». « Environ 90% des ces voies ont été pérennisées ou sont amenées à l'être », affirme Thierry du Crest, le coordonnateur interministériel pour le développement de l'usage du vélo. Jamais le gouvernement n'avait été aussi généreux pour pousser les Français à enfourcher leur bécanne: depuis le premier déconfinement, la réparation d'un vélo est subventionnée à hauteur de 50 euros (une opération baptisée « coup de pouce » et qui a concerné, à l'heure où nous écrivons ces lignes, plus d'un million de bicyclettes). Déjà, en 2017, l'État avait incité la population à modifier ses habitudes de transport en proposant une prime à l'achat de tout vélo électrique. Une mesure qui a contribué à son succès, avec 338 000 exemplaires vendus en 2018 et 388 000 l'année suivante, contre 23 000 en 2009.