

le VÉLO

objet politique du quotidien





"Une ville sans bagnole, ça change complètement la dimension sociale"

Par Victor Babin, Simon Lancelevé, Hélène Quinqueton

Tout choix est politique. Même celui qui peut parfois sembler anodin. Prendre sa bicyclette plutôt que le métro ou le tramway, par vent, pluie et beau temps n'est pas gage de facilité. Plus lent, plus vulnérable que l'automobile, le vélo s'est pourtant (re)fait une place dans les grands ensembles urbains européens où il concurrence les autres modes de transports, porté par une dynamique écologique, mais pas uniquement.

Depuis les années 1970, le vélo a fait son (grand) retour dans les villes. « Ce n'est, semble-t-il, que la crise économique (...), et la crise énergétique (...), ainsi que la congestion croissante des agglomérations urbaines, qui relancent à partir des années 1970 les achats de bicyclette. Après les âges de la vitesse bourgeoise, de la vitesse populaire, la bicyclette incarne désormais la vitesse écologique. La pratique cycliste est alors associée, pour une population largement urbanisée, à un retour au contact de la nature, ainsi qu'au respect dû à l'environnement », écrit Jean-François Mignot dans le livre *Histoire du Tour de France*, reprenant les préceptes énoncés par Philippe Gaboriau. Toutefois, « on peut faire du vélo sans être sensibilisé à l'écologie et à l'environnement », nuance Sacha Pelletier, Strasbourgeois, venu à Lyon pour les 8^e rencontres de « l'Heureux Cyclage » à la fin du mois de mars.

« C'est une pratique citoyenne sans le vouloir », poursuit-il. Outil de locomotion et de loisir, le vélo serait alors un vecteur politique atemporel, fort d'une représentation valorisée par la mémoire collective.

POUR UNE REDÉFINITION DE L'ESPACE-TEMPS

Pour cause, sa simple utilisation quotidienne est porteuse d'une vision sociétale : se déplacer librement, gratuitement, à son rythme. Le vélo invite donc à repenser le rapport à l'espace et au temps dans nos sociétés occidentales. Et avec eux la vitesse. D'après les cyclistes interrogés, la célérité serait souvent affaire de nuisances. Bruit, pollution, consommation d'espace et ségrégation sociale en tête. Toutefois, pour nombre de quidams, l'usage du vélo resterait à première vue « contre-productif » au quotidien. « Difficile d'imaginer, en effet, passer des heures à se déplacer à

bicyclette – un mode de transport souvent plus pénible et moins confortable que la voiture – pour économiser du temps de travail », avance Frédéric Héran, sociologue, anthropologue et démographe. De quoi faire enrager les pratiquants et défenseurs de la bicyclette.

SLOW-SPEED VÉLORUTIONNAIRE

De leur côté, les cyclistes les plus engagés véhiculent un idéal de démocratisation des déplacements, accompagné d'un mode de vie jugé plus raisonné, proche des visions « slows », déjà développées par d'autres mouvements, type slow-food. Eux aussi ont leur littérature. Dans ses travaux, Jean-Pierre Dupuy, par exemple, divise ainsi le nombre moyen de kilomètres parcourus par une personne, tous types de trajets confondus, par le nombre d'heures d'activité et obtient une vitesse (dite « généralisée ») de

- HISTOIRE DU TOUR DE FRANCE LA DÉCOUVERTE, 12 JUIN 2014, DE JEAN-FRANÇOIS MIGNOT
- LA CULTURE DU PAUVRE : ÉTUDE SUR LE STYLE DE VIE DES CLASSES POPULAIRES EN ANGLETERRE, 1 OCTOBRE 1970, DE RICHARD HOGGART (AUTEUR), JEAN-CLAUDE PASSERON (INTRODUCTION, TRADUCTION)
- À PROPOS DE LA VITESSE GÉNÉRALISÉE DES TRANSPORTS. UN CONCEPT D'IVAN ILLICH REVISITÉ, FRÉDÉRIC HÉRAN, DANS REVUE D'ÉCONOMIE RÉGIONALE & URBAINE, JUILLET 2009
- COMMUNIQUÉ DE PRESSE GRAND LYON MÉTROPOLE, MAI 2015 ([HTTP://WWW.GRANDLYON.COM/FILEADMIN/USER_UPLOAD/MEDIA/PDF/ESPACE-PRESSE/CP/2015/20150512_CP_PIED-VELO-METROPOLE-AVANCE.PDF](http://www.grandlyon.com/fileadmin/user_upload/MEDIA/PDF/ESPACE-PRESSE/CP/2015/20150512_CP_PIED-VELO-METROPOLE-AVANCE.PDF))
- L'HEUREUX CYCLEUR : [HTTPS://WWW.HEUREUX-CYCLAGE.ORG/](https://www.heureux-cyclage.org/)
- ATELIERS PARTICIPATIFS LYONNAIS : [HTTP://LE-RECYCLEUR.FR/](http://le-recycleur.fr/) ; [HTTP://ATELIERVELO.FREE.FR/](http://ateliersvelo.free.fr/) ; [HTTP://WWW.PIGNONSURRUIE.ORG/](http://www.pignonsurruie.org/) ; [HTTP://LAVILLEVELO.ORG/](http://lavilleavelo.org/)

6'14

C'est le nombre de kilomètres de pistes cyclables dans l'agglomération lyonnaise.

Sur les grands axes, le déplacement en vélo représente 25% du trafic global.



De plus en plus de cyclistes

La part du vélo dans les transports urbains de la métropole de Lyon ne cesse de progresser. En témoigne l'augmentation de 21% au cours de l'année 2015. Sur ces cinq dernières années, les rangs des adeptes grossiraient de 15% par an. D'après Michel Le Faou (vice-président de la Métropole de Lyon à l'urbanisme, à l'habitat et au cadre de vie), si les cyclistes gardent le rythme, ils seraient 300% plus nombreux en 2025.

Secteur associatif

De nombreuses associations défendent la place du vélo en ville sur Lyon. Collectif VALVE, La Ville à Vélo, Pignon sur rue, Le chat perché, ils sont nombreux à militer pour la cause cycliste. Balades urbaines, café-débats sont organisés, et les associations donnent aussi la possibilité à leurs membres de s'exprimer et de réfléchir autour des projets d'aménagement. Dernier en date pour La Ville à Vélo : une incitation à l'expression pour le PDU (plan de développement urbain).

sept kilomètres à l'heure. « *Un peu plus grande, donc, que la vélocité d'un homme au pas, mais sensiblement inférieure à celle d'un vélocipédiste.* »

Pour eux, le vélo est tout à fait adapté à l'urbain actuel. Qui plus est un objet de circulation convivial. Ces derniers ne parlent pas toujours de « transport », produit de l'industrie faisant de l'utilisateur un client et qui dicterait une certaine configuration de l'espace social. Ils préfèrent citer Ivan Illich et se retrouvent davantage dans sa notion de « transit », à savoir tout ce qui fait référence aux « *possibilités des personnes de se déplacer de manière autonome, à partir de leur propre énergie métabolique* ».

UN POUR UN MAIS UN POUR TOUS

La pratique du vélo, via l'hexis corporelle, illustre un certain

rapport au monde social. Selon Pascal, « *pirate indépendant* » qui nous arrive tout droit de Belgique, « *une ville sans bagnole ça change complètement la dimension sociale. Les gens se sentent beaucoup plus libres et sont beaucoup moins 'paranoides' (sic) quand ils se baladent dans l'espace public.* » Un constat qui semble encore faire écho à Illich, qui se demandait « *comment limiter l'auto-dépossession produite par les transports, [pour] accroître la liberté de déplacement – à pied ou à vélo* ».

« *[Avec le vélo] Il y a des contacts plus directs entre les humains, avec l'environnement, y a pas cette distance qu'on crée quand on s'enferme dans une boîte qui crée automatiquement une distance parce qu'elle est dangereuse et qu'elle fait du bruit,* poursuit Pascal. *Quand je m'enferme dans ma bagnole y a un mur entre moi et l'univers.* » La place occupée par le

corps des cyclistes dans l'espace urbain serait donc un moyen de se l'approprier. D'ailleurs, comme Pascal, ils sont nombreux à assurer connaître mieux leur ville, et « *différemment* », grâce au deux-roues.

Une appropriation double lorsque le cycliste s'investit dans un groupe (ou une association) et fait de sa pratique individuelle un levier de lutte collective (voir vidéo). Pour Pascal, le vélo est « *un outil qu'on utilise de façon individuelle mais qui a des effets collectifs* ». La vélorution est un parfait exemple de cette individuation. Il s'agit de rassemblements de cyclistes, appelés « *masse critique* », qui s'organisent autour d'événements pour promouvoir les mobilités douces -dont le vélo- et surtout faire pression sur les collectivités locales pour mieux penser la place du vélo en ville. « *On mène des actions collec-*

Dessins réalisés par les cyclistes rencontrés : « **Pour vous, le vélo, c'est quoi ?** »

Photos réalisées par Hélène Quinqueton (sauf photo de une, droits réservés), lors de la véloparade à Lyon, à l'occasion des rencontres nationales de L'Heureux Cycleur.

Le rapport à l'environnement a conduit à l'utilisation de filtres verts dans la mise en page pour traduire le parti pris de nombreux cyclistes rencontrés.

tives, il y a les 'vélorutions'. On crée des masses critiques pour prendre la place sur la voiture. Avoir l'espace urbain à nous au moins le temps d'une vélorution. C'est un mode de travail sur la cohabitation », développe Patrick Hiba, qui fait partie du collectif Vélo en ville à Marseille.

LE VÉLO, UN OUTIL DE RÉSISTANCE ?

La plupart des groupes de vélorution portent les mêmes revendications. D'ailleurs, de nombreux échanges existent entre les collectifs. Si chacun semble développer ses propres objectifs selon son territoire, les vélorutionnaires se rejoignent sur un horizon commun : les luttes pour les écoquartiers, la régularisation des sans-papiers et pour les débats écologistes, en général. Toutefois « si on parle d'une communauté [de cyclistes], il y a un millier de communautés dans une communauté », tempère Sacha Pelletier. Toutes ne sont pas aussi radicales, ou n'expriment pas leur radicalité ouvertement, comme Pascal, quant à l'« objet-vélo ». Mais pour le cycliste belge, le grand bi serait un outil de résistance infra-politique ; « *résistance à ce grand complexe financier et industriel qui caractérise le système capitaliste depuis cent cinquante ans* ». Vague écho à la « *résistance (...) aux contraintes de l'habitat urbain* », développé par Richard Hoggart dans les dernières pages de la *Culture du pauvre*. Et pour les cyclistes, il semblerait que le changement nécessite encore quelques coups de pédale.



Vélo :

Abréviation courante du mot vélocipède formé à partir du latin velox, rapide et pes, pedis, pied.

Vélorution :

Calembour de vélo et révolution. Ce mouvement encourage les populations à se « libérer » des transports polluants au quotidien.

Vélonomie :

Mot-valise formé de vélo et d'autonomie : à comprendre ici comme autonomie dans l'entretien et la réparation mécanique d'un vélo.



