



Emmanuel et Brigitte Macron au Touquet, le 10 juin dernier. Mettre « en marche » la mobilité active nécessite un rééquilibrage des aides fiscales entre le vélo et l'auto.

Vélo : comment remettre la France en selle ?

MOBILITÉ La bicyclette, c'est bon pour la santé et pour la planète. Mais sa pratique est au plus bas. Il faudrait que l'Etat donne un bon coup de pédale.

Juillet. Les vacances, le pas-tis, le Tour de France. En 1957, Roland Barthes avait vu dans cette course l'une des « Mythologies » des temps modernes. Comme l'Odyssee, le Tour est un périple d'épreuves : au passage des cols d'altitude, tels Ulysse et ses compagnons touchant aux portes de la Terre, ses héros frôlent – dopage aidant – le « monde inhumain » des dieux. Si année après année le Tour parvient ainsi à faire rouler le vélo dans le ciel de l'imaginaire et de l'exceptionnel, c'est peut-être aussi parce que, dans la banalité de l'ici-bas, il reste l'exception, ainsi que le fait observer une note récente de La Fabrique écologique qui en ap-

pelle à « *une politique publique ambitieuse pour la petite reine* ».

La France distancée

En France, la bicyclette ne représenterait qu'un petit 3 % des déplacements, tous motifs confondus. Malgré les progrès enregistrés ici ou là, les derniers chiffres nationaux disponibles, publiés en janvier par l'Insee, sont têtus : en 2015, 2 % des actifs en emploi enfourchaient leur bicyclette pour se rendre à leur travail, 71 % prenant l'auto. Dans le rayon où le vélo est pertinent (une distance inférieure à 5 km), la « part modale » de la voiture dans les déplacements domicile-travail reste écrasante. Sur un trajet compris

entre 4 et 5 km, elle est de 74 %, contre 3 % pour le vélo. Sur une distance inférieure à 2 km, les Français continuent dans 60 % des cas de prendre leur voiture, la part du vélo ne passant qu'à 4 %.

Bien sûr, la part modale de la bicyclette augmente avec la densité urbaine. Mais à l'exception de Strasbourg, Grenoble et Bordeaux, elle ne dépasse pas 7,3 % dans les villes de plus de 100 000 habitants. A Paris, seuls 4,2 % des déplacements domicile-travail se font à vélo, indique l'Insee... contre 13 % à Berlin, 22 % à Anvers ou Amsterdam, 31 % à Copenhague, ce qui donne une idée du potentiel.

Ces écarts avec de nombreuses villes d'Europe du Nord ne traduisent pas un tropisme gaulois (ou anglais ou espagnol...). Jusqu'à la fin des années 1970, la situation est au contraire à peu près la même partout en Europe : l'usage utilitaire de la petite reine, très répandu avant la Seconde Guerre mondiale, n'a cessé de chuter après, avec l'essor de l'automobile

et l'étalement urbain. Cependant, sur fond de crise pétrolière et de contestation de la société de consommation, les pays d'Europe du Nord ont très tôt mis en place des politiques en faveur du vélo, qui expliquent les écarts observés aujourd'hui. Ce sont ces mêmes politiques, menées à l'échelle locale, qui ont permis à de rares villes françaises, Strasbourg en tête (voir encadré), de sortir du lot.

Si c'est au niveau local que les mesures sont concrètement mises en place, il est indispensable qu'une impulsion forte soit donnée au niveau national, tant sur le plan réglementaire que budgétaire. Dans un avis publié le 5 mai dernier, le Conseil national de la transition