



**HAL**  
open science

## Les cyclistes urbains : transformation de la ville et acteurs en devenir ?

Noël Jouenne

► **To cite this version:**

Noël Jouenne. Les cyclistes urbains : transformation de la ville et acteurs en devenir?. 137ème  
Congrès du CTHS, Tours, Composition(s) urbaines(s), Apr 2012, Tours, France. halshs-03557342

**HAL Id: halshs-03557342**

**<https://shs.hal.science/halshs-03557342>**

Submitted on 4 Feb 2022

**HAL** is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

**137e congrès, Tours, 2012, CTHS**

## **Les cyclistes urbains : transformation de la ville et acteurs en devenir ?**

Noël JOUENNE,  
Maître-assistant ENSA Toulouse,  
83 rue Aristide Maillol  
31106 Toulouse cedex 1  
[noel.jouenne@toulouse.archi.fr](mailto:noel.jouenne@toulouse.archi.fr)  
téléphone LRA 05 62 11 50 88

Une des dispositions prises dans le prolongement de la loi sur l'air<sup>1</sup> de 1995 concerne la rationalisation des déplacements urbains. En effet, la lutte contre la pollution atmosphérique incline à « modérer l'usage de la voiture et développer les transports collectifs et non polluants<sup>2</sup> ». L'utilisation de la bicyclette comme mode alternatif aux transports en commun et en voiture relève des décisions visant à sauver notre planète. Si l'observateur considère que cette dynamique s'inscrit dans un temps long, il n'empêche qu'à partir de 1978, des villes comme Strasbourg<sup>3</sup>, ou plus tard Rennes, en 1998, ont mis le pied à l'étrier pour développer l'axe des « modes doux » de moyens de transport. Depuis la fin des années 1960, la culture française avait renvoyé la pratique de la bicyclette au rang des loisirs et du Tour de France. Les vélos encore nombreux avaient laissé leur place aux automobiles. Ils dormaient tranquillement dans une remise ou un garage, à l'abri du temps et d'une modernité qui n'aurait peut-être pas espéré les revoir un jour sur les routes.

Quelques villes pionnières ont entrepris de réutiliser la bicyclette en adaptant la ville et en favorisant son émergence. Un modèle en quelque sorte, mais qui n'a pas forcément été suivi. Il faut attendre en réalité les années 2000 pour que des « partenaires économiques » investissent une part de leur enthousiasme dans la location de vélo pour voir naître et se

---

<sup>1</sup> Loi n° 96-1236 du 30 décembre 1996

<sup>2</sup> Hélène Crié « Petite piques notre la pollution », *Libération*, 5 décembre 1996

<sup>3</sup> Laurent Miquet, « Strasbourg, le vélo entre tram et train », *Le Moniteur*, 30 mai 2008

développer un véritable engouement pour la « petite reine ». Les initiatives d'entreprises privées comme JCDecaux grâce au programme Cyclocity ou Clear Channel sont plus ou moins conjointes aux plans de restructuration des grandes agglomérations. L'espace publicitaire devient un enjeu économique et spatial dont la contrepartie bénéficie aux usagers de transports en mode doux. Après l'installation de Vélo'v à Lyon en 2005, la ville a été confrontée à la question du partage de l'espace urbain et à de nombreux phénomènes d'incivilités. En se dotant d'un service de location de vélos<sup>4</sup>, en libre-service, les autres métropoles qui ont suivi ont été confrontées aux mêmes questions, mais chacune a répondu à sa manière. Avec l'exemple de Toulouse, nous verrons en quoi les nouveaux cyclistes urbains participent à la métamorphose de la ville et dans quelle proportion.

Prêtons à la Ville quelques critères humains et nous voyons se développer des réseaux et toute une signalétique adaptés à l'usage des cyclistes. Toulouse se dote en 2008 d'un service payant de location de bicyclettes grâce au publicitaire JCDecaux. En l'espace de quelques mois, des parcours balisés se forment, soulignés d'une signalétique nouvelle. Marc Augé en a fait l'éloge. « La bicyclette devient ainsi le symbole d'un avenir écologique pour la ville de demain et d'une utopie urbaine qui réconcilierait la société avec elle-même<sup>5</sup> », écrit-il. Et c'est dans un consensus habile que se modèle la ville à l'image du véhicule doux, durable, écologique, sans nuisance apparente. De nouveaux couloirs sont tracés à l'aide d'une peinture verte, dont la couleur rappelle l'écologie. Les voies cyclables naissent, se transforment, grandissent à mesure que se développent les nouveaux usages de la bicyclette : nous pourrions parler d'un renouveau des usages de la bicyclette, tout du moins dans les esprits des pouvoirs politiques. L'infrastructure nécessaire et l'équipement soulèvent un certain nombre de problèmes comme la mise en éclairage<sup>6</sup>, la sécurité<sup>7</sup>, etc. Par exemple, à l'occasion de la semaine nationale « respectez les cyclistes », l'association Vélo-Toulouse s'insurge contre le stationnement « sauvage » en déposant des « faux PV » sur les parebrise des véhicules mal stationnés. Le conflit entre la voiture, le piéton et le vélo est historique. Les quartiers se transforment dans une logique floue, celle de l'à-peu-près, que l'observateur peut identifier à l'échelle du temps politique. Pourtant, si l'on considère les perspectives de l'entreprise

---

<sup>4</sup> JCDecaux parle de « libre-service », car le client effectue lui-même le service après avoir consenti un abonnement réservé aux possesseurs de carte bancaire.

<sup>5</sup> Marc Augé, *Eloge de la bicyclette*, Paris : Manuel Payot, 2008, p. 41

<sup>6</sup> Yoann Solirenne, « Les cyclistes veulent des pistes éclairées », *Le Dépêche*, 10 janvier 2012

<sup>7</sup> « Les cyclistes vont dresser des faux PV », *La Dépêche*, 17 mars 2012

JCDecaux, cette transformation ne peut que se développer. Dans son bilan annuel, l'opérateur indique que « Le vélo en libre-service constitue désormais un phénomène irréversible, car la mobilité durable est considérée, dans de nombreuses capitales mondiales, comme un axe majeur du plan de transport et déplacements<sup>8</sup> ».

Chaque quartier évolue selon des dispositions propres, que l'on pourrait toutefois distinguer de l'hypercentre jusqu'aux périphéries. Les habitants sont-ils concertés ? Pas à ma connaissance. Comme observateur, utilisateur et ethnologue, j'arpente la ville de part en part à la recherche d'une logique, depuis la mise en place des premières infrastructures en 2008. Les secteurs qui me sont familiers changent et se transforment comme la métamorphose d'un coléoptère. Cette métaphore se voudrait-elle positiviste ? Je pressens des essais et des tâtonnements dans le tracé des pistes cyclables comme dans le marquage ou la signalétique. La venue de nouveaux panneaux, invisibles dans un monde urbain saturé, laisse entrevoir une certaine progression. C'est d'abord un revêtement de gravier qui plus tard est transformé en revêtement goudronné, balisé par une ligne discontinue, et qui va se déplacer sur le trottoir. Les anciennes traces sont effacées, gommées, devant le nouveau tracé, maintenant peint en vert. Aucune indication de travaux ni de durée ne permet de prévoir la nouveauté. Une camionnette s'installe et des ouvriers s'affairent sur deux ou trois jours à un endroit, puis laissent la portion de territoire conquise par ce nouvel engouement. Est-ce plus pratique et praticable ? Ailleurs, la peinture verte fait son apparition et progresse dans une consistance plus épaisse. Elle tente de baliser la piste tout comme le logo stylisé du cycliste tente d'indiquer un sens, en vain. Les bandes cyclables sont dressées au bord de la route, entre le trottoir et la chaussée, quelle que soit le type de caniveau. Plus tard, la bande est aménagée sur le trottoir, mais le parcours est parfois interrompu par une intersection ou du mobilier urbain, ce qui offre un espace insécure. De plus, le manque d'entretien des caniveaux appelle à une vigilance particulière surtout aux abords du stadium et de quelques régions où la consommation d'alcool en canettes de verre laisse des débris, premiers ennemis des pneus. Ces points noirs sont répertoriés par les cyclistes réunis en association et par la presse qui s'empresse de pointer ces « zones noires » véritables couloirs de la mort<sup>9</sup>. Les « sections vides » sont des portions de pistes cyclables absentes, où le cycliste est livré à lui-même face aux dangers de la route, le temps d'une intersection. Dans une ou deux rues du centre-ville, une initiative curieuse a vu le jour : des feus tricolores pour les cyclistes ont été plantés, munis

<sup>8</sup> JCDecaux, bilan annuel de référence 2011, avril 2012, p. 24

<sup>9</sup> Pierre Vincenot, « Dix zones noires pour les cyclistes », *La Dépêche*, 7 mars 2011

d'un bouton-poussoir. Nous retrouvons le logo du cycliste à l'intérieur des lentilles vertes, oranges et rouges. Ce mobilier urbain ajoute à la complexité du dispositif de signalisation, car il reste un exemple isolé, et ne tient pas compte des pratiques des cyclistes urbains. En effet, combien de cyclistes vont appuyer sur le bouton et attendre le passage au vert ?

Pour bien comprendre l'enjeu entre la transformation de la ville et l'usage du vélo, il faut revenir sur les pratiques et le sens accordé à celui-ci. Dans les modes de « transport doux », le vélo offre la possibilité de naviguer dans toutes les rues de la ville, y compris celles en sens interdit. Dans un trajet précis, le cycliste commence à étudier son parcours pour rendre celui-ci le plus court possible. Une nouvelle façon de voir et d'appréhender la ville se fait jour. Rapidement, la ville de Toulouse a été confrontée à la circulation en contresens dans les ruelles. Cette initiative fut destinée à réduire la vitesse moyenne, et à pacifier la circulation. La réponse apportée a été de rendre possible cette circulation en apposant des panneaux de légalisation et en inscrivant régulièrement sur le sol le logo du cycliste. Si la ville se libère ainsi des risques juridiques potentiels et conséquents à un accident, elle ne rend pas plus simple la circulation et surtout le croisement d'un cycliste et d'une voiture (un camion ou un bus *a fortiori*). Nous sommes loin des un mètre de distance entre les véhicules et c'est toujours au péril de leur vie que les cyclistes chevauchent leur monture.

Les dangers sont trop nombreux pour être répertoriés dans leur totalité. Ils sont soit fixes, comme un trou dans le sol, un potelet planté en plein milieu de la piste, un brusque virage ou un panneau un peu trop bas, soit, mobile, comme une voiture en stationnement illégale, une poubelle mal placée, des déchets déversés sur le trottoir. En 2011, 46 cyclistes ont été impliqués dans des accidents sur l'agglomération. Cela confirme la diminution des accidents corporels de 34%<sup>10</sup> par rapport à l'année précédente. Il faut ajouter qu'à l'échelle nationale le mode urbain est proportionnellement moins dangereux que le mode rural, en rase campagne, et que le taux d'accident à vélo est moindre qu'à cyclomoteur et que pour les piétons<sup>11</sup>. En 2008, 159 tués sont dénombrés en France, moins de la moitié (49%) en milieu urbain<sup>12</sup>. Afin d'éviter l'effet de surprise, le cycliste doit être constamment vigilant, comme le rappelle Vincent Mougnot dans son récit d'expériences (Mougnot, 2011). Les dangers fixes sont évités au quotidien, car leur emplacement s'ancre dans la mémoire urbaine. Le temps de la

<sup>10</sup> Aucune information n'est divulguée sur le taux de mortalité. « Feux rouges grillés : les cyclistes dans le collimateur », *Le Dépeche*, 27 janvier 2012

<sup>11</sup> Par comparaison, le nombre de piétons tués en 2008 est de 580.

<sup>12</sup> *Vélocité*, n° 104, février 2010

Ville n'est pas celui du citoyen. Les travaux sont parfois réalisés plusieurs semaines voire plusieurs mois après leur identification. L'effet de surprise intervient lorsqu'au détour d'un chemin l'embuche a disparu. D'autre part, la discontinuité dans la logique d'implantation des potelets rend la piste cyclable dangereuse et questionne la volonté d'un réel positionnement en la matière.

Dans la mesure où la ville doit s'adapter sur tout son territoire, sa transformation ou son modelage intervient par à-coup et par petites pincées. Les pistes ne sont pas traitées dans leur totalité, mais par portion, ce qui laisse un sentiment de brouillon et d'absence de coordination<sup>13</sup>. Car les voies sont d'abord utilisées par des cyclistes avant d'être traitées par l'urbaniste. Il faut se rendre à l'évidence, dans une ville qui existe déjà et qui n'attend pas le vélo, le partage de l'espace urbain intervient par la force ou l'abnégation. Certes Toulouse modifie son image, mais c'est avant tout une image qui est modifiée, non une réalité. Les enjeux que l'on peut lire à travers les lignes du *Plan climat 2012* montrent l'importance du développement des modes de transports « durables ». Mais qu'en est-il de la place accordée au vélo ?

D'une part les vélos stationnent, d'autre part ils meurent. Leur présence physique donne à la ville une image à la fois « jeune et sportive ». Il y a donc un intérêt à voir des vélos stationnés dans le paysage urbain. Le stationnement reste visiblement un point obscur du dispositif, car il n'existe pas d'endroit prévu pour entreposer cent vélos à la journée, et les nombreux vélos qui stationnent en ville sont accrochés au mobilier urbain sans autre formalité. Je n'ai vu aucun commerce proposer un système d'accrochement. Cela n'est peut-être pas dû au hasard dans la mesure où l'enjeu de la visibilité reste essentiel. Lorsqu'ils meurent, c'est-à-dire, lorsqu'ils ont été victime d'assauts, de détérioration, de vol de selle ou de pneus, ils restent accrochés tels des cadavres exsangues. Leur propriétaire les abandonne, et comme ils ne portent pas de plaque d'identification (comme il était en usage dans les années 1970), le cadavre reste un objet abandonné dans l'espace public. Un cadre par ici, une roue par là. La ville devient peu à peu le nouveau cimetière des objets de transport sans grande valeur. Et puisque ce phénomène va se développer, le nombre de cadavres devrait augmenter dans les mêmes proportions. On entrevoit l'opportunité d'une économie basée sur la récupération et la remise en état de ces objets « durables ».

---

<sup>13</sup> En juin 2012, 95% des rues limités à 30km/h sont traitées en double sens dans l'hyper-centre, ce qui représente près de 100 km. « Double sens cyclable : la fin du chantier », *La Dépêche*, 6 juin 2012.

Sur le vélo il y a une personne, un agent social qui est aussi un acteur de la ville. Il appartient généralement à la classe moyenne, voire supérieure. Pourtant, il existe plusieurs profils de cyclistes, selon le moment de la journée et les raisons qui font qu'ils utilisent ce moyen de transport. Trajet-travail, loisirs, déplacement d'étudiant, déplacement quotidien ou exceptionnel, seul ou en famille, avec les enfants, à l'école, et à quel rythme, pour quelle distance, et sur quelle durée ?

La question de la citoyenneté renvoie à une prise de conscience de l'agent social comme acteur hors normes, au-delà de la citoyenneté. Le cycliste n'est plus un citoyen ordinaire, de par sa position, il se trouve au-dessus des autres. De par son importance et sa fragilité, il est celui qui peut s'autoriser à dépasser les autres. Tel un enfant, son statut social lui assure une protection, une impunité au motif qu'il respecte davantage l'environnement, qu'il pollue moins qu'une voiture, qu'il participe au sauvetage de la planète. Ce héros des temps modernes a-t-il de beaux jours devant lui ou ne vit-il pas simplement une passade ?

Actuellement, la part modale des déplacements à vélo, sur des parcours allant jusqu'à deux kilomètres, est de 4% selon le Grand Toulouse. Les objectifs à l'horizon de 2020 sont de développer cette part modale à 10%<sup>14</sup>. Cela reste modeste, mais réaliste. L'observation montre un état embryonnaire de la pratique de la bicyclette sur les « trajet-travail ». À chaque descente du train en gare de Rangueil, c'est de deux à six cyclistes qui sortent du rang de la centaine de voyageurs. Ils sont parfois vêtus d'un casque léger et endossent un gilet fluo de sécurité avant d'enfourcher leur bicyclette. Parmi eux, quelques-uns, de l'ordre d'un à deux, récupèrent un vélo attaché sur une barrière devant la gare. Ces bicyclettes ne sont jamais neuves, bien au contraire il s'agit d'objets recyclés. Les autres se rendent à la station de métro ou vont attendre le bus. J'ai pu compter jusqu'à six cyclistes au sortir d'un train entre 8 h 00 et 9 h 00, ce qui est un maximum, sur une population de 80 voyageurs. Les habitudes ne sont pas encore prises, et la politique d'encouragement se limite actuellement à l'aménagement de pistes cyclables.

La proportion d'hommes et de femmes semble, à l'observation, sensiblement équivalente, bien que l'intuition laisserait penser que les femmes sont plus nombreuses. Cela se conçoit notamment avec l'observation du déplacement vers les écoles ou chez la nourrice. Les vélos

---

<sup>14</sup> *Plan Climat 2012-2020*, Grand Toulouse, 2012, p. 29

sont soit munis d'un dispositif de siège pour enfant, soit attelés à une carriole. Bien souvent ce sont des femmes qui conduisent.

Le cycliste est-il un acteur organisé ? Assistons-nous au quatrième temps du vélo pour prolonger la réflexion de Philippe Gaboriau (Gaboriau, 1991) ? Les déplacements trajet-travail ou bien les déambulations urbaines sont-elles des formes différentes d'appropriation de l'espace ? Quel impact sur la métamorphose de la ville ? Ces questions ont toutes en commun de placer la bicyclette au centre d'un nouveau mode de prise de possession de la ville. Vues du ciel, les pistes cyclables organisent telle une toile d'araignée les trajets possibles. Sur le sol, les marquages contribuent à rendre chaque grande ville identique. Par leurs présences, les cyclistes ralentissent l'allure et apaisent la circulation. Des habitudes se créent et conjuguent les transformations avec une impression de déjà vu. Car nous sommes habitués à l'image du vélo, cet objet ne représente pas une agression, et comme je l'ai déjà souligné, on lui témoigne une certaine sympathie au point où personne aujourd'hui ne peut dire du mal du vélo. À l'origine de cette déférence, Marc Augé pointe la période d'apprentissage de l'enfance. « La connaissance progressive de soi à laquelle correspond l'apprentissage du vélo laisse des traces à la fois inoubliables et inconscientes<sup>15</sup> ». Cela nous permet de penser que la bicyclette se trouve au cœur d'une idéologie.

Voyons de plus près. Le cycliste est parfois vêtu d'un gilet de sécurité fluo que l'on utilise en temps normal au moment des accidents de la route. L'accessoire associé est le casque léger, qui n'a d'autres effets que symboliques<sup>16</sup>. De plus, il ne touche pas le sol et sa vision va au-delà de celle d'un simple piéton. Supposons que sa hauteur lui confère une supériorité symbolique, et que son système vestimentaire lui procure une sorte de carapace. Dans cette position "extra-terrestre" le cycliste fera sens au regard d'une société élevant les valeurs du risque permanent. La pratique du cycle témoigne par conséquent d'une certaine angoisse à l'égard, sinon de la Ville, tout du moins de la société. En réponse à cette angoisse, la Ville dialogue avec lui au moyen de signes rassurant, comme si elle considérait le cycliste comme un acteur à part entière. Notons au passage que la presse écrite parle de « cyclistes » au pluriel comme s'il s'agissait d'une masse compacte et uniforme, ce qui n'est évidemment pas le cas.

---

<sup>15</sup> Marc Augé, *Éloge de la bicyclette*, p. 30-31

<sup>16</sup> Une étude a d'ailleurs montré que le port du casque n'était pas forcément un bien, car les cyclistes casqués ont tendance à prendre davantage de risques. Cf. Emmanuelle Amoros, *Actes Vélo et casques*, journée spécialisée, 28 mai 2009, INRETS-Bron.

Les agents sociaux qui sont au centre de la problématique du vélo en ville sont eux-mêmes pris dans un courant idéologique, soit partie prenante d'une image du vélo vécu comme un lien positif avec la ville, soit au contraire, partie prenante d'une image négative et réduite à une poignée d'écolo ou de néo-petits bourgeois en mal de dépollution. Leur position est d'ailleurs légitime et l'on aurait tort de me confier le rôle du mauvais critique. Car la ville ne peut se transformer sans les acteurs de terrain, ceux qui arpentent les rues et traversent les carrefours au moyen de leur seule force physique<sup>17</sup>. Mais ce moyen de locomotion est-il suffisant pour faire lien ? Par conséquent, nous considérons que les "acteurs-citoyens" pris dans le courant idéologique – qui adhèrent au discours sur la place du vélo en ville – participent à la métamorphose de la ville.

Ainsi, ce n'est pas seulement le mobilier et les abords des rues et des trottoirs qui changent, c'est aussi une certaine image de la ville, et une certaine vision de la ville, comme une sorte de paysage urbain qui se modifie dans les têtes. Ce n'est pas seulement la ville qui change, la métamorphose s'opère également chez les agents sociaux qui la composent, qui la vivent et qui l'observent. Mes observations montrent que le vélo sexué (cadre pour homme et cadre pour femme) tend vers une séparation moins grande, le cadre pour femme étant utilisé par les hommes, la réciproque étant moins fréquente, mais elle existe. Le vélo devient asexué au profit d'une distinction sociale et économique (Jouenne, 2010). Cela va de pair avec les vélos de location qui sont conçus à partir d'un cadre pour femme. De plus, des lignes de vêtements pour cycliste urbain voient le jour<sup>18</sup>. Sont mis en avant le côté fonctionnel (matériaux), utilitaire tout en affichant un certain confort de style urbain pour jeune cadre branché. Quelques couturières proposent également des modèles de jupes adaptés à la pratique du vélo en ville, c'est-à-dire, tout en restant élégante. Il va de soit que si la pratique de la bicyclette s'allie à un changement de comportement dans les usages, ce qui peut passer pour une innovation devrait se transformer de manière durable. Dans le même temps, les pratiques se transforment beaucoup plus rapidement que les moyens mis à disposition comme, bien entendu, les pistes cyclables et leur aménagement.

---

<sup>17</sup> Je mets de côté les « vélos à assistance électrique » qui à mes yeux sont des moyens motorisés de locomotion au même titre qu'une mobylette ou un scooter. Je ne développerai pas cet aspect.

<sup>18</sup> Pierre Peyret, "Elle imagine une jupe sur mesure pour faire du vélo sans danger", *La Dépêche du midi*, du 2 mars 2012. Et plus récemment : "Lévi's signe une ligne de vêtement dédié aux cyclistes urbains", *La Dépêche du midi*, du 25 avril 2012.

La Ville change dans sa forme et dans les comportements de ses agents. Ils ne sont encore qu'une poignée, mais l'impact est grand tant les enjeux concourent à rendre crédibles ces éléments réalistes. Sans généraliser outre mesure, le cycliste a tendance à ne pas respecter les arrêts au stop et aux feux rouges. Il progresse dans les ruelles à contresens, en roulant par intermittence entre rue et trottoir, de manière à ne jamais s'arrêter ni à poser le pied au sol. Cette forme de circulation urbaine offre l'image d'une continuité incessante de la circulation, d'une fluidité parfaite et maîtrisée. Le législateur vient de voter, en 2011, un décret autorisant le cycliste à tourner à droite au feu rouge, mais sa mise en place dans l'agglomération se fait attendre<sup>19</sup>. Un nouveau panneau doit voir le jour. Le cycliste serait alors une sorte de roi de l'urbain, plus haut, plus fort, plus rapide, véhiculant les valeurs d'un monde fluide, liquide, pour reprendre les propos de Zygmunt Bauman<sup>20</sup>.

Il faut signaler que le cycliste urbain des centres-ville arbore un corps urbain : sportif, filiforme, l'image même de l'honnête père de famille, de la femme élégante, sportive et cultivée, etc. Bien entendu, ces clichés ne valent que dans l'imaginaire de la Ville, loin des certitudes. Mais la Ville n'est-elle pas en train de se chercher une nouvelle image ? Reste que le corps témoigne d'une endurance et d'un état physique impeccable, tout comme la Ville souhaiterait une population stable, riche et belle. Le cycliste est donc le parangon de l'être urbain moderne. Voyez comme il s'évertue à mener sa progéniture, surprotégée de casque et de coudière, de gilet réfléchissant. C'est un bon père de famille, et c'est un modèle unifié contredisant avec désinvolture le taux de divorce ou celui des femmes battues. La femme est aussi élégante, ne transpirant pas, car elle porte des vêtements sur mesure créés pour elle dans des matériaux de haute technologie. Cette attitude est complétée par l'utilisation d'une bicyclette onéreuse<sup>21</sup>. À cette image se conjugue le comportement erratique des cyclistes, avec une tendance à l'inversion des valeurs, dans un état d'anomie urbaine, où ni les feux ni les signalisations ne sont respectés, où la pratique en usage se traduit par un non-respect général du Code de la route. Où les campagnes de verbalisation se traduisent par des manifestations publiques<sup>22</sup>. Emprunter les rues en sens unique ce qui a poussé le politique à rendre accessibles ces rues en figurant un couloir. Circulation alternée rue, trottoir, interruption brutale des pistes cyclables et des couloirs protégés, la ville s'adapte au retour des cyclistes.

<sup>19</sup> « A Nantes, les vélos tournent à droite au feu rouge, pas à Toulouse », *La Dépêche*, 11 août 2011. Cette même année, « 90 cyclistes ont été verbalisés par la Police nationale pour être passés au feu rouge », *La Dépêche*, 27 janvier 2012.

<sup>20</sup> Zygmunt Bauman, *L'identité*, L'Herne, 2010

<sup>21</sup> Des vélos de marques Brompton coûtent aux alentours 1000 euros.

<sup>22</sup> « Feux rouges grillés : les cyclistes dans le collimateur », *La Dépêche*, 27 janvier 2012

L'implantation des cycles de location à prix modeste est une incitation aux modes de transport « doux », disant que l'énergie motrice est donnée par la force humaine du cycliste. Reste qu'une bonne partie de la population ne se déplace pas à vélo. Parmi elles, les populations maghrébines et d'Afrique noire sont relativement peu présentes. Les personnes en surpoids, tous milieux confondus, et dans une moindre mesure les personnes âgées, également. Parce qu'il incarne la force physique et la bonne santé, le vélo est réservé à une population saine. D'ailleurs, comme le souligne Marc Augé, les cyclistes « se donnent consciemment l'illusion de rester jeunes et par là même le restent un peu<sup>23</sup> ». Parce qu'il incarne un état de pauvreté au regard de l'automobile, le vélo n'est pas pratiqué par les couches de la population les plus modestes, sauf à y être obligé. Parce que les Roms clandestins utilisent le vélo comme mode de déplacement, les populations situées juste au-dessus évitent un amalgame et rejettent la bicyclette au profit des transports en commun ou de la voiture. Pour certains, faire du vélo c'est se résigner à utiliser sa force de travail. Or, dans le milieu ouvrier, il y a comme un côté dégradant à utiliser un vélo. C'est ce qu'a présenté Pascal Pochet à propos de l'absence de pratique en Afrique, où l'auteur montre que l'image du vélo peut parfois être négative<sup>24</sup>. Ce retour à la pratique de la bicyclette n'est donc pas un retour partagé, ce qui confirme le caractère idéologique de la chose.

En effet, l'usage du vélo était tombé en désuétude depuis la massification de l'automobile, grand marché économique des années d'après-guerre. À la fin des années 1970, la France compte 13,7 millions d'automobiles et nous arrivons aujourd'hui à plus 35 millions. Chaque ménage dispose de sa voiture, et va ranger au garage, à la cave ou au grenier son vélo. Celui-ci ne ressortira que quarante ans plus tard. Aussi, si l'impulsion de JCDecaux est au cœur de ce retour, il ne reste pas moins vrai que l'entreprise publicitaire ne vise qu'à conquérir des espaces publicitaires et à s'implanter dans la ville. Le vélo reste, somme toute, un moyen parmi d'autres pour gagner des parts de marché. De fait, aucune stratégie visant à développer le transport en mode doux n'existe vraiment, sauf à se rapprocher des associations paramunicipales qui organisent régulièrement des actions en faveur de la bicyclette. À l'instar de la *Maison du vélo*, ses associations ont pour but de drainer les praticiens et d'inciter de

<sup>23</sup> Marc Augé, *Éloge de la bicyclette*, p. 33

<sup>24</sup> Pascal Pochet (2002), "V comme vélo, le grand absent des capitales africaines", in *Les transports et la ville en Afrique au sud du Sahara. Le temps de la débrouille et du désordre inventif INRETS* ; Karthala (Ed.), pp. 343-355

nouvelles recrues lors d'actions de type "découverte de la ville de nuit" ou "randonnées urbaines". De plus, elles offrent une visibilité en s'affichant dans l'espace public à travers des manifestations pour l'éclairage des pistes cyclables ou contre la verbalisation de cyclistes<sup>25</sup>. À cette occasion, le porte-parole de l'association Vélo-Toulouse constate que « le vélo comme moyen de transport, cela n'est pas encore entré dans les mœurs ».

Aux débuts des années 2010, la ville modelée par le vélo se fait encore discrète et mal assurée. Pourtant, un nouveau paysage urbain se développe. Dans les lignes ci-dessus il était question de la transformation des artères, de la signalétique et du paysage vu comme un fourmillement d'insectes de métal. Mais cette métamorphose opère également dans les comportements et dans les mœurs. Car en finalité, lorsque les grands changements modifient les manières de penser et les pratiques, on peut croire à un changement pérenne, et donc « durable », comme l'espèrent nos hommes politiques. La bicyclette possède cette capacité de rebondir puisque d'objet inanimé, elle se conforme aux désirs et aux attentes de notre monde moderne.

## Bibliographie

- AMOROS Emmanuelle, (2009), *Vélo et casques*, journée spécialisée du 28 mai, INRETS-Bron, Actes accessibles sur HAL-SHS, <http://hal.archives-ouvertes.fr/hal-00511787>
- AUGÉ Marc, (2008), *Eloge de la bicyclette*, Paris : Payot
- BAUMAN Zygmunt, (2010), *L'identité*, Paris : L'Herne
- GABORIAU Philippe, (1991), "Les trois âges du vélo en France". In : *Vingtième Siècle. Revue d'histoire*. N°29, janvier-mars, pp. 17-34
- JOUENNE Noël, (2011), « Contrepoint à l'éloge de la bicyclette », inédit, accessible sur HAL-SHS, <http://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-00624489>
- MOUGENOT Vincent, (2011), *Passion : vélo ou VEA en ville*, Paris : L'Harmattan
- POCHET Pascal (2002), "V comme vélo, le grand absent des capitales africaines", in *Les transports et la ville en Afrique au sud du Sahara. Le temps de la débrouille et du désordre inventif* INRETS ; Karthala (Ed.), pp. 343-355

---

<sup>25</sup> « Les cyclistes veulent des pistes éclairées », *La Dépêche*, 10 janvier 2012

PRESSICAUD Nicolas, (2009), *Le vélo à la reconquête des villes : bréviaire de vélorution tranquille*, Paris : L'Harmattan

### **Résumé :**

L'émergence de la bicyclette en agglomération génère une transformation des infrastructures et de la signalétique qui participe à la métamorphose de la Ville. Des pistes cyclables se développent, accompagnées de signaux et de marquages au sol. La circulation à contresens ralentit la circulation, modifie l'image des rues. Le vélo devient de plus en plus présent. C'est une figure aujourd'hui familière des grandes villes urbaines. Reste que cette transformation s'opère également dans les mentalités et les comportements. Parce qu'ils appréhendent la Ville différemment, les cyclistes s'approprient le territoire de manière plus complète que n'importe quels autres citoyens. En outre, ils possèdent des droits en propre et leur influence est grande, compte tenu d'une part modale somme toute restreinte. Au cœur de la ville, cette nouvelle idéologie prend forme et contribue à sa métamorphose.

### *Abstract :*

*The emergence of bicycles in urban areas has led to a transformation of infrastructure and signage, which has contributed to the metamorphosis of the city. Bicycle lanes are being developed, accompanied by signals and road markings. Contra-flow traffic slows down traffic and changes the image of the streets. The bicycle is becoming more and more present. It is now a familiar sight in large urban cities. However, this transformation is also taking place in people's mindsets and behavior. Because they understand the city differently, cyclists take ownership of the territory in a more complete way than any other citizen. Moreover, they have rights of their own, and their influence is great, given their limited modal share. In the heart of the city, this new ideology is taking shape and contributing to its metamorphosis.*