

Mais c'est quoi en fait la "culture" quand on évoque le vélo ?

Accueil » Société » Plan vélo: parlons Culture (vélo)

Par **Jérôme Sorrel**

Le 15 Janvier 2019 **SOCIÉTÉ**

On partage       





 GALERIE PHOTO

Le plan vélo présenté par le gouvernement mi septembre 2018 affiche notamment "*l'ambition de développer une Culture vélo*". **C'est beau comme ambition. Mais c'est quoi en fait la "culture" quand on évoque le vélo? A qui elle s'adresse cette culture? Et Comment fait-on pour développer cette fameuse culture ?**

Au cas où vous ne le saviez pas, la Culture n'est pas une marchandise qui s'achète et qui se vend. Et oui, aucun vendeur de cycles, jusqu'à preuve du contraire, n'a vu un client rentrer dans son magasin tenant ce langage :

"Je viens pour une paire de pneus en 700x32, une béquille, un casque et tant qu'on est là, si en plus, je vous prends 3 kilogrammes de Culture vélo, vous me faites un prix ?"

Si cela devait arriver, le vélociste pourrait lui offrir l'un des ces beaux et bons livres qui évoquent la bicyclette, le cyclisme, comme Miroir du Tour, les champions, les véloroutes, les périples à vélo. Ou même ces romans, dans lesquels le vélo ont une place centrale.

Il pourrait aussi lui suggérer de regarder quelques films sur le vélo, de Jacques Tati à Benoit Poelvoorde en passant par les Triplettes de Belleville. Sinon écouter le titre de Joe Dassin À Paris ou Queen et le titre I want to ride my bicycle; Bourvil aussi et sa chanson À bicyclette. Serait-il suffisant d'abaisser la TVA sur les vélos à 5% comme c'est actuellement le cas sur les livres ?

Je crains que ce client finisse par effectivement devenir érudit et incollable sur les œuvres artistiques évoquant le vélo. Je crains aussi que ce ne soit pas forcément cette Culture là que souhaite développer le Gouvernement. Ni même fondamentalement celle dont nous avons besoin sur les routes.

"Alors quoi ? La culture Vélo, pourrait-on la nommer le développement du goût du vélo ou Donner l'envie de s'y mettre ou encore Mieux comprendre les cyclistes pour mieux les respecter ?"

Pas facile. Si l'on accepte que l'enjeu est essentiellement urbain et que ce goût s'acquiert dès le plus jeune âge. Rouler à vélo, quand on est enfant, en ville est tout sauf un plaisir. Dans les campagnes, le vélo est souvent le premier moyen de locomotion des enfants. Le premier pas vers l'indépendance et la liberté.





L'outil parfait pour se retrouver entre copains et copines sur la place du marché. Pour visiter les alentours, loin des yeux des parents. En ville, au contraire, les enfants à vélo sont surveillés comme le lait sur le feu dans les rues. Le stress des parents est tel que les enfants doivent faire preuve d'une bonne dose de patience pour accepter de bien vouloir rouler sur leur bicloune.

Ce que propose le Gouvernement, entre autres, est de faire entrer le vélo à l'école avec l'apprentissage du vélo obligatoire. C'est un premier pas mais évidemment bien insuffisant. Une fois que l'on sait tenir sur le deux-roues, le plus difficile est à venir en ville.

Cohabiter avec les autres usagers. Combien d'adultes aujourd'hui savent techniquement faire du vélo mais ne se sentent pas capables de rouler en ville. Et peu importe qu'ils soient capables ou pas, le fait est ils ne sont pas en confiance pour se faire. Le vélo reste à la cave. Et si un enfant, moins conscient des dangers qu'un adulte, peut se sentir capable de le faire, les parents le laisseront-il rouler seul ?

OUTIL D'ÉMOTION

Parce que les cyclistes de demain dans les rues, ce sont nos enfants et ados d'aujourd'hui. Peut-être faut-il commencer à leur donner le goût du vélo avec les jeux et jouets qu'ils ont.





Enfant je jouais aux "petites voitures", aux "circuits électriques" (*avec des voitures*), mon fils aussi a son circuit électrique, avec des Porsche, des Ferrari, des Dodge Viper. Parfois avec mes filles, je joue au jeu des "mille bornes". Tout cela sent quand même assez fort l'huile moteur et la vitesse plutôt que le pignon fixe et la guidoline. Enfant, la voiture de Batman me faisait plus rêver que le vélo de Hinault.

"Le vélo doit aussi réussir à devenir un objet de désir, de représentation sociale, d'affirmation de soi"

Pour réussir, ce plan vélo doit donc jouer sur des ressorts utilisés par l'industrie automobile. Le vélo doit aussi réussir à devenir un objet de désir, de représentation sociale, d'affirmation de soi. L'industrie du vélo doit réussir à instiller des émotions.





Les coureurs pros ont ici une grande responsabilité. Quand un Laird Hamilton, un Valentino Rossi ou encore un Sébastien Loeb sont des ambassadeurs de choix pour promouvoir leur Industrie. Nous devons nous appuyer sur des caractères comme Peter Sagan, Danny MacAskill ou Pauline Ferrand-Prévot pour promouvoir le vélo comme un objet de plaisir et d'émotion, comme une pratique séduisante et moderne.

S'adresser aux enfants comme le propose le Gouvernement dans son plan vélo est une volonté louable mais comme toujours en matière d'éducation, l'école ne peut remplacer le rôle des parents. Cette même école sera bien prise au dépourvue si la Société dans son ensemble ne change pas son regard, voire son jugement sur le vélo et le cyclisme.

<https://twitter.com/ritaxben/status/1075788521544257541>

"Car, posons nous la question: une fois que ces enfants sauront rouler dans la cour de l'école, quid une fois qu'ils seront sur la route, dans la vraie vie? Si cette Culture vélo s'arrête au portail de l'école, c'est un coup d'épée dans l'eau."

Cette culture vélo devra concerner l'ensemble des usagers de la route, du piéton au chauffeur de poids-lourd. L'attention prêtée au vélo sera acquise quand, nous cyclistes, n'entendrons plus les autres usagers nous dire "Désolé, je ne vous avais pas vu" au détour d'une portière ouverte dans les genoux, d'une traversée de la rue sans vérifier des deux côtés, parce que les double sens cyclables auront fleuri partout en ville.



Cette culture du vélo doit donc passer par une formation et une information adaptées aussi auprès des adultes, dans l'entreprise notamment (*si le MEDEF lit ces lignes, sait-on jamais*).



La formation adaptée passe évidemment par l'apprentissage du Code de la Route, mais est-ce suffisant ? Lorsque l'on sait que les millénials urbains sont de moins en moins nombreux à passer leur permis, conscients que la voiture n'est plus le graal pour aller librement du point A au point B, on peut penser que ce ne sera pas suffisant.

Comme le dit ce célèbre adage, "*nul n'est censé ignorer la loi*", une modification du code de la route est censée être connue de l'ensemble des usagers. D'ailleurs, le Gouvernement s'apprête à faire rentrer les trottinettes et autres EDP (*Engins de Déplacements Personnels*) dans le code de la route.





Est-ce pour faire rentrer ce mode déplacement urbain dans la culture urbaine ? Cela va y contribuer, mais l'objectif premier est bien de définir un cadre juridique pour encadrer cette nouvelle forme de mobilité (#trotticrotte).

Aujourd'hui les trottinettes et gyropodes sont autorisées nulle part mais tolérées partout. Ce qui évidemment n'est pas sans causer des soucis de partage de l'espace public avec les autres usagers.

LÉGISLATION VÉLO





Mais revenons à notre **Culture vélo** et la connaissance du code de la route. Le **sas vélo** est apparu sur la chaussée en 1998. Combien d'automobilistes le connaissent ? le respectent ? 20 ans d'ignorance et de négligence. Certaines villes commencent à sortir l'arsenal répressif pour faire respecter cet aménagement.

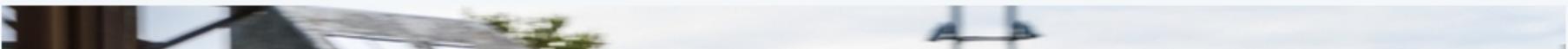
Cela pourrait conduire effectivement à une plus grande culture vélo de la part des automobilistes. Paradoxalement, cela ne va certainement pas accentuer l'acceptation du vélo dans le paysage urbain au sein de cette catégorie d'usagers.

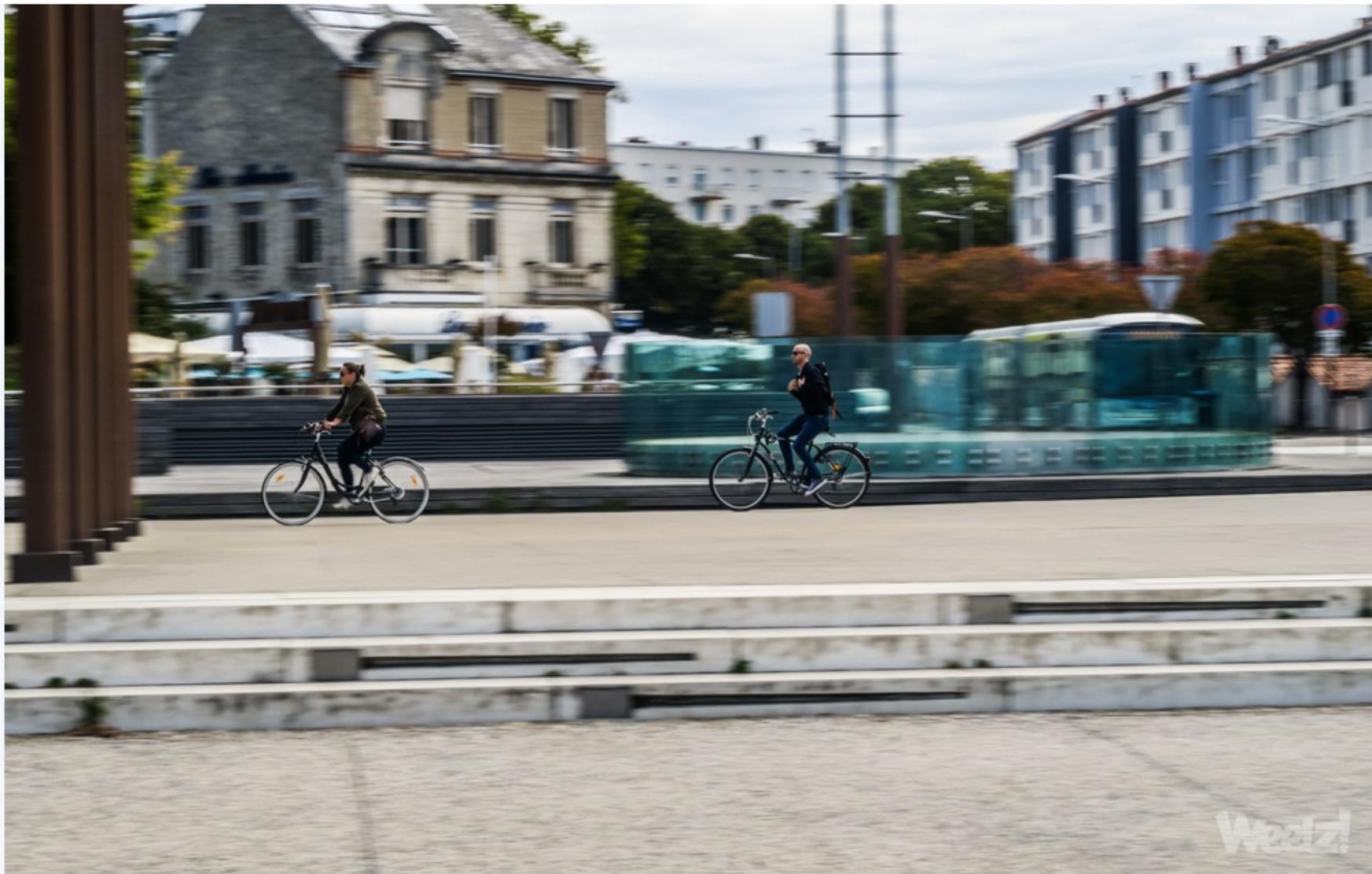
"La culture vélo doit aussi être acquise par les urbanistes et autres penseurs des aménagements de la ville"

Les motorisés auront beau jeu de se déclarer encore une fois victime de cette politique de bobos (#pointbobo) qui n'encourage que le vélo. Idem pour les autorisations de passage pour les vélos au feu rouge en fonction de la configuration du carrefour (Ndlr: Les panneaux M12a autorisant le "tourne-à-droite" ou le "tout droit").

Mis en place en 2012, nombreux sont les usagers qui ne connaissent pas cet aménagement. Quand l'amende peut modifier les comportements des conducteurs de véhicules motorisés, sur cet aménagement spécifique de l'autorisation de passer, il n'y a pas grand-chose à faire d'autre que compter sur l'acquisition de la "culture vélo" pour qu'un cycliste qui s'engage, en ayant le droit, ne soit pas perçu comme un autre délinquant de la route.

CONNAIS-TOI TOI-MÊME





La culture vélo doit aussi être acquise par les cyclistes eux-mêmes. Savoir rouler sous la pluie, savoir s'arrêter pour consulter son téléphone, ou mieux encore, savoir se déconnecter le temps d'un trajet. Savoir se comporter sur la chaussée, savoir garer et sécuriser son vélo, tout cela sont aussi des enjeux qui doivent rentrer dans l'acquisition d'une culture vélo en France.

La culture vélo doit aussi être acquise par les urbanistes et autres penseurs des aménagements de la ville. **Construire une piste cyclable continue, sécurisée, agréable est un enjeu culturel.** L'entretenir, la nettoyer, la faire respectée dans la durée est aussi important que la créer.

"Vous l'aurez compris, la Culture est un enjeu d'éducation, un enjeu de société, j'irais même plus loin, dans le cas de la culture vélo, c'est aussi un enjeu de civilisation."

Je salue cette déclaration d'intention du Gouvernement de vouloir créer et construire cette fameuse "culture vélo". Les réponses apportées me semblent néanmoins un peu courtes. Aussi sauf erreur, le Gouvernement en présentant son plan vélo se fixe des objectifs accompagnés de moyens.

COMMENT, EN 2024, MESURERONS-NOUS LE SUCCÈS DE L'INSTILLATION DE LA CULTURE VÉLO AU SEIN DE LA SOCIÉTÉ FRANÇAISE ?

Quand les sas vélo seront respectés par 100%/ 75% / 50% des automobilistes?

Quand Toys'Rus vendra plus de vélos Playmobil que de Voitures de Batman?

Quand les enfants diront à leur parents *"moi aussi je veux être déposé à l'école en vélo-cargo?"*

Quand le salon de la voiture n'accueillera plus de vélos mais, à l'inverse, quand le salon du cycle invitera quelques constructeurs automobiles à nous faire découvrir leurs innovations?

Quand les cyclistes respecteront les feux rouges non marqués d'une autorisation de passage?

Quand les pistes cyclables seront entretenues et respectées?

Quand le "Dutch Reach" sera enseigné dans les autos-écoles? ou quand le "Dutch Reach" sera rentré dans les mœurs?

Ce 4ème point du plan vélo présenté en septembre 2018 (*"diffuser la culture du vélo dans la société, faciliter la reconnaissance de ce mode de déplacement"*) est le point le plus ambitieux de ce plan vélo.





A Utrecht, on a pas attendu un Plan Vélo national pour se mettre à pédaler

Il est aussi le moins facilement mesurable et surtout le plus long à mettre en place. La culture du vélo aux Pays-Bas ou au Danemark, pour citer ces deux pays en exemple, est le **fruit d'une politique encourageant le vélo** qui est mise en place depuis la première crise pétrolière de 1973. 45 ans d'efforts et d'apprentissages. Nous faudra-t-il autant de temps pour acquérir cette fameuse culture vélo ?

Heureusement les décideurs politiques se sont bien gardés d'annoncer des objectifs précis autour de cette "culture Vélo". Ils pourront alors se gargariser en 2024 du succès total de leur beau plan vélo. Une réussite au-delà de leurs espoirs les plus fous, lorsqu'ils l'ont présentés en 2018!

D'ici là, pédalez bien.