

« À bicyclette... »

Ou le vélo saisi par le droit (et le politique) ?

MICHAËL DAVID

Et si l'un des rares bienfaits de la crise sanitaire actuelle était d'avoir exhumé ce titre emprunté à un célèbre chansonnier ? Longtemps délaissé et isolé, le vélo est aujourd'hui plébiscité et convoité, promu au rang d'objet juridique innovant. Que le double sens cyclable dans les zones 30, dont l'obligation remonte à 2008, semble déjà loin !

Il est vrai que le retard est immense comparé à d'autres pays européens¹. Et le constat est sévère : l'aménagement de la plupart des villes françaises est jugé très défavorable à la pratique du vélo. Ces problématiques d'aménagements concernent tant la circulation que le stationnement, avec trop peu de parkings à vélo dans l'espace public, en particulier aux alentours de grands pôles multimodaux.

Et pourtant, le potentiel est là : la moitié des déplacements des Français fait moins de 5 km.

Dès lors, comment s'étonner que, dans la période récente, le vélo se soit imposé autant par le droit (nouvelles obligations) que par la pratique (nouveaux usages) avec une inscription sur l'agenda politique local² et la construction d'un référentiel ? La Covid-19 n'aura été qu'un accélérateur des usages.

Cette reconnaissance du vélo emprunte trois directions. Une reconnaissance par la loi, d'abord. L'objectif du législateur est clair, à savoir tripler le nombre des déplacements à vélo d'ici 2024.

1 | Estimée autour de 3 et 4 % en France, la part du vélo frôle les 25 % aux Pays-Bas.

2 | J.-G. Padioleau, *L'État au concret*, PUF, 1982, p. 25s.

D'où un arsenal de mesures prévues par la loi d'orientation des mobilités du 24 décembre 2019 (LOM) qui consacre un titre IV aux mobilités actives dont le vélo.

Outre la sensibilisation à l'usage du vélo dès le plus jeune âge, on songe notamment à l'obligation faite aux plans de mobilité de contenir un volet sur les déplacements à vélo (et la marche à pied) ou d'équipement de stationnements sécurisés des vélos dans les pôles d'échanges multimodaux et les gares ; l'aménagement des emplacements de stationnement sur la chaussée en faveur des cycles ainsi que le toilettage du régime des aménagements et itinéraires cyclables.

Une consécration par le juge, ensuite. Le Conseil d'État, dans une ordonnance du 30 avril 2020 (req. n° 440179), reconnaît la liberté fondamentale à vélo (en période d'urgence sanitaire) permettant à la bicyclette, en tant que moyen de locomotion autorisé, d'entrer par les grandes portes de la liberté d'aller et venir et du respect de la vie personnelle. Et le juge de s'appuyer sur le relevé de décisions de la cellule interministérielle de crise près le Premier ministre qui précise notamment que seuls sont contrôlés les motifs des déplacements et non les moyens utilisés pour ce faire, qui restent libres. Les verbalisations pour déplacements à vélo sont donc injustifiées.

Une légitimité par la pratique, enfin. Contraint de s'adapter au nouveau comportement des Français, le gouvernement a élaboré un plan vélo doté de près de 60 millions d'euros : coup de

pouce réparation vélo, forfait mobilités durables, appui aux aménagements cyclables temporaires sur plus de 500 km, adoption de plans vélo régionaux en lien avec les associations, les villes et les intercommunalités³.

Alors, que penser de cet engouement soudain pour le vélo ? Simple effet de mode ou véritable volonté politique ?

Comme souvent, toute politique publique, jeune et en recherche de légitimité doit surmonter nombre d'écueils et se confronter au dur principe de réalité. À l'analyse, certaines échéances fixées par la LOM sont très lointaines et ne préjugent en rien des réalisations futures souvent suspendues à la parution d'hypothétiques décrets...

Sur le plan pratique, à peine installée à la hâte sur l'une des principales artères de Marseille, une piste cyclable temporaire a été retirée dans la nuit du 25 au 26 mai faute « d'avoir trouvé son public », a annoncé la métropole. Quand vitesse et précipitation se mêlent...

Reste que, par-delà ces craintes, le vélo s'inscrit dans un paradigme et une séquence politique renouvelés et mâtinés de vert dans la plupart des métropoles. Cette onction nouvelle suffira-t-elle à son développement ? Le consensus et les équilibres politiques plaident en ce sens.

La seule certitude en tant que politique publique, c'est que la bicyclette aura parcouru plus de chemin en un semestre que sur les vingt dernières années... —

3 | Un nouvel appel à projets a été lancé le 10 juillet dont les lauréats seront connus en février 2021.