

13 parcours commentés d'usagers du vélo dans l'agglomération rennaise

DÉCEMBRE 2014

Treize parcours commentés ont été réalisés avec des cyclistes rennais, au printemps 2014. Ensemble, ils offrent un point de vue « de l'intérieur » sur les pratiques de vélo dans ses réalités actuelles. Il s'agit de vélo « urbain » car pratiqué par des habitants de l'agglomération rennaise dans toutes ses configurations : certains circulent sur la partie centrale de la ville, d'autres des couronnes vers le centre, d'autres encore de couronne à couronne.

LES PRATIQUES ÉMERGENTES

D'emblée, trois types de pratique émergent.

Le vélo piéton

C'est la pratique d'habitants du centre-ville travaillant sur le centre-ville. Ils font en vélo de petites distances, la traversée de la ville au maximum, soit 3 ou 4 kilomètres. La ville est pour eux un espace libre et ouvert : ils circulent sur les pistes cyclables mais tout autant sur les espaces de la voiture, du piéton (les rues piétonnes par exemple...) et des bus. Ils sont largement indifférents au code de la route, prennent les sens interdits, montent sur le trottoir quand le feu est rouge, passent du trottoir à la rue, empruntent les voies réservées aux bus, etc. ils circulent doucement, presque autant sur le vélo qu'à côté. Ils pratiquent autant que faire se peut le porte à porte ; le vélo doit être le plus proche possible d'eux ; il faut le garer au pied de l'immeuble, dans le bureau, appuyé à la porte d'entrée. La qualité technique du vélo compte relativement peu, moins que sa valeur sentimentale ; il peut s'agir d'un vieux « clou » sans équipement... C'est là aussi que l'on trouve les utilisateurs de Vélostars ; lourds mais solides et pratiques.

Le vélo cabotage

C'est un usage du vélo sur des distances « moyennes », de l'ordre d'une dizaine de kilomètres quotidiens au moins ; ces cyclistes font des trajets plus complexes que les précédents, à travers des paysages changeants : centre d'agglomération, centre-bourgs, zones d'activité, périurbain, etc. Le vélo est leur mode principal de déplacement. Avec le vélo, ils tissent un lien souple entre toutes les activités de la journée : le travail, les courses, les loisirs... C'est plus souvent parmi les « caboteurs » que l'on trouve les militants du vélo, pas nécessairement des écologistes, mais des partisans d'une ville des courtes distances et des moindres nuisances. Le vélo a un double profil. C'est le compagnon quotidien avec lequel ils entretiennent une relation affective ; c'est aussi l'outil pratique de la vie ordinaire. Il doit être solide, en bon état et l'on commence d'observer chez ces utilisateurs des démarches d'équipement du vélo et de la personne : bons porte-bagages, sacoches solides, lumières, vêtements adaptés...

Le vélo au long cours

C'est le vélo des grandes distances, des habitués qui l'utilisent pour les navettes entre domicile et travail. Tous les jours, ils parcourent 20 ou 30 kilomètres, voire plus, par tous les temps et dans des environnements multiples allant de la campagne à la route passante, du lotissement aux boulevards chargés de circulation. Les horaires sont ceux de pointe ; les cyclistes au long cours prennent place dans des trafics denses. La pratique assidue, été comme hiver, s'inscrit dans deux registres de discours : celui du côté pratique du vélo, peu cher, rapide sur une petite agglomération comme celle de Rennes ; celui du sport, du bien-être, de l'exercice quotidien, du rapport à l'espace, à la nature, aux éléments.... Le souci d'équipement de la personne et de son engin est majeur. On trouve ici les « beaux » vélos techniques, de bonne marque, avec porte-bagages, lumières, accroche-sacs, dispositifs pour poser le téléphone portable ; c'est là qu'on trouve les vélos électriques, les vélos « porte-enfants », les vélos équipés de remorques ; les personnes aussi sont très bien équipées : recouvre-chaussures, pantalons, gants, bonnets, etc.

L'IMPORTANCE DE L'ÉQUIPEMENT : LE VÉLO ET LE CYCLISTE

S'il fallait retenir un seul enjeu émergent, ce serait celui de l'équipement. Pour développer la pratique vélo aujourd'hui, il faut porter l'effort sur les équipements de cette pratique. Les vélos disponibles sur le marché sont trop simples, trop rudimentaires, trop fragiles hormis dans le haut de gamme, c'est-à-dire des vélos dont le prix commence à 900 euros. On fait souvent référence aux parts modales du vélo dans les pays du Nord de l'Europe, les Pays-Bas notamment. Mais alors, il faut évoquer en même temps la particularité des vélos utilisés, solides, puissants, permettant d'embarquer sans problème trois enfants, quelques sacs et un sac à main, etc.

Il faut progresser sur le plan de la sécurité. Des dispositifs sont à inventer pour que le vélo et le cycliste soient visibles, mieux protégés en cas de heurts ou de chute... Des systèmes de portage efficaces doivent être prévus, ainsi que des systèmes anti-vols... L'équipement de la personne doit aussi être amélioré, à partir des chaussures et recouvre-chaussures, les pantalons, les blousons, les combinaisons, les gants, casques, plus ou moins recouverts de bandes réfléchissantes, le tout facile à enfiler et à enlever...

L'absence de rupture de charge (le porte à porte) est l'avantage du vélo qui présente toutefois l'inconvénient d'imposer des ruptures de charge vestimentaires – si l'on peut dire. Pour une personne travaillant dans des bureaux, c'est compliqué d'aller au travail en vélo en hiver. Le vélo n'offre aucune protection, les survêtements froissent la tenue du jour... C'est aussi sur ce type de problème qu'il faut trouver des solutions.

Enfin, le vélo gagnerait à se diversifier. Les parcours commentés réalisés ont permis de découvrir une gamme assez large : le vélo classique, vélo un peu ancien sans le moindre équipement autre qu'une paire de vieilles sacoches ; le vélo en libre service ; les vélos haut-de-gamme et efficaces des cyclistes au long cours ; les vélos électriques ; le tricycle du livreur de paquets en ville ; les vélos équipés de petites remorques bâchées pour les enfants ; le vélo dont la partie arrière est rallongée et équipée d'un porte-enfants de deux places ; le vélo couché ; le vélo caréné... Il existe donc une diversité de vélos mais elle est méconnue.

L'équipement du vélo a fait des progrès importants ces dernières années. Des magasins se sont multipliés et la publicité aussi, qu'elle soit privée ou publique. La pratique du vélo a gagné une visibilité accrue. Une meilleure structuration de l'univers du deux roues pourrait amplifier les progrès.

VULNÉRABILITÉ, ATTENTION ET COMMUNICATION

Le cycliste est rapidement vulnérable. Le risque d'être bousculé ou même le risque d'accident apparaît rapidement. La circulation sur route ou rue met vite le cycliste en situation périlleuse. C'est également le cas de certains aménagements pour deux roues, ceux par exemple qui imposent une sortie de piste cyclable en plein rond-point ou au niveau de rétrécissement de chaussée carrossable. Les parcours commentés donnent de multiples exemples de cette fragilité.

Dans ce contexte les cyclistes développent plusieurs capacités. D'une part des capacités d'attention, de vigilance, d'anticipation, de mobilisation plus ou moins forte de soi ; ainsi une cycliste raconte qu'un trajet est fait d'une succession de moments d'attention maximale et de moments de veille. D'autre part, les cyclistes apprennent à communiquer dans un registre très particulier qui est globalement non verbal et qui se déploie presque toujours en situation de risque. Ce registre combine l'utilisation de la sonnette du vélo (quand elle est efficace ; voir « équipement »), des mouvements de tête, des grimaces, des mouvements des bras et des gestes des mains.

Les cyclistes acquièrent progressivement ce tandem « attention et communication ». Un débutant l'ignore et doit l'apprendre.

LE RAPPORT SENSIBLE À L'ENVIRONNEMENT

Le rapport du conducteur de voiture à son environnement mobilise essentiellement la vue. Le cycliste a un rapport plus complexe aux espaces traversés. Il voit bien sûr et même il regarde car il en a parfois le temps : il regarde la campagne, les paysages, les vaches... Il sent (avec le nez), c'est un support très important : les gaz d'échappement, les multiples odeurs de la nature. Il traverse un nuage de bruits divers (les voitures, les piétons, les oiseaux, les bruits de la ville...). Il ressent, avec la peau, le vent, la fraîcheur, la pluie, la chaleur, l'humidité... Il éprouve l'effort musculaire lié à la pratique du vélo.

Cette ouverture sensorielle est, pour les intéressés, un des intérêts majeurs de la pratique du vélo. La pluie n'est vraiment gênante pour le vélo que pour les gens qui n'en font pas. Un trajet intègre toujours quelques moments qui offrent des « ressources » aux cyclistes : un beau ciel, un chemin agréable, un moment de silence... Les ressources sont aussi humaines. Le cycliste s'arrête facilement, de suite et sur place pour discuter. Il peut aussi traverser un groupe de piétons... Ces opportunités sont au premier plan du choix du vélo et, surtout, de son maintien dans la durée.

Nous ne faisons pas pour autant de la voiture un mode « autiste ». Jean-Samuel Bordreuil a montré que les automobilistes communiquent entre eux : klaxons, appels de phares, sourires, poings tendus, etc.

COMME À PIED, MAIS PLUS VITE

La classification habituelle des modes de déplacements distingue le transport collectif, la voiture, le deux roues à moteur et les « modes doux » qui réunissent le vélo et la marche. Ce dernier rapprochement correspond bien à la perception des cyclistes. Ils se sentent « proches » des piétons. Cette proximité est fondée sur le partage d'une vulnérabilité et d'une relation étroite à l'environnement. Le vélo a toutefois l'intérêt d'aller plus vite et plus loin que la marche. Le différentiel n'est pas énorme dans le cas du « vélo piéton » ou même du « vélo cabotage ». La portée du déplacement cycliste majoritaire est plus proche du mode piéton que de la voiture. Ce n'est que le vélo au long cours qui est hors de portée du piéton.

Les cyclistes passent parfois de l'un à l'autre, mixent une piste cyclable, des escaliers, un trottoir. À certaines conditions de vitesses, le vélo est compatible avec le piéton. Même si parfois le vélo est trop « gros », mal adapté aux aménagements piétons ; la gare par exemple est en principe ouverte aux vélos qui peuvent emprunter le train mais il est difficile, aux heures de pointe, de manœuvrer avec un vélo poussé ou chargé sur des épaules ou de valider un billet en tenant son vélo planté dans le flux des voyageurs pressés.

LE QUATRIÈME RÉSEAU, COMPOSITE ET LARGEMENT MÉCONNU

Le premier réseau est le réseau automobile, le plus important, le plus dominant, celui auquel les autres doivent s'ajuster. Le deuxième réseau est celui des transports collectifs. Le troisième est le réseau piéton. Le vélo dessine, dans ses pratiques, le quatrième réseau.

Ses singularités sont les suivantes : il se déploie sur de longs parcours traversant l'agglomération comme sur de petites boucles locales. Il passe par les centres, le périurbain, les zones d'activités, etc. Mais surtout c'est un réseau hybride qui rassemble des routes, des chemins de terre, des rues piétonnes et des « chemins de traverses » (parkings, centres commerciaux, pelouses...). Il emprunte des itinéraires bien balisés et repérés mais aussi des chemins clandestins, presque invisibles, connus de leurs seuls utilisateurs. Les cyclistes apprécient cette dimension composite de leur réseau ; ils font un morceau de trajet sur une route puis empruntent un chemin, etc. Le fait d'échapper au « connu » compte dans la pratique du vélo. Nombre de trajets sont « bricolés » par les cyclistes qui tissent « leur » parcours que personne d'autres ou presque n'emprunte.

Ce quatrième réseau est pour partie « radial », de la périphérie au centre ou à d'autres périphéries, pour partie « en boucle » ; il est constitué de trajets longs mais aussi de trajets très courts. En cela, il ressemble au réseau automobile. Y compris, il faut y insister, dans la géographie : le vélo est souvent associé au centre-ville ; or il est pratiqué sur les couronnes et dans les liaisons couronne-centre.

Le quatrième réseau est partiellement inconnu – c'est la raison pour laquelle il serait judicieux de lancer un dispositif de cartographie participative. Il est changeant : tel ou tel chemin sont empruntés en été, pas en hiver et réciproquement. Il ne relève que très partiellement de l'aménagement, de pistes cyclables notamment.

LE VÉLO PIONNIER

Nonobstant la diversité des pratiques, tous les cyclistes se retrouvent sur la dimension pionnière du vélo.

Le caractère pionnier tient d'abord au côté aventureux d'un déplacement. Le voisinage avec la voiture peut être risqué. Le cycliste fait des choses qu'il n'a pas le droit de faire : non respect du code de la route, empiètement sur l'espace piéton. Il doit inventer ses trajets, ses itinéraires. Il doit aussi s'adapter à des espaces en rupture d'aménagement : la piste deux roues qui donne sur la route, la piste qui « tressaute » de petites bordures de 5 centimètres invisibles pour l'aménageur mais qui casse le trajet, etc. La boue, la crevaison, la glissade et la chute font partie du possible du cycliste. Souvent aussi, les aménagements routiers sont dangereux pour les cyclistes, par exemple les rétrécissements de chaussée sans parler des ronds-points...

La dimension pionnière tient aussi à l'image du cycliste. Dès que l'on sort du centre, le nombre de cycliste est faible ; souvent les personnes circulent seules parmi les voitures, ou vraiment seules quand elles empruntent des itinéraires discrets, des chemins de traverse...