

# Le vélo, la moto et les politiques publiques : pourquoi tant d'écart ?

13 novembre 2015

*Largement adapté d'un chapitre issu d'une thèse de sociologie soutenue en avril 2015 à l'université Paris 8 et qui s'intéresse à la manière dont la politique publique de sécurité routière a pris en compte, depuis le début des années 1970, les particularités des motocyclistes, cet article traite, à titre de comparaison, d'une autre catégorie de deux-roues, la bicyclette.*

*Bien plus semblables que différents, ces véhicules, et leurs usagers, sont pourtant l'objet en France de traitements presque opposés. Là où la politique publique ne veut voir en la moto qu'un mode de déplacement dangereux dont il convient de restreindre l'usage, et ne la traite donc guère que dans un seul cadre, celui de la sécurité routière, la bicyclette est devenue, à l'inverse, depuis le milieu des années 1990, objet de toutes les attentions, complément unique et idéal aux transports en commun, et arme essentielle dans la lutte contre l'automobile.*

*Analysant cette question sous divers angles, cet article montrera d'abord comment le vélo urbain, presque disparu depuis la fin des années 1960, reviendra dans les rues avec les années 1990, selon un processus moins dépendant d'une demande sociale fort discrète que de la mise en place d'une politique incitative dans laquelle certains agents de l'État, à la fois cyclistes, hauts fonctionnaires et militants associatifs, joueront un rôle central. Cet activisme s'incarnera dans un certain nombre de dispositifs réglementaires qui favoriseront l'usage du vélo au détriment d'autres modes de déplacement individuel, et aussi bien de l'automobile que des deux-roues motorisés, deux-roues qui connaîtront pourtant, eux aussi à partir du milieu des années 1990, un considérable essor urbain.*

*En s'appuyant sur les exemples britanniques et espagnols, avec Londres et Madrid, on montrera à quel point, à l'opposé de Paris, ces villes se révèlent accueillantes pour un deux-roues motorisé qui y est considéré comme une bonne solution de rechange à l'automobile, malgré le risque plus élevé qui accompagne son usage. Enfin, on abordera la question de la sécurité. À partir de rapports internationaux, à partir aussi d'un petit exemple appuyé sur le seul cas parisien, on montrera d'une part combien la pratique du vélo en ville se montre bien plus risquée que celle de l'automobile, et guère moins que celle de la moto, et de l'autre comment, en multipliant les oublis intéressés et les astuces rhétoriques, en faisant du vélo le vecteur unique d'une politique hygiéniste, les pouvoirs publics réussissent à occulter cette propriété, et avec quelles conséquences.*

Née du fort développement de l'usage de l'automobile durant les années 1960, laquelle induisit la croissance d'une accidentalité dans laquelle les automobilistes, conducteurs et passagers, représentaient, avec 52 % des tués en 1972, année où le bilan a été le plus lourd, la catégorie la plus fournie, mais guère plus de la moitié des victimes, la politique de sécurité routière a toujours fonctionné sur un mode dichotomique, distinguant d'un côté les automobilistes, objets de toute son attention et de tous ses efforts de communication, et de l'autre le reste des usagers auxquels, comme le montrent les comptes-rendus des Comités Interministériels de Sécurité Routière, elle n'accordait qu'un intérêt secondaire. Et le désintérêt dont ceux-ci ont souffert n'a sans doute jamais été aussi élevé que pour les cyclistes.

Pourtant, durant ces années 1950 qui connaissaient encore un usage massif de la bicyclette, la mortalité des cyclistes, entre 1954, date où le SETRA<sup>1</sup> a publié son premier bilan des accidents, et 1957 dépassait largement les 1 000 victimes. Durant la décennie suivante, le bilan se maintiendra autour des 800 tués, et ne diminuera pas significativement avant 1970. Des évolutions majeures, l'amélioration du niveau de vie grâce auquel les catégories sociales les plus modestes purent successivement accéder au cyclomoteur, puis à l'automobile, la disparition, à partir de années 1970, des emplois non qualifiés dans l'industrie, la fermeture et l'éloignement des usines par rapport aux centres urbains, l'urbanisation de plus en plus périphérique ont alors renforcé la désaffection pour un mode de transport d'abord employé par des ouvriers se rendant au travail à proximité de leur lieu de résidence, comme le montre, par exemple, Frédéric Héran, maître de conférences en économie à l'université de Lille, dans un rapport datant de 2012 et réalisé pour le PREDIT.<sup>2</sup>

Ainsi privé de sa clientèle principale, le vélo a connu, dans les années 1980 et 1990, un déclin considérable. Au même titre que l'abandon progressif du cyclomoteur, celui-ci se lit dans les chiffres d'une accidentalité qui, pour l'un comme pour l'autre, baisse de façon continue, à partir du début des années 1970 pour les cyclistes, à compter de la fin de la même décennie pour les cyclomotoristes. En somme, exactement au même titre que pour la moto, provisoirement disparue durant les années 1960, la diminution de la pratique, et donc de l'accidentalité, a permis à l'État de faire l'économie d'une politique prenant en compte des usagers dont l'importance, en matière de déplacements comme d'accidents, devenait marginale.

La seconde moitié des années 1990 verra pourtant le lancement d'une politique publique très volontariste et qui consentira de très lourds investissements pour modifier une configuration des circulations urbaines et suburbaines, jusque-là essentiellement tournée vers l'automobile, au profit des transports en commun, et de la bicyclette. Même si elle dépasse très largement l'enjeu de la seule sécurité routière, cette politique reste intéressante à analyser, puisqu'on verra tout ce qu'elle doit à un militantisme associatif qui autorise la comparaison avec celui de la FFMC. Avec un objectif identique, défendre et promouvoir un mode de transport spécifique et marginal, les cyclistes ont en effet, en très peu d'années et, semble-t-il, avec beaucoup moins d'efforts, réussi là où la FFMC a échoué, légitimer l'utilisation d'un véhicule qui dispose aujourd'hui du soutien massif des pouvoirs publics.

L'argumentaire, assez routinier et systématiquement repris, qui justifie cette faveur passe

---

1. Le descriptif des acronymes se trouve à la fin de l'article

2. Frédéric Héran, Vélo et politique globale de déplacements durables, rapport pour le PREDIT, janvier 2012

en particulier par la sécurité routière, le vélo étant présenté comme un mode de déplacement, sinon totalement sûr, du moins bien moins risqué que les deux-roues motorisés, et possédant des avantages secondaires qui lui assurent, en matière de santé publique, un bilan qui restera globalement positif. Or, en cherchant à estimer le danger véritable de cette pratique on affronte vite, et plus encore que pour les motocycles, des difficultés insurmontables, dont la première tient simplement en l'impossibilité d'estimer, même de façon vague, le nombre des bicyclettes en circulation.

Non immatriculée, accessible à tous sans aucune contrainte réglementaire et au prix d'un apprentissage essentiellement familial, le vélo représente un marché au volume d'activité significatif, mais fortement segmenté, et mal connu. Obtenir des chiffres de vente annuels, limités à des statistiques extrêmement sommaires diffusées par le Conseil National des Professions du Cycle, n'aide guère. Les données répertorient en effet des catégories très disparates, par exemple ces vélos-jouets que l'on croitera sans doute très rarement sur la voie publique, catégories fort peu utiles lorsque l'on s'intéresse à la sécurité routière.

Le marché comprend avant tout, dans une proportion qui peut dépasser les 70 %, des vélos tous-terrains et des vélos tous-chemins, essentiellement utilisés pour des loisirs sportifs et dont les accidents, qui se produisent typiquement en dehors des voies ouvertes à la circulation, n'ont pas à être enregistrés comme accidents de la route. La seule catégorie vraiment pertinente concerne alors les vélos de route et, plus encore, les vélos à assistance électrique, dont on peut raisonnablement supposer qu'ils seront utilisés pour les déplacements quotidiens, par exemple du domicile au lieu de travail. Cela étant, aucun règlement n'interdit d'aller travailler au guidon de son VTT. Les quelques données dont on dispose montrent malgré tout, dans un marché dont le volume global ne varie guère, fluctuant assez largement depuis le début des années 1990 autour des 2,5 millions d'unités, une forte croissance des vélos destinés à un usage urbain, 138 500 unités vendues en 2001,<sup>3</sup> 277 900 en 2012.

Il est donc totalement illusoire d'espérer rapporter l'accidentalité des cyclistes à la fréquence d'utilisation d'un véhicule dont on ne connaît ni le parc, ni sa présence sur le réseau routier, et encore moins le kilométrage parcouru et même si, comme on le verra plus loin, quelques pays d'Europe du Nord tentent l'aventure. Pour se livrer à des analyses utiles, il faut donc restreindre son champ d'action à une grandeur mesurable, et mesurée, l'espace urbain, en particulier celui des grandes agglomérations, comme Paris. À la fois atypique par sa taille et son rôle économique, et caractéristique du fait de sa configuration, une métropole concentrique au cœur de laquelle se trouve une ville de grande taille et de très forte densité, dont les quartiers centraux regroupent les populations les plus aisées, et tout autour un grand nombre de petites communes majoritairement bien moins dotées socialement et économiquement, Paris présente en outre l'intérêt d'autoriser les comparaisons avec d'autres métropoles, Londres, Madrid, Barcelone, ou Lyon, et avec les politiques qu'y mènent leurs municipalités respectives.

---

3. Les données pour les années 1990 proviennent d'un rare document daté de novembre 2003, publié par l'ONISR et analysant l'accidentalité des cyclistes, La sécurité des bicyclettes de 1992 à 2001. Cette « étude sectorielle », suivant un modèle que l'on a déjà rencontré à propos des motocyclettes, n'a connu que deux éditions, la précédente couvrant la période 1982-1992.

# 1 Le vélo, de nouveau dans la ville

Au moins le vélo possède-t-il l'avantage d'être, d'un point de vue académique, autrement mieux documenté que la moto. Ainsi Maxime Huré a-t-il soutenu en octobre 2013, à Lyon, une thèse consacrée aux politiques du vélo en ville et couvrant la période s'étendant de 1965 à 2010. À ce titre, il a publié en 2009 dans *Métropoles*, revue en ligne de l'ENTPE et de l'université de Lyon, un article<sup>4</sup> qui retrace la genèse de cette politique en France, avec l'alliance qui s'est alors nouée entre les collectivités locales et une forme bien particulière de militantisme réunissant des associations de cyclistes, et des cadres de l'Équipement en charge des questions techniques propres à la bicyclette.

Le soutien à l'utilisation du vélo, par ailleurs, constitue l'une des déclinaisons d'un ensemble plus vaste qui vise, en gros, à défaire la politique d'urbanisme et de transport héritée des années 1970, avec sa préférence pour l'automobile, et à modifier l'espace urbain au profit d'autres modes de déplacement, les transports en commun, et le vélo. Cette politique s'appuie sur un document public dont on verra dans quelles conditions il est apparu, le plan de déplacement urbain, et sur quantité d'études destinées à justifier les orientations de ce dernier, et particulièrement la promotion de l'usage du vélo, littérature qui insiste notamment sur les vertus de celui-ci dans le domaine de la santé. La profusion de ces travaux présente un contraste d'autant plus saisissant avec le vide que l'on constate en la matière, et depuis des décennies, à propos des deux-roues motorisés que ces études se sont accumulées sur une période brève, pour l'essentiel à partir de 2004.

Il sera donc indispensable, pour analyser cette politique, de sortir du strict cadre de la sécurité routière : une des propriétés des politiques publiques ciblant la moto et la bicyclette tient en effet au fait que la première refuse de prendre en compte d'autres questions que de sécurité routière, tandis que la seconde, à l'objectif d'autant plus général qu'elle forme un segment d'une politique urbaine d'ampleur bien plus vaste parvient, grâce à diverses astuces, à nier presque complètement cet aspect du problème. Mais les effets de cette nouvelle politique urbaine ont incité Hélène Reigner et Thierry Brenac, tous deux chargés de recherches à l'IFSTTAR, et Frédérique Hernandez, maître de conférences en urbanisme à l'université d'Aix-Marseille à publier, toujours dans *Métropoles*,<sup>5</sup> un article mettant en lumière ses inévitables conséquences sociales, puisqu'elle favorise telle catégorie de citoyens résidants en centre-ville au détriment de telle autre, éloignée dans l'espace péri-urbain.

Les ingénieurs spécialistes des transports, en poste en particulier dans diverses structures aujourd'hui regroupées au sein du CEREMA, pour les questions techniques, et de l'IFSTTAR, pour ce qui relève de recherches plus fondamentales, avaient, durant les années 1960 et au début des années 1970, théorisé la disparition des « modes de déplacements contraints », la bicyclette, le cyclomoteur, la moto, au profit de l'automobile, modes dont l'usage, pensé comme de plus en plus résiduel, ne se justifiait plus guère qu'en raison de leur faible coût. Et s'ils

---

4. Maxime Huré, La création d'un réseau de villes : circulations, pouvoirs et territoires, *Métropoles* [En ligne], 6/2009 <http://metropoles.revues.org/4010>

5. Hélène Reigner, Frédérique Hernandez et Thierry Brenac, Circuler dans la ville sûre et durable : des politiques publiques contemporaines ambiguës, consensuelles et insoutenables, *Métropoles* [En ligne], 5/2009, <http://metropoles.revues.org/3808>

avaient mésestimé la brutale réapparition de la moto durant les années 1970, un phénomène, au demeurant, bien difficile à prévoir, la diminution progressive des ventes de vélos et de cyclomoteurs leur donnera, sur ce second point, raison. Les enquêtes ménages-déplacements inaugurées en 1976 fournissent à ce sujet un historique assez limité, puisque la baisse de l'utilisation du vélo a commencé dès la fin des années 1950, mais malgré tout utile : une récente publication<sup>6</sup> du CERTU montre ainsi l'évolution de sa part modale dans quelques grandes villes, mais pas à Paris. Celle-ci connaît de très fortes variations géographiques, la proportion variant entre 7,6 % en 2009 à Strasbourg, et 0,5 % à Marseille la même année, tout en restant, sauf à Strasbourg, inférieure et, parfois, comme à Lille, inférieure de plusieurs ordres de grandeur à celle que l'on constatait à la fin des années 1970.

Les enquêtes ménages-déplacements, *alias* EMD, forment un des éléments de l'arsenal d'enquêtes par lequel l'État cherche à estimer la manière dont les citoyens se déplacent, et dont l'enquête nationale transports et déplacements conduite par l'INSEE selon une périodicité plus ou moins, et plutôt moins que plus, décennale, la plus récente datant de 2008, constitue l'arme principale.

Les EMD, à l'inverse, s'inscrivent dans un cadre local, le territoire d'une agglomération. Comme le précise une note méthodologique du CERTU datant de janvier 2013, 98 enquêtes de ce type ont été menées depuis 1976, dans 55 agglomérations. Comme toujours particulier, le cas de la région parisienne est traité par une enquête spécifique, l'enquête globale transports ; les EGT obéissent à une périodicité de dix ans, la plus récente datant de 2011. En pratique, les EMD sont réalisées à domicile auprès d'un échantillon aléatoire d'au moins 1 500 ménages habitant une aire géographique qui doit respecter des critères de taille minimale. Cette aire, qui a évolué au fil des enquêtes, peut être considérable : le périmètre de l'aire métropolitaine de Lyon comprend aujourd'hui tout le département du Rhône, et une partie des départements voisins de l'Ain et de l'Isère.

Si utiles soient-elles, les données ainsi recueillies, essentiellement destinées à la planification urbaine, ne sont guère exploitables dans le domaine de la sécurité routière. Leur résultat essentiel, la part modale, donne la proportion des déplacements selon leur mode, marche, véhicule léger, transport en commun, deux-roues motorisé, vélo. Or l'important pour la sécurité routière n'est pas tant de savoir si tel moyen a été employé durant la journée que la durée pendant laquelle un individu a été intégré au trafic routier, et donc soumis à ses dangers.

---

6. Usages et déplacements à vélo en milieu urbain, CERTU, 2013

La portée, le nombre de kilomètres parcourus lors d'un déplacement, constitue un paramètre plus utile, mais qui doit être manié avec précaution. Il n'indique en effet pas la longueur d'un trajet, mais la distance en ligne droite entre les deux points qui le matérialisent, points repérés sur une carte découpée en carrés de plusieurs centaines de mètres de côté. Utile pour les comparaisons, ce critère, par définition, donne donc toujours un résultat inférieur à la longueur du trajet réel. Selon les modèles développés par Frédéric Héran,<sup>a</sup> les distances réelles sont supérieures d'au moins 30 % à la portée.

a. Frédéric Héran, Des distances à vol d'oiseau aux distances réelles ou de l'origine des détours, *Flux*, 2009/2 n° 76-77, p. 110-121.

Ce mode de déplacement délaissé, et qui continuera à l'être jusqu'aux années 2000, recevra pourtant quelques marques d'intérêt de la part des pouvoirs publics à la fin des années 1970. Comme le rapporte Frédéric Héran, une ébauche de politique de développement de pistes cyclables verra le jour en 1974. Abandonnée lorsque, après les lois de décentralisation de 1982, l'État laissera aux collectivités locales le soin de s'occuper du problème, cette première tentative aura permis de nommer, dans chaque CETE, et au CERTU, des chargés de mission vélo. (Héran, 2012, p. 38-39)

Or, certains de ces agents, Édith Metzger, géographe, entrée au CETE de Lyon en 1971 ou Gérard Wolf, ingénieur électricien, chargé de mission au CERTU de 1976 à 1998, bien qu'ils aient été après 1982, comme l'écrit Maxime Huré, « *dépossédés de leur compétence en matière de vélo urbain* » vont chercher malgré tout à poursuivre leur mission. Discutée lors d'une journée d'études tenue en juin 1984, la création, sur un modèle expérimenté en Allemagne, d'un « club de villes accueillantes aux deux-roues » regroupant les municipalités intéressées au problème et toujours demandeuses d'une expertise auprès du CERTU et des CETE, conduira à la fondation du Club des Villes Cyclables lequel tiendra son premier congrès à Bordeaux en 1988. « *L'idée d'un Club des Villes Cyclables* », écrit Maxime Huré, « *est donc le fruit d'une mobilisation interne des agents de l'administration centrale dans le but d'anticiper et de légitimer un problème, même si plus tard, il sera fortement porté par des élus.* » (Huré, 2009, par. 9-15).

Mais, alors que l'État se désintéresse donc de la question, s'en déchargeant au profit, ou au détriment, des collectivités locales, la pratique du vélo, et la revendication d'un espace qui lui soit réservé, deviendra la raison d'être d'une nouvelle catégorie d'acteurs qui apparaît alors, avec une floraison d'associations locales, telles le Mouvement de Défense de la Bicyclette fondé à Paris en 1974 et qui deviendra, en 2004, Mieux se Déplacer à Bicyclette, conservant ainsi son acronyme MDB, ou le Comité d'Action Deux-Roues 67 créé à Strasbourg en 1975 par un pasteur, Jean Chaumien. Très sommairement, leur action peut s'analyser comme une composante des revendications politiques et morales qui prospèrent dans l'après mai-68 et donneront naissance aux mouvements écologistes. En janvier 1980 ces associations se doteront d'une structure nationale, la FUBicy, Fédération des Usagers de la Bicyclette dont l'acronyme sera ultérieurement raccourci en FUB.

La coïncidence chronologique ne constitue pas la seule raison de rapprocher ces initiatives

du mouvement motard, lequel s'institutionnalise en février 1980 lors de la fondation de la FFMC. Une même problématique - revendiquer la prise en compte d'une question, et d'une catégorie d'usagers de la route, négligés aussi bien par les autorités que par les fédérations sportives qui délaissent les pratiques quotidiennes des motards comme celles des cyclistes - et un même processus - des contestations éparses portées par des associations locales qui se réuniront, à un mois d'écart, pour former une fédération nationale - donneront en effet naissance à deux structures fort différentes, dans leur agenda, dans leurs objectifs et dans leurs moyens d'action et, plus encore, dans l'accueil qu'elles recevront des autorités.<sup>7</sup>

Là où, en effet, la FFMC s'organise, au fond, comme un syndicat ouvrier classique, fédération accompagnée de ses structures de soutien, mutuelle et presse, hiérarchisée avec une organisation nationale qui s'occupe des négociations avec les ministères et les administrations centrales, et des antennes départementales réunies sous une bannière commune qui prennent en charge l'échelon local, la FUBicy reste essentiellement un conglomérat d'associations locales, purement urbaines puisque telle est la limite du territoire qu'elles revendiquent et qui, au lieu de chercher à peser par le recours traditionnel à la manifestation nationale, agiront sur les municipalités, produisant de l'expertise, exerçant des pressions constantes et employant, le moment venu, comme on le verra plus loin, l'arme du recours administratif.

La cause du vélo urbain s'appuie donc sur trois composantes. D'un côté, on trouve les élus locaux et leurs services administratifs, adhérents au Club des Villes Cyclables et associés aux experts de l'Équipement appartenant au CERTU et aux CETE. De l'autre, des militants regroupés en associations locales, avec comme secteur d'action une ville et parfois, comme à Paris, quelques arrondissements, qui chercheront à y faire fructifier un large éventail de revendications. Et l'originalité de cette configuration tient au rôle particulier qu'y jouent les agents de l'État. Les quelques informations recueillies sur les carrières de certains d'entre-eux montrent ainsi qu'ils disposent d'un capital culturel et social significatif, tandis qu'ils passent souvent de l'administration au militantisme, et inversement.

Tel sera le cas de Jean Chaumien, chargé de mission interministériel pour le vélo entre 1996 et 1998 alors qu'il dispose pour seule compétence de son activité militante, de Geneviève Laferrère, ENTPE, chargée de mission vélo au CERTU où elle remplacera Gérard Wolf, entre 2005 et 2008 avant d'être élue en 2011 à la présidence de la FUB, de Pierre Toulouse, chef de bureau dans une direction centrale de l'Équipement, président de MDB entre 2004 et 2007, conseiller municipal EELV jusqu'en 2014 et nommé en 2013 adjoint au coordonnateur interministériel pour le développement de l'usage du vélo. Parfois, les carrières administratives sont bien plus brèves, comme pour Abel Guggenheim, Ponts 1970, lui aussi président de MDB entre 2003 et 2004 et qui, nommé en avril 2009 chargé de mission à l'Atelier Parisien d'Urbanisme, la structure de recherches urbaines de la ville de Paris, en démissionnera trois mois plus tard.

Quand bien même ils n'exerceraient pas de responsabilités associatives, voire politiques, les agents de l'État en charge de la politique du vélo partagent un même capital culturel et social, comme Hubert Peigné, X 1965, Ponts 1970, qui, faisant une carrière en DDE, sera nommé en

---

7. Cet écart transparaît dans la manière dont MDB et FFMC racontent, sur leur sites web respectifs, l'histoire héroïque de leurs débuts, dans un même lieu, les rues de la capitale, et à quelques années d'écart : <http://www.mdb-idf.org/spip/spip.php?article573> et <http://www.ffmc.asso.fr/spip.php?article106&lang=fr>

1994 responsable d'un comité de suivi de la politique du vélo avant d'occuper un poste créé par décret en avril 2006, celui de coordonnateur interministériel pour le développement de l'usage du vélo, poste qu'il occupera jusqu'à sa retraite en 2011. Il sera alors remplacé par Dominique Lebrun, administrateur civil et inspecteur général de l'Équipement. Thomas Jouannot enfin, ENTPE 2002, occupe le poste de chargé de mission vélo d'un CERTU devenu, en 2014, par fusion avec les CETE, le CEREMA.

Une fois encore, la comparaison avec la moto s'impose. Tous praticiens, souvent militants, parfois responsables associatifs, les divers chargés de mission et coordonnateurs interministériels gérant la politique du vélo au ministère de l'Équipement, ingénieurs des Ponts ou de l'ENTPE, ont beaucoup en commun, l'expérience, les objectifs, la formation, le capital social. Personne ne peut être mieux placé qu'eux pour porter la cause du vélo, puisqu'il leur appartient de définir, au minimum, son contenu technique et réglementaire. Personne non plus ne peut mieux faire la promotion de ce moyen de déplacement que ces experts engagés, occupant des positions stratégiques au cœur de l'appareil administratif.

Les motards, à l'inverse, ne pouvaient compter pour les représenter que sur une fonction apparue en 1994 et supprimée dix ans plus tard, celle des M. et Mme Moto, fonctionnaires des DDE eux-mêmes motards et chargés en particulier de relayer les doléances des usagers, organisés en un réseau supervisé par un M. Moto national, le seul à disposer d'un poste à plein temps. Mais, bien souvent, à l'échelon départemental, ces agents n'occupaient qu'une position subalterne, à cause de laquelle ils rencontraient bien des difficultés pour accomplir leur pourtant modeste tâche. Et si on a connu, avec Michel Foret, ingénieur ENTPE, ou André Chazeau, des M. Moto nationaux cadres, la fonction a aussi été occupée par un Denis Redon, contractuel et dessinateur industriel, mais aussi militant FFMC et élu local, et qui présente ainsi des propriétés comparables à celle des agents de l'État engagés pour la cause du vélo.

Mais, isolé avec un capital culturel et social modeste là où les promoteurs du vélo disposent des ressources de leur riche réseau, il ne peut guère faire plus que de partager, en entretien, son amertume : « À chaque fois que j'interviens au bureau communautaire [de la communauté de communes dont il est élu] sur des places de stationnement, sur l'infrastructure, personne m'écoute. Par contre s'il y a un écolo bio Vert qui lève la main en disant moi les vélos je veux, alors là c'est silence radio et tout le monde dit amen. Et là on va faire attention à mettre des pavés que ça fait pas mal au croupion quand on roule dessus. C'est étonnant, culturellement on sent qu'il y a une pression des lobbies où ça devient intéressant et bien de parler du vélo et que le deux-roues motorisé qui est à mon avis une belle substitution aux transports qui pourrait avoir un avenir écologique est pas pris en considération. »

Cet engagement fréquent aux côtés de la FFMC fera, dans une circulaire publiée en 2002 par la Déléguée interministérielle à la sécurité routière, l'objet d'un clair rappel à l'ordre : « Le M. ou Mme Moto, comme chaque fonctionnaire, doit mettre en pratique le devoir de réserve. (...) Il ne doit pas s'engager directement ou indirectement pour des intérêts particuliers, moraux ou financiers, ou ne peut pas se mettre dans des conditions ou situations qui pourraient être interprétées comme telles. » S'appliquant mot pour mot à ces fonctionnaires praticiens, militants associatifs voire politiques qui, par exemple, interviennent en tant que tels dans les publications des associations membres de la FUB, ces remontrances ne semblent pourtant pas leur avoir été adressées. Militants d'une bonne cause, et d'une bonne cause soutenue par l'État,



les hauts fonctionnaires chargés de la politique cycliste ne sont visiblement pas soumis aux clauses de neutralité qui s'appliquent aux M. et Mme Moto.

Avec Michel Foret, ingénieur divisionnaire qui a fait une classique carrière en DDE, ou André Chazeau, attaché d'administration centrale qui passera aussi par des DDE avant d'arriver en 1997 à la DSCR, on retrouve un même isolement. Le M. Moto national travaille en effet souvent seul, parfois avec un adjoint. À l'inverse, le coordonnateur interministériel pour le développement du vélo dispose, lui, à l'image du délégué interministériel à la sécurité routière, d'une équipe de chargés de mission provenant des divers ministères intéressés, santé, jeunesse et sports, tourisme, industrie. En juin 2014, cette équipe comprenait quatorze personnes.

Les M. Moto nationaux ne pouvaient s'appuyer que sur le seul réseau dont ils avaient la charge. Or, ce réseau hétérogène et couvrant plus ou moins le territoire national à un échelon départemental ne remplissait que des fonctions mineures, étroitement limitées aux quelques actions de terrain énumérées par la circulaire du Délégué interministériel datant de 1994. La cause du vélo, à l'inverse, repose sur une quantité significative d'experts en poste dans des cellules de recherche qui disposent à ce titre et de la légitimité et des compétences nécessaires pour définir le contenu d'une politique dont, en tant que cyclistes, ils perçoivent aussi les bénéfices à titre personnel. Placés au centre d'un dispositif qui réunit militants et autorités locales, on comprend que leur capacité d'action soit incomparablement plus large, et démesurément plus efficace, que celle du monde de la moto.

De fait, grâce à cette alliance entre collectivités locales, experts de l'Équipement et militants associatifs, la cause de la bicyclette va connaître, dans les années 1990, ses premiers succès importants, avec l'annonce en 1994 d'un plan national vélo mené conjointement par les ministères de l'Équipement et de l'Environnement. Gérard Wolf, Édith Metzger, privés de leur compétence vélo lorsque l'État s'était désintéressé de la question la retrouvent ainsi, au CERTU et dans les CETE, lesquels disposent désormais chacun d'un correspondant vélo, tandis que sera créé en 1995 un comité de suivi de la politique vélo confié à Hubert Peigné (Huré, 2009, par. 18).

L'étape suivante, décisive, viendra le 30 décembre 1996 avec la loi n° 96-1236 sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie présentée par Corinne Lepage, ministre de l'Environnement du gouvernement d'Alain Juppé. Elle rend en particulier obligatoire, pour les villes de plus de 100 000 habitants, la rédaction d'un Plan de déplacements urbains qui pose comme objectifs la diminution du trafic automobile et « le développement des transports collectifs et des moyens de déplacement économes et les moins polluants, notamment l'usage de la bicyclette et la marche à pied. » Et son article 20 impose, à compter du 1er janvier 1998, la création d'itinéraires cyclables à l'occasion des « réalisations ou des rénovations des voies urbaines. »

Cette loi va offrir aux associations cyclistes une arme nouvelle, celle du recours administratif contre les municipalités qui ne respecteront pas ces prescriptions. Les hostilités seront ouvertes à Valence par REVV, association membre de la FUBicy qui, informée des possibilités offertes par la nouvelle loi grâce à un article de Gérard Wolf publié dans la revue de la fédération, va déposer en juin 1998 un recours contre la municipalité, laquelle avait négligé de prendre en compte ces dispositions nouvelles lors de la rénovation d'une avenue. La dispute ira jusqu'à

la cour administrative d'appel de Lyon, qui donnera raison à REVV en juin 2003.<sup>8</sup> Diffusant l'information, la revue de la FUBicy produira alors un « mode d'emploi de la loi sur l'air » grâce auquel d'autres succès suivront, et en particulier, le 23 janvier 2012, la décision du tribunal administratif de Marseille contre la communauté urbaine Marseille Provence métropole.

On retrouve, en somme, exactement le même mode d'action que celui des associations de défense de la nature étudiées par Claudette Lafaye et Laurent Thévenot<sup>9</sup> : « *dans le contexte d'une administration centrale amoindrie et désengagée par la décentralisation, les associations tendent à s'y substituer pour suivre attentivement les processus de décision au sein des municipalités et des conseils généraux et prendre en charge une police administrative à travers le repérage et la poursuite des infractions.* » (Lafaye, Thévenot, 1993, p. 498). L'article 20 de la loi sur l'air entré en vigueur le 1er janvier 1998, la décision fautive du conseil municipal de Valence a été rendue le 27 avril 1998, le recours de REVV déposé auprès du tribunal administratif de Grenoble le 18 juin suivant : indiscutablement, dans ce conflit-là, la police a fait preuve d'une diligence exemplaire.

Les années 2000 verront donc toutes les municipalités concernées par la loi, et d'autres, en particulier dans la périphérie des grandes villes, se lancer dans des programmes d'aménagements cyclables d'une ampleur parfois considérable. Pourtant, sauf dans un certain nombre de villes pionnières, comme La Rochelle, Grenoble ou Strasbourg, constamment prises en exemple dans les rapports officiels aussi bien que dans la littérature académique, villes que leurs dimensions restreintes et leur absence de relief rendent aptes à la pratique du vélo, ce développement correspond rarement à une demande sociale qui reste, le plus souvent, minimale. Et l'évolution de celle-ci peut être suivie à partir de l'exemple de Paris et de l'Île de France.

Celui-ci ne saurait avoir valeur de modèle, étant données les propriétés par définition uniques de la région capitale. Mais ces spécificités permettent justement à ce cas particulier d'être bien documenté, et par des sources diversifiées comme, à Paris, la mairie, et la préfecture de police dont la compétence s'exerce sur la capitale et les trois départements limitrophes. Avec près de 12 millions d'habitants en 2013, la région regroupe par ailleurs près de 20 % de la population métropolitaine. Et à l'intérieur de ce territoire, l'aire urbaine de Paris telle que la définit l'INSEE avec ses 412 communes concentre 90 % de ces habitants sur à peine plus de 30 % du territoire régional. Et puisque Paris se trouve être la seule ville qui soit aussi un département, elle permet l'utilisation de statistiques dont le département représente l'échelon le plus bas, celle des immatriculations de motocycles en particulier.

Au moins depuis le début du siècle, la mairie de Paris publie un bilan annuel des déplacements dont l'une des séries statistiques a comme ambition de retracer l'évolution de l'utilisation des bicyclettes, et des deux-roues motorisés. Mais la méthodologie employée pour recueillir ces données souffre d'un défaut considérable. Si l'opération s'effectue bien par comptage visuel, seule méthode fiable pour les deux-roues, à raison d'une heure le matin, et d'une heure en fin d'après-midi un mardi sur deux, le tout petit nombre de points de contrôle et, plus encore, leur situation géographique, pose problème. Au nombre de six, ces points se situent tous à l'est du boulevard de Sébastopol et au nord du boulevard Saint-Germain, dans un secteur qui

---

8. On trouve un dossier sur la question sur le site de la FUB : <http://www.fubicy.org/spip.php?article18>

9. Claudette Lafaye, Laurent Thévenot, Une justification écologique? Conflits dans l'aménagement de la nature, *Revue française de sociologie*, 1993 vol 34 n°4 p. 495-524

couvre essentiellement deux arrondissements centraux, le 2e et le 4e. Et le fait que quatre de ces postes se situent à moins de 500 mètres de l'hôtel de ville donne l'impression que, au mépris de toute représentativité, ce critère de proximité a contribué de façon déterminante à leur choix.

Ces chiffres fournissent malgré tout à la mairie l'occasion de publier un indice d'évolution de la circulation à bicyclette qui montre à quel point celle-ci dépend de la politique décidée par les autorités, et par la municipalité en particulier. Avec une base 100 en 1997 l'indice, qui connaît une croissance lente et erratique, atteint 115 en 2002. En 2003, soit deux ans après l'arrêté préfectoral du 12 janvier 2001 autorisant la circulation des vélos dans certains couloirs d'autobus, il bondit à 151. La croissance sera ensuite à peine plus soutenue jusqu'à une nouvelle cassure en 2007, avec l'introduction du service de vélos en libre-service, le Vélib' ; l'indice passe alors de 163 à 217, et atteint l'année suivant ce qui reste à ce jour son point le plus haut, avec un indice 254. Après une chute en 2009 où il redescend à 221, la pratique remonte lentement et atteint en 2012 l'indice 241.

Cette évolution doit s'analyser en regard et des investissements consentis pour favoriser le vélo, et de la situation des deux-roues motorisés qui, en matière de voirie et de circulation, ont souffert des mêmes restrictions que les automobiles. D'après ce même bilan des déplacements, le linéaire d'aménagements cyclables passe, entre 1997 et 2012, de 143 à 677 km ; l'hétérogénéité de ces aménagements, cumulant l'accès aux couloirs d'autobus, les double-sens cyclables au coût très limité, et les bien plus onéreuses pistes cyclables séparées que Frédéric Héran, dans un dossier préparé pour la revue de la FUBicy, évalue à 200 000 euros du km, interdit d'en calculer, sans longues recherches, le montant pris en charge par les parisiens. Quant au coût des systèmes de vélos en libre-service, Frédéric Héran l'estime à 4 000 euros par vélo et par an, coût supporté par les contribuables à hauteur de 70 % à 80 % (Héran, 2012, p. 57)

Avec la même méthodologie, la mairie de Paris mesure le développement de l'usage des deux-roues motorisés dans la capitale. Toujours en partant d'un indice 100 en 1997, on atteint ainsi les indices 128 en 2002, 156 en 2007 et 168 en 2012. Jusqu'à la mise en service du Velib', l'évolution suit donc, voire précède, celle de la bicyclette. Pourtant, une autre source de données nourrit le doute quant à la validité des statistiques municipales, et le nourrit d'autant mieux que sa fiabilité, par définition, est excellente. Les statistiques départementales du fichier central des immatriculations permettent en effet de connaître l'évolution des ventes de véhicules neufs sur le territoire parisien. La période retenue ici s'étend de 1997 à 2007. Des difficultés telles que l'impact, à compter de 2008 et à Paris avant tout, d'un véhicule qui n'entre pas dans les catégories usuelles, le tricycle pendulaire et, plus encore, le fait que l'Équipement diffuse en 2009 ses dernières statistiques à l'échelon départemental interdisent de connaître l'évolution récente. Au moins cette série s'inscrit-elle entre deux récessions, ce qui permet de neutraliser les effets de l'activité économique, à cause de laquelle les ventes déclinent significativement à partir de 2009.

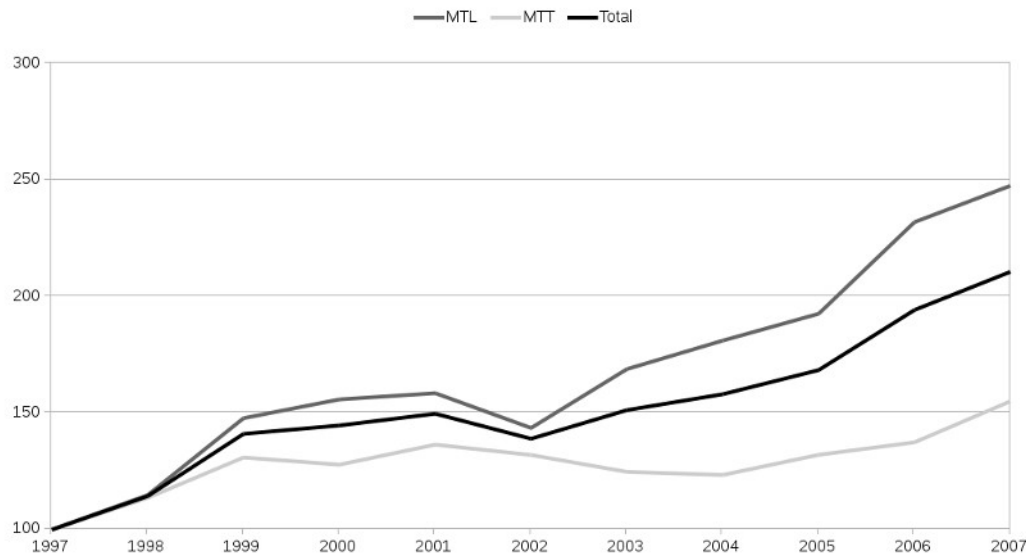


FIGURE 1 – Indice des immatriculations des motocyclettes légères (MTL) et des motos (MTT) à Paris 1997-2007 *source : fichier des immatriculations, base 100 en 1997*

En 1997, du fait de la réforme des permis de 1996 qui rend aux automobilistes le droit de conduire une motocyclette de moins de 125 cm<sup>3</sup>, les ventes de motocyclettes légères à Paris ont déjà fortement augmenté, passant de 1 508 unités en 1995 à 4 671 en 1997. La tendance ne fera que s'accroître ensuite, et les ventes culmineront en 2007 avec 11 571 véhicules. Moins adaptés aux longs déplacements des banlieusards que les motos, les motocyclettes légères pèsent alors pour plus de 70 % d'un marché qui représente, lui, globalement, 23 % des immatriculations parisiennes de véhicules individuels. Les ventes de motocycles à Paris atteignent donc un indice de 211 en 2007, bien supérieur à celui que donne les comptages réalisés pour le bilan des déplacements, 156. Les autres départements d'Île de France connaissent une évolution similaire bien qu'un peu moins accentuée, puisque les ventes de motocycles pour la région, Paris compris, passent de 35 715 unités en 1997 à 60 180 en 2007. L'écart entre l'indice calculé par la ville de Paris, et celui des immatriculations peut donc difficilement s'expliquer par l'effet d'un marché moins dynamique dans les communes avoisinantes, dont certains résidents prennent part à la circulation parisienne ; l'hypothèse la plus probable reste donc que l'absence de représentativité du système de comptage parisien conduit à une forte sous-évaluation du rôle des deux-roues motorisés dans le trafic de la capitale. Rien n'interdit de penser que, puisqu'il ne s'intéresse qu'au centre-ville, l'indice relatif à la bicyclette souffre du défaut inverse.

Dans un article qui fournit des données que l'on aura l'occasion d'exploiter plus loin, Pierre Kopp,<sup>10</sup> professeur d'économie à Paris I, tente de cerner, dans le cadre de l'analyse écono-

10. Pierre Kopp, La contribution des deux-roues motorisés à la mobilité dans une grande métropole : le cas

mique des politiques publiques qui constitue une de ses spécialités, le poids de la circulation des deux-roues motorisés dans la capitale. Son texte, qui analyse les divers avantages et inconvénients de ce mode de transport, et les compare notamment au vélo, sous-évalue fortement, faute de données récoltées sur le terrain, le rôle de la bicyclette dans les déplacements. Mais cela ne l'empêche pas de tirer des conclusions pertinentes, constatant, sur la période 2000-2007 qui borne son étude, un report modal significatif vers les deux-roues motorisés, dont la part « dans la circulation viaire s'établit à 17 %, ce qui est bien au-dessus des estimations habituelles comprises entre 4 % et 6 %. » Pourtant, « cette conversion massive au 2RM s'est faite sans soutien de la politique publique. Au contraire, les 2RM ont plutôt été pénalisés par la politique publique municipale (...). Les chaussées ont été rétrécies, il est vrai, essentiellement pour freiner la circulation automobile, alors que la largeur des trottoirs a augmenté. (...) L'interdiction d'utiliser les voies de bus continue d'être un sujet de controverse. Nombreux sont ceux qui pensent qu'une telle autorisation diminuerait le nombre d'accidents au profit du bilan mobilité des 2RM, au prix d'une gêne minime pour les bus. (...) La politique publique parisienne n'a par contre, dans la période considérée, ni anticipé ni accompagné les nouveaux comportements de transport en faveur du 2RM des usagers de Paris. » (Kopp, 2009, p. 228-229)

Le développement du vélo répond beaucoup moins à une demande sociale latente qu'à la réception favorable d'une politique qui vise, sans ménager ni sa peine ni les deniers publics, à favoriser son usage, générant parfois des effets d'aubaine comme avec ces vélos en libre-service dont Frédéric Héran estime qu'ils détournent, en raison de leur faible coût, une partie de la clientèle du vélo personnel (Héran, 2012, p. 56). La bicyclette se situe ainsi à l'opposé de la moto, réapparue dans les années 1970 du seul fait d'utilisateurs dont la demande a d'autant moins été prise en compte par les pouvoirs publics qu'ils n'ont jamais reconnu sa légitimité, tandis que son utilisation a considérablement augmenté dans les années 2000, la réforme de 1996 ayant redonné aux automobilistes accès à une motocyclette légère grâce à laquelle nombre d'entre eux ont pu contourner les restrictions physiques à la circulation des véhicules motorisés mises en place, à Paris et ailleurs, par les municipalités à partir de 2001.

Loin de prendre acte de ce changement, et de l'accompagner le mieux possible, l'actuel plan de déplacements urbains couvrant le territoire de l'Île de France se donne comme objectif d'avoir, d'ici 2020, accru de 10 % le recours aux modes autrefois qualifiés de doux et devenus aujourd'hui, dans une perspective hygiéniste, modes actifs, la marche et le vélo, tout en réduisant de 2 % la part des déplacements en voiture et en deux-roues motorisés, une des propriétés du mode de raisonnement local consistant à faire rentrer ces deux types de véhicules si dissemblables dans une catégorie unique, objet d'une identique dépréciation. Pour ce faire, cette politique vise explicitement à « maîtriser le développement de l'usage des deux-roues motorisés » dont les avantages, « gains de temps de déplacements et frais d'usage moins élevés que pour une voiture » sont « parfois acquis en s'affranchissant des règles de prudence et du code de la route ». Freiner le développement des deux-roues motorisés implique par exemple que le stationnement « doit aussi être considéré comme un levier régulateur de l'usage des deux-roues motorisés au même titre qu'il l'est pour la voiture, et l'instauration du stationnement payant est nécessaire en zone dense. »<sup>11</sup>

---

de Paris, *Transports*, n°456, juillet-août 2009, p. 217-229.

11. Les citations du plan de déplacements urbains sont extraites de la version approuvée par le Conseil

Il devient alors difficile de résister à la tentation de la comparaison, laquelle chercherait à apprécier de quelle manière les autres capitales européennes prennent en charge, dans leurs plans de déplacements, les motocyclistes et leurs spécificités. Une telle tâche présente pourtant nombre de difficultés, lesquelles ne s'arrêtent pas aux obstacles classiques qui naissent de l'hétérogénéité des surfaces, des densités, des statuts juridiques entre les villes comparées, obstacles que l'on rencontre toujours en pareil cas.<sup>12</sup> Des raisons géographiques, climatiques, économiques, historiques parfois, expliquent en effet que l'on constate, entre les denses et anciennes métropoles méridionales, Athènes, Rome, Barcelone, Madrid, et les villes allemandes reconstruites après la Seconde Guerre mondiale, avec leurs larges avenues et leur climat hostile, de très forts écarts dans le recours aux deux-roues motorisés. Aussi certaines capitales pourront-elles, simplement, se contenter de négliger un problème pour elles très secondaire alors que d'autres, du fait de son importance, seront contraintes de s'en occuper.

Se lancer dans une comparaison rigoureuse et détaillée, enfin, dépasserait largement le cadre de ce travail. Aussi faudra-t-il, plus modestement, se contenter de citer deux exemples, choisis à la fois parce qu'ils illustrent deux situations bien distinctes, et parce que les éléments nécessaires sont facilement accessibles,<sup>13</sup> Londres, et Madrid.

## 2 Une moto de plus, c'est une voiture de moins

Même si, de manière triviale, les politiques de transport urbain des métropoles européennes, décidées par les élus, portent essentiellement sur ce qui relève de leur compétence soit exclusive, soit partagée avec l'État, le système de transport public, elles prennent désormais toutes en charge, en conformité avec les prescriptions européennes, deux questions publiques globales, l'environnement, et la sécurité. Aussi se donnent-elles toutes comme objectif de réduire la pollution atmosphérique et les accidents tout en favorisant un mode de déplacement réputé exemplaire sur ces deux plans, le vélo. La question, dès lors, ne concerne plus tant la place qu'elles accordent aux cyclistes dans leurs schémas de développement que la manière dont elles traitent les autres usagers, ceux qui ne roulent pas à vélo et n'empruntent pas, ou peu, les transports en commun.

S'agissant d'une question subsidiaire, puisque la prise en compte de ces usagers par les autorités répond rarement à une injonction réglementaire, elle fournira des informations d'autant plus utiles que les politiques ainsi mises en œuvre, tout en traitant des situations locales et singulières, renvoient à des modes d'actions plus généraux. Employer l'incitation ou bien la contrainte, agir de façon frontale ou détournée, voire simplement regarder comme légitime la question des déplacements à moto, et considérer en conséquence les motocyclistes et les organisations qui les représentent comme des partenaires, et pas des adversaires, en dit bien plus

---

régional d'Île de France le 19 juin 2014.

12. Une étude déjà ancienne de l'APUR, datant de 2004 et résumant des recherches antérieures, se donne précisément comme objectif de comparer les grandes métropoles européennes sous l'angle des déplacements : <http://www.apur.org/etude/deplacements-villes-europeennes>

13. À Londres, les objectifs de la politique de déplacements peuvent être téléchargés à partir du site de Transport for London : <https://www.tfl.gov.uk/corporate/about-tfl/how-we-work/planning-for-the-future/the-mayors-transport-strategy>. À Madrid, en plus de la section destinée aux motocyclistes du site web municipal, on utilisera plutôt les plans de qualité de l'air et le plan pour la sécurité des motocyclistes.

sur la considération réelle qu'élus et autorités entretiennent à l'égard des citoyens ordinaires que les cérémonies intéressées mettant en scène tel ou tel dispositif participatif.

Par ailleurs, là où la politique de développement du vélo implique de redessiner totalement la voirie urbaine, la prise en compte des besoins des usagers de deux-roues motorisés se limite à quelques précautions. Puisque, à la notable exception des cyclomotoristes, ils utilisent les mêmes infrastructures, autoroutes et voies rapides en particulier, que les automobilistes, et de la même manière, ils n'ont guère besoin que d'un petit nombre de dispositions particulières, relatives pour l'essentiel au stationnement et à la circulation. Au fond, pour les organisations revendicatives, il ne s'agit pas tant d'obtenir plus que de ne pas avoir moins, et d'échapper aux restrictions et aux interdictions qui, dans certaines situations, peuvent toucher une partie des automobilistes. Plutôt qu'un plan détaillé, signe d'un effort de promotion massif similaire à celui dont profite le vélo, il faudra donc rechercher les petites attentions, et les déclarations d'intention.

On a vu comment Paris et l'Île de France tentaient essentiellement, voire uniquement, grâce à des mesures variées mais principalement en remodelant la voie publique, de décourager l'emploi de l'automobile comme celui du deux-roues motorisé, et de détourner, de façon plus ou moins contrainte, leurs usagers vers des modes de déplacement qualifiés de vertueux. Aussi est-il intéressant de d'abord regarder l'exemple du Grand Londres, qui, en expérimentant une solution singulière, le péage urbain, a fait à la fois plus, et moins. Depuis 2003, l'accès des automobilistes non résidants à une zone centrale d'une surface correspondant grossièrement au Paris d'avant 1860 se trouve en effet soumis à péage. Destiné à la fois à lutter contre les encombrements et à financer des transports en commun qui profiteraient de ses recettes, cette *congestion charge* frappe automobiles et camions. Les deux-roues motorisés, très peu consommateurs d'espace public, en sont logiquement exonérés.

Ce système mis en place par le travailliste Ken Livingstone a survécu au changement politique introduit par l'élection à la mairie du conservateur Boris Johnson, en 2008, et quand bien même un projet d'extension a été abandonné. Le nouveau maire du Grand Londres a, de son côté, en novembre 2008, quelques mois après son élection, exposé sa vision de l'avenir des déplacements londoniens dans un texte explicatif et programmatique, *Way to go*. En plus du développement des transports publics, rail, métro et, plus encore, bus, ce programme consacre un large chapitre à la « révolution du vélo », qui passe notamment par l'introduction en 2010, sur un modèle expressément emprunté au cas parisien, d'un système de vélo en libre-service.

Pourtant, le maire de Londres prend bien garde à ne froisser absolument personne : « Je pense que la ville cycliste est la ville civilisée. Mais en écrivant ces mots, je tiens à rassurer les automobilistes et les piétons : la mairie n'a pas été capturée par les militants cyclistes. La mairie appartient aux cyclistes, aux automobilistes, aux usagers du bus, du tram ou du métro, aux piétons, aux scooteristes et aux motocyclistes, aux passagers des navettes fluviales et aux amateurs invétérés du taxi. » Au-delà de la déclaration d'intention, il annonce une mesure qui entrera bien en vigueur, l'ouverture des voies de bus aux motocyclistes : « Ça marche déjà bien dans des villes comme Bristol et dans certaines circonscriptions de Londres. Du moment que les motocyclistes font usage de ce privilège avec discernement, ne déçoivent pas la confiance placée en eux ou ne menacent pas les droits des cyclistes, il ne semble y avoir aucune raison de ne pas élargir cette disposition. »

Avec la verve qui lui est propre, Boris Johnson ne fait rien de plus que suivre les recommandations officielles, publiées en 2000, portant sur le contenu des plans de transports locaux, lesquels deviennent obligatoires durant la décennie. Et celles-ci, prenant acte du fait que « les cyclomoteurs et les motocycles représentent un mode de déplacement alternatif peu coûteux lorsque les transports publics sont insuffisants et le vélo ou la marche inadaptes » imposent de prendre en compte les besoins de leurs utilisateurs, en matière de parking par exemple, et se montrent favorables, au moins à titre expérimental, à la circulation dans les voies de bus.

Quelques mois plus tard, en mai 2010, la mairie publiera les détails de son plan. S'ils fixent un objectif à la révolution cycliste, ceux-ci paraissent bien modestes : il s'agit de faire passer la part modale des déplacements à bicyclette de 2 % à 5 %, et ceci d'ici 2026. Mais, en dehors de l'ouverture du système de vélos en libre service, le plan se contente de faire assaut de bonnes intentions, et de prodiguer ses encouragements au développement d'une culture du vélo. S'il est bien question d'infrastructures cyclables avec la création de *Superhighways* convergeant vers le centre de Londres, celles-ci se révèlent n'être que de simples marquages au sol, et pas des pistes séparées. L'enthousiasme municipal, en somme, semble inversement proportionnel aux budgets investis.

Si Londres donne ainsi un exemple d'une politique neutre qui, tout en encourageant, au moins symboliquement, la pratique du vélo, prend soin de ne mécontenter personne, et reconnaît donc l'utilité du deux-roues motorisé, Madrid présente une situation bien différente. Pedro Calvo Poch, membre du Parti Populaire et conseiller municipal en charge de la sécurité et de la mobilité entre 2003 et 2011, dans le plan municipal consacré à la sécurité des deux-roues motorisés élaboré en 2008, fait de la moto un élément qui a toute sa place dans un avenir de « mobilité soutenable ». Au même titre que Boris Johnson, il relie celui-ci à une recherche d'alternatives à l'automobile dont le deux-roues motorisé fait partie. Et s'il constate l'importance de l'accidentalité des deux-roues motorisés, impliqués en 2008 dans 22 % des accidents madrilènes alors qu'ils représentent 9,4 % du trafic, c'est pour mettre en avant leur vulnérabilité, donc la nécessité de les protéger. Ainsi, la ville se présente comme étant la première à avoir, en leur ouvrant les couloirs d'autobus, fourni aux motocyclistes un espace de circulation sécurisé. Et à Madrid, le « sas vélo », cet espace ménagé aux carrefours réglés par des feux tricolores qui, à Paris, sert à séparer le flux des seuls cyclistes de celui des automobilistes, a été conçu pour les deux-roues motorisés.

Cette doctrine, qui voit la moto comme un atout, et pas une nuisance, qu'il convient de préserver, et pas de réprimer, s'exprime aussi dans le domaine de l'environnement. Le plan de qualité de l'air qui court jusqu'en 2015 favorise les alternatives à une automobile dont le parc, à Madrid aussi, comprend majoritairement des véhicules diesel : le co-voiturage, la bicyclette, la marche, et les motocycles. Le plan rappelle le chemin déjà accompli pour favoriser un mode de déplacement « flexible, qui demande moins d'espace et est moins polluant (que l'automobile) », l'ouverture des voies de bus, la création de places de parking, et se fixe un objectif diamétralement opposé à celui du PDU d'Île de France, puisque le succès de ces mesures se jugera à la hausse de la part modale des deux-roues motorisés.

Le budget prévisionnel pour la poursuite de cette politique s'élève à 100 000 euros. Par comparaison, le développement des infrastructures cyclables se voit doté de près de quatre millions d'euros, somme qui devrait largement être couverte par les recettes tirées de la mise



en place d'un système de vélos en libre-service. Pragmatique, la vision de la municipalité se trouve résumée en une formule lapidaire par le même Pedro Calvo dans une intervention publiée en 2011<sup>14</sup> : « Una moto más es un coche menos. »

La qualité de l'air offre un dernier point de comparaison entre métropoles européennes. Répondant à une injonction de la Commission européenne, de nombreux pays, à un niveau national ou municipal, ont mis en place des *Low Emissions Zones*, zones urbaines qui couvrent souvent de vastes surfaces et à l'intérieur desquelles la circulation des véhicules les plus polluants est interdite. Ciblant exclusivement les émissions de particules fines, et donc les moteurs diesel, ces interdictions, le plus souvent, ne visent que les véhicules d'un poids supérieur à 3,5 tonnes, soit les camions et autobus. Là où la mesure s'applique aussi aux automobiles, comme en Allemagne, les deux-roues motorisés en sont dispensés. La seule exception se rencontre dans les villes italiennes ; leurs politiques, complexes, variées et propres à chacune d'elles, se rejoignent souvent pour réduire l'emploi d'un type particulier de deux-roues, aussi commun que traditionnel, les anciennes Vespa avec leur moteur deux-temps si polluant que, faute de pouvoir satisfaire à des normes de plus en plus exigeantes, leur fabrication a pris fin en 2007.

Avec l'Espagne et la Belgique, la France se distingue comme étant l'un des rares grands pays européens à ne pas encore avoir mis en œuvre de telles zones. Et elle se singularise plus encore par une tentative d'expérimentation avortée, celle des ZAPA, zone d'action prioritaire pour l'air, lancée en 2011 et vite abandonnée. En ajoutant un second polluant aux particules fines, ce dispositif avait comme particularité, parmi d'autres, de bannir les moteurs quatre-temps à essence les plus anciens, et de le faire de façon particulièrement rigoureuse pour les motocycles.

Paris, Londres, Madrid représentent donc trois cas distincts, mais seulement deux manières d'aborder les deux-roues motorisés, comme une nuisance à combattre, ou comme un véhicule qui, puisqu'il présente bien plus d'avantage que d'inconvénients, mérite sa place dans les politiques actuelles de déplacements urbains. Et sans doute, à ce titre, Londres présente-t-elle un cas plus intéressant que Madrid. La capitale espagnole profite en effet de son climat favorable qui permet aux deux-roues d'y circuler toute l'année : ainsi, selon des données datant de 2011, les deux-roues motorisés comptent pour 10,8 % de l'effectif des véhicules madrilènes, tous types confondus, ce qui en fait la seconde catégorie la plus fournie. Dans le Grand Londres, à l'inverse, en 2013, ceux-ci ne représentaient que 4,2 % du total.

Minorité, mais minorité exactement au même titre que les cyclistes, les motocyclistes londoniens ont pourtant vu leurs revendications, la circulation dans les voies de bus en particulier, parfois, aboutir. Et sans doute ces succès sont-ils à porter en partie au crédit de l'efficacité des organisations de motards britanniques, la British Motorcyclists Federation, et le plus virulent Motorcycle Action Group, expertes en *lobbying* qui ont su faire profiter le mouvement motard européen de leurs compétences. Des personnalités comme Lembit Öpik, ancien député libéral et directeur de la communication et des affaires publiques du MAG soit, en d'autres termes, *lobbyiste* en chef, ou Leon Mannings, docteur en sciences politiques, spécialiste des politiques de transports et employé de Transport for London confèrent au MAG en général et à son antenne londonienne en particulier un poids politique qui interdit de le négliger.

---

14. Ces propos ont été publiés dans un dossier consacré au deux-roues motorisé en ville par Tráfico y Seguridad Vial, la revue grand public de la Direction générale du trafic : <http://revista.dgt.es/es/>

Le 20 avril 2012, le Motorcycle Action Group rend compte de l'adhésion de Daniel Moylan, alors vice-président de Transport for London : <http://www.mag-uk.org/en/newsdetail/a6976>

Le récit de cette prise de guerre mérite d'être rapporté : « Daniel Moylan, vice-président de Transport for London adhère au MAG à l'ACE Cafe.<sup>a</sup> (...) Daniel se prononce en faveur des motos dans les voies de bus et reconnaît l'intérêt des motocycles dans la lutte contre les problèmes d'encombrement et de pollution de Londres. Le fait que Daniel, proche collaborateur de Boris Johnson, ait rejoint le MAG comme d'autres personnalités telles le secrétaire d'État aux transports Mike Penning montre la considération qui entoure le MAG en tant qu'organisation de *lobbying*.

Daniel Moylan, accompagné du candidat Vert à la mairie Shahrar Ali, est venu à l'ACE Cafe (...) pour assister à la renaissance du MAG à Londres. Shahrar a déclaré : "C'est une merveilleuse occasion pour les Verts de démontrer que nous ne sommes pas anti-moto, d'expliquer que notre approche conjointe de réduction du trafic et de lutte contre la pollution profitera à tous les motocyclistes." »

Sans tomber dans un angélisme qui négligerait d'éventuelles arrières-pensées électorales, puisque Boris Johnson sera réélu maire de Londres en mai 2012, en évitant aussi l'écueil inverse qui consisterait à projeter une appréciation autochtone et ethnocentrée sur un pays dont il reste à démontrer que les pratiques électorales y soient assimilables à celles que l'on connaît en France, ces faits comme les déclarations qui les accompagnent témoignent d'une relation des élus à la moto et aux motards totalement étrangère à la pratique française.

Imaginer un équivalent parisien impliquerait de voir le président du Syndicat des transports d'Île-de-France, le socialiste Jean-Paul Huchon, et Christophe Najdovski, ancien candidat à la mairie et aujourd'hui adjoint EELV au maire de Paris en charge des transports, de la voirie, des déplacements et de l'espace public venir discuter avec les motards au rendez-vous hebdomadaire du vendredi soir à la Bastille. Quant à l'agenda électoraliste de la mairie de Paris, on l'a vu à l'œuvre lors de la longue négociation avec la FFMC, entre 2004 et 2007, d'une charte du deux-roues motorisé, charte tombée dans l'oubli sitôt les élections de 2008 passées.

---

<sup>a</sup>. Situé dans la banlieue nord de Londres, l'ACE Cafe constitue l'un des éléments les plus significatifs du patrimoine motocycliste britannique : <http://www.ace-cafe-london.com/History.aspx>

Poser cette hypothèse renvoie à la fois au succès des partisans du vélo, en France, mais sans doute aussi dans bien d'autres pays européens, militants disposant des mêmes capitaux intellectuels et sociaux que les dirigeants du MAG londonien, et à l'échec, au moins à Paris, d'une FFMC qui n'a jamais réussi à accumuler le même capital, et reste un acteur mineur dans un jeu sur lequel elle ne peut guère espérer peser qu'en empruntant le canal assez convenu de manifestations qui répondent souvent aux critères de la manifestation routinière tels que Pierre Favre les a définis. Il reste, pourtant, un dernier point, sans doute le plus important, où il faut comparer bicyclette et motocyclette, dans les faits aussi bien que dans la manière dont ceux-ci alimentent une doctrine officielle, la sécurité.

### 3 Le risque cycliste

Quantifier le risque routier passe le plus souvent par la construction d'un indicateur dans lequel le nombre de victimes d'accidents de la route se trouve rapporté à la quantité de kilomètres parcourus par les usagers des diverses catégories de véhicules, indicateur dont chacun des termes pose un problème de validité plus ou moins aigu. Quand on utilise comme numérateur le nombre de tués, on dispose d'un chiffre assez fiable, même s'il reste affecté d'inévitables erreurs résiduelles. Le dénominateur, qui implique de connaître exactement et le parc de véhicules en circulation et la distance annuelle que ceux-ci parcourent, se montre en revanche bien moins robuste. Et lorsque l'on cherche à estimer le risque qui s'attache aux cyclistes, avec leur véhicule non immatriculé, et, plus encore, aux piétons, on imagine que les choses se compliquent sensiblement.

Nombre de problèmes spécifiques apparaissent alors, lesquels sont discutés dans un document d'un intérêt majeur, un rapport<sup>15</sup> disponible en français que l'International Transport Forum vient de publier sous l'égide de l'OCDE. Sorti en janvier 2015, rédigé par un groupe de travail comprenant une trentaine d'experts dont, pour la France, Thomas Jouannot et Hubert Peigné, ce document représente une somme sans équivalent, et une discussion approfondie des nombreuses limites que ses rédacteurs ont dû affronter, par exemple la forte sous-estimation, dans les bilans officiels, des accidents de cyclistes, et la difficulté à comparer l'accidentalité d'usagers très hétérogènes. C'est qu'il n'y a, après tout, guère de raison de se réjouir du nombre infime de cyclistes accidentés sur les autoroutes et les voies rapides, puisque ces axes leurs sont interdits.

À partir de sa page 40, le rapport de l'ITF tente malgré tout, en puisant à des sources diverses, de rendre compte d'un certain nombre d'indicateurs qui comparent les risques que courent les usagers vulnérables en les rapportant à celui du plus ordinaire des usagers protégés, l'automobiliste. Parmi celles-ci, on trouve le bilan annuel des victimes de la route produit par le Department for Transport britannique. Dans son édition la plus récente, celle de 2013,<sup>16</sup> il donne en page 103 une liste de ces indicateurs : pour l'année 2012, en prenant donc un point de référence usuel, on calcule qu'un cycliste ou un piéton court 18 fois, et un usager de deux-roues motorisés 52 fois plus de risques qu'un automobiliste d'être tué dans un accident. Comme toujours, les statistiques britanniques confondent cyclomotoristes et motocyclistes, alors que les premiers ont, par kilomètre parcouru, significativement plus d'accidents que les seconds. Aussi peut-on compléter ces chiffres d'un second jeu, qualifié dans le rapport de l'ITF de méta-analyse et issu du classique Handbook of Road Safety Measures de Rune Elvik *et al.* Construit à partir de données allemandes, néerlandaises, danoises, suédoises mais aussi britanniques, provenant en somme de toute l'Europe du Nord, cet indicateur estime que, toujours par rapport à un automobiliste, un piéton court 7 fois plus de risques d'avoir un accident mortel, un cycliste 9, un motocycliste 22 et un cyclomotoriste 37.

---

15. Le vélo, santé et sécurité, OECD publishing, 2015. Seulement consultable en ligne, ce rapport se trouve à l'adresse suivante :

[http://www.keepeek.com/Digital-Asset-Management/oecd/transport/le-velo-sante-et-securite\\_9789282105979-fr#page1](http://www.keepeek.com/Digital-Asset-Management/oecd/transport/le-velo-sante-et-securite_9789282105979-fr#page1)

16. [https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment\\_data/file/359311/rrcgb-2013.pdf](https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/359311/rrcgb-2013.pdf)

Le même Rune Elvik, dans un article récent paru dans *Accident Analysis and Prevention*,<sup>17</sup> propose une autre de ses comparaisons, limitée cette fois-ci au cas particulier de la Norvège qu'il présente pourtant comme « *typique de nombre de pays à fort taux de motorisation. On peut noter que le risque d'être blessé est, pour un piéton, environ quatre fois plus élevé que pour les conducteurs d'une automobile et, pour les cyclistes, à peu près 7,5 fois plus élevé que celui des passagers d'une automobile.* » (Elvik, 2009, p. 849.) Faisant la synthèse de plusieurs études locales, le tableau qu'il présente et qui couvre la période 1998-2005 compare les risques d'être blessé dans un accident de la route par million de kilomètres parcourus. Toujours par rapport à celui des usagers d'une automobile ce risque se montre, par ordre décroissant, 9 fois plus élevé pour les motocyclettes légères, 8 fois pour les cyclomoteurs, 7,5 fois pour les cyclistes, 5,7 fois pour les motocyclettes lourdes et 4 fois pour les piétons.

Le fait que ces calculs, dont la méthodologie précise aussi bien que les sources restent inconnues, se doivent d'être pris comme de larges approximations n'invalide en rien la démonstration. Chiffres officiels, ils sont supposés décrire la réalité telle que les institutions la conçoivent, réalité dont celles-ci doivent tenir compte pour élaborer leur politique. Et, même si les écarts entre estimations sont significatifs, les ordres de grandeur, et plus encore la hiérarchie du risque, entre usagers de deux-roues motorisés d'un côté, automobilistes de l'autre, et des cyclistes bien plus proches des premiers que des seconds, restent grossièrement similaires. Dès lors, il semble impossible d'ignorer que le mouvement encouragé par les politiques publiques, l'abandon de la voiture au profit du vélo, se paye pour ceux qui suivraient ces injonctions par des trajets bien plus risqués. Aussi faudra-t-il être particulièrement attentif à la manière dont, au moment d'énoncer cette propriété, les autorités construisent un argumentaire qui, avec l'appui de tout un arsenal rhétorique, leur permettra de nier cette évidence. Mais les ressources de la comparaison ne s'arrêtent pas là.

Car les indicateurs exposés plus haut souffrent de nombreux défauts. En dehors du caractère parfois très approximatif des chiffres eux-mêmes, la méthode employée, qui se contente, dans une démarche purement administrative, de recourir à des agrégats recueillis à l'échelon national, ignore les distinctions entre chaque catégorie d'usagers, et ignore donc leurs conséquences. Construire ces indicateurs globaux à partir de telles sources revient au fond à considérer que tout le monde roule à la même vitesse qu'une automobile, et emprunte en mêmes proportions des infrastructures qui s'étagent pourtant des autoroutes de liaisons à une voirie urbaine sur laquelle la vitesse est limitée à 30 km/h. Un tel procédé se montre évidemment particulièrement inadapté lorsqu'il s'adresse au véhicule le plus éloigné de l'automobile, la bicyclette. Tenter d'estimer de manière pertinente le risque cycliste impose donc, d'une certaine façon, de procéder à l'inverse et de construire, dans la mesure du possible, un indicateur qui, en redressant les données disponibles, permettra véritablement de comparer les risques qu'affrontent, lorsqu'ils sont placés dans une situation identique, les divers usagers de la route.

Mais il n'est pas facile de collecter des données qui satisfassent à de telles contraintes. Il faut en effet commencer par découper un territoire où tous les usagers seront à égalité, et pourront emprunter les mêmes infrastructures, ce qui implique d'exclure les voies rapides et autoroutières interdites aux cyclistes. Un tel territoire sera donc exclusivement urbain. Les

---

17. Rune Elvik, The non-linearity of risk and the promotion of environmentally sustainable transport, *Accident Analysis and Prevention* vol. 41 2009 p. 849-855

données les plus fines étant produites à l'échelle du département, il n'existe en France qu'un seul endroit où l'on pourra procéder ainsi avec les éléments accessibles au public : la ville de Paris, à la condition de pouvoir retrancher les accidents qui se produisent sur le boulevard périphérique et sur les accès aux autoroutes. Sur un tel terrain, l'argument du différentiel de vitesse, source de fortes inégalités dans les temps d'exposition au risque, s'efface. Les rues parisiennes, surveillées par un réseau dense de systèmes automatiques, fournissent ainsi une mesure fiable de la vitesse moyenne des automobiles : selon le Bilan des Déplacements publié en 2012 par la mairie de Paris, celle-ci, entre 2001 et 2012, a diminué de 16,6 à 15,5 km/h, une vitesse donc comparable, voire inférieure, à celle qu'atteignent les cyclistes.

Reste à trouver les chiffres nécessaires, une tâche dont s'est acquittée, un temps, la préfecture de police de Paris. Au moins depuis 2007, et jusqu'en 2010, celle-ci a en effet édité un bilan très détaillé de la sécurité routière à Paris. Publiée comme les autres avec un recul d'un an, et plusieurs mois de retard, l'édition 2011 inaugurerait une présentation différente, bien plus graphique, et bien moins riche en données, format à cause duquel les bilans récents ne fournissent plus les informations indispensables. En même temps, les éditions antérieures disparaissaient du site web de la préfecture, lui aussi refondu pour devenir visuellement plus attractif, et bien plus pauvre en contenu. Aussi, les chiffres nécessaires à la comparaison qui suit ne couvrent que les années 2007 à 2010, tout en n'étant plus disponibles en ligne.

Dans ces publications, la préfecture ne distingue que trois types de véhicules, les vélos, les deux-roues motorisés, et les véhicules à quatre roues, essentiellement donc, mais pas uniquement, des automobiles. Il faut par ailleurs redresser les chiffres pour en exclure les accidents qui se produisent sur les voies interdites aux cyclistes, opération possible puisque les données fournissent ce détail. Il faut également en extraire les bizarreries, comme en 2009 où deux des six cyclistes tués l'ont été « sur l'anneau cyclable du bois de Vincennes », propriété qui suffit a priori pour exclure cet accident du bilan des accidents de la route. Reste enfin à évaluer la part de chaque type d'utilisateur dans la circulation : dans l'édition 2010 de son bilan la préfecture crédite les cyclistes d'une part de trafic de 3 %, tandis que pour les usagers de deux-roues motorisés, celle-ci s'élève à 17 %. Ce dernier chiffre est cohérent avec les comptages effectués par les étudiants de Pierre Kopp, dont celui-ci détaille la méthodologie dans son article (Kopp, 2009, p. 220-221) et qui permettent, en 2007, d'estimer aussi cette proportion à un peu plus 17 % de la circulation. La troisième catégorie, les véhicules à quatre roues, compte donc pour 80 % du trafic.

On dispose alors de tous les éléments nécessaires pour comparer, sur le seul territoire de Paris intra-muros et sur les quatre années qui vont de 2007 à 2010, le risque respectif propre à chaque catégorie d'utilisateurs. Pour les tués, on peut construire le tableau suivant :

	2007	2008	2009	2010	Total	Risque relatif
vélos	5	5	4	2	16	47
deux-roues motorisés	12	14	16	16	58	30
véhicules à quatre roues	1	2	3	3	9	1

On a donc, pour chaque catégorie, additionné les tués sur les quatre années disponibles,

avant de rapporter ce total aux parts de trafic respectives, ce qui permet, toujours en prenant comme étalon les véhicules à quatre roues, de calculer les risques auxquels sont exposés les cyclistes et les usagers de deux-roues motorisés. Les effectifs très faibles rendent évidemment les résultats forts volatils. Aussi faut-il compléter ce tableau d'un second, construit selon la même méthode, et qui prend en compte une conséquence plus fréquente des accidents de la route, l'hospitalisation pour une durée supérieure à 24 heures :

	2007	2008	2009	2010	Total	Risque relatif
vélos	40	38	40	32	150	22
deux-roues motorisés	343	434	345	323	1445	37
véhicules à quatre roues	49	43	53	39	184	1

En somme, par rapport aux usagers de véhicules à quatre roues, automobilistes pour l'essentiel, les cyclistes risquent 47 fois plus d'être tués dans les rues parisiennes, et 22 fois plus d'être victimes de blessures significatives, ce second indicateur se montrant bien plus robuste que le premier, tandis que pour les utilisateurs de deux-roues motorisés les risques s'établissent, respectivement, à 30 et à 37 fois plus. Une telle situation, de tels écarts, s'expliquent évidemment par la faible vitesse à laquelle s'effectue généralement la circulation dans les grandes métropoles actuelles, et qui se traduit par un risque particulièrement faible pour les usagers protégés par une carrosserie. Pour ceux-ci, les accidents graves se produisent le plus souvent la nuit, dans des rues désertes, et à des vitesses bien supérieures à celles qui sont autorisées.

Les bilans de la préfecture permettent également de connaître la fréquence et l'évolution d'un dernier paramètre, la responsabilité dans l'accident telle que la police la constate dans ses procès-verbaux, responsabilité détaillée pour chaque catégorie d'usagers de deux-roues dans le diagramme suivant :

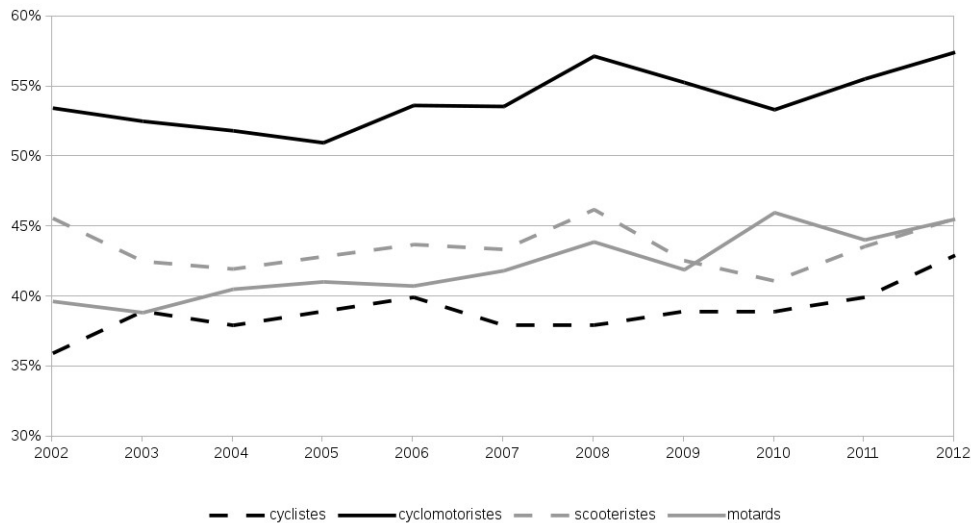


FIGURE 2 – Les responsabilités présumées dans les accidents des utilisateurs de deux-roues parisiens *source : préfecture de police, bilan sécurité routière, grandes tendances 2002-2012*

Si les cyclomotoristes se distinguent nettement des autres usagers, on constate que les taux de responsabilité des cyclistes et des motocyclistes demeurent proches, et plus encore si l'on ne prend en compte que les seuls motards. La vertu des adeptes des « modes doux » ne paraît pas s'exercer dans tous les domaines.

Si approximatives, et si dissemblables, soient-elles, ces estimations permettent au moins d'établir que le risque de la circulation à vélo reste de plusieurs ordres de grandeur supérieur à celui de l'automobile, en particulier dans un environnement urbain, et se montre, dans certaines circonstances, assez proche de celui des utilisateurs de deux-roues motorisés. À Paris, délaissier sa voiture au profit d'une bicyclette se paye, on l'a vu, par un risque d'accident grave environ vingt fois plus élevé que celui d'un automobiliste, et seulement inférieur de moitié à celui d'un utilisateur de deux-roues motorisé. S'agissant, dans les deux cas, d'usagers vulnérables le plus souvent pris dans un même flux majoritairement composé d'automobiles, de véhicules utilitaires, de camions et d'autobus, un tel résultat n'a rien de surprenant. Aussi est-il intéressant d'analyser de quelle manière les plans, programmes et études produites par divers organismes publics prennent cette réalité en compte, et la présentent au public.

L'acte fondateur d'une politique nationale favorable au vélo se déroule à l'Assemblée Nationale en mars 2004, au moment où Brigitte Le Brethon remet au Premier Ministre, Jean-Pierre Raffarin, en conclusion d'une mission parlementaire, des « propositions pour encourager le développement de la bicyclette en France. » Sans surprise, puisque les consultations préalables à sa rédaction n'ont pas franchi le cercle des défenseurs de la cause du vélo, qu'il s'agisse du

Club des Villes Cyclables, de la FUBicy dont les publications ont valeur d'avis d'experts, ou des chargés de mission vélo au CERTU ou à l'Équipement, le rapport se montre enthousiaste quant à l'utilité de la bicyclette, l'accueil que le public lui réserve, ou la nécessité, par souci d'équité, de la réintroduire dans des villes qui se sont trop souvent et depuis trop longtemps exclusivement tournées vers l'automobile.

Très vite, ce court plaidoyer va développer son argument principal, d'ordre sanitaire : « Les vertus individuelles de ce mode de déplacement individuel n'ont pas été valorisées contrairement à plusieurs de nos voisins comme la Grande-Bretagne et la Suisse. Ces pays ont encouragé le public à utiliser le vélo pour rester en forme, améliorer sa santé en rappelant que la pratique quotidienne du vélo pendant une demi-heure, associée à une alimentation saine et diversifiée suffisait à diminuer par deux le risque d'infarctus, de maladies coronariennes et de certains cancers, suivant en cela les recommandations de l'Organisation mondiale de la santé. À une époque où l'obésité progresse dans notre pays de 6 % par an et concerne un Français sur dix, où un Français sur trois présente un surpoids et où 15 % des jeunes souffrent de diabète (soit une augmentation de facteur 3 en dix ans), il convient d'encourager sans délai les solutions les plus simples et les plus rapides à mettre en œuvre. La sédentarité étant une des principales causes de ces pathologies, la pratique régulière du vélo doit être identifiée dans les recommandations de santé auprès du public, notamment auprès des enfants, comme une priorité. La valorisation de cet atout – faire de son trajet quotidien un temps d'exercice physique – doit être hissée en tête des argumentaires en faveur du développement du vélo dans notre pays, dans l'intérêt de chacun, dans l'intérêt de la collectivité en agissant ainsi sur le bien-être individuel et sur la diminution des dépenses de santé. »

Quant aux éléments venant appuyer ce discours, ils seront rejetés en annexe. Ainsi, l'annexe 6 se place sous les auspices des recommandations de l'OMS pour détailler les multiples bienfaits de la pratique du vélo en termes de santé publique, deux trajets quotidiens permettant de diminuer de moitié les risques de cardiopathie ou de diabète, et les dangers du surpoids. L'annexe 7 plaide pour une « ville apaisée » aménagée pour le vélo et la marche, où la réduction des vitesses des automobiles conduit à la hausse d'une pratique du vélo qui deviendrait par là-même de plus en plus sûre. Enfin, il faut attendre l'annexe 8 pour voir évoqués les problèmes de sécurité qui affectent les cyclistes. La démonstration, d'abord purement arithmétique puisqu'elle se contente de dénombrer les cyclistes victimes, et de constater qu'ils sont bien moins nombreux que les piétons, cyclomotoristes et motocyclistes, ne s'intéresse à l'exposition au risque qu'au travers d'un tableau datant de 1991 et attribué, sans plus de précision, au CERTU et à Gérard Wolf, et selon lequel, par rapport à un automobiliste, un cycliste a entre 1,5 et 2 fois plus de risques d'être « tué ou blessé gravement en ville », un cyclomotoriste entre 10 et 35, et un motocycliste plus de 50.

Dans son rapport pour le PREDIT, Frédéric Héran en dit un peu plus sur ces chiffres : « Ainsi, en 1990, dans l'agglomération strasbourgeoise, pour un risque 1 d'être tué ou blessé grave lors d'un déplacement en voiture, le même risque à pied ou à vélo est double, mais ce risque en cyclomoteur est lui 17 fois plus important et en moto il est même supérieur à 50 fois (...) Ce résultat est très stable. Il se retrouve à peu de chose près dans toutes les villes de France et évolue très peu » (Héran, 2012, p. 40). En généralisant une situation locale et vieille de plus de vingt ans, en présentant les résultats de celle-ci comme stables et universels, en ne



disant rien de la façon dont ces chiffres ont été produits, il se rapproche dangereusement de l'affirmation d'autorité.

Cet argumentaire qui compare bénéfices et risques du vélo, et conclut invariablement que les premiers l'emportent largement sur les seconds forme la trame de divers rapports et articles qui, ayant tous le même auteur, suivent un développement similaire. Dans l'un d'entre-eux, publié en 2012 par l'Observatoire régional de la santé d'Île de France,<sup>18</sup> l'accidentalité des cyclistes est expédiée en une demi-page, les données chiffrées étant résumées sur deux lignes. Le risque essentiel relevé par ce texte provient en fait de l'exposition du cycliste à la pollution, coupable idéal puisque, par définition, tous les usagers de la route, et même les passagers des autobus, contribuent à l'accroître, sauf lui. Quant au danger que représente le cycliste lui-même, il n'est donné qu'à l'égard des piétons, et présenté comme infime face à celui des automobiles.





Tout une tactique rhétorique, systématiquement appliquée et réemployée, se décline ainsi en quelques points. Elle commence par minimiser le risque routier, en universalisant le jeu de données le plus rassurant, et en ignorant des chiffres récents, et bien moins favorables. Elle expose ensuite la théorie de la sécurité par le nombre selon laquelle « plus la proportion de personnes marchant ou faisant du vélo est élevée, plus le risque d'accident est faible : par exemple, le doublement de la pratique du vélo dans la population entraîne une hausse de 32 % des accidents de cyclistes. C'est le phénomène de masse critique ou de "sécurité par le nombre" ». Cette propriété n'a rien de bien original, et s'applique tout aussi bien à la moto : ainsi, entre 1996 et 2007, avec la forte hausse des immatriculations liée à la réforme du permis, les immatriculations de motocycles ont été multipliées par deux, tandis que la mortalité n'a augmenté que d'un facteur 1,12.

Pour expliquer que des usagers aussi exposés soient finalement bien moins en danger que le sens commun ne l'imagine, pour convaincre donc les citoyens réticents qu'ils ne risquent rien à se convertir au vélo et que, comme le répètent la FUB aussi bien que le Club des Villes Cyclables, « le principal danger du vélo, c'est de ne pas en faire », l'argument essentiel met en avant la faible vitesse de la circulation à vélo. On retrouve là, avec une évidente logique, le discours habituel de la sécurité routière, incorporé par le grand public au point, non seulement de paraître évident, mais plus encore de laisser totalement dans l'ombre un autre critère essentiel, la vulnérabilité. Cet argument, systématiquement utilisé pour mettre en garde contre les dangers de la moto, et même du cyclomoteur, fonctionne ici en sens inverse : puisque c'est la vitesse qui tue, et que les cyclistes roulent nécessairement lentement, ils ne peuvent, au même titre que les piétons, qu'être victimes des autres. Une approche si sommaire laisse dans l'ombre bien des causes d'accidents, et bien des responsabilités, grâce à de multiples petits oublis, comme ceux que l'on trouvera en exemple plus bas :

---

18. <http://www.ors-idf.org/dmdocuments/2012/RapportVeloBeneficesRisques.pdf>

## > la responsabilité selon les infractions

Les principales infractions génératrices d'accidents impliquant des cyclistes			COMMISE PAR			
			PIÉTONS 	CYCLISTES 	2 RM 	4 RM 
	NOMBRE	%				
Ouverture de portière sans précaution	78	11,08				78
Changement de direction sans précaution	75	10,65		20	3	52
Vitesse excessive	63	8,95		45	2	16
Franchissement du feu au rouge fixe	52	7,39		45	3	4
Traversée irrégulière de la chaussée par piéton	48	6,82	48			
Changement de file irrégulier	41	5,82		26	2	13
Emprunt d'une voie non affectée à sa catégorie	36	5,11		35	1	
Conduite d'un véhicule sans précaution	34	4,83		34		
Nombre total d'accidents impliquant des cyclistes	704					

La première cause d'accident des cyclistes est l'ouverture de portière sans précaution, la seconde le changement de file sans précaution. Dans ces deux cas qui représentent plus de

20% de leurs accidents, les cyclistes sont d'abord victimes de l'absence de vigilance d'autres usagers de la route. C'est également le cas des traversées irrégulières de la chaussée par les piétons.

FIGURE 3 – Chiffres et analyse des responsabilités présumées dans les accidents de cyclistes à Paris en 2012 *source : préfecture de police, bilan sécurité routière, grandes tendances 2002-2012 p.81*

Si le tableau statistique fournit une liste, par ordre décroissant, des causes d'accidents impliquant les cyclistes et, en regard, des responsabilités présumées, le commentaire se montre bien plus sélectif. Il insiste en effet sur les deux premières causes, dans lesquels les cyclistes sont exclusivement, ou majoritairement, victimes, puis saute directement à la cinquième, la traversée irrégulière par un piéton, lequel est seul fautif par définition. En chemin, on a opportunément oublié la vitesse excessive, et le non respect du feu rouge, causes majoritairement, voire quasi-exclusivement, retenues contre les cyclistes.

Le commentaire, en d'autres termes, élude entièrement ce que le tableau montre, la responsabilité significative des cyclistes dans leurs accidents, puisque, sur un total de 427 comportements fautifs, 205 leurs sont attribués. La multiplication de ces oublis intéressés, de ces délicates attentions, permet, touche par touche, et contre l'évidence des statistiques, de tracer le portrait du cycliste vulnérable, innocente victime des négligences des autres.

Ce risque routier, minime, résiduel, se trouve plus que compensé par les bienfaits corporels de la pratique du vélo, lesquels sont souvent détaillés, et quantifiés, pathologie par pathologie. Une telle justification paraît pourtant étrange puisque, après tout, de la piscine à la vaste gamme des stades, des terrains et salles de sport, des sentiers de randonnée et des pistes équestres, il existe quantité d'endroits où pratiquer une activité physique sans courir aucun risque de se retrouver sous les roues d'un poids-lourd, et que c'est d'ailleurs dans ces conditions-

là que la pratique du vélo se fait la plus soutenue. Par l'effet d'une réduction intéressée, les recommandations générales d'organismes tels que l'OMS se trouvent entièrement reportées sur le vélo, et sur la marche, comme s'il n'existait pas d'alternative, comme si, aussi, il fallait obligatoirement bonifier l'activité sportive en lui ajoutant une utilité pratique, se déplacer en l'occurrence, pour être sûr d'être écouté. Ainsi se dévoile une forme d'impensé hygiéniste imposant comme seule possible la pratique que les pouvoirs publics souhaitent voire adoptée massivement, montrant aussi à quel point ceux-ci doutent de la volonté des citoyens de se conformer aux consignes ainsi prodiguées. Avec le vélo on fabrique, non pas un problème, mais un bien public, et un bien public menacé, en particulier par les automobilistes, source de danger physique, et dont la voiture polluante atteint la santé de cyclistes contraints de subir ses nuisances.

L'argumentaire, enfin, s'ancre dans la réalité en citant un certain nombre de cas exemplaires supposés tracer la route à suivre, toujours les mêmes, le Danemark, les Pays-Bas, mais également des villes-prototypes, Münster en Allemagne, Trévis en Italie, Grenoble, Strasbourg. Mais on oublie de rappeler ce que ces villes au mieux moyennes puisque Trévis, l'exemple supposé démontrer qu'en Italie aussi on roule à vélo, ne compte guère plus de 80 000 habitants, ont en commun, leur topographie absolument plane, leur taille réduite qui rend physiquement et économiquement possible un usage intensif de la bicyclette, conditions qui sont loin d'être universelles. Et en vantant l'exemple cardinal, le royaume du vélo, les Pays-Bas, on omet systématiquement de faire référence à une accidentalité dans laquelle les cyclistes, suivant le rapport 2014 de l'International Transport Forum,<sup>19</sup> représentaient en 2012 31 % des tués sur les routes, tandis que la moitié des blessés classés MAIS2 et plus, victimes donc de traumatismes plus sévères que de simples contusions et écorchures, proviennent d'accidents de cyclistes seuls, de cyclistes contre cyclistes, ou de cyclistes contre piétons, soit de configurations ne faisant intervenir aucun véhicule motorisé.

Moyen de joindre l'utile au nécessaire, le vélo cesse donc d'être un mode de déplacement pour devenir une forme de thérapie inconsciente, une occasion de s'administrer sans même le vouloir sa dose quotidienne recommandée d'exercice physique. Avec ce cadrage absolument particulier qui ne veut retenir de la pratique du vélo que son intérêt sanitaire, on comprend que tous ses inconvénients, sa faible portée, le fait qu'il exige malgré tout un effort certain et reste donc inaccessible pour une partie de la population physiquement amoindrie par l'âge ou le handicap, et, plus encore, le risque d'accident que, pour avoir fait l'expérience de la chute en même temps que l'apprentissage du vélo, personne ne peut pourtant ignorer, restent hors champ. Et puisque nier totalement ce dernier paramètre demeure impossible, tout sera fait pour le minorer. Construit comme une fiction, l'argumentaire relève des mises en scènes de l'action publique telles que les étudie Joseph Gusfield. Dans ce genre de récit, il y a une place pour le drame et ses personnages tragiques, le buveur compulsif, le motard inconscient. Mais il en a aussi une pour le conte de fées.

Dans le discours, passer de la machine dangereuse à l'utilisateur vulnérable permet d'opérer une double translation grâce à laquelle une politique publique discriminante peut s'appliquer à deux groupes de citoyens réputés posséder, en tant que tels, les mêmes droits et dont on a

---

19. <http://www.internationaltransportforum.org/Irtadpublic/index.html>

vu, qu'il s'agisse du risque qu'ils courent et font courir aux autres, ou de leurs responsabilités dans les accidents dont ils sont victimes ou se rendent coupables, que rien ne permet, sinon de les distinguer, du moins de justifier cette dichotomie qui caractérise les politiques publiques dont ils sont l'objet. Or, si la machine est dangereuse, il relève de la responsabilité de l'État de l'interdire ; à l'inverse, si l'utilisateur est vulnérable, il se doit de le protéger. En entretien, Antonio Perlot, aujourd'hui secrétaire général de l'ACEM après avoir été responsable de la FEMA, et qui, ayant successivement dirigé les associations européennes représentant les intérêts des motards et de l'industrie de la moto, dispose donc d'une longue expérience de la pratique bruxelloise, expose ainsi les préjugés d'un haut fonctionnaire européen :

*« Il y a quelques années la Direction Générale Transports qualifiait les piétons et les cyclistes de vulnerable users, et les deux roues motorisés de users at risk. Je pense que c'était en 2005 et j'avais posé la question de savoir quelle est la différence entre ces deux définitions, pourquoi est-ce que vous avez pris cette décision. Et en fait la personne, de manière je dirais un peu caricaturale, un peu embarrassée avait dit que les usagers vulnérables sont vulnérables parce que les autres les mettent en danger alors que les motards sont un danger pour eux-mêmes. Alors j'avais dit que ça n'a aucun sens puisque si un cycliste est complètement irresponsable c'est un danger pour lui-même aussi. Et depuis, je ne pense pas que ça a été déterminant cet événement-là mais depuis nous sommes vulnérable aussi. Alors c'est pas forcément positif, il y a du plus et du moins mais au moins il y a cette étiquette, dans les définitions européennes nous sommes assimilés à des usagers vulnérables. »*

La distinction qui s'opère entre cyclistes et motocyclistes est autant symbolique que physique. Toute une conception moralisatrice et essentialiste de la pratique de la moto, qui réduit le large éventail des utilisateurs de deux-roues motorisés aux seuls adeptes de l'excès, ce qui revient, au fond, à ne retenir des pratiques sportives potentiellement risquées que les seuls amateurs de disciplines extrêmes, se retrouve dans les propos de ce haut fonctionnaire. Il ne fait, en cela, que réciter une doctrine, mise au point en France à la fin des années 1970 par Christian Gerondeau, alors Délégué interministériel à la sécurité routière et qui, plus tard, assurera sa diffusion à l'échelon européen.

Justifier une politique de sécurité routière dont une des propriétés relève de la large publicité que ses promoteurs lui ont donnée à travers la presse, et cela dès ses débuts puisque les déclarations radiodiffusées de Christian Gerondeau en 1978 serviront de fait générateur à la révolte des motards, implique de nier la complexité et la variété des processus à l'œuvre dans les accidents pour ne retenir que des grandeurs, physiques ou symboliques, élémentaires, la vitesse, l'alcool, la faiblesse, la brutalité, l'inconscience. Désigner la moto, cet objet effectivement en mesure d'emmener son conducteur à des vitesses très élevées sans lui offrir aucune protection, comme coupable permet de s'exonérer de toute responsabilité quant à l'état de la route, de toujours impliquer, quelle que soit la situation d'accident et les responsabilités constatées par les tribunaux, le motard qui roule fatalement trop vite, et d'échafauder ces théories spontanées sur l'attrait mortifère d'une machine qui ne peut qu'emporter ses trop jeunes conducteurs vers un destin funeste, théories qui, aujourd'hui encore, confortées comme elles le sont par le sens commun, résistent à l'épreuve des faits les plus élémentaires.

Poser, à l'inverse, ce vélo dont la vitesse dépend seulement des capacités physiques de son utilisateur, et de la pente sur laquelle il se trouve, comme un engin par définition inoffensif,

incapable de faire le mal et auquel le mal ne peut arriver qu'à cause des autres, l'automobiliste négligeant qui ouvre sa portière, le chauffeur de poids-lourd trompé par son angle mort, revient à appliquer, en quelque sorte, un autre processus de réification, qui décharge le cycliste de sa responsabilité personnelle et la transmet, non pas à une machine, mais à d'autres usagers de la route. Les objections rationnelles, le fait que l'on ait affaire à un individu conscient et autonome, qui pratique une activité dont il semble difficile de nier qu'elle soit plus risquée que la conduite d'une automobile, et dont on a vu que, quand elle se pratique en ville, elle ne l'est pas tellement moins que celle d'une motocyclette, n'importent pas, et importent d'autant moins que les spécialistes dont on a cité les contributions parviennent, au moyen de savants calculs, à compenser les risques de la circulation par les bénéfices de l'activité physique. Débarrassant ainsi la pratique du vélo de ses inconvénients en matière de sécurité mais aussi, plus simplement, d'utilité économique, les pouvoirs publics, en multipliant les apories, en construisant un monde idéal, justifient sans peine les investissements considérables qu'entraîne l'adaptation des villes à la bicyclette.

Cette cité idéale, « *cette ville sans défaut, cette ville parfaite, vers laquelle tendent les Plans de Déplacements Urbains, à un prix* » comme l'écrivent Hélène Reigner, Thierry Brenac et Frédérique Hernandez, et « *ce prix produit un entre-soi sélectif et induit une forte hiérarchie entre les quartiers qui méritent d'être protégés de l'automobile et les autres.* » Protéger les centres urbains denses que l'on cherche à densifier encore plus, la « ville patrimoniale », en entravant la circulation automobile, renforce le coût d'usage de celle-ci. Et développer le réseau de transports en commun d'une ville que le prix du foncier réserve déjà aux catégories sociales les plus favorisées bénéficie « *avant tout aux cadres ayant les moyens de se loger en centre-ville en leur offrant une bonne accessibilité au marché de l'emploi.* » À l'opposé, l'espace péri-urbain, celui de la classe moyenne, économiquement impossible à desservir par les transports publics, échappe aux politiques de déplacement. Il fait l'objet « *d'un discours convenu qui fastige les habitants des zones pavillonnaires périurbaines* », coupables d'avoir fait le choix d'un habitat individuel éloigné du centre, et pour lequel l'automobile reste indispensable.

Mais « *cette condamnation hâtive et condescendante de l'automobilisation des classes moyennes périurbaines élude une dimension essentielle du phénomène de périurbanisation : cette localisation est choisie sous contrainte.* » Le prix des logements en centre-ville contraint en effet les familles à rechercher plus loin un habitat adapté et à leurs besoins, et à leurs ressources, alors que « *la question des populations pauvres périurbanisées et de leur mobilité n'est pas à l'agenda, pour l'instant, des politiques urbaines en général, et des politiques de transport et de déplacement en particulier.* » (Reigner, Brenac, Hernandez, 2009, par. 41-45)

Le même enthousiasme, la même sempiternelle certitude d'avoir trouvé la formule magique de la cité idéale qui, voici peu, conduisit à l'édification des villes nouvelles et à l'urbanisme de dalle préside aujourd'hui à la conception de ces écoquartiers qui, eux aussi, partagent cette même propriété fondamentale d'exclure de leurs schémas une des composantes originelles et élémentaires de la ville, en l'espèce la raison principale pour laquelle on y trace des rues larges, la capacité de s'y déplacer à bord d'un véhicule individuel. On l'a dit, la politique de promotion du vélo dépasse très largement la seule problématique de la sécurité routière. Le fait de circuler dans une ville sûre et durable, pour reprendre le titre de l'article d'Hélène Reigner, Thierry Brenac et Frédérique Hernandez, ne peut pourtant se limiter à employer la bicyclette et les

transports en commun autrement qu'en excluant les usagers qui, essentiellement parce que leurs déplacements aussi sont contraints, ne peuvent faire l'économie d'un véhicule individuel : au moins les métropoles européennes, unanimes dans leur volonté de décourager l'usage de la voiture, reconnaissent-elles l'utilité, dans une telle perspective, des deux-roues motorisés. Que la principale exception à cette position pragmatique se trouve en France ne fait que renvoyer, une fois de plus, à cet aveuglement constant qui interdit, en particulier à Paris, grâce à un arsenal de petites ruses, de voir ce qui se déroule sous ses yeux. Aussi est-il indispensable de chercher à comprendre quel peut bien être, pour ce sens commun partagé par les experts, le contenu de cet imaginaire de la moto qui, pour parvenir à effacer le réel, doit bien être doté d'une singulière puissance.

Denis Berger  
Docteur en sociologie  
Mai 2015

## Liste des abréviations

ACEM : Association des Constructeurs Européens de Motocycles  
CEREMA : Centre d'Études et d'Expertise sur les Risques, l'Environnement, la Mobilité et l'Aménagement  
CERTU : Centre d'Études sur les Réseaux, les Transports et l'Urbanisme  
CETE : Centre d'Études Techniques de l'Équipement  
DDE : Direction Départementale de l'Équipement  
DSCR : Direction de la Sécurité et de la Circulation Routières  
ENTPE : École Nationale des Travaux Publics de l'État  
FEMA : Federation of European Motorcyclists' Associations  
FFMC : Fédération Française des Motards en Colère  
IFSTTAR : Institut Français des Sciences et Technologies des Transports  
MAG : Motorcycle Action Group  
ONISR : Observatoire National Interministériel de la Sécurité Routière  
PREDIT : Programme de Recherche et d'Innovations dans les Transports Terrestres  
SETRA : Service d'Études Techniques des Routes et Autoroutes

## Références

- [1] Elvik Rune, The non-linearity of risk and the promotion of environmentally sustainable transport, *Accident Analysis and Prevention* vol. 41 2009 p. 849-855
- [2] Héran Frédéric, Des distances à vol d'oiseau aux distances réelles ou de l'origine des détours, *Flux*, 2009/2 n° 76-77, p. 110-121.

- [3] Héran Frédéric, Vélo et politique globale de déplacements durables, rapport pour le PRE-DIT, janvier 2012
- [4] Huré Maxime, La création d'un réseau de villes : circulations, pouvoirs et territoires, *Métropoles* [en ligne], 6/2009 <http://metropoles.revues.org/4010>
- [5] Kopp Pierre, La contribution des deux-roues motorisés à la mobilité dans une grande métropole : le cas de Paris, *Transports*, n°456, juillet-août 2009, p. 217-229
- [6] Lafaye Claudette, Thévenot Laurent, Une justification écologique ? Conflits dans l'aménagement de la nature, *Revue française de sociologie*, 1993 vol 34 n°4 p. 495-524
- [7] Praznoczy Corinne, Les bénéfices et les risques de la pratique du vélo Évaluation en Île-de-France, ORS Île-de-France, 2012
- [8] Praznoczy Corinne, Les avantages sanitaires de la pratique du vélo dans le cadre des déplacements domicile-travail, ARRIVA, 2013
- [9] Praznoczy Corinne, Les avantages sanitaires de la promotion du vélo dans le cadre des déplacements domicile-travail, *Pollution Atmosphérique* [en ligne], N° 219 - Juillet-septembre 2013, <http://lodel.irevues.inist.fr/pollution-atmospherique/index.php?id=2377>
- [10] Reigner Hélène, Hernandez Frédérique et Brenac Thierry, Circuler dans la ville sûre et durable : des politiques publiques contemporaines ambiguës, consensuelles et insoutenables, *Métropoles* [en ligne], 5/2009, <http://metropoles.revues.org/3808>