

2000-2030 : De l'auto-ville à la vélo-cité

Synthèse de l'intervention de Gérard Mermet, Dijon, 6 octobre 2011

Grand témoin du 19^{ème} congrès du Club « *Vélo 2030 : l'avenir a besoin du vélo !* », le sociologue et auteur de Francoscopie, **Gérard Mermet**, a convié les acteurs du vélo à la réflexion sur les atouts du vélo à l'horizon 2030, solution adaptée et porteuse face aux nouveaux défis du XXI^{ème} siècle. Economie, démographie, société ou technologie éclairant les indicateurs d'aujourd'hui pour mieux décrypter les tendances de demain, Gérard Mermet aborde l'innovation vélo sur fond d'histoire des représentations et des mentalités, entre champs des possibles et fantasmes improbables du futur. Fret, vélo comme « mode individuel-collectif », traction, géolocalisation... pour le sociologue citant l'industriel-philosophe Gaston Berger, « *l'avenir n'est pas à découvrir, il est à inventer* ».

Les axes d'évolution de la société à l'horizon 2030

Du point de vue **démographique**, l'accroissement de la population, son vieillissement mais aussi la complexification de la structure familiale, la diminution de la taille des ménages, l'augmentation des mobilités inter-régionales, et la surpopulation urbaine... poseront de nouvelles problématiques dans lesquelles le vélo s'inscrira en tant que mode de transport assurant autonomie et accessibilité. Problématiques auxquelles il répondra aussi en tant que mode actif, remède à la sédentarisation croissante.

Les évolutions **économiques** en cours produiront, quant à elles, un passage de l'économie à « l'écolonomie ». Dans un contexte de faible croissance, la hausse de l'inflation faisant peser des risques élevés sur la zone euro, de hausse des prélèvements sociaux destinés au remboursement de la dette, de stagnation du pouvoir d'achat des ménages, et d'apparition de nouveaux modes de travail, la structure économie classique glissera progressivement vers une « économie verte », favorable à l'utilisation du vélo, mode peu coûteux.

La fin puis la refondation du modèle « républicain » sera sans doute le fait **sociologique** important à retenir de ces vingt prochaines années. Cette nouvelle tendance marquera le développement de nouvelles tensions, frustrations et risques de conflits, refus des inégalités et recherche d'équité, primauté de l'émotion sur la raison, rémanence des prismes idéologiques, communautarisme croissant, résistance à l'innovation technologique. En réaction à ces bouleversements sociétaux, les indicateurs qualifiant la notion de progrès ne seront plus les mêmes qu'avant. Plutôt qu'indicateurs de richesse (PIB), ou de logiques de vitesse, on préférera les concepts de qualité de vie ou de lenteur.

Le XXI^{ème} siècle restera un champ ouvert aux **innovations technologiques**. La réalité et l'individu deviendront « augmentés » : infotechs, nanotechs,

spaciotechs, aquatechs, neurotechs, robotechs, mobitechs. Ces innovations affecteront de manière forte le devenir des mobilités de 2030.

Mobi-convivialité, stationnement, fret, pédagogie... une marge de manœuvre importante pour innover à vélo

Si le vélo, en sa qualité de mode autonome, échappe à la fragilisation des structures sociétales et économiques (au contraire des modes de transports lourds ou motorisés), il reste aussi un objet flexible et adaptable aux évolutions de besoins et d'usages nouveaux. Après l'innovation du vélo en libre service, le vélo reste encore un objet aux nombreux atouts et dont les perspectives innovantes sont multiples.

A un transport plus souvent subi que choisi, Gérard Mermet oppose la « **mobi-convivialité** », véritable piste d'évolution du vélo, alternative intéressante à creuser et déjà ouverte par le Vélib' à laquelle d'autres déclinaisons pourraient faire écho, à contre-courant de l'idéologie du tout-vitesse.

La question du **stationnement** apparaît également comme un des enjeux majeurs de l'innovation. Pour trivial qu'il soit, il n'en demeure pas moins un problème toujours croissant auquel les villes auront à faire face: stationnement en gare, nécessité de libérer du foncier en centre-ville dense, stationnement dans les lieux d'habitats collectifs...

L'organisation de l'**intermodalité** est une autre piste de recherche d'innovation centrale. Elle permet l'articulation des centres-villes aux territoires périurbains et constitue une solution efficace pour les déplacements domicile-travail.

Encore marginal dans les années 2010, le **transport des courses** à vélo ou vélo triporteur présente un potentiel important.

A côté des acteurs institutionnels classiques, le contexte de l'entreprise et de l'**accès au travail** devient un cadre innovant pour favoriser les déplacements alternatifs, par le biais de dispositifs nouveaux : parkings vélo, achat de flottes de vélo proposés aux employés...

Face à la complexification des profils d'utilisateurs du vélo, la conduite d'une grande **étude** sur les utilisateurs pourrait favoriser la réflexion sur le devenir du vélo et des nouveaux besoins à satisfaire.

L'accroissement important de nouveaux utilisateurs appelle à accompagner ces nouveaux initiés. Le changement des habitudes de mobilité entrainera un travail de **pédagogie** accru, en lien avec de nouveaux acteurs pour aider les usagers à s'insérer dans la circulation (vélo-école, campagnes de prévention).

Enfin, le vélo en tant qu'objet industriel recèle de nombreuses possibilités **d'innovations fonctionnelles** comme le transport de charges, la communication, ou encore la géolocalisation.

Avec 75 kilomètres parcourus en vélo par personne et par an en France, le potentiel de la Petite Reine reste encore énorme au regard des 936 kilomètres parcourus par les Danois, ou des 848 kilomètres des Hollandais. Aussi le passage de la société du stade de l' « information » sur les enjeux environnementaux à celui de l' « action » dans les années 2010, puis de l' « engagement » et enfin du « prosélytisme » à horizon 2030 engagera-t-il une puissante évolution du système des valeurs dans laquelle le vélo apparaîtra comme un transport public individuel.