

Le 30 km/h pour tous en ville

Modérer la vitesse et donner la priorité aux vélos. Y compris sur les transports publics: l'urbaniste Frédéric Héran défend des idées un peu folles, mais il a de bons arguments.

Pour empêcher l'étalement des villes, il faut revenir au vélo et ralentir le trafic.



Keystone-a

Auteur du livre *Le retour de la bicyclette* (La Découverte), l'économiste et urbaniste Frédéric Héran était à Lausanne le 8 novembre. Invité par Pro Vélo et par la Société suisse des ingénieurs et architectes, ce maître de conférences à l'Université de Lille 1 a rappelé l'histoire des déplacements urbains depuis deux siècles. L'invasion des voitures est un fait connu. Plus surprenante est l'affirmation que les transports en commun ne sont pas la panacée. Ni les vélos en libre-service. Ci-après, un résumé des réflexions de Frédéric Héran à partir de sa conférence et de son livre.

Vous parlez d'invasion à propos des voitures en ville. Parce qu'elles ont chassé les chevaux?

Frédéric Héran: – Non, les vélos! Le nombre de cyclistes a été divisé par

dix entre 1920 et 1960. A la veille de la Seconde Guerre mondiale, les embouteillages de cyclistes étaient légion aux sorties des usines et sur les ponts. Chaque magasin avait son triporteur pour délivrer ses produits. Puis, dans les années 1950-1960, on assiste à un effondrement de la pratique du vélo dans tous les pays européens. En un quart de siècle, avec 10% d'augmentation chaque année, les automobiles envahissent les villes. C'est alors que les Pays-Bas et l'Italie, les deux pays les plus urbanisés de l'époque, prennent les premières mesures pour modérer le trafic automobile. Les Hollandais créent des «cours urbaines», sorte de zones de rencontre avant l'heure; les Italiens des zones à trafic limité dans les centres historiques. Des mesures encore en vigueur aujourd'hui.

Donc les politiques ont compris la nécessité du vélo?

– En réalité, le discours politique évite soigneusement d'opposer les modes de transport, le débat se noie dans le consensus. En temps que chercheur, je me dois de le rappeler: la voiture pose problème, en ville surtout! On ne veut pas culpabiliser l'automobiliste, mais la liste des nuisances est connue: le bruit, la pollution, les accidents et la congestion du trafic. Et ce véhicule motorisé est dévoreur d'espace. L'implantation d'infrastructures nouvelles en sa faveur, ne résout rien mais crée, au contraire, un trafic supplémentaire. Et la voiture a des effets indirects: désaffection pour les modes actifs tels que le vélo, diminution des rapports de voisinage, dégradation de la santé humaine et du cadre de vie.



On assiste pourtant à un retour du vélo?

– Les premiers sont les *provos* d'Amsterdam (un groupe d'extrême-gauche), qui sont descendus dans la rue. Ils voulaient remplacer les voitures par des «vélos blancs», des vélos recyclés et gratuits à disposition de chacun. Ils sont de fait les véritables inventeurs du vélo en libre-service (VLS). En 1977, ils réclamaient déjà une réduction de la vitesse des véhicules motorisés.

Vous proposez aussi de réduire la vitesse en ville à 25-30 km/h. Quel serait l'avantage?

– Les villes qui vont lentement ne vont pas plus mal. Comme l'écrivait déjà Ivan Illich au début des années 1970, jusqu'à 25 km/h la vitesse est compatible avec une ville durable. Une

vitesse supérieure favorise l'étalement de la ville, qui dévore les alentours. Et le mode de déplacement qui profite le plus de cet apaisement est précisément la bicyclette.

Cette simple mesure de modération de la vitesse est bien plus efficace que les aménagements spécifiques en faveur du vélo. Au centre-ville, celui-ci offre une certaine autonomie et s'avère bénéfique pour décongestionner les transports publics saturés qui ralentissent l'ensemble du trafic. En périphérie, le vélo est sous-utilisé alors qu'il pourrait servir à 'rabattre' les cyclistes vers les transports publics.

Comment faire pédaler les automobilistes?

– La majorité des nouveaux cyclistes sont des piétons ou des usagers des transports publics, très rarement des automobilistes. Eux, s'ils changent, sont plus attirés par les vélos à assistance électrique. Le vélo électrique est écologique pour autant qu'un automobiliste s'y mette, ce qui correspond à environ 10% des cas. Si c'est un piéton, son bilan carbone augmentera!

Pourquoi le vélo n'est-il pas considéré comme un mode de déplacement d'avenir?

– La bicyclette assure un confort médiocre en cas de mauvais temps. Il faut trouver des avantages qui compensent cela. L'argument écologique n'entre pas véritablement en ligne de compte. Mais le mot «actif» semble être le nouveau sésame. En effet, la préoccupation pour sa santé est une raison de pédaler qui monte en flèche. On connaît le coût élevé de la sédentarité sur la santé publique: obésité, diabète de type 2, cancers du côlon et du sein en sus des maladies cardiovasculaires.

Comment transmettre le goût et l'habitude de pédaler à la prochaine génération?

– En vingt ans, on a constaté chez les jeunes une baisse de 50% de l'usage du vélo. La jeune génération a fait le



Frédéric Héran,
économiste
et urbaniste.

choix du smartphone et par là même celui des transports publics au détriment du vélo. Partout, le développement des transports publics concurrence durement celui de la bicyclette, avant la marche ou la voiture. C'est particulièrement vrai en Suisse où ils sont performants.

Vous voulez freiner les transports en commun!

– Non, je préconise d'élargir la voie des bus et de toujours permettre aux cyclistes de l'emprunter afin de garantir leur sécurité et d'augmenter leur nombre. En Hollande se profile peut-être déjà le modèle du déplacement multimodal à venir, avec la possession de deux bicyclettes: l'une pour se rendre à un transport public, l'autre pour relier l'arrêt du bus ou tram à son lieu de travail.

Le vélo en libre-service est-il une solution ?

– Il est extrêmement coûteux pour la collectivité. Je connais bien le Vélib' de Paris et je vous le dis d'emblée: le vélo en libre-service n'est pas la panacée. Chaque année, la totalité du parc des vélos est volé ou dégradé par la génération des 12-17 ans... ■

Mis en forme par Claude Marthaler

«La santé est une raison de pédaler qui monte en flèche.»