

Tendance urbaine

«Le vélo, symbole de la modernité»

Au Canada, «La Presse» l'a qualifié de «Pape du vélo urbain». Concepteur de réseaux cyclables, le Danois Mikael Colville-Andersen est avant tout un ardent défenseur de la bicyclette. Son avis sur la Suisse? Tout sauf neutre!

TEXTES ARIANE PELLATON

Coopération. Vous avez visité Bâle et Lausanne à vélo. Vos impressions?

Mikael Colville-Andersen. Bâle semble être une ville de vélo. On y trouve des pistes cyclables, des zones réservées sur la chaussée. Il y a une volonté politique de promouvoir le vélo. D'ici 2020, la circulation des voitures doit être réduite de 10%. Par ailleurs, le parking sous la gare et ses 1620 places pour les bicyclettes est incroyable. A Lausanne, par contre, j'ai eu l'impression d'être en Amérique. Il n'y a pas d'espace pour les vélos, rien n'est sérieusement fait pour. C'est une étrange petite poche: dans beaucoup de villes de par le monde, le vélo n'est plus seulement un divertissement mais un moyen de transport.

Quelles sont les grandes villes cyclables?

Portrait Mikael Colville-Andersen

Né en 1968

Nationalités. Danemark, Canada

Profession. Expert en mobilité urbaine

Projets. Aménagement du réseau cycliste - Dublin, Sao Paolo, Almaty (KAZ), Winnipeg (CAN), Bordeaux, Rosario (ARG), Ljubljana (SLO).

Copenhague et Amsterdam. Mais il est intéressant de prendre comme point de comparaison des villes qui n'avaient rien il y a cinq ans – Paris, Dublin, Barcelone, Bordeaux, Séville. On ne peut pas inciter les gens à emprunter le vélo pour se rendre au travail en évoquant des perceptions sportives. Si vous communiquez en disant qu'il est bon pour la santé et pour la planète, personne n'y prête attention. En revanche, si vous créez des infrastructures, les gens l'utiliseront.

Quel est l'impact de la topographie?

A Bâle, le vélo représente 18% des transports. La topographie joue certainement un rôle, mais elle n'est pas tout. Si la bicyclette est le moyen le plus rapide et le plus sûr de se déplacer, les gens le choisissent. A Lausanne, on mentionne toujours le relief. Lausanne est une ville démodée: il y a tellement de voitures! Vancouver se dresse aussi sur des collines, mais le vélo et les transports publics priment. De même, San Francisco se profile comme une des villes qui investit le plus pour le vélo. Globalement, il y a 40 à 70 ans, on n'avait que des voitures. Désormais, le vélo est un paramètre dans l'optique de rendre les villes plus agréables. En 2009, les villes européennes se sont fixé pour objectif que le vélo représente 15% des transports.

Concrètement, que préconisez-vous?

Des vélos en libre-service. Et des pistes cyclables séparées sur les routes à 40 km/h – 50 km/h. Sur celles où la vitesse est limitée, il faudrait que les vélos aient la priorité, qu'ils dictent la vitesse, comme aux Pays-Bas, au Danemark et, depuis peu, à Montréal. En outre, il faut prévoir plus de parkings, en particulier sur toutes les rues commerçantes.

Est-ce vraiment réaliste d'inclure des pistes cyclables dans chaque rue?

Resserrez les deux pistes pour les voitures – elles seront obligées de ralentir. Ou aménagez des rues à sens unique.

Et comment convainquez-vous alors les instances dirigeantes?

Elles devraient avoir compris les nouvelles données. Vu le nombre de gens qui seront amenés à se déplacer, il n'y a pas de place pour autant de voitures. Certains politiciens de haut vol comme Bertrand Delanoë (maire de Paris) et Michael Bloomberg (ex-maire de New York) l'ont intégré. Les autres estiment que les aménagements sont destinés à ceux qui font du vélo aujourd'hui. Mais comment amener 13% de la population à se déplacer à vélo? Comment amener la bicyclette à être traitée de manière égale par rapport aux voitures et aux piétons? Pour chaque kilomètre roulé à vélo, la société gagne 0,23 euros. L'équivalent, en voiture, coûte 0,16 euros à la société. ►►

Mikael Colville-Andersen:
«A Lausanne, j'ai eu
l'impression
d'être en
Amérique...»





«A Bâle (ici la Voltastrasse), le vélo représente 18% des transports.»

PHOTO KEYSTONE

►► Bâle aurait voulu interdire le vélo électrique au centre-ville.

Dans une ville comme Lausanne, certaines personnes apprécieront le vélo électrique, mais nous avons un moyen de transport qui existe depuis 125 ans et qui fonctionne: la bicyclette. Elle était utilisée à Lausanne auparavant, elle peut à nouveau l'être. Les vélos électriques qui dépassent les 25 km/h devraient emprunter les routes normales. Une étude menée aux Pays-Bas a montré l'an dernier que parmi les décès de cyclistes, 11% sont dus aux vélos électriques, qui sont davantage des scooters que des bicyclettes. Soyons attentifs à distinguer deux catégories.

Qu'en est-il du danger, dans la cohabitation avec les trams et les piétons?

A Bordeaux, les vélos sont passés de 2% à 10% depuis que la ville a introduit de nouvelles lignes de trams. Toutes les villes orientées sur le vélo privilégient aussi les transports publics. Quant aux piétons, ils ont leur espace, comme les voitures l'ont. Si les cyclistes roulent sur les trottoirs, c'est qu'ils ne se sentent pas en sécurité sur la chaussée, et qu'ils n'ont pas de zone spécifique. Si vous voulez des piétons heureux, créez de l'espace pour les cyclistes!

Mais quel est, dans vos planifications, l'apport de votre anthropologue?

C'est le futur, dans le développement urbain. Pourquoi les piétons vont-ils sur la chaussée à tel endroit? Pourquoi traversent-ils en dehors du passage

clouté? Les gens qui vivent dans les villes sont les experts de la planification. Et pas ceux dans des bureaux d'ingénieurs. En observant les usagers et en planifiant selon leurs comportements, on agit en ville moderne. En se basant sur des modèles informatiques, en ville arriérée.

Et vous, quel usage faites-vous du vélo?

A Copenhague, seuls 29% de la population possèdent une voiture, quand bien même le Danemark est un pays riche. Je n'ai pas de voiture, mais suis inscrit dans un programme de *car sharing*, auquel je ne recours pas: le vélo est le moyen le plus rapide pour aller partout en ville. Je suis un citoyen normal, qui fume, qui mange son lunch, qui boit son café en roulant. Comme le font les piétons. Mon fils de 11 ans se déplace partout en vélo. Ma fille de

6 ans roule devant moi et sait parfaitement circuler.

Que seront selon vous les villes en 2050, en termes de mobilité?

Elles seront plus agréables. Les infrastructures pour les piétons, les cyclistes et les transports publics seront prioritaires. La bicyclette sera égale aux autres moyens de transport, dans les mentalités. Le vélo est le symbole de ce qui sera possible en termes de modernité. Une invention du XIX^e siècle résoudra les problèmes du XXI^e siècle. Aucune autre invention n'a transformé la société plus rapidement et plus efficacement que la bicyclette. ■

M. Colville-Andersen participera au colloque Eco.congrès nature le 21.2 à Bâle

www.eco-congresnature.ch

Des axes prioritaires à Lausanne

Lucas Girardet, président de Pro Vélo Lausanne: «L'objectif tient dans un réseau prioritaire de pistes cyclables, pour relier différentes parties de la ville de manière fluide, où le vélo est non seulement en sécurité, mais où il n'est pas arrêté sans cesse. L'idée est d'aménager quelques grands axes - est-ouest, et nord-sud. Pour le moment, on crée des pistes cyclables quand on refait une route. Mais il n'y a pas encore de vue d'ensemble. Le plan direc-



Lucas Girardet, président de Pro Vélo Lausanne.

teur communal est en voie de réaménagement et une réflexion sur la mobilité douce est en cours. La Suisse allemande est très en avance. A Winterthur, Zurich et Bâle, le vélo a largement sa place. Il est tout simplement considéré. En Suisse romande, on veut bien promouvoir le vélo, mais pas lui faire une place. Néanmoins, ce n'est pas le tout d'avoir des cyclistes. Encore faut-il que cette culture soit interprétée par le monde politique.»

PHOTO DARRIN VANSELOW