

« La bicyclette pourrait devenir un réel concurrent de la voiture »

Par Frédéric Héran¹

Le Monde, 8 août 2019 (4^e des 6 tribunes de la série « En voiture »)

Comment le rapport de l'humanité à l'automobile a-t-il évolué dans l'histoire ? L'urbaniste et économiste Frédéric Héran constate, dans une tribune au « Monde », que si le vélo n'est pas encore en position de contester la primauté de la voiture, sa pratique augmente rapidement, notamment grâce aux politiques de modération du trafic routier.

La rivalité échauffe instantanément les esprits. Quoi de mieux, pour attirer spectateurs ou lecteurs, que d'aborder l'opposition supposée entre cyclistes et automobilistes ?

Certains se souviennent sans doute du documentaire *Bikes vs cars*, du réalisateur suédois Fredrik Gertten, sorti en 2015 : un succès mondial, tout au moins dans les milieux alternatifs pro-vélo. D'autres ont peut-être préféré le numéro d'*Envoyé spécial* du 24 mai 2018 sur France 2, « Autos, motos, vélos : le champ de bataille », beaucoup moins favorable aux cyclistes. Alors, faut-il à tout prix opposer les deux modes de déplacement et user de métaphores guerrières pour évoquer ce sujet ?

Les élus et tous ceux qui veulent préserver le vivre-ensemble protestent, à raison, contre cette vision belliqueuse, mais sans s'embarrasser pour autant de nuances. Il ne faut pas opposer les modes de déplacement, répètent-ils à l'envi. Chaque mode a son domaine de pertinence, expliquent-ils. Chacun doit faire l'effort de respecter les autres usagers de la rue, sermonnent-ils. Cette approche, quelque peu idyllique, est-elle pour autant réaliste ?

Pour tenter de répondre à ces questions, il convient d'abord de reconnaître que les modes de déplacement sont bel et bien en concurrence, qu'on le veuille ou non. Et sur au moins quatre plans : l'espace, la sécurité, les financements et même la distance. Passons-les en revue.

L'automobile prend une place considérable par personne transportée. Rien qu'en stationnement il lui faut déjà environ 70 mètres carrés (à peu près une place au domicile, une place au travail et une place partagée avec d'autres véhicules dans les autres lieux de destination), soit plus qu'il n'en faut à un humain pour se loger et pour travailler. En circulation, elle occupe un espace bien plus grand que son gabarit, puisqu'elle doit respecter des distances de sécurité entre véhicules.

Plus les automobilistes se mettent à la bicyclette, plus il est facile de se déplacer en voiture grâce à ce gain d'espace !

Le bilan est sans appel : pour se rendre au travail, un cycliste utilise environ quinze fois moins d'espace de circulation et de stationnement qu'un automobiliste. En conséquence, plus le second se met au vélo, plus il est facile de se déplacer en voiture grâce à ce gain d'espace !

¹ Frédéric Héran est économiste des transports et urbaniste à l'université de Lille. Il a notamment écrit *Le Retour de la bicyclette. Une histoire des déplacements urbains en Europe de 1817 à 2050*, La Découverte, 2014.

L'inévitable congestion

Mais la réalité est assez différente. La voiture est si pratique qu'en zone urbaine dense on tend à l'utiliser « tant que ça roule » et qu'il reste possible de la garer. L'espace étant particulièrement rare en milieu urbain, il s'établit en permanence un équilibre entre la demande de déplacement en voiture et l'offre d'espace forcément limitée, provoquant dès lors une inévitable congestion.

Dès que les embouteillages s'intensifient, certains finissent par renoncer à prendre leur voiture et s'essayent à d'autres solutions. Et pas d'abord au vélo, mais plutôt au covoiturage pour éviter d'avoir à trouver une place de stationnement, au deux-roues motorisé pour les plus casse-cou, ou aux transports publics quand ils ne sont pas eux-mêmes trop saturés.

Seuls 10 % environ des nouveaux cyclistes sont d'anciens automobilistes. Mais c'est presque la moitié quand il s'agit de vélos à assistance électrique. Car ce sont surtout des retraités de fraîche date qui achètent ces engins assez coûteux et qui en profitent pour être plus actifs, tout en renonçant à la deuxième voiture.

En zone dense, il ne sert donc à rien de faciliter l'usage de l'automobile, car l'espace qu'on lui attribue est rapidement utilisé et la congestion revient. Les spécialistes parlent de « trafic induit ». Et l'inverse est également vrai. Quand on réduit la capacité de la voirie, le trafic se contracte et un nouvel équilibre s'installe, la congestion restant globalement aussi intense. On parle de « trafic évaporé ».

Ce n'est pas une théorie, mais un constat, maintes fois vérifié sur des dizaines de cas dans le monde, y compris lors de la fermeture de la voie sur berge rive droite, à Paris. Cela signifie qu'en quelques semaines les gens s'adaptent en cherchant à utiliser d'autres modes, en se déplaçant moins loin, en organisant mieux leurs déplacements, voire en changeant à terme de logement ou d'emploi à l'occasion des événements divers de la vie.

Pour les automobilistes qui veulent ou doivent continuer à utiliser leur véhicule, la phase de transition est pénible, surtout quand de nouveaux aménagements cyclables prennent toute une file de circulation ou de stationnement, comme c'est le cas actuellement à Paris ou à Grenoble avec la réalisation d'un « réseau express vélo ».

Ces aménagements n'étant pas immédiatement pleinement utilisés, ils suscitent l'exaspération des autres usagers. Mais, dans le domaine du vélo, l'offre crée la demande. Car les cyclistes sont fragiles, particulièrement exposés aux dangers de la circulation. Or de tels aménagements font d'une pierre deux coups : tout en sécurisant les déplacements à vélo, ils contribuent à prendre de la place à la voiture et à modérer le trafic.

Baisse du trafic et de la vitesse

La concurrence concerne, en effet, aussi la sécurité. Et, à ce jeu, le plus lourd et le plus rapide gagne toujours. C'est une loi de la physique. La contester n'a pas de sens.

Pour que les cyclistes aient droit de cité, une politique de modération de la circulation automobile est nécessaire. L'histoire nous enseigne d'ailleurs que la bicyclette a toujours eu besoin d'un environnement apaisé pour se développer. Des pistes cyclables sécurisées ne suffisent jamais à relancer vraiment la pratique, car les cyclistes sont bien forcés de croiser de temps en temps les automobilistes et c'est surtout aux carrefours que des dangers les menacent. La baisse des vitesses et la réduction du volume du trafic sont des mesures beaucoup plus efficaces.

Dans Paris intra-muros, depuis le début des années 1990, la vitesse moyenne des voitures est passée de 21 km/h à 14 km/h et le trafic a presque chuté de moitié dans le même temps. Résultat, la pratique du vélo a décuplé. C'est la droite qui a entamé cette politique, accentuée ensuite par la gauche.

Les financements sont aussi source de vifs conflits. Quand les budgets se réduisent, on se souvient soudain que les modes actifs, marche et vélo, coûtent infiniment moins cher que les modes motorisés.

La ville de Copenhague est connue pour ses nombreux cyclistes : 35 % des déplacements s'y font à vélo. Mais on sait moins que ce succès est en partie lié aux graves difficultés financières qu'elle a connues au début des années 1980. Faut de moyens, le plan autoroutier a été abandonné et remplacé par la réalisation d'aménagements cyclables et de zones apaisées.

Pour l'heure, le vélo n'est donc pas vraiment un concurrent direct de l'automobile, mais son développement est principalement dû à des politiques de modération de la circulation justifiées, quant à elles, par les nuisances du trafic, particulièrement redoutables en zone dense. Le coût humain et financier de ces nuisances (pollution, bruit, accidents...) ne cesse d'être réévalué, au fur et à mesure que les investigations des scientifiques progressent.

Autre puissant facteur explicatif du retour du vélo : le souhait des populations de retrouver une activité physique régulière, dans un monde devenu beaucoup trop sédentaire.

Nouvelles améliorations

La petite reine pourrait cependant devenir un réel concurrent dans l'avenir. Car son essor est impressionnant. Dans toutes les grandes villes du monde occidental (en Europe, en Amérique du Nord, en Australie...), la pratique augmente d'environ 5 % à 15 % par an, soit un doublement tous les cinq à quinze ans.

Et l'usage fait tache d'huile, de l'Europe du Nord vers l'Europe du Sud et l'Amérique, des grandes villes vers les villes moyennes, du centre vers la périphérie, des classes les plus éduquées vers les milieux populaires. Le temps du « vélo pour bobos » est révolu, comme en témoigne l'étonnant succès des ateliers participatifs et solidaires d'autoréparation.

Cet essor s'accompagne d'un foisonnement d'améliorations : le vélo à assistance électrique, déjà évoqué, qui permet d'aller deux fois plus loin avec la même énergie musculaire dépensée ou de conquérir les villes vallonnées, mais aussi des machines équipées pour le transport d'enfants, des engins cargos pour transporter des charges non négligeables, des tricycles pour personnes âgées ayant des problèmes d'équilibre, des vélomobiles, sortes de tricycles ou de quadricycles carénés, permettant de rouler couché, à l'abri des intempéries, à une vitesse de 28 km/h, sans plus d'effort qu'à 20 km/h sur un vélo classique...

Toutes ces nouveautés nécessiteront des réseaux cyclables adaptés, au gabarit généreux, qui seront néanmoins toujours moins coûteux que de grandes voiries routières. Il est d'ailleurs probable que, sur les voies rapides, une file de circulation soit un jour réservée à ces divers vélos. De nombreux services viendront compléter cette offre, afin de constituer un « système vélo » performant, concurrençant le système automobile jusqu'ici dominant.

Frédéric Héran
économiste et urbaniste