



À bicyclette, meer dan louter nostalgie

Christophe Boval

version
française
p. 144

Een Franse kennis met een fijn observatievermogen en een behoorlijke kennis van Vlaanderen merkte ooit op: “Als ik de trein van Rijsel naar Gent neem, merk ik zo wanneer we in Vlaanderen zijn. Niet aan het landschap of de architectuur, maar aan de fietsenstallingen bij de stations. In Frankrijk zijn er gewoon geen, in Vlaanderen vraag ik me af hoe pendelaars hun fiets nog terug vinden in die massa.” Die empirische vaststelling wordt ondersteund door de bevindingen van de Rijselse metropool (MEL) in haar *Plan de déplacements urbains (PDU)* uit 2010, waarbij het verplaatsingsgedrag in de randgemeenten van Roubaix-Tourcoing vergeleken werd met die in de Vlaamse gemeenten net over de grens (Wervik, Menen, Wevelgem): aan Franse zijde gebeurde 2% van de verplaatsingen met de fiets, aan Vlaamse zijde 20%. En dat voor gemeenten van gelijkaardige grootte met eenzelfde klimaat en reliëf, enkel de Leie ligt er tussen. Dan moet het wel aan de cultuur liggen, het fietsen zit bij Vlamingen blijkbaar in de genen en bij Fransen niet.

Dergelijke gemeenplaatsen ergeren de Rijselse professor Frédéric Héran, auteur van het boek *Le retour de la bicyclette, une histoire des déplacements urbains en Europe de 1817 à 2050*: “Je fietst niet omdat je Deens, Nederlands of Duits spreekt en je laat de fiets niet staan omdat je een Latijnse taal spreekt”, drukt hij het kernachtig uit. “Trouwens, hoe zou je dan de verschillen binnen Frankrijk verklaren, tussen La Rochelle en Straatsburg met 8 procent fietsverplaatsingen en Nice of Rouen met amper 1 procent?”

Zijn boek beschrijft de geschiedenis van de fiets, van het groeiende succes en de piekperiode tussen de twee wereldoorlogen, tot de neergang als gevolg van de doorbraak van de auto als massavervoermiddel vanaf de jaren 1950 en de eerste tekenen van kentering in de jaren '70. Op basis van de lessen uit de voorbije 200 jaar waagt hij zich tenslotte aan een vooruitblik. Zoals de titel aangeeft, beperkt de auteur zich niet tot Frankrijk, maar trekt hij ook vergelijkingen met andere landen, vooral Nederland, Duitsland, Denemarken en het Verenigd Koninkrijk.

Na lectuur van het boek blijven twee opmerkelijke vaststellingen hangen. Ten eerste, het onderscheid tussen “fietsvriendelijke” en



“fietsvriendelijke” landen zoals we dat nu kennen, is vrij recent en heeft zeker niet altijd bestaan. Ten tweede, de fiets heeft vooral een beperkte toekomst in verstedelijkte, zelfs grootstedelijke gebieden, hoezeer het nostalgische beeld van de fiets “à la campagne”, bezongen door Yves Montand in zijn bekend nummer *À bicyclette* (1968), nog in ons bewustzijn mag leven.

Als er tussen Europese landen grote verschillen zijn in fietsgebruik, dan is dat in de eerste plaats het gevolg van beleidskeuzes die de afgelopen decennia werden gemaakt, niet van een of andere culturele vooringenomenheid, laat staan genetische determinatie. Al geeft professor Hérán eerlijkheidshalve toe dat hij niet onmiddellijk een verklaring heeft voor de grote verschillen in fietsgebruik tussen Vlaanderen en Wallonië, met respectievelijk 13% van de verplaatsingen en 1% procent.

Vélo en libre service

De Franse situatie kent hij uiteraard wel. Een deel van de verklaring voor de Franse achterstand ziet professor Hérán in het grote succes in het naoorlogse Frankrijk van de bromfiets, met internationaal bekende merken als Solex, Mobylette en Peugeot. De overheid ondersteunde de fabrikanten, onder meer door een zeer lakse wetgeving inzake verzekeringen, rijbewijs of helmplicht. Op het moment dat de auto doorbrak als massavervoermiddel, vanaf de jaren '50, was de fiets al verdrongen door de bromfiets. Een gelijkaardig fenomeen was trouwens te merken in Italië met de mythisch geworden Vespa. Sneller dan in de meeste andere landen werd de fiets beschouwd als een achterhaald vervoersmiddel, tenzij voor (beroeps)renners. De ondersteuning en promotie van de eigen auto-industrie in de daaropvolgende jaren versterkte de marginalisering van de fiets.

Dat landen als Nederland en Denemarken geen nationale automerken hadden, zou voor een stuk verklaren dat het fietsgebruik daar nooit zo ver is weggezaakt. De motorisering kwam daar later op gang. Tussen 1950 en 1970 verzesvoudigde het aantal auto's in Frankrijk. In Nederland bleef het autobezit tot het begin van de jaren '60 relatief gezien 2,5 keer lager dan in Frankrijk. Nadien hebben de Nederlanders hun achterstand meer dan goed gemaakt, maar toen vanaf de jaren '70 de nadelen van de eenzijdige automobiliteit duidelijk werden, was de fiets er nog altijd meer dan een marginaal verschijnsel en was het daarom makkelijker om die weer meer plaats te geven, letterlijk en figuurlijk.

Een element dat professor Hérán niet expliciet vermeldt, maar dat in zijn vergelijkingen met andere landen wel naar voren komt, is de nadelige invloed op het fietsgebruik van de sterke centralisatie in Frankrijk. Opdat de gemotoriseerde vervoermiddelen als de auto en de trein hun snelheid ten volle kunnen benutten, hebben ze behoefte aan een sterk hiërarchisch netwerk, met respectievelijk autosnelwegen en hogesnelheidslijnen als hoofdaders. De aanleg daarvan is bij uitstek de opdracht van een nationale overheid. De Franse staat heeft in dat soort zaken de afgelopen eeuwen uitgeblonken. De *routes nationales* vanaf de

achttiende eeuw, de spoorwegen in de negentiende eeuw, de autosnelwegen en later de hogesnelheidslijnen in de tweede helft van de twintigste eeuw: telkens zorgde Frankrijk voor een infrastructuur van wereldfaam. Als de autosnelwegen later werden aangelegd dan in bijvoorbeeld Duitsland of Italië, dan kwam dat omdat de rechte, brede *routes nationales* lange tijd volstonden. En de *Train à Grande Vitesse* (TGV), één van de hedendaagse kroonjuwelen van het Franse *savoir-faire*, bouwt voort op een traditie van snelle treinverbindingen vanuit de hoofdstad naar bij voorbeeld Bordeaux, Lyon, Rijsel en Straatsburg.

De fiets daarentegen is weinig gebaat met plannen die in Parijs worden uitgetekend, maar moet het hebben van een beleid op maat en op de juiste schaal, dat wil zeggen uitgetekend, uitgevoerd en bewaakt door lokale overheden. Maar die hadden lange tijd weinig armslag in het centralistische Frankrijk. Pas sinds de regionalisering in de jaren '80 en vooral door de versterking van de intercommunale structuren deze eeuw is daar verandering in gekomen en kunnen steden of agglomeraties zich onderscheiden, onder meer op het gebied van mobiliteitsbeleid. De meest zichtbare manifestaties van dat lokale dynamisme op het vlak van mobiliteit zijn de aanleg van moderne tramlijnen in zo'n dertig steden de afgelopen kwarteeuw, waaronder ook relatief kleine agglomeraties als Valenciennes of Reims, en de invoering op ongeveer evenveel plaatsen van fietsdeelsystemen, *Vélo en libre service* (VLS).

Via zo'n fietsdeelsysteem kun je op enkele tientallen, of zelfs honderden plaatsen in de stad een fiets lenen, naar je bestemming fietsen en daar in een fietsstation in de buurt de fiets weer inleveren. Meestal is het gebruik van een fiets het eerste halfuur gratis en betaalt de gebruiker enkel een (bescheiden) abonnement voor een dag, week of jaar. Het bekendste en ook het meest uitgebreide fietsdeelsysteem is Vélib' in Parijs, met alles samen 23.600 fietsen over 1.800 stations. Ook Rijsel en zelfs Duinkerke hebben inmiddels een gelijkaardig systeem ingevoerd, respectievelijk V'Lille en DK'Vélo.

Professor Héran is echter een koele minnaar van het VLS-systeem: "Als econoom ben ik bekommerd om een efficiënte aanwending van de schaarse middelen, en het VLS-systeem scoort op dat vlak bedroevend slecht." De kostprijs om fietsen in goede staat te blijven aanbieden en dat min of meer gelijk verdeeld de hele dag door over alle stations, is inderdaad niet gering: ruim 3.000 euro per jaar per fiets in Rijsel, zelfs tegen de 4.000 euro in Parijs. Het abonnementsgeld van de gebruikers dekt slechts een fractie van de kostprijs, in Rijsel zo'n 14 procent. Vooral het vandalisme is een echte kopzorg. Toen begin 2016 in Parijs het Canal Saint-Martin werd gedregd voor onderhoudswerken, werden letterlijk tientallen fietsen bovengedaald. "Door het VLS-systeem worden de problemen van diefstal, van stationering en van onderhoud niet structureel opgelost, maar ontweken tegen een zeer hoge prijs voor de gemeenschap. Met dat geld kan er beter worden geïnvesteerd in overdekte fietsenstallingen, in fietsenverhuur op lange termijn en dergelijke meer", vindt professor Héran.

Dat in Nederland geen enkele stad een dergelijk systeem heeft en dat in Vlaanderen ook Gent besloten heeft het niet in te voeren, sterkt hem in zijn kritiek. Het klopt volgens hem ook niet dat de invoering van zo'n systeem een belangrijke stap is om het fietsgebruik aan te zwengelen. "Integendeel, we zien in de praktijk dat het wordt ingevoerd op een moment dat de fiets al terrein aan het winnen is. Een VLS loopt niet voor op een mentaliteitswijziging, maar is er een gevolg van."

En als een VLS-systeem dan toch wordt ontwikkeld in een groter gebied, met ook "fietsarme" buurten, dan blijkt dat de VLS weinig of niets aan het verplaatsingsgedrag verandert. Een mooie illustratie daarvan is het VLS-gebruik in de Rijkselse metropool. Omdat die qua structuur en samenhang nogal afwijkt van Marseille, Lyon, Toulouse en al zeker van Parijs door haar relatief kleine kern (Rijsel, 200.000 inwoners) en enkele relatief grote satellietsteden (Roubaix, Tourcoing en Villeneuve-d'Ascq met ieder 100.000 inwoners), leek het destijds een logische beslissing om niet alleen in Rijsel, maar ook in die andere centra VLS-stations te plaatsen. Maar de gebruikscijfers zijn duidelijk: een fiets in een station in Rijsel wordt gemiddeld 6x per dag geleend, in Roubaix en Tourcoing slechts een keer in drie dagen.

Minder ruimte voor de auto

Dat verschil in fietsgebruik tussen het hartje van de metropool en de wat verderaf gelegen, maar toch ook dichtbevolkte centra was ook al uit de *Enquête Déplacements* van de MEL in 2006 naar voren gekomen: terwijl in Rijsel zelf het fietsgebruik tussen 1998 en 2006 met 39 procent was gestegen, was het in Roubaix en Tourcoing met 62 procent gedaald. In Roubaix, nota bene een naam als een klok in de wielwereld, bleek er niet één fietshandelaar meer te zijn.

Voor professor Héran is die vaststelling geen verrassing: de fiets herovert zijn plaats in het hartje van het stadscentrum, waar het gebruik en het parkeren van de auto steeds meer wordt ontmoedigd, waar veel potentiële attractiepolen binnen korte fietsafstand van elkaar gelegen zijn en waar, *last but not least*, een wat hipper publiek woont, werkt of op bezoek komt (o.a. toeristen) dat helemaal in is voor een nieuwe beleving van de stad. Hoe verder van het centrum verwijderd en hoe meer de bevolking het niet breed heeft, hoe minder die factoren meespelen. Roubaix en Tourcoing behoren tot de armste steden van Frankrijk en daar wordt absoluut niet de neus opgehaald voor de auto, integendeel. De auto is er voor veel bewoners nog een duur bevochten verworvenheid die ze niet vlug zullen opgeven. Die tweedeling doet denken aan de animositeit die in Vlaanderen al eens de kop opsteekt tussen de trendy "bakfiets-Vlamingen" en de meer volkse "Dacia Duster-Vlamingen".

Professor Héran illustreert de evolutie in (groot)stedelijke mobiliteit aan de hand van Parijs, met Londen de grootste agglomeratie van West-Europa. Het autoverkeer in Parijs *intra muros* is de voorbije kwarteeuw met 45 procent teruggedrongen, en dat los van de politieke kleur van het stadsbestuur. Het was



V'Lille - Vélo en libre service

onder de toenmalige rechtse burgemeester Jacques Chirac dat er in 1990 geleidelijk aan hekjes werden geplaatst om te beletten dat auto's half op het trottoir parkeerden. Daarmee werd een decennialange trend gekeerd: voor het eerst kreeg de auto niet meer, maar minder ruimte ter beschikking. En sindsdien zijn de maatregelen om de auto terug te dringen toegenomen, van het schrappen van parkeerplaatsen tot het creëren van busbanen en het autoluw maken van pleinen. Wie nu de zwart-wit tv-beelden terugziet van toenmalig premier Georges Pompidou die eind 1967 trots de ononderbroken *voie express* langs de rechteroever van de Seine inhuldigt, kan zijn ogen nauwelijks geloven.

Een voor de hand liggend alternatief voor de auto, zeker in grootsteden, is het openbaar vervoer, en onder meer dank zij het Franse centralisme heeft Parijs altijd kunnen bogen op een performant openbaar vervoer. Maar dat zit tegen zijn limieten aan. Enkele metrolijnen en zowat het hele voorstadsnet RER is structureel verzadigd. Maar geld om nieuwe lijnen aan te leggen is er niet, het draaiend houden van het bestaande systeem is al een hele krachttoer.

De dag van onze afspraak met professor Héran, bleek in het station Lille-Flandres geen TGV vanuit of naar Parijs aan te komen of te vertrekken. Net op een dag dat de Parijse Préfecture in de strijd tegen de luchtvervuiling, alternerend rijden voor auto's had opgelegd, had een regionale trein enkele honderden meters voor het Gare du Nord de bovenleiding losgerukt, met een grote elektriciteitspanne tot gevolg. Ruim drie uur reed er geen trein in of uit het drukste treinstation van Europa ... Dat gebeurde amper enkele minuten nadat een kabelbreuk op het noordelijk deel van de RER B naar de luchthaven van Roissy was hersteld. Tienduizenden Parijse pendelaars hadden weer een moeilijke avond voor de boeg. De dag erop stond in *Le Monde* te lezen dat sommige elektrische uitrustingen langs de RER-lijn C bijna 100 jaar oud zijn ...

Het gebruik van de auto ontraden

In die wetenschap is het niet zo gewaagd van professor Héran te voorspellen dat er tegen 2030 in Parijs *intra-muros* meer fietsers zullen rijden dan auto's. En wat voor Parijs geldt, geldt *mutatis mutandis* voor alle grote en minder grote steden, in Frankrijk en elders. De Rijzelse metropool bijvoorbeeld heeft in haar al eerder geciteerde *Plan de déplacements urbains (PDU)* de ambitie vastgelegd om het aandeel fietsers over het hele grondgebied te verviervoudigen, van 2 naar 10 procent. En daarbij is ze bereid opmerkelijke maatregelen te nemen. Zo kan sinds april 2017 iedere inwoner van de Rijzelse metropool die een nieuwe fiets koopt voor dagelijks gebruik, tot 150 euro (voor een gewone fiets) of zelfs 300 euro (voor een elektrische fiets) terugbetaald krijgen.

Een essentiële kritische succesfactor om automobilisten op de fiets te krijgen, is de beperking van de fysieke ruimte die de auto wordt gegeven ten voordele van de zachte weggebruiker. Gebeurt dat niet, dan zal een stimulering van het fietsgebruik er misschien toe leiden dat voetgangers of busgebruikers

makkelijker de fiets nemen, maar het autoverkeer zal weinig of niet verminderen. Een mooie illustratie is de agglomeratie van Duinkerke (200.000 inwoners). Als één van de weinige steden in Frankrijk heeft ze al enige jaren een netwerk van 170 kilometer fietspaden die naam waardig. Maar er is, althans tot voor kort, geen beleid gevoerd om het gebruik van de auto te ontraden: je raakt makkelijk overal met de auto, de gratis parkeerplaatsen zijn ruimschoots aanwezig, waar een parkeerverbod geldt, wordt dat weinig gehandhaafd en er is geen tram die plaats inneemt. Gevolg: het aandeel fietsers stagneert rond de 2 à 3 procent.

Hoe verder van het aantrekkelijke stadscentrum verwijderd en hoe dichter bij de soms grijze, monotone periferie met zijn drukke invalswegen, hoe moeilijker het is om de fiets ook daar aantrekkelijk te maken. Maar professor Héran verwacht dat dit toch geleidelijk aan zal gebeuren, geholpen door technologische evoluties (elektrische fietsen, nieuwe deelsystemen,...) en gedwongen door de economische en ecologische grenzen van het autosolisme.

Dat hoeft trouwens niet beperkt te blijven tot de westerse wereld. Blijkbaar groeit zelfs in China, waar de autoboom toch zeer recent is, al het besef dat het zo niet verder kan. Het boek van professor Héran wordt binnenkort dan ook in het Chinees vertaald.

Tot slot, waarom het verhaal beginnen in 1817? In dat jaar vond de Duitse Freiherr von Drais een houten rijwiel uit dat even snel ging als een paard, maar dat veel minder kostte dan het onderhoud van een levend rijdier. Met die “loop-fiets” was de ontwikkeling van de fiets begonnen. Dat die uitvinding net toen gebeurde, was geen toeval. De ontploffing van de vulkaan Tambora in 1815 in het toenmalige Nederlands-Indië bracht ongeziene hoeveelheden stof en as in de atmosfeer. Daardoor was wereldwijd sprake van verminderde zonneshijn en dalende temperaturen, met misoogsten tot gevolg, waardoor massaal veel paarden en lastdieren werden afgemaakt. Of hoe de fiets weer nieuwe mobiliteitsproblemen kan helpen oplossen. ■

Literatuur

Frédérique Héran, *Le Retour de la bicyclette. Une histoire des déplacements urbains en Europe, de 1817 à 2050*, Paris, La Découverte, coll. « Cahiers libres », 2014, 160 p.

À bicyclette, pas seulement une question de nostalgie

Christophe Boval

Un jour, un Français parmi mes connaissances, doué d'un bon esprit d'observation et d'une certaine familiarité avec la Flandre, me fit cette remarque : « Quand je prends le train pour me rendre de Lille à Gand, je n'ai aucun mal à savoir à quel moment on a passé la frontière. Non à cause du paysage ou de l'architecture, mais des parkings à vélos près des gares. En France, ils sont inexistants tandis qu'en Flandre je me demande comment les navetteurs s'y prennent pour retrouver leur engin dans ces forêts de vélos. » Cette constatation empirique se trouve confirmée par les résultats observés par la Métropole européenne de Lille (MEL) dans son *Plan de déplacements urbains (PDU)* de 2010, qui dressait la comparaison entre les comportements de déplacement dans les banlieues de Roubaix-Tourcoing et ceux dans les communes flamandes de l'autre côté de la frontière (Wervik, Menin, Wevelgem) : du côté français seuls 2 % des déplacements étaient effectués à bicyclette alors qu'ils atteignaient 20 % du côté flamand. Pourtant, ces communes sont de taille comparable, le climat et le relief sont identiques, seule la Lys coule entre les deux. Serait-ce donc une question de culture ? Ou les Flamands auraient-ils un vélo dans leurs gènes et les Français pas ?

De pareils lieux communs hérissent les cheveux sur la tête du professeur lillois Frédéric Héran, auteur du livre *Le Retour de la bicyclette, une histoire des déplacements urbains en Europe de 1817 à 2050*. « On ne prend pas le vélo parce qu'on parle le danois, le néerlandais ou l'allemand et on ne le laisse pas de côté parce qu'on se sert d'une langue latine, résume-t-il sans détour. Si c'était le cas, comment expliquer les différences à l'intérieur de la France, avec 8 % de déplacements à bicyclette pour La Rochelle et Strasbourg et à peine 1 % pour Nice ou Rouen ? »

Son livre décrit l'histoire de la bicyclette, depuis ses succès grandissants jusqu'à son apogée entre les deux guerres, suivi de son déclin dû à la montée de la voiture comme moyen de transport de masse à partir des années cinquante et des premiers signes d'un revirement dans les années soixante-dix. Se basant sur les expériences des deux cents dernières années, il se risque finalement à un pronostic. Et comme le titre l'indique, l'auteur ne se limite pas à la France, mais il dresse des comparaisons avec d'autres pays, surtout avec les Pays-Bas, l'Allemagne, le Danemark et le Royaume-Uni.

La lecture du livre conduit à deux constatations remarquables. D'abord, la distinction entre les pays favorables à la bicyclette (ou « cyclophiles ») et les pays plutôt indifférents (ou « cyclophobes ») telle que nous la connaissons aujourd'hui, est plutôt récente et n'a certes pas toujours eu cours. Deuxièmement, l'avenir de la bicyclette n'a surtout pas l'air radieux dans les zones urbaines, voire métropolitaines, quelque nostalgique et persistante dans notre souvenir que puisse être l'image de la bicyclette « à la campagne », chantée par Yves Montand dans sa fameuse chanson *À bicyclette* (1968).

S'il existe de grandes différences entre des pays européens au niveau de l'utilisation du vélo, elles proviennent des choix politiques qui ont été faits au cours des dernières décennies et non de l'une ou l'autre prédisposition culturelle et encore moins de déterminations génétiques. Encore que le professeur Héran ait l'honnêteté d'avouer qu'à première vue il ne s'explique pas les grandes différences dans le domaine du vélo entre la Flandre et la Wallonie, avec respectivement 13 % et 1 % des déplacements.

Vélo en libre service

Par contre, il connaît évidemment très bien la situation française. Le professeur Héran croit trouver une explication partielle pour le retard français dans l'immense succès du vélomoteur dans la France d'après-guerre, avec des marques internationalement connues telles que Solex, Mobyette et Peugeot. Les pouvoirs publics soutenaient les fabricants, ne fût-ce que par une législation très laxiste en matière d'assurances, de permis ou de port du casque. Au moment où la voiture s'est imposée comme le moyen de transport de masse à partir des années cinquante du siècle dernier, la bicyclette avait déjà été évincée par le vélomoteur. Un phénomène comparable avait d'ailleurs été observé en Italie avec la Vespa, élevée bientôt au statut de mythe. Bien plus vite que dans d'autres pays, la bicyclette était considérée comme un moyen de transport suranné, hormis pour les coureurs cyclistes, professionnels ou non. Au cours des années suivantes, le soutien et la promotion de la propre industrie automobile ont renforcé la marginalisation de la bicyclette.

Que des pays comme les Pays-Bas et le Danemark ne possèdent pas de propre marque automobile expliquerait, du moins en partie, que l'utilisation du vélo n'y ait jamais diminué dans la même mesure. De 1950 à 1970, le nombre de voitures en France s'est vu sextuplé alors qu'aux Pays-Bas le nombre de propriétaires de voitures est demeuré proportionnellement 2,5 fois plus bas qu'en France. Plus tard, les Hollandais ont largement rattrapé ce retard, mais lorsque les désavantages de l'utilisation unilatérale de la voiture se sont manifestés à partir des années soixante-dix, la bicyclette n'y était pas encore devenue un phénomène marginal et il a donc été plus aisé de lui rendre une place plus importante, aussi bien littéralement qu'au sens figuré.

Il y a un élément que le professeur Héran ne mentionne pas explicitement

mais qui ressort bien dans ses comparaisons avec d'autres pays : l'influence néfaste de la forte centralisation sur l'utilisation du vélo en France. Pour que les moyens de transport motorisés comme la voiture et le train puissent exploiter pleinement leur principal atout, la vitesse, ils ont besoin d'un réseau fortement hiérarchisé avec respectivement des autoroutes et des lignes à grande vitesse comme artères principales. Leur aménagement est évidemment une tâche par excellence pour les pouvoirs publics au niveau national. L'État français s'est acquitté avec brio de cette tâche au cours des siècles derniers. Les routes nationales à partir du dix-huitième siècle, les chemins de fer au dix-neuvième, les autoroutes et plus tard les lignes à grande vitesse dans la seconde moitié du vingtième siècle... à chaque fois, la France a su construire une infrastructure de réputation mondiale. Si les autoroutes ont été aménagées plus tard qu'en Allemagne ou en Italie, par exemple, c'est que les routes nationales, bien larges et toutes droites, ont longtemps été satisfaisantes. Et le train à grande vitesse (TGV), un des fleurons contemporains du savoir-faire français, prolonge en fait une tradition de lignes ferroviaires rapides à partir de la capitale vers, par exemple, Bordeaux, Lyon, Lille et Strasbourg.

La bicyclette, par contre, n'avait pas grand-chose à gagner des plans dessinés à Paris. Elle a plutôt besoin d'une politique sur mesure et à la juste échelle, c'est-à-dire projetée, exécutée et contrôlée par les autorités locales. Mais pendant longtemps celles-ci n'ont pas disposé d'une marge de manœuvre suffisante dans un pays si centraliste. Ce n'est que depuis la régionalisation dans les années quatre-vingt et surtout depuis le renforcement des structures intercommunales ce siècle-ci que les choses ont bougé et que les villes ou les agglomérations peuvent se distinguer, notamment en matière de politiques de mobilité. Les manifestations les plus tangibles du dynamisme local dans ce domaine sont l'aménagement de nouvelles lignes de tramway dans une trentaine de villes au cours des 25 dernières années, même dans des agglomérations de moindre envergure comme Valenciennes ou Reims, et l'installation dans autant de lieux de systèmes de partage de vélos, les *vélos en libre service* (VLS).

Ce genre de système de vélos partagés permet d'emprunter une bicyclette à quelques dizaines voire des centaines d'emplacements dans la ville, de rouler jusqu'à sa destination et de ranger l'engin dans un parking à vélos à proximité. La plupart du temps, l'utilisation d'un vélo est gratuite la première demi-heure et l'utilisateur ne paie qu'une modeste contribution pour un abonnement journalier, hebdomadaire ou annuel. Le plus connu et indiscutablement le plus vaste avec ses quelque 23 600 vélos répartis sur 1800 stations est Vélib' à Paris. Mais depuis, Lille et même Dunkerque ont organisé à leur tour un système comparable qui s'appelle respectivement V'Lille et DK'Vélo.

Le professeur n'est pas un fervent adepte des systèmes VLS : « En tant qu'économiste, je suis fort soucieux d'une utilisation efficace de nos maigres ressources et sur ce point le système VLS représente une petite catastrophe. »

Le coût total de la mise à disposition de bicyclettes en bon état, réparties sur toutes les stations pour la durée de toute une journée, est loin d'être négligeable : plus de 3 000 euros par vélo et par année à Lille et même 4 000 euros à Paris. Les abonnements des usagers ne couvrent qu'une infime partie de ces frais, à peine 14 % à Lille. En plus, le vandalisme représente un véritable casse-tête. Lorsque le canal Saint-Martin à Paris a été asséché au début de 2016 en vue de travaux d'entretien, on y a repêché littéralement des dizaines de bicyclettes. « À cause du système VLS, on ne travaille pas réellement à des solutions structurelles pour les problèmes de vol, de stationnement et d'entretien, on les évite au prix de dépenses très élevées pour la société. Cet argent serait bien plus utilement investi dans de vrais garages à vélos, dans la location de vélos à plus long terme etc. », estime le professeur Héran.

Il voit cet avis critique confirmé par le fait qu'aucune ville des Pays-Bas ne connaît un pareil système et qu'en Flandre la ville de Gand a également décidé de ne pas l'introduire. Il est d'ailleurs inexact, selon lui, que l'introduction d'un système pareil fasse franchir un pas important dans l'usage plus intense du vélo. « Au contraire, dans la pratique on constate que le système est introduit au moment où la bicyclette était déjà en train de gagner du terrain. Un VLS n'est donc pas à l'avant-garde d'un changement de mentalité, il en est la conséquence. »

Et là où un système VLS est malgré tout développé dans une zone plus vaste, y compris dans des quartiers peu fréquentés par la bicyclette, il apparaît que le VLS ne change pas grand-chose voire rien du tout au comportement en matière de mobilité. La métropole lilloise en offre un bel exemple. Avec une ville centrale relativement réduite (Lille avec 200 000 habitants) et quelques villes satellites relativement grandes (Roubaix, Tourcoing et Villeneuve d'Ascq avec chacune quelque 100 000 habitants), elle présente une structure et une cohésion nettement différentes de Marseille, Lyon, Toulouse et surtout Paris. Il est donc apparu logique, à l'époque, de ne pas équiper uniquement Lille mais aussi les villes satellites de stations VLS. Les statistiques sont on ne peut plus claires : une bicyclette dans une station à Lille est empruntée en moyenne six fois par jour, à Roubaix et Tourcoing une fois tous les trois jours.

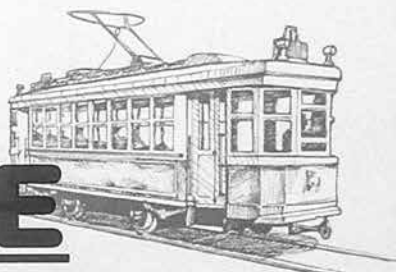
Moins d'espace pour les voitures

Cette différence dans l'utilisation du vélo entre le cœur d'une métropole et les centres un peu plus éloignés bien qu'aussi fort peuplés, était déjà apparue dans l'*Enquête déplacements* de la MEL en 2006 : alors qu'à Lille même l'utilisation du vélo entre 1998 et 2006 avait augmenté de 39 %, elle avait baissé de 62 % à Roubaix et Tourcoing. À Roubaix même – pourtant un nom retentissant dans l'univers cycliste – il ne semblait plus exister un seul marchand de cycles !

Cette constatation ne surprend pas outre mesure le professeur Héran : le vélo reconquiert sa place au cœur même des centres-villes, là où la circulation et



FRÉDÉRIC HÉRAN



LE RETOUR DE LA BICYCLETTE



**UNE HISTOIRE
DES DÉPLACEMENTS
URBAINS EN EUROPE,
DE 1817 À 2050**



LA DÉCOUVERTE

le stationnement des voitures sont de plus en plus entravés et où sont implantés de nombreux pôles d'attraction, à proximité l'un de l'autre et tous joignables à vélo. C'est là aussi et peut-être surtout qu'est venu habiter et travailler un public un peu plus huppé entièrement gagné à une nouvelle manière de vivre la ville, ce qui attire en plus les touristes de la même croyance. Plus on s'éloigne du centre et plus la population est impécunieuse, moins ces éléments jouent un rôle.

Roubaix et Tourcoing sont parmi les villes les plus pauvres de France et on n'y boude absolument pas la voiture, au contraire. Pour bon nombre de leurs habitants, l'auto représente encore un bien chèrement acquis qu'ils ne sont pas près d'abandonner. Cette dichotomie n'est pas sans rappeler une certaine animosité qui refait de temps à autre surface entre les 'Flamands branchés adeptes du bi – ou triporteur' et les 'Flamands Duster-Dacia' d'une classe plus populaire.

Le professeur Héran illustre l'évolution de la mobilité urbaine ou métropolitaine d'après l'exemple de Paris qui est, avec Londres, l'agglomération la plus importante en Europe occidentale. La circulation automobile dans Paris *intra muros* a été réduite ce dernier quart de siècle de 45 %, indépendamment de l'étiquette politique de la municipalité. C'est à l'époque du maire de droite, Jacques Chirac, qu'ont été placés à partir de 1990 des potelets pour empêcher les voitures de stationner à moitié sur les trottoirs. Ce fut un véritable renversement des us et coutumes de plusieurs décennies : pour la première fois, l'espace accordé aux voitures fut restreint et non augmenté. Depuis, les mesures visant à limiter la circulation automobile se sont succédé, qu'il s'agisse de suppression de places de stationnement, de création de voies dédiées aux bus et taxis ou encore de restrictions de la circulation automobile sur les places. C'est à n'en pas croire ses yeux quand on revoit aujourd'hui les images télévisées en noir et blanc d'un Premier ministre de l'époque, Georges Pompidou, inaugurant fièrement à la fin de 1967 une *voie express* ininterrompue sur la rive droite de la Seine...

Une solution alternative évidente pour remplacer la voiture, pour le moins dans les grandes villes, est fournie par les transports publics et là le centralisme français a été un atout. Paris, notamment, a toujours pu se targuer de transports publics très performants. Pourtant, ces derniers ont atteint leurs limites. Quelques lignes de métro ainsi que tout le réseau RER sont structurellement saturés. Créer de nouvelles lignes est une impossibilité financière, faire fonctionner le système en place constitue déjà un véritable tour de force quotidien.

Le jour de mon rendez-vous avec le professeur Héran, j'appris à la gare de Lille-Flandres qu'aucun TGV ne circulait sur la ligne de Paris, ni au départ ni à l'arrivée. C'était précisément un de ces jours où, dans le souci de lutter contre la pollution de l'air, la préfecture de Paris avait imposé la circulation alternée pour les voitures. Il apparut qu'un train régional avait arraché les caténaires à quelques centaines de mètres avant la gare du Nord, provoquant ainsi une énorme panne de courant. Pendant plus de trois heures, plus aucun train ne put entrer ni sortir d'une des gares ferroviaires européennes les plus fréquentées...

L'incident était survenu quelques minutes seulement après qu'une rupture de câble avait été réparée dans la section nord du RER B en direction de l'aéroport de Roissy. Une autre soirée difficile attendait des dizaines de milliers de banlieusards parisiens. Le lendemain, *Le Monde* écrivait que certaines installations électriques le long de la ligne du RER C étaient presque centenaires...

Déconseiller les trajets en voiture

Sachant tout cela, le professeur Héran ne prend pas un trop gros risque en prédisant qu'en 2030 il devrait y avoir davantage de cyclistes que de voitures dans Paris *intra muros*. Et ce qui vaut pour Paris, vaut *mutatis mutandis* pour toutes les grandes villes et même les moins grandes, en France et ailleurs. Dans son plan mentionné ci-dessus, *Plan de déplacements urbains* (PDU), la métropole lilloise, par exemple, a fixé son ambition de quintupler le nombre de cyclistes sur l'ensemble de son territoire, le faisant passer de 2 à 10 %. Et elle se montre disposée à prendre pour cela quelques mesures pour le moins remarquables. C'est ainsi que depuis avril 2017 tout habitant de la métropole lilloise qui se rend acquéreur d'un vélo pour son usage quotidien, peut obtenir un remboursement jusqu'à 150 euros (pour un cycle ordinaire) voire 300 euros (pour un vélo électrique).

Un facteur critique essentiel pour réussir à pousser les automobilistes à enfourcher un vélo, est de réduire l'espace physique accordé aux voitures en faveur des usagers de la route plus vulnérables. Si cela ne se fait pas, une stimulation de l'usage du vélo amènera peut-être des piétons et des usagers des bus à prendre plus facilement le vélo, mais cela ne diminuera pas le trafic automobile. On en trouve une belle illustration dans l'agglomération de Dunkerque (200 000 habitants). Elle est une des rares villes en France qui dispose d'un réseau de 170 km de pistes cyclables dignes de ce nom. Mais, du moins jusqu'il y a peu, il n'existait pas de politique visant à décourager l'usage de la voiture : quasiment tous les endroits étaient accessibles aux voitures, il restait plein de places de stationnement gratuites, il n'était pas donné suite aux interdictions et il n'y avait pas de tramway pour occuper de l'espace. Résultat ? Un nombre de cyclistes stagnant autour de 2 à 3 %.

Plus on s'éloigne du centre-ville attrayant et qu'on se rapproche de la périphérie parfois grise et monotone où s'entrecroisent des voies d'accès surchargées, plus il est difficile d'y promouvoir l'usage de la bicyclette. Pourtant, le professeur Héran s'attend à ce que là aussi le vélo gagne progressivement du champ, soutenu par les évolutions technologiques (bicyclettes électriques, nouveaux systèmes de partage etc.) et par les limites économiques et écologiques de l'autosolisme.

Pourquoi d'ailleurs limiter ces solutions au monde occidental ? Même en Chine, où le boom automobile n'est que très récent, il existe déjà une certaine conscience qu'il n'est pas possible de continuer de la sorte. Ainsi le livre du

professeur Héran sera-t-il très prochainement traduit en chinois.

Et enfin, pourquoi le professeur Héran fait-il débiter son histoire en 1817 ? Cette année-là, l'Allemand Freiherr von Drais a inventé un cycle en bois avançant aussi vite qu'un cheval, mais beaucoup moins coûteux que l'entretien d'un animal vivant. C'est à partir de ce cycle sans pédales, une draisienne, que s'est développée la bicyclette. Et ce n'est pas par hasard que cette invention soit intervenue précisément à cette époque-là. L'éruption du volcan Tambora dans les Indes néerlandaises en 1815 avait projeté dans l'atmosphère des quantités inouïes de poussière et de cendre. Partout dans le monde, il fut question d'une diminution de l'ensoleillement et d'une baisse des températures entraînant des récoltes ratées et l'élimination massive de chevaux et d'autres bêtes de somme. Bref, dès cette époque déjà, le vélo n'a cessé de participer à résoudre des problèmes de mobilité et d'environnement sans cesse renouvelés. ■

(Traduit du néerlandais par Michel Perquy)

À LIRE

Frédérique Héran, *Le Retour de la bicyclette. Une histoire des déplacements urbains en Europe, de 1817 à 2050*. Paris, La Découverte, coll. « Cahiers libres », 2014, 160 p.