

www.delaplanete.org / No 10 & 11 juillet-octobre 2003

Cyclopolis, ville nouvelle

Trente ans après l'appel "vélorutionnaire" d'Ivan Illich, père du mouvement "cyclo-écologiste", l'idée d'aménager la ville autour du vélo fait son chemin.

Par Benoît Lambert, production originale L'État de la planète magazine
Parution dans *Libération*, le 25 septembre 2003

"L'Américain type consacre plus de 1 500 heures par an à sa voiture : il y est assis, en marche ou à l'arrêt, il travaille pour la payer, pour payer l'essence, les pneus, les péages, l'assurance, les contraventions et les impôts. Il consacre quatre heures par jour à sa voiture, qu'il s'en serve, s'en occupe ou travaille pour elle." Cette observation d'Ivan Illich est peut-être, parmi toutes les idées contestataires de la société industrielle qu'il a défendues, et elles furent nombreuses, celle qui s'est révélée la plus exacte : dans nos sociétés très urbanisées, la vitesse automobile est, pour une bonne part, un leurre. L'hypermobilité a fini par tuer la mobilité !

Energie et équité, l'opuscule de cinquante-huit pages sur "les seuils d'énergie au-delà desquels s'exerce l'effet corrupteur" de l'automobile, marquera profondément la critique de la société thermo-industrielle (celle des moteurs) que René Dumont appelait "la société de la voiture personnelle". Illich soutint qu'au-delà d'un certain seuil, la consommation d'énergie augmente aux dépens de l'équité. Défiant la pensée dominante jusqu'à la provocation, le père du mouvement "cyclo-écologiste" écrit : "Entre des hommes libres, des rapports sociaux productifs vont à l'allure d'une bicyclette, et pas plus vite."

Cofondateurs de l'association Le Monde à bicyclette à Montréal, en 1975, Robert Silverman et Claire Morissette (Deux roues, un avenir, éd. Ecosociété, Montréal) désigneront *Energie et équité* comme leur "ouvrage de référence". Dans *les Quatre Roues de la fortune* (Seuil, 1970), Alfred Sauvy qualifiera pour sa part l'automobile de "grande souveraine" contre laquelle toute action est "un crime de lèse-majesté passible d'une mise au ban de la société". Dans cet absolutisme du quatre-roues motorisé, les défenseurs de la petite reine sont des trouble-fête, voire de dangereux "vélorutionnaires".

La proposition d'Illich ? "Vivre autrement pour vivre mieux", expliquait Jean-Pierre Dupuis dans son hommage au philosophe décédé en décembre dernier : "[Ce n'est pas] comme si nous avions à arbitrer entre le plaisir d'un mets exquis et les risques afférents. Non, c'est que le mets est intrinsèquement mauvais, et que nous serions bien plus heureux à nous détourner de lui." A l'historique "adapter Paris à l'automobile", le mouvement répond volontiers par des formules chocs : "Pour un monde sans voitures !"

Après l'incroyable ampleur prise en Europe par les journées "En ville sans ma voiture" (1 300 villes participantes en 2 002), et trente ans après les déclarations percutantes d'Illich, la ville de Paris est actuellement l'hôte, depuis mardi et jusqu'à demain, de la rencontre européenne Vélo-City organisée par la Fédération européenne des cyclistes depuis 1 980. Principal forum international sur la planification du vélo comme moyen de déplacement efficace, rapide, écologique, excellent pour la santé et, accessoirement, après la marche, le moyen de transport le plus répandu dans le monde ! Vélo-City cherche à encourager le vélo comme moyen de déplacement au quotidien, et comme activité récréative. Le thème choisi par les organisateurs, "Le vélo, outil indispensable pour la reconquête de la ville", ne trompe pas. Il met l'accent sur l'aspect politique de la bicyclette, sur le contre-poids à "l'automobilisme politique" auquel ses défenseurs aspirent. Un contre-poids qu'en France la Fédération française des usagers de la bicyclette (120 associations) et, plus institutionnalisé, le Club des villes cyclables (350 villes) incarnent chacun à leur manière.

Multimodalité ? Plus facile à dire qu'à faire ! Pour de nombreux citadins, l'idée de ne pas "avoir sa voiture" est difficile à "acheter" et, pourtant, c'est souvent son omniprésence qui lui fait fuir la ville. Même pour l'automobiliste conscient des nuisances qu'il produit, vivre sans une voiture est de l'ascétisme moderne.

Pour répondre à ce "syndrome du non-motorisé" celui qui poussera le non-motorisé à acheter une voiture quitte à devenir un ennemi de la planète, le concept du "partage de la voiture" connaît depuis cinq ans une croissance exponentielle. Mobility CarSharing Suisse, la plus importante coopérative du genre dans le monde, est aujourd'hui forte de 55 000 membres. En 2000, Mobility CarSharing et les Chemins de fer fédéraux (CFF) se sont associés pour proposer un nouveau service appelé la "mobilité combinée". Pour 100 euros, le propriétaire d'un l'abonnement CFF a accès à un parc de 1 750 automobiles dans quelque 980 points en Suisse, dont 250 gares ferroviaires (20 points uniquement à Genève). Parmi les avantages avancés, notons :

- Les clients de Mobility ont accès à une large gamme de véhicules adaptés à leurs besoins, ils profitent des avantages d'une voiture, mais sans ses inconvénients, dont la perte de temps et d'argent, l'entreprise Mobility s'occupant de l'achat, des assurances, du stationnement permanent, de l'entretien et des réparations ;

- La réservation peut se faire vingt-quatre heures sur vingt-quatre par téléphone ou par l'Internet. Depuis 1999, les voitures sont équipées d'un ordinateur de bord et une carte personnelle permet d'en ouvrir les portes. Les clés sont laissées à l'intérieur du véhicule pour l'utilisateur suivant.

Cette collaboration entre deux acteurs importants d'une alternative à la voiture en Suisse, CFF et Mobility, est une innovation qui fera date. Depuis peu, la coopération entre Mobility Suisse et deux partenaires allemands permet aux client(e)s des trois sociétés d'utiliser la flotte de véhicules des trois prestataires tant en Suisse qu'en Allemagne.

Il ne faut pas s'y tromper : avec le retour des trams, des pistes cyclables et des zones piétonnières dans nos cités, le partage de voiture participe d'une radicale remise en cause du tout-voiture en milieu urbain. Il tient compte de l'espace restreint en ville où les voitures sont à l'arrêt... jusqu'à 98 % du temps !

Rejeton de Mai 68, le mouvement pour une écomobilité connaît des degrés de revendications et des manifestations multiples : Paris-Plage et autres "aménagements éphémères", transformation des berges de la rive gauche à Lyon en un vaste parc urbain, péage à l'entrée de grandes agglomérations urbaines (Londres, Singapour), billetteries modernes et tarifs avantageux des transports publics (Karlsruhe, abonnement général en Suisse), métros de surface efficaces et très économiques (Curitiba au Brésil, un modèle repris par Quito et Bogotá), etc. Trente ans après les critiques visionnaires d'Illich, c'est à une nouvelle "culture de la mobilité" intégrant l'étroite synergie entre mobilité et aménagement régional du territoire que nous convie ce mouvement protéiforme.

Mais peu de villes ont réussi à inverser la domination de leur voirie par l'automobile. Avec quelques villes aux Pays-Bas et au Danemark, Copenhague fait figure d'exception : on y parcourt le même nombre de kilomètres en voiture qu'au début des années 70 et plus de 30 % des déplacements s'y effectuent à vélo. Il faut signaler que 10 % du budget de la voirie y est consacré aux aménagements pour non-motorisés...

Considérant cette mouvance brièvement décrite, nous suggérons l'introduction d'une nouvelle notion urbaine : la "cyclopolis". Pilier du développement durable et instrument de lutte contre les changements climatiques, la bicyclette ne caractérise pas la cyclopolis en ce qu'elle s'y impose comme "le" moyen de transport. Elle y devient l'étalon pour la conception d'une nouvelle mobilité, le moyen de transport à partir duquel sera aménagée la future voirie, et en fonction duquel sera rédigée une nouvelle législation (densité du construit, fiscalité foncière, etc.). Il ne s'agit plus d'introduire du développement durable aux plans de circulation, mais de produire des plans d'aménagement urbain en fonction du développement durable.

Vélo-City 2003... il aura fallu trente ans aux idées d'Ivan Illich pour entrer dans Paris ! Souhaitons que leur mise en oeuvre connaisse désormais une plus grande vélo-cité.