



La France compterait environ trois millions de cyclistes au quotidien et 17 millions d'usagers réguliers selon La Fédération des usagers de la bicyclette (www.fubicy.org), qui rassemble 180 associations locales. Le mouvement de la « vélorution » et ses vélorutionnaires milite « pour des villes conviviales et contre les pollutions chimiques et mentales des moteurs et de la civilisation industrielle qui va avec. Non à l'auto-moto qui envahit nos rues, nos cerveaux et nos bronches. Oui à l'autonomie ici et maintenant, Vélorution ! » Voir : www.velorution.org

Le vélo, clef d'une ville sobre et compacte

Bonne nouvelle : la circulation automobile a baissé de 55% en 20 ans à Paris. Or les transports en commun sont aujourd'hui saturés.

Que faire ? Le chercheur et historien Julien Demade vient de publier une analyse détaillée sur la politique des déplacements parisiens que présente **Jean Robert**.

Le livre dont je fais la recension est difficile. Il est difficile à résumer d'abord, parce qu'il comporte 266 pages à 44 lignes par page ; ensuite, parce qu'il contient 645 notes en petits caractères occupant parfois le tiers de la page, toutes importantes pour l'exposition de l'argument ; et finalement, parce que ses dernières pages sont un miroir dans lequel l'auteur examine l'ensemble de son prodigieux travail d'un œil critique. Il m'a fallu un bon mois pour le digérer et en faire un résumé d'une vingtaine de pages qui peut être obtenu gratuitement. (1) Plus que difficile, peut-être faudrait-il dire que ce livre est exigeant. Il exige beaucoup de ceux qui le liront, non pour se divertir, mais pour y trouver des arguments propres à conceptualiser efficacement une dysfonction qui va s'aggravant : celle du système parisien des déplacements.

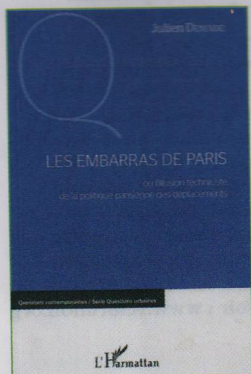
Ce livre est aussi difficile – et non moins exigeant – du fait de la personnalité et des talents exceptionnels de son auteur. Julien Demade est un historien du Moyen-âge, chercheur au CNRS, dont les travaux peuvent être consultés sur Internet. (2) Il appartient à cette génération d'historiens entraînés à des méthodes statistiques qui leur permettent de détecter les tendances se dégageant

de la confrontation de multitudes de documents divers, souvent aussi arides que des livres de comptes. Aidé de ces instruments, il a déjà publié des réflexions sur le mythe de la croissance. (3)

Augmentation exponentielle de la circulation cycliste

L'an 2014, Julien Demade s'isola afin de passer au peigne fin une quantité immense de « données dures » sur une époque non moins tourmentée que la transition entre le Moyen-âge et les temps modernes : les années finales du XX^e et les premières années du XXI^e siècle, plus précisément les années 1990-2014, à propos desquelles il met à jour, pour le cas de Paris, des tendances étonnantes. Plus précisément, il se déclare stupéfait de ce que ces tendances soient passées inaperçues. Stupéfiants, écrit-il, mes résultats ne devraient pas l'être, car, pour les obtenir, je n'ai dû que « rapprocher des données qui ne le sont jamais », comme par exemple

Le report de la circulation automobile vers le métro parisien a atteint son maximum



Julien Demade, chercheur au CNRS, a publié *Les Embarras de Paris ou l'illusion techniciste de la politique parisienne des déplacements* analysé dans cet article. L'Harmattan, 2015, 272 p.

la baisse linéaire de la circulation automobile avec l'augmentation exponentielle de la circulation cycliste. Aucune des données utilisées n'était inédite et aucun des traitements statistiques qui leur ont été appliqués ne présente de véritable technicité. « Tout était donc soit déjà là, soit à portée de main pour n'importe qui » (p. 258). Pourquoi alors de tels rapprochements ne sont-ils pour ainsi dire jamais opérés ?

Une réponse facile est que les profondes transformations que Demade voit se manifester sont récentes. Il s'agit de trois tendances dont les données statistiques montrent qu'elles commencent dans les années 1990. Les deux premières ont été mentionnées : ce sont la baisse linéaire de la circulation automobile et l'augmentation exponentielle de la circulation cycliste, deux tendances qui sont rarement rapprochées. Les deux tendances qui sont effectivement rapprochées par les technocrates des transports sont la baisse de la circulation automobile et la hausse de la fréquentation du métro et, dans une moindre mesure, des transports en commun de surface. Or cette hausse a atteint un seuil d'engorgement qui, pour le métro, ne peut pas être dépassé, à moins d'ouvrir de nouvelles lignes de transport souterrain, ce qui est financièrement irréaliste.

En termes « de politiciens des déplacements », il y a *report modal* de la circulation automobile vers le métro. Mais comme celui-ci a atteint son seuil d'engorgement, ce report n'est plus guère possible, ce qui fait que tout le système des déplacements parisiens est devenu dysfonctionnel. En effet, le discours technocratique ne peut que nous confronter à divers culs-de-sac logiques : ou l'on ouvre à coûts pharaoniques de nouvelles lignes de métro, ou - solution semble-t-il privilégiée par la préfecture de police - on force les automobilistes déserteurs à reprendre le volant en pénalisant de diverses manières les cyclistes. Autrement dit, dans la seconde hypothèse, on s'efforce de reconduire l'engouement automobilistique des Trente glorieuses, ces années de croissance tous azimuts de l'Après-guerre, ce temps des Grands Projets - le Périphérique, le RER, les grands parkings souterrains - « imposés » à un public par trop consentant et dont l'inutilité, voire la nocivité ne se révèle pleinement qu'aujourd'hui.

Le thème qui intéresse Demade est la forme urbaine de Paris que, durant les trente années de croissance ininterrompue qui firent suite à la guerre, tous les pouvoirs, avec l'acquiescement tacite des citoyens, voulurent adapter aux modes motorisés et particulièrement à l'automobile. La forme urbaine détermine les déplacements qui s'y opèrent (p. 262). Pour résoudre

le dysfonctionnement du système des déplacements parisiens, il faudrait donc effectuer une révolution de toute la forme urbaine de Paris actuellement déterminée par l'impératif de « faire suer de l'argent au foncier » (p. 165).

Il s'agit en fait de rompre avec la politique urbanistique actuelle, caractérisée par l'affectation quasi exclusive des espaces en fonction des seuls critères financiers, affectation génératrice de zonage et d'extension infinie des aires urbanisées (p. 262). Contre cet urbanisme

affairiste, il faudrait donc promouvoir « une politique urbanistique dirigée vers la minimisation des distances de déplacement ».

Le vélo comme levier de changement

Toutefois, « ...on ne peut transformer une structure urbaine aussi rapidement que l'on modifie les formes de déplacement qui s'y déroulent ». (p. 262). C'est donc la modification de la politique des déplacements qui doit servir de levier à la modification de la forme urbaine.

Il est facile de constater que, dans le système parisien des déplacements actuel, les transports motorisés sont au service prioritaire du marché immobilier, irriguant les zones réputées les plus actives de clients, de travailleurs ou de spectateurs venus souvent de très loin, *de plus en plus loin*, puisque la dynamique du système le pousserait tout entier à aller de mal en pis, n'était cette tendance, non planifiée d'en haut, véritable émergence populaire, dont la municipalité préfère ignorer l'ampleur et que la préfecture de police réprime ouvertement : l'option de plus en plus marquée pour la bicyclette.

Celle-ci, si l'on permet à son dynamisme de se déployer librement, pourrait inaugurer une nouvelle politique des déplacements minimisant les distances parcourues. Autrement dit, le vélo pourrait rapidement devenir le levier permettant de « rompre avec le marché immobilier qui, dans les économies capitalistes actuelles, des États-Unis des sub-primes à la Chine au krach immobilier à venir », est un des principaux ressorts du profit, mais aussi des crises (p. 262).

La critique de l'urbanisme au service de l'automobile méconnaît souvent - ce n'est pas le cas de Demade - la nature de la fascination qu'exerça le modèle urbain maintenant standard au cours des années de sa mise en place, plus d'une décennie avant la seconde guerre mondiale. Il s'agissait d'une véritable utopie mobilisatrice à tous les sens du terme. Il est rétrospectivement touchant de constater combien modeste était le trafic des voitures à moteur en 1925, année de la publication d'un plan fantasmagorique de reconstruction de Paris autour de cette chimère qu'était encore l'automobile. « Pcht », disait son auteur, « elle sera si rapide que vous n'aurez pas le temps d'en entendre le bruit ».

La ville découpée en zones inspirée de Le Corbusier

Avant le déferlement de la marée automobile sur la ville, il y eut un incroyable enthousiasme pour tout ce qui était rapide et nouveau : le romancier Paul Morand avec son homme pressé, les artistes futuristes qui voulaient traduire la vitesse en plasticités fluides, la revue *Les Temps Nouveaux* et les projets de l'urbaniste visionnaire Le Corbusier, avec leur magnification du zonage : ici la zone résidentielle avec ses gratte-ciels cartésiens où garer les travailleurs de nuit, là la zone de travail avec ses bureaux et ses fabriques aseptisées, plus loin la zone de loisirs, avec ses théâtres, ses salles de concert, ses cinés.

Plusieurs de mes professeurs à l'école d'architecture où j'étudiais étaient d'anciens collaborateurs de l'atelier de « Corbu » à Paris. Son Plan Voisin de 1925 (du nom de Gabriel Voisin, un des premiers constructeurs d'avions français, qui contribua à financer le projet) était la

L'urbanisme commence par les pieds, ceux des piétons et des cyclistes

vision d'un espace urbain lavé de toute référence au passé, traversé d'autoroutes et fait pour les autos, les avions et tout ce qui vrombit. Les travailleurs, le matin, y vrombiraient vers leurs lieux de travail, vrombiraient de là vers leurs loisirs collectifs et, jamais fatigués, revrombiraient la nuit, vers leurs lits. Les travailleurs imaginés par Le Corbusier seront des hommes nouveaux, immuns à l'ennui et à la fatigue.

L'ennemi à abattre était la rue traditionnelle, rendez-vous de badauds et de vauriens, avec son étroitesse, ses puanteurs et ses ombres sous des porches louches, consacrée parfois à la circulation, mais à bien d'autres choses encore, généralement reprochables. Après la guerre, son nom dissimulé dans un collectif car ses avances au régime de Vichy lui avaient donné une réputation douteuse, Le Corbusier présida à la publication d'un document urbanistique très engagé dans la guerre anti-rue, *La Charte d'Athènes*.

Ah, comme les choses seraient simples, s'il m'était possible de haïr un tel homme dans le mouvement de rejet de ses idées. Mais j'admirais ses talents plastiques, ses peintures et sculptures et l'agencement « dialectique » (professeur Bernhard Hössli dixit) de certains de ses espaces. Et il m'est arrivé d'aller converser avec son frère Albert dans la « petite maison » de Vevey, au bord du Lac Léman. Albert Jeanneret fut tour à tour violoniste de concert, inventeur, avec Émile Jacques, d'une gymnastique rythmique dite gymnastique suédoise, et musicien concret avant la lettre. Il me parlait de l'idéalisme de son frère, ce grand homme mort pauvre. Ce visionnaire a contribué, plus peut-être que tout autre, à donner forme plastique à l'imaginaire urbain des années 1930 à 1980, un imaginaire urbain qui en vint certes à privilégier les affairistes. Mais cet homme n'était pas affairiste et l'argent pour l'argent le faisait bâiller. Les politiciens qui, après la guerre, décrétèrent la construction des grandes œuvres des Trente glorieuses n'avaient rien d'héroïque mais étaient néanmoins tributaires de cet imaginaire. Dans leurs projets, les gratte-ciels cartésiens étaient devenus des HLM, les parcs ouverts à tous les sports et tous les batifolages « dans la nature recouverte au pied des gratte-ciels », des parkings, et les bolides faisant « pcht », des véhicules motorisés de tous genre circulant à quinze à l'heure de moyenne dans les grandes villes équipées de métro, à treize dans les villes moyennes sans métro. Je parle des séductions du modèle urbain dominant dont Le Corbusier fut l'un des pionniers, séductions bien proches de celles des matins qui chantaient.

L'urbanisme pour piétons et cyclistes d'Amsterdam

Je m'en suis guéri dans une ville dotée encore de vraies rues, avec des canaux en plus, Amsterdam, en 1963 et 1964. J'étais censé y étudier l'urbanisme, mais c'est des rues que je reçus mes meilleures leçons. Un groupe de jeunes s'y étaient organisés pour contrecarrer les plans du bourgmestre, M. van Hall, qui voulait ouvrir à la marée automobile qui déferlait ailleurs une ville encore essentiellement piétonne et cycliste. Si les cyclistes parisiens d'aujourd'hui sont les pionniers d'un nouvel ordre des déplacements, les « provoc », comme se faisaient appeler ces jeunes, voulaient conserver ce qu'ils avaient. Sous des atours anarchistes, ils étaient inspirés par un imaginaire urbain fait de rues et de places animées, d'odeurs saisonnières – celles

des harengs frais de juillet ! –, du reflet de façades « flamandes » dans les canaux, du son des carillons et des omniprésentes orgues de Barbarie ainsi que des cris spécifiques des marchands de rue. Ils préconisaient un urbanisme commençant par les pieds, ceux des piétons et des cyclistes. Cet attachement à ce qui faisait de leur ville un makom, un refuge, en jargon d'Amsterdam, un *mokum*, n'excluait pas, chez eux non plus, une certaine fascination pour les « temps nouveaux » qui pourraient être en train de frapper à la porte, voir les plans de « ville ludique » de leur peintre-architecte, Constant Nieuwenhuys. *Mokum*, la ville refuge, était le petit nom d'Amsterdam parmi les militants qui voulait qu'elle reste un refuge pour les piétons. Pour eux la chair de Mokum pesa plus fort que les fascinations modernistes.

Je ne me suis jamais départi de cet idéal urbain. Étais-je rétrograde ? On me l'a dit. Mais le véritable renversement de perspective opéré par Julien Demade me redonne courage. Rétrograde, lui ? Non, porteur de *possible*, pour ne pas dire de cet avenir à l'ombre duquel nous avons trop longtemps abrité nos rêves de grandeur.

C'est donc, tout compte fait, à une nouvelle sobriété que nous invite Julien Demade. Il lui paraît évident, dépourvu qu'il est de tout sentimentalisme passiste, qu'une politique des déplacements accordée aux tendances, aux exigences et aux incertitudes du temps présent doit favoriser « les conditions d'effectuation des déplacements non motorisés (...) au prix des conditions d'effectuation des déplacements motorisés », contribuant ainsi « à la reconstruction sur elle-même d'une ville plus sobre et plus compacte... » (p. 140).

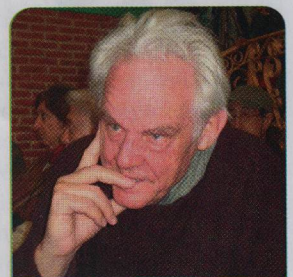
Dans sa Conclusion (pages 257 à 266), Julien Demade s'interroge sur l'efficacité de sa démarche. En argumentant dans la langue des planificateurs-décideurs-édiles de la politique des déplacements et en manifestant une bien meilleure connaissance des données statistiques que la leur, n'est-il pas tombé malgré tout dans la trappe technocratique ? « [À] persévérer dans une telle voie, par exemple en passant de l'approche pseudo-technocratique que j'ai menée de la politique des déplacements à une approche similaire de la politique de l'urbanisme (...) on ne saurait rien gagner, sinon un rejet encore plus fort dans la mesure où, en raison même du fait que l'on prendrait les déplacements plus à leur racine, on s'attaquerait à des mécanismes encore plus vitaux pour la reproduction de la domination capitaliste et de son expression technocratique » (p. 262).

Selon le philosophe Martin Fortier, Demade aurait tort de se flageller. Sa méthode n'est pas pseudo-technocratique, mais *peirastique*, consistant à pousser l'adversaire dans ses derniers retranchements à l'aide de ses propres arguments. Le débat est ouvert. ■

Notes

- (1) http://velorution.org/velosophie/julien-demade_les-embarras-de-paris-jean-robert_recension/
- (2) <http://hal.archives-ouvertes.fr>
- (3) www.editions-papiers.org/laboratoire/la-croissance-mythe-destructeur

Une politique urbaine devrait favoriser la réduction des distances de déplacement



Jean Robert
vit au Mexique à Cuernavaca. Il est professeur émérite de l'université de Morelos.