

Reconstruire sur elle-même une ville plus sobre et plus compacte

Recension du livre de Julien Demade *Les embarras de Paris ou l'illusion techniciste de la politique parisienne des déplacements*

Paris : L'Harmattan, 2015
par Jean Robert

Avant-propos

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 sur http://velorution.org/velosophie/julien-demade_les-embarras-de-paris/jean-robert_recension/ 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, voir hal.archives-ouvertes.fr. 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, voir <http://www.editionspapiers.org/laboratoire/la-croissance-mythe-destructeur>.

L'an passé, 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 siècle et les premières années du XXI^e siècle, plus précisément les années 1990-2014, à propos desquelles il met au jour, pour le cas de Paris, des tendances étonnantes. Plus précisément, il se déclare stupéfait de ce que ces tendances aient passé 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 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 semblait-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 révolu-

tion 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 ».

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'auto 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 ».

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-ciel 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 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 dit) 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-ciel », des parkings, et les bolides faisant « pcht », des véhicules motorisés de tout 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.

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 était organisé 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 « provos », 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 – celle 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-urbaniste, Constant Nieuwenhuys. Mokum, la ville refuge, était le petit nom d'Amsterdam parmi les militants qui voulaient 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 passéiste, 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, 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.

Introduction

La démarche procédera en trois temps :

1. Le donné : les tendances et ruptures de tendances

Il s'agira d'abord d'établir quels sont les principaux traits du système parisien des déplacements actuel – et l'on sera alors en mesure de saisir pour quelles raisons celui-ci se définit comme dysfonctionnement.

2. La substituabilité du trafic motorisé

Une fois ainsi compris ce qui génère ce dysfonctionnement, on verra combien les solutions qui lui sont généralement proposées (...) sont illusoires ; et il conviendra de ce fait de s'interroger, dans une démarche non plus constatative mais nécessairement plus hypothétique (...) sur les éléments autres de ce système parisien des déplacements qui pourraient représenter la solution à son dysfonctionnement.

3. Réaliser le possible : éléments d'une nouvelle politique des déplacements

Enfin, une fois ces éléments identifiés, une dernière partie, d'ordre cette fois plus prescriptif, examinera quelles mesures devraient être prises afin que ces mêmes éléments puissent effectivement devenir la solution du dysfonctionnement du système parisien des déplacements.

I. Le donné :

évolutions profondes et contrastes des modes de circulation

On assiste à Paris, depuis 1990, à deux transformations massives :

1. Le métro a connu une hausse aussi forte que continue de sa fréquentation.
2. La circulation automobile a baissé de façon non moins continue que forte (11).

Infrastructures inadaptées

Il existe un écart croissant entre les pratiques effectives de déplacement et les infrastructures censées leur permettre de se réaliser.

Il s'agit donc, en 2015, de rompre avec un équilibre établi depuis les années 1970, dont les supports principaux étaient le Boulevard périphérique, le RER et les parkings publics souterrains, ces chants du cygne des Trente Glorieuses.

Évolution depuis 1995

Entre 1995 et 2013, la fréquentation du métro a cru de 48% dans le contexte d'une augmentation de la fréquentation de tous les transports en commun intéressant Paris (12). Or le métro a atteint une limite d'engorgement indépassable à moins d'entreprendre une extension massive du réseau – ce qui est financièrement irréaliste (17).

Autrement dit, tout programme de construction d'un degré d'ambition comparable à ce que fut celui du Périphérique ou du RER est destiné à l'échec, la conjoncture dans laquelle un tel programme devrait se réaliser n'ayant « plus rien à voir avec celle des Trente Glorieuses, et tout à voir plutôt avec leur exact inverse » (18).

L'évanescence de l'automobile, une aubaine croissante (18)

« Depuis les années 1990, la circulation automobile ne cesse de baisser dans Paris, d'une façon aussi régulière que forte qui rappelle singulièrement le phénomène inverse d'accroissement de la fréquentation du métro ». La circulation automobile de 1996 était 54% supérieure à celle de 2006. Comme, durant cette période, le nombre total des déplacements mécanisés peut être considéré comme pratiquement constant, la baisse de la circulation des automobiles et la hausse concomitante de la fréquentation du métro ne peuvent être expliquées que par un report modal – c'est-à-dire un transfert de passagers ou de conducteurs – du premier de ces modes vers le second.

Selon une extrapolation conservatrice des données statistiques, en 2020 le nombre des déplacements en auto à Paris aura baissé de 50% par rapport aux chiffres de 1995, de sorte que « l'espace consacré à la circulation automobile [pourra] être divisé par deux sans que les conditions de circulation s'en trouvent altérées » (21). Mais malgré cette évanescence de l'automobile, la circulation automobile ne continue pas moins d'être désignée, dans les rapports officiels, comme « la circulation » tout court, « synecdoque qui marque combien l'imaginaire des décideurs reste intégralement colonisé par la voiture... » (22).

On attend encore le politicien ou la politicienne qui donnera à la voiture la place congrue qui lui revient puisque d'ores et déjà, dans l'EGT (enquête globale de transport) 2010, la voiture ne représentait plus que 13% des déplacements intéressant Paris (52).

Ce que nous devons donc attendre de politiciens capables de comprendre la spécificité de leur – de notre – temps, c'est une politique ambitieuse, mais dans un sens diamétralement opposé aux ambitions des années écoulées entre la fin de la Seconde Guerre mondiale et les années 1970-1980. Notre époque en effet ne demande plus de projets babyloniens d'infrastructures nouvelles, mais une politique courageuse de réallocation de l'espace de circulation tenant compte du fait qu'une partie essentielle du gisement d'espace réallouable réside dans la baisse des deux usages consommateurs d'espace de l'auto : la circulation et le stationnement automobile sur voirie.

La nécessaire réallocation d'espaces de circulation

On assiste actuellement à Paris à une baisse lente mais régulière de la demande de stationnement automobile (26) : « ... par rapport à 2001, le parc automobile immatriculé à Paris comptait en 2013 195 000 véhicules de moins, soit autant de place de stationnement dont il n'est plus besoin » (27).

Ce que nous attendons des politiciennes ou politiciens que nous élisons, c'est qu'elles et qu'ils soient capables – puisque la politique est l'art du possible – de déceler les possibilités ouvertes par la baisse conjointe de la circulation automobile et la diminution drastique de la demande de stationnement automobile sur chaussée (29). Leur vision doit aller bien au-delà d'une adaptation suiviste à la baisse existante de la circulation automobile, qui consiste actuellement, dans 'le meilleur des cas', à soustraire quelques mètres carrés d'espace aux autos, et est loin de constituer une politique cohérente de réallocation des espaces de stationnement automobile devenus vacants (29). Au contraire, « ... la capacité de stationnement automobile ne cesse, par l'effet d'une volonté politique forte, de croître (sauf sur voirie), alors même que la demande de stationnement automobile est, elle, en baisse ; si donc en matière de circulation automobile il y a absence de volonté politique, puisque les politiques menées ne font que suivre avec plus ou moins de retard et de mauvais gré la baisse de la circulation automobile, par contre en matière de stationnement automobile se manifeste une volonté politique forte puisque les politiques suivies vont à l'encontre des tendances observées – et sont ainsi, au sens propre du terme, réactionnaires » (30). En matière de politique de stationnement automobile, « [c]'est à l'exact contraire qu'il faudrait tendre : se préoccuper, donc, non pas des conditions du stationnement des véhicules toujours plus rares possédés par les Parisiens, mais des conditions qui leur permettraient d'être toujours plus nombreux à ne plus posséder de véhicules, afin de pouvoir réallouer l'espace considérable affecté à leur stationnement » (31). Autrement dit, il s'agirait d'adapter l'offre à la baisse de la demande « au lieu de viser à créer les conditions de possibilité de

l'augmentation de cette demande » (35).

Le scandale des stationnements en élévation

Cette forme de stationnement est scandaleuse parce qu'elle « ... consiste à abriter des voitures dans un espace parfaitement apte (...) à loger des gens » (38). Une voiture en stationnement en structure requiert un espace total moyen de 25 m², un espace supérieur à celui dans lequel sont logés bon nombre de Parisiens, puisque le minimum requis pour qu'un logement puisse être loué est de 9 m².

Conclusions

« Le recul de l'automobile dans Paris, de sa circulation comme de son stationnement, est un mouvement de fond, entamé il y a maintenant plus de vingt ans, et largement autonome par rapport aux politiques menées... » (51). La principale question que les responsables de la politique ont à se poser, « ... consiste à se demander s'ils prendront des mesures s'opposant vainement à ce recul, ou si au contraire ils l'accompagneront pour en tirer parti ; si donc, prenant acte de ce recul, ils s'appuieront sur lui pour réaffecter à d'autres usages l'espace libéré par l'automobile » (51).

« Pour impressionnante que soit la baisse de circulation automobile intéressant Paris, et pour négligeable que soit la part modale de l'automobile qu'elle a permis d'atteindre, la densité des déplacements polluants n'en reste pas moins très élevée, et très graves les problèmes induits par cette concentration spatiale. Au total, c'est bien avec la forme urbaine spécifique à Paris que la voiture paraît incompatible » (54).

Le centre-ville de Paris se caractérise par une densité de population extrêmement forte, ainsi qu'en témoignent ces données comparatives sur les densités de trois centres-villes européens : Paris : 200 hab./ha, Berlin : 105, Londres : 85. De plus, la densité de population de Paris intra-muros est sept fois supérieure à celle de la banlieue. Ceci n'est pas sans incidence sur les taux de pollution de l'air : « ... les niveaux de pollution sont dans Paris très fréquemment supérieurs aux valeurs réglementaires maximales fixées pour éviter une atteinte trop grave à la santé » (55).

Une autre conséquence de cette densité – liée historiquement à un taux d'environ 30% de l'espace urbain consacré aux voiries contre plus de 50% à Los Angeles, par exemple – est que l'automobile, « ... même à l'apogée de son développement, même donc lorsque tout ce qui de la ville était pour elle aménageable l'avait été, ou presque, n'a jamais pu assurer qu'une part secondaire des déplacements » (59). Durant les Trente Glorieuses il s'agissait – et par une sorte d'hystérésis, il s'agit toujours, dans l'esprit des politiciens rétrogrades – d'adapter la ville à la voiture. Il s'agit maintenant, et il est de moins en moins admissible que les politiciens censés nous représenter s'acharnent à l'ignorer, d'adapter à la ville l'automobile ainsi que tous les moyens de déplacement mécaniques. Or

en ville, le mode de déplacement majeur a toujours été et restera la marche, dont l'espace est la rue et particulièrement le trottoir, une constante de la vie urbaine à laquelle les urbanistes, planificateurs et autres décideurs semblent être aveugles, donnant à penser que cette cécité est une condition sine qua non de l'exercice de leur profession. C'est autrement dit autour de la marche à pied, dont la portée efficace correspond à un rayon d'un peu moins d'un kilomètre, que doivent se restructurer tous les modes de déplacements et les reports modaux correspondant à cette restructuration.

Témoin du reflux de la marée automobile depuis les années 1990, la baisse de la part modale de l'auto qui atteint son apogée dans l'EGT 1991 avec un peu moins d'un quart des déplacements intéressant Paris (59), alors que dans l'EGT 2010, elle n'en assurait plus que 13%. Autres données de cette même EGT: le taux d'occupation des automobiles circulant dans Paris est un rapport moyen de 1,25 occupant par voiture (60). Seuls 4% des ménages parisiens disposent de plus d'une voiture (60). 90% des déplacements des Parisiens se font avec d'autres moyens que l'automobile, qui devient une modalité de plus en plus exceptionnelle (61). 1/3 des déplacements quotidiens intéressant Paris sont le fait des banlieusards, « ces banlieusards qui réalisent eux jusqu'à 76% de leurs déplacements mécanisés en voiture ». L'essentiel des déplacements des banlieusards se fait, de façon prédominante en voiture, à l'intérieur de la banlieue, ce qui explique que l'automobile occupe une place modale élevée dans leurs déplacements. Cependant « 75% des banlieusards qui viennent travailler à Paris s'y rendent en transports en commun » (63).

La cécité structurelle des édiles et décideurs en matière de politique des déplacements est en partie une fonction de leur appartenance à un groupe de privilégiés de hauts revenus et comme tels incapables de tirer les conséquences du fait que « ... la principale déterminante du choix modal en faveur de la voiture [est] l'importance du revenu » (64). En d'autres termes, « le trafic automobile, qu'il soit le fait des Parisiens ou des banlieusards, est surtout produit par les plus hauts revenus » (64, note 163). « Connaissant ce biais social dans l'usage parisien de la voiture, on comprend mieux l'obstination des hommes politiques et des responsables administratifs à considérer la voiture comme centrale dans l'organisation des déplacements intéressant Paris puisqu'ils ne font que généraliser (...) à l'ensemble de la population leurs propres pratiques, automobilocentrées, de déplacement, alors même que ces dernières sont très spécifiques, liées à leur appartenance aux franges les plus aisées, et renforcées par le fait que l'attribut classique du pouvoir reste le fait de disposer d'une voiture de fonction avec chauffeur » (64). Mais, se demande Demade, est-il vraiment impossible de prier plus instamment que courtoisement « ... ladite petite minorité de bien vouloir faire l'effort de cesser de polluer la vie de ses concitoyens moins fortunés, autrement plus nombreux » (65).

II. La substituabilité du trafic motorisé

Célébrer par des actes politiques la fin d'une époque : celle de l'adaptation de la ville à l'auto

Le moment est venu, pour les décideurs en matière de politiques des déplacements de se poser la question « Que faire ? ». « Que faire en effet de l'espace viaire, de circulation comme de stationnement, libéré par la baisse de l'usage de l'automobile ? » (68). Il serait scandaleux de laisser l'auto occuper l'espace dont elle n'a plus besoin mais qui continue néanmoins de lui être alloué (68).

Le recul de l'usage de l'automobile a pour complément un accroissement ininterrompu de la fréquentation du métro (et autres transports en commun de type ferroviaire) qui semble avoir atteint sa limite que, dans le cas du métro, Demade définit comme une situation d'« engorgement » (69).

Aubaine inespérée ou contrainte ingérable ?

La conjonction de la baisse de la circulation automobile et de l'engorgement du métro constitue, selon l'optique que l'on adopte, une aubaine inespérée ou une contrainte ingérable, une véritable aporie (70).

Pour distinguer les possibles réalistes, le politicien des déplacements doit partir du fait de base suivant : le nombre de déplacements mécanisés intéressant Paris est fondamentalement stable. Il n'a augmenté que de 6% entre 1976 et 2010 (69). Les possibles se situent donc dans l'évolution des parts modales dans un ensemble de déplacements mécanisés quotidiens au nombre stable. En d'autres termes, il s'agit de rompre définitivement avec la politique d'infrastructures lourdes qui, par hystérésis des années qualifiées de Trente Glorieuses a dominé l'urbanisme parisien jusque dans les années 1990, pour s'orienter vers une politique de réallocation des parts modales capable de refléter et au besoin de renforcer les tendances en cours. Contrairement aux politiques des déplacements des années de la construction du Boulevard périphérique et du RER, ces nouvelles politiques ne représentent pas des coûts élevés ni des possibilités d'illustrer une mandature par de 'grandes œuvres', ce pourquoi il ne faut pas trop s'attendre à ce que les politiciens prennent les bonnes décisions sans pression populaire.

La préfecture de police, élément réactionnaire de la politique des déplacements parisiens

La préfecture de police cherche de tout son poids à freiner les évolutions en cours et à défendre l'hégémonie de l'automobile sur l'espace de la ville. « Tout se passe comme si la préfecture de police, d'abord indifférente à l'égard de la circulation cycliste, qui ne faisait pas l'objet d'un traitement différentiel des autres, avait fini par prendre conscience de l'importance de son augmentation et avait considéré celle-ci nullement comme une chance mais bien plutôt comme un problème, qu'il convenait de résoudre en tentant autant que faire se pouvait

d'entraver la circulation cycliste par une verbalisation massive dont la préfecture de police espérait qu'elle agirait comme un coup de frein » (219).

C'est ainsi que l'Ouest de Paris, où se concentrent les axes relevant de sa seule compétence, fait figure de terre quasiment vierge en matière d'aménagement cyclable (218). Partout où elle domine, la préfecture de police manifeste une volonté délibérée de dégrader les conditions de circulation à vélo (219). Une de ses armes de dissuasion du vélo est le procès-verbal. « [P]ar rapport à 2003, la verbalisation des cyclistes avait, en 2008, été augmentée de rien moins que d'un facteur 6,7 » (219). La principale infraction cause de verbalisation des cyclistes est le franchissement des feux rouges (222). Il s'agit de désinciter aux déplacements à vélo en ne verbalisant pratiquement que les conduites non respectueuses du seul ordre motorisé de la chaussée (222)... afin de tuer dans l'œuf toute velléité de se mettre au vélo (219). N'accordons aucun crédit aux raisons avancées par la préfecture de police – sa préoccupation pour l'accidentalité cycliste – pour justifier le niveau extrêmement élevé de verbalisation des cyclistes (223), alors que le nombre des procès-verbaux dressés aux automobilistes est en forte décroissance.

« ...l'encombrante sollicitude dont la préfecture de police entend, carnet de PV à la main (sans doute parce que qui aime bien châtie bien) entourer les cyclistes » « n'a nullement son pendant chez les modes motorisés individuels » (224). Il s'agit bel et bien d'une « politique discriminatoire » (224). Contre cette hypocrite sollicitude, les statistiques démontrent que « [l]e vélo est le plus sûr des modes mécanisés individuels, celui dont l'accidentalité relativement à la circulation décroît le plus rapidement (223), alors que les automobiles sont impliquées dans 75% des accidents (226). Les cyclistes, pour leur part, ne représentent que 9% des accidentés » (226).

Cette verbalisation modale différentielle doit être diamétralement inversée (230) et la politique de la préfecture de police en matière de déplacements doit être radicalement inversée (218).

Une révolution silencieuse et ses ennemis

Depuis les années 1990, le fonctionnement du système parisien des déplacements a changé du tout au tout, « passant d'une croissance globale rapide couplée à une transformation de la répartition modale au profit de l'automobile, à une quasi-stagnation accompagnée d'une transformation modale inverse » (72). Cette transformation modale n'est pas le produit de politiques volontaristes, bien au contraire, puisque l'on vient de voir combien désespérément les pouvoirs en place s'y opposent.

Demade analyse successivement comment cette transformation se manifeste, le plus souvent en dépit des menées politiques des divers pouvoirs, dans les différents modes de déplacement de surface mécanisés et motorisés tels que les moyens ferroviaires, les bus, le tramway, et les deux-roues à moteur. Après les avoir passés en revue, il documente spécialement la tendance la plus

marquée et, même en l'absence de politiques de soutien, voire en présence d'oppositions des pouvoirs en place, la plus porteuse d'avenir : le report modal de la circulation automobile et du métro engorgé – et des bus aux itinéraires et horaires incertains – vers la bicyclette.

Pour appuyer cette tendance, il faut rompre avec la logique d'une politique des déplacements établie depuis désormais plus d'un siècle, caractérisée par deux modes motorisés préférentiels : les transports en commun de type ferroviaire relégués en souterrain et, progressivement, depuis les années 1930, une automobile qui allait tendre à occuper tout l'espace viaire de surface, tout ceci couplé à l'élimination des autres modes (exemple : la suppression des tramways en 1937) (72).

L'accroissement de la circulation cycliste fournit le troisième terme permettant de découpler l'évolution des deux premiers. On ne saurait être plus clair : une politique des déplacements réaliste se doit d'appuyer le mode le plus capable d'absorber le report modal provoqué par le recul de l'automobile et l'engorgement du métro, et ceci sans coûts pharaoniques, par une réaffectation raisonnée de l'espace viaire libéré par le recul de la marée automobile (73). Il s'agit en d'autres termes de passer d'un rapport entre métro et voiture visant à supprimer la possibilité de l'existence d'un troisième terme à un rapport où c'est au contraire ce troisième terme qui rend possible le bon fonctionnement de la circulation (73).

Hélas, il y a loin de l'opinion publique sur les phénomènes à la réalité des pratiques de déplacement (80). La bicyclette connaît actuellement une évolution explosive, sans que les mentalités aient encore pu s'y adapter (81) : entre l'EGT 1991 et l'EGT 2010, «...la circulation cycliste parisienne a été multipliée par 9,5», les déplacements cyclistes connaissant au cours de cette période un taux de croissance annuel de près de 12%, tendance que l'on peut extrapoler bien au-delà de 2020. (83) « On doit s'attendre à deux décennies de croissance exponentielle de la circulation cycliste à Paris » (92).

Ce retard sur les tendances réelles est un effet de ce que Demade qualifie de 'grande hystérésis', qui affecte autant l'opinion publique que les pouvoirs, de sorte que les politiques menées sont sans rapport avec ce qui serait nécessaire et que les citoyens sont désarmés face à l'incurie des pouvoirs constitués (83).

« En matière de déplacements intéressant Paris, les tendances à l'œuvre ont pour conséquence que nous sommes en train de changer de monde » (86). Et ce n'est qu'un début : «...le vélo est actuellement environ dix fois moins développé qu'il ne pourrait l'être » (92). «...il devient (...) impossible de voir dans un mode de surface autre que le vélo la solution à l'engorgement du métro à 'l'heure de pointe' » (101). C'est donc «...dès aujourd'hui que les aménagements doivent être réalisés en prenant en compte le caractère exponentiel de l'augmentation de la circulation cycliste parisienne, appelé à changer extrêmement rapidement la physionomie de cette dernière ». Il faut faire en sorte que la norme en la matière devienne ceci : les aménagements cyclables doivent

former un réseau permettant la mise en rapport des zones de domicile et des zones de travail (104). Les axes dont l'aménagement cycliste doit être priorisé sont ceux qui permettent de joindre les zones résidentielles de banlieue proche avec les quartiers parisiens où se concentrent les emplois, et ensuite les axes joignant les concentrations parisiennes d'habitat avec les centres banlieusards d'activités, et enfin les voies intra-muros assurant le lien entre zones parisiennes complémentaires (108).

De tels aménagements nécessiteront des accords entre instances politiques distinctes telles que la commune-département de Paris et les communes de banlieue. Dans l'état actuel des divisions des compétences entre Préfecture de police et commune de Paris ainsi qu'entre communes, la collectivité ayant le plus d'intérêt à l'aménagement d'un axe peut n'avoir aucun mot à dire en la matière (108). C'est pourquoi il serait souhaitable que les citoyens détectent eux-mêmes, à la fois les tendances réelles et les possibles qui s'en dégagent, afin d'influencer les décisions politiques. Les enjeux ne sont pas mineurs. On a vu que la Préfecture de police de Paris tente de freiner le reflux de la marée automobile, mais les obstacles à la 'véloïsation' de Paris ne sont pas que de nature administrative. Le fait, par exemple, que Paris se soit « ceinturé d'une muraille automobile (...) en l'état actuel à peu près infranchissable par toute personne se déplaçant autrement qu'en véhicule motorisé s'oppose à la réalisation d'axes cyclables continus entre Paris et la banlieue » (109). Pratiquement situé « sur l'emplacement et en remplacement de ses anciennes fortifications », le Boulevard périphérique de la ville de Paris a défini exclusivement en fonction de lui-même l'espace qui l'entourait (109). « Ainsi a été créé un espace répulsif à tout ce qui n'est pas machine, et qui même pour les véhicules à moteur n'a vocation qu'à être traversé aussi rapidement que possible tant il est hostile... » (110).

Bien que les nouveaux aménagements requis par l'évolution récente de la circulation parisienne ne demandent pas d'infrastructures dispendieuses, « ... il s'agit ici, bien plus que de la simple réalisation, pot de peinture aidant, de bandes cyclables, d'un véritable bouleversement d'espaces qui, il y a quarante ans de cela, ont été mis cul par-dessus tête, et qu'il s'agit désormais de remettre sur leurs pieds pour enfin re-suturer Paris à sa banlieue. La porte de La Chapelle en est le parfait exemple, où aujourd'hui une burlesque bande cyclable traversant une quatre-voies interdite aux vélos paraît avoir pour seule fonction de témoigner de ce qu'en ces espaces les mesures cosmétiques dont, en matière d'aménagements cyclables, se satisfont très bien les édiles, n'ont rien que d'absurde, et soulignent mieux que toute autre chose la violence de l'exclusion motorisée qui règne en ces non-lieux » (111).

Une double opportunité (111)

En dépit de tous les obstacles administratifs et de la coupure constituée par le périphérique, il est essentiel de re-suturer Paris à sa banlieue au moyen de pistes cyclables. (Rappelons à cet égard que l'effet de coupure constitue une

des principales externalités négatives entraînées par les grandes infrastructures de transport motorisé, cf. p. 139). Il n'est que trop vrai que « ...l'interface Paris-banlieue est aujourd'hui le moins cyclable des espaces qui soit » (111). « Il convient toutefois de ne pas surestimer cette difficulté afin de la transformer en parfaite excuse pour ne rien faire. En effet, si les aménagements à réaliser sont complexes, ils n'en sont pas moins parfaitement effectuels parce que le recul de la circulation automobile, ici comme par ailleurs et ici plus encore qu'ailleurs, dégage et dégagera l'espace nécessaire pour ce faire... » (111, 112). En effet, « ... comme la circulation automobile intéressant Paris en général, la circulation automobile entre Paris et la banlieue décroît très rapidement, et [libère ainsi] un espace considérable... » (112). En général, l'aménagement d'axes cyclables reliant Paris à la banlieue ne peut être considéré comme posant d'autres problèmes fondamentaux que de coordination entre instances politiques distinctes « n'ayant généralement rien de mieux à faire que de refuser de se mettre d'accord » (113). Quant au réaménagement cycliste des points les plus critiques, les portes, en fonction d'autre chose que le seul périphérique, il ne représente pas lui non plus une impossibilité insurmontable (113).

« Si l'on évalue le potentiel cycliste parisien de façon réaliste, c'est-à-dire non plus sur la base des seuls déplacements réalisables intégralement à vélo, mais en prenant également en compte les déplacements au sein desquels le vélo pourrait s'insérer de façon intermodale, alors le nombre de déplacements intéressant Paris réalisables, intégralement ou partiellement, à vélo, s'élève (sur la base de l'EGT 2001) à plus de 7,1 millions, soit 68% des déplacements intéressant Paris... » (121). Un obstacle majeur à la réalisation de ce potentiel est le caractère misérabiliste des stationnements pour vélos, en particulier dans les zones de ruptures de charge quotidiennes. Prenons par exemple la Gare du Nord, première gare parisienne pour ce qui est du trafic banlieue avec ses 400 000 voyageurs quotidiens. Eh bien, son parc à vélo ne compte que quelques dizaines d'emplacements! (123) Il est grand temps de rompre avec la logique autoroutière qui, par une inertie guère excusable, définit encore les aménagements viaires aux abords des principales gares de Paris (126). Et il est temps aussi que l'opinion publique se rende compte de ce que le vélo est une aubaine financière pour les collectivités puisqu'il permet de réduire les deux types de coûts directs causés par les déplacements mécanisés : les coûts de fonctionnement et les coûts d'investissement (131, 132). Quant aux coûts en temps vital englouti par ces déplacements, Demade rappelle une forme de calcul popularisée en France par le Professeur J.-P. Dupuy : « ... si pour calculer la vitesse des modes de transport on prend en compte non seulement la durée du déplacement mais également le temps de travail nécessaire pour se procurer les ressources nécessaires pour financer ledit déplacement, alors la vitesse dite généralisée des modes individuels motorisés (entre 13 et 23 km/h pour la voiture) n'est en rien fondamentalement différente de celle du vélo (entre 13 et 18 km/h) » (135). Aussi, une politique pro-vélo qui se ferait connaître publique-

ment par sa capacité de faire se rencontrer les intérêts des collectivités et des usagers individuels est certainement appelée à être un succès (135).

Dilemme écologique et transports générateurs de distances

Quant aux coûts écologiques, de la pollution de l'air à l'épuisement des réserves relativement accessibles de pétrole, il est temps que la politique affronte le dilemme d'« ... une société qui découvre la déplétion énergétique comme son avenir, ce alors qu'elle s'était construite sur l'idée qu'elle disposerait indéfiniment d'une énergie aussi inépuisable que bon marché » (139).

Un autre effet des plus graves des transports motorisés (collectifs comme individuels) « ... réside dans [leur capacité de permettre] des déplacements de longue portée sur des durées relativement contenues, [incitant ainsi] à étirer toujours plus la ville et à en dissocier les différentes zones (d'habitat, de travail, de loisir) », en faisant de surcroît un gouffre énergétique (140).

Une accidentalité moindre que celle de tous les modes de déplacement mécanisés individuels

Selon les statistiques, les 4-roues sont impliqués dans 75% des accidents, les 2-roues motorisés (2RM) dans 58%, les piétons dans 26% et les vélos dans 12% (136). « Non seulement (...) le vélo n'est nullement le plus dangereux des modes, mais il est même, et fort nettement, le moins dangereux de tous les modes mécanisés individuels. Et ce n'est pas seulement que son accidentalité est nettement plus faible que celle des modes motorisés individuels, c'est aussi bien qu'elle est celle dont l'évolution est la plus favorable : depuis 2004, la potentialité d'avoir un accident, rapportée au nombre de déplacements, a chuté de 43% pour les vélos alors qu'elle n'a baissé que de 30% pour les 2RM et qu'elle a carrément augmenté de 12% pour les voitures » (136).

Pour une ville plus sobre et plus compacte accessible aux piétons

Il paraît évident 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 déplacements motorisés, contribuant ainsi à la reconstruction sur elle-même d'une ville plus sobre et plus compacte (140).

Le principal mode de déplacement en ville, à Paris comme ailleurs, fut, est, et – espérons-le – sera toujours la marche. C'est « ... autour de la marche que se structure, et qu'est appelé à continuer à se structurer, le système parisien des déplacements » (147). Selon l'EGT 2010, 40-52% des déplacements intéressant Paris s'effectuent à pied. L'erreur commise par certains partisans du vélo consiste à ignorer la place des déplacements à pied. « La réflexion doit donc porter non pas sur l'aménagement cyclable de l'espace viaire tel qu'il est aujourd'hui organisé (...) mais sur la réorganisation pédestre radicale de l'espace viaire, ainsi que sur les conséquences d'une telle réorganisation pour la

question des aménagements cyclables » (149). « Et cette réflexion se doit d'être d'autant plus radicale qu'il n'est pas possible d'ignorer plus longtemps que la fonction de l'espace viaire, parce qu'il est par excellence et de manière beaucoup plus générale l'espace public, ne se limite nullement à son aspect circulatoire... » (150). Les usages non circulatoires de l'espace urbain sont l'essence même de l'urbanité, ce sont ses usages les plus éminemment civilisateurs ou 'astéiques', comme dirait un féru des classiques. Sans eux, la ville se dégrade en un « triste agrégat d'individus qui, lorsqu'ils ne sont pas cloîtrés chez eux ou au travail, ne font que se déplacer aussi rapidement que possible dans un espace strictement normalisé... » (150).

La rue, creuset des civilisations urbaines

Ce que l'on appelle traditionnellement la rue, et que les grands visionnaires de l'urbanisme du XXe siècle s'attachèrent longtemps à détruire, doit être considérée comme le creuset de la culture urbaine, de l'urbanité, de l'astéisme. Il importe donc que la rue cesse d'être pensée exclusivement comme espace circulatoire et que, « pour ce qui est de ses usages circulatoires, ceux-ci soient structurés autour du premier d'entre eux, à savoir la marche » (151). Malheureusement, dans le Paris que nous avons hérité des Trente Glorieuses, 60% de la superficie des voies sont aujourd'hui consacrés à l'espace de circulation comme de stationnement prioritairement automobiles : c'est la chaussée ou portion de la rue consacrée uniquement aux modes mécaniques et motorisés de circulation. (151).

Depuis les années 1990, une véritable reconfiguration de l'espace urbain – reconfiguration 'sauvage', non reconnue par les pouvoirs ni reconnue par l'opinion publique – est en cours. Contrairement à celles des années 1960-1980, elle ne passe pas par un chambardement matériel mettant la ville cul par-dessus tête à grands renforts de deniers publics. Il ne s'agit au contraire de rien moins que de la remettre sur ses pieds, ce qui, en tant que politique, est trop bon marché pour attirer l'attention des politiciens professionnels (151).

L'époque révolue des grandes œuvres inutiles et imposées

Au cours de la période des grandes œuvres imposées dont l'utilité s'avère aujourd'hui plus que douteuse, l'un des maîtres mots était le sens unique (151). Systématisé sous prétexte de rendre plus aisée la circulation automobile dans les rues, il divisa par deux les trajets effectuables par les autres véhicules (151) et doubla ou tripla ainsi les distances à parcourir, voir à cet égard les itinéraires de bus (152). Il s'agissait alors de promouvoir à tout prix l'usage de l'automobile, ici en privilégiant sa circulation, là en rendant plus aisé son stationnement (152). Ces sens uniques nouveaux ont été agencés de manière à former des axes aussi longs que possible dans le même sens visant à rendre la circulation aussi rectiligne que possible, ce afin d'atteindre les vitesses les plus élevées possibles (152). La généralisation concomitante du feu rouge synchronisé de

façon à permettre les « ondes vertes » imposa de surcroît des vitesses de synchronisation qui excluent les vélos (153).

Feux, piétons et trottoirs

Un passage piéton non protégé par un feu donne à tout piéton priorité absolue sur la circulation effectuée sur la chaussée (153). Contrairement à un préjugé imprimé de haut sur l'opinion publique, les feux ne protègent pas les piétons, mais protègent la circulation automobile des interruptions piétonnes (153). L'espace piéton est rendu discontinu afin de garantir la continuité de la chaussée automobile (153). Une « conception des trottoirs comme espaces résiduels » dans l'esprit des édiles est manifeste dans le fait qu'ils constituent « le lieu d'implantation des panneaux, feux avec leurs armoires, potelets, parcmètres, abris bus, stationnements pour 2RM et vélos, bornes des voitures en libre service », etc. (156). Un poncif que les planificateurs et les politiciens des déplacements ne cessent de ressortir de leurs fonds de tiroir manifeste clairement qui reste, dans leur esprit, le maître de l'espace urbain : la chaussée est élargie au maximum, les trottoirs sont identiquement étroits afin de couper court à toute question sur l'hégémonie de sa Majesté l'Auto. Les urbanistes parisiens ignorent systématiquement le principe d'attrition des chaussées en faveur des trottoirs déjà proposé par Jane Jacobs en 1961 pour la ville de New York. Plus catholiques que le pape, les urbanistes parisiens dépassèrent par la droite le principe d'adaptation de la ville à la voiture, voulant littéralement la reconstruire pour la voiture. Témoin de cette incompréhensible hystérésis d'une mentalité rétrograde : les mesures visant l'élargissement des rues encore pratiquées jusqu'en 2006 ! (156). Ces mesures avantagent ceux des usages de la voirie qui mettent en danger les autres (157). L'expression « cul par-dessus tête » ne saurait être qu'une trop timide illustration de l'erreur des édiles responsables (156). Il est urgent de leur enseigner, statistiques en main, que le trafic motorisé est un ensemble de modes destinés à ne représenter bientôt qu'une part minoritaire de la circulation (156).

III. Réaliser le possible : éléments d'une nouvelle politique des déplacements

Une réallocation de l'espace viaire en faveur des trottoirs

Ce que requiert notre époque est une politique des déplacements qui décourage les usages de la voirie qui mettent en danger les autres et reconnaisse publiquement qu' « au cours de la période 1993-2013, parce que la circulation automobile dans Paris a baissé de 39%, le nombre d'accidentés a de même diminué de 36% », reconnaissance qui doit être le préalable d'une réallocation massive de l'espace viaire en faveur des trottoirs : au lieu des 40% qui leur sont actuellement octroyés, c'est 74% qui devraient leur revenir, pour redonner aux

déplacements pédestres leur juste part de l'espace viaire (160). Reconnaissons que certaines initiatives de la municipalité de Paris vont dans ce sens, comme le réaménagement de la Place de la République qui a fait passer les espaces piétons de 40% à 60%, et a donc inversé la proportion entre la chaussée et les trottoirs: « ... ce qui n'a jusqu'ici été fait que pour cette seule place est ce qui doit être entrepris pour chaque voie et chaque place de Paris » (160). Les trottoirs et les places de la ville constituent la zone de chalandise – chalandise de proximité – des petits commerces. Or, plus qu'au petit commerce qui fait vivre les rues et organise la ville en quartiers, l'exécutif parisien « s'intéresse hier comme aujourd'hui avant tout aux grandes opérations d'urbanisme commercial (...) où la concentration des boutiques nécessairement entraîne des déplacements qui ne peuvent plus se faire à pied étant donnée la taille nécessaire des zones de chalandise, opérations donc sans lien avec le tissu urbain qui les entoure... » et ce dans le seul but « de faire suer de l'argent au foncier (...) et tant pis d'ailleurs si la ville en crève » (165). Reconnaissons que « ... l'étroitesse actuelle de l'espace piétonnier n'(...) est que la figure la plus visible d'une logique plus générale, tout entière centrée sur l'automobile, et qui est donc ce qu'il importe avant tout de renverser » (166).

Une révolution de la « politique des feux »... et de nos réflexes mentaux

Les feux ne doivent plus être synchronisés à 50 km/h, mais à 30, afin que les automobilistes ne soient plus incités à accélérer (168). Ils doivent en outre réserver au passage des piétons une portion du temps qui soit proportionnelle à leur part modale comparativement à celle de la circulation véhiculaire (169).

« Il faut » :

- limiter les longs trajets rectilignes des véhicules, ce qui réduira leur vitesse en raison des nombreux virages nécessaires (171, 172),
- alterner le côté où est positionné le stationnement sur chaussée lorsque celui-ci est conservé,
- fournir aux piétons les protections dont leur mode de déplacement est actuellement dépourvu (172),
- établir une priorité piétonne généralisée,
- consacrer l'essentiel de la voirie prioritairement aux usages non motorisés (173),
- supprimer tous les feux en dehors des carrefours,
- mettre tous les grands axes en double sens,
- réduire la largeur des files de circulation,
- fomentier l'aménagement cyclable des axes secondaires,
- inscrire les aménagements cyclables dans une politique générale de renversement de l'organisation viaire,
- redéfinir la voirie à partir des trottoirs et adapter la chaussée à la logique piétonne (177).

La vélorution qui vient

Entre 2001 et 2013, la circulation cycliste dans Paris a cru de 323% (180). En 2020, à Paris, pour être à la hauteur de l'ampleur de la circulation cycliste, le linéaire cyclable devrait s'élever à 2475 km (180). À un horizon temporel relativement proche doit ainsi être visé l'aménagement cyclable à double sens de l'ensemble de la voirie parisienne; de toute façon, un tel aménagement a été rendu nécessaire par l'accroissement de la circulation cycliste (180). «... en tout état de cause, les chaussées parisiennes devront être bouleversées afin de les adapter à la transformation radicale en cours des circulations mécanisées qu'elles supportent puisque si, en 1995, la circulation véhicules particuliers-véhicules utilitaires y était plus de 50 fois supérieure à la circulation cycliste, cette dernière est appelée à la dépasser dès 2022... » (180, 181).

La mise en double sens des grands axes «... évitera aux vélos les nombreux détours que les oblige actuellement à faire l'organisation de la chaussée en fonction d'un plan de circulation pensé de façon strictement automobile... » (181).

La réduction de la largeur des files de circulation permettra de réduire la vitesse des voitures, ce qui « limitera leur différentiel de vitesse avec les vélos (et donc la pénibilité et la dangerosité de la cohabitation)... » (181).

Contre la colonisation de l'imaginaire par la classe automobilo-centrée

Nos représentations viaires sont colonisées par l'automobile; il nous est difficile d'imaginer qu'une petite rue puisse être, pour la circulation, aussi vitale qu'un grand boulevard (184). Il importe, contre les intérêts de la classe automobilo-centrée, de se demander quelle doit être la politique d'aménagement visant spécifiquement les voies « secondaires », sachant que par leur morphologie, « ces axes interdisent le type d'aménagement cyclable propre aux grands axes par séparation physique d'avec la circulation motorisée » (187).

Il faut remédier à «... l'inexistence de doubles sens cyclables dans l'essentiel du réseau secondaire de voirie [qui] n'est pour sa part que le témoignage le plus visible de ce que l'espace viaire parisien reste avant tout pensé exclusivement en fonction des seuls usages motorisés individuels » (195). Avec ces doubles sens cyclables, « les voitures, pour négocier les croisements avec les vélos, sont amenées à limiter leur vitesse, ce qui a provoqué une chute aussi immédiate que spectaculaire de l'accidentalité cycliste sur ces voies ». La circulation cycliste y a été augmentée de 50%, le nombre d'accidents impliquant un vélo y a chuté de 17% l'année de la généralisation des doubles sens cyclables dans les zones 30 (189). Les gains en matière de sécurité générés par les doubles sens cyclables sont tels que leur généralisation à l'ensemble du réseau secondaire de voirie est devenue une priorité, une amélioration qui ne coûterait presque rien (190).

Généraliser les stationnements pour vélos

«... alors qu'en 2013 (...) le nombre de stationnements accessibles réellement aux vélos sur voirie était de 30 000, le nombre de vélos stationnant sur

voirie pouvait être estimé entre 96 000 et 108 000 (...) soit un déficit de 66 000 à 78 000 places» (212), manifestation du «... grand écart, croissant, entre la politique municipale attentiste et la réalité de l'augmentation du besoin de stationnement cycliste» (214).

Il importe de comprendre que le stationnement pour vélos est un levier privilégié pour augmenter la circulation cycliste (215). «...dans un premier temps, on pourrait commencer par généraliser les stationnements vélos aux abords des passages piétons (afin d'améliorer la visibilité de ces derniers et donc leur sécurité) ainsi que dans les zones 30 aux croisements (afin d'améliorer, pour les voitures s'apprêtant à tourner, la visibilité des vélos à contre-sens de la circulation motorisée)....» (215).

«...refuser de déshabiller un Pierre non seulement polluant et dangereux, mais aussi toujours plus rabougri, pour habiller un Paul non seulement bénéfique pour tous mais surtout en pleine croissance, ce serait non seulement entraver un développement cycliste qui ne demande qu'à s'effectuer, mais ce serait surtout faire porter aux piétons tout le poids de ce dernier, puisque le besoin de stationnement qu'il entraîne nécessairement serait contraint de s'effectuer sur les trottoirs» (216). «Ce serait, finalement, pour assurer la demande de stationnement d'une minorité motorisée toujours plus restreinte, entraver les déplacements de l'immense majorité, en espérant, par les conflits ainsi créés entre non-motorisés, détourner leur attention des privilèges (par rapport à leur nombre toujours plus restreint) des motorisés» (216).

Comment convaincre nos édiles qu'il faut substituer du stationnement vélo au stationnement automobile? (217) Et que le volontarisme extrême de la municipalité en matière de stationnement des deux-roues motorisés sur voirie doit faire place à une politique de stationnement vélo (217). Las, nos décideurs restent aveugles au fait que la circulation cycliste croît autrement plus vite que les aménagements réalisés en sa faveur (218) et, donc, que le fossé entre besoin et disponibilité de stationnement vélo s'agrandit (217).

Il faut reconnaître que la municipalité de Paris a réalisé quelques «... aménagements en faveur du vélo, aussi insuffisants puissent-ils être par ailleurs» (218). En revanche – voir p. 7 de cette recension – la politique de la préfecture de police est autocentrique, s'attachant à empêcher toute amélioration, voire à rendre la circulation cycliste plus pénible lorsque faire se peut (218).

Une politique réaliste des déplacements

« Définir une politique réaliste des déplacements à Paris, c'est d'abord (...) partir de ce qui représente aujourd'hui, hier et demain, le premier (...) mode de déplacement intéressant Paris, soit la marche ; c'est aussi (...) partir des dynamiques qui transforment de façon essentielle le système des déplacements, soit l'explosion de la circulation cycliste (...) et la chute de la circulation motorisée individuelle (...)» (235).

Toutefois, « l'esquisse d'une politique de la voirie (...) ne saurait être complète si elle taisait la place qui doit y être ménagée aux transports en commun » (235).

« ... entre l'EGT 2001 et l'EGT 2010, les déplacements intéressant Paris effectués en voiture ont chuté de 28% tandis que la fréquentation des transports en commun (TC) de surface croissait quant à elle de 10%... » (236). « ... dans l'EGT 2001, le bus ne représentait que 31% des déplacements effectués en voiture. En 2010, la part des TC de surface se monte à 45%, manière de dire que sur la chaussée les aménagements en faveur des TC de surface devraient représenter la moitié de l'espace dévolu à l'automobile » (236). Malheureusement – sauf exceptions – la mairie pratique encore une politique défavorisant les TC de surface au profit de l'automobile (236). Et il y a un manque aigu d'aménagements permettant d'extraire les bus de la congestion automobile (237), alors même, qu'en raison du recul de la circulation automobile, la place pour réaliser ces aménagements ne manquait pas (28% de l'espace de voirie a été libéré par le recul de l'auto) (237). Le peu qui a été fait l'a généralement été au détriment du vélo qui, en matière d'aménagement de la chaussée, devrait représenter la priorité absolue (241).

C'est en voiture que se réalisent 48% des déplacements de banlieue à banlieue, desquels seuls 11% s'effectuent en TC. Il faut donc créer un réseau de transports en commun de banlieue à banlieue (241). Comme les déplacements de banlieue à banlieue sont 3,6 fois plus nombreux que les déplacements internes à Paris, il s'agit d'un enjeu crucial au niveau de l'Île de France dans son ensemble (242). La croissance de la part modale du vélo dans les déplacements parisiens devrait permettre de libérer les capacités de financement nécessaires afin de « doter la banlieue d'un réseau de TC qui ne soit pas exclusivement tourné vers les besoins parisiens » (243).

La troisième partie du livre *Les Embarras de Paris*, « Réaliser le possible », se conclut par une demi-douzaine de pages esquissant une nouvelle politique de taxation des déplacements motorisés individuels et des stationnements correspondants, vue comme une condition du report modal permettant de désengorger le métro et de libérer des fonds pour l'équipement de la banlieue en TC (de surface généralement) (245-252). La conclusion de cette partie, rappelle, entre autres,

- que l'espace francilien est constitué du noyau ultra-dense de Paris intra-muros, d'une première couronne de banlieue dense et d'une deuxième couronne de banlieue lâche (252);
- qu'il est nécessaire de limiter autant que possible le recours aux modes motorisés, particulièrement individuels, pour des raisons aussi bien de sobriété énergétique que de santé publique;
- qu'il faut privilégier les portées limitées et moyennes.

Conclusion

Résumons la situation

Deux modes mobilisent, à Paris, l'imaginaire des déplacements : le métro et la voiture (257). Tout le système parisien est devenu dysfonctionnel « en raison des évolutions importantes inverses mais complémentaires connues par ces deux modes » (257). Il ne paraît pas y avoir de solution en dehors d'eux. Ce livre examine la capacité des modes mécanisés autres que le métro et la voiture à se substituer à ces derniers. Seul le vélo représente pour ce faire un candidat valable. Le coût de l'équipement en vélos de l'ensemble des Parisiens correspondrait au coût annuel des accidents de circulation à Paris. De plus, une véloïsation de Paris bénéficierait à la forme de déplacement qui est encore amplement majoritaire – et doit le rester –, la marche (257).

Les tendances indiquent qu'en 2020, la circulation cycliste aura augmenté de 3 fois par rapport à 2010. Comme à cette époque, les déplacements effectués à vélo par les Parisiens représentaient le tiers de leurs déplacements en automobile, on peut en déduire qu'en 2020, le nombre des déplacements à vélo sera supérieur à celui des déplacements en auto. Il est temps « d'adapter l'organisation de la chaussée parisienne au fait que d'ici même pas cinq ans la circulation cycliste y sera plus importante que la circulation automobile (258).

Les œillères qui structurent notre entendement

Toutefois, « [i]l y a comme une cécité obligatoire à l'égard de certaines relations les plus essentielles du système des déplacements à Paris en tant que système dynamique » (258). Cette cécité n'est pas nécessairement due à une

volonté d'occulter, elle est bien plutôt l'effet « des œillères qui structurent notre entendement » (259). Nous ne pensons jamais à comparer le potentiel du vélo à celui des autres modes mécanisés (...) mais surtout nous oublions que la marche est de loin le premier des modes de déplacement (259). Cette cécité « ... est le produit des structures mêmes qui organisent la domination dans nos sociétés » de sorte qu'« ... aucun argument ne parviendra jamais à être de poids dans la mesure où cette cécité conditionne la reproduction de la domination... » (261).

La pensée des habitants de la mégalopole est de part en part empreinte de technicisme (259). « Il ne viendrait à l'idée de personne de sérieux (...) d'imaginer que les problèmes considérables que posent les déplacements (...) puissent être résolus par un objet aussi simple que le vélo » (259).

Le vélo n'est pris au sérieux comme auxiliaire secondaire à la solution de ces questions que « s'il prend la forme d'un système complexe mettant en jeu batteries au lithium ou bornes à puces et régulation informatisée » (259). Il n'est respectable que s'il se fait bicyclette électrique ou vélo en libre-service (VLS).

L'impératif technologique

Ce mépris pour la simplicité d'un objet capable de nous faire sortir d'une situation apparemment sans solution manifeste un phénomène beaucoup plus général que le refus viscéral de nos sociétés d'admettre qu'il peut y avoir à leurs problèmes des solutions simples, comme si ces dernières paraissaient (...) indignes de notre statut de sociétés « développées » (259). « Comme si donc nos sociétés, face à l'ampleur de leurs dysfonctionnements, n'admettaient comme réponses valables, que celles dotées d'une complexité d'une ampleur similaire » (259). « Comme à propos de n'importe quel schème mental, il convient (...) de s'interroger sur les structures sociales qui rendent nécessaire une telle fixation exclusive sur le technicisme le plus complexe » (260). Et l'on s'aperçoit alors « combien la technomanie de notre société a partie intimement liée avec le caractère capitaliste de son organisation économique et avec le caractère technocratique de son organisation politique » (260).

L'exemple du vélo illustre le fait que notre société privilégie les solutions les plus intenses en capital (dont la répartition notoirement inégale assure le contrôle des solutions par les dominants) et les plus économes en travail afin de maximiser le profit retiré de l'investissement de ce capital (260). Politiquement, ces mêmes systèmes, précisément parce qu'ils sont complexes, appellent une technocratie dont ils justifient ainsi le pouvoir, un pouvoir technocratique que le vélo met à nu : pas besoin d'un technocrate pour pédaler (261). Un bon vélociste suffit amplement à régler n'importe quelle difficulté.

Se libérer de la logique du capitalisme technocratique

En termes capitalistes, la politique urbaine « réussie » est celle qui foment

la croissance à tout prix (263). Il faut « se libérer de cette politique de Gribouille qui consiste à ne résoudre un problème que pour mieux en créer d'autres » (263). Le capitalisme technocratique ne survit finalement que grâce aux problèmes qu'il engendre » (263). Il ne faut plus tant vouloir résoudre les problèmes que les empêcher d'apparaître (263). Et quant au vélo, ce grand empêcheur de problèmes, il faut déplacer la question le concernant, qui ne doit plus être « celle du vélo, mais celle du monde dans lequel on en fait ». Il faut redonner à ce monde la capacité d'engendrer un désir de le parcourir, d'inspirer « autre chose que la simple volonté de le traverser aussi rapidement que possible et, en fait, de le fuir » (263). Il faut donc comprendre que « ... ce n'est pas seulement dans notre monde qu'il est tant de merde, mais aussi bien dans nos têtes » et que le vélo n'est « réellement possible que dans un monde qui vaille pleinement la peine d'être vécu » (264). En cherchant à rendre la ville formellement cyclable, « on vise avant tout à la rendre vivable » (264). Elle doit redevenir un milieu qui nous fasse « ... éprouver la réalité de notre corps, des saisons et de la géographie », plutôt qu'un monde virtuel et aseptisé.

Autocritique d'un auteur courageux

Son immense travail achevé, Demade s'interroge sur son « long détour par une approche pseudo-technocratique » (265) et en vient à penser qu'il a commis une erreur consistant à avoir pris au sérieux les critères technocratiques, « de ne pas donc les avoir pris pour ce qu'ils étaient réellement, soit le simple masque idéologique visant à rendre acceptable une domination qui ne pouvait se présenter comme telle » (261). L'erreur fut d'« avoir cru en cette prétention de rationalité que porte la technocratie sous couvert de maximisation de l'intérêt commun, là où en fait n'est de maximisation recherchée que de domination » (261). « [A]rgumenter en termes économiques n'a pas de sens (...) pour convaincre qui a le pouvoir » (261). Ce qu'il faut, c'est faire apparaître l'entendement technocratique « non pour ce qu'il prétend être (la rationalité en action), mais pour ce qu'il est (une rationalité limitée à la reproduction capitaliste) » (265). L'entendement technocratique s'écroulera alors comme « un château de cartes truquées » (265).

Selon le discours technocratique, « la minimisation des coûts est prétendument mise en avant au bénéfice de tous « alors qu'en réalité, elle passe par la maximisation des profits réservés à quelques-uns » (261). Ce qu'il faut, c'est « retirer aux technocrates le pouvoir dont ils disposent et qui les définit (261).

Une autre manière de penser

Ce n'est « que lorsque l'on s'est mis en mesure de démontrer qu'il est toutes les raisons économiques du monde à viser un système parisien des déplacements où la part des modes non motorisés serait écrasante, que l'on peut écarter d'un revers de main les objections technocratiques à la promotion de

la lenteur comme valeur, tant désormais la promotion technocratique de la maximisation du compromis entre coût et vitesse n'apparaît plus que comme un cruel jeu de dupes» (266).

Après son autocritique, Demade avoue que la lecture de tous les documents technocratiques qu'il a comparés, établissant des rapports que le pouvoir veut voiler a été « ... franchement ludique, tant il est amusant de retourner contre lui-même un discours (...) aussi sûr de lui et empreint de sérieux que le discours technocratique (266). Et il suggère que d'autres pourraient mener « à propos d'autres objets que le vélo la déconstruction du discours technocratique par lui-même » (266). Mais il y met une condition inspirée par son « ... échec à convaincre le pouvoir technocratique par le recours à son entendement même » (266) : que l'objectif ne soit jamais d'argumenter auprès de la technocratie, dans le vain espoir de la convaincre de son erreur». En effet, «...l'une des plus efficaces des ruses de la raison technocratique dans la démobilisation de ses opposants» est cette invitation toujours répétée à participer à un jeu où la victoire leur sera aussi structurellement déniée qu'elle ne cessera de leur paraître comme à portée de main (266).