

# Petite vélosophie

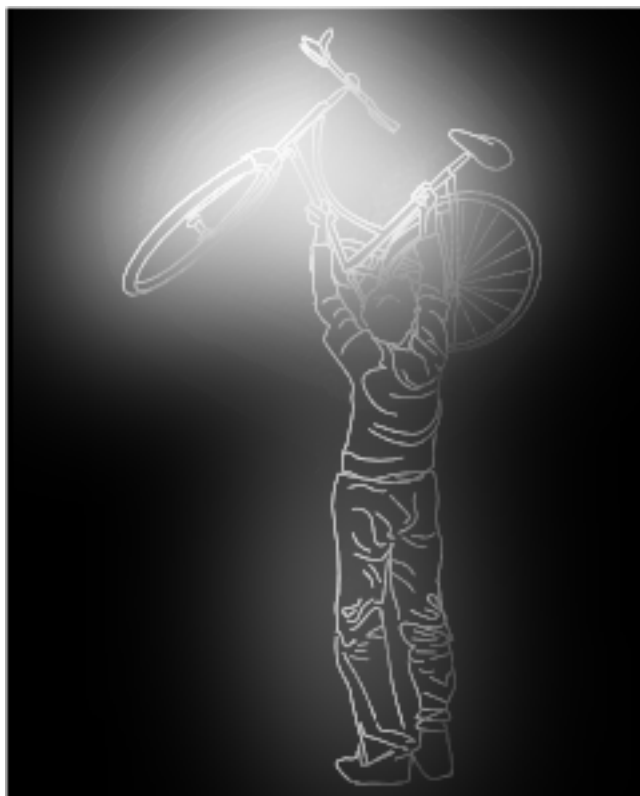


# Table des matières

Éteignez vos moteurs, respirez le bonheur !.....	3
Faites un cadeau aux générations futures : abandonnez votre voiture. .	4
La vélorution qui passe.....	6
La contreproductivité selon Ivan Illich.....	7
Chants vélorutionnaires.....	10
Poster de Mona Caron pour les dix ans de la Masse critique de San Francisco (2002).....	12
22 septembre.....	13
Les bâtons dans les roues.....	14
Éteignez vos moteurs, respirez le bonheur !.....	16
Charles Reboisé-Cloison accuse.....	18
Poster de Mona Caron pour les vingt ans de la Masse critique de San Francisco (2012).....	29
Moins de signes et plus de réalité — Ralentir pour aller plus vite.....	30
Une ville civilisée.....	40
Vélorution Planétaire le 5 décembre 2015.....	44
Vélorution !.....	46
L'énergie sur la voie publique.....	47
Marabout Biclou.....	48

# Éteignez vos moteurs, respirez le bonheur !

**R**éclamons l'espace public et la surface au sol volés par les véhicules à moteur, encombrants, dangereux, polluants et bruyants. Faisons de la rue un espace de convivialité. Limitons les déplacements. Méprisons la vitesse motorisée. Fuyons l'hétéronomie, recherchons l'autonomie. Soyons les critiques de la contre-productivité industrielle. Rapprochons-nous. Favorisons le



vélo.

# Faites un cadeau aux générations futures : abandonnez votre voiture

L'auto-moto à Paris bat tous les records ! 1<sup>re</sup> place toutes catégories pour l'occupation des sols, 1<sup>re</sup> source de bruit et de stress, 1<sup>re</sup> source de pollution et d'injures, et bien d'autres tristes trophées.

Pourquoi déplacer 1300 kg pour transporter 70 kg (homme) ou 55 kg (dame) ? Pourquoi prendre un engin conçu pour 5 personnes rempli à 1,2 personnes ? Pourquoi ne voit-on pas d'embouteillages dans les pubs auto ? Pourquoi des pare-buffles quand l'animal le plus dangereux à Paris est le conducteur lui-même ? Pourquoi ne pas faire du vélo en dehors du dimanche ? Halte à la schizophrénie automobile ! Sortir du piège auto-moto demande une volonté de tous et des élus d'abord pour offrir à chacun une chance de faire du vélo hors des salles de fitness.

## VÉLORUTION DEMANDE DONC URGEMMENT :

- l'abolition des privilèges injustement accordés à la bagnole, qui envahit l'espace visuel, sonore, olfactif jusqu'au fond de nos bronches ;
- la restitution des espaces urbains aux piétons, personnes à mobilité réduite, rollers, skaters, cyclistes, transports en commun !

- le renforcement du réseau cyclable : voies Paris-Banlieue, franchissement des places, généralisation des contresens cyclables ;
- la gratuité des transports en commun lors des pics de pollution ;
- la mise en place d'un « réseau vert » de rues reliées entre elles (à commencer par un axe nord-sud et un est-ouest dans chaque arrondissement) réservées aux vélos, piétons et sans-moteur ;
- la fin de l'intolérable tolérance envers les véhicules à moteur ne respectant pas les voies de bus, les trottoirs, les passages piétons, les bandes cyclables, la vie quoi.

L'auto-moto n'est pas une fatalité, c'est un mode de pensée qui asphyxie nos villes et nos vies. Par nos comportements, nos choix, il nous appartient de nous libérer de la tyrannie auto-moto, pour nous, pour le futur.

***Vélorution !***



# La vélorution qui passe

« Les autos à la casse,  
les vélos à la place !  
Les motos à la casse,  
les vélos à la place ! »

(la vélorution qui passe)

« On avance, on avance : on n'a pas besoin d'essence !  
On rigole, on rigole : on n'a pas besoin d'pétrole !  
Les fossiles on s'en fout : l'énergie c'est nous ! »

(la vélorution qui repasse)

« Ras-le-bol des bagnoles,  
Plus de pâtures moins de voitures,  
Une seule solution, c'est la vélo...rution ! »

(encore elle)

« Libérez les piétons, enfermés dans les voitures !  
Libérez les cyclistes, enfermés dans... leur casque ! »

(toujours *nous*)

# La contreproductivité selon Ivan Illich

Un résumé par Jean-Pierre Dupuy<sup>1</sup>

Je résume ici en quelques mots, avant de l’approfondir plus loin, le cœur de la critique illichienne, dont le concept clé se nomme « contreproductivité ».

**T**oute valeur d’usage peut être produite de deux façons, en mettant en œuvre deux modes de production : un mode autonome et un mode hétéronome. Ainsi, on peut apprendre en s’éveillant aux choses de la vie dans un milieu rempli de sens ; on peut aussi recevoir de l’éducation de la part d’un professeur payé pour cela. On peut se maintenir en bonne santé en menant une vie saine, hygiénique ; on peut aussi recevoir des soins de la part d’un thérapeute professionnel. On peut avoir un rapport à l’espace que l’on habite fondé sur des déplacements à faible vitesse : marche, bicyclette ; on peut aussi avoir un rapport instrumental à l’espace, le but étant de le franchir, de l’annuler, le plus rapidement possible, transporté par des engins à moteur. On peut rendre service à quelqu’un qui vous demande de l’aide ; on peut lui répondre : il y a des services pour cela.

---

1 Extrait de *Pour un catastrophisme éclairé*, Jean-Pierre Dupuy, 2002

Contrairement à ce que produit le mode hétéronome de production, ce que produit le mode autonome ne peut en général être mesuré, évalué, comparé, additionné à d'autres valeurs. Les valeurs d'usage produites par le mode autonome échappent à l'emprise de l'économiste ou du comptable national. Il ne s'agit certes pas de dire que le mode hétéronome est un mal en soi, loin de là. Mais la grande question qu'Illich eut le mérite de poser est celle de l'articulation entre les deux modes. Il ne s'agit pas de nier que la production hétéronome peut vivifier intensément les capacités autonomes de production de valeurs d'usage. Simplement, l'hétéronomie n'est ici qu'un détour de production au service d'une fin qu'il ne faut pas perdre de vue : l'autonomie. Or l'hypothèse d'Illich est que la « synergie positive » entre les deux modes n'est possible que dans certaines conditions très précises. Passés certains seuils critiques de développement, la production hétéronome engendre une complète réorganisation du milieu physique, institutionnel et symbolique, telle que les capacités autonomes sont paralysées. Se met alors en place ce cercle vicieux divergent qu'Illich a nommé contreproductivité.

L'appauvrissement des liens qui unissent l'homme à lui-même, aux autres et au monde devient un puissant générateur de demande de substituts hétéronomes, qui permettent de survivre dans un monde de plus en plus aliénant, tout en renforçant les conditions qui les rendent nécessaires. Résultat paradoxal : passés les seuils critiques, plus la production hétéronome croît, plus elle devient un obstacle à la réalisation des objectifs mêmes qu'elle est censée servir : la médecine corrompt la santé, l'école bêtifie, le transport immobilise, les communications rendent sourd et muet, les flux d'information détruisent le sens, le recours à l'énergie fossile, qui réactualise le dynamisme de la vie passée, menace de détruire toute vie future et, *last but not least*, l'alimentation industrielle se transforme en poison.

[...]



Ce qui est ici en question est la critique du projet technicien qui caractérise la société industrielle. J'entends par là la volonté de remplacer le tissu social, les liens de solidarité qui constituent la trame d'une société, par une fabrication ; le projet inédit de produire les relations des hommes à leurs voisins et à leur monde comme on produit des automobiles ou des fibres de verre. L'autoroute, le rein artificiel et l'Internet ne sont pas seulement des objets ou des systèmes techniques ; ils trahissent un certain type de rapport instrumental à l'espace, à la mort et au sens. C'est ce rapport instrumental, le rêve de maîtrise qu'il recouvre que la critique se doit d'analyser pour en mesurer les effets délétères. Car il ne faudrait pas qu'en voulant dominer la nature et l'histoire par leurs outils, les hommes ne réussissent qu'à se faire les esclaves de leurs outils.

### **Les transports au cœur de la critique illichienne**

« À pied, les hommes sont plus ou moins à égalité. Ils vont spontanément à la vitesse de 4 à 6 kilomètres à l'heure, en tout lieu et dans toute direction, dans la mesure où rien ne leur est défendu légalement ou physiquement. [...] Dès que les machines ont consacré à chaque voyageur plus qu'une certaine puissance en chevaux-vapeur, cette industrie a diminué l'égalité entre les gens, restreint leur mobilité en leur imposant un réseau d'itinéraires obligés produits industriellement, engendré un manque de temps sans précédent. Dès que la vitesse de leur voiture dépasse un certain seuil, les gens deviennent prisonniers de la rotation quotidienne entre leur logement et leur travail. » (Ivan Illich, *Énergie et équité*, 1972)



**Laisse ta caisse au garage** (*sur l'air de Santiano*)

Laisse ta caisse au garage et prends ton vélo. Hisse et ho, Santiano !  
Tes rollers et un p'tit sac à dos, ça muscle les fesses et les abdos.  
Tiens bon l'guidon, pas besoin de voile. Hisse et ho , Santia-ano...  
Juste en appuyant sur les pédales  
Nous irons jusqu'au Trocadéro...

**Auto ciao** (*sur l'air de Bella ciao*)

Le jour se lève, je me réveille, *auto ciao auto ciao auto ciao ciao ciao*  
Le jour se lève, je me réveille : et je vois l'envahisseur !  
Ô bicyclette, emmène-moi, *auto ciao auto ciao auto ciao ciao ciao*  
Ô bicyclette, emmène-moi : il faut sauver Paris !  
Car si l'auto poursuit sa route, *auto ciao auto ciao auto ciao ciao ciao*  
Car si l'auto poursuit sa route : nous allons tous périr !  
Tous asphyxiés, tous écrasés, *auto ciao auto ciao auto ciao ciao ciao*  
Tous asphyxiés, tous écrasés : il faut nous rebeller !  
Ô bicyclette, emmène-moi, *auto ciao auto ciao auto ciao ciao ciao*  
Ô bicyclette, emmène-moi : luttons pour la liberté !

Poster de Mona Caron pour les dix ans de la Masse critique de San Francisco Petite vélosophie (2002)



Poster de  
Mona Caron pour les  
dix ans de la Masse  
critique de  
San Francisco (2002)

(En couleurs sur son  
site web.)

# 22 septembre

À la fin de la semaine de l'immobilité écologique, rassemblement pour le triomphe des cyclistes urbains contre l'auto-moto. Véloration triomphe à nouveau place de l'Étoile à 18h30 le 22 septembre. Coïncidence !

Nous nous retrouvons tou·te·s à vélo pour tourner autour de l'Arc de Triomphe à la date de l'ancienne « journée sans voiture ». C'est une concentration cycliste non déclarée : s'insérer dans le trafic et tourner autour de la place sans bloquer la circulation ; si autoblocage complet, s'extraire et partir.



22 septembre 2007, 18:30, à la première édition de la Masse critique de « l'Étoile rayonnante »

# Les bâtons dans les roues

**Marcel Marieü (1956)**

**L**es adversaires déclaré d'un progrès absurde et moribond, de toute évidence dépassé, sans attendre le nettoyage politique et moral de la société, se constitueront en fractions occultes et agissantes, et entameront dès à présent une lutte sans merci contre l'automobile. On mobilisera comme on peut, pour cette mission civilisatrice la canaille des bas-fonds, les désœuvrés de toutes catégories (philatélistes, souteneurs, terrassiers, etc.), les enfants des écoles et les vieillards des hospices. Nous laissons aux exécutants le soin de nuancer, de varier au gré des circonstances les moyens qui répondent le mieux à cet impératif : rendre toujours plus intolérable la fonction d'automobiliste, engeance qu'il s'agit littéralement de faire enrager, de façon à la contraindre, par le désespoir ou la honte, à renoncer à sa provocante ferraille.

Au début, on se bornera à provoquer des embouteillages en détraquant systématiquement la signalisation. (En bloquant les feux rouges, par exemple ou encore en faussant les plaques indicatrices : le sens interdit à chaque extrémité de la rue, le sens giratoire multiplié de telle manière que les véhicules soient entraîné dans des remous concentriques avant qu'ils ne puissent clairement réaliser ce qui leur arrive). Une simple interruption du trafic, si elle se prolonge au delà de quelques minutes, suffit aujourd'hui à paralyser pour des heures la circulation, chaque colonne immobilisée de voitures entravant le trafic latéral et, par ricochet, celui de la ville toute entière. Il conviendra donc d'étudier et de dresser les plans d'une stratégie générale portant sur les fréquences et les densités de la circulation pour l'ensemble de la ville donnée.

Voilà de quoi occuper louablement la jeunesse, *cette jeunesse qui ne saurait être assez délinquante*. Les enfants, eux non plus, ne sont pas à négliger. Les poètes de sept ans, méprisant les conférences de presse et les cocktails littéraires, favorisés par leur taille menue, ne manqueront pas de remettre en honneur le morceau de sucre, plus maniable et non moins efficace que la dynamite, et que d'une main discrète ils glisseront adroitement dans les réservoirs. A ce propos, une propagande sournoise pourra être faite chez les distributeurs d'essence, qui ne négligeraient pas, afin de parfaire le « plein », d'ajouter cette pièce décisive avant de revisser le bouchon. De chacun on attendra en outre qu'il ne sorte plus sans avoir les poches remplies de clous que, sans être vu, il saura semer sur les chaussées, aux bons endroits, comme on fait de l'huile pour apaiser la fureur des flots. Qui préfère crever directement les pneus s'armera d'un canif. Qui préfère détériorer les carrosseries (il faut songer aux côtés esthétiques de la passion que nous entreprenons de combattre), emportera avec lui les outils appropriés. Des farces dites idiotes pourront également être expérimentées, comme par exemple d'enchaîner l'une à l'autre, le soir, deux voitures en stationnement, ou même une demi-douzaine si la chaîne est assez longue et le cadenas qui doit en assujettir les extrémités, solide et d'un modèle peu commun. Enfin pour celui que le manque de loisirs ou la crainte réduirait aux simples fonctions de spectateur, il ne résistera point au devoir, lorsqu'un automobiliste l'interrogera sur le chemin à suivre pour gagner tel ou tel endroit, de lui en indiquer un tout opposé, judicieusement choisi cependant, de manière à entraîner sa victimes dans des rues notoirement encombrées.

La propagande pour l'assainissement des rues se développant, l'organisation occulte qui la dirige trouvera maintes occasions de recruter quelque allié au sein même de la gent automobile, au point de susciter dans ses rangs quelques conversions éclatantes. Qu'on ne néglige pas alors de tirer de ces illuminés le meilleur parti. On les maintiendra à leur volant avec la mission de déconcerter « de l'intérieur » le trafic routier, de façon à circonvenir l'ennemi sur deux fronts à la fois.

AUTONOMIE - RELOCALISATION - LIEN



# VÉLORUTION

rues apaisées

ville conviviale

## ÉTEIGNEZ VOS MOTEURS RESPIREZ LE BONHEUR !

Entre des hommes libres, les rapports sociaux productifs vont à l'allure d'une bicyclette, et pas plus vite (Ivan Illich)



une auto/moto/voiture au moins

Réclamons l'espace public et la surface au sol volés par les véhicules à moteur, encombrants, dangereux, polluants et bruyants. Faisons de la rue un espace de convivialité. Limitons les déplacements. Méprisons la vitesse motorisée. Fuyons l'hétéronomie, recherchons l'autonomie. Soyons les critiques de la contre-productivité industrielle. Rapprochons-nous. Favorisons le



bicyclette



Manifestation cycliste, revendicative et festive le 1<sup>er</sup> samedi du mois à 14h place de la Bastille

# ÉNERGIE ENIWNH

# VÉLO

briser les chaînes du transport surpuissant

velorution.org



# RESISTER à l'auto /moto



## **Pourquoi manifester contre les transports motorisés ?**

Nos rues sont accaparées par les voitures, les motos, les scooters qui ont transformé nos villes en lieux hostiles, dangereux et pollués. Les transports motorisés sont les premières sources de pollutions, de gaz à effet de serre et de danger en milieu urbain. Nous voulons construire collectivement un espace public convivial, non-violent et accueillant, dédié aux personnes et aux rencontres, et non plus aux machines et à la vitesse.

*Arrêtez vos moteurs, respirez le bonheur !*

## **Pourquoi manifester pour la bicyclette ?**

Le vélo est un moyen de transport autonome, efficace, simple et écologique qui ne participe pas à la destruction de la planète. Il ne consomme ni pétrole ni agrocarburants et reste donc loin des enjeux financiers et guerriers liés à ces sources d'énergie. Le vélo est un exercice anti-stress et tonifiant, excellent contre la fatigue et les toxines. Il n'est ni dangereux, ni bruyant. Il est accessible à tous et à toutes.

*Les autos/motos à la casse, les vélos à la place !*

## **Pourquoi faire la vélorution ?**

Le règne de l'auto-moto n'est pas une fatalité, c'est un mode de pensée qui asphyxie nos villes et nos vies. Nous devons le critiquer et, par nos choix quotidiens, nous libérer de cette tyrannie qui nous détruit et hypothèque l'avenir. Le vélo est l'outil de cette libération. Il nous faut réinventer la ville et réinventer les transports, vivre moins vite pour vivre plus.

*Une seule solution, c'est la Vélorution !*

**[velorution.org/paris](http://velorution.org/paris)**

À Paris, l'association Vélorution organise une manifestation mensuelle (rendez-vous le 1<sup>er</sup> samedi de chaque mois à 14h place de la Bastille), édite un site web ([velorution.org](http://velorution.org)), anime un atelier de réparation coopératif (6 rue Jacques Cœur, Paris Bastille) et propose des débats publics. Vélorution s'associe régulièrement à d'autres groupes militants pour organiser des actions et des manifestations exceptionnelles, cyclistes (la Vélorution Universelle début juillet, la Masse Critique du 22 septembre 18h30 place de l'Étoile) ou autres, écologiques.

**[paris@velorution.org](mailto:paris@velorution.org)**

# Charles Reboisé- Cloison accuse

par Gébé (1973)

*Le talent de dessinateur, versant humoristique, déployé par Gébé dans les pages d'Hara-Kiri et Charlie-Hebdo, ne doit pas faire oublier les autres facettes de son talent. Homme de cinéma, photographe, Georges Blondeaux est aussi un écrivain à part et trop rare qui jongle avec l'utopie, les univers décalés et les logiques différentes. Il jette sur tout, comme ici, un regard tellement étrange qu'on pourrait le croire naïf. Il ne laisse jamais le lecteur dans l'état où il l'a trouvé.*

**L**e 13 août 1963, tous les rédacteurs en chef de tous les journaux, revues et périodiques français, trouvaient dans leur courrier la lettre suivante :

*Monsieur le Rédacteur en Chef,*

*Je m'appelle Charles Reboisé-Cloison. Mon nom vous est certainement familier car vous m'avez souvent fait l'honneur de vos colonnes et vos lecteurs ont plus d'une fois frissonné au récit des attentats dont je suis quotidiennement l'objet depuis dix ans.*

*Par manque d'informations (sic), vous n'avez toujours que très vaguement fait allusion aux raisons qui me valent d'être la cible favorite des gens dont vous taisez le nom. (Encore le manque d'informations — re-sic !)*

*Afin que vous n'ignoriez plus rien du très grave et très important et très universel secret que je détiens, pour votre bien et pour celui de la société, il importe que vous m'entendiez. C'est pourquoi je vous invite à assister à la conférence de presse que je donnerai chez moi le 20 août, à 15 heures.*

*L'approche de ma maison présente de nombreux risques. L'ennemi s'opposera certainement par tous les moyens à votre visite. Je compte néanmoins sur votre curiosité personnelle et sur votre amour de la vérité.*

*Vous pourrez envoyer des photographes. Exceptionnellement, je laisserai fonctionner leurs appareils.*

*Il y aura du whisky de ma fabrication.*

*Salut cordial.*

*Charles Reboisé-Cloison*

*Villa des Bois — Route de Melun  
à 2 km de la sortie de Vironne-le-Vieil  
(Seine-et-Marne)*

ON M'Y ENVOYA.

À 15 heures précises, je passais le porche de la Villa des Bois. Après la sortie de Vironne-le-Vieil, j'avais chargé successivement cinq confrères qui venaient à pied et qui se montrèrent ravis de profiter de la voiture de Hara-Kiri. Avec mon photographe cela faisait sept, aussi dus-je passer la première pour attaquer l'allée montante conduisant à une terrasse où, debout, vêtu d'un simple costume de grosse toile, Charles Reboisé-Cloison nous attendait.

Je n'avais pas encore serré le frein à main que, déjà, les portières claquaient. Jaillis ensemble de la voiture, les cinq journalistes,

revolver au poing, couraient en direction de notre hôte. À bout portant, je les vis presser la détente, une fois, deux fois, trois fois, sans que rien d'attendu ne se produisît. Certains s'essayèrent à deux mains, mais les armes refusèrent de fonctionner. Toutes enrayées ! un vrai miracle.

Dépités, les cinq faux journalistes s'égaillèrent en maugréant. La végétation abondante du parc les dissimula bientôt à notre vue.

« Entrez donc », nous lança Charles Reboisé-Cloison.

Son whisky n'était pas mauvais. Au milieu de la pièce unique s'ouvrait un puits.

Toutes les dix minutes, Élodie, la vieille gouvernante qui tissait elle-même les vêtements de Charles Reboisé-Cloison, retournait un gros sablier et traçait un bâton sur le mur.

« Je crois que vous serez les seuls à venir, dit notre hôte... Décidément, la presse est bien poltronne ! Ça ne fait rien. Attention, je commence. Voilà ce que j'ai à dire :

« Il y a du louche dans les techniques modernes. Ça fait dix ans que je le répète et c'est pourquoi on me tire dessus. C'est d'ailleurs grâce à ce louche que je suis invulnérable, car tous leurs machins, armes à feu y comprises, ça ne marche que si on veut bien.

« Pour se faire tuer, il faut être complice.

« Voilà ce que j'ai à dire : les techniques modernes ne sont pas l'œuvre de l'homme seul. Il y a autre chose derrière et je le prouve.

« Prenons un exemple : le moteur à explosion. Le cycle à quatre temps, ça va, je comprends. Qu'en assemblant des pièces on fabrique un engin illustrant la théorie et que l'on prétende qu'en principe rien ne s'oppose à ce que cet engin fonctionne : je suis d'accord. Cela est même séduisant pour l'imagination. Mais que l'on aille au-delà, qu'en tournant une manivelle ou en actionnant une tirette on mette réellement cet engin en route et que son mouvement s'entretienne, alors là, je ne marche plus. D'instinct, mon esprit se cabre. Ma prescience du possible me dit que c'est trop beau pour être vrai.

« Avez-vous jamais bricolé ? Oui ? Alors, vous me comprendrez mieux. Voyez cet homme. Après des heures de patients travaux, il va pouvoir enfin poser son petit moulin sur le ruisseau qui borde sa propriété. Pendant la descente de la pente gazonnée menant de la maison au cours d'eau, le petit moulin s'emballe au moindre vent. On arrive. Des mains émues présentent au courant la frêle machine. Ses pales effleurent l'eau. Elle est en place. Elle ne tourne pas ! L'homme lève alors naturellement la tête pour prendre le ciel à témoin des caprices de la technique. Et il voit passer un avion ! !

« Ailleurs, au même instant, un naïf, le nez levé, s'exclame : "C'est beau, le progrès !" Mais, dans la tête de l'homme au moulin, un soupçon naît.

« Moi, mon soupçon date de dix ans. Je roulais en voiture sur une route calme et, n'ayant rien à quoi penser, j'essayais de me représenter tous les mouvements et tous les phénomènes qui agissaient simultanément pour propulser ma voiture.

« Ayant réussi à m'en faire mentalement une représentation globale assez précise, je m'efforçai de lui donner le rythme de fonctionnement du modèle réel. Le vrai moteur tournait à 2 400 tours/minute. Celui de ma tête ne pouvait dépasser 10 tours/minute. Me concentrant plus intensément, je réussis à parfaire la vision de mon moteur, mais cela détrimement de sa cadence. Je tombai à 2 tours/minute. Brusquement, la négation me monta à la tête. Je hurlai : "Non, non, non ! Ce n'est pas possible !"

« Le ton était celui de l'exorcisme. Je constatai bientôt que ma voiture ralentissait. Sous le capot, le vrai moteur s'était arrêté !

« Je venais de débusquer un facteur inconnu et de prouver que ce que l'esprit ne pouvait suivre, ne pouvait humainement être.

« Je m'étonnai de n'avoir jamais pensé à cela plus tôt.

« Je n'allais désormais plus cesser d'y penser et d'appliquer cette réflexion à tout, pour le plus grand déplaisir de ceux qui ont pactisé

avec les forces obscures.

« Caler son moteur avec sa tête exige de solides connaissances mécaniques, aussi je vous propose une expérience plus simple et que tout le monde peut faire.

« Placez-vous devant un poste de télévision.

« Essayez de suivre en pensée le balayage des 819 lignes par le faisceau électronique, et cela vingt-cinq fois par seconde. Rapidement, votre esprit se trouve devant une alternative : se mettre en veilleuse, se détourner, ou bien se révolter et refuser ce phénomène qu'il ne peut suivre... S'il crie NON ! de toutes ses forces, vos yeux verront aussitôt l'écran se vider. La télévision, ça peut se concevoir, mais, humainement, ça ne peut pas marcher.

« Et une machine à coudre non plus ! Et si ça marche, c'est qu'il y a quelque chose d'étranger à l'homme qui s'en mêle.

« Cette chose, c'est ce qui fait voler les avions, partir les revolvers, et c'est ce qu'un esprit lucide peut mettre en déroute. »

À ce moment, une grenade, probablement lancée par la fenêtre, vint atterrir sur la table. Charles Reboisé-Cloison se leva d'un bond en criant : « Trop compliqué ! Ça ne peut pas fonctionner ! » Puis, cueillant d'une main l'engin rendu inoffensif par son esprit incrédule, il l'alla jeter dans une poubelle.

« Elle est pleine, il faudra la vider », dit-il à la gouvernante. Et, revenant vers nous : « Mon jardin en est farci. Je dois creuser un nouveau trou chaque semaine. Je souhaite qu'ils trouvent autre chose. »

Je me hasardai à lui demander qui étaient ces agresseurs acharnés.

« Ce sont des hommes de main à la solde de "ceux" que j'ai démasqués.

« Des tueurs payés depuis dix ans par "ceux" qui se sont alliés avec l'inhumain pour faire triompher leur impure technique.

« Avec qui, avec quoi "ceux-là" ont-ils traité ? Qu'ont-ils donné ou promis en échange ?

« Je n'ai rien pu apprendre là-dessus.

« Mais j'affirme que ce marché n'a pu être qu'une abominable trahison de notre civilisation.

« Rappelez-vous comme nous vivions sainement avant l'apparition des techniques complexes ! Le paysan poussait sa charrue et le menuisier sa varlope. Dans le travail comme dans les œuvres achevées, l'esprit ne perdait jamais pied. Vous souvenez-vous de l'homme à bicyclette ?

« Son équilibre, l'effort appliqué aux pédales transformé par le pédalier, transmis par la chaîne au pignon et à la roue, tout cela était à tout moment aisément compréhensible et contrôlable. Mais l'homme emporté par l'avion à 2 000 km/h, la femme qui pique à la machine ou écoute un disque, l'homme qui se rase électriquement et celui qui regarde la télévision, celui qui tire le démarreur de sa voiture, celui qui confie sa nourriture au réfrigérateur, l'homme qui appuie sur le bouton de l'ordinateur et celui qui lâche sa pièce dans le distributeur automatique, tous ceux-là déclenchent des forces obscures et s'y livrent passivement.

« L'esprit soumis se résigne à ne plus tout comprendre, à ne plus tout suivre. Il se laisse distancer. Le plus grave, c'est qu'il démissionne au nom de la logique.

« Même l'ingénieur qui a calculé et dessiné un moteur et dont l'esprit a décidé de chaque trait et de chaque chiffre abandonne délibérément toute poursuite dès que le moteur tourne. Naïvement, il pense que ses plans et ses chiffres étaient bons et que ce mouvement vertigineux dépend d'eux seuls. Mais "celui" qui, tout en haut, le dirige et le paie, "celui-là" sait et ricane.

« Bien que, depuis dix ans, le cœur y soit moins. Le ricanement est un peu jaune car, depuis dix ans, moi, Charles Reboisé-Cloison, je

sais ! »

« Là, Monsieur, sous votre chaise ! »

La gouvernante désignait à son maître une grenade que nous n'avions pas entendu venir.

« Trop compliqué ! Ça ne peut pas marcher ! » hurla Charles Reboisé-Cloison et, d'un coup de pied sec, il expédia la grenade par la porte entrouverte.

Nous entendîmes un grognement, puis des pas qui s'éloignaient.

« Les imbéciles, enchaîna notre hôte à voix basse ; ils essaient de m'avoir avec des engins de fonctionnement complexe, donc faciles à coincer. Un petit grain de négation et le mécanisme est enrayé.

« Voyez-vous, Messieurs, il leur suffirait d'un arc, ou d'une bonne massue, ou d'un couteau. Un arc, une massue, un couteau, c'est simple. Il n'y a rien à opposer à ça. On comprend tout de suite. L'esprit ne peut qu'approuver. Par bonheur, ils n'imaginent rien d'autre que le pistolet automatique, la grenade dernier modèle ou les mitraillettes perfectionnées.

« Élodie, s'il vous plaît, allumez les bougies. Les jours raccourcissent diablement.

« Non, je n'ai pas l'électricité, ni l'eau courante, le gaz. La lampe à incandescence, ça va, je comprends. Et les robinets aussi, et l'eau qui coule, et la flamme. Mais les centrales électriques, les stations de pompage, les usines à gaz, c'est louche.

« Alors, j'ai mon puits, ma cheminée et mes bougies. »

Élodie, une bougie à la main, tournait silencieusement dans la pièce, guettant les grenades.

La lueur intime de l'autre bougie, posée sur la table, avait rapproché nos têtes, favorisant les secrètes révélations.

« Maintenant, je vais vous donner des noms.

« J'accuse d'avoir pactisé avec des forces extrahumaines, afin de



rendre possible des réalisations techniques échappant au contrôle de l'esprit :

« Citroën, Renault, Simca, Panhard, Peugeot, Berliet, Frigidaire, Philips, Singer, Ribet-Desjardin, La Manufacture de Saint-Etienne (les armes et non les cycles), Conord, Vélo-Solex, Moulinex, Alsthom, Thomson, Schneider, Kodak, Jaz, Lip... »

De temps en temps, une grenade tombait.

Charles Reboisé-Cloison lançait son cri.

Un froissement de feuillage révélait la fuite d'un tueur. Le gong de la poubelle résonnait et l'énumération reprenait :

« ... Tornado, I.B.M., Marcel Dassault, Matra, Teppaz, Michelin, Électrolux... »

Un bref ronflement du photographe stoppa net Charles Reboisé-Cloison. Après un long silence, il nous confia que le reste ne valait pas la peine d'être cité.

« Des comparses », précisa-t-il. Il ajouta :

« Maintenant, Messieurs, vous êtes aussi menacés que moi. Les confidences que je viens de vous faire vous exposent aux coups de l'ennemi. Comme vous n'avez pas encore mon entraînement pour les parer, je vous propose de vous reconduire avec ma voiture jusqu'à la gare de Vironne-le-Vieil. Je connais un raccourci à travers champs. Demain, je mènerai votre auto à la ville, où vous pourrez la faire reprendre. Cela doit vous paraître un peu compliqué, mais c'est la solution la plus sûre. »

Nous nous levâmes. Une porte faisait communiquer directement la pièce unique et le garage. Élodie, qui nous précédait, s'immobilisa soudain. Sa main tenant la bougie s'abaissa lentement, faisant émerger de l'ombre un cadavre. Charles Reboisé-Cloison ne marqua aucune surprise.

« C'est le tueur à la solde de ceux qui soutiennent mon action, dit-il... Chargé de me surveiller, il a dû se laisser surprendre. Ces pauvres

diabes sont en général médiocrement armés et peu payés. Ceux qui luttent avec moi n'ont pas les moyens des "autres", bien qu'ils se soient groupés. Ce sont tous des tenants des techniques simples qui trouvent là une bonne occasion de contrer des concurrents commercialement dangereux. Leur Association, activement présidée par Gillette, comprend des fabricants de balais, les dissidents de la Manufacture de Saint-Etienne (Section cycles), des fabricants de ciseaux à gazon, de glacières à glace, d'aiguilles à tricoter, de triporteurs à pédales, de dessous de plats à musique, de fers à friser... En définitive, leur aide me cause plus de soucis qu'elle ne m'apporte de réconfort. Ainsi, en rentrant, je vais devoir enterrer ce garçon. C'est le cinquième en une semaine et, dans ce jardin plein de grenades, je ne sais vraiment plus où creuser. Mais que cela ne vous mette pas en retard ! Installez-vous. Moi, je vais m'occuper du moteur. »

Curieuse voiture. Toute en bois. Une sorte de caisse sur roues. Pas de portières, simplement des couvertures dans les parois, donnant accès à l'intérieur. Deux trous ronds à l'avant, un devant le chauffeur, l'autre devant le passager, et un trou semblable à l'arrière. Au lieu de banquettes, des chaises de jardin. A la place du volant, un simple levier. En me penchant pour inspecter l'arrière, je vis Charles Reboisé-Cloison actionné à tourner une grosse clef du même modèle que celles que l'on voit sur les jouets mécaniques. Juste à ce moment, il leva la tête :

« Voilà, c'est fini, dit-il avec un clin d'oeil. Vous savez, c'est vraiment une auto à ressort. Pas plus compliquée que les autos jouets. Simple et robuste. Un vrai régal pour l'esprit. »

Il sauta sur sa chaise.

« Voyez ! Pas de volant. Un simple palonnier agissant directement sur l'essieu avant et que je dirige avec mes pieds.

« Ce levier-là, entre mes jambes, c'est à la fois le frein et l'accélérateur. Vous êtes prêts ? Alors, en route ! Élodie, la porte ! »

Charles Reboisé-Cloison abaissa le levier.

L'engin bondit dans le noir, évitant de peu Élodie. La grosse lanterne accrochée à l'avant éclairait un chemin de terre bouleversé. Le ressort nous précipitait à toute allure sur des bosses herbues et nous jetait avec vigueur de l'ornière au talus. Nos chaises filaient d'un bord à l'autre en râpant le plancher. Tout le véhicule gémissait et grinçait comme un vieux cargo drossé sur des récifs, mais la voix forte du capitaine dominait la tempête. Sans relâche, comme une corne de brume, il lançait des invectives protectrices en direction du chemin :

« De quoi ? Des mines ? Trop compliqué ! Ça ne marche pas ! Des mines ? Ça n'est pas humain ! Ça ne peut pas fonctionner ! De quoi ? Des mines ?... »

Les roues faisaient gicler des gerbes de gamelles anti-chars bosselées. Dans le sillage du fourgon emballé, des ombres se levaient et, bras au ciel s'enfuyaient à travers champs.

Nous arrivâmes à la gare en même temps que le train. Nos adieux furent chaleureux, presque émus.

« Pas la peine de vous presser, dit notre ami, votre locomotive attendra. Ces gros engins, je les coince comme je veux. Merci d'être venus. Merci ! Et revenez bientôt. Je crois qu'il est temps de passer à l'attaque. Je compte sur vous pour alerter le monde et dénoncer cette monstrueuse forfaiture.

— Faites-nous confiance, monsieur Charles Reboisé-Cloison. Voulez-vous que nous vous donnions quelques tours de clef ?

— Inutile. Le ressort a de la réserve. Il me remmènera chez moi facilement. Au fait, appelez-moi donc Charles. Au revoir ! »

Nous sautâmes dans le train et lui sur sa chaise. Nous démarrâmes ensemble. Dernier grand signe des bras. Nous vîmes la grosse lanterne décrire une large circonférence et s'éloigner en dansant.

« De quoi ? Des mines ? Ça ne marche pas !... Trop compliqué !... Comprends pas ! De quoi ! Des mines ?... Pas humain ! »

Un grand coup de sifflet rauque et furieux éteignit la litanie

lointaine. Mon photographe dormait déjà.

À grands coups de reins, la locomotive arrachait le train. Pendant quelques minutes j'essayai de me représenter le fonctionnement d'une machine à vapeur.

Je me surpris à murmurer tout haut : « C'est bien compliqué... »

Le train ralentit et s'arrêta.

Un employé balança le nom de la station tout le long du convoi. Puis le train repartit doucement et reprit de la vitesse. Je m'endormis.



Poster de  
Mona Caron pour les  
vingt ans de la Masse  
critique de  
San Francisco (2012)

(En couleurs sur son  
site web.)

# Moins de signes et plus de réalité — Ralentir pour aller plus vite

**Transports urbains : faire la vélorution pour changer la ville par Vélorution Paris IdF pour la revue écoRev' (juin 2007)**

## **Chaque jour, un pas de côté**

*« Faites un cadeau aux génération futures, abandonnez votre voiture ! »*

**L**a Vélorution est une manifestation mensuelle qui célèbre la fierté des cyclistes urbains et leur permet d'être, pour une fois, le trafic majoritaire. Mais la vraie vélorution, c'est chaque jour que les cyclistes la font ! Le quotidien des déplacements à vélo en ville marque profondément la perception du monde d'un cycliste, au point qu'il puisse devenir vélorutionnaire. Cette marque est celle qu'impriment les difficultés rencontrées, les expériences physiques et sensorielles et les moments de bonheur éprouvés sur son vélo.

Les difficultés, chacun peut les imaginer : klaxons, comportements violents, évitements, injures, pots d'échappement, motos sur la piste...

Le bonheur d'être cycliste en ville, lui, naît du rapport direct du corps avec la réalité qui se fait partout plus présente, plus franche, plus

*rugueuse*. Il s'agit des gens et des choses que l'on voit mieux, des sons qui sont plus immédiats, des odeurs plus présentes, la luminosité plus claire, sans filtre ni écran. Les intempéries ou le soleil nous resituent dans un univers naturel ; le relief du sol est directement ressenti dans nos cuisses. La texture du paysage change, et celui-ci nous accroche alors par ses aspérités, inconnues du motorisé aérodynamique et pare-brisé ou casqué. Fournir l'effort d'être à la fois son propre moteur et son propre carburant ; se savoir autonome en énergie ; goûter, immobile, le vent de la descente ; profiter de la liberté de s'arrêter n'importe où pour mieux regarder ou pour dire bonjour ; tout cela complète les sensations et intensifie la joie de faire du vélo.

La ville, un univers familier mais peu accueillant... et qui nous paraît maintenant de plus en plus étrangère. Les difficultés, le bonheur, le paysage qui nous accroche ont retourné la situation : faire du vélo est devenu subversif pour soi. Chaque coup de pédale agrandit l'angle d'un nouveau point de vue sur la réalité, qui apparaît de plus en plus chaotique. On sort de la représentation à distance, on traverse l'écran pour reprendre pied dans la réalité. Le cycliste urbain a fait le pas de côté décisif qui change son regard sur la ville. Il peut maintenant devenir subversif pour les autres : vélorutionnaire.

### **La ville, un système complexe**

Le cycliste se déplace et participe ainsi au système des transports, de l'intérieur mais de façon *décalée* parce que minoritaire en termes de vitesse et de puissance. Ce point de vue lui permet de bien percevoir la complexité du système, qui semble impossible à modéliser. Les multiples interactions possibles entre de nombreux usages et usagers (piétons, motards, automobilistes, camionneurs, cyclistes, conducteurs de bus et de tramways, policiers, ambulanciers, etc.) sur des surfaces séparées ou communes rendent extrêmement difficile l'établissement de règles satisfaisantes pour tous. Le système

des transports urbains est aussi le résultat d'une construction historique : piétons et nombreux cyclistes chassés par la voiture qui devient hégémonique, mélange puis séparation des bus d'avec les autres véhicules, apparition-disparition-retour du tramway. Sa complexité le rend instable, sensible à la moindre perturbation : il suffit de 150 cyclistes pendant une petite heure un 22 septembre en fin d'après-midi, pour que la place de l'Étoile soit bloquée et que soient générées des heures d'embouteillage dans toute l'agglomération. Ce système est donc complexe, construit sans être vraiment planifié, instable. Il est également dangereux : la pollution et les accidents tuent, et plutôt les personnes les plus fragiles.

Le cercle vicieux de la contre-productivité est enclenché depuis longtemps : les voitures censées rapprocher, dans l'espace, finalement éloignent, dans le temps. Les zones urbaines se spécialisent et s'éloignent les unes des autres sous l'effet de la pensée magique du déplacement instantané : j'habite ici, je travaille là, je fais mes courses ici, je vais me divertir là. Quel contrôle, quelle régulation de l'évolution imbriquée des transports et de l'urbanisme ? Le système des transports finit par être considéré par ses usagers comme une sorte de catastrophe naturelle à répétition. De même que sont ressentis les dégâts de l'économie mondiale, les guerres, les famines. Et plus localement donc, c'est le présentateur météo qui donne les prévisions du trafic routier.

### **Des zones spécialisées et qui s'éloignent**

« *Nous sommes le trafic !* » est le mot d'ordre des cyclistes qui se regroupent pour atteindre la masse critique qui leur permettra de rouler sans risque sur des axes dangereux pour eux s'ils les empruntent individuellement. « *Les autos/motos à la casse, les vélos à la place* » : cette masse cycliste critique également le système du tout-moteur. Quand on est cycliste isolé, aller d'un endroit à un autre dans



une grande agglomération peut nécessiter une certaine préparation ou une certaine habitude pour éviter de tomber face à un tunnel ou se trouver embarqué sur une autoroute urbaine. Rien de surprenant : la ville a été transformée pour la voiture, étalée à cause d'elle, à coup de nouveaux équipements censés faciliter le déplacement motorisé. Certains lieux sont impossibles à atteindre ou à traverser sans moteur. L'expérience cycliste de la ville passe ainsi par la vulnérabilité, la lenteur et une certaine forme d'impuissance : être fragile et quasi-nu dans la circulation, physiquement limité face aux distances et aux obstacles. La logique majoritaire à l'oeuvre est celle de la spatialisation des rapports sociaux, avec des espaces communs privatisés, de plus en plus vastes, et la fermeture sur elles-mêmes de zones plus pauvres. Les préconisations contre ces tendances sont généralement de l'ordre des messages simplistes de l'IVM<sup>2</sup> qui visent à promouvoir les transports (la voiture de préférence) pour désenclaver les « banlieues » (sous-entendu « difficiles », c'est-à-dire en fait les zones de relégation sociale).

Sans dépasser le périph', on se rend bien compte le samedi après-midi lors de la vélorution mensuelle que l'on traverse des zones hyper-fréquentées et des zones hyper-désertées. Pourquoi ? Parce que dans le lien entre aménagement et transports, les transports sont là pour rendre acceptables les ratages de l'aménagement. Il y a le solide (le bâti), et le liquide (les transports). Le problème, c'est que dans cette approche technicienne et productiviste, la tendance est au rapprochement des éléments similaires, un peu comme en mécanique céleste. Une ceinture d'astéroïdes finit par former une planète entourée de vide. Une zone en proche banlieue finit par voir se combiner un hypermarché avec un complexe de cinéma, ou va devenir la Défense qui devrait encore s'étendre vers Nanterre. Pour accéder à ces zones de concentration, on doit traverser du vide, et dans ce cas, autant le

---

2 IVM : Institut pour la Ville en Mouvement – PSA Peugeot Citroën : un think-tank au service d'un fabricant automobile, et qui développe beaucoup de liens avec la Chine

faire le plus vite possible... Ces zones permettent des économies d'échelle pour celles et ceux qui les exploitent. En fait, ces « économies » correspondent au coût des infrastructures de transports financées collectivement. Ce sont les collectivités locales qui ont financé les moyens de transports qui permettent à EuroDisney d'avoir des clients ! Des moyens collectifs sont mis au service de la destruction de la collectivité par la spécialisation des zones. Et la fluidité des transports est un des éléments clef de cette dynamique.

### **Injecter de la viscosité pour réparer la ville**

Selon Ivan Illich, « Les usagers briseront les chaînes du transport surpuissant lorsqu'ils se remettront à aimer comme un territoire leur îlot de circulation, et à redouter de s'en éloigner trop souvent. »<sup>3</sup> Pour rendre plus homogène l'espace urbain, il faut le rendre plus visqueux, lutter contre les effets de concentration. En terme d'aménagement du territoire, on n'arrivera jamais à relocaliser les activités si l'on continue à favoriser la mobilité générale avec des axes routiers toujours plus importants. La mobilité généralisée est un piège, un rêve moderniste et contre-productif qui semble pourtant encore habiter certains élus archaïques. Ils continuent à soutenir qu'il faut élargir les rues pour diminuer les embouteillages (qui pourtant, on le sait, reviendront peu de temps après, avec encore plus de voitures). D'autres, sans aucun doute plus modernes, se réjouissent que des deux-roues motorisés remplacent petit à petit les voitures, et améliorent ainsi la sacro-sainte mobilité (alors que l'enfer doit certainement ressembler à un Paris où chaque voiture serait remplacée par quatre motos ou scooters).

La ville « en mouvement », que vantent les marchands d'auto<sup>4</sup>, est en réalité une ville en décomposition. Le rythme d'une ville vivante

---

3 *Énergie et équité*, Ivan Illich

4 Via l'IVM, voir plus haut.

n'est pas celui d'une autoroute. « Faire ville » nécessite de faire tenir ensemble beaucoup d'éléments hétérogènes, de les assembler dans un tissu urbain qui ne soit pas mité. Obtenir ce résultat nécessite une approche paradoxale : à la fois une approche extrêmement méticuleuse de chaque situation singulière et une approche extrêmement lâche pour laisser les dynamiques se développer d'elles-mêmes. En somme, il faudrait aujourd'hui entretenir la ville comme on entretient un jardin : apporter les soins nécessaires, mettre en place la bonne structure mais aussi savoir laisser les choses se faire. Comme l'agriculture productiviste est obsédée par le rendement, l'aménagement urbain est souvent obsédé par la mobilité. La vélorution, c'est un peu un passage au « bio » pour l'aménagement urbain.

### **Des pratiques démocratiques pour apaiser la ville**

La ville contemporaine encourage une concurrence très rude entre les différents moyens de transport : concurrence pour l'occupation de l'espace, concurrence pour la priorité, concurrence pour l'illusoire accélération jusqu'au prochain feu rouge. La contre-productivité n'est jamais analysée comme telle, et la solution est toujours recherchée dans l'augmentation de la puissance, de l'efficacité et de l'espace utilisé. Des automobilistes pensent qu'en passant au deux-roues motorisé ils conserveront l'avantage qu'ils sentent avoir perdu. Les deux-roues motorisés font de même en utilisant les aménagements cyclable et les voies de bus, allant juste à en réclamer officiellement l'usage. D'autres, bloqués dans leurs deux tonnes de métal, pensent que ce sont les cyclistes qui sont responsables de l'engorgement de la circulation, c'est-à-dire de l'inadaptation de leurs moyens de transports aux fins qu'ils poursuivent. Cette concurrence construite par la ville et souvent entretenue par les nouveaux équipements, ferme peu à peu le dialogue entre les différents usagers. L'exemple des pistes

cyclables sur les trottoirs est révélateur de cet état d'esprit : la décision de créer un tel équipement crée artificiellement de la concurrence entre les cyclistes et les piétons afin, officiellement, d'éviter le conflit avec les automobilistes.

Chacun s'enferme ou est enfermé dans la défense des intérêts d'un seul moyen de transport. Par exemple, à Paris, les groupes consultatifs constitués par la Mairie sont spécialisés sur un et un seul mode de transport, seul le responsable de ce mode transport y participe et seules les questions portant directement sur ce mode de transport y sont traitées. Impossible de parler sérieusement de deux-roues motorisés au comité vélo ! Impossible pour une association considérée comme cycliste de participer à l'élaboration de la Charte des deux-roues motorisés ! Le dialogue entre usagers est volontairement coupé, le politique se réservant seul le droit d'avoir un discours d'ensemble et d'arbitrer entre les revendications, systématiquement présentées comme concurrentes.

Cette concurrence et parfois cette violence, toutes les deux générées par le système, se prolongent dans les instances qui devraient délibérer pour en venir à bout. Chacun est mis en position de défendre son intérêt particulier et le discours d'intérêt général n'est plus soutenu. Avec les différents groupes qui veulent tous faire « passer » leurs revendications, on se retrouve dans la situation d'un embouteillage, c'est-à-dire comme dans le dilemme du prisonnier : chacun a objectivement intérêt à collaborer avec les autres, mais chacun craint subjectivement la trahison des autres et donc finit par renoncer à collaborer. Chacun se désresponsabilisant au nom de son intérêt (mal compris), il faut généralement l'intervention d'un tiers pour débloquer la situation.

Au-delà de la situation paroxysmique de l'embouteillage, c'est tout le système des transports qui souffre de cette absence de rationalité collective : d'où la multiplication des équipements contre les voitures en stationnement gênant, contre les croisements dangereux, contre les circulations dans les couloirs de bus, etc.

Chacun de ces équipements génère ses propres effets pervers et transforme la ville en une gigantesque machine à la logique baroque. Certains réaménagements parisiens des dernières années pointent les limites de cette approche et rappellent l'urgence de trouver les moyens de ne plus gérer des logiques parallèles et fermées sur elles-mêmes, mais de penser un système d'interaction entre les acteurs.

### **Dans la ville lente, pas de saturation du sens par des signes omniprésents**

Si on refuse de voir cette concurrence comme une fatalité, ou comme relevant d'un ordre naturel, on arrive à comprendre qu'elle a principalement pour origine le « besoin », socialement construit, de vitesse et de puissance. Le « pas de côté cycliste »<sup>5</sup> nous y aide et permet d'envisager un autre espace de solutions. À vélo, il est plus agréable et moins fatigant de ne pas briser le rythme, d'éviter les accélérations et les arrêts brutaux. Il est aussi plus agréable de rouler sur la piste bagnolable que sur une piste cyclable dessinée sur un trottoir, ou étroite et enfermante, ou encore avec d'absurdes virages à angles droits. Le vélorutionnaire comprend le véritable sens de la fluidité et du partage de l'espace.

Le système des transports est complexe en soi, et il est imbriqué à l'aménagement du territoire. Face à cette complexité, trois réactions politiques possibles. Renoncement : les embouteillages et la pollution sont alors perçus comme des catastrophes naturelles. Volonté de contrôle total : les citoyens sont privés d'une élaboration commune des solutions possibles ; la violence routière se projette de façon symbolique dans l'espace démocratique. Enfin, la délibération et l'expérimentation régulatrice, avec l'objectif de pacifier la ville : plus

---

5 Si la métaphore du pas de côté appliquée au cycliste vous semble acrobatique, pensez plutôt qu'on peut danser à vélo : chercher *bicycle ballet* sur internet

de démocratie et moins de violence routière. On abandonne alors le fantasme de la maîtrise qui est contre-productif en lui-même. On quitte l'approche cartésienne, qui fragmente pour maîtriser, à la fois dans le « laniéragé » des voies et dans l'organisation du débat entre politiques, techniciens et usagers<sup>6</sup>.

Un premier élément clef à considérer alors concerne le rapport à la réalité. Le 18 avril 2007, une enfant a été tuée à Boulogne-Billancourt ; non pas qu'elle traversait en dehors des clous<sup>7</sup> mais parce qu'un motard a considéré qu'il ne devait pas y avoir de piéton à cet endroit et à ce moment-là. Multiplier les signes sous forme de panneaux, feux, traces au sol, renforce la virtualité d'une ville lisse derrière un pare-brise comme un écran de jeu vidéo ou de télévision à travers lequel les êtres humains deviennent des signes parmi les signes, sans réalité. On se confie à un système automatisé qui va priver, petit à petit, le conducteur de ses automatismes humains de base : il voit le feu qui passe au vert, pas l'être humain plus lent qui est encore en train de traverser. La pub renforce cette image d'un monde fait pour la voiture, immense et désert ; les éléments perturbateurs, ce sont les autres. Le sens disparaît devant l'avalanche de signes. La déréalisation a engendré la violence. En manifestant pacifiquement et nus, les vélorutionnaires tentent, une fois par an, de briser ce mécanisme de déréalisation et de remettre de la chair vivante sur l'abstrait.

La vitesse est l'autre élément clef à prendre en compte parce qu'elle est le véritable moteur de la concurrence entre les usagers. Le 27 mars 2007, une jeune femme cycliste a été tuée quai d'Ivry ; elle ne s'est pas suicidée en passant inconsidérément au rouge, elle a été écrasée par un camion qui accélérât jusqu'au feu suivant. En terme de sécurité, baisser la vitesse limite a un bénéfice immédiat, conforme aux lois de la physique : moins d'énergie cinétique apportée dans les

---

6 Voir également à ce sujet les travaux de Frédéric Héran.

7 Attitude caricaturale des non-motorisés fustigée par la pseudo-campagne de prévention routière de la ville de Paris en mars 2007.

chocs, capacité plus grande des conducteurs à s'arrêter à temps. Et d'un point de vue d'efficacité globale, baisser la vitesse limite, ce n'est même pas baisser la vitesse moyenne, au contraire. Une vitesse limite relativement faible permet d'éviter de nombreux embouteillages en limitant les situations violemment concurrentielles. Et cela permet surtout d'envisager une voirie totalement différente : suppression des feux et des passages piétons, véhicules ne dépassant pas xx<sup>8</sup> km/h et conducteurs attentifs à leur environnement et aux gens. Moins de stress pour tout le monde. Une circulation régulière moins polluante ; et la fluidité pourraient même ne pas avoir à en souffrir ! Les signes s'effacent, la réalité revient, et elle prend un visage humain.

### **Une seule solution...**

Relocaliser la vie, rapprocher les gens, rendre présent à la réalité, pacifier la ville : faut-il être vélorutionnaire pour en rêver et entrevoir le chemin à suivre ? Peut-être, mais nous espérons tout de même que non... Dans tous les cas, vous êtes les bienvenu·e·s dans la danse urbaine des vélos !

**« Une seule solution, c'est la Vélorution ! »**

---

8 30 km/h c'est encore beaucoup trop...!

Une ville civilisée, c'est  
une ville où les enfants  
de 8 ans peuvent se  
déplacer à vélo sans  
danger.



Pour y arriver, ce n'est pas apprendre le code de la route dont ils ont besoin. C'est d'une politique en faveur du vélo. Par exemple mettre au pas la vitesse motorisée partout en ville et ne tolérer les véhicules à moteur que sur quelques pistes bagnotables. Le vélo est un moyen de transport. Les véhicules à moteur sont des armes.

[velorution.org](http://velorution.org)



## **2015 sous le signe de la sauvegarde du climat, cela pourrait consister à mettre au pas les véhicules motorisés, pour une ville civilisée : une ville où les enfants peuvent aller à vélo.**

Avec la COP21 en décembre 2015, les programmes scolaires 2015-2016 se sont enrichis de fiches techniques sur le climat. À Paris, la ville démarre un timide Plan vélo qui voudrait, on ne sait comment, faire de la capitale française la ville la plus cyclable au monde. À Paris toujours, en 2015-2016, autant de personnes que d'habitude vont tomber malades ou mourir de la pollution, malgré les effets de communication du ministère qui instaure une journée de la qualité de l'air le 25 septembre. Climat dérégulé, pollution, bruit, accidents... Les transports motorisés sont les plus grands responsables de la situation catastrophique actuelle, des armes de destruction massive et individuelle. Face à cela, la simple comm' ne suffira pas. Pour faire encore mieux que les villes européennes les plus cyclables, pour vraiment agir sur la qualité de l'air, pour réellement prendre une part dans la lutte pour la justice climatique, chaque élu·e et chaque ministre devra assumer sa part de responsabilité, se libérer du poids des lobbies et enfin lancer les politiques publiques nécessaires.

### **La ville malade du transport motorisé**

On le sait, plus une ville est cyclable, plus elle est agréable pour tout le monde. Les freins à la pratique du vélo restent pourtant nombreux, l'un des principaux étant la peur de se lancer dans le trafic. Or, la solution productiviste des aménagements cyclables est une impasse : on dépense de l'argent public rare pour des équipements qui satureront dès que le but qu'ils visent sera atteint (plus de cyclistes) ; certains aménagements sont même contre-productifs, comme les pistes sur trottoir qui entretiennent la guerre entre piétons et cyclistes, ou sont illisibles ; la plupart obligent les cyclistes à des parcours tortueux alors

que motos, scooters et voitures peuvent continuer à aller tout droit. Dans le même temps, de mois en mois, la violence routière augmente : chauffeurs de taxis irascibles, motards sur les pistes et les trottoirs, automobilistes maniaques du klaxon et des insultes. Et les pouvoirs publics les encouragent par des expéditions punitives et policières contre les cyclistes, en multipliant les places de parkings pour deux-roues motorisés et en faisant de la sacro-sainte «fluidité» automobile (et donc de l'augmentation de son occupation sur la chaussée) la mission première de la Préfecture de Police. Quant à la pollution de l'air, elle a un coût (décès prématurés, maladies pulmonaires, accidents cardiovasculaires, arrêts maladie, etc.), qui est de 97 milliards d'euros par an (évalué par une commission d'enquête du sénat) : les transports motorisés sont aux bénéfices de quelques uns, mais au détriment de tous ! Il est temps de s'attaquer aux causes pour en réduire les effets néfastes. Le progrès ne sera pas motorisé.

### **Pour une ville civilisée, désirable**

Vélorution propose une vision : celle d'une ville civilisée, une ville où les enfants peuvent se déplacer à vélo sans danger. Une ville désirable ! Les conditions pour pouvoir y arriver sont à développer mais passent nécessairement par une baisse drastique de la vitesse motorisée (avec des effets bénéfiques secondaires énormes sur le danger, la pollution et le bruit). Car la solution simple de baisser la vitesse maximale en ville, qui aurait pu être prise il y a très longtemps, qui ne coûte rien, cette solution avance très timidement. Il est prévu (quand ?) 30 km/h max à Paris mais pas partout. Or 30 km/h c'est encore trop ! (Surtout pour une tonne de métal transportant 70 kg et qui accélère jusqu'au prochain feu rouge...) Il faut mettre les voitures et les motos au pas, arrêter d'aménager des pistes cyclables tortueuses mais, à l'inverse, ne tolérer qu'un peu de rue pour des «pistes bagnolables» (bagnoles à 4, 3 ou 2 roues). Vélorution propose des

idées concrètes, applicables tout de suite et très peu coûteuses, pour avancer vers une ville civilisée : limitation drastique de la vitesse motorisée en ville (voitures, scooters et motos au pas) ; renforcement de l'interdiction de l'usage du klaxon (sauf en cas de danger immédiat — application de l'article Article R416-1 du code de la route) ; soutien aux initiatives de vélobus et de pédibus pour aller à l'école ; formation des policiers aux réels risques liés au déplacement à vélo (car leur « bon sens » ne fonctionne pas sur ce sujet) ; apprentissage du vélo dans le cadre du programme scolaire ; soutien à la création d'ateliers de réparation coopérative de vélos, au moins un par arrondissement ; apprentissage de la réparation vélo dans le cadre du programme scolaire ; campagnes positives sur l'usage du vélo (pas sur ses dangers uniquement comme les campagnes habituelles) ; interdiction des publicités pour les véhicules motorisés dans les publications et au cours des programmes à destination de la jeunesse.

### **Appel aux cyclistes**

Vélorution appelle tou·te·s les cyclistes à rejoindre les actions et mobilisations en faveur d'un Paris civilisé, exemplaire contre la violence routière, exemplaire pour l'air pur et la sauvegarde du climat et, sur cette lancée, les mobilisations qui se préparent en marge de la COP21.

Actions (et autres dates) : <http://velorution.org/paris>



Cycliste au quotidien, occasionnel·le ou en devenir ?

Ramène toute ta clique !

## **Vélorution Planétaire | Global Critical Mass**

le 5 décembre à 10h place de la Bastille à Paris (et ailleurs dans le monde)

Nous avons le pouvoir d'avancer et de changer le monde, coup de pédale après coup de pédale. Ensemble formons la masse critique pour le climat.

Toi, tu fais du vélo !

Toi, tu es silencieu·x·se

Toi, tu preserves la qualité de l'air

Toi, tu es plus rapide que la lumière

Toi, tu es libre comme le vent

Toi, tu es autonome

L'énergie c'est toi

Toi, tu as le sourire

Toi, tu mets le bonheur entre tes jambes !

Les lobbies industriels et les gouvernements créent des problèmes puis de fausses solutions. Nous construisons de vraies alternatives.

La COP21 est la 21e conférence de l'ONU sur le climat. Elle se tient à l'aéroport du Bourget à côté de Paris du 30 novembre au 11 décembre. En 21 ans de négociations, les émissions de gaz à effet de serre ont augmenté de 63%... et les transports motorisés en sont une des sources principales.

**Guidons, pédalons, enchaînons**

[velorution.org/d5](http://velorution.org/d5)

# Vélorution !

**V**élorution Paris Île-de-France est une association de promotion du vélo comme moyen de transport et de lutte contre les pollutions. Elle dénonce les privilèges des transports motorisés et prône leur suppression.

Considérant le vélo comme un moyen d'améliorer la société, la Vélorution organise des actions militantes en faveur d'une ville apaisée et libérée de l'emprise de la bagnole et des deux-roues motorisés, et rejoint souvent d'autres mobilisations contre la surconsommation énergétique et les pollutions.

**Tous les mois, la « masse critique » rassemble sur un mode festif et militant les cyclistes qui veulent se faire entendre dans l'espace urbain. Elle part de la place de la Bastille à Paris le premier samedi du mois à 14h.**

Les ateliers coopératifs de mécanique permettent à chacun et à chacune d'apprendre avec les autres à réparer son vélo. Par l'entraide, la discussion et la bonne humeur, on y renforce sa vélonomie, c'est-à-dire son autonomie dans l'entretien et la réparation de son vélo. Les ateliers vélorutionnaires parisiens participent au réseau des ateliers de mécaniques participatifs francophones, l'Heureux-Cyclage.

**La révolution ne sera pas motorisée : cycliste, rejoins la Vélorution !**

<[velorution.org/paris](http://velorution.org/paris)>



# L'énergie sur la voie publique

(Vélorution)

**Nous proposons d'instituer un droit égal à l'énergie cinétique sur la voie publique, l'énergie cinétique mesurant la dépense énergétique et le risque que l'on fait courir aux autres usagers.**

L'énergie cinétique d'un véhicule est l'énergie qu'il possède du fait de son mouvement. Elle est égale au travail nécessaire pour faire passer le véhicule de l'immobilité à son mouvement de translation. L'unité du système international pour mesurer l'énergie est le joule (J). La formule pour la calculer est :

$$E = \frac{1}{2}mv^2$$

$E$  est en J si  $m$  est en kg et  $v$  en m/s.

Ainsi, l'énergie d'une automobile d'1 t tout compris (donc relativement légère dans cet exemple) roulant à 30 km/h est de  $E_a = \frac{1}{2} \times 1000 \times \left(\frac{30 \times 1000}{3600}\right)^2 \simeq 34,7$  kJ.

Et l'énergie d'un-e cycliste, son vélo et son chargement de 100 kg tout compris (donc relativement lourds dans cet exemple) roulant à la même vitesse est de  $E_v = \frac{1}{2} \times 100 \times \left(\frac{30 \times 1000}{3600}\right)^2 \simeq 3,5$  kJ. Elle est dix fois moindre car, à vitesse identique, l'énergie est proportionnelle à la masse.

Si l'on postule un droit égal à l'énergie cinétique (bien que de sources différentes, moteur à pétrole ou propulsion humaine), alors quelle est la vitesse  $v_a$  d'une automobile de masse  $m_a = 1$  t ayant la même énergie cinétique qu'un-e cycliste avec son vélo de masse  $m_v = 100$  kg tout compris roulant à la vitesse  $v_v = 30$  km/h? C'est la solution de :

$$\begin{aligned} E_a = E_v &\iff \frac{1}{2}m_a v_a^2 = \frac{1}{2}m_v v_v^2 \\ &\iff v_a = v_v \sqrt{\frac{m_v}{m_a}} \end{aligned}$$

La valeur que nous cherchons (la vitesse de l'automobile) est donc :

$$v_a = \frac{30}{\sqrt{10}} \simeq 9,5 \text{ km/h}$$

Pour la même automobile et le même vélo, mais à  $v'_v = 22$  km/h pour ce dernier :

$$v'_a = \frac{22}{\sqrt{10}} \simeq 7 \text{ km/h}$$

On l'a vu, nos hypothèses de masses sont plutôt favorables à l'automobile et défavorables au vélo. Quand bien même, en prenant une moyenne approximative des deux résultats précédents, on constate que la vitesse maximale qui devrait être autorisée à l'automobile est d'environ 8 km/h.

**Conclusion : nous suggérons que toutes les villes soient en « zone 8 » pour les automobiles.**

Merci de votre attention, *vélorutionnairement*.



Rapidité, efficacité, satisfaction

**MARABOUT BICLOU**



La résolution des problèmes de millions de personnes lui a conféré une notoriété mondiale. **Problèmes d'argent ?** il vous fera réaliser de prodigieuses économies avec un investissement minimum. **Santé ?** il réduit l'embonpoint, les risques cardiovasculaires. **Amour ?** fini le métro boulot dodo : il vous ramène vers l'être aimé rapidement et sans stress. **Envoûtement ?** plus jamais de panne ni de clés qui disparaissent, toujours de la place pour vous garer. **Vous retrouverez une relation** saine, vraie et libre avec votre corps et votre environnement, et ce pour une somme modique. **Essayez-le. Résultats garantis.**

Reçoit le 1<sup>er</sup> samedi de chaque mois  
à 14<sup>h</sup> place de la Bastille, 75004 Paris

Contact, rdv, infos : [velorution.org/paris](http://velorution.org/paris)

## VÉLORUTION !

**Nos villes sont malades des véhicules à moteur** et de tous les dangers qu'ils entraînent : accidents de la circulation et maladies liées à la pollution, mais aussi stress et dérèglement climatique. **Notre système actuel de déplacements est totalement contre-productif.** La domination des moyens de transport les plus polluants et les moins efficaces aboutit à une congestion générale de la ville dans laquelle les rues ne sont plus des espaces publics de convivialité, d'échanges et de rencontres. Réduire drastiquement la vitesse permettra à tou-te-s les usager-e-s de partager la rue sans danger et favorisera ainsi l'utilisation du vélo (efficace et non polluant) pour les déplacements quotidiens. **Vélorution Paris - IdF vous invite** à un rendez-vous cycliste, revendicatif et festif, départ de l'opéra Bastille le 1<sup>er</sup> samedi de chaque mois à 14<sup>h</sup>.

<mailto:paris@velorution.org>

<http://velorution.org/paris>