



# «Genève, une cyclopolis? Elle en prend le chemin»

Benoît Lambert est l'un des rares universitaires à s'être intéressé à la bicyclette. Interview

David Haerberli

«Cyclopolis». Le néologisme décrit bien le mouvement que traque Benoît Lambert dans son livre: comment l'usage de la bicyclette transforme les villes qui ont renoncé à favoriser la voiture. Et quelles sont les racines de cet urbanisme non motorisé qui s'empare de Copenhague, Karlsruhe ou Curitiba. L'auteur, qui a vécu dix-huit ans à Genève, inclut la Suisse dans ses références de recherche. Son point de vue comparatif n'en est que plus intéressant pour nous.

**Systèmes de vélos en libre-service dans plusieurs capitales, autoroutes pour vélos à Londres et Copenhague: la «vélorution» est-elle en marche?**

Oui et non. Je crois qu'il existe une véritable remise en cause des effets négatifs de l'omniprésence de l'automobile, et des infrastructures associées. C'est certainement vrai dans le monde développé, et parfois dans le monde en développement à Bogotà ou Curitiba, par exemple. Les nouveaux citadins recherchent de la qualité de vie, et, pour un nombre croissant, cela rime avec moins de voitures et plus de vélos. Cela étant dit, en Chine et en Inde, on observe un mouvement inverse - bien qu'en Asie une approche critique du «tout-à-la-voiture» apparaisse, mais demeure timide. En Occident il n'y a aucun doute que les idées portées par des associations comme Pro Vélo, l'ATE ou Rue de l'avenir en Suisse avancent. Ce qu'il faut comprendre c'est que la vélorution ne se limite de loin pas au vélo, elle prône plutôt une approche multimodale: retour du tram, des «métros de surface» et les voies réservées, un nouvel aménagement régional du territoire incluant «la redécouverte de la proximité», et même une fiscalité foncière favorable aux transports publics, une idée venue de Curitiba, au Brésil.

**Monter sur son vélo chaque matin serait donc un geste politique?**

Selon le sociologue Andreu Solé, notre monde serait dominé par «l'Entreprise-Monde», comme hier il était dominé par la «Religion-Monde». L'automobile est une pièce centrale de cet Entreprise-Monde qui, selon Solé, «s'empare du genre humain». Ne pas adhérer à cet Entreprise-Monde, même très partiellement, oui, c'est un geste politique. C'est l'essence de la thèse que j'ai défendue au Département de science politique de l'Université de Genève en 2003: dans une civilisation urbanisée, la maîtrise de l'espace urbain et de la vitesse des déplacements est une nouvelle forme de pouvoir, et oui, ça joue du coude! Ma thèse se confirme d'année en année, la mobilité se retrouve chaque année davantage dans les débats des aspirants aux plus hautes fonctions. Depuis deux décennies, beaucoup de carrières politiques se sont faites sur un tram ou sur la promotion d'une mobilité douce: même Alain Juppé à Bordeaux joue sur ce tableau. C'est comme si à l'Entreprise-Monde, une réponse s'était constituée sous la forme d'un «internationale cycliste», qui met le doigt là où ça fait mal, sur une faiblesse flagrante du système: l'autoroute et la vitesse n'assurent rien «l'accès» et «la mobilité», encore moins la qualité de vie!

**En 2004, vous écriviez que Copenhague est la ville qui se rapproche le plus de la cyclopolis. Est-ce toujours le cas?**



«Journée du vélo» 2010, organisée par Pro Vélo. Des associations militent depuis 30 ans à Genève, avec un succès mitigé.

## Bio express



Benoît Lambert, 48 ans, est entrepreneur à Montréal. Il a vécu dix-huit ans à Genève, où il est devenu docteur ès sciences économiques et sociales. Il y a été éditeur des publications de l'Institut Worldwatch de 2002 à 2008 et de la collection Stratégies énergétiques, Biosphère et Société (Georg). De retour au Canada, il a lancé une entreprise dont le but est de produire un amendement pour les sols, renouvelable, écologique et permettant de séquestrer des gaz à effet de serre de façon quasi permanente, le biochar.

Je ne voudrais pas paraître présomptueux, mais l'évolution semble confirmer ce que j'avais identifié, Copenhague est la cyclopolis par excellence. Comme ville, Copenhague est un peu ce que fut Paris, Londres ou New York à une autre époque. Elle connaît un âge d'or, elle est la référence urbaine en ce début de XXIe siècle. Dans les années 90 à Genève, le conseiller administratif Alain Vaissade, chargé du Département de la culture, avait enfilé un t-shirt «Bike Culture» lors de sa nomination. Bike Culture était le nom d'un magazine britannique

très en vue dans le petit monde du vélo urbain; c'est Greenpeace Genève qui le lui avait vendu. Or Copenhague a fait exactement cela: la ville a fondé son identité sur le vélo. C'est Jan Gehl, un urbaniste qui a contesté chaque place de parking le long des rues de la ville pour y installer des pistes cyclables agréables et sécuritaires, qui est à l'origine de ce choix. Des étudiants en urbanisme du monde entier ont suivi ses pas, en particulier par son livre *Life Between Buildings*. On parle aujourd'hui de la «copenhagénisation» des villes, un modèle urbain provélo et qui limite la présence de la voiture. Avec leur dernière idée, le Copenhague Cycle Chic, la ville est un peu entrée dans le monde de la mode, on s'adresse de plus en plus à l'imaginaire, le vélo comme mode de vie. Un Cycle Chic existe maintenant dans 40 villes. Copenhague vise aujourd'hui 50% de déplacements à vélo, et avec l'émergence du vélo électrique et la construction d'autoroutes destinées aux cyclistes, la capitale danoise pourrait atteindre cet incroyable objectif.

**Genève est-elle une cyclopolis?**

J'aurais tendance à dire qu'elle est sur cette voie, pour une série de raisons. Tout d'abord, les Genevois ont voté pour un réseau de pistes, à 82% si mon souvenir est bon. Puis plus récemment pour une mobilité douce. Le réseau n'est pas complet au centre - il y a beaucoup de bandes cyclables par opposition aux pistes sécuritaires de Copenhague, et les parkings dominent toujours les voiries. Mais le réseau est plutôt bon dans la campagne genevoise. Genève a également Pro Vélo, qui a toujours fait un travail remarquable. Elle connaît des masses critiques depuis plus d'une décennie... Connaissez-vous beaucoup de mouvements qui durent plus de dix ans? C'est incroyable! Malgré cela, c'est comme si Genève n'arrivait pas à choisir son identité urbaine, elle hésite.

**Depuis plus de trente ans, l'action des associations de promotion du vélo est bien relayée politiquement et le nombre d'adeptes ne cesse de croître. Or, les autorités genevoises peinent à construire des pistes cyclables. Comment expliquer ce paradoxe?**

C'est vrai que le réseau n'est pas complet, et c'est gênant. Bon, il y a les raisons connues: les oppositions, le Salon de l'automobile, le Parti des automobilistes d'hier... que sais-je encore. Mais il y a quelque chose de culturel à Genève: une partie de la population vit encore dans l'esprit des trente glorieuses, on retrouve chez certains un attachement quasi nostalgique à la voiture. Elle n'est plus vraiment «branchée», elle correspond plutôt au chic d'une époque révolue. Mais on tarde à passer à autre chose.

**Depuis 1998, une critical mass défile dans ses rues une fois par mois. A quoi correspond ce mouvement qui, ici, réunit beaucoup de très jeunes gens?**

Les masses critiques, c'est un peu l'avant-garde du mouvement, une contre-culture de l'espace urbain motorisé. Appelées Vélorution à Paris, elles visent à rappeler que l'automobiliste n'a pas un «droit de préemption» sur l'usage de la voirie. Une pratique peut évoluer; la domination de la rue par la voiture n'est pas de droit divin. La dernière fois que j'ai participé à une masse critique, c'était en compagnie de Robert Cramer à Genève. Il était déjà conseiller d'Etat, donc pas si jeune, et sa présence était très politique. Le mois précédent, quelques «masseurs» avaient été arrêtés pour entrave à la circulation, ou quelque chose comme ça. Les organisateurs de ces événements rétorquent, à ceux qui ne l'auraient pas remarqué, qu'ils n'entravent pas la circulation, mais qu'ils sont la circulation. C'est une sorte de déclaration.

**La montée des prix de l'essence explique-t-elle l'engouement pour le vélo?**

Je ne crois pas trop à cette théorie, surtout pas pour l'Europe. L'essence n'est de loin pas le seul coût associé à une voiture. En ville il est même parfois marginal, moins onéreux que le parking. En plus avec l'hybride, on peut diminuer considérablement sa consommation, de plus de 50%. Le problème de l'automobile ce n'est pas uniquement sa dépendance à cette forme d'énergie concentrée, pratique, mais rare qu'est le pétrole. Le problème c'est la multiplication du nombre de voitures en ville où elle n'est pas adaptée, je parle en particulier de sa vitesse qui demande beaucoup d'espace. Le problème de la voiture c'est aussi que son usage généralisé, et les investissements que cet usage nécessite, tend à faire disparaître les alternatives, comme le train ou les transports publics. C'est un problème structurel, pas uniquement de coût de l'énergie. L'éventualité de voitures électriques alimentées par des énergies renouvelables n'est pas de la science-fiction, d'autant qu'un moteur électrique a un rendement trois fois supérieur à un moteur à combustion. Or même à 3 fr. par mois en électricité, la voiture en ville va continuer à imposer une certaine «manière de voir».

**Dans votre livre, l'automobile est le symbole de la «religion de la croissance». Technologiquement, toujours plus légers, les vélos dépendent de la recherche, et donc de la croissance, non?**

Certains sont en effet agacés par ces vélos toujours plus technologiques. Mais dès 1989, Marcia Lowe, de l'Institut Worldwatch, soulignait dans son classique *Bicycle, vehicle for a small planet*, que la fabrication d'un vélo nécessite 100 fois moins de ressources naturelles que la fabrication d'une automobile pour une vitesse comparable ou supérieure en ville. Le vélo, même techno-électrique-solaire, c'est de la décroissance, il n'y a aucun doute là-dessus. Tout aussi pertinent: la bicyclette ne nécessite qu'une fraction de l'espace nécessaire à une voiture, et sa vitesse rend la ville plus sécuritaire. Or nous vivons de plus en plus en ville! Non, à mon avis le vélo contribue à la dématérialisation d'un besoin, l'accès, en particulier en participant d'une nouvelle structure urbaine plus harmonieuse. A vélo, je me déplace léger comme l'air, c'est tout l'opposé d'une voiture. Le vélo montre les limites d'une économie de croissance axée sur l'objet... arrive un moment qu'une «obésité matérielle», problématique, se développe. J'ignore si le système financier que l'on connaît va survivre, mais s'il survit, il devra se renouveler pour offrir de nouveaux services moins matériels, pour répondre aux exigences de qualité de vie d'une modernité dont il ne peut monopoliser la définition indéfiniment.

**Pourquoi l'impact de la bicyclette sur les villes a-t-il été si peu étudié?**

C'est une excellente question. Jusqu'en 2003, j'étais seul à l'avoir fait, du moins dans une perspective politique. Il y a un tabou à parler de la domination (notre domination) par l'automobile. En relation à l'Entreprise-Monde, Solé conclut que ce qui est difficile à voir, c'est ce qui nous entoure de toutes parts. C'est tellement vrai! Il y a quelques années, un architecte en vue a écrit un livre sur Montréal, sans utiliser le mot automobile... Ça ne s'invente pas!

**Cyclopolis, ville nouvelle. Contribution à l'histoire de l'écologie politique** Benoît Lambert, Georg éditeur, 2004.