

Mobilité lente? Pas si vite!

La mobilité douce fait son chemin en politique et dans les médias, mais moins dans nos habitudes quotidiennes.

TEXTE | Daniel Saraga

A vélo au boulot, mais en voiture à la montagne. La bonne conscience environnementale, relayée par les médias, ONG et des publicités léni-fiantes, cache une mobilité paradoxale. Car dans les faits, nous avalons bon an, mal an toujours davantage de kilomètres. Pour fuir le stress du quotidien, nous recherchons la lenteur, un espace hors du temps qui nous permette de nous ressourcer. Mais ces marches, randonnées à dos d'âne et autres descentes de rivière à l'autre bout du monde commencent souvent par un voyage en avion. Lenteur et vitesse représentent alors deux éléments indissociables.

Le touriste cherche l'isolement, mais souvent sans succès. Coincé entre son smartphone, internet et les réseaux sociaux, il est «physiquement éloigné, mais psychologiquement présent dans sa routine quotidienne», glisse Rafael Matos-Wasem, professeur à la HES-SO Valais Wallis filière tourisme. Même l'éco-conscient finit par prendre l'avion – quitte à acheter des indulgences avec Myclimate. L'argument économique reste surpuissant et les prix des compagnies low-cost irrésistibles. «Un de mes étudiants m'a dit avoir pris 30 fois l'avion en une année.»

Bien sûr, certains refusent l'avion. «Le grand-père de ma femme ne prend plus que l'autocar pour se rendre de Pologne en Suisse, raconte Rafael Matos-Wasem. Il veut ainsi ressentir l'éloignement ou le rapprochement. Mais ces

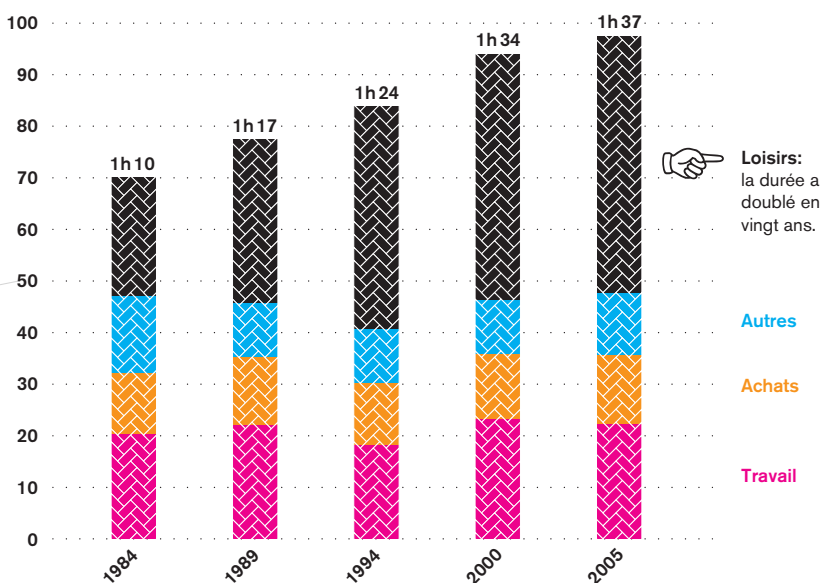
cas restent marginaux.» La mobilité lente est davantage concept marketing que réalité.

Mêmes paradoxes au niveau local. Plus de 80% des Suisses prennent leur voiture pour aller en montagne et les *slowup* attirent des foules qui s'y rendent en automobile, les vélos chargés dans le coffre. Les efforts politiques ne suffisent pas. Mis sur pied par l'ATE, le WWF et l'Institut de tourisme de la haute-école valaisanne, «le projet Vacances sans voiture est pour l'instant un échec patent», confie le chercheur. Quant au programme SuisseMobile – des parcours à pied, à vélo et canoë qui sillonnent le pays –, qui avait des ambitions internationales, il a subi des coupes budgétaires. Disposées à la sortie de chaque gare, ces cartes entretiennent le fantasme, rarement réalisé, de traverser un jour le pays entier à pied.

Les distances parcourues par les pendulaires augmentent mais les durées restent à peu près constantes au cours du temps, que ce soit à pied ou à cheval, en auto ou à vélo, note Malene Freudendal-Pedersen, spécialiste de la mobilité à l'Université de Roskilde au Danemark. Très performant en ville, le vélo est bien le nouvel acteur de la mobilité urbaine. Si les kilomètres parcourus globalement en Suisse restent stables, le nombre de cyclistes en ville explose, comme à Lausanne qui a observé une augmentation de 60% entre 2002 et 2008 à quatre lieux de passage.

Croissance de la mobilité en Suisse

Minutes de parcours, par jour et par personne, tous moyens de transport confondus



Source: OFS



La version complète de la revue est en vente sur le site www.revuehemispheres.com

Pour le professeur Rafael Matos-Wasem, les personnes qui optent consciemment pour une mobilité douce en renonçant à la voiture ou à l'avion restent des cas marginaux.

«La notion de vitesse va avec celle de liberté», note Malene Freudendal-Pedersen. Le vélo offre une sensation de liberté et même de rapidité lorsqu'on remonte une file de voitures. C'est toute la différence entre vitesse de pointe et vitesse moyenne: en ville, des voitures potentiellement plus rapides arrivent après les vélos. La mobilité douce est la plus rapide – sauf dans les mégapoles, où aller plus vite exigera de prendre l'hélicoptère.

Avec la démocratisation de l'avion et de la voiture, la vitesse a perdu de son exclusivité. Les conducteurs recherchent surtout le confort et la sécurité que promettent les voitures lourdes telles que les 4x4. «Souvent, les gens qui ne possèdent pas d'automobile n'en ont pas les moyens», note Giuseppe Pini, directeur de l'Observatoire de la mobilité à Genève. Les autres, qui s'en passent par choix, sont souvent des jeunes professionnels. Mobiles, ils se rattrapent avec des voyages en avion et sont donc lents du lundi au vendredi, et rapides le week-end.» Ils s'achèteront une voiture avec l'arrivée des enfants et le déménagement du centre-ville pour la banlieue. Les considérations environnementales

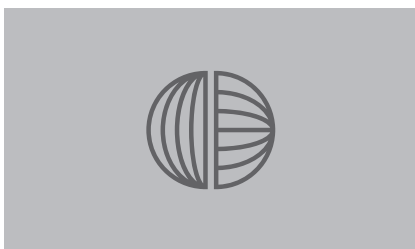
sont absentes – en tout cas pour les Vaudois, qui dans les enquêtes privilégient toujours la rapidité et le confort, indique Giuseppe Pini.

«Les urbanistes et planificateurs ont négligé l'expérience ressentie par les voyageurs, poursuit Malene Freudendal-Pedersen. Leurs modèles comptent les kilomètres et les minutes, mais ne prennent pas en compte les aspects émotionnels.» Ceux-ci sont surprenants. «Face à l'exigence croissante d'être atteignable et efficace, les déplacements deviennent l'unique opportunité de rester avec soi-même. On peut être seul, écouter la radio au volant ou lire dans le train.» Pris dans les bouchons, certains automobilistes disent savourer ce temps mort pour ne rien faire.

En principe, la marche devrait permettre de ne «rien faire». Mais hélas, équipés de nos smartphones, nous deviendrons bientôt des marcheurs-lecteurs, qui se déplacent certes lentement, mais sans perdre une seconde. «Si le temps est de l'argent, l'accélération est le pouvoir», disait le philosophe Paul Virilio. Et la décelération de la mobilité, un vœu pieux. ▯

La mobilité déclinée au futur

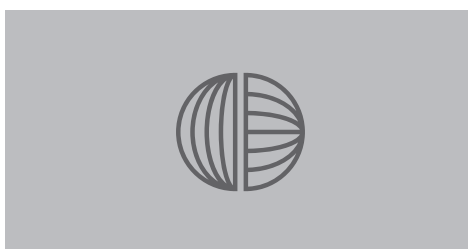
Des prototypes fascinants, déjà utilisables ou futuristes, sont développés dans les hautes écoles. Florilège.



Consomini

Un tiers de litres aux 100

Haute Ecole Arc Ingénierie, Le Locle
Les prototypes de voiture les plus économes consomment moins de 0,05 l/100 km, mais ressemblent à des cigares sur roues – guère confortables. La Consomini Urban, elle, ressemble déjà plus à un véhicule normal: on peut s'y asseoir. Avec une consommation inférieure à 0,3 l/100 km, elle a pris la 3^e place au Shell-Ecomarathon 2011 européen dans un parcours de type urbain pour la seconde année consécutive.



Biomobile

Mettez du bananier dans votre carrosserie

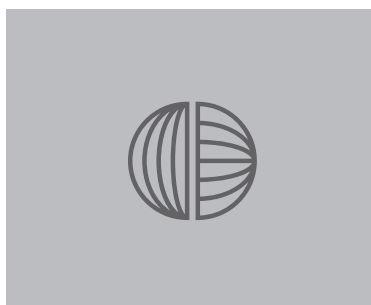
Haute école du paysage, d'ingénierie et d'architecture – hepia, Genève
Avec un simple moteur de débroussailluse alimenté par du biofuel issu de déchets organiques, la Biomobile ne consomme que 0,1 l/100 km. La partie supérieure de la carrosserie est faite en fibres de bananiers, le dessous en cellulose. Pour encore améliorer l'empreinte écologique de leur véhicule, les chercheurs imaginent remplacer les fibres de carbone du châssis par du bambou.



Magic Turtle

Un tricycle solaire au look rétro

Haute école de gestion Arc, Neuchâtel
Inspiré par le design des calèches, le tricycle électrique Magic Turtle veut s'éloigner du style futuriste usuel en automobile pour se démarquer avec son caractère *steampunk*. Un toit recouvert de cellules photovoltaïques recharge la batterie qui permet de transporter jusqu'à 290 kg (ou 2 personnes) sur 50 à 100 km.

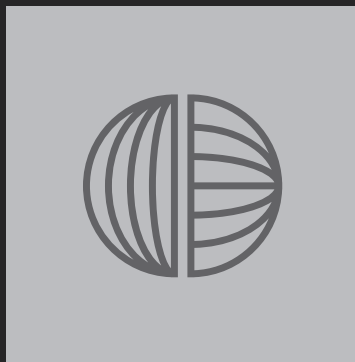


Voltitude

Design compact pour un vélo électrique pliable

ECAL/Haute école d'art et de design Lausanne, Renens et Haute Ecole d'Ingénierie et de Gestion du Canton de Vaud, Yverdon-les-Bains
Plié en une seconde, le vélo Voltitude devient aussi compact qu'une valise à roulettes. On peut le tirer derrière soi – ou même enclencher son moteur pour le faire rouler au pas – avant de le ranger sous son bureau ou dans son armoire. Voltitude est fabriqué presque entièrement à l'aide de matériaux recyclables (aluminium et thermoplastiques).

Portrait de Joël Tettamanti dans son atelier du Maupas à Lausanne. Photographié par Geoffrey Cottenceau et Romain Rousset.



Un rapport intemporel au bâti

Le photographe Joël Tettamanti est né en 1977 au Cameroun, puis a grandi au Lesotho et en Suisse, avant d'étudier à l'ECAL, où il enseigne actuellement. Une vie nomade qu'il perpétue dans son travail, marqué par les voyages (Afrique, Japon, Groenland, Israël, etc.) et par une fascination pour l'univers du bâti. «J'aime photographier le rapport particulier au temps et aux identités des bâtiments, dit-il. L'homme bâtit souvent pour très longtemps et les formes qu'il conçoit reflètent une certaine psyché. Mon approche peut se comparer à de l'archéologie contemporaine.» A l'image instantanée des techniques numériques, Joël Tettamanti préfère l'approche argentique qui, même si elle prend davantage de temps, lui permet de mieux maîtriser son travail.

www.tettamanti.ch



La version complète de la revue
est en vente sur le site
www.revuehemispheres.com

Image sans titre de l'étude *Where is my giant*, Islande, 2008: n° d'archive 8254

Where is my Giant? «Mais où a bien pu passer ce gentil géant qui m'a aidé jusqu'à maintenant?» questionne Joël Tettamanti. Son voyage islandais lui rappelle de longues heures de remise en question. Il avait l'impression que plus rien n'allait, que son travail photographique était ennuyeux, cliché. Une humeur probablement liée à l'insomnie.