

NUMÉRO 41 - AOÛT-SEPTEMBRE 2020

SOCIALTER

ÉCONOMIE SOCIALE | ALTERNATIVES | TRANSITIONS

QU'EST-CE QU'ON ATTEND POUR **EFFACER LA DETTE**



ISSN 2270-6410 - août-septembre 2020

BEL: 7,20 € - CH: 11 FS - CAN/S: 11 CAD - DOM/S: 7,50 €
L 12079 - 41 - F: 6,50 € - RD



Stéphane Linou
L'impensé de la
pénurie alimentaire

Aurore Lalucq
Pour un Green
New Deal

Convention climat
Tirage au sort :
mission accomplie

SOMMAIRE

NUMÉRO 41-AOÛT SEPTEMBRE 2020

- 06 PAS SI SIMPLE**
Faut-il supprimer l'anonymat sur internet ?
- 08 VISION D'AVENIR**
La politique au régime donut
- 10 L'OBSERVATOIRE DES NUISANCES**
- 12 L'ENTRETIEN FLEUVE**
Aurore Lalucq : vers un Green New Deal ?

DOSSIER DETTE : ON EFFACE ?

- 20** Débat technique, tabou moral, choix politique
- 26** Au commencement était la violence
- 30** Pauvre comme Crésus
- 34** « Une dette est illégitime lorsqu'elle ne bénéficie pas à la population »
- 37** Les « dettes odieuses » de la colonisation française
- 38** Pays pauvres : alléger ne suffit plus
- 40** Au royaume de France : une histoire qui fait défaut
- 44** Quelle dette dans un monde en décroissance ?
- 47** La dette versus la planète

AVANT-GARDE

- 50** Pistes cyclables, la grande offensive
- 54** Tirage au sort : mission accomplie ?
- 58** Urgentistes au chevet de l'environnement
- 64** **ÉTHIQUE**
La guerre des mots



AU MACROSCOPE

- 66** Banque éthique : un désert à la française
- 72** Face aux aliénations urbaines, affirmer le droit à la ville ?
- 76** « La pénurie alimentaire est un impensé : il n'y a pas de plan B »
- 80** Livres et sorties

L'ART ET LA MATIÈRE

- 86** Verrière solitaire
- 92** La ville dense, coupable trop idéal
- 94** Mise en abysses
- 97** **SIGNES DES TEMPS**
Les croisés de la terrasse

SOCIALTER BIMESTRIEL N° 41
AOÛT - SEPTEMBRE 2020

BUREAUX DE LA RÉDACTION
5 passage Piver, 75011 Paris

DIRECTEUR DE LA RÉDACTION
Olivier Cohen de Timary
RÉDACTEUR EN CHEF Philippe Vion-Dury
RÉDACTION redaction@socialter.fr

DIRECTRICE MARKETING ET COMMUNICATION
Anaïs Benguigui

DIRECTION ARTISTIQUE
Oriane Juster et Lorena Skopelja
d'Atelier Commun

CRÉATION GRAPHIQUE
Rémi Andrieux / Elefants.fr

CORRECTION/EDITING
Brigitte Pennaguer,
Éloïse Cohen de Timary

CONTRIBUTEURS POUR CE NUMÉRO
Lucile Berland, William Bouchardon,
Youness Bousenna, Laury-Anne Cholez,
Sébastien Claeys, Alexia Eychenne,
Christelle Granja, Nina Guérineau
de Lamérie, Camille Jourdan,
Mathieu Jublin, Leïla Khouiel, Julie
Lassalle, Antoine Louvard, Marion
Messina, Kozi Pastakia, Florent
Troquet-Lopez, Floriane Zaslavsky

ILLUSTRATIONS
Bathroom Quest, Anne-Marie
Kallaraikal, Jeanne Macaigne

PHOTOGRAPHES POUR CE NUMÉRO
Christian Bellavia, Melissa Boucher,
Mathieu Cugnot, Nicolas Lee, Marie
Rouge, Philippe Wójczer/AFP (couv.)

ÉDITION SOCIALTER SAS
Siège social 108 rue du Théâtre 75015 Paris
RCS Paris 797 454 832
PRINCIPAUX ASSOCIÉS O.C.d.T., Fairway
International
DIRECTEUR DE LA PUBLICATION
Olivier Cohen de Timary

IMPRESSION
Léonce Deprez Z.I. de Ruitz 62620 Ruitz
DISTRIBUTION MLP / Numéro ISSN 2270-6410
Numéro de commission paritaire : 1123 D 92060

**SERVICE DES VENTES RÉSERVÉ AUX
PROFESSIONNELS**
ABOMARQUE - DIFFUSION KIOSQUE
amandine@abomarque.fr / 06.81.09.44.57

PUBLICITÉ / PARTENARIATS
partenariat@socialter.fr
SITE INTERNET www.socialter.fr
ABONNEMENTS SOCIALTER c/o Abomarque
CS 63656 / 31036 TOULOUSE Cedex 1
05 34 56 35 60 / socialter@abomarque.fr
ABONNEMENT DIRECT SUR INTERNET :
www.socialter.fr
SOCIALTER® est une marque déposée



Magazine imprimé sur du papier issu de forêt à renouvellement durable. Taux de fibres recyclées : 0 %. Papier intérieur P(tot) : 0.011 kg/tonne. Couverture P(tot) : 0.01 kg/tonne.

AVANT GA



50 Pistes cyclables,
la grande offensive

54 Tirage au sort:
mission accomplie?

58 Urgentistes
au chevet de
l'environnement

64 Chronique éthique :
La guerre des mots

AVANT GARDE



Piste cyclable temporaire près de l'hôtel du département du Nord.

PISTES CYCLABLES LA GRANDE OFFENSIVE

À l'instar de nombreuses communes de France, Lille s'est emparée des outils de l'urbanisme tactique pour proposer plus d'espace aux cyclistes dans la ville de l'après-confinement. De mi-mai à août, ce sont au total plus de 30 kilomètres de bandes cyclables temporaires qui ont vu le jour dans la capitale des Flandres et sa métropole. Ces aménagements temporaires vont-ils se pérenniser ? Faut-il y voir l'émergence d'un urbanisme plus agile ? Le vélo peut-il s'imposer face à l'hégémonie de la voiture dans l'espace urbain ?

TEXTE : KOZI PASTAKIA ET LEÏLA KHOUÏEL - PHOTOS : NICOLAS LEE

Un agenda plein à craquer, des va-et-vient incessants, des employés débordés. Aux Mains dans le guidon, un atelier d'autoréparation à Lille, le succès du vélo ne s'esouffle pas depuis la fin du confinement. « *Le nombre de personnes qui viennent réparer leur bicyclette a explosé* », s'enthousiasme Grégoire Sénéclauze, cogérant du lieu. L'atelier reçoit désormais les clients uniquement sur réservation afin d'appliquer les distances recommandées dans ce contexte sanitaire lié au coronavirus. Même son de cloche chez Les Jantes du Nord. « *On connaît un vrai boom et notamment des néo-cyclistes qui viennent apprendre et réparer eux-mêmes leur vélo*, abonde Quentin Plateel, salarié de la structure participative et – solidaire. *Ce sont des gens qui ne faisaient pas de vélo.* » À l'instar de Cécile Jankowski, Lilloise de 23 ans. « *Avant, je prenais tout le temps le métro pour aller à la fac ou sortir. Mais au moment du déconfinement, je n'avais pas franchement envie de retourner dans les transports en commun, qui sont généralement bondés. Après dix ans sans en faire, je me suis donc remise au vélo* », confie l'étudiante. « *On met presque autant de temps pour arriver à destination qu'avec une voiture et on n'est pas énervé parce qu'on est resté coincé dans les bouchons ou parce qu'on a perdu du temps à trouver une place de parking* », argue Théo Marchesse, jeune cycliste

convaincu. L'étudiant en pharmacie voit de plus en plus d'adeptes de la petite reine dans sa ville et, selon lui, c'est en partie lié à une prise de conscience écologique. Pour accompagner ces pratiques salutaires, la Métropole européenne de Lille (MEL), également confrontée au risque de saturation et de pollution lié notamment à l'utilisation massive de la voiture, a opté pour un réaménagement temporaire des voies de circulation. Ainsi, d'une part des aménagements cyclables ont été opérés sur des voies qui en étaient jusqu'à présent dépourvues et d'autre part des pistes préexistantes ont été élargies grâce à la suppression d'une voie de circulation sur une 2x2 voies. Au total, la MEL l'assure, d'ici la fin de l'été, l'ensemble représentera un linéaire cyclable de 30 kilomètres, construit en l'espace de trois mois. Ces aménagements s'ajoutent aux 662 kilomètres d'itinéraires cyclables existant sur le territoire métropolitain.

LES CRISES, ACCÉLÉRATEURS DU VÉLO

« *À chaque fois qu'on subit une crise, le vélo tire son épingle du jeu comme mode de déplacement très résilient et on constate que sa pratique croît fortement. Cette crise du Covid-19 n'échappe pas à la règle* », observe Mathieu Chassignet, ingénieur en charge des questions de mobilité à l'Agence de la transition écologique, anciennement Agence de l'environnement.

ronnement et de la maîtrise de l'énergie (Ademe). Pour Élodie Barbier-Trauchessec, la petite reine répond en fait à tous les enjeux sanitaires, écologiques et économiques actuels. « *Le vélo est un geste barrière à lui tout seul. C'est un mode de transport hygiénique qui permet de respecter une distanciation physique, d'améliorer la qualité de l'air et notre santé* », analyse l'ingénieure et animatrice mobilités émergentes à l'Ademe. « *Après la marche, c'est aussi le mode de transport le plus économique au kilomètre réalisé. Dans une période de relance et de perte de pouvoir d'achat des ménages, c'est une solution de mobilité économique qui génère aussi de l'emploi local souvent non délocalisable* », insiste-t-elle. « *Les habitudes de transport ne changent pas sans raison. Pour beaucoup, la crise du Covid-19 a servi de déclencheur* », décrypte pour sa part Olivier Schneider, président de la Fédération française des usagers de la bicyclette (FUB), à l'initiative du « coup de pouce réparation vélo », une aide largement plébiscitée par les Français. L'engouement général se traduit dans les chiffres : le réseau national Vélo & Territoires rapporte que la pratique du vélo a augmenté de 28 % en France entre le 1^{er} et le 31 mai par rapport à la même période l'an dernier. Cette hausse grimpe même à 38 % dans la MEL.

Les enjeux écologiques sont des réalités prégantes dans la capitale des Flandres, classée 9^e ville la plus polluée de France en 2019 par la start-up Air Visual. La dynamique en faveur du vélo est née avant la crise sanitaire. C'est un mouvement de fond initié depuis plusieurs années. « *On a ouvert notre atelier il y a quatre ans et on constate depuis qu'on est sur une tendance ascendante de la pratique du vélo* », relate Grégoire Sénéclauze. « *Depuis trois ans, un nouveau plan*

de circulation œuvre sur le stationnement et la réduction de la place de la voiture. Lille est la locomotive dans la région en termes de pistes cyclables », complète Michel Anceau, directeur de l'Association droit au vélo (ADAV).

Même chez les personnalités politiques, la vision de la bicyclette a évolué. « *Il y a quelques années, le mot vélo était synonyme de moqueries et crainte de perte d'électeurs. Martine Aubry, par exemple, ne voulait même pas qu'on la prenne en photo au guidon d'un vélo de peur d'être tournée en ridicule. Et aujourd'hui, c'est l'inverse, raconte Olivier Schneider. Le débat est passé de "est-ce qu'il faut proposer du vélo aux habitants ?" à "comment ?" C'est totalement historique.* » Lors de la campagne lilloise des dernières municipales, tous les candidats ont beaucoup parlé de vélo. « *Une première !, se réjouit Michel Anceau. Il n'y a plus cette volonté d'opposer vélo et voiture, comme c'était encore le cas il y a quelques années. L'objectif étant que Lille fasse tache d'huile sur la métropole et la région.* »

UNE OPPORTUNITÉ INÉDITE D'EXPÉRIMENTATIONS

La crise du Covid-19 a joué l'effet d'accélérateur dans la dynamique du vélo et a été l'occasion de repenser rapidement nos espaces communs. Une opportunité que la MEL a saisie en faisant le choix de « l'urbanisme tactique ». Le concept prend sa source aux États-Unis par un mouvement citoyen et contestataire, qui se donne pour mission d'alerter les habitants sur l'emprise grandissante de la voiture dans l'espace public. Des militants décident alors de transformer des voiries ou des zones de stationnement automobile en zones réservées exclusivement aux piétons ou aux cyclistes. Ils y installent des bancs, des blocs de béton ou



Des routes à forte circulation — comme le Boulevard Emile Dubuisson près du Zénith de Lille — ont été aménagées pour la pratique du vélo avec des bandes cyclables temporaires.

“Les collectivités doivent désormais traiter tous les aspects de la transition écomobile, sinon la dynamique risque de retomber comme un soufflé.”

(Aurore Fabre-Landry)

dessinent en une nuit des pistes cyclables à l'aide de peinture. C'est une sorte de reconquête urbaine face à la voiture – qui dispose de 50 à 80 % du territoire – afin de montrer les changements possibles à l'aménagement d'une rue.

À Lille, cette stratégie d'urbanisme tactique consiste à matérialiser les « coronapistes » par des barrières, des plots en plastique et de la peinture jaune au sol. « *Il y a deux cas de figure : le premier, ce sont les aménagements qui étaient déjà dans les cartons et qu'on avait prévu de mettre en place dans les deux ans à venir* », explique Gabriel Monville. Le directeur adjoint voirie et espaces publics à la MEL évoque ainsi l'aménagement réalisé boulevard Victor Hugo, la première piste anti-Covid à sortir de terre dans le chef-lieu du Nord. Ici, une des deux voies de circulation automobile a été supprimée afin d'élargir la bande cyclable et ainsi créer un axe vélos-bus. « *Le second cas de figure, ce sont des endroits où c'était l'occasion de tester un nouveau type d'aménagement. Le provisoire permet un droit à l'erreur* », poursuit Gabriel Monville. Car l'un des avantages premiers de l'urbanisme tactique, c'est de mettre en place des infrastructures modifiables ou démontables du jour au lendemain. « *On est sur quelque chose qui coûte moins cher que des aménagements en dur. On est vraiment dans l'idée d'évaluer à partir du ressenti des usagers, de se donner aussi l'occasion de revenir en arrière, de corriger avant de pérenniser* », indique Élodie Barbier-Trauchessec. Et de compléter : « *Cette approche est plus confortable pour les élus car elle leur permet de tenter, d'oser le changement sans être dans un premier temps dans quelque chose de définitif.* »

LES LIMITES DE L'URBANISME TACTIQUE

« *On espère que ces aménagements pourront durer* », répond Martine Aubry, maire socialiste qui a déjà doublé le nombre de pistes cyclables en six ans. L'ancrage dans le temps dépendra de deux critères pour Jacques Richir, adjoint chargé de l'espace public : « *gagner en sécurité* » en travaillant sur les comportements et avec des réaménagements importants, mais aussi « *vérifier que cela réponde bien à une attente* ». « *Il y a un réel besoin*, glisse l'ADAV qui n'envisage pas de retour en arrière. *Ces aménagements doivent préfigurer la mise en place d'un vrai réseau express vélo structurant sur Lille mais aussi sur les villes avoisinantes.* » L'enjeu réside donc dans le fait de passer à l'étape 2 : la pérennisation. « *Il faut passer du plot en plastique à la bordure en béton, de la peinture jaune à la peinture blanche, passer sur des dispositifs de séparation qui soient plutôt en dur*, balaie Élodie Barbier-Trauchessec. *Il y a un réinvestissement [à faire] pour graver l'aménagement dans le temps.* » Pour l'heure, les coronapistes lilloises n'échappent pas aux critiques. « *Ces aménagements sont une bonne chose mais ce n'est pas encore suffisant*, estime Vincent Lartiguet, cycliste de 28 ans. *Il faut plus de sécurité en séparant nettement les voies entre vélos et voitures. Pour le moment, il s'agit surtout de marquage au sol.* » Et c'est bien là que le bât blesse. Pour Aurore Fabre-Landry, dans de nombreuses villes, la sécurité des modes actifs constitue le maillon faible du système écomobile. « *Un Français sur deux ne fait pas*

de vélo car il a peur à cause de la présence de la voiture », souligne la présidente du cabinet de conseil en développement durable Sustainable Mobilities. À Lille, c'est l'aménagement très fréquenté rue du Molinel, axe majeur assurant le lien entre la place de la République et la gare, qui concentre les reproches. « *Les conditions de circulation y sont désastreuses pour les cyclistes. Il n'y a pas de séparation en dur et la peinture ne suffit pas puisque que les voitures occupent l'aménagement temporaire*, tacle Mathieu Chassignet. *Avoir une piste cyclable qui n'est pas respectée, ça décrédibilise complètement l'action publique.* »

TRANSFORMER UNE VILLE AUTOMOBILE EN UNE VILLE ÉCOMOBILE

Alors, oui à l'urbanisme tactique... à condition de ne pas confondre vitesse et précipitation d'une part et de ne pas oublier une de ses valeurs cardinales d'autre part : la concertation. C'est ce qui pousse Élodie Barbier-Trauchessec à dire qu'en France, « *finalement, on n'est pas sur de l'urbanisme tactique à proprement parler mais sur des aménagements cyclables temporaires, dans la mesure où ce dispositif repose de prime abord sur une mobilisation importante des citoyens et notamment sur des concertations préalables à la mise en place d'aménagements. Là, l'expérimentation a été conduite en squeezant la phase de concertation avec les citoyens parce qu'il fallait aller vite* ». En cela, l'exemple de la rue du Molinel, où le vélo représente plus de 30 % du trafic, est significatif. Un loupé que la MEL reconnaît : « *On n'a pas eu le temps de la concertation... C'est aussi pour cela qu'il est important de considérer que ces aménagements sont provisoires et qu'on est très à l'écoute des remontées des usagers*, confesse Gabriel Monville. *La concertation se fera au moment de l'évaluation à l'automne.* » Les spécialistes s'accordent sur la nécessité de mettre en place un système vélo. « *L'urbanisme tactique, c'est la partie émergée de l'iceberg. Les collectivités doivent désormais traiter tous les aspects de la transition écomobile, sinon la dynamique risque de retomber comme un soufflé* », avance Aurore Fabre-Landry, qui a mis un outil en ligne, « *Vve - Vers une ville écomobile* », à disposition des communes. « *Cela fait dix ans que l'on constate l'appétence des Français pour la bicyclette. Mais il ne suffit pas de mettre des voies cyclables pour qu'ils fassent du vélo, il faut aussi développer les services qui vont avec : le stationnement, les ateliers de réparation, les initiatives de remise en selle, les incitations à l'achat, l'apaisement de la circulation en limitant les vitesses...*, complète Olivier Schneider. *Plus on facilitera la présence des cyclistes, plus les automobilistes feront attention inconsciemment.* » À l'issue de ce processus de réflexion urbanistique, s'esquisse l'inéluctable question de la juste place de la voiture en ville. Un débat indispensable dans la période qui s'ouvre, comme le souligne Éric Vidalenc, spécialiste des questions énergétiques : « *L'espace urbain n'est pas extensible à l'infini et si on n'oppose pas les modes de déplacement, car on ne veut froisser personne, cela revient à être pour le statu quo. Et dans le statu quo, c'est la voiture qui est hégémonique. Les autres prennent les miettes.* »