



**HAL**  
open science

## Des contre-publics aux contre-espaces : les efforts des cyclistes pour remodeler les villes

Lusi Morhayim

### ► To cite this version:

Lusi Morhayim. Des contre-publics aux contre-espaces : les efforts des cyclistes pour remodeler les villes. *Justice spatiale = Spatial justice*, 2012, Utopies et justice spatiale, 5, <http://www.jssj.org/article/des-contre-publics-aux-contre-espaces-les-efforts-des-cyclistes-pour-remodeler-les-villes/>. halshs-01513335

**HAL Id: halshs-01513335**

**<https://shs.hal.science/halshs-01513335>**

Submitted on 4 May 2017

**HAL** is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

---

## **Des contre-publics aux contre-espaces : Les efforts des cyclistes pour remodeler les villes**

**Lusi Morhayim**

University of California, Berkeley

**Traduction : Guénaëlle Marquis**

### **Résumé**

Cette recherche s'intéresse à la revendication des cyclistes pour le droit à la ville à travers une analyse des « masses critiques » (MC) de cyclistes, à San Francisco. Le manque d'investissements alloués à des formes alternatives de transport aux Etats-Unis produit une forme d'injustice sociale et spatiale car la liberté de choix est supprimée non seulement pour des populations déjà désavantagées mais également pour les citoyens engagés politiquement à travers leurs choix de vie. Des analyses historiques ethnographiques et iconographiques des rassemblements de la MC démontrent que ces cyclistes se perçoivent en tant que public rassemblé autour de points de vue partagés sur le monde, de valeurs et de modes de vie (qui peuvent être globalement définis comme écologiques et socialement responsables). Le mode de vie partagé par les cyclistes de la MC définit leur contre-position par rapport au système urbain. Les cyclistes de la MC s'approprient les rues de la ville et diffusent leurs contre-discours sur l'usage de la rue dans la sphère publique. Les rassemblements renforcent la position des cyclistes en tant que contre-public, défient l'hégémonie culturelle de l'automobile dans la vie urbaine moderne, subvertissent l'expérience quotidienne de la ville et permettent aux cyclistes de créer leurs contre-espaces en se déplaçant collectivement.

*Mots-clés : Masse Critique, vélo, contre-public, contre-espace, politique du mode de vie*

À San Francisco, chaque dernier vendredi du mois depuis 1992, qu'il pleuve ou qu'il vente, des cyclistes se rassemblent sur la place Justin Herman vers 18h. Quand ils estiment être suffisamment nombreux pour réclamer la priorité en toute sécurité, ils prennent le départ tous ensemble et inondent petit à petit Market Street. Au moment même où les automobilistes rêvent de rentrer chez eux, des centaines de cyclistes se mettent à tourner autour de la place, bloquant la circulation sur Embarcadero dans les deux sens. Ils roulent entre les voitures, diffusent de la musique à travers des haut-parleurs qu'ils transportent sur leurs vélos, et poussent des acclamations. Après plusieurs tours de la place, la Masse Critique (MC) poursuit parfois sa route vers d'autres quartiers de la ville, le convoi s'étirant parfois sur plus d'un kilomètre.

Edwards (2003) soutient que l'automobilité est l'un des systèmes technologiques qui participe à la construction de la société moderne à travers le monde. Tout comme d'autres technologies telles que les chemins de fer, la lumière électrique et Internet, elle fait aujourd'hui tellement partie de nos vies qu'on ne la remarque plus ; cependant, nous dépendons énormément d'elle (Edwards, 2003). Selon Urry (2004), le système de l'automobilité est plus prégnant culturellement que les médias ou l'usage des ordinateurs personnels. Une combinaison de facteurs rend en effet l'automobilité mondiale et irréversible : les puissantes industries pétrolières et automobiles, l'aménagement urbain, les industries connexes qui soutiennent l'automobile et en dépendent, les liens affectifs des gens par rapport à leur véhicule créent une dépendance culturelle et comportementale. Ainsi, malgré des problèmes mondiaux évidents tels que la crise du pétrole, la pollution de l'air et les changements climatiques, nous continuons de vivre dans la dépendance des voitures (Ladd, 2008).

Les conséquences durables de l'automobilité sont peut-être plus évidentes dans la réorganisation des paysages physiques. La Cité Radieuse de Le Corbusier a posé les premiers jalons de l'aménagement urbain moderne, en mettant l'accent sur la fonctionnalité. L'un des premiers objectifs des urbanistes a alors été de dessiner des rues pouvant s'adapter au flot rapide des voitures. Après la Seconde Guerre Mondiale, les villes américaines ont subi une transformation majeure. Les lois fédérales de 1947 et de 1956 relatives aux autoroutes ont fait passer ces dernières à travers les villes, détruisant le tissu social et physique de quartiers très unis. Avec le développement des banlieues, les centres-villes se sont vidés. L'automobile a eu des conséquences à long terme sur la vie sociale des rues car de plus en plus de gens sont devenus propriétaires d'un véhicule, et se déplacer en voiture est devenu préférable à la marche à pied. Selon Jane Jacobs, l'aménagement urbain moderne indique que le but de la vie est devenu de produire et de consommer des voitures (Ladd, 2008). La MC jette un pavé dans la mare en brandissant le vélo face à ces mentalités dominées par la voiture, qui ont façonné les paysages urbains durant des décennies.

Le transport est un sujet de la vie publique rarement soumis au débat. Vivre au milieu d'un réseau d'autoroutes et devoir prendre la voiture pour aller n'importe où est considéré comme une évidence absolue dans la plupart des villes américaines. Pourtant, ces styles de vie et ces villes dépendant de la voiture négligent les besoins de nombreux publics. La Californie en général et la Baie de San Francisco en particulier ont eu leur part de mouvements contre la guerre, pour la protection environnementale, pour les droits civiques et pour la préservation du patrimoine historique. L'un de ces mouvements concernait plus particulièrement les effets de l'organisation des transports sur l'aménagement urbain, en réaction à la construction d'autoroutes intra-urbaines dans le pays dans les années 1950. Dans le cadre des révoltes nationales contre ces autoroutes dans les années 1950, des résidents de San Francisco ont formé des alliances et ont persuadé le conseil municipal de voter contre sept des dix propositions d'autoroutes (Faigin, 2006). La Masse Critique est née dans ce contexte social, qui remet en question la place des automobiles dans l'espace urbain.

Lors des rassemblements de la Masse Critique, les cyclistes, en manifestant et en réclamant des solutions alternatives, ramènent les questions de justice urbaine et des transports dans la sphère publique. La notion de sphère publique fait référence à un modèle démocratique idéalisé dans lequel une société civile faite d'individus privés se rassemble et transmet à l'état les besoins de la population. Selon Habermas (1962), ce que l'on entendait par sphère publique au 18<sup>ème</sup> siècle, c'était une société d'hommes issus de la bourgeoisie qui se rassemblaient dans des espaces publics de la ville tels que les cafés. Les femmes et les noirs, en tant que membres marginalisés de la société, en étaient exclus ; par conséquent, leurs intérêts n'étaient pas représentés auprès de l'Etat. Fraser (1992) affirme qu'il est essentiel d'ouvrir la communication à des publics diversifiés afin de créer une sphère publique idéale et une politique démocratique. Fraser (1992) identifie les groupes marginalisés comme des « contre-publics » et estime que les « contre-publics minorisés », tels que les femmes, les gens de couleur, les gays et les lesbiennes, font circuler des discours alternatifs afin de renforcer leurs identités collectives. L'apparente contre-position des cyclistes de la MC par rapport au modèle de transport dominant et au système urbain dépendant de l'automobile fait d'eux un contre-public dans la sphère publique du transport.

Alors que les discours textuels (visuels ou audios) sont monnaie courante, les cyclistes de la MC diffusent leur contre-discours dans l'espace public en présentant une utilisation alternative des rues. La politique du mode de vie, notion forgée par Bennett (1998), fait référence à des individus qui participent à la vie politique quotidienne à travers leurs choix de consommation, tout comme le font les cyclistes. Les critiques environnementalistes du

capitalisme et de la modernité contribuent au choix de mode de vie des cyclistes. L'écologie, la critique du capitalisme et de la modernité contribuent à la définition des modes de vie choisis par les cyclistes. Dans une étude de 2001 réalisée auprès des cyclistes de la Masse Critique à San Francisco, deux-tiers des 149 personnes interrogées sur le sujet qu'elles associent le plus étroitement à la Masse Critique ont notamment répondu : la politique des transports (25 %) ; l'usage des espaces publics (17 %) ; les questions environnementales mondiales (13 %) ; et une critique du capitalisme (9 %) (Blickstein et Hanson, 2001). Bien qu'aujourd'hui la plupart des villes découragent les gens de se passer de voiture, l'existence de plusieurs rassemblements populaires de cyclistes autres que la MC révèle le désir de la population d'obtenir un meilleur accès aux rues.

L'idée de « droit à la ville », telle qu'elle a été introduite par Lefebvre (1996) revendique la reconstruction collective d'espaces urbains plus inclusifs et plus justes. Le plus souvent, les idées de justice sociale et spatiale et de droit à la ville se réfèrent aux injustices fondées sur la race, le genre et la classe sociale. Les cyclistes revendiquent également des droits urbains, bien que leurs revendications ne soient pas soutenues par les catégories habituellement utilisées pour définir la justice, puisqu'ils ne font pas toujours partie d'une population reconnue comme désavantagée. Cependant, réclamer le droit à une infrastructure urbaine qui intègre des espaces naturels propres et permette des modes de vie sains et actifs est également une revendication importante et un problème de justice spatiale. Le cas des cyclistes de la MC montre comment les inégalités spatiales et la marginalisation peuvent concerner des populations identifiées sur la base de leur mode de vie, et comment cela est lié de façon complexe aux catégories d'injustice spatiale habituellement reconnues.

Dans cet article, je défends l'idée que le manque d'investissements alloués à des systèmes de transport alternatifs aux Etats-Unis entraîne une forme d'injustice sociale et spatiale car cela supprime la liberté de choix non seulement pour des populations déjà désavantagées mais également pour des personnes engagées dans la vie politique quotidienne à travers leurs choix de mode de vie. Lorsque l'on restreint l'accessibilité à une infrastructure existante – les rues, qui sont des lieux publics – à un seul usage et à un public unique – celui des automobilistes par exemple – nous ne faisons rien de différent de ce qui à différentes époques, a conduit à isoler les noirs américains, les femmes et les sans-abri des rues de leurs villes.

Les cyclistes de la MC se perçoivent comme un public rassemblé autour de points de vue partagés sur le monde, de valeurs, de manières de vivre et de traits d'identité (définis globalement comme écologiques et socialement responsables), qui déterminent à leur tour leur contre-position par rapport à la forme des rues de la ville.

L'analyse du mouvement des MC nous permet de comprendre les stratégies spatiales spécifiques utilisées par un contre-public de cyclistes pour négocier ses revendications urbaines dans la sphère publique avec les automobilistes et les collectivités locales, et pour créer ses contre-espaces.

## Méthode

J'ai choisi la Baie de San Francisco comme terrain de recherche car le mouvement de MC a débuté et s'est développé à San Francisco avant de s'étendre mondialement. De plus, malgré sa modernité dans de nombreux domaines, San Francisco n'a pas fait figure de ville particulièrement adaptée aux vélos durant des années, en comparaison avec des villes comme Portland, dans l'Oregon. Ce n'est que récemment que la ville a fait un bond en avant

en devenant plus accueillante pour les deux-roues. La lutte des cyclistes a donc été un long processus.

J'ai adopté une approche ethnographique, et en tant qu'observatrice participante, j'ai pris part aux rassemblements cyclistes de la Masse Critique à San Francisco et Berkeley, Californie, entre mai et septembre 2010. J'ai écouté les motivations des participants au sujet de leur engagement dans la manifestation, j'ai enregistré des entretiens avec 35 cyclistes, et j'ai eu d'innombrables conversations informelles<sup>1</sup>. J'approchais les gens au début du parcours et j'ai interviewé certains cyclistes sur place. J'ai également interviewé certains d'entre eux par téléphone, après les avoir recrutés grâce à des tracts lors des rassemblements de MC et du *Bike-to-Work Day*<sup>2</sup>. J'ai également réalisé une enquête en ligne<sup>3</sup> sur les données démographiques des cyclistes de la MC et leurs choix de déplacement, à laquelle soixante-neuf personnes ont répondu. La culture du vélo étant souvent représentée visuellement, je me suis intéressée à la dimension symbolique des contre-discours des cyclistes en analysant les images, tracts et signes qu'ils affichent sur leurs vélos. J'ai également consulté les comptes rendus historiques des premiers rassemblements de MC à travers les archives et lettres à l'éditeur du San Francisco Chronicle, le journal à plus gros tirage dans la région de la Baie de San Francisco.

### **Le vélo et la justice spatiale**

Selon les géographes critiques, l'espace est important et reflète les inégalités sociales. Le récit de Soja (2010) sur l'action en justice victorieuse du syndicat des chauffeurs de bus contre l'Autorité des Transports Métropolitains de Los Angeles, dans les années 1990, est un bon exemple de la reconnaissance, y compris dans l'espace judiciaire, du caractère discriminatoire d'un manque de transports alternatifs. La lutte des cyclistes concerne fondamentalement l'usage du territoire, la restructuration de la ville, et la création de villes justes.

Andy Singer illustre ceci en dessinant des parallèles entre ceux qui ne conduisent pas et ceux qui ne fument pas (figure x). L'illustration laisse entendre que, tout comme la cigarette est interdite dans les lieux publics parce qu'elle est mauvaise pour la santé, pour le moins, dans une même veine, des infrastructures adaptées aux besoins d'air pur et de modes de vie physiquement actifs et sains des cyclistes doivent être revendiquées .

---

<sup>1</sup> J'ai utilisé des pseudonymes dans cet article pour identifier les personnes interviewées. Lors du Bike-to-Work Day, je n'ai recruté, pour les interviewer, que des personnes qui faisaient également partie de la MC.

<sup>2</sup> Le *Bike-to-Work Day* est un évènement organisé chaque année par la Coalition Cycliste de San Francisco afin de promouvoir le vélo en tant que moyen de transport pour se rendre au travail.

<sup>3</sup> L'information concernant l'enquête en ligne sur [www.surveymonkey.com](http://www.surveymonkey.com) a été diffusée durant le rassemblement de MC du mois de janvier 2012 par des tracts, par la page Facebook de la Masse Critique de San Francisco ([www.sfcriticalmass.org](http://www.sfcriticalmass.org)), ainsi qu'au moyen de mon propre réseau Facebook. D'après les résultats de l'enquête, 22,1% des personnes interrogées participaient au rassemblement pour la première fois, et 30,9 % ont indiqué qu'elles y assistent 6 à 12 fois par an. En termes de longévité, 59,7 % d'entre-elles participent aux rassemblements depuis 5 ans ou moins, 20,9 % depuis 5 à 10 ans, et 7,5 % depuis les 20 dernières années.

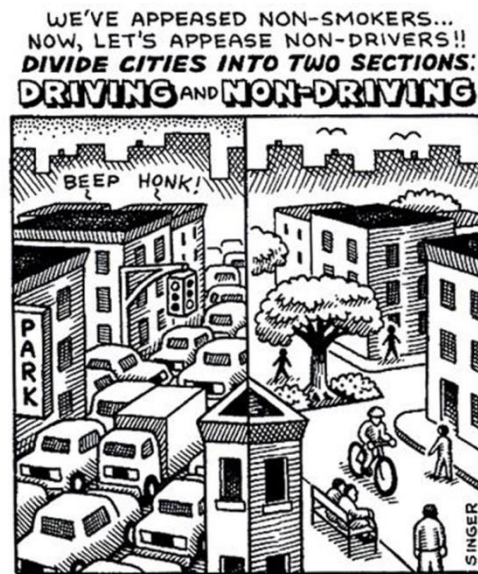


Figure 1. Conduire / Ne pas conduire, ligne de partage des villes : Illustration d'Andy Singer comparant les villes adaptées aux vélos et celles dominées par les voitures (<http://www.stickergiant.com>, consulté le 1<sup>er</sup> mars 2011).

Aux Etats-Unis, beaucoup de gens vivent dans des villes et banlieues aménagées pour la circulation efficace des véhicules motorisés, et où les besoins des cyclistes et des piétons sont seulement secondaires. Plus de 30 millions d'Américains ne peuvent pas conduire pour des raisons économiques, liées à l'âge ou au handicap, et d'autres font le choix de ne pas conduire (Gotschi et Mills, 2008). Selon le rapport 2008 de l'Agence de Transport Municipal de San Francisco, environ un tiers des personnes consultées se déplacent en vélo pour des raisons d'économie par rapport à la voiture ou aux transports en commun.

Au-delà de ses qualités économiques, le vélo est également important pour ses effets bénéfiques sur la santé. Certains groupes ethniques, de même que les populations les plus âgées et les plus jeunes, sont plus vulnérables que d'autres aux effets d'un mode de vie sédentaire, tels que l'obésité, problème de santé en hausse aux Etats-Unis<sup>4</sup>. Le fait de vivre dans un environnement dépendant de la voiture réduit les probabilités d'avoir une activité physique et augmente les risques de plusieurs pathologies, dont les problèmes cardiovasculaires. Le vélo et la marche font partie des solutions les plus économiques en matière de prévention de ces maladies. Un certain nombre d'études montrent que même une légère augmentation de la pratique quotidienne du vélo et de la marche peut faire reculer nombre de maladies (Oja, Vuori et Paronen, 1998 ; Centre de Contrôle et de Prévention des Maladies, 1996). De courts trajets de 5 km ou moins, qui correspondent à environ 72 % des trajets automobiles aux Etats-Unis, pourraient être faits à pied ou en vélo (Département américain du Transport, 2010), contribuant ainsi à améliorer la santé globale des populations vulnérables.

<sup>4</sup> Selon des données analysées sur une période de trois ans, les noirs non-latins ont une tendance à l'obésité supérieure de 51%, et les latinos, supérieure de 21%, à celle des blancs non-latins (Pan et. al, 2009). De plus, environ 12,5 millions d'enfants et d'adolescents américains sont obèses (Centres de Contrôle et de Prévention des Maladies, 2011).

Le danger lié à la circulation est un frein important, en particulier pour les femmes, les enfants et les personnes âgées, et ils « préfèrent largement les moyens de transport qui leur offrent plus de protection par rapport à la circulation motorisée » (Pucher et Buehler, 2010). Lorsqu'ils ne se sentent pas en sécurité en vélo, ces groupes n'envisagent même pas de s'y mettre. San Francisco en est un exemple. 49 % de la population de San Francisco est masculine, et 50 % est féminine (Recensement de la Baie de San Francisco, 2010) ; cependant, la majorité des cyclistes réguliers à San Francisco sont des hommes (72 %), blancs (70 %), qui ont entre 26 et 35 ans ; seuls 23 % des cyclistes réguliers sont des femmes (Agence de Transport Municipal de San Francisco - SFMTA, 2008). Les Asiatiques constituent 32 % de la population de la ville, mais ils ne sont que 12 % à faire du vélo régulièrement. Il en est de même pour les Afro-américains (7 % pour 2 % de cyclistes) et les Latinos (14 % pour 10 % de cyclistes) (tableau 1). Parmi les freins au vélo, entre 71 et 79 % des personnes interrogées indiquent qu'elles ne se sentent pas à l'aise de partager la route avec les voitures, et entre 75 et 80 % déclarent qu'il n'y a pas suffisamment de voies cyclables (SFMTA, 2008). Selon l'étude de Pucher et Buehler (2008), dans les pays disposant de nombreux aménagements cyclables (comme les Pays-Bas), la pratique du vélo concerne assez également les différents groupes d'âges et de genre.

	% de l'ensemble de la population de San Francisco	% des cyclistes réguliers à San Francisco
Hommes	49	72
Femmes	50	23
Blancs	53	70
Asiatiques	32	12
Afro-américains	7	2
Latinos	14	10

Tableau 1. Pourcentage de la population de San Francisco comparé au pourcentage des cyclistes à San Francisco (d'après l'Agence de Transport Municipal de San Francisco, 2008 et Recensement de la Baie de San Francisco, 2010).

Malgré les preuves flagrantes des avantages du vélo en termes de vie sociale, d'économie, d'écologie et de santé publique, et bien que les déplacements à pied et à vélo représentent 12 % de l'ensemble des trajets, seuls 2 % des fonds fédéraux alloués aux transports ont été dépensés pour les piétons et les cyclistes en 2009 (Ministère du Transport américain, 2010). Cette disproportion dans l'affectation des fonds des transports fédéraux révèle la faible importance donnée aux populations qui nécessitent ou choisissent les transports alternatifs, et elle met en évidence l'inégalité spatiale créée en terme d'accès aux rues.

Les cyclistes représentent un public marginalisé en matière d'accès aux rues. Cependant, ils ne font pas toujours partie d'une population marginalisée en termes ethniques, de genre ou de revenus, catégories qui reviennent dans la plupart des discussions sur le « droit à la ville »,

ce qui rend difficile de considérer leur situation comme un cas de justice spatiale. Aux États-Unis, le cycliste régulier est en général un homme de 39 ans dont le revenu annuel dépasse les 45 000 dollars (Moritz, 1997). Si l'on considère l'argument de Pucher et Buehler (2010), qui avance que les femmes et les personnes âgées ont besoin de plus de sécurité pour faire du vélo, il n'est pas étonnant que ce soient les hommes et les jeunes qui constituent la majorité des cyclistes. D'après l'enquête en ligne diffusée lors du rassemblement de la Masse Critique à San Francisco en 2012, 85,3 % des cyclistes de la MC sont blancs, 79,7 % d'entre eux sont des hommes, et 33,8 % ont entre 26 et 35 ans. Ces données démographiques sont proches de celles des cyclistes réguliers à San Francisco soulignées plus haut. Aucun de ces groupes n'est considéré comme une minorité ou un groupe marginalisé dans les discussions courantes sur la justice.

Selon la même enquête, 55 % des participants travaillent à plein temps, et seuls 10 % d'entre eux sont sans emploi. Seuls 20,6 % des participants ont indiqué qu'ils gagnent moins de 30 000 dollars (revenu annuel du ménage) ; 25,4 % gagnent entre 30 000 et 50 000 dollars, 12,7 % gagnent entre 50 000 et 70 000 dollars, et les 40 % restants gagnent plus de 70 000 dollars. En termes de niveau de formation, 49,3 % ont une licence, et 21,79 % ont un master. Le niveau de revenus moyens des ménages dans le Comté de San Francisco entre 2006 et 2010 est de 71 304 dollars, et 51,2 % de la population possède une licence ou un diplôme supérieur, selon le Bureau de Recensement américain. D'après l'enquête de 2012 sur la Masse Critique, 53,7 % des participants de la MC ont une voiture, bien que 45,6 % d'entre eux indiquent que le vélo est leur mode de déplacement habituel. Viennent ensuite, pour 23,5 %, ceux qui utilisent à la fois le vélo et d'autres modes de transport. D'après les données ci-dessus, environ et, dans certains cas, plus de la moitié des cyclistes de la MC se classent dans la catégorie des moyens à hauts revenus de la société, et ils ont un bon niveau de formation. Sur les personnes ayant répondu, 49,3 % sont tout à fait d'accord, et 29 % sont d'accord avec le constat suivant : « Je veux m'exprimer au sujet du manque d'infrastructures pour les vélos ». De plus, 47,8 % des personnes sont tout à fait d'accord, et 30 % sont d'accord avec le fait qu'elles « veulent montrer aux automobilistes que les cyclistes aussi font partie de la circulation ». Ces résultats d'enquête démontrent que, pour la plupart de ces cyclistes, le vélo répond à un choix plutôt qu'à une nécessité économique.

Lorsqu'on parle de justice spatiale, il nous vient souvent à l'esprit les injustices fondées sur le sexe, la race, l'ethnie et les revenus. Or, le manque d'infrastructures pour la mobilité alternative (qu'il s'agisse de transports publics, de vélo ou de marche à pied) crée essentiellement des limitations de la liberté de choisir et d'accéder à l'espace public, et ce faisant, marginalise les personnes qui ont fait le choix de certains modes de vie. L'injustice spatiale affecte non seulement les populations communément reconnues comme désavantagées, mais également des populations avec des caractéristiques démographiques variables. La participation à la Masse Critique est une affirmation explicite des revendications du droit à la ville des cyclistes et de la résistance à cette marginalisation, comme le démontre l'analyse des parcours à vélo

### **L'essor du contre-public des cyclistes**

Le nom du rassemblement, « Masse critique », a été adopté après une observation des tactiques quotidiennes des cyclistes des villes en Chine, documentées dans le film de Ted White, *Return of the Scorcher*. Le documentaire explique que les cyclistes en Chine, « arrivent à un carrefour et attendent d'être suffisamment nombreux pour se frayer un chemin



---

en travers des voitures et les faire s'arrêter » (White, 2002). Les cyclistes, dans les rassemblements de MC, emploient les mêmes tactiques qui rendent leur circulation possible.

Aujourd'hui, il peut y avoir bien plus de 500 participants aux rassemblements de MC à San Francisco lorsqu'il fait beau, ce qui rend difficile l'identification d'un but commun à tous les participants. Cependant, il est évident, si l'on regarde le chemin parcouru depuis le *commute clot* original (littéralement «grumeau de navetteurs») qui rassemblait 15 à 20 personnes en 1992 jusqu'au rassemblement de 5 000 cyclistes en 1997, que la MC représente la revendication des cyclistes pour leur droit à la rue.

J'ai rencontré Veronica, une femme d'une vingtaine d'années, alors que j'attendais le départ du convoi de la MC. C'est sa tenue particulière qui a attiré mon regard : une chaîne en argent brillant enroulé autour de son casque et de ses collants bleu métallique. Elle m'a dit que sa tenue laissait entendre qu'elle se moquait de ce que les automobilistes pouvaient penser d'elle. Dans un entretien, Veronica a résumé le point de vue de beaucoup des cyclistes de la MC qui sont attirés par le caractère protestataire des rassemblements :

Personne ne nous a demandé si ça devait être organisé de cette façon. Les gens qui avaient une vision centrée sur le pétrole ont organisé la ville... afin de déplacer les gens comme s'ils étaient des marchandises pour faire de l'argent. Il y a tellement de lignes de bus qui vont jusqu'au centre financier... Mais il n'y a qu'un MUNI<sup>5</sup> qui va jusqu'au parc du Golden Gate. Il s'agit vraiment de voir où la ville place ses ressources et sur quoi elle met l'accent. Alors, nous disons que nous ne sommes pas obligés de participer à ça. Bien qu'il s'agisse de l'environnement construit et de la réalité construite, nous pouvons tracer notre propre chemin là-dedans et nous n'avons pas besoin de suivre votre signalisation, vos panneaux de stop et votre circulation à sens unique.

Les cyclistes ont commencé à former un contre-public s'appuyant sur ce point de vue critique sur la structure de la ville. La MC a progressivement évolué vers quelque chose entre le défilé et la protestation publique, fournissant une opportunité à la fois à ceux qui veulent profiter du vélo en ville en toute sécurité et en compagnie d'autres cyclistes, et aux belliqueux, désireux de bloquer les automobilistes qui les bloquent habituellement. Au fur et à mesure que le mouvement prenait de l'ampleur, les tensions se sont exacerbées entre les cyclistes de la MC, les automobilistes, le maire Willie Brown et la police de la ville. L'attitude de la police vis-à-vis des cyclistes de la MC, ajoutée au manque d'intérêt du maire pour l'amélioration des transports publics, a déclenché le plus grand rassemblement jamais organisé en juillet 1997 (Epstein, 1997)<sup>6</sup>. La lettre de Deborah Underwood's à l'éditeur du *San Francisco Chronicle* révèle la frustration des cyclistes durant cette période (Underwood, 1997) :

Voilà maintenant que le maire Brown veut prendre des mesures énergiques contre la Masse Critique. Bien que je n'aie encore jamais participé aux rassemblements, je suis très tentée car j'aimerais savoir ce que c'est de se sentir en sécurité en roulant à vélo dans les rues de la ville. J'ai l'impression d'avoir ma vie entre les mains à chaque fois que je vais au travail en vélo... Je trouve affligeant le manque de soutien officiel... Quand j'ai acheté mon vélo, j'ai appelé le numéro spécial de la ville pour l'assistance sur les déplacements à vélo, et personne ne m'a jamais rappelée... Je ne comprends pas pourquoi la ville ne fait pas tout pour encourager les gens à davantage aller au travail en vélo... Dites au maire que

---

<sup>5</sup> Le MUNI est le système municipal de transports en commun pour la ville et le comté de San Francisco en Californie.

<sup>6</sup> Les lettres à l'éditeur du *San Francisco Chronicle* de juin-juillet 1997 ne défendaient pas uniquement les intérêts des cyclistes, elles critiquaient également l'argent dépensé pour les autoroutes à la place des transports publics (Melville, 1997 ; Wilcott, 1997).

---

s'il me propose un moyen sûr d'aller au travail en vélo tous les jours, je resterai à l'écart de la Masse Critique.

Après le rassemblement de 1997, le maire a durci sa position contre la MC et a parlé de mettre fin aux rassemblements à vélo (King, 1997). Le Département de Police de San Francisco (SFPD) a annoncé qu'il ne faciliterait plus le rassemblement ni le blocage des carrefours. Il a également menacé de distribuer des PV et de procéder à des arrestations si nécessaire. Le 20 juin 1997, les membres du conseil de la Coalition des Cyclistes de San Francisco (SFBC), déçus par le maire qui voulait discuter des moyens de contrôler la MC mais ignorait les besoins des cyclistes en matière de sécurité et de transports en commun, ont annulé une réunion avec lui et ont envoyé des lettres aux 1 200 membres de la SFBC, les encourageant à venir soutenir le rassemblement suivant de juillet 1997 (Matier et Ross, 1997).

Bien que la MC ait toujours déclaré ne pas avoir de représentant officiel, après avoir parlé avec quelques cyclistes, la Ville et le SFPD ont annoncé aux médias qu'ils avaient un accord avec les représentants de la MC au sujet du parcours qui serait suivi par le convoi, et ils ont ajouté qu'aucune tolérance ne serait accordée à ceux qui ne suivraient pas la route. Cependant, le principal fondement sur lequel s'est construite la MC est qu'elle est organisée démocratiquement, sans aucune autorité ni aucun représentant. « Xérocration », qui est une combinaison de démocratie et de Xerox, se réfère au mode démocratique adopté pour décider du parcours à suivre au début de chaque rassemblement<sup>7</sup>. Quiconque prépare le plus de photocopies du parcours et convainc le plus de monde parvient à influencer le parcours (Carlsson, 1992). Cette annonce démontra donc la méconnaissance que la Ville avait de la MC et renforça la répression.

En réponse à la tentative du maire Brown de contrôler la MC, plusieurs milliers de cyclistes sortirent dans les rues lors du rassemblement du 25 juillet 1997. La tentative du maire d'arrêter le rassemblement se révéla vaine. Loin de suivre une route prédéfinie, les 5 000 cyclistes se mirent à circuler dans plusieurs directions, bloquant le trafic dans toute la ville. Symboliquement, les cyclistes mirent en évidence le nombre précis de citoyens frustrés et l'importance de la demande pour une amélioration des transports alternatifs. Des arrestations eurent lieu, et les charges portées contre les cyclistes de la MC inclurent agressions, coups et blessures, résistance à arrestation, vandalisme, rassemblement de nature à troubler l'ordre public, gêne au trafic, et refus de se disperser. Cependant, dans les jours qui suivirent, le San Francisco Chronicle annonça que sur 110 arrestations, « seules huit personnes arrêtées au sein de la Masse Critique pourraient subir des peines de prison » (Lee et Epstein 1997 ; Epstein et Martin, 1997).

La controverse et simplement la masse critique créée lors de l'évènement attirèrent l'attention des médias nationaux et internationaux. Agissant selon différentes échelles de communication, comme le face-à-face, les échelles locale et internationale, la MC stimula l'action politique locale et constitua un exemple pour les cyclistes du monde entier (Blickstein et Hanson, 2001). Grâce à Internet, la MC gagna rapidement d'autres villes. A ce jour, des rassemblements de MC ont eu lieu dans 465 villes dans le monde. La MC a démontré que la nécessité de remodeler les villes était un problème mondial.

---

<sup>7</sup> La Xérocration n'est plus pratiquée à San Francisco. Durant ma recherche de terrain, celui qui était en tête du rassemblement guidait généralement le convoi. Cependant, dans certaines villes, comme Chicago, les cyclistes suivent les routes qui sont indiquées sur des cartes (voir archives des routes de la Masse Critique de Chicago <http://bedno.com/ccm>).

Les conditions ayant permis à ce contre-public d'émerger à San Francisco étaient uniques. A la fois le gouvernement local de l'époque et l'histoire militante écologique de San Francisco ont contribué à sa création. La force du mouvement tient aussi au côté inhérent amusant de ce rassemblement ; rouler en vélo dans les rues de la ville n'est pas simplement un moyen de se déplacer, c'est aussi un plaisir. Les rues comme les espaces publics de rassemblement ont bien servi les cyclistes pour diffuser leurs revendications auprès de la municipalité et des automobilistes. Ne voyant plus l'intérêt ni les effets de leurs interventions dans d'autres espaces d'expression citoyenne, comme les réunions à l'Hôtel de Ville, les cyclistes se sont rendu compte qu'utiliser les rues pour une action politique directe était plus efficace pour faire passer leur message. Les cyclistes ont aussi démontré qu'à partir du moment où le problème de sécurité serait résolu, de nombreuses personnes seraient prêtes à rouler à vélo dans les rues. Selon Mitchell (2003), les espaces publics pourraient devenir des espaces de démocratie s'ils devenaient accessibles. Avant que la MC ne les rassemble, l'absence d'accès sécurisé aux rues empêchait les cyclistes de faire entendre leur opinion dans la sphère publique.

Ce qui est particulièrement étonnant c'est que ce contre-public est toujours actif aujourd'hui, après 20 ans d'existence. Les entretiens menés avec les cyclistes révèlent les significations symboliques qui poussent les individus à vélo à réclamer collectivement un meilleur accès aux rues, aujourd'hui encore.

### **Les contre-discours des cyclistes**

Une grande variété de gens rejoignent les rassemblements de MC. Certains apprécient le côté rebelle des rassemblements, d'autres aiment la sécurité que procure le fait de rouler en vélo avec beaucoup d'autres cyclistes, et d'autres participent pour réaffirmer la déclaration notoire : « nous ne bloquons pas le trafic, nous sommes le trafic ». La MC est un mouvement important, comme le démontre l'histoire des rassemblements à vélo, et elle est aujourd'hui reconnue mondialement comme un lieu de rendez-vous pour ceux qui veulent s'exprimer sur le droit à la ville des cyclistes. James R. Swanson illustre les frustrations des cyclistes face à la culture automobile dominante en représentant un simple vélo suffisamment puissant pour encercler et écraser le siège des lobbies automobiles et des compagnies pétrolières dans leurs tours de bureaux du centre-ville (Fig. 2).

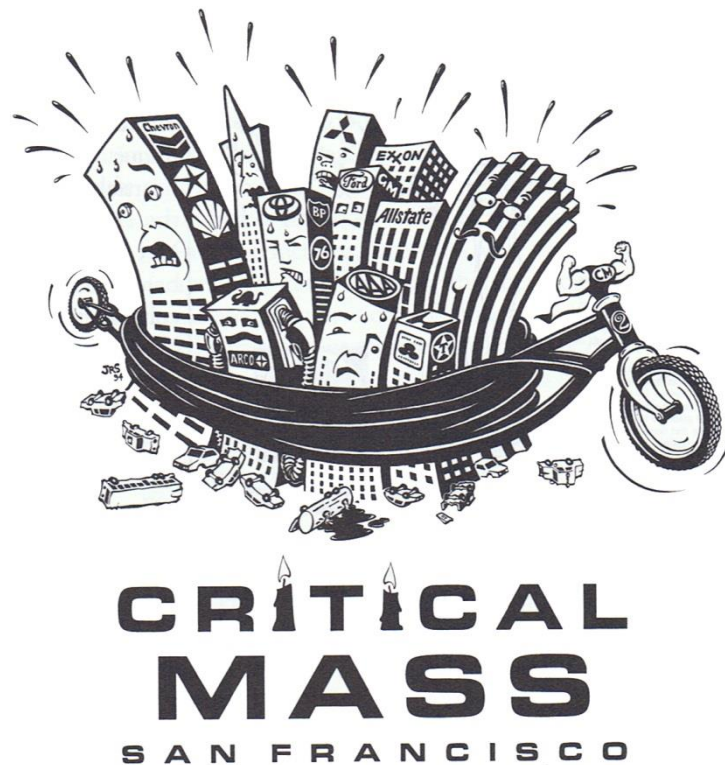


Figure 2. Illustration du pouvoir des cyclistes sur les sociétés pétrolières et automobiles, par James R. Swanson.

Les cyclistes sont avant tout définis sur la base de leur mode de déplacement. Rouler en vélo, que ce soit pour le loisir, pour aller au travail, ou pour faire des courses, est, pour le moins, un choix. Mais, pour beaucoup de cyclistes, il s'agit d'un prolongement de leur identité, de leurs croyances, et de leurs valeurs fondamentales. Leur identité partagée est signifiante dans la mesure où elle les rassemble en tant que contre-public revendiquant le droit à la ville. Des entretiens et des enquêtes réalisées avec des cyclistes de la MC expliquent ces valeurs partagées.

Au sujet de sa première participation à la MC, Veronica a raconté : « un ami m'a prise par la main et m'a dit : bienvenue à l'église », comparant ainsi la foule des cyclistes à une congrégation religieuse rassemblée autour de croyances partagées. Au lieu d'être basée sur une identité ethnique ou sur une religion, la communauté des cyclistes s'est formée autour de valeurs écologiques et sociales. De nombreuses personnes interrogées pensent que la plupart des gens se déplacent à vélo parce qu'ils se soucient de l'environnement durable, comme c'est leur cas. Par exemple, quand je lui ai demandé pourquoi elle participait à la MC, Caroline (la trentaine) a répondu :

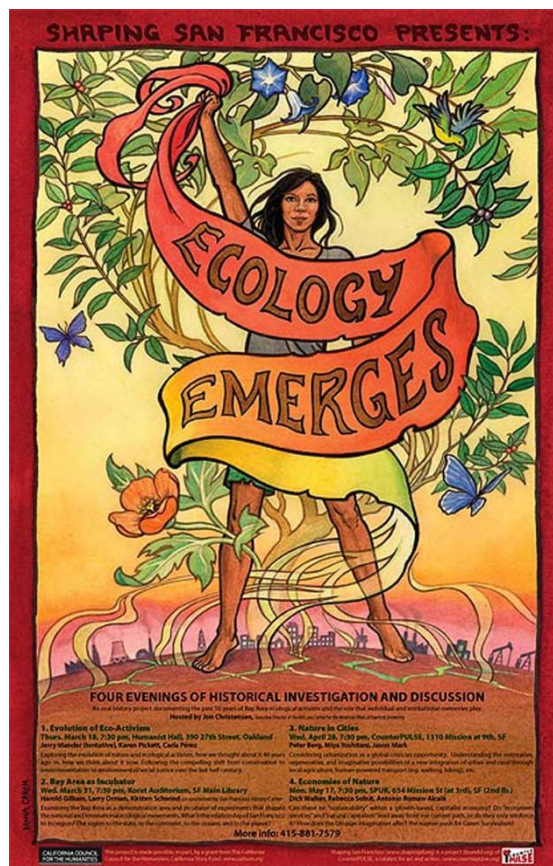
J'aime être entourée de gens qui pensent comme moi... J'apprécie vraiment de faire partie d'une communauté de cyclistes. C'est l'une des meilleures communautés dont j'ai fait partie dans ma vie. Je pense qu'il est important de faire du plaidoyer comme le font beaucoup d'entre eux. J'aimerais ne jamais avoir à acheter de voiture. Si d'autres gens ailleurs se battent pour rendre les villes plus adaptées aux vélos, j'aime être parmi eux, j'aime sentir que je me bats avec eux.

*[Qu'entends-tu par « qui pensent comme toi » ?]*

Qui se soucient de l'environnement, qui se soucient de rendre les villes plus accueillantes aux vélos et aux piétons... Il semble que le fait de se déplacer en vélo en ville aille de pair avec beaucoup d'idées écologiques. Les gens se sentent concernés par la pollution et le non gaspillage des déchets, l'économie d'essence s'ils n'ont pas à faire ces trajets. Le vélo c'est un bien absolu pour moi... Quand j'entends parler de choses comme la récente marée noire<sup>8</sup>, cela renforce ma résolution de refuser de contribuer à quoi que ce soit qui ait à voir avec ça... Je veux juste rester dans la communauté de cyclistes et continuer à rouler en ville avec les gens.

Pour Caroline, faire du vélo et être avec des gens qui pensent comme elle renforce son identité. Même si elle n'apporte pas d'autre contribution actuellement, elle estime qu'en participant aux rassemblements elle affirme son soutien à la communauté. Randall (la cinquantaine), qui participe à la fois au *Bike-to-Work Day* et à la MC, ajoute :

Les cyclistes font vraiment partie d'une communauté. C'est comme en politique, vous êtes dans un parti. Pour moi, c'est la manière dont nous agissons en tant que communauté d'avis partagés qui est importante. Je pense que beaucoup de gens sont à fond dans l'environnement. Ils sont vraiment très fiers du fait que le vélo a une empreinte carbone zéro et qu'ils font de l'exercice à vélo... Ils ont tendance aussi à être très politisés, en soutenant des mesures favorables aux vélos... le côté politique... permet de maintenir la dynamique du progrès, de lutter contre les blocages auxquels nous sommes toujours confrontés... [Ces événements] d'une certaine manière, je pense, consciemment et inconsciemment, réunissent les gens sous une même bannière.



<sup>8</sup> Marée noire de la British Petroleum dans le Golfe de Mexique en 2010.

---

Figure 3. L'écologie émerge : tract distribué lors des rassemblements et annonçant une série de conférences (illustration de Mona Caron).

Des années après le rassemblement de 1997, les participants de la MC continuent de croire aux bénéfices politiques de se réunir chaque mois lors des rassemblements. L'un des freins auxquels Randall faisait référence est l'ordonnance sur les vélos de San Francisco, qui a retardé la mise en œuvre par la ville d'un plan vélo de 2006 à 2010<sup>9</sup>. L'influence politique de la communauté de cyclistes va au-delà des questions immédiates concernant le vélo. Les organisations militant pour ou contre les projets écologiquement importants qui sont soumis au scrutin local ciblent souvent la MC pour collecter des signatures. Les rassemblements de MC sont des lieux où de nombreux autres événements sont aussi annoncés, telle cette série de conférences sur l'histoire de l'activisme écologique dans la Baie de San Francisco. Le visuel illustrant le flyer de cette série de conférences a séduit beaucoup de cyclistes, en évoquant une ville utopique où les blocs de béton, relégués dans le fond, font partie du passé, laissant place au premier plan à l'écologie, qui représente le présent et le futur (Fig. 3). Le choix d'une femme de couleur au lieu d'un homme blanc est aussi une référence notable aux opinions des marginalisés.

Plusieurs personnes interrogées ont déclaré qu'elles s'efforcent d'avoir un mode de vie leur permettant d'avoir le moins d'impact écologique possible. Rouler à vélo est l'un des moyens d'y parvenir, et la MC est pour elles un espace où afficher leur besoin d'avoir un accès plus sûr aux rues. Bubblesgirl, une cycliste de la MC de San Francisco qui participe régulièrement à la MC et au même genre de manifestations cyclistes et pédestres, m'a marquée à cause de son petit appareil à faire des bulles accroché à l'arrière de son vélo. Avec cet appareil, elle dit démontrer symboliquement la différence entre l'impact d'une voiture et celui d'un vélo sur l'environnement. Elle raconte :

Pour moi, les bulles sont une métaphore des fumées des pots d'échappement des voitures. Ici, les bulles sortent de... mon vélo. Vous pouvez voir où elles vont, et si vous roulez derrière un camion puant... vous pouvez voir... les bulles vont exactement dans la même direction que la fumée des pots d'échappement. Elle couvre absolument tout l'espace derrière moi. Mes fenêtres,... je dois les laver plusieurs fois par an parce qu'elles se recouvrent de particules des pots d'échappement... Ces particules vont partout et personne n'est à l'abri de leur... toxicité... Je sais que c'est ce que je respire... J'ai souvent eu des moments d'asphyxie... à cause des fumées d'échappement des bus et des conducteurs qui se conduisent de façon immorale en ne respectant pas mon droit de respirer un air sain.

---

<sup>9</sup> L'ordonnance sur les vélos a vu le jour suite à un procès en justice qui affirmait que le plan vélo de la ville n'était pas conforme à la loi de qualité environnementale de Californie. L'ordonnance a été retirée en totalité en 2010, après que la ville ait publié un rapport de 1 353 pages sur l'impact environnemental.



Figure 4. Pancartes critiquant la dépendance des voitures à l'essence et leur contribution au réchauffement planétaire et aux guerres pétrolières (Crédits photographiques : Auteur).

D'autres cyclistes affichent leurs opinions au sujet des problèmes environnementaux et politiques liés à la dépendance aux voitures par des pancartes qu'ils accrochent à leur vélo (fig. 4). Dans l'enquête de 2012, un total de 76,8 % des personnes ayant répondu sont d'accord et entièrement d'accord pour dire qu'elles participent parce qu'elles ne veulent pas contribuer à la consommation de pétrole. Un total de 81,2 % des personnes sont d'accord et entièrement d'accord pour dire qu'elles participent parce qu'elles ne veulent pas contribuer à la pollution environnementale.

Dorothy (la quarantaine) fait référence aux avantages pratiques qu'il y a à participer aux rassemblements :

En fait, la Masse Critique a en quelque sorte changé ma vie... La plupart des gens voient probablement la MC comme une manifestation... Elle gêne la circulation, cela pose des problèmes... Pour moi, depuis le départ, c'est un groupe de soutien. Je ne savais pas me déplacer en vélo dans la ville. Je ne savais pas si je pouvais. Je ne me sentais pas en sécurité à vélo dans le trafic... Ce que la MC m'a donné c'est un groupe de collègues, meilleurs cyclistes que moi, et j'ai beaucoup appris.... Avant tout, il y a plus de sécurité à être en nombre, il y a de la camaraderie ... il s'agit d'être dans un groupe qui a des intérêts similaires... J'ai réalisé que je pouvais faire tout le trajet de chez moi jusqu'à Ocean Beach aller-retour avec mon vélo à trois vitesses, sans problème.

Rouler à vélo en ville requiert de s'adapter, par exemple en trouvant des itinéraires avec moins de trafic et des côtes moins fortes, et négocier la priorité avec les voitures nécessite un apprentissage. Apprendre avec des pairs facilite cette adaptation. La MC promeut une communauté de cyclistes et un réseau de soutien dans lequel ceux-ci peuvent se rencontrer entre adeptes de modes de vie et de valeurs similaires. McDonald-Walker (2000) observe un sens de la communauté similaire chez les motards, qui partagent également un même style de vie - même si leur mode de vie, leur identité et leurs valeurs diffèrent énormément de ceux des cyclistes. McDonald-Walker (2000) décrit le sens de la communauté de ces groupes basés sur un même mode de vie comme étant à la fois physique (ils se rencontrent dans les mêmes lieux) et symbolique (basé sur l'affinité et la camaraderie).

Dorothy assimile également l'enfermement des automobilistes dans leur voiture à l'enfermement en appartement ; les deux espaces correspondent à deux formes d'isolement qui limitent l'interaction sociale. En revanche, aucune barrière physique n'existe entre les gens à vélo. Dorothy fait remarquer :

Vivre dans un appartement dans une ville d'un million de personnes plutôt que dans une petite communauté unie isole et rend souvent solitaire. A San Francisco, vous devez sortir et trouver votre communauté. Parce que tout le monde vit dans son propre appartement, [qui est] comme une petite boîte... On est en quelque sorte isolés les uns des autres. La communauté de cyclistes est énorme...

Notre communauté n'a pas d'adresse exacte. C'est sur la route avec d'autres gens qui pensent comme nous... Vous ne pouvez pas parler dans un bar... Quand vous êtes sur un vélo, vous pouvez avoir une conversation, vous pouvez vraiment connaître les gens. Vous êtes dehors, vous vous faites plaisir, faites de l'exercice... C'est plus amical... Vous n'avez pas de murs autour de vous, comme dans une voiture ou dans un appartement...

On sait en effet que la ville moderne crée ce sentiment d'anonymat et d'isolement. La MC lutte contre ce type d'isolement social en offrant une communauté d'opinions. La MC crée un espace unique où il est facile de se rencontrer grâce à l'absence de barrières physiques entre les gens. Certains cyclistes de la MC ont déclaré qu'ils cherchent à se faire des amis, non seulement pour entrer en relation avec eux, mais également pour se rendre à vélo avec eux aux endroits où rencontrer d'autres gens. De plus, les rassemblements de la MC sont des endroits sûrs, notamment pour les femmes. Dorothy ajoute :

J'ai vécu ici durant 10 ans avant de devenir une vraie cycliste. Je me sentais souvent isolée, et je ne savais pas comment rencontrer du monde... C'est très difficile de rencontrer des gens dans les bars. Parce que la musique est forte, et vous pensez qu'ils veulent juste une chose alors que vous voulez simplement avoir une conversation plus approfondie avec quelqu'un sans vous prendre la tête, hum, sans rentre-dedans. Donc le vélo est un bon moyen de rencontrer du monde tout en maintenant certaines limites... je veux dire, surtout pour les femmes. Tant que c'est sûr... Je pense que la plupart des mecs ici ont vraiment du mal à me suivre. [Rires] [Si] quelqu'un vient vers moi et que je ne suis pas intéressée, je peux aller rouler ailleurs, et [rires], ça donne vraiment un sentiment de puissance. Je sais que je peux me prendre en main à vélo. Je sais que je peux me protéger en ville... et je sais que si quelqu'un m'ennuie, je peux tracer vite pour m'éloigner de lui. Cela m'a donné confiance à tous les niveaux de ma vie.

Cette expérience d'émancipation de femme cycliste n'est pas rare. Vers la fin du 19ème siècle, le vélo est devenu un facteur important d'émancipation des femmes (Herlihy, 2004). La mobilité individuelle a permis aux femmes de quitter seules la sphère privée pour la sphère publique, jusqu'alors dominée par les hommes. D'autres femmes que j'ai interrogées ont également dit que le vélo est une expérience d'émancipation à beaucoup de niveaux et c'est encore vrai aujourd'hui. Pour Veronica, son vélo lui permet d'être indépendante jour et nuit, et elle n'a pas à adapter son emploi du temps aux horaires et aux itinéraires des transports publics. Elle déclare que, grâce au vélo, elle se sent émancipée, car elle est capable de se déplacer plus loin à son propre rythme et en ne comptant que sur son corps :

Je n'ai jamais vraiment craint pour ma sécurité en étant à vélo... Surtout la nuit... Vous roulez au milieu de la rue, si bien que personne ne peut vous sauter dessus depuis les bas-côtés. Cela révolutionne complètement vos déplacements la nuit. Parce que vous n'avez pas à marcher, et prendre le bus la nuit c'est une aventure, trouver les arrêts de bus, et ensuite vous devez encore marcher de l'arrêt de bus jusqu'à chez vous... Le vélo bouleverse complètement l'ordre des lieux où vous pouvez aller ou non. Je pense que c'est plutôt important. En tous cas, ça l'est pour moi... Je me sens vraiment en sécurité sur mon vélo. Je pense que les femmes peuvent bénéficier d'une certaine forme d'émancipation grâce au vélo, c'est sûr.

Au-delà des motivations évoquées plus haut, les deux déclarations sur lesquelles se sont accordés le plus de cyclistes dans l'enquête en ligne de 2012 ont été : « C'est tout simplement amusant de faire du vélo avec d'autres cyclistes » (78,3 %) et « Je profite de la ville d'une manière à laquelle je n'ai pas accès autrement » (65,2 %). Dans les entretiens aussi, les personnes ont énormément utilisé le mot « amusant ». Une personne a déclaré : « les rues sont notre terrain de jeu ». Ainsi, on ne préfère pas le vélo aux voitures uniquement pour des raisons fonctionnelles ou politiques ; les cyclistes aiment aussi sentir l'air frais et être en contact direct avec les gens autour d'eux et leur environnement. Cependant, les rues ne sont plaisantes que si le danger de la circulation automobile est éliminé.



L'éventail complet des motivations listées plus haut explique pourquoi les gens souhaitent pouvoir faire du vélo non seulement durant la MC mais aussi dans la vie de tous les jours : refuser de soutenir une économie qui dégrade l'environnement et cause des guerres ; désirer vivre dans un environnement urbain dans lequel on peut être physiquement actif, refuser de dépendre des voitures et de la consommation d'essence, utiliser les rues comme des lieux de socialisation et de divertissement, et avoir droit à un environnement sain, en sont quelques exemples. Ces différentes motivations sociales, idéologiques et pratiques unissent les cyclistes dans leurs revendications du droit aux rues. Le contre-discours des cyclistes conteste la domination des voitures dans la ville et soulève des questions sur la manière dont cet aménagement peut mieux servir une société composée de publics pluriels.

### **Le « droit à la ville » et les contre-espaces des cyclistes**

L'automobilité est tellement enracinée dans la vie urbaine quotidienne qu'elle laisse peu de place aux autres moyens de transport. Le fait de choisir des méthodes de subversion pour accéder aux rues en les occupant collectivement et physiquement indique l'étendue de la frustration des cyclistes. En participant aux parcours de la MC, les cyclistes revendiquent explicitement leur droit à la ville, tout en produisant leurs contre-espaces.

David Harvey (2008, 23) définit le droit à la ville comme « la liberté collective de modeler et de remodeler nos sociétés et nos villes ». Mitchell (2003) ajoute qu'en pratique, on peut mesurer les droits à la ville des citoyens à travers la création sociale d'espaces publics et le contrôle sur ces derniers. Dans une certaine mesure, les MC permettent aux cyclistes de prendre le contrôle des rues et de remodeler les villes. Lefebvre (1991, 381-382) affirme que « Lorsqu'une communauté lutte contre la construction d'autoroutes urbaines ou d'ensembles immobiliers, lorsqu'il réclame des « installations » ou des espaces vides pour jouer ou se retrouver, l'on peut voir comment un contre-espace peut s'insérer dans la réalité spatiale. » Durant les parcours de la MC, les cyclistes négocient leur accès quotidien aux rues de la ville et défient le statu quo des voitures sur les routes. En même temps que les participants aux parcours de la MC s'approprient les rues de la ville qui sont habituellement occupées par les véhicules motorisés, ils promulguent l'existence de contre-espaces à la fois temporaires et permanents.

L'illustration de Mona Caron dépeint de façon métaphorique les contre-espaces des cyclistes de la MC (figure 5). Dans son illustration, les automobiles et leurs fumées d'échappement sont piégées par la route qui accueille les cyclistes. Elle représente le chamboulement des rues et la subversion de l'hégémonie des voitures. Lors des rassemblements de MC, les cyclistes subvertissent l'expérience quotidienne des rues pendant la durée de leur parcours. Les jours de rassemblement, les automobilistes sont à la place des cyclistes et à leur merci puisqu'ils ne peuvent pas conduire à la vitesse habituelle. Les cyclistes jouent de la musique, discutent entre eux, et réintroduisent le jeu, le divertissement et un sens de la communauté dans les rues. Les passants saluent les cyclistes, et même de nombreux automobilistes montrent leur soutien. Le rassemblement a lieu à l'heure de la sortie du travail et remet ainsi en cause la dichotomie du temps moderne partagé entre temps de travail et temps hors travail (Debord, 1994), et le remplaçant par un temps propice au divertissement. L'efficacité de la voiture, symbole de modernité, se trouve considérablement réduite.

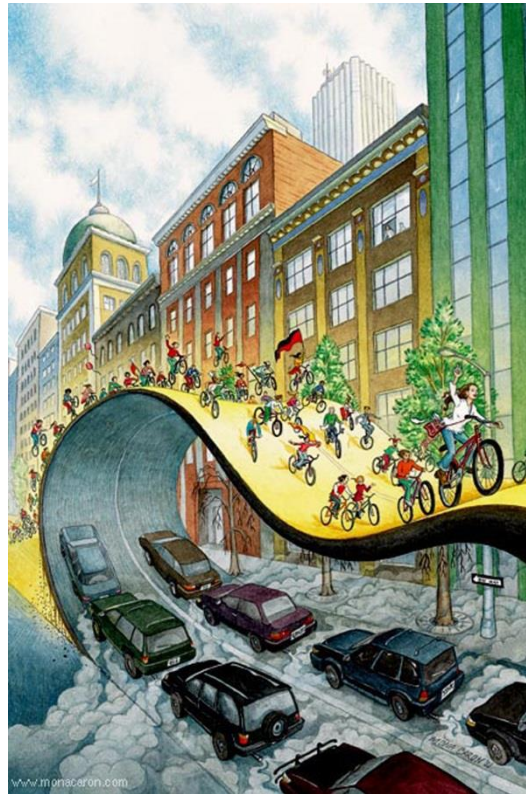


Figure 5. Illustration de Mona Caron (2002) sur la couverture d'un livre intitulé : *Masse Critique : le rassemblement rebelle des vélos*.

Tel un théâtre de rue, le rassemblement de MC démontre de façon spectaculaire à quoi pourraient ressembler les rues avec moins de voitures et plus de vélos. Les cyclistes de la MC communiquent leurs idées à la sphère publique par des actes plutôt que par de simples discours. En intégrant de tels changements temporaires dans l'expérience spatiale, la MC introduit de nouveaux codes culturels, remettant en question ceux qui existent, ce qui aboutit à une transformation sociale, culturelle et physique.

La résistance collective que les cyclistes ont opposée à la tentative du Maire de prendre le contrôle du parcours de la MC en 1997 a été un facteur significatif dans l'atténuation progressive de l'opposition du gouvernement local aux parcours de MC, et a ouvert la voie à d'autres mouvements populaires et sans but lucratif inspirés par des causes similaires. Le *San Francisco Chronicle* rapporte que juste après le rassemblement chaotique de juillet 1997, Sharon Bretz, membre de la Commission Stationnement et Circulation, a sorti une série de propositions pour calmer le conflit entre les cyclistes et les automobilistes. L'une de ces propositions consistait à interdire les voitures privées sur la rue Market (Martin et Epstein, 1997). Le successeur du maire Brown, Gavin Newsom, n'a pas marché dans ses traces et a adopté une attitude plus conciliante envers la MC et les autres mouvements défiant l'hégémonie automobile.

L'intérêt des cyclistes pour accéder aux rues et rouler en groupe grandit et prend différentes formes. Ceux qui préfèrent ne pas s'identifier au côté anarchiste de la MC ont créé des sortes de rassemblements populaires à vélo différents, moins conflictuels. On peut citer le *East Bay Bike Party* (une fête-promenade à vélo qui a vu le jour à San José et attire des milliers de

---

personnes), les *Berkeley Moonlight Bike Rides*, les tours de vélo en groupe à Richmond, le *San Francisco Midnight Mystery Ride*, et le *Butterlap Ride*.

## Conclusion

Le plaidoyer en faveur des vélos a pris de l'ampleur ces vingt dernières années. Les adhésions à la Coalition des Cyclistes de San Francisco (SFBC) sont passées de 116 à plus de 11 000 entre 1992 et 2011 (SFBC, 2011). Grâce au soutien de ses membres, la SFBC, entre autres initiatives, permis l'accès des vélos au transport en commun, a contribué à l'extension du réseau de voies cyclables cyclables, et a organisé les communautés pour faire fermer le parc de Golden Gate à la circulation automobile le samedi, selon le site web de la coalition.

Globalement, la ville de San Francisco est plus favorable aux vélos et aux piétons aujourd'hui qu'elle ne l'était il y a vingt ans. La SFMTA (2012) rapporte que sur les deux millions de trajets effectués chaque jour, tous modes de transport confondus, 75000 trajets se font à vélo. La ville compte aujourd'hui 129 pistes cyclables et routes partagées, et encore plus de projets sont en cours, selon l'Agence Municipale de Transport de San Francisco (SFMTA 2012). De plus, selon le *Bicycling and Walking in the United States: 2012 Benchmarking Report* (« Rapport de classement 2012 : vélo et marche aux Etats-Unis »), San Francisco occupe maintenant la quatrième place des villes favorables au vélo.

Ces dernières années, la ville a été un partenaire actif de la transformation sociale, culturelle et physique de San Francisco. Les directions de la ville collaborent depuis 2008 avec l'association *Livable City* (« Ville Habitable »), et avec SFBC, pour organiser la manifestation *Sunday Streets*. Les organisateurs de *Sunday Streets* ferment un quartier de la ville à la circulation certains dimanches et offrent un accès sécurisé aux cyclistes et aux piétons. Le nombre de participants est estimé à 25 000 personnes en moyenne. La ville a également initié le *Pavement to Parks Program* (« Programme de transformation de la chaussée en parc ») en 2009 afin d'augmenter la surface des espaces publics dans la ville. Dans le cadre de ce projet, cinq nouvelles places et 31 *Parklets* ont été aménagés jusqu'à présent, et d'autres sont en cours [Figure 6]. Les *parklets* sont des extensions de trottoirs créées en investissant des places de parking sur la rue. Le projet des *parklets* est né de la collaboration de la Ville avec Rebar, un studio interdisciplinaire, à l'origine du *Park(ing) Day*, un événement qui encourage les habitants à occuper les places de parking sur la rue, après avoir payé au parcmètre, en les transformant en espaces publics temporaires. *Park(ing) Day* est une autre manifestation populaire née à San Francisco en 2005, aujourd'hui célébrée dans 140 villes du monde entier.



Figure 6. Un parklet sur Valencia Street à San Francisco (Crédit : Auteur).

Il n'y a pas de moyen objectif de dire dans quelle mesure la transformation sociale et physique de San Francisco peut être attribuée à l'action de la seule Masse Critique. Cependant, les parcours de la MC et les manifestations/fêtes portant continuellement les revendications urbaines des cyclistes ont joué un rôle pivot dans la remise en question de la culture automobile à San Francisco comme dans le monde, et dans la transformation de San Francisco en une ville plus favorable aux vélos. En s'appropriant les rues chaque mois, les cyclistes de la MC ont porté leurs contre-discours sur la forme urbaine dans la sphère publique, et tentent de rendre les procédés de production de l'espace urbain plus démocratiques et plus inclusifs.

Le cas des cyclistes de la MC démontre qu'un urbanisme orienté par l'automobile marginalise des publics identifiés sur la base de leurs choix de modes de vie, alors que ces publics ne font pas toujours partie des populations généralement considérées comme désavantagées, qui dominent la littérature sur la justice spatiale.

Cependant, les motivations multiples des cyclistes, comme celles liées au prix, à la santé, au jeu, à la communauté, à la montée en puissance et aux choix politiques, sous-tendent leurs revendications pour le droit à la ville (et aux rues), et prises ensemble, elles indiquent leur besoin de rendre les rues plus inclusives. La variété des usagers et des usages de la ville définit dans quelle mesure la ville peut être juste. Si l'on veut plus de justice spatiale, il faut étendre le concept de droit à la ville à de nouveaux acteurs, comme les cyclistes, dont les valeurs et les modes de vie communs déterminent les revendications sur l'espace public.

## Remerciements

Je voudrais remercier les organisateurs de la conférence « Vers une métropole juste : des crises aux possibilités 2010 », les premières ébauches de cette recherche ayant été présentées à cette occasion. Je suis également reconnaissante à Yael Allweil, Galen Craz, Nathan Sayre et Andy Shanken pour leurs commentaires critiques sur cet article.

**A propos de l'auteur : Lusi MORHAYIM**, University of California, Berkeley, Department of Architecture

**Pour citer cet article : Lusi Morhayim, " From counterpublics to counterspaces: Bicyclists' efforts to reshape cities",** [« Des contre-publics aux contre-espaces : Les efforts des cyclistes pour remodeler les villes », translation : Guénaëlle Marquis], *justice spatiale | spatial justice*, n° 5, déc. 2012-déc. 2013 | dec. 2012-dec. 2013, <http://www.jssj.org>

## Bibliographie

**BAY AREA CENSUS**, *San Francisco Bay Area 2000-2010*. Available online at: <http://www.bayareacensus.ca.gov/bayarea.htm>, [Accessed 4 April, 2012].

**BEDNO Andrew. n.d.**, *Chicago Critical Mass Route Archive*. Available online at: <http://bedno.com/ccm>, [Accessed 26 March 2011].

**BENNETT W. Lance**, "The Uncivic Culture: Communication, Identity, and the Rise of Lifestyle Politics". *PS* 31 (4), 1998.

**BICYCLING AND WALKING IN THE UNITED STATES: 2012 BENCHMARKING REPORT**, Alliance for Biking & Walking, <http://www.PeoplePoweredMovement.org>, [Accessed 4 April, 2012].

**BLICKSTEIN Susan, HANSON Susan**. "Critical mass: forging a politics of sustainable mobility in the information age". *Transportation*. 28 (4), 2001, pp. 347-362.

**CARLSSON Chris**, eds., *Critical Mass: Bicycling's Defiant Celebration*, Edinburgh, Scotland, AK Press, 2002.

**CARON Mona**, n.d., Ecology Emerges flyer. [illustration]. Available online at <http://monacaron.com/posters/ecology.shtml>, [Accessed 15 March 2011].

**CARON Mona**, Book cover of *Critical Mass: Bicycling's Defiant Celebration*, edited by Chris Carlsson, AK Press, 2002. [illustration]. Available online at <http://monacaron.com/images/html/critical-mass-cover.html>, [Accessed 15 March 2011].

**CENTERS FOR DISEASE CONTROL AND PREVENTION (U.S.)**, *Physical activity and health: a report of the Surgeon General*. Atlanta, GA, U.S. Dept. of Health and Human Services, National Center for Chronic Disease Prevention and Health Promotion, 1996. Available online at <http://www.cdc.gov/nccdphp/sgr/pdf/execsumm.pdf>, [Accessed 18 May 2011].

**CENTERS FOR DISEASE CONTROL AND PREVENTION (U.S.)**, *Obesity trends among U.S. adults between 1985 and 2010*. [Atlanta, GA], 2011. Available online at: [http://www.cdc.gov/obesity/downloads/obesity\\_trends\\_2010.pdf](http://www.cdc.gov/obesity/downloads/obesity_trends_2010.pdf), [Accessed 18 May 2011].

**DEBORD Guy**, *The Society of the Spectacle*, New York: Zone Books, 1994.

**EDWARDS Paul**, "Infrastructure and Modernity: Force, Time and Social Organization in the History of Sociotechnological Systems", in *Modernity and Technology*, edited by in Thomas J Misa, Philip Brey, Andrew Feenberg, Cambridge: MIT Press, 2003, pp. 185-225..

**EPSTEIN Edward**, "Bike Fiasco Point Up S.F. Mayor's Transit Errors – Brown Has Had Trouble Taming City's Road Rage", *The San Francisco Chronicle*, 31 July 1997, p.A15. Available online at: <http://docs.newsbank.com>, [Accessed 23 January 2011].

**EPSTEIN Edward, MARTIN Glen**, "Brown Wants Mass Riders to Go to Jail - Lawyers volunteer to defend arrested cyclists", *The San Francisco Chronicle*, 28 July 1997, p.A1. Available online at: <http://docs.newsbank.com> [Accessed 23 January 2011].

**FAIGIN Daniel P.**, "The History of San Francisco Bay Area Freeway Development, California Highways", 2006. Available online at: <http://www.cahighways.org/maps-sf-fwy.html> [September 14, 2012].

- FRASER Nancy**, "Rethinking the public sphere: A contribution to the critique of actually existing democracy", in *Habermas and the Public Sphere*, edited by Craig J Calhoun, Cambridge: MIT Press, 1992, pp. 109–42..
- GOTSCHI Thomas, MILLS Kevin**, "Active transportation for America: The Case for Increased Federal Investment in Bicycling and Walking", *Rails-to-Trails Conservancy and Bikes Belong Coalition*, 2008. Available at: <[http://www.railstotrails.org/resources/documents/whatwedo/atfa/ATFA\\_20081020.pdf](http://www.railstotrails.org/resources/documents/whatwedo/atfa/ATFA_20081020.pdf)>, [Accessed 12 May 2011].
- HABERMAS Jurgen**, *The Structural Transformation of the Bourgeois Public Sphere: An Inquiry into a Category of Bourgeois Society* [trans. Burger T], Cambridge: MIT Press, 1962.
- HARVEY David**, "The Right to the City," *New Left Review*, vol. 53, September-October 2008.
- HERLIHY David V.**, *Bicycle: The History*, New Haven: Yale University Press, 2004.
- KING John**, "Brown Wants To Put Brakes On Mass Bike Ride", *The San Francisco Chronicle* July 1997, p. A1. Available online at: <<http://docs.newsbank.com>>, [Accessed 23 January 2011].
- LADD Brian**, *Autophobia: Love and hate in the automotive age*, Chicago: University of Chicago Press, 2008.
- LEE Henry K., EPSTEIN Edward**, "New S.F. Police Warning To Renegade Bike Riders - Get tough stance has its doubters", *The San Francisco Chronicle*, 30 July 1997, p. A13. Available online at: <<http://docs.newsbank.com>>, [Accessed 23 January, 2011].
- LEFEBVRE Henri**, *The Production of Space*, translated by Donald Nicholson-Smith, Oxford: Blackwell, 1991.
- LEFEBVRE Henri, KOFMAN Eleonore, and LEBAS Elizabeth**, *Writings on Cities*. Cambridge, Mass, USA, Blackwell Publishers, 1996.
- MARTIN Glen, EPSTEIN Edward**, "Ban Market Street Autos, Parking Official Proposes - She responds to Critical Mass mess", *The San Francisco Chronicle* 29 July 1997, p. A1. Available online at: <<http://docs.newsbank.com>>, [Accessed 23 January, 2011].
- MATIER Philip, ROSS Andrew**, "Defiant Bicyclists To Snub S.F. Mayor - They boycott talks, plan to ride Friday", *The San Francisco Chronicle* 21 July 1997, p. A1. Available online at: <<http://docs.newsbank.com>>, [Accessed 23 January, 2011].
- MCDONALD-WALKER Suzanne**, *Bikers: culture, politics and power*. Oxford, Berg, 2003.
- MELVILLE Raymond**, 1997. "Letters to the Editor", *The San Francisco Chronicle*, 29 July 1997, p. A20. Available online at: <<http://docs.newsbank.com>>, [Accessed 18 May 2011].
- MITCHELL Don**, *The Right to the City. Social Justice and the Fight for Public Space*, New York: The Guilford Press, 2003.
- MORITZ William, E.** "Survey of North American Bicycle Commuters: Design and Aggregate Results", *Transportation Research Record 1578*, TRB, National Research Council, Washington, D.C., 1997, pp. 91-101. Available online at: <<http://trb.metapress.com/content/wq87468051446611/fulltext.pdf>>, [Accessed 5 April 2012].
- OJA Pekka, VUORI Ilkka and PARONEN Olavi**, "Daily walking and cycling to work: their utility as health enhancing physical activity," *Patient Education and Counseling*, vol. 33, 1998, pp. S87–S94.
- PAN L., et al.** "Differences in Prevalence of Obesity Among Black, White, and Hispanic Adults - United States, 2006-2008," in *Morbidity and Mortality Weekly Report*, National Center for Chronic Disease Prevention and Health Promotion, CDC, 58 (27), 17 July 2009, pp. 740-744.
- PUCHER John, BUEHLER Ralph**, "Making Cycling Irresistible: Lessons from the Netherlands, Denmark, and Germany," *Transport Reviews*, vol. 28, no. 4, July 2008, pp. 495-528.
- PUCHER John, BUEHLER Ralph**, "Walking and cycling for healthy cities," *Built Environment*, 36, 2010, pp. 391-414.
- SAN FRANCISCO BICYCLE COALITION (SFBC)**, *SFBC Membership*. Available online at: <<http://www.sfbike.org/>> [Accessed 20 March, 2011].
- SAN FRANCISCO MUNICIPAL TRANSPORTATION AGENCY (SFMTA)**, 2008, *State of Bicycling Report*, City of San Francisco. Available online at: <[http://www.altaplanning.com/App\\_Content/files/fp\\_docs/SF-State-of-Cycling.pdf](http://www.altaplanning.com/App_Content/files/fp_docs/SF-State-of-Cycling.pdf)>, [Accessed 4 April, 2012]

---

**SAN FRANCISCO MUNICIPAL TRANSPORTATION AGENCY (SFMTA)**, *Bicycle Count Report*, City of San Francisco, December 2011. Available online at: <[http://www.sfmta.com/cms/rbikes/documents/2011BicycleCountReportsml\\_002.pdf](http://www.sfmta.com/cms/rbikes/documents/2011BicycleCountReportsml_002.pdf)>, [Accessed 4 April, 2012].

**SAN FRANCISCO MUNICIPAL TRANSPORTATION AGENCY (SFMTA)**, *Current and Upcoming Project Information*, updated June 1, City of San Francisco, 2012. Available online at: <<http://www.sfmta.com/cms/bproj/27370.html>>, [Accessed 25 June, 2012].

**SAN FRANCISCO MUNICIPAL TRANSPORTATION AGENCY (SFMTA)**. *State of Cycling Report*, City of San Francisco, 2012. Available online at: <[http://www.sfmta.com/cms/rbikes/documents/2012StateofCyclingReport8\\_9\\_12.pdf](http://www.sfmta.com/cms/rbikes/documents/2012StateofCyclingReport8_9_12.pdf)>, [Accessed 15 September, 2012].

**SINGER, Andy**, n.d., *Driving / Non-driving Divide Cities* [illustration online] Available at: <[http://www.stickergiant.com/divide-cities\\_mcs169.html](http://www.stickergiant.com/divide-cities_mcs169.html)> [Accessed 1 March 2011].

**SOJA, Edward W.**, *Seeking spatial justice*. Minneapolis, University of Minnesota Press, 2010.

**SWANSON James R.**, n.d., [illustration] in Josh Wilson, "Unleashing Public Imagination", in *Critical Mass: Bicycling's Defiant Celebration*, edited by Chris Carlsson. Edinburgh, Scotland, AK Press, 2002.

**UNDERWOOD Deborah**, "Letters to the Editor", *The San Francisco Chronicle*, 8 July 1997, p. A16. Available online at: <<http://docs.newsbank.com>>, [Accessed 23 January, 2011].

**UNITED STATES CENSUS BUREAU**, San Francisco County, California Census 2006-2010. Available online at: <<http://quickfacts.census.gov/qfd/states/06/06075.html>>, [Accessed 6 April, 2012].

**UNITED STATES DEPARTMENT OF TRANSPORTATION**, Federal Highway and Administration, Pedestrian and Bicycle Information Center. *The National Bicycling and Walking Study: 15-Year Status Report*, May 2010.

**URRY John**, 'The "System" of Automobility', *Theory, Culture & Society* 21(4/5), 2004, pp. 25-39.

**WHITE Ted**, *Return of the Scorcher*, San Francisco, CA, Video Project, 1992.

**WHITE Ted**, *We aren't blocking traffic, we are traffic!* San Francisco, CA, Video Project, 1999.

**WHITE Ted**, "Reels on Wheels", in *Critical Mass: Bicycling's Defiant Celebration*, edited by Chris Carlsson. Edinburgh, Scotland, AK Press, 2002.

**WILCOTT, Steven**, "Letters to the Editor", *The San Francisco Chronicle*, 28 July 1997, p. A20. Available online at: <<http://docs.newsbank.com>>, [Accessed 18 May, 2011].