

Hybridation et bicyclette

La principale caractéristique de l'homme de masse n'est pas la brutalité ou le retard mental mais l'isolement et le manque de rapports sociaux normaux.

Hannah Arendt, 1951

Depuis le 15 juillet 2007, plus de 10000 Vélib's sont à disposition dans Paris pour atteindre à présent les 20000. D'autres villes comme Lyon, Rennes ou Toulouse ont déjà ou auront ce genre de service. Cette innovation a connu un accueil impressionnant avec plus de deux millions d'emprunts pour les deux premiers mois. Comment ne pas se réjouir de ce succès ébouriffant ? L'usage du vélo et évidemment préférable aux moyens de transports motorisés toutefois cela n'implique pas pour autant que la fin justifie les moyens, tous les moyens !

La bicyclette est pour nous l'objet qui permet d'aller librement d'un lieu à un autre de son choix. Cette possibilité est délimitée et liée à une responsabilité. Le cycliste sait où se trouve sa bicyclette, il peut la réparer lui-même ou pas, l'améliorer ou pas suivant ses envies, ses besoins et ses possibilités. Tout cela constitue un tout que le mot bicyclette désigne ici. Cette précision n'est sans doute pas superflue puisqu'il est possible qu'un jour nos contemporains trouvent ce point de vue bizarre voire incompréhensible.

Le Vélib' est un hybride : la fusion entre une bicyclette et un système d'information. Il s'agit d'un système automatisé de prêts de vélos. Par opposition à la bicyclette et du point de vue de l'utilisateur, le Vélib' se présente comme un objet idéal, à la fois présent partout, toujours identique à lui-même et inusable. Ces trois caractéristiques surprenantes reposent sur une organisation que nous allons détailler.

Au premier abord, on peut distinguer deux groupes de personnes qui interviennent sur le système Vélib'. Le premier est celui des usagers/consommateurs qui ont pour fonction de choisir les bornes de départ et d'arrivée et entre temps de faire une séance de pédalage. La liberté des membres de ce premier groupe est limitée par certaines contraintes : le choix des bornes (1500 stations), le temps (seule la première demi-heure est gratuite) et la disponibilité. Par ailleurs, en dehors de cette liste, il n'y a pas d'initiative possible, on ne peut pas réparer le Vélib', on ne peut évidemment pas le personnaliser.

Le second groupe est celui des techniciens qui lui-même se subdivise en trois sous-groupes : celui des transporteurs qui circulent dans une vingtaine de camionnettes tous les jours jusqu'à 2h du matin afin de répartir les Vélib's ; celui des réparateurs qui fait en sorte que le Vélib' reste utilisable, comme neuf ; et enfin celui des gestionnaires qui derrière leur écran organisent le système.

De tout cela, ce qui nous semble le plus choquant, c'est le découpage des rôles qui empêche les usagers de pouvoir se responsabiliser, de saisir un minimum les conséquences de leurs actes. Réparer un vélo cela prend du temps, nécessite de l'énergie, mais cet aspect est invisible pour notre usage. S'amuser à descendre de Ménilmontant peut être grisant, mais avec une bicyclette, on sait que cela signifie aussi à un moment ou un autre de remonter, à présent avec le Vélib' ce serait ridicule ! Des personnes anonymes, les transporteurs, viendront plus tard remonter le Vélib', peut-être même très tard dans la nuit. Les usagers ne peuvent être de fait que des spectateurs du système Vélib' et sont réduits à râler si le service n'est pas à la hauteur de leur illusion. Cette situation peut d'ailleurs être très confortable, c'est

un rôle très balisé, stéréotypé voire infantilisant. Les techniciens viennent donc absorber dans la mesure du possible cette déresponsabilisation du premier groupe.

Prenons un peu de recul. Le Vélib' n'est que l'élément apparent d'une organisation beaucoup plus importante. Comme il est à la fois un objet standardisé et impossible à s'approprier, il s'ensuit une massification des usages. Avec cette organisation, ce n'est pas le Vélib' qui est la marchandise mais plutôt l'*usage* de celui-ci : l'usage de ce destrier des temps modernes est prêt à consommer. Or ce marché de l'usage du Vélib' nécessite pour son fonctionnement toute une batterie d'indicateurs statistiques fournis par le système d'information et la dynamo située sur le Vélib'. Ceci passe par le fichage des usagers. Il est vrai que l'on n'avait encore jamais pu avancer des chiffres sur l'utilisation du vélo avec une telle précision, ils sont à présent connus à l'unité près dans l'instant.

On peut néanmoins s'interroger sur les causes du succès. Comment se fait-il en effet que les parisiens n'aient pu par eux-mêmes se mettre à circuler dans la rue avec leur propre bicyclette ? Cela est-il l'illustration d'une tendance de fond à l'œuvre depuis plusieurs décennies ? Il apparaît en effet que nous sommes de moins en moins capables de saisir pour nous-mêmes le sens de notre quotidien et ses implications, cela se traduit par une déresponsabilisation accrue ainsi que par une dépendance toujours plus poussée vis-à-vis de l'Etat, ou de toute autre organisation surplombante publique ou privée (comme un publicitaire). Et c'est bien dans ce contexte que toute innovation, tout nouveau service, est accueillie comme un cadeau des dieux !

Le système Vélib' n'est donc nullement en rupture avec l'évolution de notre société. Tout d'abord parce qu'il constitue un élément supplémentaire de prise en charge de notre quotidien. Mais aussi parce qu'il donne l'illusion d'une dématérialisation de nos actes. Cela est évidemment factice, les questions matérielles sont décalées, rejetées dans le temps et l'espace et deviennent ainsi comme inexistantes au jour le jour.

Le succès du Vélib' ne peut se comprendre que dans le contexte de la prise de conscience écologiste et de son pendant catastrophiste. Bien que l'argumentation écologiste prenne une place de plus en plus importante dans la société, celle-ci reste toutefois circonscrite à des questions de pollution. Ce point de vue, par son étroitesse, ne peut que venir justifier une mise en ordre, un formatage de notre quotidien de plus en plus intrusif. En regardant l'alignement parfait des Vélib's sur leur station, on réalise que les contradictions de notre société ne cessent de susciter une surenchère technique qui s'exprime par un besoin d'ordre plus important. Cette situation ne peut qu'engendrer de l'opacité et de la fragilité venant ainsi amplifier les aspects chaotiques de notre société. Cette évolution est ancienne mais l'écologie médiatique se présente depuis quelques temps comme le nouveau carburant idéal de la société marchande administrée.

Nous n'avons pas de solution miracle à proposer, et d'ailleurs nous ne considérons pas la situation en ces termes. On ne peut que souhaiter et agir pour une prise de conscience par la population pour, dans un premier temps, à la fois se responsabiliser, saisir le sens de nos actes et défendre des espaces de liberté.

R & D, avril 2008
Relocaliser et Désinformatiser