

De la “voirie pour tous” à la “planète pour tous”

Etre vers la vie, est-ce dire “oui à la vie ?

La devise de l’“être vers la vie” a été formulée par Watsuji Tetsurô (1889-1960) en réponse, peut-être en défi, au mot de Martin Heidegger (1889-1976) de l’être vers la mort. Watsuji ne critiquait pas tant l’idée de Heidegger que l’être (ou le Dasein) doit faire face à sa propre mort et se trouve sous le signe de la finitude, que plutôt le postulat de Heidegger que la vie s’inscrive avant tout dans le temps. Watsuji y oppose comme détermination de la vie humaine l’espace à savoir “fûdo”, le milieu, qui exerce son influence par les opportunités et contraintes spatiales. Si Watsuji désinscrit la vie humaine de sa dimension temporelle – abstraite et transcendante – pour l’inscrire dans sa dimension spatiale – concrète et immanente. Ce n’est pas étonnant de la part d’un philosophe japonais, car des principes abstraits tels que le temps, la métaphysique et la transcendance sont des notions introduites et traduites de la philosophie gréco-européenne, elles ne sont pas les forces motrices de la tradition philosophique japonaise.

Pour comprendre la visée de Heidegger et de son “être vers la mort”, précisons qu’il ne signifie pas un déni de la vie, mais l’acceptation de la vie dans la parfaite conscience de sa finitude. La conscience de cette finitude est également très présente dans la pensée japonaise, l’impermanence des choses est au coeur même de la pensée bouddhique et, par extension, de la pensée esthétique. La certitude douloureuse que la beauté ne durera pas renforce sa puissance instantanée. Watsuji ne le refute pas, il met un accent autre en soulignant l’importance de l’ancrage de la vie dans l’espace. Dans tous les cas, il n’y a pas d’opposition inconciliable entre Watsuji et Heidegger, les deux consacrent une part de leur oeuvre à la dimension sociale de l’être humain et à l’importance des rapports interhumains.

Après ce préambule se pose la question de la manière traiter le thème de notre colloque “Etre vers la vie”. C’est pour nous un projet qui doit valoriser un monde favorable à l’accueil et à la préservation de la vie sous toutes ses formes, au-delà du destin individuel. La première étape sera la définition du “monde” selon le philosophe japonais Nishida. Ensuite, nous nous pencherons sur l’organisation de la ville comme “monde” à petite échelle et nous éclairerons en particulier des aspects concernant “mobilité” et “responsabilité”.

“Le monde” selon Nishida Kitarô (1870-1945)¹

Le monde (sekai) est toujours un monde créateur et créé, ce n’est pas, pour Nishida, un monde statique et neutre, face à un sujet connaissant ou agissant. Il y a une dynamique de la transformation mutuelle entre les êtres vivants et leur milieu ; ensemble ils constituent “le monde” qui évolue au travers de l’évolution de la vie en son sein. Le monde (qui nous contient) agit sur nous, et nous agissons sur le monde (que nous constituons).

Le “monde” de Nishida correspond à ce que nous appelons aujourd’hui la “biosphère”, la sphère où se déploie la vie, qui inclut toutes les espèces vivantes et les milieux où elles se développent. La biosphère rassemble tous les écosystèmes qui sont eux-mêmes composés de deux ensembles complémentaires, le biotope et la biocénose. Le biotope est constitué par le milieu inerte, la biocénose est formée de la communauté vivante qui prospère dans le biotope. Les humains ne sont qu’un élément de la biocénose parmi d’autres. Mais ils sont des acteurs par excellence qui transforment, en profondeur, leurs milieux, ce qui soulève la question de la responsabilité.

Au sein de ce monde entendu comme biosphère, l’être humain est, selon Nishida, un corps pensant, autrement dit le corps est pour l’être humain un outil de la connaissance. Grâce au corps, nous

sommes au contact avec le monde dont nous faisons partie, que nous transformons continuellement et qui, par ricochet, nous transforme à son tour. L'être humain intervient partout comme organisateur de la biosphère, surtout en créant la ville (de toute taille, en japonais, shichôson, villes et villages), elle-même le trait d'union entre les individus et la société.

La ville comme "biosphère humaine"

Plus de la moitié de l'humanité vit en ville ou dans des lieux densément urbanisés. Avec le développement des villes, les moyens de déplacement se sont multipliés, et généralement l'essor du véhicule motorisé comme moyen de transport rapide et souple allait de pair. En contrepartie de ce confort, l'espace public se trouve modifié en profondeur aussi bien quant à sa fonction qu'à son esthétique. L'automobile a changé les villes, et si elle « défigure » certaines en leur faisant perdre leur aspect d'autrefois, elle « configure » d'autres en les dotant d'une part de magie indéniable. A part l'impact sur l'esthétique urbaine, le véhicule motorisé a également généré un rapport de forces inégales et sans commune proportion avec le corps humain, qui a fini par mettre en péril la convivialité au quotidien.

La convivialité n'est pas un concept abstrait, c'est le "vivre avec les autres" et la rencontre au quotidien avec autrui dans un contexte de courtoisie et de compréhension mutuelle. Dans le contexte urbain, c'est le comportement pacifique et respectueux de tous les usagers de la rue. Or, une notion aussi fondamentale pour la vie humaine que "la rue" au sens de "voie publique" n'a pas de définition juridique en français. Cette lacune n'est pas seulement symbolique, elle a des répercussions pratiques car, on creusant, on découvre la très grande complexité et les multiples contraintes et contradictions que soulève la notion de "voie publique". C'est l'occasion pour une réflexion fertile concernant notre pratique de la vie comme "pratique de la ville" et plus particulièrement comme "pratique de la rue".

Ville et mobilité

Les villes sont le reflet de la volonté, du don d'organisation et des valeurs qu'une société affiche. Du dessin des villes découle la gestion du trafic. En France, plusieurs types de gestion se sont succédés, chacun à l'image de l'accent que mettaient les responsables à un moment donné, et chacun est porteur de messages qui vont au-delà de la simple question du trafic. Sur les trente dernières années, la conception des aménagements routiers a considérablement évolué.

La première génération correspondait à l'essor économique de la France des années 1970. On traçait les grands axes autoroutiers favorisant ainsi la vitesse, tandis que des pénétrantes atteignaient les villes jusqu'au coeur en aboutissant à de grands parkings. Le *credo* de la sécurité était la séparation des flux, en termes clairs : le bannissement des usagers non motorisés hors de la route.

La deuxième génération prévoyait des solutions intermédiaires, des voies accordées distinctes aux bus, au vélo, un début de prise en considération des piétons. La France a été le premier pays à développer des idées du type "*shared space*" sur des rues à fort trafic, alors qu'à l'époque même les pays nordiques ne les envisageaient que sur des rues secondaires ! C'était le programme expérimental interministériel « Ville plus sûre, quartier sans accidents » lancé par l'État français en 1984. Il portait sur plus de 70 villes et débouchait sur des transformations spectaculaires, références dans le domaine de l'urbanisme à ce jour.

La troisième génération prônait comme solution type *rue mixte* avec un trafic motorisé réduit et des vitesses maîtrisées depuis les années 1990. C'est l'époque où naissent les zones 30 et les mini-giratoires, outil de régulation et d'humanisation de la voie publique et de la vie des quartiers. L'amélioration de l'efficacité et de l'attractivité des transports collectifs accompagnait ces mesures.

Ces exemples illustrent comment une société conçoit l'espace public et son usage. A chaque changement de gestion, la prise de conscience passait par une remise en question des pratiques existantes. D'une approche où la route est réglementée et les flux séparés, on se tournait vers des solutions intégrant les usagers fragiles, conscient du déséquilibre généré par l'omniprésence modes des modes de transports motorisés.

L'impact de la voiture

La voiture permet de se déplacer à des vitesses élevées auxquelles nos organes de perception ne sont pas adaptés. Au volant d'une voiture, et en fonction de la vitesse, le champ visuel se rétrécit considérablement. Si à 40 km/h, l'angle de vision est à 100 degrés, il se rétrécit à 75 degrés à 50 km/h et à 45 degrés à 100km/h. En ville, la vitesse est limitée à 50 km/h et l'angle de vision qui en résulte pour les passagers d'une voiture appauvrit la perception visuelle de leur environnement immédiat, se produit un appauvrissement en interactivités et un sentiment d'anonymat. La vitesse de la voiture chamboule la perception que nous avons de l'espace et d'autrui, car nous ne voyons plus l'expression faciale des autres utilisateurs de la chaussée. Au profit de la voiture et de ses atouts, nous avons négligé une partie des rapports simples de convivialité en ville.

La vitesse n'est certes pas le seul facteur de cet appauvrissement. S'y ajoute un manque de considération pour les besoins des usagers fragiles, par exemple les piétons. Il est souvent malaisé de se déplacer à pied, pour des raisons de sécurité, de confort et de continuité des cheminements. Notre société est rude puisque conçue pour jeunes cadres dynamiques, en bonne santé et motorisés - autant dire que les exclus ou « hors norme » sont nombreux. Et avec le vieillissement de la population, la société glissera vraisemblablement vers une organisation des espaces publics qui devra en tenir compte pour rester dans l'optique « être vers la vie ». On sera amené de revoir à la baisse les exigences de « liberté » pour satisfaire à un besoin plus vital, celui de l'autonomie. Notamment celle des plus fragiles comme les enfants et les personnes âgées.

La voiture s'est tellement développé qu'elle a non seulement phagocyté les voies de circulation, mais aussi les espaces stationnement et d'arrêt. Cette représentation de la ville selon le mode de déplacement motorisé se traduit par la réticence de concevoir la ville autrement qu'au service de l'utilisateur de l'automobile. Les réticences s'expriment de différentes façons : frilosité d'apaiser la vitesse, gêne de supprimer du stationnement en faveur d'un autre usage plus dynamique (square, aire piétonne, piste cyclable, parc de jeux).

Mon topos se cristallise ainsi autour de la « voiture » et de « l'espace public », ce qui nécessite la précision suivante : cet article n'est pas un plaidoyer contre la voiture, mais contre l'abus de la voiture. La voiture est un symbole de la réussite technologique, un fleuron du savoir-faire, mais aussi l'objet qui se prête à tous les abus et excès : gourmand en énergie, inéquitable dans l'utilisation de l'espace public, dangereux, polluant, coûteux...

Elle porte en elle le même paradoxe que la notion d'« individu » : l'individu est à la fois doté du sens du devoir, de la responsabilité et du droit, mais il n'est jamais à l'abri de devenir égoïste, violent, tyrannique...

L'espace public comme lieu de conflits

Afin de désamorcer lesdits « conflits », les aménageurs ont eu recours à des gestions technologiques. A ce titre, le feu tricolore était - et reste - un des moyens classiques pour gérer des situations conflictuelles entre usagers de la voie publique. Historiquement, les premiers feux avaient pour vocation de régler la circulation automobile sur les carrefours, lieux d'accidents graves, et de protéger la voiture contre les autres voitures. Cet usage et la définition y afférente se sont modifiés depuis, et d'autres fonctions sont venues s'y ajouter. On prétexte aujourd'hui que le feu tricolore dans les installations urbaines « protège » le piéton. En réalité, cette protection cache à nouveau un

privilège accordé au véhicule motorisé. Si le terme « feu tricolore » est exact du point de vue de l'automobiliste, le piéton voit plutôt un feu bicolore (rouge ou vert) et plus généralement, il voit le feu rouge, celui qui l'arrête. Cela semble être le sort du piéton. D'où l'appellation du feu tricolore « feu rouge » par métonymie. Dans la pratique, le « feu rouge » qui est censé protéger le piéton, est celui qui lui enlève d'office tous les droits. Si on souhaitait réellement protéger le piéton, on installerait des feux verts pour les piétons, et des feux rouges de base pour les voitures qui peuvent, sur simple demande, faire passer leur feu rouge au vert - avec un certain temps de latence, bien entendu. (*image) Cette caricature rend bien compte du renversement des coutumes que proposent les urbanistes de la nouvelle génération. Ce n'est que la rectification d'une situation aberrante. Bref, au lieu d'être « vers la vie », nous avons pris l'habitude d' « être vers le non sens ».

Les conflits surgissent également quant à la répartition de l'espace public. L'automobiliste trouve partout des routes aménagées à ses besoins. Tel n'est pas le cas du piéton. Le trottoir, souvent absent dans nos villes moyennes et petites, et s'il existe, il est rudimentaire et généralement concédé en bonne partie aux véhicules motorisés. Ou bien les trottoirs sont si bien équipés en mobilier urbain et avec les inévitables poteaux destinés à dissuader le stationnement automobile, qu'on oublie l'élément essentiel, le piéton, qui, lui, ne trouve plus d'espace pour avancer confortablement.

La rectification de cette conception de “la voiture d'abord” passe par une réflexion sur le statut de l'espace public et, conjointement, sur la place de la voiture. En cela, la perception du « monde » selon Nishida et le retour vers la dimension du corps humain peut éclairer.

« La perception du monde » selon Nishida

La philosophie de Nishida est le fruit d'une rencontre d'avec la pensée européenne. Son écriture s'appuie sur le fond de pensée japonais que Nishida continue à véhiculer sans forcément l'explicitier. Mais sa critique de la philosophie gréco-européenne révèle que son point d'ancrage est différent des courants principaux européens. Le monde n'est pas en face de nous comme simple objet. Nous sommes dans le monde en tant qu'éléments constituant ce monde, toute activité humaine non seulement modifie le monde, mais le monde agit sur nous, qui sommes en son sein. De cette conception du monde comme monde global, comme « biosphère » découle, encore aujourd'hui, un attachement profond et candide à toutes les choses du monde, animé par la confiance qu'ont les Japonais dans la nature.

Cette attitude de bienveillance s'étend au corps humain. Plutôt que de considérer le corps comme obstacle à la connaissance, cette part charnelle de notre corps permet le contact avec le réel, c'est l'ancrage dans l'immanent qui est porteur de vérité au sens d'authenticité et d'immédiateté. Le corps est l'outil de communication avec le monde et avec la vie. Pas d'épanouissement harmonieux sans corporéité.

Tenir compte de cette dimension corporelle de la perception de Nishida en particulier et des Japonais plus généralement, renvoie de nouveau à notre manière de vivre la ville, aux enjeux de la mobilité et de la convivialité. Utilisons cette caractéristique de la perception pour redéfinir les priorités afin de ramener l'espace public à la dimension du corps.

« Une voirie pour tous »

La rue est le lieu d'agencement de la ville. Le rapport “Une voirie pour tous” du Conseil National des Transport (2005)² est précurseur dans cette nouvelle prise de conscience de la rue et de l'espace urbain. Il traite la ville comme un tissu vivant, fonctionnel et dynamique, et non comme un espace statique. La voirie (la rue) est considérée comme une zone d'échanges, de services et de rencontres - parfois aussi de conflits qui doivent trouver une solution. La *voirie pour tous* déterminerait un espace pour tous les usagers où leurs besoins seraient reconnus. La mobilité peut et doit se concevoir sous l'angle du corps en mouvement comme référence de base. La mobilité est un droit

de base de l'être humain, et la *voirie pour tous* signifie que l'espace a pour vocation d'être dévolu à tous les usagers et de tenir compte de leurs besoins, notamment ceux des plus vulnérables.

Le « code la rue »

Dans tous les domaines, un changement de pensée commence par un changement de mot. Nommer correctement est un premier pas pour penser correctement. La route est un terme inapproprié quand il s'agit de la ville. En ville, il y a des rues. Le code de la « route » s'applique pourtant en ville, avec le résultat que nous connaissons : un comportement routier en ville qui met la vie des plus fragiles en danger. La recrudescence des accidents en milieu urbain ces dernières années en France en témoignent. Le même phénomène s'était produit chez nos voisins. Etant donné les statistiques d'accidents de la route inquiétantes, la Belgique a forgé son « code de la rue » qui ajuste la terminologie et les recommandations au milieu urbain. Les priorités sont repensées et la responsabilité du plus fort à l'égard du plus faible est imposée. Depuis son entrée en vigueur en janvier 2004, il s'avère être un vrai dispositif de vies épargnées. On est parfaitement dans une logique « d'être vers vie ».

Le « shared space »

L'ultime forme de l'espace qui intègre tous les types de mobilité est le « shared space » littéralement « espace partagé par tous ». Il s'agit d'un partage qui n'est pas l'espace compartimenté avec la ségrégation des flux, mais un partage au sens de co-utilisation. En France, le programme « ville plus sûre » a tracé le chemin, et ce nouveau concept, mûri et bien appliqué vient des Pays-Bas. C'est la rue « nue » sans marquage routier, avec mouvement libre de tous les modes de déplacement, vitesse apaisée et adaptée spontanément à la situation. C'est un espace qui est régi par deux seules règles : rouler à droite et priorité à droite. Le reste est laissé à l'appréciation des usagers et à la courtoisie. Nous sommes parfaitement dans le concept d'une nouvelle gestion de la mobilité où les conflits ne sont plus « gérés » par la technologie, mais par l'interaction humaine.

La mobilité au Japon

Ce n'est pas seulement sur le plan philosophique que le Japon offre des pistes de réflexion, c'est aussi sur le plan de l'organisation de la mobilité. Un pays riche comme le Japon, première puissance financière et deuxième puissance industrielle du monde, a pourtant opté pour l'intégration en amont d'un réseau très performant de transports collectifs (privés et publics). Avec une industrie automobile de pointe, comme la France, le Japon n'a toutefois pas négligé les autres moyens de déplacement, et cela non pas pour des considérations politiques de gauche ou de droite. Motivé par l'exiguïté du territoire, le gouvernement a mis l'accent sur le développement du réseau des transports en commun de grande qualité, propre et d'un maillage dense et largement utilisés. Les transports en commun ne sont pas conçus comme un pis-aller, mais comme service de base pour toute la société. L'organisation va encore plus loin : les gares au Japon sont aménagées en tenant compte des besoins et du confort des usagers. Ce sont des lieux de passage, certes, mais pleins de vie. Gare rime avec commerce, clientèle, animation, et va de pair avec propreté, efficacité et attractivité. Combiné avec l'utilisation du vélo, l'intermodalité bicyclette - transports en commun est opérationnelle depuis des décennies. Certes, les transports en commun japonais restent généralement assez chers pour l'utilisateur, mais toujours moins onéreux que la voiture individuelle. C'est un choix de priorité pour l'utilisation de l'espace public – ce dernier étant rare, donc précieux.

L'usage de l'espace public

L'espace public est par vocation un espace destiné au public. C'est par conséquent le public qui doit en être le premier bénéficiaire. C'est à partir du public que se définissent les usages, les moyens utilisés fixes ou mobiles, les modes de déplacement, les moments et les durées d'utilisation de la l'espace public et de la voirie. Ce principe de base "destiner la voie publique au public" peut apparaître comme une évidence, mais force est de constater que ce principe a été souvent perdu de

vue dans la seconde moitié du 20^{ème} siècle et que techniciens, concepteurs et décideurs ont préféré destiner la voie publique à une des fonctions, et non pas au public.

L'usage de l'espace public évolue avec son temps. Si la philosophie en général remet en question la dichotomie qui considère l'homme d'un côté et le monde de l'autre, tel n'est pas le cas dans le domaine de la gestion de l'espace public de la "rue". On y retrouve une dichotomie analogue sous forme de dualisme opposant l'usager d'un côté et l'aménagement de l'autre; et au sein du groupe des usagers, on oppose les véhicules motorisés aux autres usagers. En poussant la comparaison plus loin, on observe qu'une hégémonie similaire à celle de l'homme dominant le monde s'esquisse sur la voie publique où le véhicule motorisé "domine" les autres usagers, plus fragiles. Une autre dichotomie touche la réglementation en vigueur qui se base moins sur le binôme droits – devoirs, que sur le couple droits – interdictions, le terme "droits" étant entendu comme une revendication, et son empêchement comme un préjudice. Ce n'est pas l'esprit du code, mais son interprétation qui est largement entrée dans les moeurs en France. Le feu vert est un "droit" ; la vitesse maximale autorisée est devenue la vitesse moyenne "normale"; la chaussée est la propriété du véhicule motorisé et les autres usagers sont des "obstacles".

Et pourtant, la "voie publique" et ses usagers forment un ensemble. L'intérêt de tous est de surmonter les conflits et de résoudre les dysfonctionnements. Séparer les modes de déplacement et les monter les uns contre les autres sont des pratiques néfastes et en décalage par rapport à la réalité. Nous pouvons tous être, à tour de rôle, piéton, cycliste, automobiliste, usager du transport collectif ou motocycliste, patineur, personne à mobilité réduite. L'intermodalité devrait mettre un terme à cette guerre stérile des modes de déplacement. Usagers et aménageurs sont invités à changer de discours et à prendre leurs responsabilités.

Responsabilité

"Tout ce qui a constitué le visage lumineux de la civilisation occidentale présente aujourd'hui un envers de plus en plus sombre. Ainsi, l'individualisme, qui est l'une des grandes conquêtes de la civilisation occidentale, s'accompagne de plus en plus de phénomènes d'atomisation, de solitude, d'égoïsme, de dégradation des solidarités. Autre produit ambivalent de notre civilisation, la technique, qui a libéré l'homme d'énormes dépenses énergétiques pour les confier aux machines, a dans le même temps asservi la société à la logique quantitative de ces machines. L'industrie, qui satisfait les besoins d'un large nombre de personnes, est à l'origine des pollutions et des dégradations qui menacent notre biosphère. La voiture apparaît, à cet égard, au carrefour des vertus et des vices de notre civilisation. La science elle-même, dont on pensait qu'elle répandait uniquement des bienfaits, a révélé un aspect inquiétant avec la menace atomique ou celle de manipulations génétiques.", dit Edgar Morin.³

Ce dérapage technologique et énergétique nécessite de revoir nos bases éthiques, à savoir le cadre pour les responsabilités personnelles et collectives, tant à l'échelle de la rue, de la ville, de la nation et de la planète. Hans Jonas a démontré qu'aucune éthique traditionnelle ne donne des outils satisfaisants eu égard à cette nouvelle puissance de l'être humain sur ses semblables mais aussi et surtout sur la biosphère. La responsabilité est d'autant plus grande que la technologie agit désormais sur un rayon d'action large, qu'elle entraîne un impact plus grand sur l'espace, et plus lointain dans le temps, au-delà d'une génération humaine. Autrement dit, l'être humain, élément vivant issu de la biosphère, est à l'origine de la haute technologie, est ce même être humain est également le plus grand défi et le plus grand bouleversement que la nature (la biosphère) ait jamais généré⁴ !

Le dualisme homme – environnement conjugué avec la puissance technologique insoupçonnée ont altéré la vie de notre planète. La symbiose harmonieuse est en cause, et l'activité humaine démesurée entraîne un déséquilibre menaçant la survie même des acteurs principaux : les êtres humains. Tant que nous considérons que nous sommes et "décideurs" sur le monde, nous resterons

extérieurs du monde, alors qu'une nouvelle éthique exige de se sentir impliqué dans le monde. S'il y a une crise de civilisation, c'est parce que les problèmes fondamentaux sont considérés en général par la politique comme des problèmes individuels et privés. Cette dernière ne perçoit pas leur interdépendance avec les problèmes collectifs et généraux.

L'exigence d'une nouvelle éthique est double. Il s'agit d'une part de ressouder l'être humain avec son milieu, pour réaffirmer l'ensemble qui est la biosphère; et d'autre part, de donner une dimension trans-générationnelle à l'acte humain dont les répercussions toucheront les générations futures, plus précisément, dont l'impact affectera le corps social qui porte l'avenir en lui.

Conclusion

Nous portons le monde en nous; nous sommes le roseau pensant du monde et nous en portons, quelque fragiles que nous soyons en apparence, la responsabilité de nous restreindre et de retrouver en nous-même les repères qui permettent un équilibre au sein de la biosphère.

La gestion de l'espace public en général et de la rue en particulier servent d'exemples pour illustrer une attitude humaine qui se reproduit à l'égard de la planète. Selon l'échelle envisagée, la rue comme la planète ne sont que des terrains expérimentaux où l'homme exerce son pouvoir de création et de désolation.

La responsabilité que nous avons en tant qu'être humain ne touche pas que les grandes causes et décisions, les petites ne sont pas moins importantes. Celles-ci font notre quotidien, et si nous ne faisons pas nos preuves responsables à petite échelle, sommes-nous crédibles pour l'échelle planétaire? L'usage quotidien de la rue pour des millions d'urbains en est un exemple qui nous permet d'extrapoler.

Si la planète était considéré comme "espace public", et qu'on la traitait avec autant d'égard que le préconise la "voirie pour tous" pour l'espace public, à savoir de manière équilibrée sans le limiter à une seule fonction, nous ferions un grand pas en avant pour "être vers la vie". Si la planète était considéré comme un "espace public" avec des fonctions et des vocations diverses, on arrêterait peut-être de l'utiliser à des fins qui ne profitent qu'à une minorité.

Tout comme dans l'utilisation "abusive" de l'espace public, des blocages culturels et des intérêts particuliers forment obstacle à une prise de conscience de l'usage excessif que nous faisons de notre planète. Il est temps d'élaborer un "code de l'espace public" pour notre planète, dans le même esprit que le "code de la rue" : renverser les priorités en plaçant le plus fragile au centre de nos décisions. Le plus fragile, c'est la base de la vie : ce sont l'eau, l'air et (bientôt) les céréales, détournés de leur vocation première, à savoir, d'être un bien commun et de soutenir la vie. La "voirie pour tous" devrait nous inspirer une démarche similaire à l'échelle mondiale pour aller vers "la planète pour tous" et "la biosphère au public".

Références

¹ NISHIDA Kitarô, *Geijutsu to dôtoku (Art et morale)*, 1923. Tôkyô, 1988.

² PEIGNE Hubert, *Une voirie pour tous*. Rapport du Conseil National des Transports. Paris, 2004-2005.

³ MORIN Edgar, Label France, interview avec Anne Rapin dans *Sciences Humaines* no.28, juillet 1997, à l'occasion de la sortie de son livre *Une politique de civilisation*. Paris 1997.

⁴ JONAS Hans, *Das Prinzip Verantwortung*. Frankfurt a.M., 1979.