

# Guide

## LIVRES

### Banlieue désenclavée

Le Val-Fourré, à Mantes-la-Jolie, dans les Yvelines, n'est pas gâté. Un taux de chômage à 30 % et un service public défaillant maintiennent une partie des habitants de ce quartier dans l'isolement social. Aux heures creuses, la seule ligne de bus qui le relie au centre se fait attendre. Pas commode pour un tiers des ménages qui n'a pas de voiture. C'est au Val-Fourré qu'Aziz Senni crée, en 2000, à 24 ans, Alliance transport accompagnement (ATA). Cette entreprise de service à la demande ressemble à un service de taxis, mais meilleur marché, car plusieurs passagers partagent le véhicule sur tout ou partie du trajet.

Dans son autobiographie rédigée avec un journaliste, Aziz Senni consacre à peine une page à l'activité d'ATA, qui emploie aujourd'hui 43 personnes et réalise 1,2 million d'euros de chiffre d'affaires. Il raconte ses difficultés de fils d'immigrés marocains élevé en banlieue défavorisée, son envie de réussir, les trouvailles commerciales qui le hissent en haut de la pyramide. Il partage son regard sur les problèmes des banlieues, le rôle des politiques et de la presse. Des avis autorisés par son expérience et sa fréquentation du pouvoir : devenu l'exemple – désespérément rare – du « beur » qui réussit, reçu dans plusieurs ministères, Aziz Senni est membre de commissions gouvernementales. Un récit aux accents particuliers en ces temps de conflit ouvert dans les zones de marginalisation de la République.

AZIZ SENNI AVEC JEAN-MARC PITTE.

*L'ascenseur social est en panne... J'ai pris l'escalier*, L'Archipel, Paris, 2005.

### Critique de la vitesse pure

Entre ingénieurs de la circulation et urbanistes, le courant ne passe pas. Les premiers veulent voir le trafic s'écouler aussi vite que possible. La seule limite qu'ils reconnaissent :



les finances disponibles pour construire routes, ponts, avenues, roclades et élargissements de la chaussée. Les urbanistes, eux, ne regardent pas la vitesse, mais l'espace, qu'ils cherchent à rendre le plus convivial possible.

L'auteur dénonce l'inefficacité d'une « facilitation aveugle de la mobilité » pour espérer régler les problèmes de congestion. Il enjoint les politiques de la ville d'œuvrer pour que les ménages de toutes catégories puissent trouver un logement dans la partie dense des villes. Il propose de modérer la vitesse à 30, 50 ou 70 km/heure, seule manière de fluidifier la circulation, ce qui revient à perdre en vitesse et à gagner en fiabilité. Ce texte, qui reprend une conférence donnée à Lille en 2004, aborde des enjeux passionnants dans un style malheureusement souvent abscons.

MARC WIEL.

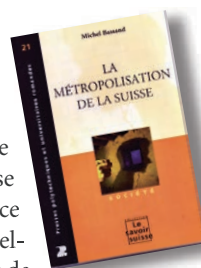
*Ville et mobilité : couple infernal ?* Editions de l'Aube, La Tour d'Aigues, 2005.

### Les métropoles suisses étalent leurs difficultés

Densément peuplé, le Plateau suisse est en passe de devenir un vaste espace urbain entrecoupé de quelques zones agricoles. Plus de 70 % de la population helvétique se concentre dans la zone d'influence de cinq grandes métropoles : Genève-Lausanne, Berne, Bâle, Zurich et le sud du Tessin. Quelles sont les causes de cette occupation du territoire qui s'échine à effacer les contours de la ville ? Comment se déplace, se loge et vote le citoyen dans ces métropoles ? Comment se construit l'identité des habitants d'espaces aux contours variables, aux frontières diffuses ? Voilà les questions auxquelles Michel Bassand répond dans cet ouvrage riche et synthétique. Il résume quinze années de recherches menées à l'Ecole polytechnique fédérale de Lausanne, où il a enseigné la sociologie.

MICHEL BASSAND.

*La métropolisation de la Suisse*, Le Savoir suisse, Lausanne, 2004.



### En Chine, la petite reine se meurt

Partout dans le monde, autorités et associations s'efforcent de promouvoir le vélo, moyen de transport économique, écologique et sain. Sauf en Chine. En 1998, Pékin lui interdit de circuler sur une de ses artères centrales les plus empruntées. En 2003, Shanghai fait de même sur... 54 axes. Disposition aussitôt imitée ailleurs dans le pays. Pourtant consubstantiel à la culture chinoise, le vélo n'est plus « in ». La voiture serait le signe du véritable progrès et de la richesse. La bicyclette synonyme de sueur et de pauvreté. C'est l'histoire de cette descente du vélo dans l'échelle des valeurs et la vie quotidienne chinoise qu'Eric Meyer, correspondant à Pékin de France Inter, raconte. Un témoignage sur la partie qui se joue là-bas entre la survie de l'environnement ou sa mort à petit feu.

ERIC MEYER. *L'Empire en danseuse*, Paris, Editions du Rocher, 2005.

## REVUES

### La ville en vert

Dans son dossier n° 343 consacré aux jardins, l'édition de juillet-août de la revue *Urbanisme* met en scène différentes formes d'espaces verts en ville. Pour les uns, c'est une question d'esthétique. Pour les autres, majoritaires dans ce dossier, d'équilibre psychique. Les « jardins partagés », qui fleurissent à Paris – on en compte vingt-cinq et dix en friche – donnent aux habitants-jardiniers une sensation de liberté et la satisfaction d'assouvir un désir innée de beauté, explique Laurence Baudet, ethno-urbaniste. Ailleurs, cultiver son jardin est un acte quasi thérapeutique pour réinsérer des personnes en difficulté et construire une démocratie informelle de quartier. En Allemagne, dans les vastes pelouses des « jardins du peuple », se côtoient une variété de cultures, de générations et de classes sociales.



Pour compléter ce tour d'horizon de la verdure urbaine, Thierry Paquot retrace l'histoire des « cités jardins » et de leur promoteur, Ebenezer Howard. Au début du XX<sup>e</sup> siècle, ce Britannique s'érige contre la ville industrielle, grise et asphyxiante. Il est la cheville ouvrière de l'édification de Letchworth et Welwyn, deux villes entourées de verdure, où la propriété du sol est collective et le mode de fonctionnement la coopération. Une conclusion se dégage de cette lecture très enrichissante : le jardin, ce n'est pas un cosmétique pour la ville, c'est du baume pour l'âme.

*Urbanisme* paraît six fois par an. Disponible en librairie ou en ligne : [www.urbanisme.fr](http://www.urbanisme.fr)

### Marche arrière toute

C'est un dossier très inquiétant que donne à lire le dernier numéro de la revue *Transport Urbain*. Pierre-Henri Emangard y dissèque la stratégie commerciale de la SNCF, qui vise à dissuader la clientèle des lignes régionales en augmentant les temps de parcours et en diminuant les fréquences. Le reste du dossier traite des impacts de la décentralisation sur les transports régionaux en France. Spécialistes de la mobilité, les auteurs traversent les frontières hexagonales pour aller chercher des contre-exemples en Allemagne et en Suisse.

Disponible sur commande :

<http://olegk.free.fr/tu/hometu.html>

### MILITER

#### Minorité très agissante

Ils ont la pêche et sont de bonne humeur, les militants d'Actif-traffic. Avec ça, ils espèrent déplacer des montagnes, ou plutôt des autoroutes, et mettre à la place des transports publics, des vélos et tout autre moyen de locomotion non nocif. L'association cherche du renfort pour ses actions de rue – avis en particulier aux amateurs de théâtre et de sport –, ses groupes d'études ou son groupe de travail pour des journées sans voiture. Très active en Suisse alémanique, Actif-traffic a par exemple réalisé une étude comparative des services de bus et de tram de 44 villes suisses sur la base de dix critères : qualité du service et du matériel roulant, niveau de prix, etc. Lausanne arrive en tête des villes romandes et dixième au niveau

national. Genève est quinzième. Ex aequo, Fribourg et Neuchâtel sont 21<sup>es</sup>.

[www.actif-traffic.ch](http://www.actif-traffic.ch)

#### Contre les poids lourds

Tout ce que la France compte d'associations d'usagers des transports publics et de protection de l'environnement, deux syndicats et quelques associations de consommateurs lancent une pétition pour demander au Gouvernement français de tout faire pour favoriser le transfert du transport de marchandises vers le rail, les voies fluviales et maritimes.

<http://petition.transport.free.fr/organisations.htm>

### PEDALER

#### Concours

« A vélo au boulot » est le concours de l'association CI Vélo pour encourager un maximum de salariés à aller au travail à vélo. La compétition se déroule en équipes de quatre personnes ou moins selon la taille de l'entreprise. Pro Vélo appuie les entreprises qui s'inscrivent au concours pour motiver et organiser les équipes. Date limite d'inscription : le 28 février 2006.

[www.biketowork.ch](http://www.biketowork.ch)

CI Vélo décerne chaque année le Prix Vélo. Sont récompensées les entreprises et les autorités qui s'engagent en faveur du vélo et des cyclistes en prenant des mesures exemplaires. En 2005, Bienne a été distinguée pour ses parkings à vélos.

[www.igvelo.ch](http://www.igvelo.ch)

#### Antivol

Près d'un quart des cyclistes qui se font dérober leur vélo renoncent à en acquérir un autre. En France, la fédération des usagers de la bicyclette (Fubicy) propose une parade à ce fléau : un système de marquage qui attribue un numéro unique gravé sur chaque vélo. En cas de vol, la police a ainsi une chance de retrouver le vélo volé puis de le remettre à son propriétaire. Au Danemark et dans plusieurs régions allemandes, où ce système est obligatoire, plus de 40 % des vélos volés marqués retournent à leur propriétaire.

[www.fubicycode.org](http://www.fubicycode.org)



A Genève, Ecocycle offre le marquage Fubicy : <http://www.ecocycle.ch>

A Bruxelles, Pro Vélo marque les vélos pour un euro symbolique : [www.provelo.org](http://www.provelo.org)

Fubicy publie *Vélocité*, la revue du cycliste urbain, source d'astuces pour l'utilisateur régulier et d'inspiration pour les associations et les élus qui cherchent à promouvoir le vélo en ville.

<http://fubicy.org>

#### Le vélo en toute liberté

L'idée est arrivée à Genève depuis la Suisse alémanique : mettre à disposition gratuitement des vélos pour la journée, les louer pour des périodes plus longues à des tarifs attractifs. Les pédaleurs affluent par milliers. D'avril à octobre 2004, Genève roule a enregistré 27 000 prêts et locations. Lausanne et Neuchâtel lui emboîtent la roue. Lausanne roule a attiré, en 2005, 10 % de cyclistes de plus qu'en 2004. Ainsi, même lorsque la topographie ne s'y prête pas – toute la ville est en pente – le vélo séduit. L'association a même prêté une centaine de vélos pour un mariage vélo transporté.

Autre point fort de ces associations : proposer une formation et une occupation valorisante aux requérants d'asile et aux chômeurs en fin de droit. A Neuchâtel roule, treize requérants d'asile peuvent s'insérer dans un programme d'utilité publique et recevoir une formation. Ils sont quinze à Lausanne, cent à Genève. Après quelques saisons, ces vélos d'excellente qualité sont vendus au rabais. L'occasion d'acheter le vélo rêvé.

[www.geneveroule.ch](http://www.geneveroule.ch)

[www.lausanneroule.ch](http://www.lausanneroule.ch)

[www.neuchatelroule.ch](http://www.neuchatelroule.ch)

*Demain, on pédale gratis*, documentaire de Frédéric Hausmann, qui raconte l'histoire de Lausanne roule, vient de sortir sur quelques écrans engagés :

[www.leflair.net/demain\\_on\\_pedale\\_gratis.htm](http://www.leflair.net/demain_on_pedale_gratis.htm)

Pour faire du vélo à Paris, mieux vaut se munir du *Plan de poche cyclistes et piétons*, qui cartographie les pistes réellement cyclables, renseigne



sur le sens de la circulation des cyclistes et donne l'emplacement des plus de vingt points de location Roue libre. Service de la RATP, Roue libre est le leader de la location de vélos et des services aux cyclistes en Ile-de-France avec un stock de 2000 vélos, 200 000 locations par an et des offres de balades guidées. Le plan est en vente chez les marchands de vélos.

[www.rouelibre.fr](http://www.rouelibre.fr)

Montpellier est l'endroit idéal où tomber en panne à vélo. Les mécaniciens de l'association Movimento y réparent à domicile ou sur la route sur simple appel. Movimento est aussi un service de location très bon marché de 1000 vélos, de conseils pour les utilisateurs et d'animations pour encourager la diversité des moyens de déplacement.

[www.movimento.coop](http://www.movimento.coop)

A Lyon, l'amour du vélo a engendré le Vélo'V (V-love). Ses 23 000 adhérents peuvent louer un vélo dans l'une des 200 stations à Lyon et Villeurbanne et le restituer dans n'importe quelle autre station du réseau. Fin août, les amants du vélo ont atteint un pic : 13 000 déplacements en un jour. Un succès qui a parfois des ratés : stations non approvisionnées en vélos, systèmes informatiques défaillants. Mais le Grand-Lyon est sur la bonne voie pour sa stratégie de déplacements urbains.

[www.velov.grandlyon.com](http://www.velov.grandlyon.com)

### Chambéry s'ecomobilise

En gare de Chambéry, le comité d'accueil est fort pratique : une vélostation. Le visiteur de passage peut louer un vélo et se lancer à la découverte de la capitale savoyarde. Le cycliste local y trouve de quoi faire réparer son vélo et le garer en toute sécurité. La vélostation de Chambéry est l'une des stratégies de l'association Ecomobilité, qui lutte contre l'autosolisme en Savoie. Elle promeut les plans de déplacements d'entreprises et d'écoles, le covoiturage et la prévention du vol des vélos.

<http://agence.ecomobilite.free.fr>

En Wallonie et à Bruxelles, les cyclistes trouveront utile de consulter le site : [www.gracq.org](http://www.gracq.org)

### SE TENIR AU COURANT

Rien ne bouge plus que l'information sur la mobilité. Le Certu à Lyon édite un bulletin men-

suel, Transflash, qui donne de manière synthétique et d'une lecture très agréable les informations et les tendances les plus récentes en matière de déplacements urbains. L'un de ses principaux animateurs, Jean-Marie Guidez, est un fin connaisseur des transports urbains en Suisse et n'hésite pas à présenter des exemples helvétiques. Pour s'y abonner, envoyer un courriel à [transflash@equipement.gouv.fr](mailto:transflash@equipement.gouv.fr) en notant « inscription » dans l'objet du message.

En principe, Mobilservice s'adresse aux élus et aux professionnels de la mobilité. Mais la matière a de quoi intéresser toute personne qui se passionne pour l'évolution des transports publics et de la mobilité combinée en Suisse et en Europe. Dans sa lettre électronique mensuelle, Mobilservice décrit des réussites ou des bilans d'expériences. Son site présente aussi une bourse à l'emploi, un agenda et l'offre en formations continues accessible à tous, des dossiers approfondis et des forums réservés aux abonnés.

[www.mobilservice.ch](http://www.mobilservice.ch)

### CONTESTER

L'omniprésence de la voiture provoque une vague de contestation qui s'épanche sur internet. Le but des animateurs d'antivoitures.free est de détruire définitivement, arguments à l'appui, « le mythe de l'automobile comme vecteur de liberté ». Les instigateurs d'antibagnole.com déclarent ne pas s'opposer radicalement à la voiture, mais réagir à la surdose, notamment à Paris, où ils vivent. Ils ont choisi le clavier plutôt que le cocktail Molotov pour manifester leur colère devant l'agressivité de trop d'automobilistes.

<http://antivoitures.free.fr>

[www.antibagnole.com](http://www.antibagnole.com)

Née d'un forum de discussion sur internet, la vélorution réunit cyclistes, rollers, piétons et automobilistes raisonnables sous la même bannière : réduire la place de la voiture dans la société. En plus de l'action virtuelle, la quinzaine de groupes régionaux en France s'engage sur le terrain en organisant des « Critical Mass », lors desquelles des hordes de vélos, de rollers et de tout autre moyen de déplacement non motorisé bloquent la circulation automobile.

<http://velorution.org>

### DIVERSIFIER SA MOBILITE

#### Le roller plaisir

Pour être original, ça l'est. Les balades à roller en soirée sont de plus en plus courues à Paris, Annecy et Genève, parmi d'autres capitales du roller.

[www.pariroller.com](http://www.pariroller.com)

[www.nightskate.ch](http://www.nightskate.ch)

[www.roll-n-cy.org](http://www.roll-n-cy.org)

#### A pied

Le plus célèbre citoyen genevois, le Promeneur solitaire, n'aurait pas démenti la politique de la ville pour séduire le piéton. Neuf promenades à thème sillonnent la ville, pointées de haltes et de surprises. Pour renforcer la marche en dehors de ces sentiers, le service d'urbanisme travaille à supprimer les obstacles aux piétons, à assurer leur sécurité et à améliorer la vie dans les quartiers. Les cartes et tous renseignements utiles se trouvent sur :

[www.ville-ge.ch/plan-pietons](http://www.ville-ge.ch/plan-pietons)

#### Partager sa voiture

Caisse commune à Paris, Alpes AutoPartage à Grenoble, La Voiture autrement à Lyon, Strasbourg et Marseille. En sept ans, l'autopartage est passé du degré zéro en France à cinq coopératives. On peut lui souhaiter de rouler sur les traces de Mobility en Suisse, plus grande coopérative d'autopartage au monde.

[www.caisse-commune.com](http://www.caisse-commune.com)

[www.franceautopartage.com](http://www.franceautopartage.com)

[www.mobility.ch](http://www.mobility.ch)

Deux ans et demi après le démarrage du projet de voitures partagées à Bruxelles, Cambio fête son 1000<sup>e</sup> client.

[www.cambio-carsharing.com](http://www.cambio-carsharing.com)