

## « Sur la piste d'une mobilité différente »

### La RevueDurable consacre un dossier complet aux transports

Dédiée aux nombreux enjeux du développement durable, la RevueDurable consacre son dernier numéro de l'année à la question d'une « mobilité différente ». Son 18<sup>e</sup> dossier s'attache à montrer la diversité des approches que des sociologues, des géographes, des réseaux associatifs et des élus mettent en oeuvre pour favoriser l'usage de trains, de tramways, de métros, de bus, de pistes cyclables et d'espaces disponibles aux piétons plutôt qu'à la voiture individuelle. Francis Beaucire, Vincent Kaufmann et Stéphanie Manoni ont notamment apporté leur contribution à ce numéro. Vous trouverez ici le sommaire et, à titre de sélection, un article consacré aux quartiers sans voiture, en Allemagne. (langue : français)

Pour plus d'informations :

La Revue durable

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

## «Einer neuen Mobilität auf der Spur»

### «La RevueDurable» widmet dem Verkehr eine komplette Ausgabe

Die letzte Ausgabe von «La RevueDurable», einer frankophonen Zeitschrift zur Nachhaltigen Entwicklung, widmet sich der «neuen Mobilität». Aufgezeigt werden die vielfältigen Ansätze, die von SoziologInnen, Geografinnen und Personen in verwandten Bereichen angewendet werden um anstelle des motorisierten Individualverkehrs den Gebrauch von Zügen, Trams, U-Bahnen, Bussen sowie Fuss- und Velowegen zu fördern. Hier finden Sie eine Übersicht der Themen und einen Artikel zu autofreien Siedlungen. (Sprache: französisch)

Weitere Informationen:

La Revue durable

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

13.12.05

Soutenu par:



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

c/o Büro für Mobilität AG

Hirschengraben 2 – 3011 Bern

tél./fax 031 311 93 63 / 67

info@mobilservice.ch

Service francophone

Direction et contacts partenaires : cathy **savioz**

tél. 022 734 64 76 – contact@mobilservice.ch

Rédaction : isabelle **ferrari**

tél./fax 022 734 52 33 redaction@mobilservice.ch

Numéro 18 (Décembre 2005-Janvier 2006) : sommaire dossier

### **Sur la piste d'une mobilité différente**

Pour accroître la part des utilisateurs des transports publics et doux en ville, il ne suffit pas d'augmenter l'offre et d'améliorer les infrastructures. Il faut aussi rendre la vie plus dure aux automobilistes. Ce qui, de prime abord, ne paraît pas politiquement correct. Pour changer cet état de fait et rendre les espaces urbains plus vivables et plus vivants, plus respirables et plus accueillants, un véritable chantier s'ouvre à l'innovation sociale et culturelle.

Ce dix-huitième dossier de LaRevueDurable s'attache à montrer la diversité des approches que des sociologues, des géographes, des réseaux associatifs et des élus mettent en œuvre pour favoriser l'usage de trains, de tramways, de métros, de bus, de pistes cyclables et d'espaces disponibles aux piétons plutôt qu'à la voiture individuelle. Plus les gens qui comprennent la pertinence d'utiliser toutes ces formes de mobilité seront nombreux, plus ceux qui les utilisent augmenteront, plus une politique apte à modérer l'essor de la voiture individuelle, a fortiori l'« autosolisme », deviendra politiquement acceptable et réaliste.

Ce dossier apporte ainsi sa contribution au nécessaire affranchissement des esprits à l'égard de la voiture.

#### **1. Indicateurs**

**La RevueDurable**

#### **2. Brûler les voitures ou réussir à s'en affranchir ?**

**La RevueDurable**

### **3. Seule une action publique cohérente et courageuse peut freiner l'essor de la voiture**

**Vincent Kaufmann** (professeur au Laboratoire de sociologie urbaine de l'Ecole polytechnique fédérale de Lausanne, Suisse, et enseignant à l'Ecole nationale des ponts et chaussées, à Champs-sur-Marne, France)

Rapide, confortable, pratique. Ces adjectifs reviennent le plus souvent pour qualifier la voiture individuelle. L'image favorable de ce moyen de déplacement est telle qu'il décline tous les autres. Le règne de la voiture est d'autant plus incontesté que la structure spatiale de l'agglomération est peu dense et que des places de stationnement abondent. Seules des conditions de stationnement ou de circulation difficiles dissuadent de sortir la voiture du garage. Dès lors, pour limiter l'emprise de l'automobile, il ne suffit pas d'améliorer l'offre en services collectifs, il faut aussi modeler les territoires qui vont avec.

### **4. Brider l'essor des grandes surfaces, sources de trafic**

**La RevueDurable**

En Suisse, depuis quelques mois, plusieurs associations de protection de l'environnement sont en conflit ouvert avec les promoteurs économiques et les élus à propos du « droit de recours », qu'elles mobilisent en cas de décision discutable en matière d'aménagement du territoire. Au centre du différend : les problèmes de circulation que les centres commerciaux et les équipements de loisirs génèrent.

### **5. Des milliers de ménages allemands préfèrent un petit jardin à une place de stationnement**

**La RevueDurable**

Les personnes qui n'utilisent pas de voiture en ville rendent un service évident à la collectivité, mais n'évitent en général pas les nuisances dues au trafic motorisé des autres. En se regroupant dans un quartier, les ménages qui pratiquent une mobilité douce peuvent échapper au bruit, au stress et à la pollution des voitures. Des milliers de familles allemandes rejoignent d'autant plus volontiers ces quartiers qu'ils laissent en plus la part belle à la nature.

### **6. Se passer de la voiture demande beaucoup de savoir-faire**

**Michael Flamm** (consultant indépendant et chercheur associé au Laboratoire de sociologie urbaine de l'Ecole polytechnique fédérale de Lausanne (EPFL), Suisse)

Lire une carte, connaître les lignes et les horaires de bus ou gérer le stress lié à la pratique du vélo aux heures de pointe n'est pas donné à tout le monde. Pourtant, sans ces compétences parmi une longue liste d'autres savoir-faire, il est difficile, voire impossible d'utiliser au mieux les transports publics, le vélo ou la marche pour se déplacer au quotidien.

### **7. Pas à pas, le marcheur peut reconquérir l'espace urbain**

**Sonia Lavadinho** (chercheuse à l'Observatoire universitaire de la mobilité, à Genève, Suisse) et **Yves Winkin** (professeur à l'École normale supérieure Lettres et sciences humaines, à Lyon, France)

Plus que d'un manque d'infrastructures, le piéton souffre d'un déficit de reconnaissance. Pour redonner au marcheur le goût de se mettre en jambes, il faut lui offrir du pouvoir symbolique et du rêve.

### **8. Splendeurs et misères des différents moyens de déplacement en ville**

**La RevueDurable**

Un grand classique, dans la consommation, consiste à comparer différentes marques d'un même produit, par exemple de vélo, de scooter ou de voiture. Cet article propose un autre exercice : comparer différents moyens de se déplacer en ville. Tous ont leurs forces et leurs faiblesses. L'enjeu est de les connaître pour pouvoir combiner au mieux leurs avantages respectifs.

### **9. Des entreprises aident leurs employés à laisser leur voiture à la maison**

**Stéphanie Manoni** (responsable des plans de mobilité pour les entreprises au Service de la mobilité du canton de Vaud, à Lausanne, Suisse)

Pour décongestionner les agglomérations et les centres-villes, les entreprises ont un rôle considérable à jouer. Elles ont le pouvoir de dissuader leurs employés de venir au travail seuls au volant de leur voiture ou, symétriquement, de les inciter à venir en transport public, à pied, à vélo ou en covoiturage. Pour cela, il leur faut élaborer et promouvoir un plan de mobilité d'entreprise, c'est-à-dire une stratégie de gestion des déplacements domicile-travail de leurs collaborateurs.

### **10. Les petites gares nagent à contre-courant**

**La RevueDurable**

Avec l'arrivée de la voiture, de nombreuses villes se sont empressées de supprimer le tram. En revanche, le chemin de fer, lui, est resté en place. Mais il est toujours en sursis. Echos des terrains belge et français.

### **11. Le tram-train, mode de transport hybride venu d'Allemagne**

**Francis Beaucire** (chercheur au Centre de recherche sur les réseaux, l'industrie et l'aménagement (Cria), à l'Université Paris I-Panthéon-Sorbonne, France)

Troisième plus grande ville du Land du Bade-Wurtemberg, Karlsruhe est le théâtre d'une avancée remarquable en matière de transports collectifs : le tram-train. Ce système hybride permet à un même véhicule de rouler sur les rails du centre-ville et de la zone rurale périurbaine. Le succès est foudroyant. Malheureusement, le tram-train est plus difficile à mettre en place en France.

## **12. La banlieue parisienne en panne de transports collectifs performants**

### **La RevueDurable**

En matière de transport collectif, de mobilité douce, d'urbanisme, Paris bouillonne d'initiatives. Un îlot de volonté de limiter la voiture au milieu d'une banlieue qui traîne la patte.

## **13. Le transport à la demande fait son chemin à la campagne**

### **La RevueDurable**

Vivre en zone rurale signifie, pour 90 % des ménages suisses et français, posséder au moins une voiture. Des systèmes de transports collectifs existent pourtant aussi à la campagne pour se déplacer autrement. Ils restent imparfaits, mais en ces temps de pétrole cher, ils pourraient peu à peu attirer sur eux un intérêt plus marqué.

## **14. Guide**

## **15. La résistible progression de l'automobile**

### **La RevueDurable**