

CULTE DE LA MOBILITÉ URBAINE : ON RALENTIT QUAND ?

LE 21 OCTOBRE 2010 SYLVAIN LAPOIX

La vitesse déforme la ville, éloignant lieu de vie et lieu de travail, fabriquant des espaces privés de vie sociale. Et si une politique ambitieuse des transports consistait à ralentir les déplacements pour rapprocher les citoyens ?

La campagne défile comme une chute d'eau rayée de routes de part et d'autre du cylindre métallique : « *la vitesse est phénoménale, on est littéralement écrasé sur son fauteuil* », crache la voix du journaliste hachée par la transmission téléphonique. *On a l'impression d'être dans une fusée.* » Le reporter n'a pas quitté le sol : il s'envole au-dessus des rails dans le vacarme du vent écarté par le TGV Est vers les 574,8 km/heure. Une vitesse tellement folle qu'on ne sait plus trop quoi en faire, sinon un direct télévisé, tout d'images tremblantes de cabines de train et de voitures poursuivies par un hélicoptère.

Las pour les amoureux des records, **la ligne à grande vitesse Est** ne circule pour le moment qu'à une moyenne de 193 km/h. Une vitesse suffisante pour sensiblement bousculer la carte de France : Strasbourg (399 km) est désormais 1h30 plus proche de Paris que Clermont-Ferrand (348 km). Grande victoire pour la société de la « *mobilité* », **à laquelle le ministère du Développement durable consacre la semaine du 16 au 22 septembre**, sous le slogan « *bouger autrement* ». « *Bouger* » pourquoi ? Personne ne saura vous le dire : la ville s'accélère, merci de suivre.

Les transports : la centrifugeuse de la ville

Car le tempo de la ville est désormais celui des transports en commun : chaque minute grapillée étend un peu plus la surface des agglomérations. Par l'extension des lignes de RER, l'accélération du TGV, toute ville à moins d'une heure de Paris s'est transformée en banlieue dortoir de la capitale : Dreux, Rouen, bientôt Troyes et Reims... A l'intérieur même de la région, les autoroutes ont façonné le territoire, l'habitat, modifié les prix des loyers. Fleuve autoroutier filant de La Défense vers la banlieue ouest de Paris, l'A14 (surnommée l'autoroute des cadres) a créé une « *tentacule* » urbaine de plusieurs kilomètres où chaque sortie a fabriqué un nouveau lotissement, bientôt boursoufflé en petites villes remplies de jeunes couples avec enfants et chemises empesées de jeunes diplômés du secteur de la banque ou du marketing. Au bout de l'autoroute, la promesse de pavillons avec jardin à bas

prix où élever ses enfants au grand air.



Ces « villes à l'américaine » ont été une découverte télévisuelle pour beaucoup quand fut importée la série *Desperate Housewives* : maisons standards alignées autour de rues tracées pour la bagnole et aller-retour constant à l'hypermarché aux allées fournies, seul lieu de socialisation. Rien de neuf pour moi, j'ai grandi dans une de ces villes. A moins de cinquante kilomètres de Paris, **dans le sud de la Seine-et-Marne**, avec quelques centaines de milliers d'autres « *grands banlieusards* ». Le projet des urbanistes des années 1970 qui ont bâti ces ensembles en banlieue parisienne mais aussi ailleurs (comme à **Mourenx**, dans les Pyrénées) : construire des pôles hors des grandes agglomérations, connectés par un réseau de transports ambitieux (l'époque était à la révolution du Réseau Express Régional, RER) mais disposant de leur propre autonomie économique en terme d'emploi, notamment.

Quelques décennies plus tard, en dehors de la demi réussite de Marne-la-Vallée, la plupart des villes nouvelles sont des échecs : les employeurs de l'industrie et des services ont plié bagage et les habitants ont profité des autoroutes et (dans une bien moindre mesure) du RER pour rejoindre Paris et engorger encore plus la capitale. Ces « *banlieues nouvelles* » sont devenues des nouvelles villes dortoirs.

Peut-on encore parler de « villes » les concernant ? Rédigée en 1933 par le Congrès international d'architecture moderne, **la Charte d'Athènes** définissait la ville selon quatre usages : la vie, le travail, les loisirs et les transports. Suivant cette typologie, la plupart des villes ont perdu leur rang : on y dort mais il faut la quitter pour se divertir, travailler, parfois même pour emmener ses enfants à l'école. Fragmentées, les villes déclinent parfois des mosaïques sociales improbables où, à quelques centaines de mètres, l'ambiance change totalement : dans la ville nouvelle de Cergy-Pontoise, le quartier mal fréquenté de Cergy-le-Haut est à quelques minutes de marche du village propre de Courdimanche, golf voisin et voitures lustrées. Passées à la centrifugeuse des transports toujours plus rapides, les villes se déstructurent et, paradoxalement, deviennent plus dépendantes que jamais des centres.

Le langage sportif des vendeurs de kilomètres

L'aménagement du territoire devient ainsi otage des décisions accélératrices des collectivités territoriales. Pour les opérateurs de transports (et notamment les deux titans Veolia et Keolis **qui s'accaparent plus de 75% du marché**), l'engouement pour les transports doux, et notamment les tramways et bus en site propres, fut une bénédiction : selon le groupement des autorités régulatrices de transports, les collectivités territoriales prévoient en 2009 **7 milliards d'euros d'investissement dans les transports de ce type** (contre 41 milliards d'euros dépensés en achat de voiture individuelle en 2009). Et tout ça, rien qu'en installation : le fonctionnement est en sus.

Or, dans la novlangue des opérateurs de transports, les mots parlent plus que les chiffres. Plus question de parler de « transports » pour commencer : ici commence le royaume de la « mobilité ». Et dans ce lieu, ceux qui ne disposent pas de voiture pour des raisons économiques ou physiques (trop jeune, vieux pour conduire, handicap, etc.) sont nommés « captifs ». Les objectifs sont exprimés selon un indicateur étrange : le « voyageur-kilomètre ». En feuilletant les rapports nécessaires à la préparation d'un livre sur le sujet, j'ai d'abord eu du mal à comprendre ce concept. « *Nous produisons du voyageur-kilomètre* » m'expliquaient le plus naturellement du monde les moins pédagogues des techniciens. Cette unité de

mesure correspond **en fait au transport d'un voyageur sur une distance d'un kilomètre** (là où le kilomètre simplement parcouru ne fait pas la différence entre un bus vide et un bus plein). En dehors des chiffres macroéconomiques, l'augmentation annuelle du nombre de « *voyageur-kilomètre* » devient le miroir des performances du transporteur. Keolis et Veolia se définissent donc comme des fabricants de distance.

Le transport comme violence

Or, cette distance, les gens l'avalent, chaque jour, consciencieusement. Dès les années 1980, l'économiste israélien **Yacov Zahavi** énonçait une « *conjecture* » tendant à prouver que le « *budget temps* » de transport était constant au fil des années dans la même agglomération (il l'évaluait à une heure). Loin de s'accrocher au simple chiffre, la théorie de Zahavi se vérifie dans un principe : les transports sont une variable d'ajustement dans la vie quotidienne. Quitte à devenir une cause de souffrance et de malaise quotidienne.



Connu pour son travail sur les suicides à France Télécom, le cabinet de ressources humaines Technologia **a mené une enquête sur les transports en Île-de-France aux résultats prévisibles mais édifiants** : 64% des représentants du personnels interrogés reconnaissent les transports comme une source de fatigue, contre 28% des responsables de ressources humaines. **Issue du suivi de plusieurs franciliens travaillant dans la zone d'activité du plateau de Saclay** (banlieue Sud de Paris), une étude du cabinet Chronos (spécialiste en mobilité) concluait que certains trajets d'une heure, par leurs multiples changement, sprint entre les quais, bousculades et moments de stress, représentaient une dépense énergétique équivalente à plus de 20 minutes de nage sportive !

Le cas des transports en commun illustre avec une violence et une population hors du commun la soumission des populations à l'impératif technique : au nom de la possibilité offerte de se déplacer « *plus vite, plus loin* », chacun consent à se laisser comprimer dans des rames bondées ou (plus généralement) dans un interminable légo de voitures embouteillées. La réflexion sur les transports ne répond en effet qu'à une réflexion technologique : elle ne porte que sur les « modes » de transports et quasiment jamais sur les « motifs ». Plutôt que de se « déplacer », on s'agit aussi vite et aussi systématiquement que possible sans jamais s'interroger sur la possibilité de réduire le mouvement.

Une vraie politique ambitieuse des transports ? Lutter contre « l'agitation »

« La quasi totalité des interlocuteurs que j'ai pu avoir me renvoyait à une idée du mouvement comme une injonction, un impératif catégorique : il faut bouger ! », m'expliquait Ludovic Bu, coauteur de l'excellent ouvrage **Les transports, la planète et le citoyen**. De fait, après un tour de France des solutions de transports de quatre mois, je n'ai déniché que deux idées, en tout et pour tout, relevant d'un « *moins bouger* », la règle partout ailleurs étant le « *mieux bouger* ». « *Mieux bouger* », c'est à dire « *bouger quand même* » .

La première idée est celle d'une « *ceinture foncière* » : à Rennes, la mairie a ainsi investi dans une « **ceinture verte** » autour de plusieurs villages anciens, freinant ainsi l'extension urbaine (une idée reprise par la Communauté urbaine de Bordeaux à l'échelle de toute l'agglomération). Ailleurs, les municipalités créent des « **bureaux des temps** » pour « *reconcentrer* » la ville dans ses usages.

Car, dans cette ville centrifugée, les lieux perdent leurs usages : les rues ne sont plus des lieux de socialisation, la vie associative, culturelle s'éteint peu à peu... La ville n'est plus un lieu de vie mais de « *fonctionnalité* » où la bagnole est une reine aux goûts de luxe : **selon l'Insee**, le coût annuel moyen par Français de l'automobile s'élève à 4273 €.

« *Vu le coût d'extension d'une ligne de transports ou de modernisation d'une ligne de RER qui ne va faire qu'étendre la banlieue un peu plus loin, il serait souvent plus intelligent pour les pouvoirs publics d'investir dans des logements sociaux pour créer des logements à bon marché proches des centres d'activités* », **proposait Panos Tzieropoulos, directeur de recherche au laboratoire de recherche sur les transports de polytechnique Lausanne**

(Litep).

Par rapport à l'entretien du mouvement perpétuel d'une ville en expansion, le coût de la reconstitution de ville humaine où le lien social renaît serait marginal. Seul souci : il freinerait la bonne marche d'une économie productiviste qui tente d'économiser chaque instant qui menace la rentabilité. Mais c'est à ce prix que la ville se reconstruira dans sa mixité et son dynamisme humain, plutôt que dans la seule logique capitaliste et mercantile. On ne ralentit pas sans bousculer quelques agités.

Crédit photos : futuratlas.com ; [dalbera](#) ; [Thomas Claveirole](#).

MARTIN

le 21 septembre 2010 - 10:26 • SIGNALER UN ABUS - PERMALINK



excellent papier

VOUS AIMEZ



0

VOUS N'AIMEZ PAS



0

LUI RÉPONDRE

BROZER

le 21 septembre 2010 - 10:40 • SIGNALER UN ABUS - PERMALINK



Il me semble que ce qui éloigne les gens des centre-villes ce sont les prix de l'immobilier et rien d'autre. Personne n'a envie de passer 2 heures par jour dans les transports, je ne sais pas qui Ludovic Bu a interrogé mais la mobilité est subie bien plus que recherchée.

VOUS AIMEZ



0

VOUS N'AIMEZ PAS



0

LUI RÉPONDRE

SYLVAINLAPOIX

le 21 septembre 2010 - 10:58 • SIGNALER UN ABUS - PERMALINK



@broZer : les prix de l'immobilier sont à la fois une cause et une conséquence à l'accroissement de la mobilité. Si les transports ne permettait pas de "projeter" aussi loin les habitants des villes, on chercherait plus de solution dans le centre : la "centrifugeuse" évite aussi de repenser les centres. Reconstruire, réhabiliter... Pourquoi s'embêter quand des hectares disponibles n'attendent que la prochaine station de RER ?

VOUS AIMEZ



0

VOUS N'AIMEZ PAS



0

LUI RÉPONDRE

BROZER

le 21 septembre 2010 - 15:22 • SIGNALER UN ABUS - PERMALINK



@SYLVAINLAPOIX Je crois quand même qu'au delà d'un certain seuil de temps, la mobilité est vécue comme une contrainte. Je vois plutôt les grands centres urbains comme des aspirateurs, ils ne projettent pas les gens à l'extérieur ils les attirent vers leur centre.

VOUS AIMEZ



0

VOUS N'AIMEZ PAS



0

LUI RÉPONDRE

JEAN-NO

le 22 septembre 2010 - 9:51 • SIGNALER UN ABUS - PERMALINK



Il faudra bien qu'un jour on fasse sauter la frontière que constitue le périphérique, qui empêche Paris de grandir comme le font les mégalo-poles du monde entier et qui rend archi-précieux le moindre millimètre carré de la capitale. J'habite la banlieue (mais je ne dois pas bouger de chez moi chaque jour) et je remarque que, psychologiquement, les parisiens ont un mal fou à franchir le périph' pour un événement culturel par exemple, et les banlieusards eux-mêmes sont coincés dans leur propre banlieue, car tout converge vers Paris. Il me faudrait deux heures, depuis mon val d'Oise, pour atteindre les Yvelines qui touchent pourtant le sud de ma ville, car il n'existe pas de transports en commun réguliers entre les deux (enfin si, un bus, mais tous les trois quarts d'heure et qui ne fonctionne qu'aux heures de pointe). Donc quitter Paris est

difficile pour les parisiens, mais bouger en banlieue est encore plus difficile pour les banlieusards...

Je reviens de Norvège, où rien n'est sacrifié à la qualité de vie à la maison (le mot qui signifie "bien" est synonyme de "confortable", c'est dire), et là les gens travaillent dans leur bled de 1000 habitants, il n'y a pas ce système de bantoustans où des réserves de travailleurs pauvres sont mis à disposition de l'économie centrale, au prix de déplacements pénibles et d'un mépris à peine croyable. Banlieues, révoltez-vous, coupez les lignes vers Paris !

VOUS AIMEZ



0

VOUS N'AIMEZ PAS



0

LUI RÉPONDRE

DERIVESDES VILLES

le 23 septembre 2010 - 16:53 • SIGNALER UN ABUS - PERMALINK



Nous y voilà !

je posai la question apres avoir lu l'intro dans le blog de revue de presse "nos villes" : au nom de quoi "rapprocher les citoyens" ?

ceci est un parti pris, un objectif hautement politique et orienté...

et comme la conclusion l'indique, ce qui est proposé ici est de renverser la logique productiviste qui dirige le monde et plus rationnellement commande les investissements, pour permettre aux gens de se promener et de discuter.

C'est certes une idée que je partage, mais il faut plus pour cela que revoir la gouvernance des autorités de transport!

De même pour la construction des logements sociaux pres des centres d'activités : ce sont les cites dortoirs pres des usines qui sont parties, or maintenat, comme cela est bien expliqué ici, c'est à la main d'oeuvre de s'adapter et d'être flexible dans le temps et l'espace (et l'appétit).

bonne continuation pour ce site que je decouvre ajoudhui sinon...je reviendrais!

VOUS AIMEZ



0

VOUS N'AIMEZ PAS



0

LUI RÉPONDRE

JEAN VINATIER

le 4 novembre 2010 - 17:50 • SIGNALER UN ABUS - PERMALINK



Bon média OWNI = bon article

VOUS AIMEZ



0

VOUS N'AIMEZ PAS



0

LUI RÉPONDRE

GM

le 7 novembre 2010 - 15:39 • SIGNALER UN ABUS - PERMALINK



Mouais, bon. Allez, en vrac :

Les investissements transports (tram notamment) ne profitent pas vraiment à Veolia ou Keolis (ou RATP ou je ne sais quel exploitant) ; mais plutôt à Bouygues, Colas, Siemens, Alstom. L'exploitation de ces systèmes, oui, VT, Keolis.

Le mythe de la perte du lien social : tout ça, tout ça. La vie associative s'éteint peu à peu dites vous : sans chercher bien longtemps (www.associations.gouv.fr), on trouve en 2004 : 1 million d'asso en activité, 13 millions de bénévoles. En progression de 2,6% comparativement à 96. Vous voulez du lien social : allez parler à votre boulanger ou à votre voisin, personne ne vous en empêche, même si Keolis fait des profits.

Les indicateurs voyageurs-km : racontez-moi un peu les indicateurs que vous utilisez sur internet, et je vous assure qu'il sembleront absconds et par forcément intuitifs à un béotien. C'est le propre de toute profession. Il y a celui-ci et il y en a d'autres : nombre de voyageurs transportés, nb de km parcourus, vitesse commerciale, indicateurs de propreté des véhicules, de retards constatés, etc. etc. Souvent, les autorités aiment bien s'appuyer sur des éléments tangibles pour rémunérer leurs prestataires. Le nb de voyageurs-km en est un parmi d'autres. Peut-être pas idéal, mais qui peut avoir son utilité : si N voyageurs-km sont transportés par un tram, ça fait tant d'économie carbone par rapport à le même nombre de kilomètre parcourus par des voyageurs en voiture. Bref, il mesure quelque, c'est tout.

Le problème, c'est que les autorités organisatrices ne s'inquiètent pas des motifs qui poussent à bouger : d'une part, c'est faux (sinon, par exemple, elle ne s'ennuieraient pas à créer des lignes scolaires, par exemple), et d'autre part, elle peuvent constater, et pas prescrire (et c'est heureux, je prendrais assez mal que le stif m'explique que le Jeudi j'ai le droit de prendre le métro pour aller à tel endroit pour telle raison ; et pas le

vendredi).

Le soucis est bien plus général, sur l'organisation de la ville, et probablement les spécialisations des espaces (vis-à-vis de cette situation, le transport est une des composante, certainement pas la seule, et certainement pas la plus prescriptrice.) Il y a les zones où on travaille (La défense), où on va faire du shopping (les halles), où on va se promener (où vous voulez) et où vous habitez (où vous pouvez), où vous allez voir vos amis, qui ces mal élevés, n'habitent pas toujours à côté de chez-vous. Et entre ces zones, vous bougez, parfois parce que vous y êtes contraints (travail), parfois parce que vous en avez envie (sauf si vous n'avez pas d'amis).

Une question : votre tour de France, vous l'avez fait comment ?

VOUS AIMEZ



0

VOUS N'AIMEZ PAS



0

LUI RÉPONDRE

SYLVAINLAPOIX

le 7 novembre 2010 - 16:30 • SIGNALER UN ABUS - PERMALINK



@Brozer : il y a deux logiques : centripète pour les activités (on va dans le centre pour travailler, consommer, etc.) et centrifuge pour l'immobilier (la concentration d'activités dans le centre le rend inabordable et repousse donc aux périphéries ceux qui veulent continuer d'y accéder).

VOUS AIMEZ



0

VOUS N'AIMEZ PAS



0

LUI RÉPONDRE

SYLVAINLAPOIX

le 7 novembre 2010 - 16:34 • SIGNALER UN ABUS - PERMALINK



@JeanNo : la frontière du périphérique n'est qu'une frontière parmi d'autres. A Paris, il y a les anciennes fortifications, nouveau Grand Boulevard, qui marquent la 1ère frontière. Puis le deuxième rang : quand vous passer le boulevard de La Chapelle ou la rue de Tolbiac, vous passez d'une partie de Paris à une autre. Il n'y a en fait pas qu'un périphérique mais des dizaines qui s'étalent sur plus de 150 kilomètres à la ronde. Et le principal problème, c'est qu'il n'y a pas qu'à Paris mais qu'on se contente de ce débat là, oubliant le reste de la France au delà d'un autre "périphérique".

Votre exemple sur la Norvège est excellent : la "remixation" des espaces urbains est la seule façon de sortir de ce cercle vicieux de "salaire plus faibles, logements moins cher, logement plus loin, transports plus chers".

VOUS AIMEZ



0

VOUS N'AIMEZ PAS



0

LUI RÉPONDRE

SYLVAINLAPOIX

le 7 novembre 2010 - 16:41 • SIGNALER UN ABUS - PERMALINK



@GM

Répondons donc en vrac :

-le tram ne bénéficie pas aux transporteurs ? Pourtant, le tramway de Reims et ses 1,4 milliards d'€ a bien pour bénéficiaire Transdev. Peut-être que "pour vous", comme disait Mme Bettencourt, c'est peu, mais tout de même ! <http://is.gd/gO6gX> Les contrats d'exploitation sont très très gras, contrairement à ce que vous semblez croire et les VT se comptent pour les grandes banlieues en dizaines voire centaines de millions d'euros.

-je parle de perte du lien social en cela que la structure urbaine se relâche. En très grande banlieue, il faut souvent marcher pour le trouver votre boulanger, voire prendre la voiture : je vous laisse aller discuter avec votre boulanger à Courdimanche ou dans la grande banlieue Est de Lyon. L'idée que les liens sont forts, permanents et résistent à l'étalement urbain ne survit pas le séjour en grande banlieue. Plutôt que de regarder le nombre de personne "inscrits" comme bénévoles (ce qui est un chiffre assez contestable), je vous conseille plutôt d'aller jeter un oeil à celui de l'augmentation des horaires des crèches le matin et le soir pour palier à l'absence des parents.

-ce que je reproche à ces indicateurs, c'est une prise en compte quantitative très réductrice du débit. Un métro bondé ras-la-gueule affiche un bon objectif voyageurs-km mais est physiquement et psychologiquement pénible. Or, aujourd'hui, les transports sont perçus par la majorité des usagers comme une contrainte, n'en déplaise à ces délicieux indicateurs économiques. Si le sujet vous intéresse, des études ont été menées (j'en cite même une dans mon article).

-pour ce qui est dans la prise en compte des motifs de déplacement, je suis au regret de vous dire que c'est faux ou très récent : avant la refonte intégrale de son réseau de bus, le Sytral avait connu un plan qui n'avait fait que se densifier depuis les années 1960. Lyon était quadrillée pour des besoins vieux de 50 ans. Le programme Atobus a changé la donne mais avec quel retard ! Quant aux bus scolaires, ce contre-exemple est ridicule : il s'agit simplement d'une population "captive" (sans voiture) avec des rythmes pendulaires très précis et qui représente une clientèle fixe facile à rentabiliser. Dans beaucoup de petites villes de province, les seuls bus sont ceux pour aller aux marchés (pour les personnes âgées) et ceux pour aller à l'école. Pour ce qui est de la capacité "prescriptive" des transports, là encore, je vous invite à regarder la façon dont se sont formés les "colliers de perles" autour des lignes de Ter et de RER en Île-de-France ailleurs : vue votre préoccupation pour les questions économiques, vous reconnaîtrez qu'influencer le marché de l'immobilier est plutôt le signe d'une certaine capacité de prescription.

-pour ce qui est de la spécialisation des espaces, je suis parfaitement d'accord avec vous et vous invite à relire mon article, notamment le paragraphe 6 où j'évoque la Charte d'Athènes et les qualités définissant une ville. Je vous invite éventuellement à lire l'interview d'Hughes Lethierry, spécialiste d'Henri Lefebvre, qui dénonçait le problème de la rationalisation des espaces dans les années 1950.

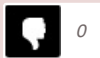
Quant à la question sur le tour de France, étant donné que j'ai parlé de réseaux urbains, je ne vois pas le rapport : à ma connaissance, personne n'a jamais fait Strasbourg-Lyon en tramway.

VOUS AIMEZ



0

VOUS N'AIMEZ PAS



0

LUI RÉPONDRE

GM

le 7 novembre 2010 - 18:14 [bullet](#); [SIGNALER UN ABUS](#) - [PERMALINK](#)



Allez, le grand vrac continue :

1,4 milliards d'euros sur *33* ans, pour être précis, ça modifie un peu la perception tout de même (une DSP tourne en général autour de 5 à 8 ans). Je ne connais pas le contenu du contrat, mais si transdev assure la maîtrise d'oeuvre pour la construction du tram, la plus grande partie de l'investissement ira aux bétonneurs et fabricants de matériel roulant. Je n'ai pas dit que le tram ne bénéficiait pas aux transporteurs. J'ai dit que l'investissement ne bénéficiait pas majoritairement aux transporteurs. L'exploitation, si.

Pour ce qui est des contrats *très* juteux en transport urbains, je cite un rapport trouvé sur le site de transdev : "Le résultat opérationnel consolidé s'élève à 85,4 millions d'euros, soit 3,4% du chiffre d'affaires". On est loin des ratios de la banque de détail, hein (et encore, 2009, année de préparation de fusion, la mariée cherche plutôt à se faire belle à ce moment là). La vérité, je suis bien désolé de vous l'apprendre, c'est qu'au contraire, la plupart des contrats urbains sont déficitaires ou très peu bénéficiaires.

L'indicateur "voyageur-kilomètre" ne mesure pas la pénibilité ? La belle affaire : cet indicateur ne sert pas à ça. Si vous voulez mesurer la pénibilité, utilisez des indicateurs qui servent à ça, ça sera plus efficace et probant. (et oui, les transports publics sont souvent *très* pénible, je prend assez le métro pour le savoir et en convenir, et même pester contre ça. C'est moins la faute de la RATP, que celle du STIF qui lui a pour mission de définir l'offre)

Pour ce qui est du bénévolat : vous parlez d'une "vie associative, culturelle [qui] s'éteint peu à peu", je vous donne des chiffres concernant le nombre d'association et de bénévoles, qui tend à contredire votre assertion. Vous me rétorquez horaires de crèche. Je ne suis pas certain de savoir reconnaître un poisson qui se noie, mais je pense que ça y ressemble un poil.

Oui, il y a des problèmes d'étalement urbains, de spécialisations d'espaces, et d'effets pervers induits. Ce sont des problèmes d'aménagement du territoire, d'urbanisme, d'institutions politiques peu adaptées à la transformation des agglomérations depuis 50 ans (pour la région parisienne, en tout cas). Tout ça n'est pas un complot des transporteurs qui cherchent à se faire le plus de flouze possible en entassant au maximum les gens dans des rames bondées.

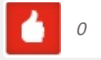
Pour les colliers de perle autour des gares RER : oui, les gens préfèrent habiter autour d'une gare de RER que loin, surtout quand ils doivent prendre le RER, quelle surprise ! Oui cette plus forte demande a une influence sur le prix de l'immobilier à ces endroits. Et ?

Ceci ne veut pas dire que ces gares ont été installées ici pour fabriquer ces perles. Ce qui ne veut pas dire que la ratp ou la sncf ont milité pour l'installation de ces gares à un endroit donné pour fabrication de ces perles. Vous voyez la différence ? Et tout ça ne veut pas dire non plus qu'au moment où la décision est prise, décision politique, je le rappelle (région, stif, voire état : les AOT sont bien des instances politiques), il n'y ait pas d'autres considérations que le bien être des voyageurs qui influent au choix de

l'emplacement d'une gare, plus ou moins avouables. Mais honnêtement, la ratp ou la sncf (ou a fortiori VT ou Kéolis ou Transdev en Ile de France) n'ont pas ou plus une grande influence sur l'emplacement d'une gare de RER.

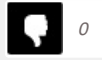
Pour ce qui est des AO et des motifs de déplacement : si vous préférez penser que les collectivités préfèrent dépenser leur argent sans savoir comment, ni à quoi, je vous laisse libre. Je pourrais trouver un contre exemple à votre exemple, ça ne prouverait rien, ni dans un sens, ni dans l'autre.

VOUS AIMEZ



0

VOUS N'AIMEZ PAS



0

LUI RÉPONDRE

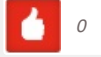
FRACKOWIAK

le 19 novembre 2010 - 18:03 • SIGNALER UN ABUS - PERMALINK



oh!putain que c'est bien fait,bravo

VOUS AIMEZ



0

VOUS N'AIMEZ PAS



0

LUI RÉPONDRE

NICOLAS FR.

le 21 juin 2011 - 8:52 • SIGNALER UN ABUS - PERMALINK



Merci pour votre article.

N'y a t'il pas un lien aussi avec la disparition progressive de nos usines ?

Le secteur secondaire est assez bien reparti autour des villes alors que le tertiaire est plus concentré dans les centre ville.

VOUS AIMEZ



0

VOUS N'AIMEZ PAS



0

LUI RÉPONDRE

3 pings

Culte de la mobilité urbaine : on ralentit quand ? « NosVilles – Recherches Urbaines le 22 septembre 2010 - 13:05

[...] Suite de l'article Catégories:TRANSPORT / DEPLACEMENTS Commentaires (0) Rétroliens (0) Laisser un commentaire Rétrolien [...]

[pop-up] urbain » URBAN AFTER ALL S01E11 – Le retour des dirigeables, un fantôme qui en dit long le 6 avril 2011 - 16:48

[...] effet, l'engouement pour ce mode de transport traduit une perception nouvelle de la mobilité : après des années de domination de la valeur "vitesse", la lenteur regagne du terrain dans l'inconscient collectif, et le dirigeable en est un excellent [...]

Clin d'oeil: mystique et RER | Les Atamanes le 6 novembre 2012 - 10:46

[...] image : owni Share this:TwitterFacebookJ'aime ceci:J'aimeSoyez le premier à aimer ceci. Par Les Atamanes [...]