Revue de presse

Les transports, la planète et le citoyen

Ludovic Bu, Marc Fontanès et Olivier Razemon

SOMMAIRE

Presse écrite

Le Monde 3
Alliance 4
TEC 5
L'Écologiste 6
Interdépendances 7
Terra eco 8
Géomètre 9
Nouveau consommateur 10
Alternatives économiques 18
Diagoflash 19
Le mieux communautaire 20
L'automobiliste 21

Le Monde
Jeudi 25 février 2010

Les transports, la planète et le citoyen
Aborder avec humour et légèreté une question aussi technique que celle de l'organisation des transports, c'est la prouesse de cet ouvrage de Ludovic Bu, Marc Fontanès et Olivier Razemon, qui ouvre la voie vers une mobilité durable. Ed. Rue de l'échiquier, 190 p., 12 €.

ets électroniques

s respectueuses de l'environnement

raa, une usine de recyclage installée à Bangalore. Contrairement au secteur informel, E-Parisaraa ne revend pas les composants trouvés dans les appareils électroniques, mais se contente d'en extraire les

Le Monde
25 février 2012
Quotidien
Tirage : 386 177

des étudiants de Berkeley qui, contre l'avis des autorités, dont le projet était immobilier, transformèrent peu à peu en parc un vaste terrain situé sur le campus de l'université. La guérilla jardinière touche aussi à des combats plus vitaux pour les populations, la réappropriation de terres dans le but d'y faire pousser des cultures vivrières, comme ce fut par exemple le cas au Brésil, au Mexique et au Honduras, ou dans certains pays d'Afrique.
L'auteur témoigne ici de son expérience dans ce domaine, comme de celle des nombreux jardiniers guérilleros avec lesquels il a tissé des liens. Il se livre à une réflexion sur ce qui fonde leur combat et sur les motivations qui les animent. Pour la plupart, il s'agit d'embellir un espace, de le rendre apaisant et thérapeutique pour ses habitants en les remettant au contact de la nature, tout en s'adonnant à un exercice physique ; pour les plus pauvres, il s'agit par contre de produire un complément de nourriture fraîche en cultivant des sols vacants ; pour d'autres, enfin, la guérilla jardinière est une interpellation des autorités, une protestation contre l'agrobusiness et le mauvais usage qui est fait de la terre, une action pour établir des espaces à vocation communautaire et recréer du lien social. Tous, considérant que la terre est de plus en plus rare, que le prix du terrain dans les grandes villes est de plus en plus élevé, conçoivent mal qu'on la laisse en friche.
Ce livre est aussi le vade-mecum du jardinier guérillero. Sa culture botanique permet à l'auteur de conseiller les espèces les plus adaptées à tel ou tel lieu, en fonction de leurs exigences, de leur résistance, de leur aspect plus ou moins spectaculaire, de leur caractère invasif… On y apprend comment fabriquer des « bombes à graines », qui contiennent à la fois des semences et des substances favorisant leur germination. Tout y est prévu pour mener dans les meilleures conditions les actions de commando, en matière d'outils, de vêtements, de véhicules, le choix d'un lieu parmi ceux offerts par les espaces publics, celui du moment… jusqu'à l'attitude à adopter face à une intervention des autorités ou à des rencontres indésirables. Ces comploteurs non-violents que sont les guérilleros jardiniers, pour la plupart indépendants et dont les motivations sont diverses, se retrouvent sans doute, plus ou moins consciemment, sur deux terrains : celui de la défense de la nature et celui du combat pour une société plus juste et plus conviviale.
Éditions Yves Michel, 274 pages, 14,50 €

Les transports, la planète et le citoyen

Ludovic Bu, Marc Fontanès et Olivier Razemon

Les auteurs examinent la question, complexe par ses implications, du déplacement des hommes dans nos sociétés. Sans pour autant remettre en cause le « droit à la mobilité », lié à la modernité, ils constatent chez nos contemporains « un désir excessif de bouger, d'aller toujours plus vite, toujours plus loin et au meilleur prix », encouragé par tout un ensemble de facteurs. Des déplacements qui, selon la façon dont ils s'effectuent, ont un impact environnemental, sanitaire et économique plus ou moins grand. Une situation dont ils nous invitent à tenir compte en découvrant le concept de « mobilité durable ».
Malgré ses effets néfastes sur la qualité de vie et sur la santé, dus au bruit, à la pollution, au stress, malgré la hausse du prix du carburant, l'encombrement de l'espace public… nous sommes encore dans la « civilisation de l'automobile », qui a façonné nos territoires et nos villes. Pour répondre à la constante saturation du réseau routier – en France, 90 % des déplacements sont encore effectués en voiture –, les pouvoirs publics construisent toujours plus d'infrastructures… ce qui a pour effet de rallonger les parcours, et à terme de rajouter du trafic… Quant aux transports publics, qui pèsent toujours plus sur le budget des entreprises et des collectivités, ils connaissent aussi la saturation, et les conditions qu'ils proposent sont souvent difficiles, au point de décourager les automobilistes qui souhaiteraient parfois renoncer à leur véhicule.
Les problématiques les plus diverses traversent la question des transports. Ainsi, par exemple, même éloignés de leur lieu d'activité, les hommes ont tendance à demeurer fixés géographiquement, parce qu'ils ont longtemps été encouragés à devenir propriétaires ou qu'ils occupent des logements sociaux obtenus avec difficulté. Une situation qui deviendra de plus en plus intenable avec l'augmentation du prix de l'énergie. Ou bien encore, le phénomène d'étalement des villes et celui de l'espace croissant occupé par les réseaux de transport, liés à l'augmentation de la vitesse des moyens de déplacement, qui se font au détriment des ressources naturelles. Les auteurs ne se contentent pas de décrire les difficultés de plus en plus grandes liées aux transports ainsi que leurs dysfonctionnements, ils proposent un ensemble de solutions. Mais en amont, il s'agit d'ouvrir une réflexion

Manuel de thérapie par les contes de fées. Du symptôme à l'accomplissement de soi, *par* **Jean-Pascal Debailleul.** Conteur et thérapeute, l'auteur a mis au point une méthode de transformation de soi par les contes de fées, qui ont perpétué à travers les âges le fond des messages archaïques de la mythologie. Pour Jean-Pascal Debailleul, les contes de fées sont porteurs d'une démarche complète de thérapie – méthode où les pathologies psychiques sont abordées selon la sagesse transmise par les contes et des mythes – dont il nous présente ici le processus et les modalités. Au cours de cette démarche, le thérapeute aide le patient à donner du sens au symptôme, puis à se reconstruire en utilisant les ressources d'accomplissement du conte de fées. *Le Souffle d'Or, 352 pages, 15,90 €*

Supplique à un Prix Nobel en guerre. Lettre ouverte à Barack Obama, *par* **Jean-Marie Muller.** Penseur et militant de la non-violence, auteur de nombreux ouvrages de référence sur ce sujet, l'auteur adresse cette lettre ouverte au président américain, un chef d'État en guerre qui s'est vu décerner en 2009 le Prix Nobel de la Paix. Jean-Marie Muller invite Barack Obama à mettre en œuvre les engagements qu'il a pris lors de la cérémonie de remise des prix. Pointant les contradictions entre les propos de paix du lauréat et les actes de guerre des États-Unis, il interpelle Obama sur les points suivants : peut-on construire la paix grâce à la guerre ?, sur la notion de guerre juste, la lutte contre le terrorisme, la culture de la violence aux états-Unis, avec la peine de mort et les armes à feu. *Des Iliots de Résistance, 86 pages, 12,00 €*

Vous avez dit cancer ? Des causes environnementales à la prévention, *par* **Martin Rieussec et l'Association étudiante Regards croisés.** Cette association s'est donnée pour tâche de faciliter les approches transversales entre écologie, santé, environnement, alimentation, économie… Le présent ouvrage rend compte d'un cycle de conférences qu'elle a organisé sur le thème du cancer. Y sont intervenus médecins, scientifiques, chercheurs, thérapeutes, qui apportent leurs réponses aux questions suivantes : les raisons pouvant expliquer l'augmentation de la prévalence du cancer au cours des dernières décennies, les influences de l'environnement et de nos modes de vie, la prévention et la lutte, à titre individuel, contre le cancer par l'alimentation, les médecines complémentaires, le rôle du psychisme. *Jouvence, 284 pages, 24,50 €*

Enfin, au prix de quelques manipulations génétiques, la bactérie peut être amenée à fabriquer des alcools gras ou des cires, se félicitent les chercheurs.
« Nous espérons que ces développements vont déboucher sur de vrais produits d'ici un à deux ans », déclare Jay Keasling dont l'équipe collabore avec la société LS9, basée à San Francisco. *AFP*

Nomination

Pôles Véhicule du Futur - Solutions pour véhicules & mobilité du futur

Le Pôle de compétitivité Véhicule du Futur a élu son nouveau président lors de l'Assemblée générale ordinaire du 23 mars 2010. **Georges LAMMOGLIA**, vice-président du Pôle en charge de l'activité Excellence Industrielle PerfoEST depuis mai 2009, succède ainsi à Arnold Tramaille, qui présidait le Pôle depuis sa labellisation en juillet 2005. Diplômé de l'INSA de Lyon, titulaire d'un MBA de la Sloan School MIT USA, Georges Lammoglia dirigeait jusqu'en mai 2009, LISI Automotive à Delle.

Publications

Bus à Haut Niveau de Service (BHNS)

Du Choix du système à sa mise en œuvre

Quatre ans après la définition du concept de *« bus à haut niveau de service »* (BHNS), cet ouvrage fait le point sur ce nouveau système de transport collectif en site propre (TCSP). Il précise les contours et le domaine de pertinence du BHNS dans une réflexion globale sur les TCSP de surface. Il apporte par ailleurs des retours d'expériences sur les réalisations de ces dernières années (Trans-Val-de-Marne, BusWay® de Nantes, Téor de Rouen, Triskell de Lorient) ainsi que sur les nombreux projets en cours, dont ceux ayant été retenus par l'État dans le cadre de l'appel projets *« transports publics urbains »*, suite au Grenelle de l'environnement.
Cet ouvrage s'adresse en premier lieu aux responsables *« transports et déplacements »* de nombreuses administrations locales et nationales (autorités organisatrices des transports urbains, conseils généraux, agences d'urbanisme, services centraux et déconcentrés de l'État, etc.), aux chefs de projets TCSP des collectivités et bureaux d'études, ainsi qu'aux exploitants. Ils y trouveront des repères pour conduire les politiques de planification et d'exploitation des réseaux de transports urbains, ainsi que des informations pratiques pour la mise en œuvre de systèmes BHNS.
L'ouvrage propose des éléments qui pourront s'intégrer aux démarches plus globales de planification urbaine (PDU et Scot notamment). Il invite aussi les élus et la communauté scientifique et technique à la réflexion sur l'avenir des transports publics urbains et périurbains.
Réf. : RF 097 09, 21 x 29,7 cm, 160 pages, 40 euros. CERTU – Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques – www.certu.fr

La gestion dynamique des voies

État de l'art et recommandations

Depuis plusieurs années se développe, tant en France qu'à l'étranger, le concept d'utilisation variable des voies. On parle généralement de GDV (Gestion Dynamique des Voies).
Ce concept trouve place dans un ensemble plus vaste : celui des mesures de gestion dynamique du trafic, qui comprend notamment la régulation des vitesses, la régulation des accès, l'interdiction de doubler pour les poids lourds, les délestages (ou *« re-routages »*), les modulations tarifaires, l'information des usagers, et enfin, bien sûr, la gestion dynamique des voies.
Toutes ces mesures ont généralement pour objectif d'améliorer l'écoulement des trafics, et aussi de différer la mise en œuvre d'aménagements lourds (élargissement des infrastructures existantes, voire même réalisation de nouvelles infrastructures). Mais d'autres objectifs (ou conséquences indirectes) sont également à considérer, notamment la sécurité routière, l'environnement, etc.
Le présent document fournit un état de l'art, en France et à l'étranger, de la GDV. Après des définitions et des généralités, plusieurs chapitres techniques donnent les points forts à connaître, en ce qui concerne ce concept, et fournissent aussi un certain nombre de recommandations et de conseils. Une bibliographie, une *« webographie »*, ainsi que de nombreuses monographies, complètent le document.
Réf : DC 217 09, 16 x 24 cm, 20 pages + 1 cd associé, 34 euros. CERTU – Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques – www.certu.fr

Les transports, la planète et le citoyen

De Ludovic Bu, *président de Voiture & Co*
Marc Fontanès, *directeur de Mobility+*
Olivier Razemon, *journaliste*

La question des transports fait toujours l'objet de vifs débats et de prises de position tranchées parmi les politiques. Le citoyen n'est pas en reste : sur ce sujet, qui n'a pas une anecdote édifiante à raconter ? Ce livre brosse, non sans humour, un tableau complet de la situation actuelle : alors que mobilité rime avec modernité, pourquoi est-ce si souvent *« la galère »* de se déplacer, entre embouteillages, saturation des transports en commun et coûts prohibitifs ? Sur quelles fausses bonnes idées s'est construite la politique des transports depuis soixante ans ? Et si le progrès passait par l'optimisation des moyens existants plutôt que par une course folle au kilomètre de voirie supplémentaire ? En replaçant les comportements de l'usager au centre de leur réflexion, les auteurs, experts du sujet, proposent un panorama de toutes les solutions possibles.
Préface de **Francis Beaucire**, *professeur à Paris 1 Panthéon-Sorbonne en aménagement et urbanisme.*
Postface de **Daniel Cohn-Bendit**, *député européen.*
Édition : Rue de l'échiquier - www.ruedelechiquier.net
Collection : Les petits ruisseaux, Essai, 120 x 220 mm, 192 pages, 2 couleurs, 12 euros, en librairie.

Recensions

Ludovic Bu, Marc Fontanès, Olivier Razemon, *Les transports, la planète et le citoyen*, Rue de l'échiquier, 2010, 192 p., 12 €.

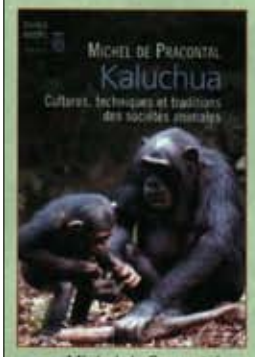
Les transports, la planète et le citoyen

Cet ouvrage recense certaines alternatives au tout-automobile mises en œuvre, leurs réussites et aussi les échecs. Les auteurs de cet ouvrage très concret n'hésitent pas à remettre en question certaines solutions souvent présentées comme écologiques. Le covoiturage, par exemple, est épinglé en raison de son manque de souplesse, il n'est souvent pas adapté au mode de vie de ceux qui travaillent et ont des enfants. Quant au tramway, il coûte environ trois fois plus cher qu'un bus ensuite propre (p. 63).
L'expérience menée à Châteauroux montre que la gratuité des transports en commun n'amène pas les automobilistes à se passer de leur voiture. Cela incite au contraire les personnes sans voiture qui ne pouvaient pas se déplacer à le faire.
Pourquoi ces échecs ? Parce que la remise en cause radicale du « privilège » des automobilistes est rare. « La vraie rupture consisterait à ne plus considérer la mise à disposition d'une place de stationnement comme normale, naturelle », la place de parking d'une entreprise proposée gratuitement par l'employeur est « un avantage en nature ! ». Le prix d'une place de parking reste très modique par rapport à la location d'une superficie équivalente pour stocker de livres ou des meubles (environ 5 fois plus cher !).
En Belgique, qui, comme le font remarquer les auteurs, n'a pas d'industrie automobile à soutenir, est née l'initiative Bruxell'air : l'automobiliste qui remet sa plaque d'immatriculation à l'administration reçoit un abonnement à un service d'auto-partage et une carte de transports en commun gratuite.
Les auteurs n'oublient pas de souligner l'essentiel en matière de transports : il faut limiter les besoins en déplacements en regroupant les services, quitte à densifier la ville plutôt que de construire des lotissements à perte de vue en banlieue.

André Aschieri, *Mon combat contre les empoisonneurs*, La Découverte, 2010, 260 p., 18 €.

Mon combat contre les empoisonneurs

André Aschieri, vice président de l'ex-Agence française de sécurité sanitaire de l'environnement et du travail (Affset) de 2003 à 2010, témoigne de l'action des lobby auprès du gouvernement et auprès des agences chargées d'évaluer la toxicité des produits.
Rappelons qu'elle a donné l'alerte sur la toxicité des éthers de glycol, des fibres minérales artificielles, des formaldéhydes, des rayonnements émis par les antennes de téléphonie mobile, de la neige artificielle, des nanomatériaux… De nombreux dossiers brûlants ont été entre ses mains, ce qui a déclenché des attaques des lobby industriels, mais pas seulement. Le plus étonnant est que certaines de ces attaques n'émanent pas seulement des lobbys, mais du gouvernement et d'autres organismes censés être neutres. Comme le Rapport Attali qui préconisait le retrait de principe de précaution de la Constitution en 2007. Comme les Académies des sciences, de médecine, des technologies publiant un avis rassurant sur les risques des ondes de téléphonie mobile. Comme le Quotidien du médecin du 8 juin 2010 qui titrait « La santé malade de la précaution ». Ceci explique sans doute sa fusion le 1er juillet 2010 avec l'Agence française de sécurité sanitaire des aliments (Afssa) pour former l'Agence nationale chargée de la sécurité sanitaire de l'alimentation, de l'environnement et du travail, dont les avis divergent souvent et dont le nombre de salariés est déséquilibré : 300 agents pour l'Affset et 1 240 pour l'Afssa. On peut souhaiter tout le courage possible à cet élu de Mouans-Sartoux dans sa bataille pour un monde moins toxique.



Michel de Pracontal, *Kalucha*, Seuil, 2010, 190 p., 17 €.

Kalucha

« Seul l'homme a une culture »… Voilà une idée remise en cause dans cet ouvrage explorant l'intelligence animale et la capacité chez certaines espèces à acquérir des techniques nouvelles et à les transmettre. Car tout le savoir animal n'est pas inné et immuable. La primatologue Jane Goodall avait déjà montré que les singes savaient se servir d'outils, mais la transmission culturelle est une découverte récente. L'ouvrage se divise en plusieurs courts chapitres présentant des études de cas. Par exemple, le lavage de pommes de terre, découvert par un de ses membres, devenu une habitude acquise dans une troupe de macaques observés au Japon ; ou bien la technique du casse-noix pratiquée dans un groupe de singes de Côte d'Ivoire, transmise à la descendance et méconnue dans le groupe de singes voisin.
Autre exemple : le chant des baleines à bosse, qui est la parade des mâles, est-il uniquement inné ? 2 mâles sur 82 enregistrés sur la côte est de l'Australie faisaient entendre un chant différent des autres. Non seulement ce chant s'est propagé à l'ensemble du groupe de baleines l'année suivante, mais il a été enregistré deux ans auparavant chez un autre groupe sur la côte ouest !
Quant à la question du langage, des expériences montrent que les singes sont capables d'abstraire et de composer des phrases à l'aide d'un système de jetons en plastique renvoyant à une idée, comme ce chimpanzé Sarah recueilli dans la forêt africaine qui dit « oiseau eau » en voyant un canard. Mais les expériences montrent que les catégories syntaxiques restent limitées, par exemple, dans l'état actuel des connaissances, les singes ne posent pas de questions, contrairement aux enfants. En bref, le chimpanzé n'est pas un humain auquel il manque la parole, mais comme d'autres animaux, il peut avoir une culture !

Cohabiter pour vivre mieux

Et si le cohabitat constituait la bonne réponse pour vaincre la crise et l'isolement, et pour réconcilier jeunes et moins jeunes, humains et environnement... ? Les auteures de cet ouvrage nous rappellent les bienfaits de l'union pour une meilleure qualité de vie. Tout en concentrant leur analyse sur le logement. Se mettre ensemble pour acheter, construire, rénover ou louer, accéder à des surfaces plus grandes, mieux situées, partager des espaces, du temps, des services, de la détente, équilibrer la vie sociale et l'intimité... Des centaines de projets existent déjà.

Cohabiter pour vivre mieux, le guide de la microfinance - microcrédit et épargne pour le développement
Marthe Marandola et Geneviève Lefebvre, éditions JC Lattès, 2009, 17 €, 230 p.

Le projet urbain participatif

La ville : près de 8 Français sur 10 y vivent. N'est-ce pas l'affaire de tous que de se soucier de comment en améliorer le cadre ? S'appuyant sur une analyse historique de la cité, ce livre est une boîte à outils pour comprendre ce que sont la ville et la notion actuelle de projet urbain. Le propos, pédagogique, vise à expliquer comment l'urbanisation doit être pensée par et pour tous : élus locaux, associatifs, urbanistes, sociologues, architectes ou simples habitants. Truffé de croquis, de schémas et d'exemples concrets, il s'apparente autant à la sociologie qu'à l'urbanisme.

Le projet urbain participatif : apprendre à faire la ville avec ses habitants
Philippe Verdier, éditions Yves Michel, collection Société civile, 2009, 24,50 €, 260 p.

Le journalisme est mort ? Vive le journalisme !

Le journalisme est en crise, c'est indéniable. Est-il mort ? Quand même pas. Est-il malade ? Absolument. Et pour transformer le système, il est nécessaire d'établir un diagnostic. Alors, c'est grave, docteurs Merlant et Chatel ?
"La faillite d'un contre pouvoir" est un ouvrage dont on sort partagé. Tiraillé entre l'envie de se montrer résolument optimiste d'une part – réconcilier les médias avec le public est possible pour peu qu'on s'en donne les moyens – et pessimiste d'autre part : le chantier semble titanesque ! Mais que reproche-t-on au journalisme, au juste ? En vrac : manque de professionnalisme dans le traitement de certaines affaires (Outreau, la fausse agression antisémite du RER D...), absence d'autocritique lorsque la machine médiatique s'emballe, connivence avec le pouvoir politique et le pouvoir économique, fossé de plus en plus marqué entre des journalistes principalement issus de milieux aisés et les classes populaires...
Si les médias se portent si mal aujourd'hui, ce n'est pas juste à cause des gratuits et d'Internet qui chamboulent le mode de consommation de l'information, des lecteurs eux-mêmes, qui n'aimeraient plus tellement lire... Qu'on se le dise, la presse est réellement en crise et le facteur économique est une réalité. Mais viser uniquement des causes extérieures serait un peu facile et incomplet. Le mimétisme, la course au scoop, le décret « les-Français-n'aiment-plus-lire-il-leur-faut-de-l'info-courte-et-simple » (simpliste ?), le recours aux sondages plutôt qu'aux véritables enquêtes de terrain ne sont-ils pas le résultat de choix stratégiques des éditeurs ? Philippe Merlant et Luc Chatel font pénétrer le lecteur dans la fabrique de l'information, tentent d'expliquer les grippages du système de manière pragmatique et proposent des pistes de réflexion pour réconcilier le journalisme et son public. Réinstaurer la pensée complexe chère à Edgar Morin en considérant que les lecteurs d'aujourd'hui ne sont pas plus stupides que ceux d'il y a dix ans serait déjà un bon début.

◆ GUILLAUME GUITTON

Médias la faillite d'un contre pouvoir
Luc Chatel, Philippe Merlant, éditions Fayard, 2009, 19 €, 326 p.

Les transports, la planète et le citoyen

Voici un livre qui tombe à pic en période d'élections régionales : la question des transports fait toujours l'objet de vifs débats et de positions tranchées parmi les politiques. Le citoyen de base n'est pas en reste : sur ce sujet, chacun a généralement des dizaines d'anecdotes édifiantes à partager. Mais ici, place aux experts : Ludovic Bu et Marc Fontanès sont respectivement fondateurs de Voiture & co (association qui promeut une mobilité durable et sûre) et de Mobility+ (société d'études et de conseil spécialisée dans la mise au point de plans de déplacements pour les entreprises). Avec Olivier Razemon, journaliste spécialisé "vie quotidienne" au Monde, ils font le tour de l'existant, en particulier de toutes les fausses bonnes idées qui ont prévalu depuis trente ans (le « tout voiture », le « tout vitesse », le « tout transports en commun », le « tout propriété »...). Pour parvenir à des solutions simples et concrètes aux problèmes de saturation, de pollution ou de désertification, les auteurs proposent d'optimiser les moyens déjà à notre disposition et, surtout, d'interroger nos comportements. Un petit livre génial pour inciter les élus à changer de regard.

Les transports, la planète et le citoyen - « Pourquoi se déplacer est si compliqué, comment ça pourrait être plus simple ? »
Ludovic Bu, Marc Fontanès et Olivier Razemon, éditions Rue de l'échiquier, collection Les petits ruisseaux, en librairie le 18 février 2010, 160 p., 12 €

Le guide de l'écobio jardinier

Ce guide complet pour apprendre à jardiner de façon responsable et écologique, de la culture à l'entretien des plantes en passant par l'aménagement du jardin est présenté dans un coffret recyclable et accompagné d'une brosse à légumes ! Il donne des pistes pour appliquer quelques principes de développement durable : recycler les déchets, utiliser les ressources naturelles, préserver la flore et la faune et bannir les pesticides... Vous vous sentiez l'âme d'un jardinier ?

Le guide de l'écobio jardinier
Pierre Nessman, éditions Aubanel, 2009, 27 €, 208 p.

Le guide de la microfinance

Cet ouvrage ne se contente pas de faire la promotion de mécanismes qui bénéficient à près de 150 millions de personnes dans le monde mais en propose un état des lieux fouillé. Destiné aux professionnels de la coopération internationale, aux chercheurs, aux étudiants et à tous ceux qui s'intéressent aux enjeux du développement, il répond aux questions suivantes : en quoi la microfinance est-elle un besoin ? Quels sont les services proposés et quel est leur impact ? Comment ses institutions sont-elles gérées ? A quelles conditions sont-elles viables ? etc. Cette deuxième édition, fruit de la collaboration de professionnels du secteur laisse même la place à l'autocritique. Vous avez dit complet ?

Le guide de la microfinance
Sébastien Boyé, Jérémy Hajdenberg et Christine Poursat, éditions Eyrolles, 2009, 29 €, 368 p.

Interdépendances
Janvier-Mars 2010
Trimestriel

Une écologie du bonheur

ERIC LAMBLIN

Le Pommier, 360 p., 25 euros

Cet essai s'ouvre sur une bonne question : *« Avons-nous besoin de la nature pour être heureux ? »* Pas idiot de se demander si l'on pourrait vivre une vie épanouissante sans le spectacle des forêts, des lacs et des prairies couvertes de fleurs. Sauf que la réponse donnée par Eric Lamblin est : *« Oui, nous avons besoin de la nature. »* Et ce professeur ès *« interactions entre l'homme et son environnement »* d'expliquer combien un air pur et des paysages édéniques sont indispensables pour se sentir bien dans ses baskets, en bonne santé et en sécurité. Comment dire ? On ne peut que partager le bien-fondé de l'analyse, mais tout cela manque un peu d'inattendu. — A.G.

Le manchot a rudement chaud

VINCENT GAUDIN ET BARROUX

Belin, 48 p., 13,50 euros

« Quel sale temps ! / Pas la moindre brise pour nous glacer délicieusement / Le sol se ramollit lamentablement / Que se passe-t-il dans notre paradis blanc ? » Panique au pôle Sud ! Les manchots sont accablés par une étrange chaleur qui taille leur banquise en pièces. Ils se paient des ventilateurs et mangent des glaces, mais rien à faire… Cette petite histoire toute en vers a été inventée par un instituteur, Vincent Gaudin, qui s'est dit que l'humour était le meilleur moyen d'expliquer l'effet de serre à ses élèves. Il en résulte un conte (dès 5 ans) sans *happy end* mais joliment mis en images par Barroux. – A.G.

+web

Toutes les chroniques culturelles : www.terraeco.net

One percent for the music

PAR 41 ARTISTES

1% for the planet, 9,99 dollars

L'association 1% pour la planète ne réunit pas seulement des entreprises – 1 206 à ce jour – prêtes à donner chaque année 1 % de leur chiffre d'affaires à des organisations environnementales. Elle a désormais autour d'elle une quarantaine d'artistes qui ont donné un de leurs titres pour cet album aux airs folk, country et rock. Pour éviter tous les déchets générés par la distribution et la vente des CD traditionnels, ce volume 1 est entièrement numérique. – K.B.

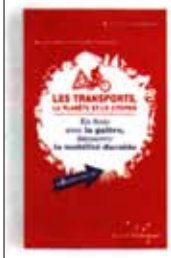
http://music.onepercentfortheplanet.org

Ponyo sur la falaise

HAYAO MIYAZAKI

1 DVD Walt Disney Studios, 20 euros

On n'est jamais bien sûr d'avoir capté le sens des films d'animation de Miyazaki…même s'ils laissent toujours baba d'émerveillement. Son petit dernier narre l'histoire de Ponyo, une « fillette-poisson » qui, souhaitant vivre avec un petit garçon, provoque le déchaînement des éléments marins. Hypothèse : le genre humain ne pourra grandir et s'épanouir véritablement qu'en faisant montre de sagesse vis-à-vis de la nature. Mais le roué Hayao se garde bien de nous faire la leçon. Sa poésie emporte tout. – A.G.



Les transports, la planète et le citoyen

LUDOVIC BU, MARC FONTANÈS ET OLIVIER RAZEMON

Rue de l'Echiquier, 192 p., 12 euros

Si votre dîner tombe à plat, engagez une discussion sur les transports. Vous êtes sûr de lancer des débats passionnés. Car dans ce domaine, chacun a son avis. Les modes se succèdent, les experts expertisent, mais la jugeote en est souvent absente. Car les usagers ne font jamais ce qu'on attend d'eux, préférant utiliser des moyens plus chers, moins pratiques… Pour retrouver toutes les solutions qui fonctionnent, roulez vers ce guide écolo, astucieux et fourmillant d'idées. — A.G.

Terra eco

Mars 2010

Mensuel

Laetitia de Germon

Le numéro ISBN indiqué pour chaque ouvrage vous permet de le commander dans n'importe quelle librairie

Entreprises et territoires

Par Jacques Bonnet et Céline Broggio

Les auteurs retracent l'ampleur historique et l'évolution du rapport entre entreprises et territoires en Europe ces trente dernières années. Ils analysent la dimension territoriale des entreprises et s'intéressent aux liens qui unissent leurs performances au progrès de leur environnement territorial, bousculé par les principes de développement durable.

Ellipses, 238 pages, 21 euros,
ISBN 978-2-7298-4746-3

Santé et développement territorial – Enjeux et opportunités

Par S. Richoz, L.-M. Boulianne et J. Ruegg

Si l'on considérait la santé publique en termes d'aménagement et de développement territorial, cela permettrait de redynamiser la fonction de prévention, de renforcer la faisabilité du principe de précaution et d'identifier les opportunités. C'est ce que proposent les auteurs en se basant sur le fait que la santé constitue un facteur structurant majeur de la ville et de l'espace urbain.

PPUR, 180 pages, 34 euros,
ISBN 978-2-88074-840-1

Les traumatismes de la Terre

Par Jean-Luc Schneider

Une approche pluridisciplinaire des phénomènes naturels intégrant la sédimentologie, la volcanologie, la géophysique et la morphologie. Les mécanismes des phénomènes cataclysmiques sont décrits autour des grands éléments (terre, feu, eau et air) et posent la question du rôle de l'homme dans l'origine de phénomènes analogues.

Vuibert, 197 pages, 30 euros,
ISBN 978-2-7117-2072-9

Autopsie de la gestion foncière en Côte d'Ivoire

Par Abou Kanate

En Côte d'Ivoire, la législation foncière a été renforcée par l'Etat. La propriété des biens fonciers ruraux et familiaux est désormais accessible à tous ou presque et le développement urbain du pays a progressé. Cet ouvrage analyse le cadre institutionnel de la gestion foncière.

Edilac, 281 pages, 18 euros,
ISBN 978-2-917595-20-6

Quarante ans d'urbanisme

Clés pour le présent

Par Julien Damon et Michel Micheau

Les questions d'urbanisme font souvent l'objet de controverses politiques et techniques. Les auteurs se sont intéressés aux questions et aux politiques publiques associées à cette activité depuis quarante ans. Le livre, composé de contributions signées de praticiens et de chercheurs, aborde les politiques d'aménagement du territoire, la politique de la ville, l'urbanisme stricto sensu et l'action foncière en insistant sur les questions d'habitat. Une rétrospective, publiée à l'occasion du 40e anniversaire du Cycle d'urbanisme de Sciences Po, et qui dresse une critique sur la manière dont la ville se conçoit et se met en œuvre aujourd'hui en France.

Editions de l'Aube, 236 pages, 20 euros,
ISBN 978-2-8159-0025-6

L'art du trait

Tracés à la corde des bâtisseurs romans

Par Robert Vincent

Robert Vincent s'intéresse aux techniques de construction du Moyen Age. Il analyse la technique des bâtisseurs des cathédrales romanes, en montrant leur façon de concevoir des formes et des volumes à partir d'une règle de calcul. Une technique qui, à l'origine, se basait sur la Bible et sur les travaux des géomètres grecs, là où la divine proportion ou nombre d'or prédomine. A la Renaissance, Luca Pacioli, un moine franciscain italien, dans un manuel de mathématiques, parle de divine proportion et l'associe à un idéal envoyé du ciel. Une vision qui va se développer principalement au cours des XIXe et XXe siècles, où naissent les termes de section dorée et de nombre d'or.

Le Moulin de l'étoile, 94 pages, 19 euros,
ISBN 978-2-915428-21-6

Les transports, la planète et le citoyen

Par Ludovic Bu, Marc Fontanès, Olivier Razemon

La question des transports est régulièrement au cœur des débats politiques. Les auteurs (deux experts de la mobilité durable et un journaliste), ont voulu montrer pourquoi les solutions proposées n'en sont pas. Si mobilité rime avec modernité, pourquoi est-ce si souvent laborieux de se déplacer, entre embouteillages, saturation des transports en commun et coûts prohibitifs ? Sur quelles fausses bonnes idées s'est construite la politique des transports depuis soixante ans pour qu'on en dresse ce constat ? Ils proposent à leur tour des solutions pour faciliter les choses. Le livre est complété par un petit guide pratique de la mobilité réellement durable.

Rue de l'échiquier, 192 pages, 12 euros,
ISBN 978-2-917770-12-2

Aux origines du patrimoine bâti

Par Georg Germann

L'histoire de la terminologie du patrimoine naît au début du XVIIIe siècle et a de forts liens avec les concepts et les travaux des maîtres du XIXe, dont Ruskin ou Viollet-le-Duc. Eux-mêmes inspireront l'entreprise de préservation et de restauration qui commence à la fin du XIXe siècle et se poursuit aujourd'hui. A travers les textes qu'il a réunis, Georg Germann propose une approche systématique de la notion de patrimoine bâti et de son histoire, de la Renaissance à nos jours. Il revient aux sources de la perception du bâti, analyse les grands courants d'interprétation du patrimoine bâti et aborde la question de la conservation.

InFolio, 447 pages, 24 euros,
ISBN 978-2-88474-063-0

nouveau consommateur

DOSSIER

TRANSPORTS COMMENT EN FINIR AVEC LA GALÈRE

Alors que démarre la campagne pour les élections régionales, la question des transports fait déjà l'objet de vifs débats et de prises de position tranchées parmi les politiques. Experts du sujet, **Ludovic Bu, Marc Fontanès et Olivier Razemon** publient le 18 février, aux éditions Rue de l'échiquier, un livre qui tombe à pic : *Les transports, la planète et le citoyen*. Ils y brossent, non sans humour, un tableau complet de la situation actuelle : alors que mobilité rime avec modernité, pourquoi est-ce si souvent « la galère » de se déplacer ? Sur quelles fausses bonnes idées s'est construite la politique des transports depuis soixante ans ? Et si le progrès passait par l'optimisation des moyens existants plutôt que par une course folle au kilomètre de voirie supplémentaire ? En replaçant les comportements de l'usager au centre de leur réflexion, les auteurs proposent un panorama de toutes les solutions possibles. Extraits choisis.

FÉVRIER . MARS 2010 nouveau consommateur

Nouveau consommateur

Février-Mars 2010

Bimestriel

COMMENT EN FINIR
AVEC LA GALÈRE

II CAUSES, FAITS & MÉFAITS DE LA MOBILITÉ

LE TOUJOURS PLUS

L'histoire des transports est jalonnée d'idées aussi géniales qu'erronées. On pense au tout-voiture, politique phare des années 1960 et 1970, mais on oublie les échecs de l'aérotrain, au milieu des années 1970, du trottoir roulant ultrarapide de la gare Montparnasse, à Paris, au début des années 2000. Or la politique des transports, comme l'illustrent magistralement, aujourd'hui, la plupart des projets estampillés "Grand Paris" reposent sur un certain nombre de dogmes inexacts. A chaque époque son effet de mode. On a vu des ministres, des urbanistes, des maires et même des présidents de la République défendre avec conviction, successivement, la liberté de l'automobiliste, la construction d'aéroports internationaux, une « France de propriétaires », la généralisation du tramway ou du vélo, l'avenir radieux des agro-carburants puis de la voiture électrique. Sur le moment, ces affirmations semblent en phase avec les aspirations attribuées aux électeurs. Et puis, pour un responsable politique, organiser les déplacements, c'est favoriser le développement économique. Un bon moyen de prouver son ingéniosité, sa modernité.

Mais, plus ou moins rapidement, il apparaît que l'idée n'était pas si bonne, que sa mise en œuvre entraîne de nombreux effets inattendus, que la mode de saison est passée. Que vaut la liberté, pour un automobiliste pris dans les bouchons au point qu'il lui est impossible de savoir à quelle heure il arrivera à destination? A-t-on pensé qu'un nouvel aéroport favoriserait la construction de routes, l'édification de lotissements et – mais ce n'est même pas certain – l'installation de lignes de bus? Que faire si le train express régional rénové à grands frais circule à vide sur une partie de son parcours? Ou si personne n'emprunte de vélo en libre-service parce qu'ils sont tous en dommagés?

Pourquoi a-t-on commis autant d'erreurs? Peut-être parce que tout le monde se déplace. Chacun d'entre nous a, un jour ou l'autre, constaté des dysfonctionnements ou, au contraire, éprouvé une sensation de confort et de simplicité en effectuant tel ou tel trajet. Il est alors tentant d'émettre un avis définitif. Un peu comme 65 millions de sélectionneurs discutent la composition de l'équipe de France de football avant et après chacun de ses matchs, 65 millions de ministres des Transports délivrent leur diagnostic et leurs solutions.

A chaque niveau de décision sont nommés « responsables des transports » des gens qui n'y connaissent pas grand-chose, mais qui ont, un jour, effectué un bon ou un mauvais voyage. Dans une entreprise, un comptable se retrouve en charge des transports car il a « des idées sur le sujet ». Parmi les élus, on trouve davantage de volontaires pour s'occuper des transports que de recherche scientifique, par exemple. A la radio, un chroniqueur se pique de délivrer sa solution. Et un spécialiste de l'agriculture se retrouve, grâce à une obstination tenace, secrétaire d'Etat aux transports.

Aussi n'y a-t-il rien d'étonnant à ce que ces décideurs veuillent modéliser ce qui marche. Une opération qui fonctionne ici ne fera-t-elle pas des merveilles là? Puisque la gare TGV ou la sortie d'autoroute a permis le développement de telle ville, n'en sera-t-il pas ainsi pour toutes les villes? Au cours des trente dernières années, les agglomérations se sont successivement équipées en bus, en tramways, en sites Internet de covoiturage et en vélos en libre-service. Lorsqu'une mode est lancée, il devient impossible de l'arrêter. Les 65 millions de ministres des Transports, compétents ou non, continuent de décider, imperturbables, de l'avenir des collectivités.

Nouveau consommateur

Février-Mars 2010

Bimestriel

LORSQUE L'AUTO ÉTAIT LA PLUS BELLE

Longtemps, l'automobile a symbolisé la liberté. Inventé à la fin du XVIIIe siècle, destiné aux particuliers cent ans plus tard, bientôt fabriqué en série, ce formidable objet a marqué le XXe siècle. Le plaisir de conduire sur une route droite et dégagée est devenu l'apanage de l'homme moderne, au point d'imprégner des générations de romanciers, de chanteurs, de cinéastes.

Dans les années 1910, la « superbe auto » qui attend Charles Trenet « *à la porte du garage* »[1] permet de quitter son village, de voyager, de gagner son indépendance.

Après la Seconde Guerre mondiale, la possession d'une automobile, à l'image du lave-linge ou du réfrigérateur, constitue encore un rare privilège. Mais bientôt, la société entière s'organise autour de la voiture. On construit des routes et des parkings, on se presse au Salon de l'auto pour admirer les tout derniers modèles. Durant ces années glorieuses, des générations d'enfants se toisent dans la cour de l'école et s'interpellent : « *Et ton Papa, il a quoi, comme voiture ?* » La crise pétrolière des années 1970 n'y change pas grand-chose, sauf chez quelques écologistes considérés comme illuminés vivant dans le centre de Francfort ou de Paris. En Europe centrale, dès la chute du mur de Berlin, on ne jure plus que par l'automobile. Les Occidentaux ont suffisamment moqué la Trabant et la Skoda pour que les jeunes, les hommes surtout, cultivent le réflexe, dès le premier salaire encaissé, d'acheter une belle voiture, avant même de songer à quitter le domicile de leurs parents. S'afficher au volant d'un modèle haut de gamme reste, en Amérique Latine, au Moyen-Orient, en Chine et dans les pays d'Afrique, en bref, un peu partout, le signe de la réussite. L'automobile, indicateur de statut social, ne semble concurrencée aujourd'hui que par un seul objet : le téléphone portable, qui doit impérativement être du dernier cri et remplir beaucoup de fonctions, même inutiles. Ne dit-on pas que, plus on a une grosse voiture, plus on a un petit téléphone ?

Un objet délaissé

Peu à peu, toutefois, le rêve se transforme en cauchemar. L'automobile devient synonyme d'embouteillages, pollution, carburant cher, risque d'accident, radars automatiques, difficultés à se garer... Un tiers du temps que les automobilistes urbains passent dans leur voiture serait ainsi consacré à la recherche d'une place de stationnement.

La tendance semble durable. La baisse du prix du pétrole consécutive à la crise financière de novembre 2008 n'est que passagère. Dans les années qui viennent, le prix du baril va encore augmenter. A mesure qu'on se rapprochera du « peak oil », le moment où les ressources mondiales de pétrole commenceront à décliner, les transports routiers, comme d'ailleurs l'ensemble de l'économie, entreront dans une crise majeure. En France, dans un foyer moyen, la somme consacrée aux déplacements pourrait bientôt atteindre le cinquième de son budget global.

Dans les grandes villes occidentales, l'auto a déjà perdu de sa superbe. Une part non négligeable de citadins ne s'en sert plus, ou alors seulement pour partir en week-end. Selon une étude publiée par l'Insee en juillet 2009, l'usage de la voiture en centre-ville a légèrement reculé entre 1994 et 2008, passant de 56 à 55% des déplacements dans les zones urbaines[2].

De plus en plus de ruraux ne roulent que contraints et forcés, avec parcimonie, pour aller travailler dans le bourg voisin. La crise qui menace l'industrie automobile occidentale depuis l'automne 2008 n'est pas seulement conjoncturelle, conséquence directe des errements de la finance. Cette récession, qui amène les sous-traitants à licencier et les grands patrons à mendier le soutien de l'Etat, couvait déjà depuis quelques années. Elle n'attendait apparemment qu'un événement extérieur pour se déclencher. Tout se passe comme si les ménages et les entreprises, affolés par les menaces pesant sur leur budget, sacrifiaient, tout à fait consciemment, l'objet, finalement pas si utile, auquel ils n'auraient jamais renoncé trente ans plus tôt.

UN FRACAS INFERNAL

Quel être plus merveilleux qu'un enfant ? A trois ans, il sait déjà distinguer le vrombissement d'une moto du bourdonnement d'une voiture, le moteur d'avion qui atterrit du tumulte d'un décollage, le signal sonore des portes du tramway qui se ferment de la mélodie qui réveille les passagers dans le TGV. Et pour cause : ces « Bang, vroum, hiin, criii, tut, ouiiin » popularisés par la bande dessinée font partie de nos vies. Les avions, voitures, trains, mobylettes, bateaux, téléphériques, funiculaires et même bicyclettes ont leurs tintements, leurs grincements, leurs hurlements reconnaissables entre tous.

Ces bruits n'amusent pas tout le monde. Ils fatiguent, usent, éreintent, fracassent. La pollution sonore constitue, dans nos sociétés occidentales, l'une des premières causes de conflit juridique. Des voisins se fâchent pour des portières de voiture qui claquent trop fort ou des crissements de pneus. Des familles déménagent, des biens immobiliers se déprécient, des associations se forment à cause d'un nouvel échangeur autoroutier ou de l'accroissement du nombre de trains circulant sur une voie ferrée. En France, plus d'une personne sur deux se déclare gênée par le bruit à son domicile. Or, en ville, la circulation produit 80 % du bruit[3].

A proximité des aéroports et des gares, on consomme beaucoup d'anxiolytiques – dix fois plus que la moyenne, selon une étude commandée, en 2007, par la région Ile-de-France. Le bruit trouble le sommeil, modifie l'appétit et entraîne parfois des dépressions ou des pertes de l'audition. La pollution sonore finit par modifier le paysage comme les modes de vie. On construit des « murs antibruit » le long des autoroutes, on invente des matériaux pour absorber le bruit de la chaussée, on enfouit des voies sous terre... et chacun s'isole à l'aide d'écouteurs pour ne plus entendre ce fracas permanent.

Le développement des transports s'accompagne certes de dispositions tendant à limiter ces nuisances. Chaque projet d'infrastructure ferroviaire, routière, portuaire ou aéroportuaire doit légalement être précédé d'une étude d'impact et accompagné de mesures compensatoires. En France, le Grenelle de l'environnement impose désormais l'élaboration d'une cartographie des endroits les plus touchés et une résorption des nuisances dans un délai de sept ans. Mais ces règles ne sont pas toujours appliquées ; dans la plupart des cas, on se contente, hélas, de réparer les dommages plutôt que de les prévenir.

Nouveau consommateur

Février-Mars 2010

Bimestriel

MON ROYAUME POUR UN TRAMWAY

Dans les années 1930, les villes françaises se désintéressent du tramway. On le juge lent, dangereux, encombrant. La voiture individuelle, pleine d'avenir, a besoin d'espace. Alors que d'autres métropoles, dans le nord et l'est de l'Europe, restent fidèles au tram, en France, les vieilles rames inaugurées au XIXe siècle sont mises au rebut, remplacées par des lignes de bus. Bientôt, le tram devient ce petit train exotique que l'on prend en visite dans une capitale étrangère.

Personne n'imagine son retour en grâce, aussi soudain qu'imprévisible, dans les années 1980. Avec la crise pétrolière, l'Etat, puis les grandes villes s'interrogent. En 1985, Nantes est la première à se lancer, suivie bientôt par Grenoble. Le tram séduit surtout les métropoles régionales secondaires, comme si ce moyen de transport était considéré comme moins prestigieux que le métro dont se sont équipées : Paris, Lyon, Marseille, Lille, Toulouse et Rennes. Mais bientôt, chaque ville veut ses rails. D'abord promu par les équipes de gauche, le tram convainc les maires de tous bords, jusqu'à Jacques Peyrat, ancien élu du Front national et maire de Nice entre 1995 et 2008.

Partout, le schéma est similaire. La ligne relie deux zones périphériques, de préférence un quartier résidentiel et une cité plus ou moins sensible, comme pour célébrer les valeurs de « la ville pour tous », et traverse le centre en « site propre », sur une voie réservée aux transports en commun, aux taxis, vélos et véhicules d'urgence. Dans le meilleur des cas, des parkings relais sont disposés aux alentours des stations les plus éloignées, pour inciter les automobilistes à y laisser leur voiture. Les municipalités, qui affublent les rames d'un design flashy à leurs couleurs, en profitent pour réaménager les rues commerçantes et réhabiliter les quartiers desservis. Désormais, le tram fait partie, dans les grandes agglomérations, d'un mode de vie citadin érigé en modèle.

Et puis, un réseau étendu, des rames neuves, des gadgets électroniques, tout cela fait sans aucun doute une belle vitrine pour la ville. Un maire accroît incontestablement ses chances de réélection en inaugurant une nouvelle ligne six mois avant le scrutin.

Le problème, toutefois, est qu'un tramway coûte cher – 25 millions d'euros le kilomètre en moyenne, contre 9 millions pour un bus circulant en site propre, et beaucoup moins pour un bus classique. Les investissements consacrés aux autres postes, à commencer par le bus, en sont réduits d'autant. Au point que nombre d'élus reconnaissent que le budget consacré aux transports ne peut continuer d'augmenter comme il l'a fait depuis une dizaine d'années. En outre, la création d'une ligne de tramway s'accompagne parfois d'une réorganisation complète du réseau, de façon à amener les citadins à emprunter le nouveau moyen de transport : cela n'arrange pas les habitants qui, en lieu et place d'un bus direct, doivent désormais emprunter trois véhicules successifs – un bus, le tram, puis un autre bus – pour parvenir à destination.

Enfin, le confort des passagers n'est pas assez souvent pris en compte. Lorsque le trafic augmente, parce que l'on construit, par exemple, de nouveaux bureaux le long de la ligne, la collectivité songe rarement à augmenter le nombre de rames en conséquence.

Les élus, qu'ils soient de droite, de gauche ou écologistes, pensant avoir trouvé une parade implacable à la circulation automobile, agissent comme s'ils étaient drogués au rail, et continuent de jauger l'efficacité d'un réseau de transport au nombre de kilomètres créés. Les mêmes défendent pourtant, en matière de déchets ou d'énergie, une politique d'économies. Ils prônent certes le recyclage, mais préfèrent de loin restreindre la production d'emballages, et donc de déchets. Ils favorisent les énergies renouvelables, mais agissent surtout pour économiser l'énergie. Pourquoi ne suivent-ils pas la même option ? Pourquoi veulent-ils toujours davantage d'infrastructures au lieu de penser d'abord à réduire les besoins de déplacements ?

Nouveau consommateur

Février-Mars 2010

Bimestriel

UN ENVIRONNEMENT SACRIFIÉ

Dans un contexte de dérèglement climatique, une société ultra-mobile ne va plus de soi. Les transports polluent, dérangent et modifient durablement nos paysages.

Une auto, un train et un bus provoquent dépenses et pollution lorsqu'ils roulent, mais pas seulement. Un véhicule ne se cueille pas tout prêt dans un arbre, pas plus qu'il ne se décompose naturellement après usage. Lorsqu'ils ne roulent pas, ces objets occupent de l'espace. Avant cela, il a fallu les assembler, fabriquer de l'acier, des tissus, du matériel électronique. Lorsqu'ils cesseront de rouler, il faudra les désosser, au mieux les recycler, au pire, les compacter puis les jeter dans une décharge. Seule une analyse du cycle de vie du véhicule, que l'on appelle parfois « du puits [de pétrole] à la roue », permet de connaître le coût réel de la pollution, et de le comparer avec les avantages qu'il procure à son utilisateur. Cette analyse n'est pas toujours facile à effectuer – ce dont profitent les constructeurs lorsqu'ils annoncent les émissions au kiomètre de leurs nouveaux modèles.

Le gouvernement suisse [4] a consacré un rapport aux « émissions grises de CO_2 », produites par un véhicule avant et après sa circulation. Selon ce rapport, une voiture émet, de sa conception à sa destruction, 70 % de CO_2 en plus de ce que dégage le pot d'échappement : autrement dit, un véhicule présenté comme « propre », émettant 130 grammes de CO_2 en produit, en réalité, 221. Ce calcul diffère bien sûr selon les véhicules. Il apparaît ainsi que les grosses et lourdes cylindrées, pour lesquelles sont utilisés de nombreux composants extraits sur les cinq continents, affichent un surplus d'« émissions grises » plus proche des 100 % que des 70 %. Comme le souligne l'association Carfree France, *« une 2 CV a sans doute des émissions élevées de CO_2, mais présente un bilan carbone bien moindre qu'une Toyota Prius »* [5], pourtant modèle de voiture hybride, conçu comme « propre ».

FRAUDES ET INCIVILITÉS

Au coût des infrastructures, il faut ajouter celui de la fraude, ou plutôt, des fraudes et incivilités. Les utilisateurs, tous modes confondus, semblent s'être lancés dans un championnat national. Aux usagers des réseaux ferrés qui n'achètent pas de billet s'ajoutent les automobilistes refusant de prendre un ticket de stationnement – comme le font, à Paris, près de la moitié d'entre eux – ou parqués sur les passages pour piétons et les voies réservées aux bus, les cyclistes roulant allègrement sur les trottoirs, les vandales jouant à détruire des vélos en libre-service ou les salariés se faisant rembourser des frais kilométriques fictifs.

L'incivilité est chose convenue. Les utilisateurs semblent agir comme si la mobilité était un dû, une chose pas très chère et appartenant vaguement à tout le monde et que l'on peut, de temps à autre, se dispenser de payer. L'espace public est considéré comme une ressource illimitée et sans valeur, la place de parking payante, comme une taxe illégitime. Et pourtant, le budget des transporteurs est amputé chaque année de plusieurs millions d'euros à cause de ces comportements. La SNCF estime la proportion de la fraude à environ 3 % de son chiffre d'affaires, le phénomène touchant principalement les trains régionaux et, en premier lieu, le trafic en Ile-de-France [6]. Les destructions et les escroqueries détournent de l'argent, public ou privé, qui pourrait être utilisé autrement.

En mai 2009, la mairie de Paris en appelait au civisme des Parisiens : 16 000 vélibs étaient vandalisés et 8 000 disparus après deux ans d'existence.

Nouveau consommateur

Février-Mars 2010

Bimestriel

LES PERSPECTIVES

LE TRANSPORT À LA DEMANDE

Mi-taxi, mi-bus, le transport à la demande est l'équivalent des *dourouni*, *marchroutka*, « service » ou *shirout* que l'on trouve respectivement au Mali, en Ukraine, au Liban et en Israël. Dans ces pays, et bien d'autres, des minibus – pas toujours très confortables – arpentent les rues selon un trajet plus ou moins établi. Il suffit d'en héler un pour qu'il s'arrête, puis d'indiquer l'endroit où l'on souhaite descendre. Le chauffeur peut être amené à faire des détours pour répondre à la demande de ses passagers. Il s'agit d'ailleurs, dans les pays concernés, du moyen de transport le moins cher – le prix est souvent fixe, quelle que soit la longueur du trajet – et le plus pratique, à condition toutefois que l'on apprivoise un peu son fonctionnement.

En France, lorsqu'il existe, le transport à la demande est plus élaboré mais pas obligatoirement plus efficace. Les lignes fonctionnent de manière régulière, par exemple toutes les demi-heures ou à heures fixes, aux heures de pointe. Les passagers réservent, par téléphone ou par Internet, au plus tard deux heures avant le passage. Le véhicule, souvent un minibus d'une quinzaine de places, parcourt un trajet tantôt défini par le transporteur, tantôt ajusté à la demande des passagers, et ne s'arrête qu'en fonction des besoins. Les utilisateurs français ont fini eux aussi par donner un nom au transport à la demande : le « TAD ». Il parcourt les quartiers peu passants – souvent, des lotissements pavillonnaires éloignés des centres. C'est le cas, par exemple, dans certaines communes périurbaines de l'agglomération toulousaine. Ces minibus desservent aussi un bassin d'emploi, comme le fait Allobus, tôt le matin et tard le soir, autour de l'aéroport de Roissy. A Saint-Nazaire, une ligne classique la journée se transforme en transport complémentaire les vendredis, samedis et veilles de fête, de 20 heures à 6 heures du matin. A Montréal, au Canada, un service s'adresse aux femmes qui craignent de prendre le bus la nuit : les chauffeurs des bus nocturnes sont tenus de les déposer à l'endroit précis où elles souhaitent s'arrêter.

Moins cher pour la collectivité qu'une ligne de bus classique, le TAD permet de desservir le territoire de manière exhaustive, mais avec des moyens adaptés. Pour que les voyageurs n'aient pas l'impression d'avoir recours à une sorte de « taxi de deuxième division », le transport doit être intégré à l'abonnement mensuel au réseau. La formule, enfin, a vocation à rester un accessoire de la politique des transports. Elle n'est pas adaptée aux zones denses et déjà irriguées par un réseau conséquent.

Belfort repense ses tarifs

Jusque récemment, les tarifs de la Compagnie de transports de la région de Belfort (CTRB) étaient incompréhensibles. Chacune des trois zones comportait 25 prix différents, affectés à diverses catégories d'usagers en fonction de leur âge, de leur lieu de résidence et du moment de la journée auquel s'effectuait le trajet. En conséquence, le taux de fréquentation était l'un des plus bas de France. En 2007, le syndicat des transports de l'agglomération belfortaine a totalement refondu la billetterie. Rebaptisé « Optymo », le réseau affiche désormais un barème mensuel simple : 31 euros pour le tarif plein, 9 euros pour les étudiants, chômeurs ou bénéficiaires des minima sociaux, gratuit pour les enfants aux heures scolaires. Les tickets peuvent même s'acheter par simple envoi d'un SMS surtaxé. Les Belfortains peuvent en outre se procurer une carte, gratuite, qui leur permet d'emprunter le bus quand ils le souhaitent, au tarif préférentiel de 80 centimes d'euro le trajet. Ils bénéficient ainsi d'une incitation à prendre le bus de temps en temps, sans dépendre toutefois d'un abonnement formel.

En finir avec les bus déguisés en tramways

Que désigne, dans le jargon des transporteurs, le terme, couramment employé, de « BHNS en TSCP » ? Un « bus à haut niveau de service en transport en commun en site propre ». Sans avoir beaucoup d'imagination, le profane imagine sans doute un véhicule confortable, aéré, équipé d'une plateforme automatique pour les personnes en fauteuil roulant. Ne rêvons pas.

En fait, il s'agit juste d'un bus amélioré, qui ressemble à un tramway et roule sur une voie dédiée. Le véhicule, qui dispose donc de sa propre voie, respecte ses horaires et devient un transport fiable. Tant mieux pour les passagers, qui n'en attendent pas moins.

Mais qu'en est-il des « services » réellement disponibles à bord ? Une meilleure luminosité, des couleurs sur les sièges, des écrans « défilants » indiquant le nom des stations. Et puis, il y a cette fameuse ressemblance avec le tramway. Les élus y tiennent beaucoup, qui ont ainsi l'impression de suivre la mode du moment sans en débourser le prix. Ou presque. Car ces bus déguisés en tramway coûtent 50 % plus cher que des bus classiques : ils sont spécialement conçus pour chaque transporteur, et cette conception a un coût.

Peut-être, pour amortir cette dépense inutile, les transporteurs pourraient-ils proposer de réels services aux passagers, par exemple, leur assurer, moyennant réservation, une place assise ? Ou installer des toilettes ? Vendre des viennoiseries, des boissons ou des journaux ? De temps contraint, le déplacement deviendrait un moment de détente possible.

Nouveau consommateur
Février-Mars 2010
Bimestriel

VÉLO: CESSER DE SE FOCALISER SUR LES ACCIDENTS

Contrairement à ce que l'on pense généralement, les accidents mortels de vélo demeurent peu nombreux au regard du nombre des déplacements. En France, en 2008, on a compté 159 morts pour 21 millions d'engins. Depuis quinze ans, le nombre de décès a été divisé par trois, malgré l'augmentation du nombre de pratiquants. De fait, la multiplication du nombre des cyclistes, en favorisant leur visibilité, amène les automobilistes à être plus attentifs.

En outre, les cyclistes ne causent que rarement des accidents. Selon une étude de l'Observatoire national interministériel de la sécurité routière (ONISR) portant sur les 159 tués à vélo en 2008, seuls 10 % de ces accidents sont dus au cycliste seul. Par ailleurs, dans les deux tiers des accidents graves, ainsi que les quatre cinquièmes des accidents mortels, on ne constate pas d'infraction du cycliste.

Malgré ces chiffres éloquents, les médias continuent de se focaliser sur les accidents. Dès qu'un cycliste est tué, les esprits s'échauffent. Le débat s'impose sur la place publique, fait réagir les élus, descend dans les cafés et s'invite aux repas de famille. Des gens qui n'ont jamais posé les fesses sur une selle prennent part à la discussion. Pourquoi les cyclistes ne respectent-ils pas les feux rouges ? Ont-ils le droit de se faufiler entre les voitures ? Faut-il imposer le port du casque ? Chacun avance une anecdote qu'il s'empresse de généraliser. Quelques partisans du tout-voiture se camouflent avec succès dans des tenues de rigoristes prêts à brandir le code de la route comme d'autres agitent la Bible. Coincés entre les mouvements de cyclistes, peu organisés et relativement marginaux, et une opinion publique qui n'en pense pas moins, les politiques renoncent à prendre position ou se contentent de phrases molles. Ainsi, convaincus de leur pleine légitimité, la plupart des automobilistes continuent de se considérer comme seuls maîtres de la voirie, tandis que ceux qui étaient disposés à enfourcher un vélo finissent par se décourager.

LE «PEDIBUS» OU BUS À PIED

Depuis quelques années, les enfants des villes et banlieues françaises ont appris un nouveau mot latin : pedibus, «à pied». Le pedibus fonctionne comme un bus, avec des lignes, des arrêts et des horaires stricts, mais le trajet est effectué à pied. Encadrés par au moins deux adultes volontaires, vêtus de chasubles jaunes réfléchissantes, les enfants se rendent à l'école en groupe, en évitant les risques de la circulation automobile. Le concept, appelé «autobus pédestre» au Québec, se décline aussi à vélo, pour les enfants plus âgés. On parle alors de «vélobus».

Les parents ont facilement adopté ce système car il leur épargne la contrainte des conduites du matin et du soir. Certes, ce type de desserte des écoles ne convient pas à toutes les situations. Le pedibus fonctionnera un peu moins bien les jours de pluie, et pas du tout si les trottoirs sont en mauvais état ou les traversées non sécurisées. Sa mise en place s'accompagne parfois d'une réfection de la voirie, qui profite à d'autres catégories d'usagers.

Là où existe un pedibus, les abords des écoles deviennent moins encombrés et plus sûrs. Le dispositif possède en outre un caractère pédagogique. Les enfants sont sensibilisés à la sécurité routière et aux modes de transport doux, sans compter les quelques minutes de marche qui, matin et soir, constituent un excellent exercice. Les parents, pour leur part, peuvent saisir l'occasion pour modifier leurs propres habitudes. Interrogés par Mobility+ sur l'opportunité de délaisser leur voiture pour se rendre au travail, certains salariés, également jeunes parents, hésitent : «*Je pars travailler en voiture, parce que je dois déposer les enfants au passage*», répondent-ils. Mais lorsque, dans leur quartier, on propose la mise en place d'un pedibus, les mêmes affirment : «*Je les emmène en voiture, parce que de toute façon, je dois aller au travail ensuite.*»

Le concept pourrait être beaucoup plus répandu qu'il ne l'est ; à condition de trouver des adultes prêts à s'en charger, il est viable dès la maternelle, et généralisable à partir de l'école primaire. On considère qu'un enfant de 6 ans est physiquement capable d'effectuer un kilomètre à pied, deux fois par jour.

Mais encore faudrait-il que l'opération ne s'essouffle pas dans les lieux où elle existe déjà. Car des lignes disparaissent : les adultes qui acceptaient de se charger de l'accompagnement se lassent, ou plus simplement, leurs enfants quittent l'école. A chaque rentrée, il faut l'énergie de quelques-uns pour remettre en place ce qui existait l'année précédente. L'engagement des mairies est nécessaire, pour définir les lignes de manière cohérente, suppléer les parents le cas échéant, ou proposer une assurance commune qui, si elle n'est pas indispensable, rassure sans doute les plus inquiets.

Nouveau consommateur

Février-Mars 2010

Bimestriel

COMMENT EN FINIR AVEC LA GALÈRE

LIMITER LES BESOINS EN DÉPLACEMENTS

On continue ainsi à croire qu'il faut se déplacer toujours davantage, à penser que « c'est bon pour l'économie » et que l'action des pouvoirs publics se limite à fluidifier les réseaux. Leur rôle ne serait-il pas d'éviter les déplacements contraints ? Une grande majorité des salariés seraient heureux de pouvoir vivre à quelques minutes à pied ou à vélo de leur travail. Et ceux qui doivent réellement bouger profiteraient ainsi de transports moins saturés.

Pour que l'on puisse enfin exister sans être contraint de se déplacer, les solutions sont connues. Il faut réduire les distances, cesser de bâtir des centres commerciaux en rase campagne et uniquement accessibles en voiture, regrouper les services et les commerces dans un même lieu qu'il serait agréable de parcourir à pied. Il faut aussi densifier la ville, quitte à construire des petits immeubles dans les zones pavillonnaires, voire ériger des tours dans les quartiers qui s'y prêtent. La loi "Solidarité et renouvellement urbain" de décembre 2000 impose déjà une partie de ces préconisations, mais son application fait souvent défaut.

Confrontés depuis leur origine à un étalement urbain incontrôlé, les Etats-Unis semblent, pour leur part, depuis la crise de 2008, réhabiliter la densité. Certains quartiers pavillonnaires, appauvris par la récession, se vident au point que l'on doit y détruire des maisons. L'administration Obama envisage de privilégier désormais les centres au détriment de ces banlieues lointaines promises à l'abandon. Comme le révèle *Le Monde*, « *à Flint (Michigan), mille maisons ont déjà été démolies. Trois mille autres devraient suivre. Sur leurs ruines vont pousser prairies et forêts, comme si l'étalement urbain, marque de fabrique de la ville américaine, n'avait été qu'une parenthèse assez peu enchantée* ».

Le développement du télétravail constitue une autre piste à creuser. Il reste aujourd'hui moins développé en France que dans les pays voisins. Certes, tout le monde ne peut pas travailler à distance, ou pas tous les jours. Mais la généralisation du très haut débit facilite l'organisation des réunions virtuelles, voire du « chat », bavardage informel entre collègues. Si chaque salarié travaille en dehors des locaux de l'entreprise un jour par semaine, celle-ci économise un cinquième des déplacements. Pour faciliter le télétravail sans isoler ceux qui y souscrivent, des collectivités ou des groupements d'employeurs lui destinent déjà des locaux spécifiques. Ces « plateformes », situées à proximité des principales zones d'habitation, pourraient se multiplier, par exemple à l'entrée des lotissements. Il devrait en outre être possible de s'inspirer des « plans de continuation de l'activité » imaginés pour faire face aux épidémies. La grippe A et l'engorgement des réseaux présentent des origines et des conséquences distinctes, mais les mesures à prendre se ressemblent. Dans les deux cas, il s'agit de poursuivre une activité, tout en évitant aux gens de se déplacer.

© éditions Rue de l'échiquier, 2010 - www.ruedelechiquier.net

Les transports, la planète et le citoyen : en finir avec la galère, découvrir la mobilité durable, éditions Rue de l'échiquier, 192 p., 12 €

Les auteurs : **Marc Fontanès** est le directeur de Mobility+, société d'études et de conseil spécialisée dans la mise au point de plans de déplacements pour les entreprises, et plus largement dans la mobilité durable. **Ludovic Bo** est le président de Voiture & co, association qui promeut une nouvelle idée de la mobilité, afin de permettre à tous de se déplacer mieux, en polluant moins. **Olivier Razemon**, journaliste free-lance, collabore notamment au *Monde* et au *Courrier des maires* destiné aux élus locaux.

Au sommaire de l'ouvrage :

I. Un peu de science-fiction : 2035, ravage dans les transports
II. Les faits : les conséquences néfastes de la mobilité
1. Bouger, c'est compliqué
2. Une société disloquée
3. Un environnement sacrifié
4. Un territoire mal aménagé
5. Un coût croissant
III. Les causes (1) : Le toujours plus
1. Le tout-voiture – une auto dans la tête
2. Le tout-propriété – possessions et dépendances
3. Le tout transport publics – les accros du rail
4. Le tout-vitesse – la société à très haut débit
IV. Les causes (2) : Les fausses bonnes idées
1. Transports gratuits : tournée générale ?
2. Le covoiturage, cache-sexe des collectivités
3. La technologie, l'avenir d'une illusion
V. Les perspectives (1) : Optimiser l'existant
1. Proposer plusieurs choix
2. Rouler mieux, sinon moins
3. Des transports en commun avec services
4. Le vélo, plus seulement une roue de secours
5. Dans les airs, sur l'eau et à pied
VI. Les perspectives (2) : Changer de paradigme
1. Apprendre à compter différemment
2. Organisation territoriale : enlever le frein à main
3. Rétablir l'équité entre différents usagers
4. Proposer la mobilité à ceux qui en sont exclus
5. Des humains, pas des flux
6. Exister sans bouger
VII. Carnet pratique
Bibliographie

1- « A la porte du garage », Charles Trenet, 1955.
2- *Les Echos*, 31 juillet 2009.
3- Ademe, « Chaque fois, ça compte », 2007.
4- Graue Treibhausgas-Emissionen der Schweiz 1990-2004, Berne, 2007.
5- Voir http://carfree.free.fr
6- Sénat, projet de loi de finances pour 2005

Nouveau consommateur

Février-Mars 2010

Bimestriel

sans remettre totalement en cause la théorie dominante, vont sans doute amener les chercheurs à mettre un peu d'eau dans le vin néoclassique.

Denis Clerc

Ed. Odile Jacob, 2010, 320 p., 30 €.

Les transports, la planète et le citoyen

par Ludovic Bu, Marc Fontanès et Olivier Razemon

La thèse est simple : il nous faut réduire la mobilité sans doute devenue excessive dans nos sociétés urbanisées, car elle est génératrice de coûts croissants, qu'ils soient environnementaux, économiques ou sociaux (les accidents, les poussières, le bruit). Et à défaut de la réduire, il faut parvenir à la rendre moins coûteuse.

Cette thèse est mise en scène de façon très plaisante, et illustrée de mille manières, à l'aide d'exemples, d'historiettes ou d'analyses précises. Les auteurs insistent sur ce qu'ils qualifient de *« fausses bonnes idées »* : le covoiturage, la voiture électrique, la grande vitesse ferroviaire, le tramway, etc., montrant que, dans nombre de cas, d'autres solutions mieux adaptées aux besoins pourraient être mises en œuvre. On trouvera dans cet ouvrage très agréable à lire quantité d'idées. Et l'on espère que tous les responsables « transport » des collectivités locales en feront leur livre de chevet.

Daniel Cardot

Ed. Rue de l'échiquier, 2010, 190 p., 12 €.

Leçons d'une crise

par Dominique Seux et Jean-Marc Vittori

Respectivement rédacteur en chef et éditorialiste au journal *Les Echos*, nos deux compères publient une sélection des chroniques que l'un et l'autre ont réalisées, soit sur les ondes (de France Inter), soit dans les colonnes de leur quotidien en 2008 et 2009. Cette plongée dans le passé récent révèle la lecture immédiate que les commentateurs faisaient alors des événements, avec un jugement assez sûr. Même s'ils ont eu tendance, comme beaucoup, à craindre en juillet 2008 davantage l'inflation que la faillite de Lehman Brothers, ils tapaient juste en voyant dans la baisse des impôts sur le revenu début 2009 une « catastrophe », en dénonçant les salaires extravagants des grands patrons, en soulignant que *« le vrai problème de l'Etat en France, ce n'est pas son poids, mais son incapacité à arbitrer, à évaluer, à motiver »*.

Mais les limites de l'exercice sont évidentes : quel que soit le talent de nos deux auteurs, il leur est difficile, à travers ces chroniques, d'analyser la crise, de mettre ses différentes composantes en perspective. Et, insistant sur la fragilisation du « modèle américain », trop financier, trop dépendant du marché, pas plus que quiconque ils n'ont pressenti que le boomerang de la crise allait frapper la zone euro davantage que les Etats-Unis.

D. Cl.

Ed. Eyrolles/Les Echos, 2010, 200 p., 25 €.

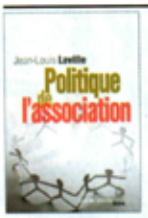
La famine menace-t-elle l'humanité ?

par Jean-Philippe Feldman

En dépit de son titre, ce livre ne porte qu'accessoirement sur la question de l'alimentation mondiale. Son véritable objet est double : d'une part, critiquer les « écologistes politiques » (en fait, tous ceux dont l'engagement écologique les pousse à plaider pour une prise en compte spécifique des questions environnementales) ; d'autre part, montrer les mérites du libre marché. L'écologie politique est une *« forme de primitivisme »* et le marché est une divine Providence, qui ne peut se tromper, qui sait tout et suffit à tout. Armé de ces deux solides convictions, l'auteur avance que la pauvreté et la malnutrition résultent du refus par certains de jouer le jeu capitaliste, que toute aide fait plus de mal que de bien, et que la politique agricole commune a ruiné quantité d'agriculteurs. Il fait donc flèche de tout bois, avançant ici (page 109) que les subventions à l'agriculture ont fait monter le prix des terres, et là qu'il a été maintenu *« à un niveau inférieur à sa valeur économique »* (page 129). La flambée des cours des produits alimentaires qui a fait basculer dans la malnutrition plusieurs centaines de millions de personnes, les biocarburants, la disparition des forêts primaires au profit de la production d'huile de palme, le marché n'y est – bien sûr – pour rien. Et comme il n'est jamais question des limites du marché, tout semble indiquer que l'auteur pratique, lui aussi, le *« primitivisme »*.

D. Cl.

Ed. J.-C. Lattès, 2010, 240 p., 12 €.



Politique de l'association

par Jean-Louis Laville

A contre-courant des analyses qui postulent une séparation étanche entre société civile, Etat et économie marchande, Jean-Louis Laville propose une lecture de la société civile comme un espace d'articulation entre sphères politique et économique. S'écartant des clichés qui font des associations soit de simples instruments participant à la moralisation du système capitaliste, soit des acteurs privés palliant le désengagement des pouvoirs publics, l'auteur développe les enjeux de ce qu'il qualifie d'« associa-

Collection Repères

500 titres pour comprendre le monde - 128 pages, 9,50 €

Économie · Sociologie · Gestion-Management · Communication · Droit · Sciences politiques · Histoire

- nouveauté -

- nouveauté -

Dominique Plihon
Les taux de change - Cinquième édition

Gilles Rotillon
Économie des ressources naturelles - Nouvelle édition

Patrick Peretti-Watel
La société du risque - Nouvelle édition

La Découverte : www.collectionreperes.com

Alternatives économiques

Mai 2010

Mensuel

à laquelle il a abouti, à travers "neuf conduites nécessaires pour [...] un apprentissage du projet sur le paysage" et les exemples les plus emblématiques, puisés dans quarante ans d'expérience. 25 €

✓ *Actes Sud, 18 rue Séguier, 75006 Paris*
Tél. : 01 55 42 63 00 – Fax : 01 55 42 63 01
presse@actes-sud.fr
www.actes-sud.fr

L'automoville – ville, automobile et mode de vie
Daniel Coulaud
L'automoville, c'est la vie quotidienne des Français, l'espace qu'ils fréquentent chaque jour. Cet espace est dessiné par l'aire urbaine, proche désormais des limites départementales. Il est celui des déplacements quotidiens depuis l'habitation située dans la ville dense ou le village plus éloigné du centre. Tous les habitants sont désormais des urbains. L'étalement urbain spontané ne présente pas seulement des inconvénients : il redonne vie par exemple à de nombreux villages. Mais peut-il se poursuivre ainsi sans détruire l'environnement et la ville elle-même ? Ce défi peut être une nouvelle chance pour que nul ne soit plus captif de la ville ou de la campagne, de la voiture ou des transports en commun. L'auteur juge possible de relever le défi et en indique les moyens avec les outils existants en matière d'urbanisme, de déplacements, d'habitat, d'environnement, de gouvernance. De nombreux exemples, des références géographiques et historiques sont cités dans cet ouvrage qui se veut un guide des bonnes pratiques et peut se lire comme un manuel d'urbanisme. 33,50 €

✓ *L'Harmattan*
5-7 rue de l'École-Polytechnique, 75005 Paris
Tél. : 01 40 46 79 20 – Fax : 01 43 25 82 03
marianne.ravaud@harmattan.fr
www.editions-harmattan.fr

Esquisses d'une anthropologie de la ville. Lieux, situations, mouvements
Michel Agier
Au moment où la ville, dit-on, se "défait", le regard anthropologique s'avère nécessaire pour retrouver, sans préjugé ni modèle a priori, les genèses et les processus recréant sans cesse et partout l'espace partagé de la ville. Michel Agier a enquêté pendant plusieurs années dans les quartiers périphériques, les établissements précaires et les campements, en Afrique noire, en Amérique latine et plus récemment en Europe. Sur cet ancrage ethnographique, il propose des pistes pour répondre à la question du "faire ville" aujourd'hui. À partir de trois entrées ou "esquisses" distinctes et convergentes, les savoirs (la ville des anthropologues), les espaces (la ville à l'œuvre) et les situations (la ville en mouvements), l'ouvrage défend la possibilité et l'utilité pour tous (habitants, concepteurs, observateurs et réformateurs) d'une conception anthropologique de la ville. 18,50 €

✓ *Academia-Bruylant, Grand'Place,*
29, B-1348 Louvain-La-Neuve (Belgique)
Tél. : +32(0) 10 45 23 95 – Fax : +32(0)10 45 44 80
promotion@academia-bruylant.be

Le défi du renouvellement urbain
Groupe 3F, acteur de l'habitat social
En 240 pages de textes et de photos, cet ouvrage témoigne de l'expérience du groupe 3F en matière de rénovation urbaine et du travail collectif accompli par ses équipes et ses partenaires. Impliqué dans 47 projets, dont 32 en Île-de-France et 15 en régions, le groupe 3F est en effet un bailleur engagé dans les opérations de l'Agence nationale pour la rénovation urbaine (ANRU). Le livre propose des regards croisés d'acteurs et de spécialistes. Élus locaux, urbanistes, architectes et experts du comité de qualité urbaine de 3F contribuent au fil des pages à retracer les enjeux urbains et sociaux du renouvellement urbain. Ainsi, la réduction des inégalités territoriales, l'alternative entre la démolition ou la réhabilitation, la constitution de quartiers de ville, l'investissement dans la durée et la diversification apportée aux quartiers exclusivement HLM, constituent-ils le fil rouge de ce livre. 24 €

✓ *Archibooks, 18-20 rue de la Perle, 75003 Paris*
Tél. : 01 42 25 15 58
www.archibooks.com

L'espace public
Thierry Paquot
Au singulier, l'espace public désigne la sphère du débat politique, la publicité des opinions privées, qui participent à la vie commune en devenant publiques. Au pluriel, les espaces publics, depuis une trentaine d'années en France, correspondent au réseau viaire, rues et boulevards, places et parvis, parcs et jardins, bref à toutes les voies de circulation qui sont ouvertes au public. Les deux ont, par conséquent, à voir avec la communication. La mondialisation de l'économie capitaliste, la révolution communicationnelle, la mutation des supports médiatiques, le déploiement de la vidéosurveillance, la construction de murs, la privatisation de nombreux territoires urbains "effacent" les espaces publics, entravant ainsi l'émergence d'expériences alternatives. L'urbanisation planétaire, avec les centres commerciaux, le tourisme de masse, le mobilier urbain, les enclaves sécurisées..., transforme les usages des espaces publics et les uniformise. Pourtant, des résistances se manifestent et associent aux espaces publics, gratuits et accessibles, *"l'esprit de la ville"*. 9,50 €

✓ *Éditions La Découverte*
9 bis, rue Abel-Hovelacque - 75013 Paris
Tél. : 01 44 08 84 01 – Fax : 01 44 08 84 39
ladecouverte@editionsladecouverte.com

Aux origines du patrimoine bâti
Georg Germann
L'histoire de la terminologie du patrimoine naît au début du XVIIIe siècle et a de forts liens avec les concepts et les travaux des maîtres du XIXe, dont Ruskin ou Viollet-le-Duc. Eux-mêmes inspireront l'entreprise de préservation et de restauration qui commence à la fin du XIXe siècle et se poursuit aujourd'hui. À travers les textes qu'il a réunis, l'auteur propose une approche systématique de la notion de patrimoine bâti et de son histoire, de la Renaissance à nos jours. Il revient aux sources de la perception du bâti, analyse les grands courants d'interprétation du patrimoine bâti et aborde la question de la conservation. 24 €

Les transports, la planète et le citoyen
Ludovic Bu, Marc Fontanès et Olivier Razemon
La question des transports est régulièrement au cœur des débats politiques. Les auteurs (deux experts de la mobilité durable et un journaliste), ont voulu montrer pourquoi les solutions proposées n'en sont pas. Si mobilité rime avec modernité, pourquoi est-ce si souvent laborieux de se déplacer, entre embouteillages, saturation des transports en commun et coûts prohibitifs ? Sur quelles fausses bonnes idées s'est construite la politique des transports depuis soixante ans pour qu'on en dresse ce constat ? Ils proposent à leur tour des solutions pour faciliter les choses. Le livre est complété par un petit guide pratique de la mobilité réellement durable. 12€

✓ *Éditions Rue de l'échiquier*
40 rue de l'Échiquier, 75010 Paris
Tél. : 01 42 47 08 26 – Fax : 01 47 70 13 80
contact@ruedelechiquier.net
www.ruedelechiquier.net

Regards de professionnels sur les espaces publics contemporains
Hors-série du magazine *Traits Urbains*
En octobre 2008, l'Établissement public d'aménagement Seine-Arche (EPASA) a organisé le colloque Espaces publics contemporains : comment les concevoir, les gérer et les rendre attractifs ? Cette rencontre fut l'occasion de regards croisés de différents acteurs de la ville sur divers projets de création d'espaces publics. Après une présentation de celui des Terrasses, l'ouvrage analyse les fonctions des espaces publics, réparer, relier, l'évolution de leurs principes directeurs, du fonctionnalisme au "faire société", sans oublier des parcours linéaires, tels l'Axe historique, les berges du Rhône ou de la Garonne, où il s'agit de relier, de désenclaver et de retrouver la lisibilité du relief. Ces "espaces gratuits offerts aux habitants" (J. Treuttel) partagent le même but d'unification tant géographique que sociale, ils constituent des traits d'unions entre des villes, des quartiers et entre les hommes. Désormais, la conception des espaces publics doit également intégrer les exigences du développement durable. 25 €

✓ *Innovapresse, 1 place Boieldieu, 75002 Paris*
Tél. : 04 48 24 08 97 – Fax : 01 42 47 00 76
www.innovapresse.com

Santé et développement territorial
Enjeux et opportunités
Simon Richoz, Louis-M. Boulianne et Jean Rueg
Depuis l'apparition des doctrines hygiénistes au XIXe siècle, la santé constitue un facteur structurant majeur de la ville et de l'espace urbain. L'augmentation croissante des coûts remplace aujourd'hui les relations entre santé et aménagement du territoire au cœur des débats publics. Elles soulèvent de nombreuses interrogations liées à l'évolution de notre société et à son usage des services de santé, aux inégalités entre territoires, à la répartition et à l'accessibilité de l'offre de soin, ou à leur rôle dans la cohésion territoriale et dans l'économie locale. Cet ouvrage montre qu'une intégration réfléchie de la dimension santé dans la politique d'aménagement du territoire permet de dynamiser la fonction de prévention au sein des politiques territoriales et de renforcer la faisabilité du principe de précaution. Les points de vue inédits permettent d'envisager de nouvelles stratégies capables d'appuyer le développement durable des territoires et de favoriser une meilleure gouvernance institutionnelle. À ce titre, ce livre s'adresse tout particulièrement aux chercheurs, enseignants et praticiens dans les domaines de la santé, de l'aménagement du territoire, de l'environnement et du développement territorial durable. 34

✓ *EPFL-Centre midi, Presses polytechniques et universitaires romandes, CP 119 CH-1015*
Lausanne - Tél. : 021/693 21 30 – Fax : 021/693 40
ppur@epfl.ch - www.ppur.org

CHICAGO 1910-1930, LE CHANTIER DE LA VILLE MODERNE

Jean Castex
Partie de rien en 1830, Chicago a longtemps figuré comme l'une des villes les plus dynamiques des États-Unis. De la *Columbian World's Fair* de 1893, quand Chicago se rêve une ville blanche et revendique son rang de grande métropole à l'exposition *A Century of Progress* de 1934 qui vise à asseoir son insolente modernité, prennent place une série de transformations que traque Jean Castex. La rivière voit son cours remodelé et permet ainsi le développement du *Loop*, ce quartier d'affaires et de commerces qui constitue le cœur même de la ville. Mais ce centre manque d'espace constructible, il va falloir bâtir sur les énormes voies de chemins de fer qui ont fait sa prospérité, inventer du terrain à bâtir. Alors le sol se complexifie en un socle parcouru par toute sorte de réseaux superposés. Ainsi naissent les rues à étages que bordent des édifices au caractère novateurs, proposant des cohabitations d'activités inattendues, véritables édifices hybrides. Une telle mixité d'occupation requiert des prouesses d'invention structurelle que seule l'alliance d'ingénieurs et d'architectes permet. Ces travaux de voiries, d'urbanisme et d'architecture anticipent les transformations advenues aux autres villes notamment européennes depuis lors, y compris en ce XXIe siècle naissant. 35 €

✓ *Éditions de La Villette, 144 rue de Flandre, 75019 Paris - Tél. : 01 44 65 23 58 – Fax : 01 44 65 23 28*
edition@paris-lavillette.archi.fr - www.paris-lavillette.archi.fr/editions

Le mieux communautaire

La lettre des conseillers communautaires Verts, Socialistes unitaires et Citoyens de Plaine commune

3e trimestre 2010 - n° 21

Autolib' : une fausse bonne idée

Dans un contexte où notre territoire s'est doté 1- d'un Plan local de déplacements (PLD) qui a pour objectif de réduire la place de la voiture, de privilégier les transports en commun (tram, RER, bus...) et les circulations actives (marche à pied et vélo),

2- d'un Plan climat énergie pour réduire les gaz à effet de serre et la pollution atmosphérique,

3- et que s'élabore un Schéma directeur cyclable, une question se pose : Plaine commune doit-elle répondre favorablement à la proposition faite par la ville de Paris de mettre en place sur notre territoire des voitures électriques en libre-service appelé Autolib' ?

De prime abord, le projet paraît séduisant car il transpose le modèle du Vélib' (Velcom') à celui de la voiture. Mais à y regarder de plus près cette transposition à vite ses limites et apparaît comme une fausse bonne idée.

Alors que les vélos en libre-service ont vocation à se substituer à la voiture, Autolib' encourage son usage.

Alors que Velcom' a pour objectif de réduire la place de la voiture sur l'espace public, Autolib' en augmente le nombre.

Alors que le coût d'utilisation des vélos en libre-service est peu cher, Autolib' coûtera à l'automobiliste une course de taxi, pourquoi ne pas favoriser alors ceux-ci.

Alors que l'usage du vélo diminue l'empreinte carbone, Autolib' l'augmentera car il est nécessaire de recourir à d'énormes camions pour réapprovisionner les stations vides.

Alors que Velcom', fait appel à l'énergie musculaire, Autolib' a besoin d'une durée de charge électrique importante des batteries. Énergie provenant majoritairement dans notre pays du nucléaire.

Enfin, quel serait l'impact financier sur notre communauté d'agglomérations si d'aventure nous étions confrontés à un vol massif ou à des destructions de voitures, comme nous venons de le subir sur Velcom' ? Le développement de l'autopartage paraît être une piste plus pertinente.

Dominique Carré

Président du Groupe des conseillers Verts, Socialistes unitaires et Citoyens de Plaine commune. Conseiller communautaire délégué aux Transports et déplacements.

Autolib' ou autopartage ?

Le projet Autolib' de la mairie de Paris est un service de location horaire de véhicules électriques qui seront mis en libre-service et en trace directe (*oneway*). 3 000 véhicules seront accessibles 24 heures/24 et 7 jours/7. 1 000 stations seront réparties sur Paris (700 intra-muros) et en proche banlieue. Les usagers pourront réserver une place sur la zone d'arrivée. Des formules avec ou sans abonnement sont envisagées (*Source : dossier de presse d'Autolib'*). Ludovic Bu, co-auteur de *Les transports, la planète et le citoyen*, spécialiste des transports, nous livre son point de vue sur ce projet.

Quels sont, pour vous, les problèmes que pose le projet Autolib' ?

Photo : Noémie Levain

Ludovic Bu : l'idée de départ qui vise à vouloir avoir moins de voitures dans les rues est bonne. Mais la concrétisation qui se dessine semble avoir pris une autre voie. Le principal problème d'Autolib' est son fonctionnement en aller simple (*oneway*). La question du trajet retour ne se posera pas, celle du stationnement non plus. Ce qui simplifiera l'usage de la voiture. Or, si on veut que les usagers s'interrogent sur le meilleur moyen de déplacement trajet après trajet, il faut que la voiture soit aussi compliquée à utiliser qu'un autre mode de transport.

Il est aussi probable que les gens qui possèdent une voiture ne vont pas l'abandonner grâce à Autolib'. Le manque de fiabilité prévisible du système, notamment en matière de disponibilité des véhicules, ne les y incitera pas. C'est donc ceux qui n'ont pas de voiture qui vont utiliser Autolib'. Probablement en partie en substitution des transports en commun. Ce projet risque tout simplement de mettre encore plus de voitures sur les routes.

L'expérience du Vélib' (Velcom' à Plaine commune) peut-elle nous éclairer sur ce projet de voiture en libre-service ?

Ludovic Bu : si on regarde Vélib', on voit que ce système est intéressant, mais peu fiable. Il a remis plein de gens sur un vélo, ce qui est très bien. Mais on n'est jamais sûr d'en trouver un au moment et à l'endroit où l'on en a besoin. Pour les utilisateurs occasionnels, ce n'est pas un problème.

Par contre, c'en est un pour ceux qui l'utilisent à titre professionnel ou très régulièrement. Aujourd'hui, ceux-là n'utilisent plus Vélib' car ils se sont acheté un vélo, qui est toujours à leur disposition. Si Autolib' donnait le même résultat avec les voitures, il pourrait entraîner une augmentation du parc de véhicules !

On peut avoir les mêmes interrogations sur la question des flux. On voit bien que pour Vélib', on ne sait pas les gérer. Le matin, lorsque les Franciliens iront de la périphérie vers Paris, on aura des stations Autolib' vides en périphérie et pleines autour des gares et dans le centre. Et l'inverse le soir.

Il faudrait alors ré-achalander les stations de périphérie dans la journée pour libérer des places au centre. En camion, comme pour les Vélibs' ? Cela semble peu crédible...

suite au verso

LIBRAIRIE

27 As et une Dame de Cœur

Vous ne savez plus ce que faisait tel grand patron? Vous avez oublié ce qu'il est devenu? 27 AS et une Dame de Cœur vous permettra de les restituer et de vous rafraîchir la mémoire : de François Michelin, à Sébastien Loeb, en passant par Göran Carstedt ou à Louis Schweitzer... les plus grands hommes qui ont marqué le monde de l'automobile y figurent. Un ouvrage de référence, un guide exclusif doté de la touche personnelle d'une femme qui a eu la chance de les rencontrer et de les côtoyer. Un face à face humain, surprenant parfois, mais toujours enrichissant. 27 AS et une Dame de Cœur est à garder près de soi, à picorer de temps en temps, à la demande, à offrir ou à s'offrir. A tous ceux qui aiment l'Automobile avec un grand A!

Editions : W-Ima Editions
Prix public : 27,00 €

Les transports, la planète et le citoyen

La question des transports fait toujours l'objet de vifs débats et de prises de position tranchées parmi les politiques. Le citoyen n'est pas en reste : sur ce sujet, chacun d'entre nous a des dizaines d'anecdotes édifiantes à raconter. Écrit par deux experts de la mobilité durable, en collaboration avec un journaliste spécialiste des sujets "vie quotidienne", ce livre brosse, non sans humour, un tableau complet de la situation actuelle : alors que la mobilité rime avec modernité, pourquoi est-ce si souvent la galère de se déplacer, entre embouteillages, saturation des transports en commun et coûts prohibitifs? Sur quelles fausses bonnes idées s'est construite la politique des transports depuis soixante ans pour qu'on en soit là? Et si le progrès passait par l'optimisation des moyens existants plutôt que par une course folle au kilomètre de voirie supplémentaire? En replaçant les comportements de l'usager au centre de leur réflexion, les auteurs font le tour des solutions possibles, incitant chacun à être acteur de sa mobilité.

Editions : Rue de l'échiquier
Prix public : 12,00 €

ZAPPING

Le saviez-vous?

La pomme de terre peut produire de l'électricité. Selon Yissum, une entreprise qui commercialise les découvertes technologiques de l'université de Jérusalem, une fois bouillie elle peut offrir une puissance électrique jusqu'à dix fois supérieure qu'une batterie traditionnelle.
Par contre, sa durée de vie est limitée : plusieurs jours toutefois...

La Lancia Stratos fait son "come back"

Lancée en 2008 par l'équipementier allemand Brose, la New Stratos devrait bientôt être opérationnelle pour célébrer les 40 ans de la Stratos Zéro de Marcello Gordini (peut-être sera-t-elle dévoilée au cours du Mondial de l'Automobile?). C'est Pirinfarina qui s'est occupé du design tandis que Fiat s'est vu confier la partie mécanique. Résultat : propulsée par un V8 de la Ferrari 430 Scuderia, elle sera proposée à 25 exemplaires.

L'Auto Journal

Une éco-autoroute en Finlande

La Finlande veut construire la première "autoroute verte" au monde, parsemée de stations-service délivrant électricité et biocarburant produits avec les ressources locales y compris les déchets. Parmi les autres caractéristiques : l'installation de pompes géothermiques, l'information des usagers sur leur niveau d'émission et leur impact sur l'environnement, ou encore l'amélioration de l'éclairage (niveau de luminosité régulé en fonction de la présence ou non de véhicules).
Ce projet concerne les 130 km encore à construire de l'autoroute reliant Turku, sur la côte ouest, à Vaalimaa sur la frontière russe à l'est. Si le projet aboutit, la construction devrait commencer à l'automne 2011 pour être terminée en 2016 avec un coût de 700 millions d'euros.
L'objectif, à terme, est de rendre les déplacements motorisés neutres en termes d'émissions de carbone.

Un panneau de signalisation comme barbecue

Un couple d'automobilistes, tombé en panne sur une départementale de la Sarthe a converti un panneau de circulation en barbecue pour se faire griller des saucisses en attendant d'être dépannés. Le panneau a été "légèrement noirci par les flammèches" et le couple a fait l'objet d'une procédure pour dégradation légère.

AFP

Dormir dans une voiture : le rêve?

Le V8 Hôtel, situé à Stuttgart en Allemagne, est le seul établissement au monde à vous proposer de dormir dans votre voiture préférée à partir de 160 € la nuit. Cadillac, Mercedes ou Cox. Faites votre choix et de beaux rêves...

"0 Emission" pour cette Porsche GT3

Elle pèse 95 kg et son bilan carbone est nul. Incroyable et... pas vraie!
En effet, il s'agit d'une voiture à pédale imaginée par l'artiste autrichien Hannes Langeder. Il va falloir pédaler très vite pour atteindre les 312 km/h de vitesse maximale sur circuit de la vraie Porsche GT3 !

Location automobil originale

Se mettre au vert à la mont respirer le grand air : jusq d'anormal. Ce qui est plus o d'y louer une voiture électrique a proposé cet été une soixa Think City à la location dans Suisse dotée d'une autor 160 km pour 45 €/jour.

Auto Plus

Elle se conduit ave yeux !

Un groupe d'ingénieurs de l libre de Berlin a mis au point u qui se conduit à l'aide d Baptisé "Spirit of Berlin", ce de la marque Dodge contient système de conduite autom conducteur est doté d'un casq sur lequel est fixée une ca enregistre le mouvement Cette dernière communique second temps avec des calcul transforment ces informa signaux de commande. Au conducteur serait distrait panneaux publicitaires ou des regarderait ailleurs, le c vérifierait à ce moment-là effectivement une interse tournerait uniquement le cas s'agit pour les chercheurs d' parmi d'autres vers la réal véhicules totalement autonom drait encore 20 à 30 ans p technologie soit au point.

La dyslexie : une b excuse?

Un automobiliste arrêté en pour excès de vitesse a exp n'avait pas réalisé rouler vite sa dyslexie. Il conduisait 160 km/h sur une route 95 km/h. Il n'a cependant pa convaincre le tribunal et s'e son droit de conduire pour u de trois ans.

Zigonet