

Cycle « Géographie sociale des transports »

POUR UNE APPROCHE CRITIQUE DES MOBILITÉS ET IMMOBILITÉS

Les réseaux de transport mécanisés sont des infrastructures structurantes de nos mondes contemporains. Ils transforment les territoires à toutes les échelles : en ville comme à la campagne, l'espace proche n'est pas l'espace immédiatement contigu, mais l'espace relié par les transports ; les transports (aviation, marine marchande) permettent aussi l'existence d'une économie mondialisée. Ils ont également des conséquences fortes en termes de justice environnementale (qui subit les effets locaux des grandes infrastructures ?) et sociale (qui a accès aux transports ? a-t-on le choix d'être mobile ou pas ?).

Pourtant, par leur apparente technicité, les transports restent en dehors du débat public. Ce cycle a pour objectif d'apporter des connaissances dans ce domaine comme de le mettre en débat.

Organisation des séances

Rendez-vous à 9h au point de départ signalé pour chaque séance.

La matinée est consacrée à la visite de terrain.

L'après-midi, de 13h à 16h, s'effectue en salle, généralement à la Bourse du Travail de Saint-Denis.

Elle est divisée en deux temps : un temps de cours et d'apport de connaissances, un temps de débat, d'assimilation des connaissances par la discussion et de retour sur la visite de terrain.

Séance 1 – 10 octobre

Saint-Denis : L'histoire des transports mécanisés

Point de départ (9h) : hall de la Bourse du Travail

La visite de terrain abordera les différentes phases d'émergence des réseaux de transport mécanisés, depuis les canaux jusqu'aux autoroutes en passant par les chemins de fer et les lignes de tramways.

Le parcours, en traversant Saint-Denis, permettra de relier ces évolutions avec l'émergence de l'industrie et le développement de différentes phases de tissu urbain.

La distribution des rôles entre acteurs publics et privés au cours de l'histoire sera abordée lors de la visite et détaillée en salle.

L'ampleur des infrastructures de transport présentes sur le territoire dionysien nous conduira à envisager à la fois les transports urbains et les transports nationaux.



Portique de manutention pour conteneurs au port de Gennevilliers (photo Lundeux, 2006)

Séance 2 – 24 octobre

Parc de la Courneuve : Les conséquences de la mise en accessibilité d'un espace

Point de départ (9h) : terminus de bus 153 – Stains - Moulin Neuf

La mise en accessibilité d'un espace (entendue comme le fait de desservir un espace par les transports mécanisés) est généralement envisagée dans sa dimension positive de « désenclavement ».

La création de la Tangentielle Nord (ou ligne de Tram Express Nord) est tout entière construite dans la perspective de désenclaver des quartiers peu desservis par les transports collectifs. Mais ce désenclavement signifie urbanisation accrue d'espaces encore protégés comme le Parc de la Courneuve. Nous suivrons, à travers le cheminement de la future ligne, les différents aspects du désenclavement.

L'après-midi, nous discuterons plus largement des conséquences de la structuration / déstructuration des territoires par les réseaux de transport, à travers les notions d'accessibilité différenciée et de dépendance automobile.

Extrait du projet « Central Park » de Roland Castro - Marc Rozenblat,

où l'on constate que la mise en accessibilité d'un espace permet son urbanisation (pp. 82-83).

« Dugny

Un nouveau quartier autour de la gare

Au sud, entre le parc des expositions du Bourget, une zone de logistique, l'Aire des vents, la voie ferrée de la grande ceinture en cours de transformation, de vastes ronds-points et un cimetière... nous évoluons au sein d'un espace sans urbanité, où la ville est inexistante. L'arrivée de la gare de la Tangentielle Nord à Dugny représente une opportunité formidable de créer des liaisons entre les villes de Dugny et de La Courneuve par la construction de façades d'habitat sur l'avenue Waldeck-Rochet qui, apaisée, se transforme en boulevard urbain. »



Existant



Projet

Le pari fou de Lamaze

(extrait d'un article paru dans le «Journal de Saint-Denis» du 1^{er} juillet 2015)

Le viaduc était fermé aux véhicules, dimanche 28 juin, pour accueillir les piétons. Une opération pour dénoncer les nuisances et l'incohérence de ce tronçon reliant le carrefour à l'autoroute. (...)

La proximité de l'autoroute engendre une pollution atmosphérique et des nuisances sonores que les habitants les plus proches subissent au quotidien depuis des décennies. Des élèves de l'École nationale supérieure d'architecture de Paris La Villette ont modélisé les déplacements des enfants qui doivent se rendre dans les écoles du quartier ou au collège Lurçat. Les écoliers, notamment ceux de la cité Joliot-Curie, doivent traverser un grand nombre de voies rapides et emprunter des trottoirs trop étroits.

Enfin, il y a la question de la séparation physique entre les deux rives de part et d'autre de la route. L'hôpital Delafontaine en témoigne, qui se plaint depuis longtemps de ce que l'accès routier au service des urgences est trop peu pratique. Pour ces raisons, cela fait des années que les habitants, soutenus par les élus, militent pour l'enfouissement de l'A1, « la seule solution durable » pour Claudie Gillot-Dumoutier, du collectif Lamaze, collectif formé par les habitants.

En 2011, un Comité consultatif a été créé, réunissant habitants, associations et professionnels pour élaborer des propositions. À l'initiative de Michel Ribay, le conseil municipal a adopté un vœu en 2012 pour l'enfouissement. L'élue écologiste suggère de profiter de l'organisation, fin 2015, au Bourget, de la 21^e conférence des parties (COP-21) à la Convention-cadre des Nations unies sur les changements climatiques pour faire avancer cette proposition et réfléchir à la manière de construire la ville autrement. En attendant, la mobilisation ne faiblit pas et des projets voient le jour.

Séance 3 – 7 novembre

Autoroute A1 : Automobile et mobilité durable

Point de départ (9h) : arrêt de tramway ligne 1 – Hôpital Delafontaine

La visite, en suivant le tracé de l'Autoroute A1 des bretelles Lamaze au début de sa couverture à La Plaine, envisagera les conséquences négatives locales de la présence d'une infrastructure nationale : pollutions de l'air, pollutions sonores, vibrations, effets de coupure seront expérimentés *in situ* et mesurés.

L'après-midi, une attention sera portée à la politique industrielle nationale favorable à l'automobile et aux menaces qu'elle fait peser sur les politiques locales de réduction de la place de la voiture en ville. La question de la place du vélo et des politiques mises en œuvre en sa faveur sera également abordée, au même titre que les politiques de report modal. La notion de mobilité durable sera plus généralement discutée.

Séance 4 – 21 novembre Ligne 1 du tramway : Transport et politique de la ville

Point de départ (9h) : arrêt de tramway ligne 1 –
Bobigny Pablo Picasso

Retour en salle (exceptionnellement) : Dionysversité –
4, place Paul Langevin – Cité Langevin – Saint-Denis

En cheminant le long de la ligne de tramway 1, nous verrons quel rôle a joué l'arrivée de cette ligne, au début des années 1990, dans cet espace de proche banlieue. Nous travaillerons plus spécifiquement sur les liens entre politique de transport et politique de la ville / politique d'accès à l'emploi.

La tension entre droit au transport (« droit de se déplacer dans des conditions raisonnables d'accès, de qualité et de prix » - LOTI 1982) et injonction à la mobilité (pour trouver un emploi, il faut accepter d'être mobile) sera discutée.



Tramway T1

Séance 5 – 5 décembre Aéroport du Bourget : Aviation et justice environnementale

Point de départ (9h) : arrêt de bus 249 ou 133 –
Dugny centre-ville

Deuxième séance consacrée au Parc de la Courneuve, elle abordera cette fois la question de l'exposition au bruit et à la pollution aérienne des espaces limitrophes à l'aéroport du Bourget. Elle retracera l'histoire des mobilisations habitantes pour la reconnaissance d'un pré-judice et posera la question de l'urbanisation d'espaces concernés par le Plan de Gêne Sonore (Tartres Central Park).

De manière plus générale, la place des aéroports sur le territoire sera évoquée, et d'autres cas (Roissy, Notre-Dame-des-Landes, Heathrow) seront présentés en salle.

À quelques jours de la tenue de la COP 21 au Bourget, les enjeux environnementaux du développement de l'aviation seront développés.

L'idéologie sociale de la bagnole

(extrait d'un article d'André Gorz, paru dans
«Le Sauvage», septembre-octobre 1973)

Le vice profond des bagnoles, c'est qu'elles sont comme les villas sur la Côte : des biens de luxe inventés pour le plaisir exclusif d'une minorité de très riches et que rien, dans leur conception et leur nature, ne destinait au peuple. À la différence de l'aspirateur, de l'appareil de T.S.F. ou de la bicyclette, qui gardent toute leur valeur d'usage quand tout le monde en dispose, la bagnole n'a d'intérêt et d'avantages que dans la mesure où la masse n'en dispose pas. C'est que la bagnole est un bien de luxe. Et le luxe, par essence, cela ne se démocratise pas : si tout le monde accède au luxe, plus personne n'en tire d'avantages ; au contraire : tout le monde roule, frustre et dépossède les autres et est roulé, frustré et dépossédé par eux.

La chose est assez communément admise, s'agissant des villas sur la côte. Aucun démagogue n'a encore osé prétendre que démocratiser le droit aux vacances, c'était appliquer le principe : une villa avec plage privée pour chaque famille française. Si chacune des 13 ou 14 millions de familles devait disposer ne serait-ce que de dix mètres de côte, il faudrait 140 000 kilomètres de plages pour que tout le monde soit servi ! En attribuer à chacun sa portion, c'est découper les plages en bandes si petites - ou serrer les villas si près les unes contre les autres - que leur valeur d'usage en devient nulle. Bref, la démocratisation de l'accès aux plages n'admet qu'une seule solution : la solution col-lectiviste. Et cette solution passe obligatoirement par la guerre au luxe que constituent les plages privées, privilèges qu'une petite minorité s'arroge aux dépens de tous.

Or, ce qui est parfaitement évident pour les plages, pourquoi n'est-ce pas communément admis pour les transports ? Une bagnole n'occupe-t-elle pas un espace rare ? Ne spolie-t-elle pas les autres usagers de la chaussée (piétons, cyclistes, usagers des trams ou bus) ? Ne perd-elle pas toute valeur d'usage quand tout le monde utilise la sienne ? Et pourtant les démagogues abondent, qui affirment que chaque famille a droit à au moins une bagnole et que c'est à « l'État » qu'il appartient de faire en sorte que chacun puisse stationner à son aise, rouler à 150 km/h, sur les routes du week-end ou des vacances.

Pourquoi, à la différence des autres biens « privés », la bagnole n'est-elle pas reconnue comme un luxe antisocial ?

Nuisances aériennes

Mobilisation pour réduire les vols... du Bourget

LA MOBILISATION générale contre les nuisances aériennes atteint maintenant l'aéroport du Bourget, situé à cheval sur la Seine-Saint-Denis et le Val-d'Oise. Il y a des Boeing. Certains passent à 60 mètres... On voit pratiquement les passagers dans les avions... s'était étonné publiquement le ministre val-d'oiseirois de l'Écologie, Nelly Olin, lors de la visite du Premier ministre de Villepin à l'université de Cergy le 26 octobre dernier.

« On voit pratiquement les passagers dans les avions »

Elue de Garges-lès-Gonesse, commune la plus proche du site, elle propose de supprimer les trois gros-porteurs de cet aéroport d'affaires. Même s'il souligne que le combat majeur à mener doit concerner Roissy, Jérôme Chartier, le patron de l'UMP du Val-d'Oise, va plus loin : « Il faut également supprimer les vols



Après l'aéroport de Roissy, celui du Bourget se trouve à son tour dans la ligne de mire des habitants et des élus. (1/3) de nuit qui gênent les riverains de Garges, Bonneuil-en-France et Sarcelles dans notre département », estime celui qui est aussi député de la circonscription de Domont-Sarcelles. Jérôme Chartier met égale-

Garges-Est (qui englobe Bonneuil-en-France), ne manque jamais l'occasion de dénoncer les nuisances sonores et la pollution des avions du Bourget. Il a profité récemment de la visite annuelle du préfet au conseil général pour en remettre une couche.

« Quand je me promène avec mon chien... », commence-t-il toujours par déclarer, avant de s'appesantir sur le bruit et les odeurs de kérosène des avions qui passent « tellement bas ». « C'est scandaleux », s'emporte-t-il. Les habitants de la Croix-Saint, un quartier pavillonnaire de Garges, sont particulièrement sinistrés, selon lui. Favorable à la suppression des vols de nuit et des gros-porteurs dont il doute que tous soient des vols privés, il propose carrément de « fermer le Bourget et de transférer ses vols sur Roissy dont la capacité permet de supporter ce surplus d'activité ».

« On pourrait récupérer les terrains pour y construire des logements », plaide Hussein Mokhtari, conseiller général socialiste de

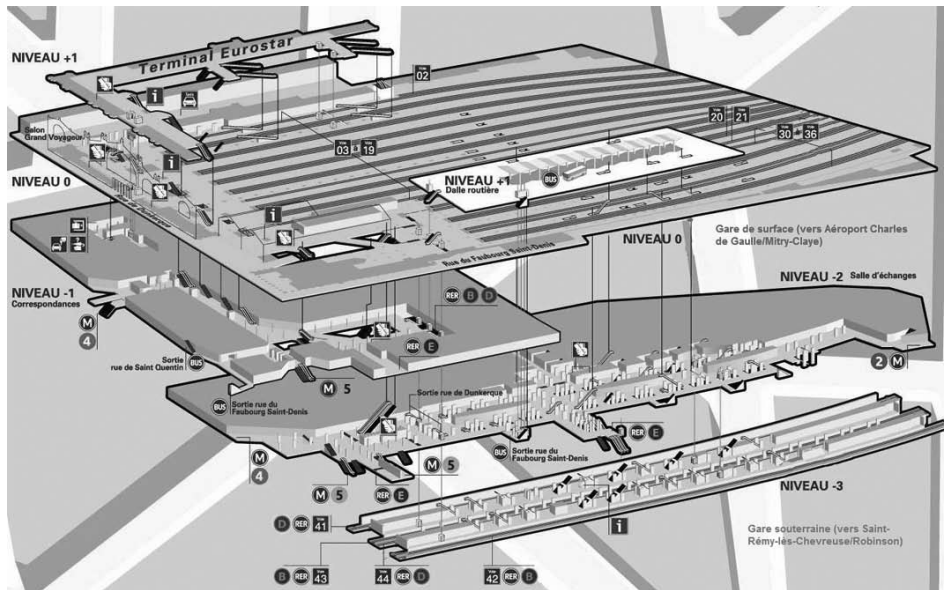
DANIEL PEYRE

Article du «Parisien» de novembre 2006

Séance 6 – 19 décembre La Gare du Nord et ses frontières

Point de départ (9h) : esplanade de la gare du Nord

La Gare du Nord est, derrière sa vitrine d'espace de mobilité fluide, un espace traversé de frontières : frontières entre opérateurs (SNCF / RATP), frontières sociales (les usagers du RER ne sont pas les mêmes que les clients de l'Eurostar), frontières politiques (contrôle douanier à l'entrée de la zone d'attente Eurostar). Nous verrons comment se matérialisent ces frontières dans l'espace selon les lieux et les publics concernés. En salle, nous traiterons de la réforme ferroviaire et de ses conséquences pour les travailleurs cheminots comme pour les usagers.

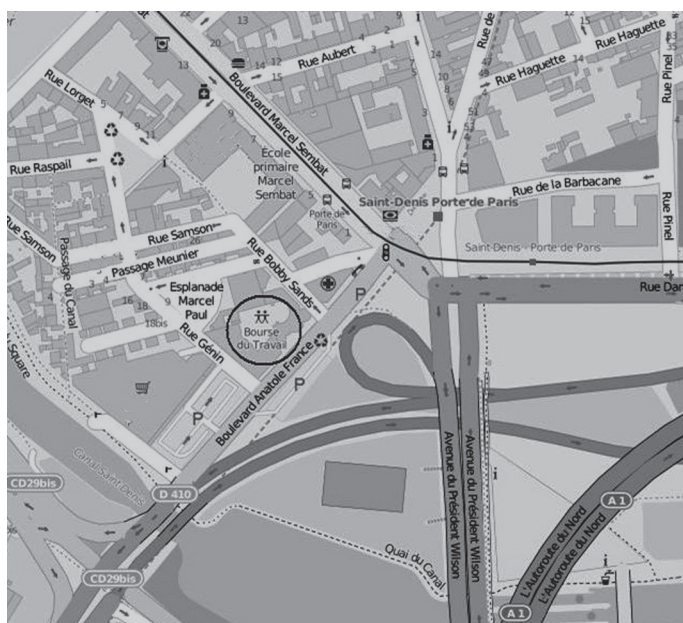


La Gare du Nord

Comment accéder à la Bourse du Travail ?

La Bourse du Travail est située au 9/11 rue Génin, à Saint-Denis, proche du grand carrefour de la Porte de Paris.

Elle est accessible par le métro ligne 13 (Porte de Paris), le RER D (ou B, un peu plus loin), la ligne H SNCF Transilien, plusieurs bus, les tramways T1 et T8, des véhicules à 2, 3 et 4 roues, en péniche et même à pied...



Le cycle de Géographie des Transports dans la formation

Ce cycle peut être validé au titre d'Élément Constitutif au sein de la Licence de Géographie de l'Université Paris 8 au niveau Licence 3, en mineure de Géographie Sociale comme en mineure d'Aménagement-Environnement. Deux exercices notés seront proposés aux étudiant.e.s concerné.e.s à cette fin.

Les personnes qui assistent au cycle sans être inscrites à l'Université Paris 8 peuvent obtenir sur demande une attestation de suivi de formation correspondant aux séances suivies.

Les ressources documentaires : bibliothèque et cartothèque de l'UP8

La bibliothèque universitaire de Paris 8 est accessible à toute personne titulaire du baccalauréat. Les étudiants d'Ile-de-France, ainsi que les personnes - majeures ou titulaires du baccalauréat - habitant ou travaillant en Ile-de-France, peuvent emprunter gratuitement des documents.

La cartothèque du département de géographie de Paris 8 est accessible à tous sur présentation d'une pièce d'identité. Elle se situe au premier étage du bâtiment D, salle D139. Les cartes peuvent être consultées sur place ou empruntées.