

Sommes-nous inégaux devant la mobilité? : Le cas des banlieues

Autor(en): **Rickli, Jean-Daniel**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Collage : Zeitschrift für Raumentwicklung = périodique du développement territorial = periodico di sviluppo territoriale**

Band (Jahr): - **(2001)**

Heft 2

PDF erstellt am: **30.06.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-957185>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Sommes-nous inégaux devant la mobilité? Le cas des banlieues

L'organisation urbaine est tributaire de la mobilité spatiale de ses habitants. Le concept de mobilité est destructeur des valeurs urbaines. Il s'agirait aujourd'hui de repenser la ville en prônant un concept d'accessibilité sociale du territoire.

Les villes et les régions qui les entourent s'organisent depuis une quarantaine d'années en tablant sur les déplacements individuels. Le développement de la motorisation a permis de concevoir des lieux d'habitat indépendants des lieux d'activités ou des lieux d'équipements centraux. Le processus d'éclatement des agglomérations s'est amorcé avec le développement de l'habitat individuel. Une part importante de la population citadine chercha à s'émanciper des contraintes urbaines et à accéder à la propriété individuelle qui est l'expression d'une mobilité sociale ascendante. De nouvelles strates de la population ont vu leur niveau de vie augmenter et purent procéder à l'acquisition de leur logement sous la forme de maisons individuelles. L'éclatement des structures urbaines atteignit son paroxysme avec le développement des centres d'achats, au voisinage des jonctions autoroutières. De véritables centres urbains avec des grandes surfaces commerciales, de l'hébergement hôtelier et même des services administratifs se dressèrent aux portes des villes, aux nœuds les plus importants des réseaux de transports.

Dans les banlieues, les habitants sont tributaires, pour leur activité professionnelle, leurs loisirs et leurs achats, de véhicules motorisés. La vie en banlieue est rythmée par les déplacements quotidiens. Les activités sont planifiées et regroupées aux abords du lieu de travail et du lieu de logement afin de limiter les déplacements.

La périphérie des villes est mal desservie par les transports publics. Les liaisons transversales permettant des déplacements entre secteurs périphériques, sont le plus souvent inexistantes. Il est donc difficilement concevable de se déplacer dans les agglomérations, hormis vers le centre, sans véhicule motorisé.

Le processus de destructuration constaté en banlieue se prolonge en milieu urbain.

Les habitants des villes prennent leur voiture pour atteindre les aires d'activités périphériques.

Les habitants des villes deviennent également tributaires, pour leurs achats quotidiens ou bi-hebdomadaires, des moyens de transport car les commerces de proximité ont disparu au profit des centres d'achats.

La mobilité spatiale est considérée depuis l'après-guerre comme un vecteur de progrès. Elle était initialement associée aux loisirs et aux vacances alors qu'aujourd'hui elle est profondément liée à la vie quotidienne : travailler, conduire les enfants à l'école, faire les achats, visiter un proche parent, ...

En parlant de mobilité spatiale, on s'intéresse aux déplacements et on recherche leur fluidité alors qu'en parlant d'accessibilité, on s'intéresse à la possibilité sociale d'atteindre un lieu particulier.

Plutôt que de parler de mobilité spatiale, ne devrait-on pas parler d'accessibilité sociale du territoire?

Les déplacements dans les banlieues et les villages périphériques sont tributaires des transports individuels et ne peuvent s'effectuer à pied ou en transports publics. Analysée sous l'angle de l'accessibilité, la banlieue est le parent pauvre de la ville. Certes, la banlieue et la périphérie des villes sont accueillantes pour l'habitat, mais la majeure partie des déplacements est tributaire des moyens de transport individuels.

Avec la congestion et l'étalement du milieu urbain, le désir d'autonomie, que les moyens de transport individuels ont favorisé, se transforme en handicap pour les personnes dont la mobilité se réduit progressivement.

La population qui s'était établie en périphérie des villes, il y a vingt ou trente ans, est vieillissante.

Les enfants ont grandi et ont quitté le logement familial. Le phénomène de vieillissement de la population que les centres ont connu, il y a vingtaine d'années, a gagné la périphérie des villes.

La banlieue a été pensée en fonction de l'espace disponible qui pouvait être au bénéfice des enfants. Elle a été le lieu privilégié d'appropriation de l'espace pour l'édification de maisons individuelles. Les personnes âgées et celles qui ne sont plus motorisées vivent une forme de handi-

Sind wir vor der Mobilität «ungleich»? Der Fall Agglomeration

Seit der Nachkriegszeit gilt die Mobilität als Fortschrittsfaktor. Die Mobilität wurde damals insbesondere mit Freizeit und Ferien verstanden und gelebt. Heute erstreckt sich die Mobilität in alle Tätigkeitsbereiche des Alltags: Arbeiten, die Kinder zur Schule fahren, Einkaufen, Besuch eines nahen Verwandten, ... Ist von der «räumlichen Mobilität» die Rede, denkt man automatisch an Verkehr und dem Versuch, diesen flüssig zu halten. Spricht man von «Erreichbarkeit» so rückt die soziale Komponente in den Vordergrund, einen bestimmten Ort zu erreichen. Sollte deshalb nicht eher der Begriff «Soziale Erreichbarkeit des Raumes» anstelle der «räumlichen Mobilität» rücken? Der Verkehr in der Agglomeration und in den Randgebieten ist in höchstem Mass abhängig vom MIV und lässt sich kaum zu Fuss oder mit dem ÖV bewältigen. Unter dem Blickwinkel der Erreichbarkeit ist die Agglomeration ein schwer benachteiligter Verwandter der Stadt.

► **Jean-Daniel Rickli**
Architecte EAUG,
Urbaniste FSU, Esplanade
aménagement SA,
Lausanne



Genève, mai 1985
Tiré de «contes de la
ville quotidienne»;
Interfoto

cap, dans la mesure où leur logement est distant des lieux d'équipement ou du lieu de leur travail. Elle a été vécue comme un lieu bénéfique, mais elle s'est transformée en calvaire pour les personnes ayant cessé leur vie active et voyant leur mobilité personnelle se réduire.

La question du mode de vie se pose au moment de la cessation ou la réduction de l'activité professionnelle. Est-il judicieux de rester dans une maison en périphérie, loin de tout équipement social et commercial, ou doit-on se «rapatrier» dans un lieu urbain peut-être moins attrayant mais mieux équipé ou desservi par les transports publics? Cette question peut se poser ainsi pour les personnes dont les revenus sont les plus élevés qui n'hésitent pas à vendre leur villa et à s'installer en ville ou en proche banlieue, dans les quartiers résidentiels où elles acquièrent des appartements en propriété par étage. Mais, cette question se ne pose pas pour les personnes les plus démunies ou celles dont les relations sociales se vivent à l'échelle de leur quartier. Pour ces dernières, la perte de mobilité se transforme en handicap majeur.

La politique sanitaire a changé. Il y a une dizaine d'années encore, les personnes âgées étaient accueillies en majorité dans des établissements médico-sociaux. Aujourd'hui, elles restent le plus longtemps possible à domicile où elles sont prises en charge par du personnel itinérant. Cette conception est possible sur un territoire où l'habitat est dense, mais devient illusoire sur un territoire d'habitat dispersé.

Y a-t-il la même nécessité à desservir, par un système de soins et de repas à domicile, les quartiers et les villages résidentiels périphériques que les quartiers d'habitations collectives en milieu urbain? Ce système n'est pas la réponse adéquate au mode d'organisation territoriale qui voit une dispersion de l'habitat. Face aux exigences de soins et de prise en charge sociale en fin de

vie, la banlieue se révèle plus particulièrement un lieu d'inégalité.

Quelles réponses peuvent donner les spécialistes de la ville, les ingénieurs en transports ou les aménagistes?

Pour certains, la solution est à trouver dans la mise en place de solutions techniques. La croyance au caractère salvateur de la technologie est partagée par certains professionnels. D'une manière générale, l'amélioration de la mobilité spatiale est responsable de l'éclatement du milieu urbain. Le développement de la mobilité met en cause les valeurs urbaines par la recherche de la fluidité. L'amélioration des réseaux de communication renforce les liens de dépendance. Ainsi, le TGV améliore les liaisons entre Paris et le territoire métropolitain. Est-ce la capitale qui se rapproche de la province ou l'inverse? La question trouve difficilement une réponse claire en termes de mobilité, mais ce qui est sûr, c'est que le centre étend son contrôle sur la périphérie par l'amélioration du système de transports.

Pour d'autres, la solution passe par une critique du modèle de développement urbain connu depuis l'après-guerre. L'éclatement de la ville résulte du développement urbain au moindre coût, rendu possible par le desserrement des liens sociaux et autorisé par les transports individuels. La solution aux problèmes de mobilité devrait être trouvée dans un autre modèle d'organisation urbaine où les transports collectifs et les équipements publics et commerciaux structurent l'urbanisation. L'organisation urbaine ne peut être dissociée de celle des transports, et la question que doit se poser les édiles est celle de l'accessibilité pour le plus grand nombre des aires d'activités et de services. ■