

# Développement urbain et équipements de proximité

Autor(en): **Bonanomi, Lydia**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Habitation : revue trimestrielle de la section romande de l'Association Suisse pour l'Habitat**

Band (Jahr): **72 (2000)**

Heft 4

PDF erstellt am: **13.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-129808>

## **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.

# DÉVELOPPEMENT URBAIN ET ÉQUIPEMENTS DE PROXIMITÉ

# D

Depuis 50 ans, le développement urbain se fait largement en fonction de l'accessibilité en voiture. Les zones d'habitation sont implantées loin de tout, le commerce est regroupé dans de grandes surfaces situées à l'écart, le commerce de quartier et de village disparaît et, avec lui, les autres équipements de proximité. Les transports publics sont peu performants ou inexistant.

Ce développement convient à ceux qui disposent d'une voiture. Ceux qui n'en ont pas ou qui ne peuvent plus conduire sont fortement limités dans leurs déplacements et ne trouvent presque rien à proximité. En ville, dans les tissus urbains denses, les commerces et autres services de proximité restent, car il y a assez de clients. Pour la même raison, ces tissus

denses offrent des transports publics performants. Ainsi, les distances sont courtes et une grande partie des déplacements peut se faire à pied et le reste en transport public. Celui qui n'a pas de voiture a facilement accès à tout.

## VIELLISSEMENT EN PERIPHERIE

La population de la périphérie des villes vieillit. A l'époque, les jeunes ménages avec enfants se sont installés en périphérie, d'abord dans la proche couronne, puis toujours plus loin, dans les villages «la campagne». Cette population vieillit. À ma connaissance, il existe une seule étude sur cette question. Ses auteurs ont examiné les chiffres concernant l'agglomération zurichoise (Lausanne n'est probablement pas très différente): aujourd'hui, la majorité des personnes âgées vit en ville, mais dès l'an 2000, la majorité se trouvera dans le premier cercle des banlieues, puis dès 2010, dans la périphérie des agglomérations. A cette date, trois cinquièmes des 150'000 personnes

âgées (aujourd'hui 120'000) habiteront dans des communes d'agglomération.

Or, on sait que l'Etat risque de se dégager de plus en plus de la prise en charge des personnes âgées. On cherche notamment à retarder le placement dans un home par un maintien prolongé à domicile. L'aide à domicile dispensée par les centres médico-sociaux est ainsi devenue un volet important des politiques cantonales. En plus des soins infirmiers et des soins de base pris en charge par l'assurance maladie, les CMS livrent des repas chauds; ils effectuent des travaux ménagers et organisent le transport des personnes à mobilité réduite. Jusqu'à présent, une partie de ces services est fournie par des bénévoles, mais ceux-ci se font de plus en plus rares. Jusqu'à quand l'Etat pourra-t-il encore assurer ces prestations? Quoi qu'il en soit, rester aussi longtemps que possible indépendant n'est pas seulement souhaitable en soi, mais pourrait bien devenir indispensable.

## DIFFICULTES QUE LES PERSONNES AGEES PEUVENT RENCONTRER

On peut formuler quelques hypothèses en ce qui concerne les différences entre une personne âgée qui ne peut plus conduire habitant en ville et celle habitant la périphérie.

### En ville

En ville, même avec une canne, on peut longtemps se débrouiller seul, car on trouve tout dans un rayon accessible. En périphérie, tout est éloigné et les transports publics sont souvent déficients ou inexistant. Mme Magnin, responsable du centre médico-social du



Mont-sur-Lausanne, résume cette formule ainsi: «en ville, on peut choisir entre demander de l'aide ou se débrouiller seul».

Il y est peut-être plus facile de développer une certaine solidarité. A la fin des années 70, la question des relations de voisinage dans différents contextes urbains avait été le sujet de plusieurs études, notamment aux Etats-Unis. En Suisse, Alexandre Antipas avait consacré une thèse à ce sujet. Il ressort de ces études que, dans des tissus urbains denses et mixtes, il est plus facile de créer des réseaux de sociabilité que dans les quartiers isolés, car il y existe de nombreuses possibilités de contacts informels. Autrement dit, on peut doser le niveau d'intensité et d'intimité des contacts, alors que dans les quartiers isolés, c'est «tout ou rien».

#### «GENERATION HAIES DE THUYAS» A LA CAMPAGNE

On peut par ailleurs penser que ceux qui ont choisi de vivre en périphérie ont, plus que la moyenne, voulu un mode de vie indépendant. L'indépendance représentait la grande conquête des années d'après-guerre. Mme Magnin appelle ces premiers habitants des zones villas «la génération haies de thuyas» (selon elle, les jeunes qui s'installent maintenant dans les villages adoptent un comportement différent, ils cherchent à participer à la vie locale).

Pour les premiers, l'idée de rester indépendant des autres est une valeur dominante. Ils n'ont jamais cherché à développer les contacts de proximité, ni avec les villageois «indigènes», ni avec les autres nouveaux habitants. Ils ne fréquentent pas le café du village et font leurs achats au centre commercial.

Le week-end, ils ne restent souvent pas chez eux pour profiter de la «campagne» (une étude a montré qu'ils font davantage de kilomètres que les urbains). Les amis habitent loin; pour les voir, on les invite ou on est invité. Depuis la retraite, ils sont encore plus indépendants de leur voisinage immédiat; les enfants ont quitté la maison et ils ont beaucoup de temps libre. Ils font tout en couple, sortent et voyagent beaucoup. Ce mode de vie indépendant et déterritorialisé dépend complètement de la voiture. Et le jour où ils ne peuvent plus conduire, toute leur vie s'effondre.

#### INDEPENDANCE CONTRE SOLIDARITE

La vie bascule du jour au lendemain; ils perdent brutalement l'indépendance tant valorisée; leur existence s'en trouve affectée, tant du point de vue pratique - on ne trouve rien sur place - que du point de vue affectif. Jusque là, ils ont vécu avec l'idée de pouvoir aller n'importe où n'importe quand. Il devient alors difficile de développer ces relations de voisinage qu'on a soigneusement évitées auparavant.

Quant à l'idée de mettre en place un réseau de solidarité, elle est contraire à cette volonté d'indépendance qui était centrale jusque là. Une amie, qui habite dans un petit village de la Côte, explique la difficulté de demander ou de proposer de l'aide à des voisins: «Si tu demandes, tu dois expliquer». Autrement dit, il faut dévoiler certaines choses intimes de votre vie. Cette amie préférerait payer les services, pour être plus libre. Mais se rend-elle compte du coût?

#### PREPARER L'AVENIR

Dans ce qui précède, il est surtout question des zones de villas, mais le problème existe aussi, de façon atténuée, dans certains quartiers d'habitation collective en périphérie des villes et d'autres localités.

Pourquoi faut-il se préoccuper de cette question des vieux «en périphérie»? Il s'agit d'abord de bien étudier la question, d'identifier les différentes situations et les problèmes typiques, puis de tenter d'y apporter des solutions. Celles-ci coûteront cher, comme tant d'autres effets externes de la dispersion urbaine (dépendance de la voiture, augmentation du trafic automobile et des infrastructures, destruction des paysages, etc.).

Il s'agit ensuite d'agir pour l'avenir, c'est-à-dire d'arrêter le développement urbain dispersé reposant sur la voiture et de s'orienter vers un développement basé sur le piéton et les transports publics, pour que la prochaine génération de vieux soit mieux intégrée et plus autonome.

*Lydia Bonanomi  
architecte, urbaniste*

Page de gauche:

Résidence Gottaz seniors à la périphérie de Morges

Photo J. Dentan

Pro Senectute en portrait...

Fondée en 1917, la Fondation suisse pour la vieillesse a commencé par venir au secours des vieillards nécessiteux, en leur prodiguant une aide financière par ses propres moyens, puis grâce à des subventions fédérales. Elle a milité pour l'introduction de l'Assurance vieillesse et survivants (AVS) en 1948, puis des Prestations complémentaires (PC/AVS/AI) en 1966.

A la faveur de l'amélioration des assurances sociales, Pro Senectute diversifie ses activités dans la perspective d'une action gérontologique globale à deux dimensions:

- Aide à la population âgée: consultation sociale, aide financière, aide ménagère, repas et autres services à domicile, transports, etc
- Prévention du vieillissement: activités sportives (aînés+sport), cours de formation, préparation à la retraite, stimulation mémoire, animation socio-culturelle.

Ces activités relèvent peu ou prou des 26 organisations cantonales actives sur le terrain avec d'autres partenaires (centres médico-sociaux, Croix-Rouge, soins à domicile, aide familiale, etc). Quand au siège central de Zurich et son secrétariat romand à Vevey, ils s'acquittent principalement de fonction d'état-major dans les domaines suivants: politique de la vieillesse, coordination et coopération, planification et développement, information/communication, recherche de fonds, formation, bibliothèque/documentation, édition.

Dans le respect des méthodes de la Nouvelle gestion publique, la Fondation suisse pour la vieillesse a signé un contrat de prestations avec l'Office fédéral des assurances sociales, lequel lui assure une grande partie de ses moyens principalement dans le domaine de la consultation sociale et de l'aide financière individuelle. Elle intervient dans d'autres domaines au moyen de ses ressources propres.

... et en chiffres

Centre de gestion et d'action gérontologique (Zurich) + secrétariat romand (Vevey)

26 organisations cantonales

120 permanences régionales de consultation

Sports et mouvement:

126 000 participants rattachés à 5 000 groupes animés par plus de 4 000 monitrices et moniteurs

Formation 25 000 participants

Loisirs et vie sociale 141 000 participants

Manifestations 105 000 participants

600 professionnels mensualisés

400 professionnels sur mandat

4 000 personnes encadrement des groupes sportifs

6 000 bénévoles

700 personnes exerçant une charge honorifique

Budget consolidé 140 millions de francs couvert de la manière suivante:

1/2 subventions de la Confédération et des cantons

1/4 vente des prestations

1/4 fonds propres, dons et legs