
Délégation "Modes de vie, comportements sociaux"

25 novembre 2009



Contribution de Catherine MAILLOT

Questions et réactions :

- à partir d'un article du Monde du 12.11.09 intitulé "Comment concilier rêve pavillonnaire et ville durable" ?
- à partir de textes de la "Fondation EDF" et de "l'Institut la Ville en mouvement"

Questions et réactions notées... *en italique*

Article du Monde

C'est devenu le leitmotiv des urbanistes et des élus : il faut densifier la ville, éradiquer la banlieue pavillonnaire et son cortège de déplacements automobiles. Mais voilà, sondage après sondage, la maison individuelle reste le rêve de plus de 80 % des Français et 65 % de nos concitoyens se hérissent au seul mot de densité. Ce grand écart entre le modèle idéal des professionnels et les aspirations de la population est l'objet de l'exposition "Villes rêvées, villes durables ?", présentée à l'Espace Fondation EDF, à Paris, avec l'Institut pour la ville en mouvement. *"Le cauchemar de l'étalement urbain, c'est le rêve de maison de beaucoup de gens"*, résumant les commissaires de l'exposition, les urbanistes Taoufik Souami et Eric Charmes, maîtres de conférence à l'Institut français d'urbanisme et chercheurs au CNRS. La densité n'est pas la panacée, remarquent les deux auteurs. *"Des études norvégiennes montrent que les habitants des zones très denses utilisent certes peu leur voiture en semaine, mais partent davantage en week-end. C'est ce qu'on appelle l'effet barbecue. Le bilan carbone de leurs déplacements est finalement équivalent à celui des habitants de la périphérie"*, explique Eric Charmes.

Questions : Où vont-ils ? Qu'y font ils ? Comment s'y rendent-ils ? Jusqu'à quel prix du carburant iront-ils ?

Les éco-quartiers, qui bourgeonnent en France vingt ans après les pionniers d'Europe du Nord, sauront-ils faire rêver avec leur modèle d'habitat collectif aéré et économe en énergie ? S'attardant dans les rues d'Hammarby Sjöstad à Stockholm, l'exposition rappelle que si ces quartiers ont du succès, *"c'est aussi parce qu'ils ont développé des espaces urbains agréables et une grande qualité de vie"*, au-delà de la préservation de l'environnement.

Défi aux urbanistes

Autre rêve aux Etats-Unis et en Grande-Bretagne, où le New Urbanism dépoussière l'esprit villageois : maisons accolées, rues agréables aux piétons, pastiches d'architectures traditionnelles, boutiques.

Modèles : les villes de Celebration, en Floride, et Poundbury, en Angleterre. *"Ces villes donnent des boutons aux architectes à cause de leur esthétique néo-villageoise, mais elles réussissent à faire accepter un habitat individuel dense, avec un mode de vie avant tout urbain, estime M. Charmes. En traitant la densité par l'architecture contemporaine, comme le fait la France, on ne dépasse pas le stade expérimental."*

Réaction : Il n'y a qu'à voir le monde qu'il y a en permanence dans l'avenue principale d'Eurodisney !!!

Réussir la ville peu dense, créer de la centralité en périphérie, introduire de l'urbanité dans les zones pavillonnaires, c'était le défi lancé aux urbanistes par le chercheur François Ascher, à qui doit être décerné le Grand Prix de l'urbanisme 2009 à titre posthume, le 24 novembre. Des urbanistes dont il regrettait qu'ils *"ne se saisissent pas de ce thème, car ils n'acceptent pas que la ville soit aussi faite d'espaces distendus, qu'une majorité des Français souhaite une maison et un jardin"*.

Question : Est-ce que les urbain(e)s ne fuient pas non plus les syndicats de copropriété ? Le mode de gestion des syndicats de copropriété est source d'angoisse ! Ca coûte très cher et on n'a pas le sentiment au quotidien d'en avoir pour son argent ! On a l'impression d'être une vache à lait en payant des charges ; le syndic qui est censé travailler pour vous est, dans les faits, ressenti comme un ennemi : il veut bien toucher ses honoraires mais il ne faut rien lui demander ou le strict minimum... Ca use les copropriétaires et ça dégoûte de continuer à vivre ainsi !

Textes extraits du site web de la "Fondation EDF"

<http://fondation.edf.com/edf-fr-accueil/edf-fondation/les-domaines-d-intervention/culture-histoire-patrimoine/detail-des-expositions/villes-revees-602888.html>

Villes rêvées, villes durables ?

Selon le Centre de Recherche pour l'Étude et l'Observation des Conditions de Vie (CREDOC), la maison individuelle est le logement idéal de 82 % des Français. D'un autre côté, les villes exercent une forte attraction, notamment parce qu'elles donnent un accès simple aux emplois, à l'éducation, à la culture, à la santé, aux commerces.

Immersion dans les rêves des citadins et leurs envers

L'exposition confronte les désirs contradictoires de confort domestique et d'accès à la ville. Si **dans les années 1960 les grands ensembles incarnaient le moyen de cumuler les avantages de la ville et de la nature, ils sont aujourd'hui synonymes de promiscuité et d'insécurité**. Quant à l'étalement urbain sous forme pavillonnaire, s'il répond aux besoins individuels, il induit une forte dépendance aux transports (train, voiture, bus) et se révèle consommateur d'espaces naturels.

À l'heure où les pouvoirs publics et les spécialistes de l'aménagement du territoire sont confrontés aux défis majeurs que sont la mobilité, la gestion des déchets et de la pollution, la création de logements sociaux, l'efficacité de la consommation d'énergie et de l'eau, comment concilier les aspirations des citoyens et les impératifs du développement durable ?

Les quartiers durables, le verdissement de la ville, les villages urbains proposent-ils de nouveaux rêves de villes ? Avancent-ils des réponses à ces questions essentielles que sont le contact quotidien avec la nature, la maîtrise de l'usage de l'eau et de l'énergie ou encore l'autonomie des quartiers, qui composent la ville

Des bourses pour les jeunes architectes

En 1992, la Fondation présentait à l'Espace EDF Electra, l'exposition Architectures de l'électricité qui évoquait l'esthétique des ouvrages de l'industrie électrique. En prolongement de ce partenariat avec l'Institut français d'Architecture sont nées les Bourses pour les jeunes architectes, remises tous les deux ans pour un projet d'étude à l'étranger. Le concours est ouvert aux architectes diplômés depuis moins de cinq ans. Pour chaque édition le thème est choisi en fonction des préoccupations de l'entreprise. Le jury, composé d'architectes, de journalistes et de personnalités du monde culturel, sélectionne les projets en fonction de la qualité d'analyse, de la créativité et de la recherche. Le montant de chaque bourse est destiné à couvrir les frais de voyage et de séjour. En quinze ans d'existence, ces bourses, uniques en France, ont acquis une reconnaissance dans le milieu des jeunes architectes.

Question : Est-ce que l'école d'architecture de Nantes, est-ce que les architectes et les urbanistes nantais sont associés à la réflexion sur le PLH ?

Qui va-t-on charger de réfléchir sur de nouvelles formes de logements évolutifs en fonction de l'évolution de la vie de la personne ? Si on ne propose rien d'autre aux français que leur pavillon planté au milieu d'un jardin pour les faire rêver, il y a peu de chance qu'ils évoluent d'eux-mêmes !

Textes extraits du site web de "l'Institut la ville en mouvement"

<http://www.ville-en-mouvement.com/> (PSA Peugeot-Citroen)

Mouvement et mobilité dans la ville, un droit et un plaisir

Dans une société toujours plus urbanisée et communicante, les mobilités prennent une importance croissante et revêtent une valeur sociale, économique, culturelle déterminante. Les possibilités de déplacement des individus, des biens et des informations et l'accessibilité de tous les lieux de la ville constituent des exigences sociales essentielles car elles conditionnent l'accès à l'habitat, à l'emploi, à l'éducation, à la culture, aux relations familiales, aux loisirs. La qualité des temps et des lieux du mouvement devient de ce fait une variable clé de la vie urbaine dans laquelle le développement des nouvelles technologies joue un rôle majeur.

Quelles actions pour la ville en mouvement ?

Chaque action de l'IVM a été initiée sur le terrain des expérimentations sociales, organisationnelles, scientifiques, techniques et culturelles afin de :

- favoriser la mobilité des individus et des groupes sociaux confrontés à des difficultés spécifiques notamment les malvoyants, les préadolescents, les personnes en insertion professionnelle et les salariés.
- améliorer les performances et la qualité des déplacements urbains notamment par une intermodalité commode et durable et ce à travers les projets Chine, Amérique Latine, Taxis, Architecture, les villes la nuit, l'exposition "La rue est à nous...tous !" et "Villes rêvées, villes durables ?" ou les nouveaux programmes de l'IVM Changement climatique, mobilités urbaines Cleantech et la ville à domicile.
- contribuer au développement des cultures de la mobilité urbaine et des civilités à travers une chaire universitaire, un concours international destiné aux étudiants ou bien un séminaire autour du thème «mobilité et modernité» et une activité d'éditions et de publications régulières.

Bouger pour grandir ! Mobilité des adolescents

L'évolution des modes de vie en milieu urbain et les besoins de mobilités croissants touchent toutes les catégories de population, y compris les adolescents qui construisent leur autonomie à travers la maîtrise de leurs déplacements dans l'espace urbain. L'IVM étend ses recherches sur la population des jeunes de 11 à

18 ans. En partenariat avec le LVMT (Laboratoire Ville, Mobilité, Transport), l'Institut pour la ville en mouvement a conduit une étude sur les mobilités urbaines des adolescents franciliens, réalisée à partir de l'enquête globale transports de la région Ile-de-France.

Un questionnaire a été élaboré à destination des villes partenaires du réseau URB-AL afin de connaître les pratiques des villes concernant la mobilité des 11-18 ans.

L'IVM a par ailleurs présenté son programme en octobre lors du Colloque « child in the city », organisé par la ville de Stuttgart, manifestation scientifique traitant de la place de l'enfant dans la ville, notamment en ce qui concerne les transports, le planning urbain, l'espace qui leur est dédié et leur santé.

La recherche concernant le champ des politiques transports et la mobilité des adolescents se poursuivra en 2007. Elle donnera lieu à la publication d'un document de synthèse et à un article dans le cadre de 3 questionnements : le poids des structures institutionnelles sur les mobilités des adolescents (l'école, les rythmes scolaires, la famille) ; les espaces de la mobilité des adolescents en fonction de leur accès aux différents territoires ; la mise en relation de l'autonomie des adolescents dans leurs pratiques de mobilité avec leurs pratiques des territoires et l'intensité de leur mobilité.

La mobilité des 10-13 ans, des enjeux de société

Entre dix et treize ans, durant la préadolescence, on n'est plus tout à fait un «petit» mais pas encore un «grand» : on éprouve de plus en plus le besoin de sortir avec ses «copains», de se rendre au cinéma, de pratiquer un sport,... mais sans avoir toujours les moyens de son autonomie. L'usage de la mobylette ou du scooter n'est, faut-il le rappeler, autorisé qu'à l'âge de 14 ans, celle de la voiture à partir de 18 ans. D'où la dépendance à l'égard des adultes et tout particulièrement des parents.

Mais ceux-ci sont-ils toujours disponibles et en ont-ils les moyens ? Le père autant que la mère ? Acceptent-ils de laisser sortir leur(s) jeune(s) enfant(s) ? Si oui, à quelles conditions ? Seul ou accompagné ? Et comment ? Le vélo est-il toujours adéquat ? Les transports en commun sont-ils adaptés ? A la campagne comme à la ville ? Quand bien même desserviraient-ils bien une ville et ses environs, sont-ils suffisamment hospitaliers à l'égard des «jeunes» en général, des 10-13 ans en particulier ?

Autant de questions dont on devine facilement l'importance à l'heure où d'aucuns parlent de «couvre-feu» pour les moins de 13 ans. Par delà ce débat de société, d'autres questions se posent : La mobilité n'est-elle pas un droit pour tous, y compris pour les préadolescents ? Ne participe-t-elle pas de leur apprentissage de la vie sinon de la ville ? Comment les jeunes qui ne sont pas encore «adultes» pourraient-ils avoir accès à l'espace public de la ville ? Doivent-ils être accompagnés par un majeur - parent ou autre adulte - pour vivre la ville ?

Une solution pour les parents-taxis !

Lancement de TRANSAPT le 3 novembre 2003

Un transport porte à porte sûr et efficace pour résoudre le casse-tête hebdomadaire des parents-taxis. Emmène les enfants du Pays d'Apt en minibus à leurs activités périscolaires le mercredi et le samedi après-midi, le mardi à partir de 17 heures.

Trop jeunes pour accéder aux moyens de locomotion motorisés ! Trop vulnérables pour circuler seuls à vélo ! Trop loin pour se déplacer à pied ! Et... une quasi-inexistence de transports publics. Les préadolescents en milieu rural n'ont qu'à bien se tenir ! Les parents taxis font leur apparition. Les activités extrascolaires nécessitent pourtant des déplacements. Ils seront pour la plupart conditionnés par le bon vouloir des parents et par la condition qu'ils disposent eux-mêmes d'un véhicule et du temps nécessaire pour accompagner leur enfant.

L'enquête réalisée en 2001 auprès d'un échantillon représentatif des 10-13 ans du pays d'Apt (27 000 habitants) a mis en évidence que 90 % d'entre eux dépendent entièrement de leurs parents pour leurs déplacements extrascolaires. Ce constat interdit à beaucoup de collégiens de se rendre à leurs activités hors du cadre scolaire, maillon d'une autonomie qui semble pourtant toute naturelle aux préadolescents des villes. La contrainte pour les parents est lourde à endosser et s'ensuit d'une perte de temps et de coûts associés. Le pays d'Apt demeure pourtant le domaine des parents taxis. Ainsi, L'Institut pour la ville en mouvement propose des solutions et des expérimentations sur différents types de territoires. Son initiative le

conduit aujourd'hui à se porter partenaire avec l'association « mobilité pour tous en pays d'Apt » du lancement d'un transport à la demande original en pays d'Apt : Transapt.

L'expérience consiste à mettre en place un mode de transport moderne, commode et simple qui permette aux collégiens de se déplacer dans le Pays d'Apt pour se rendre à leurs activités hors du cadre scolaire, évitant ainsi aux parents de se transformer en "parents taxi". Elle vise les préadolescents scolarisés à Apt et à sa communauté de communes qui regroupe environ 20 000 habitants. Le service pourrait ensuite être étendu à toutes les communautés du pays d'Apt. L'idée de base repose sur la notion de transport « porte à porte à la demande ». Il permet de se déplacer librement et en toute sécurité. Les enfants pourront donc emprunter ce service seuls, le conducteur ayant pour mission de réaliser l'accompagnement de la porte du domicile à la porte du lieu de dépôt et inversement. Destinée au départ aux préadolescents, l'expérience pourra ensuite être étendue à d'autres personnes qui n'ont pas les moyens d'être autonomes, et en particulier aux personnes âgées.

Les enquêtes de l'Institut pour la ville en mouvement

Elles permettent de mieux apprécier l'ampleur des mobilités des 10-13 ans et les problèmes spécifiques qu'elles rencontrent. L'enquête nationale montre en particulier combien les parents se sentent concernés par cet enjeu.

- Une enquête nationale réalisée auprès d'un échantillon représentatif de 820 parents et autant de préadolescents, réalisée sous la direction scientifique de François de Singly, sociologue spécialiste de la famille (professeur à l'université Paris Sorbonne), Directeur du centre de recherches sur les liens sociaux (Cerlis, CNRS-Université de Paris V), et auteur de *Libres ensemble, l'individualisme dans la vie commune* (Nathan, 2000). Ainsi apprend-on que si les préadolescents se déplacent le plus souvent à pied, c'est l'accompagnement en voiture qui est privilégié pour se rendre aux activités extrascolaires du mercredi. Deux fois sur trois, le parent-taxi est la mère. Près de la moitié des parents (47%) déclarent souhaiter faire moins d'accompagnement.

- Une enquête sur les modes de déplacement de collégiens dans la région parisienne au Pays d'Apt, dans le Vaucluse.

Pour l'une et l'autre de ces enquêtes, un carnet de bord a été élaboré en partenariat avec la RATP pour les communes du Val de Bièvre en région parisienne (Villejuif, Gentilly, Fresnes, l'Haÿ-les-Roses et le Kremlin Bicêtre), en concertation avec l'Education nationale, la Caisse des allocations familiales, des élus des communes concernées : plusieurs dizaines de collégiens de 6e et 5e ont été invités à consigner leurs modes de déplacement et la nature de leurs activités au cours de trois journées : un jour de semaine, le jour des activités extrascolaires (le mercredi), enfin, un jour de week-end (le samedi). Cette forme d'enquête a été adaptée pour le Pays d'Apt.

S'il est trop tôt pour dégager des solutions, plusieurs constats s'imposent d'ores et déjà :

- 1) la diversité des formes et des besoins de déplacement des 10-13 ans ;
- 2) l'importance de l'investissement des parents dans l'accompagnement de leur(s) enfant(s) en l'absence de moyens de transports collectifs adaptés ;
- 3) l'importance des inégalités entre les enfants, notamment entre garçons et filles mais également entre les parents et au sein du couple (on compte plus de «mères-taxi» que de «pères-taxi») ;
- 4) enfin, la nécessité d'une plus forte implication des acteurs (établissements scolaires, opérateurs de transports collectifs, élus locaux...) pour répondre aux attentes des parents comme à celles des 10-13 ans.

L'Institut pour la ville en mouvement, avec ses partenaires, se donne pour objectif non seulement de sensibiliser les différents acteurs à cet enjeu de société jusque-là peu traité, mais également de chercher et de proposer des solutions nouvelles qui pourront concrètement être testées sur différents territoires urbains.

Qu'en est-il chez nous ? L'AURAN a-t-elle fait des études sur ces thèmes et ces tranches d'âge ?