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

Herausgeber: Fédération suisse des urbanistes = Fachverband Schweizer Raumplaner

Band: - (2001)

Heft: 2

Artikel: Vers un droit à la mobilité?

Autor: Zuppinger, Urs

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-957184

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 13.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Vers un droit à la mobilité ?

En juin 2000 PSA Peugeot Citroën a créé à Paris l'«INSTITUT POUR LA VILLE EN MOUVEMENT», dont le conseil scientifique est présidé par François Ascher, économiste. En décembre dernier paraissait l'ouvrage «Territoires de la mobilité» sous la direction de Michel Bonnet et Dominique Desjeux[1], qui contient une intéressante contribution d'Alain Bourdin, sociologue et une post-face rédigée par François Ascher. De plus, «La question locale», publiée en mai 2000 par Alain Bourdin[2], consacre un chapitre important à la «mobilité généralisée».
***collage* s'est adressé à ces deux experts et chercheurs de l'INSTITUT FRANÇAIS D'URBANISME pour recueillir leurs réflexions sur le thème de ce numéro.**

collage: *Quelles raisons expliquent la place de choix accordée actuellement au thème de la mobilité dans la recherche sur la ville ?*
François Ascher: L'importance fondamentale de la mobilité n'est plus à démontrer. C'est tout simplement une condition de base de nos sociétés urbanisées actuelles. Le dépliant de présentation de l'Institut pour la ville en mouvement l'explique en termes clairs :
«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 à 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 de nouvelles technologies joue un rôle majeur.»
Alain Bourdin: Des débats récurrents et chargés de passion sur la limitation des déplacements, le choix entre l'automobile et les transports en commun, etc., occupent le devant de la scène. Cependant, les termes utilisés produisent souvent plus de méconnaissance que de connaissance. Nous aimerions contribuer à une approche plus réaliste et plus prometteuse des problèmes posés.
La mobilité constitue un «phénomène social total» en ce sens qu'elle façonne notre style de vie, correspond à une expérience individuelle partagée par tous et représente une dimension essentielle de l'organisation économique et sociale.

collage: *Encore faut-il que la mobilité soit possible, choisie, maîtrisée par celles et ceux qui s'y adonnent !*
F.A.: En effet, les conditions de réussite de la mobilité diffèrent en milieu urbain entre individus et groupes sociaux. Les malvoyants, les préadolescents, les personnes âgées semi-dépendantes ou les cadres hyperactifs sont confrontés à des difficultés spécifiques qui doivent être identifiées et reconnues.
Et, il est certain qu'il est plus facile de résoudre les problèmes posés si on fait partie des couches moyennes et supérieures que si l'on vit au bas de l'échelle sociale. La possibilité pour un enfant de se déplacer au lieu d'entraînement de son club de football dépend de la mobilité de ses parents, qui varie sensiblement en fonction de leur condition sociale.

collage: *Les différences d'équipement du territoire en routes et transports en commun, les possibilités que l'on a de s'en servir, selon qu'on est ou non propriétaire d'une voiture, et les facilités de déplacement qui en découlent ne sont-elles pas aussi productrices d'inégalités face à la mobilité ?*
A.B.: Les différences de compétences (possession ou non d'un permis de conduire, par exemple) et de savoir-faire (capacité de s'organiser en s'appuyant sur un réseau de connaissances, par exemple) sont également d'une grande importance. La vie quotidienne est aujourd'hui un problème que l'individu doit résoudre.
F.A.: La mobilité est un révélateur d'inégalités anciennes à caractère social et d'inégalités nouvelles à caractère plus individuel et ces deux types d'inégalités sont partiellement cumulées et partiellement indépendantes.
C'est un champ de réflexion et d'intervention très actuel. Pour pouvoir le développer, je plaide pour

[1] Publié par le Plan urbanisme construction architecture par le Presses Universitaires de France, Sciences sociales et sociétés
[2] Presses Universitaires de France, collection «La politique éclatée»

Auteur de l'interview :
▶ **Urs Zuppinger, urbaniste, Lausanne**

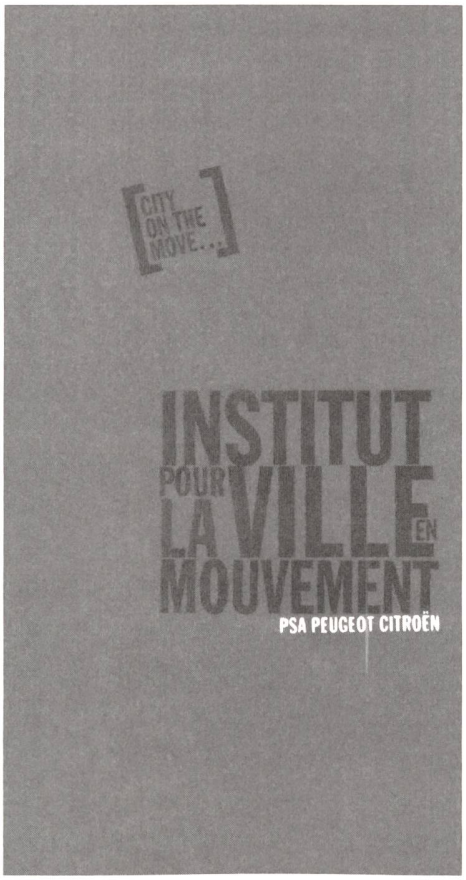
Ein Recht auf Mobilität?
Alain Bourdin und François Ascher sind Professoren am «Institut français d'urbanisme» in Paris. Der erste ist Soziologe, der zweite Ökonom. Für den ersten ist die Mobilität ein «Totales gesellschaftliches Phänomen», in dem Sinn, als es unser Lebensstil prägt und eine persönliche Erfahrung darstellt die jedermann teilt. Gleichzeitig repräsentiert die Mobilität eine wesentliche Dimension der sozioökonomischen Organisation. Beide Experten sind sich einig, dass zur Bewältigung dieses Phänomens eine neue Betrachtung notwendig ist, die offen für die sozialen, ökologischen und ökonomischen Dimensionen ist.
Die Mobilität generiert «alte» Ungleichheiten mit sozialem Charakter und «neue» Ungleichheiten mit eher individuellem Charakter. François Ascher plädiert für ein «Recht auf Mobilität» als Voraussetzung, um diesen Ungleichheiten zu begegnen.

un droit à la mobilité qui englobe d'ailleurs le droit à l'immobilité. Il faut que l'organisation urbaine soit conçue et gérée en sorte que tous les citadins puissent y assumer avec plaisir la mobilité qui leur convient.

collage: *Ce discours ne risque-t-il pas de susciter le mépris de tous ceux qui veulent contenir la mobilité pour des raisons de protection de l'environnement et des ressources énergétiques?*
F.A.: Cette attitude conservatrice a effectivement beaucoup d'adeptes, y compris au sein des institutions de l'Union Européenne. L'idée est de réduire conjointement les motifs et l'offre de mobilité. Elle présuppose qu'il est possible de revenir à la ville de la proximité, à la ville dense. Je crains que cette optique ne soit pas compatible avec le développement économique, avec la structuration sociale et avec l'organisation urbaine actuelle. Or, si la dynamique réelle et la logique d'une politique publique se contredisent, le risque est grand d'aboutir à de nouvelles inégalités. Ce n'est pas donné à tout le monde de vivre en ville dense.

collage: *Les préoccupations écologiques doivent-elles pourtant être prises au sérieux?*
F.A.: Il faut savoir y répondre tout en reconnaissant le rôle fondamental acquis par la mobilité dans les sociétés modernes. Pour cela, il faut d'abord admettre que la solution unique n'existe pas. Ni les transports individuels ni les transports collectifs existants ne fournissent toutes les prestations requises. Il faut tendre vers une gamme élargie de mobilités et de modalités de prise en charge. Concrètement, il faut:

- compléter les systèmes de transport existants par des transports à la demande, qui pourront se fiscaliser et devenir peu coûteux et économes en temps, dès lors que l'on aura appris à les concevoir et à les gérer de façon rationnelle, en ayant recours aux technologies d'aujourd'hui,
- mettre l'accent sur l'intermodalité, en accordant une attention particulière aux lieux de transbordement et aux «lieux de frottement» entre modes de transport difficilement compatibles,
- améliorer non seulement la sécurité mais aussi l'hospitalité des lieux de la mobilité,



- mettre en place des centrales d'information sur la mobilité qui soient atteignables en tout temps par tout le monde et prêtes à répondre à toutes les demandes spécifiques,
- développer une culture de la mobilité, par exemple au travers de l'instauration de chaires d'université spécifiques, de l'organisation de concours thématiques à retentissement international ou du lancement d'actions sur le thème de la civilité dans les transports publics.

A.B.: Il faudrait développer un service à la mobilité chargé notamment de fournir de l'aide à la décision et à l'organisation, capable de répondre à toutes les situations de la vie (travail, approvisionnement, loisirs, déménagement, éducation, etc.).
F.A.: C'est en développant ces champs de réflexion qu'il sera possible de trouver des solutions durables y compris en termes d'environnement et de gestion des ressources énergétiques.
De plus, il importe de mieux comprendre les difficultés de maîtrise de la mobilité, problèmes auxquels sont confrontés certains groupes sociaux spécifiques, et commencer à développer et à tester des programmes de mesures qui facilitent la vie de ces personnes. Dans ce but, l'Institut pour la ville en mouvement a décidé de lancer un premier ensemble de recherches sur les malvoyants et les pré-adolescents. ■