Vincent Kaufmann

DE L'INCONVÉNIENT DE LA SÉGRÉGATION POUR LA MOBILITÉ

S'intéresser à la mobilité urbaine conduit à considérer la ville d'une façon dichotomique tant dans les milieux académiques (Ascher, 1998) que parmi les professionnels du territoire et des transports (Dubois-Taine et Chalas, 1997), en opposant sa forme historique qui serait à préserver à sa forme émergente, dont le développement actuel serait difficile à maîtriser. Dans cette optique, la ville historique correspond aux centres anciens, elle se caractérise par la concentration des populations et des activités. Elle implique densité et compacité, se construisant autour d'un centre-ville et de quartiers à l'échelle d'une mobilité piétonne, elle est marquée par la diversité économique, sociale et culturelle. Fait de contiguïté et de simultanéité, ce modèle urbain fonde ce que l'on nomme « l'urbanité », qui relève aussi bien des lieux que des comportements. La ville historique renvoie à un système spatial caractérisé par une forte différenciation ville-campagne. *A contrario*, la forme périurbaine découle de l'étalement urbain. Elle se construit autour des grandes infrastructures de transports, se caractérisant par des centralités multiples, recomposées par ses habitants. Elle consacre la diffusion spatiale quasi totale des modes de vie urbains dans les pays occidentaux. Ses limites spatiales échappent à la morphologie urbaine, elles dépendent des flux de mobilité, et ne s'inscrivent donc plus dans une opposition ville-campagne, mais dans un mitage du territoire permis par l'amélioration des accessibilités.

La maitrise de l'espace… que la voiture procure - © Richard Kalvar /Magnum -

Dans la littérature scientifique, il n'est pas rare que la croissance rapide de la ville périurbaine soit interprétée comme une résultante de son adéquation avec les valeurs dominantes de l'époque, soit l'envie d'être propriétaire, l'envie d'habiter une maison individuelle, l'envie de se déplacer en automobile pour la privatisation de la mobilité et la maîtrise de l'espace-temps que la voiture procure. On concède certes à une minorité d'intellectuels urbanophiles l'existence d'un autre modèle, renvoyant à la fois à la distinction sociale et à la nostalgie d'une ville historique en péril (Ascher, 1998), mais fondamentalement, le développement périurbain est considéré comme dominant et inéluctable. L'aménagement du territoire est donc considéré comme impuissant face à cette lame de fond.

Dans cette représentation de la ville, la figure de la banlieue, le contexte suburbain, disparaît. Le suburbain est considéré tantôt comme prolongement de la ville-historique, tantôt comme zone de transition entre les deux formes, mais n'apparaît pas en tant que forme spécifique. *De facto*, est considéré comme un « repoussoir », un contexte plus ou moins stigmatisant dans lequel on se retrouve lorsqu'on a ni accès à la ville historique, ni à l'habitat périurbain.

Cette vision de la ville, qui tend à se généraliser, contribue à rendre la lutte contre l'étalement urbain, et contre un trop grand usage de l'automobile, à la fois irréaliste et illégitime. Elle s'opposerait à l'émancipation des individus caractéristique des sociétés occidentales contemporaines. Les mesures de régulation des accessibilités routières qu'implique une politique de modération de la circulation font en outre

l'objet de controverses relatives à l'équité sociale : n'ont-elles pas pour effet d'accroître la ségrégation spatiale des agglomérations en instituant des contraintes d'accès dont certains pourraient s'acquitter plus facilement que d'autres ?

L'automobile et la maison, entre aspirations et arbitrages

Il est évident que l'étalement urbain et l'usage de l'automobile sont liés à des choix individuels, et en particulier, à l'aspiration à vivre en maison individuelle et à se déplacer en automobile pour la maîtrise de l'espace-temps que ce moyen de transport permet et le confort qu'il procure à ses usagers. Cependant, ces choix ne sont pas forcément le reflet des aspirations de la population et il est nécessaire de se défaire d'un schéma d'analyse causal *a priori* faisant correspondre choix à expressions des désirs, et se souvenir que la mobilité résidentielle et les pratiques modales sont le résultat d'arbitrages sous contraintes (Choko, 1994). Ainsi, il est tout à fait possible que pour une partie de la population la possession d'une villa et une mobilité quotidienne fondée sur l'usage intensif de l'automobile soient le résultat d'un jeu d'incitations structurelles ou contextuelles ayant pour conséquence que l'habitat périurbain et l'utilisation quotidienne de la voiture sont sans véritable alternative. Dans ce cas de figure, l'automobile apparaîtrait comme une pratique indispensable au développement de programmes d'activités et l'habitat périurbain comme le produit des conditions d'accès au marché du logement.

A partir de cette problématique[1], nous avons traité les deux questions suivantes :
- (1) La prédisposition à l'usage de l'automobile est-elle généralisée dans la population ? Est-il possible d'identifier et de favoriser d'autres modèles, et quelle est la contrainte exercée par le contexte urbain et social?
- (2) L'aspiration à vivre en maison individuelle est-elle dominante dans la population ou observe-t-on d'autres modèles résidentiels ? Le marché du logement joue-t-il un rôle d'arbitre ?

Cet examen a été fondé sur une approche comparative entre des configurations urbaines variées, qui permettent de confronter des tissus différenciés en termes de composition sociale (catégories socioprofessionnelles, parcours de vie) et de contexte (urbanisme et offre de transport), insérés dans des agglomérations urbaines de taille différentes. Les agglomérations retenues pour l'analyse étaient Paris-Île-de-France, Lyon, Strasbourg et Aix-en-Provence. Des quartiers se caractérisant par des morphologies différenciées ont été sélectionnés dans chaque agglomération :

- le tissu urbain d'urbanisme « pré-automobile », pensé pour une mobilité de proximité dans les quatre agglomérations : Les Gobelins (Paris), Charpennes (Lyon), Neudorf (Strasbourg) et Aix-centre ;
- le tissu suburbain de première couronne en Île-de-France, à Lyon, et à Strasbourg : le centre d'Ivry-sur-Seine, La Duchère et Hautepierre ;
- le tissu de type ville nouvelle en Île-de-France : le centre d'Evry ;
- le tissu de type périurbain en Île-de-France, à Lyon et à Aix-en-Provence : Mennecy, Mions et Puyricard-Luynes.

Un questionnaire téléphonique a été administré à un échantillon de 500 personnes âgées de 15 à 74 ans, représentatif de chaque quartier enquêté, en utilisant la méthode des quotas (sexe, âge et profession du chef de ménage, d'après les données INSEE du recensement de la population de 1990)[2].

Lotissement "durable" en Allemagne - © Archipress -

Les aspirations de la population sont multiples

La dynamique urbaine que connaissent actuellement les agglomérations françaises et par laquelle la croissance urbaine se fait autour de l'automobile n'est pas le fruit d'un modèle d'aspiration généralisé parmi toute la population. S'il existe effectivement un modèle d'aspiration dominant associant l'automobile, l'insertion sociale par connexité et l'habitat individuel, d'autres modèles ont pu être mis en relief. Toute la population n'aspire pas à se déplacer en automobile, toute la population ne renonce pas à fréquenter commerces et services à proximité, et d'ailleurs la notion de proximité se transforme dans ce domaine, toute la population ne souhaite pas vivre en maison individuelle.

Les logiques d'action sous-jacentes aux pratiques modales sont fortement diversifiées (tableau 1). Si on note une prédisposition à l'utilisation de l'automobile au niveau des aspirations chez la majorité des répondants, on relèvera l'existence d'autres inclinations, qui sont certes loin d'être dominantes, mais qui conduisent certains à préférer l'usage des transports

publics, du vélo ou de la marche. Ces modèles sont soit fondés sur un souci du respect de l'environnement (écologistes civiques), soit sur l'attirance pour la ville-historique et ses espaces publics (prédisposés aux modes alternatifs). Ainsi, 19% de la population enquêtée préfère utiliser les transports publics, la marche ou le vélo, soit pour être en accord avec des convictions (6%), soit pour des raisons propres aux caractéristiques de la mobilité offerte par ces moyens de transport (14%).

Typologie des logiques d'action qui sous-tendent les pratiques modales	Type %
Automobilistes exclusifs n'utilisent que l'automobile dans la vie quotidienne ; les programmes d'activités se structurent autour des accessibilités offertes par ce moyen de transport.	13%
Modes alternatifs exclusifs n'utilisent jamais l'automobile ; les programmes d'activité se structurent autour des accessibilités offertes par les transports publics, la marche et le vélo.	18%
Automobilistes contraints à l'usage des transports publics Préfèrent utiliser l'automobile, mais sont contraints par les conditions de stationnement à utiliser un autre moyen de transport pour certaines destinations de la vie quotidienne.	27%
Sensibles à l'offre utilisent le mode de transport le plus rapide ; choisissent au cas par cas	16%
Prédisposés aux modes alternatifs Préfèrent utiliser les transports publics, la marche ou le vélo à l'automobile pour les caractéristiques de la mobilité offerte par ces deux moyens de transport.	14%
Ecologistes civiques Privilégient l'usage des moyens de transports écologiques pour être en accord avec leurs convictions.	6%
Sédentaires éprouvent des difficultés d'accès aux moyens de transport rendant la mobilité problématique.	7%

Note : le total n'est pas égal à 100%, car les cas non classés n'ont pas été enlevés des totaux par souci de précision.

La spatialité des modes de vie est donc diversifiée, elle ne se résume pas à une généralisation de la connexité. Les modes d'appropriation des quartiers sont différenciés et relativement peu associés à leur morphologie. De plus, la proximité spatiale ne ressort pas comme un mode d'insertion dévalorisé qui ne serait plus qu'un palliatif à l'absence d'accès aux moyens de transports motorisés, ou éventuellement une survivance dans les quartiers urbains anciens : certains répondants choisissent de s'approprier la proximité de leur domicile, alors même qu'ils développent des programmes d'activités complexes et diversifiés. La fréquentation du quartier de domicile est aussi forte en ville nouvelle qu'en tissu urbain central, et même dans les tissus périurbains, 30 % de la population fréquentent régulièrement le quartier de leur domicile, soit un pourcentage comparable à celui qui est observé dans les sites suburbains étudiés.

Les aspirations en matière de localisation résidentielle ne vont pas uniquement vers le périurbain. S'il existe un désir de la part de répondants habitant en milieu urbain de vivre en milieu périurbain, l'inverse est également vrai. Notons cependant que les désirs de localisation sont dichotomiques : ils vont soit vers la ville-centre (pour 46 % de la population enquêtée), soit vers le périurbain (pour 42 % des interviewés). En termes de désirs, le suburbain est marginal, y compris chez ceux qui l'habitent (13 % de l'ensemble des personnes interrogées). Cette situation s'explique par la stigmatisation de nombreux quartiers de banlieue, qui apparaissent à bon nombre de répondants comme synonymes de problèmes sociaux et d'anarchie urbanistique. Ainsi, la vision dichotomique de la ville observée dans des analyses des professionnels du territoire et des transports et dans la recherche urbaine est aussi présente dans les têtes. De fait, pour les habitants, elle se réfère plus ou moins explicitement à la ségrégation spatiale. Pour ceux qui habitent la banlieue, la quitter pour un quartier urbain central ou périurbain correspond à une trajectoire résidentielle ascendante, tandis que pour ceux qui n'habitent pas ces quartiers, une telle mobilité résidentielle représente bien souvent une trajectoire descendante. Au-delà de cette image générale, notons cependant que la stigmatisation de la banlieue se cristallise souvent autour de la réputation scolaire des écoles. Ainsi, les parents ayant des enfants en âge scolaire ou s'en approchant ont une propension très forte à la mobilité résidentielle vers d'autres contextes.

Les contraintes favorisent l'automobile et l'étalement urbain

Si toute la population n'aspire pas à l'usage de l'automobile et à l'habitat périurbain, la recherche a montré qu'un jeu de contraintes pousse les personnes porteuses d'autres désirs vers ce modèle. Les répondants favorisant l'usage d'autres moyens de transport que l'automobile pour être en accord avec leurs convictions et les répondants préférant utiliser les transports publics à l'automobile pour le plaisir de fréquenter des espaces publics et de côtoyer autrui, sont souvent contraints à utiliser l'automobile, notamment pour aller travailler à cause de l'absence de desserte du lieu de travail (ou une desserte très médiocre). Plus généralement, le développement de programmes d'activités complexes apparaît comme difficile, faute d'offre de transports collectifs suffisante en dehors des heures de pointe et de lignes tangentielles efficaces.

Dans certains contextes, périurbains notamment, le recours à l'automobile est systématique pour se déplacer

même à proximité de son domicile. De fait, ces contextes mettent la population dans une situation de dépendance automobile au sens défini par Gabriel Dupuy (1999). Le recours à l'automobile est ainsi indispensable dans les tissus périurbains étudiés pour déployer des programmes d'activités un tant soit peu complexes, et fréquenter les équipements de son quartier de domicile, les distances courtes à vol d'oiseau n'étant pas parcourables à pied (avec notamment une géométrie des rues qui impose des détours importants) et l'offre de transports publics ne permettant pas de micro-mobilités (car l'offre est calibrée uniquement pour des déplacements entre le domicile et le lieu de travail).

Les localisations résidentielles de la population ne correspondent pas totalement à leurs désirs. Si nos résultats mettent en évidence une aspiration au périurbain dans les familles d'ouvriers et d'employés, ils montrent également le mouvement inverse : des personnes désirant être en centre-ville et vivant en périurbain. 28 % des membres de ménages propriétaires en milieu urbain-suburbain souhaiterait habiter en périurbain, 44 % des membres de ménages propriétaires en périurbain souhaiteraient habiter dans un milieu plus urbain.

Plusieurs raisons différentes se cachent derrière cette dernière tendance. Il s'agit tout d'abord d'une question de marché du logement. Des familles qui auraient souhaité devenir propriétaire d'un grand appartement et rester dans un quartier central sont contraintes de migrer dans un quartier périurbain, faute d'offre correspondant à leurs moyens et ont préféré partir dans le périurbain plutôt que d'acquérir un grand appartement en banlieue, souvent pour des questions de réputation scolaire. Mais ce n'est pas tout. L'analyse montre que la tendance mise en relief renvoie également à un certain désenchantement à l'égard du mode de vie périurbain. Les temporalités de la vie quotidienne et la dépendance automobile en contexte périurbain sont mal vécus par certains répondants, car les distances contraignent leurs programmes d'activités. Les activités des enfants qui grandissent apparaissent comme étant la troisième raison expliquant l'aspiration à un habitat plus urbain. La dépendance automobile et l'absence d'animation sont vécues comme un frein à l'indépendance.

Congruence entre localisation résidentielle effective et souhaitée				
	Habite en milieu urbain-suburbain		habite en milieu périurbain	
	Souhaite habiter en milieu urbain	Souhaite habiter en milieu périurbain	Souhaite habiter en milieu urbain	souhaite habiter en milieu périurbain
Propriétaire	72%	28%	44%	56%
Accédant	63%	37%	45%	55%
Locataire	63%	37%	31%	69%

L'obstacle de la ségrégation spatiale

Si les aspirations résidentielles des Français urbains sont largement dichotomiques, ville-centre/périurbain, le périurbain ne fait donc pas figure de modèle d'habitat unique. Mais c'est une localisation résidentielle imposée par les contraintes du marché du logement, par le choix d'autres membres du ménage ou plus fondamentalement encore par les représentations sociales de la ville et de la ségrégation spatiale. Toute la population n'adhère pas au modèle « habitat périurbain automobile », mais un jeu d'opportunités et de contraintes pousse les porteurs d'autres aspirations vers ce modèle, alors même que l'Etat affirme la volonté de réduire l'usage de l'automobile en milieu urbain. Avec ces résultats, nous rejoignons les conclusions du programme de recherche européen Transland (1999), qui montre que la périurbanisation résulte d'abord des modalités dominantes de planification et d'urbanisme et des règles de financement du logement (Wiel,1999). Face à ces constats, une réponse pourrait être de changer les « règles du jeu » en offrant des possibilités d'épanouissement aux aspirations alternatives. Dans cette optique, il s'agirait de proposer des conditions cadre favorable à (1) la réalisation de grands logements abordables en milieu urbain (pour répondre aux désirs de familles qui se retrouvent en périurbain faute de grands logements accessibles) et (2) au développement de tissus périurbains compacts qui n'imposent pas à leur habitants la dépendance automobile (pour permettre aux non-motorisés de ne pas être entravés dans leurs activités).

Les résultats que nous avons obtenus montrent qu'il y a un obstacle supplémentaire au déploiement de politiques de transport visant le développement durable : la stigmatisation de nombreux quartiers de banlieue. Les expérimentations menées ces dernières années en matière d'habitat urbain innovant telles que les quartiers de maison de ville et les urbanisations intermédiaires[3] ne rencontrent pas le succès escompté quand elles sont localisées dans ces quartiers. Pourtant ce n'est pas dans les villes-centre que l'on pourra proposer une offre étoffée de grands logements à des prix abordables (leur urbanisation est généralement presque achevée et les prix fonciers élevés) ; ce n'est pas dans le périurbain dispersé que l'on pourra offrir des transports publics d'une qualité suffisante pour limiter la dépendance automobile. De fait, c'est dans les couronnes de proche banlieue que les deux pistes d'action énoncées pour un développement urbain prennent leur sens ; c'est là que le renouvellement urbain est recherché. Or les banlieues les plus stigmatisées pour cause de ségrégation spatiale, celles qui concentrent les populations les plus pauvres, sont celles qui disposent de réserves foncières et de friches urbaines où, précisément, il serait possible de développer de nouvelles formes d'urbanisation. Les quartiers où l'on pourrait faire de la ville

économiquement accessible sont socialement mal perçus pour le moment, ce qui leur fait encore préférer le périurbain.

La dynamique urbaine actuelle tend donc à renforcer la ségrégation spatiale des agglomérations par des politiques d'accession à la propriété individuelle. Il s'agit pour les familles d'échapper à des contextes jugés risqués pour l'éducation des enfants. Développer de manière durable les agglomérations françaises, c'est-à-dire avec une circulation peu polluante, implique donc d'agir contre la ségrégation spatiale. Les cartes scolaires et les échelles de mixité sociale dans les premières couronnes sont dans ce domaine des instruments d'observation et d'action essentiels.

Les expériences d'autres pays européens

Pour alimenter la réflexion, les exemples européens ne manquent pas. La vision dichotomique de la ville qui a cours en France ne se retrouve en effet pas dans la plupart des pays européens. Les représentations de la ville y sont également liées aux échelles de la ségrégation socio-spatiale et aux politiques d'aménagement du territoire, et les aspirations en matière de localisation résidentielle y sont largement aussi formatées par ces facteurs, dans des configurations spatiales pourtant différentes.

En Grande-Bretagne et au Danemark le pavillonnaire dense

L'image d'Epinal de la ville anglaise nous renvoie au quartier de petites maisons jumelles semblables à perte de vue. Ce mode d'urbanisation est effectivement dominant (plus de 80% de la population y réside – Wiel, 1999, p. 34), même si des formes d'habitat groupé co-existent. Parfois assez dense, il se décline comme une gamme d'habitations assez homogènes allant de la « Terraced House » à deux chambres à coucher à la « Semi Detached House » à trois ou quatre chambres à coucher. Outre son unité, il se caractérise par deux traits spécifiques : c'est un mode d'urbanisation ancien, qui perdure depuis plus d'un siècle et il est assez dense pour de l'habitat individuel. L'ancienneté de l'urbanisation[4] a pour conséquence que celle-ci a été pensée pour l'essentiel avant la démocratisation de l'automobile, donc à l'échelle du piéton. Ainsi, les villes anglaises, ou danoises, se caractérisent encore souvent par un tissu de proximité localisé de façon à être accessible à pied, à vélo ou en transports publics (Pharoah et Apel, 1995, 28). La densité des quartiers permet au commerce de proximité de s'y maintenir. L'atout constitué par un tel mode d'urbanisation doit cependant être pondéré par l'éparpillement des lieux de travail dans les agglomérations et dans le cas anglais par la médiocre qualité des réseaux de transports publics urbains, qui mettent souvent la population dans une situation de dépendance automobile (Froud et al., 2000).

Habitat pluriurbain écologique en allemagne - © S.Muller-Naumann / Archipress -

La *Planning Policy Guidance* britannique n° 13 de 1994 vise à réduire les émissions polluantes des transports en misant sur la valorisation des urbanisations antérieures : elle propose de « faire la ville sur la ville » notamment en rénovant les anciens quartiers et en densifiant les friches urbaines par de l'habitat collectif de qualité (Urban Task Force, 1999). Appliquée ces dernières années, cette politique a rencontré un marché immobilier porteur.

L'exemple britannique met à jour le caractère relatif de l'opposition entre habitat collectif/mode d'urbanisation ancien et habitat individuel/mode d'urbanisation contemporain caractéristique de la situation française. En Grande-Bretagne, non seulement l'habitat individuel est ancien, mais on voit actuellement émerger un nouveau mode d'habitat collectif en petits immeubles, valorisé par le type de public qu'il vise. Si la politique de densification rencontre un certain succès parmi les classes moyennes, c'est parce que les petits immeubles collectifs sont localisés à proximité d'anciens quartiers ouvriers déjà investis par des membres de ces catégories sociales, comme à Sheffield par exemple. Tous les quartiers britanniques ne permettent pas cependant les mêmes développements.

Allemagne, lotissement solaire - © Dieter Leistner Archipress -

En Allemagne le tissu suburbain est varié

En Allemagne, à côté des traditionnels immeubles de ville et des villas individuelles, des formes très variées d'habitat semi-collectif tels que le petit immeuble de deux étages sur rez-de-chaussée ou la villa individuelle comprenant plusieurs appartements se développent actuellement. D'une manière générale, on trouve peu de périurbanisation, « à la française », c'est-à-dire dispersée, plus de 60% de la population habite dans un bâtiment comprenant plusieurs logements, contre seulement 40% en France (Wiel, 1999, 34). Il faut y voir le résultat de politiques d'aménagement du territoire et de normes de construction qui rendent la faible densité économiquement inintéressante (Pucher, 1998, 286-287). La pression vers un habitat plus individuel et proche de la nature (en particulier chez les familles) a été dirigée vers des modes d'urbanisation de densités intermédiaires (Kontuly et Vogelsang, 1989, 157). Pour ce faire, la qualité de vie des habitants est particulièrement soignée dans ces urbanisations en termes d'équipements ou de gestion du trafic automobile. C'est ainsi que se développent par exemples des « quartiers sans voiture » dans lesquels tout l'espace public est dévolu au jeu pour les enfants (Goût, 2001).

L'exemple allemand montre lui aussi que le périurbain n'est pas la seule réponse possible aux désirs d'espace et de proximité de la nature : des modes d'urbanisation intermédiaires diversifiés, comme ceux que connaît l'Allemagne canalisent ces aspirations. Il en résulte des villes compactes dont les densités ne sont pas plus fortes que dans les autres pays européens, mais où les écarts de densité entre quartiers sont plus faibles qu'en France. Dans ce contexte, le marché immobilier ne permet guère de s'échapper du tissu suburbain, à moins de disposer de revenus très confortables permettant de s'installer dans les franges urbaines, et les banlieues des villes allemandes se caractérisent en conséquence par davantage de mixité sociale qu'en France et surtout par l'absence de stigmatisation.

En Suisse un modèle trichotomique

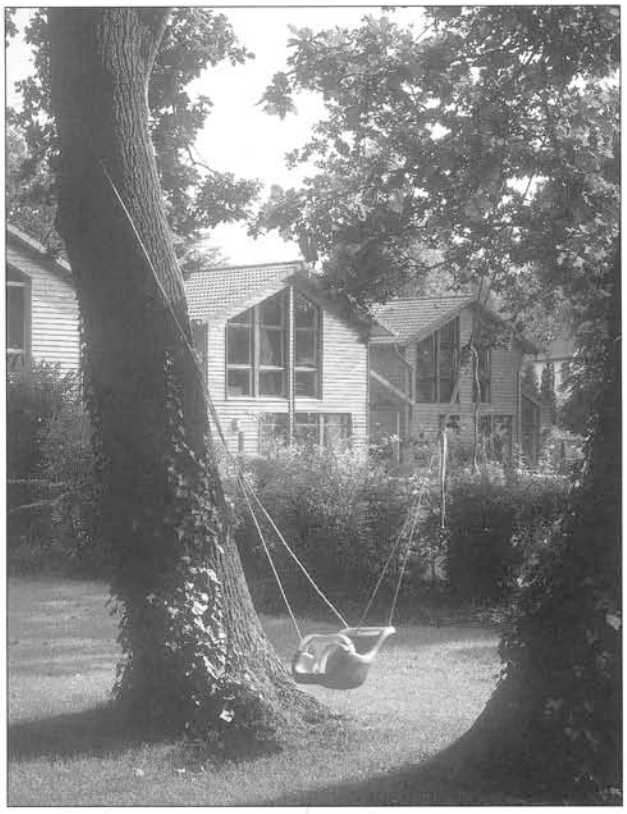
En Suisse, petit pays dont l'identité se construit largement autour de ses paysages naturels, le sol peut être considéré comme une ressource rare. Cette rareté a conduit au développement précoce d'une politique d'aménagement du territoire visant à préserver les zones rurales (dès le début des années 1980). Les modes d'urbanisation renvoient à trois modèles urbains : le modèle classique de la ville-centre, le modèle suburbain et le modèle périurbain (Schuler et Joye, 1988). Ces trois modèles ont leurs adeptes, comme le montrent les analyses Univox-logement (en fonction notamment de la position dans le cycle de vie) et l'on ne peut réduire les aspirations de localisation résidentielle des urbains à l'opposition ville-centre/périurbain. Le tissu suburbain correspond généralement à la première couronne urbaine, il se caractérise par une urbanisation diversifiée avec de nombreux quartiers de petits immeubles (2-3 étages sur rez-de-chaussée), offrant souvent de grands logements. Le périurbain est généralement assez dense et se caractérise par l'abondance des villas-jumelées. L'offre de transports publics est généralement efficace dans le suburbain, elle l'est aussi dans le périurbain des agglomérations de Berne et de Zurich, où les urbanisations, compactes, sont amarrées à l'offre ferroviaire.

L'exemple de la Suisse montre que le suburbain n'est pas forcément un tissu mal-aimé. La qualité de son bâti et de ses aménagements, ainsi que sa très bonne accessibilité multimodale permettent d'en faire un tissu apprécié, car permettant de concilier proximité des espaces naturels et proximité des aménités urbaines. Ce succès tient aussi au fait que la ségrégation spatiale se construit généralement à la micro-échelle de la parcelle ou du lotissement ce qui permet d'assurer la mixité sociale dans les quartiers de banlieue et d'éviter leur stigmatisation, notamment pour des questions de réputation scolaire[5].

La ségrégation spatiale ennemi principal de la mobilité durable

L'étalement urbain et l'usage intensif de l'automobile qui en découle s'expliquent notamment par la ségrégation spatiale dans les agglomérations et les contraintes qu'elle fait peser sur le marché immobilier. L'habitat périurbain apparaît ainsi fréquemment en France être un choix par défaut, faute d'alternative économiquement et « socialement » attractives pour des familles. Or la périurbanisation contribue à accroître la ségrégation dans les agglomérations par l'évasion des classes moyennes avec des enfants d'âge scolaire dans des quartiers socialement très homogènes.

Lutter contre l'étalement urbain dans le contexte français actuel, pour rendre les mobilités quotidiennes plus compatibles avec les principes du développement durable, implique de lutter également contre la ségrégation spatiale. Les exemples étrangers présentés suggèrent que les aspirations de localisations résidentielles sont largement formatées par l'offre. Le désir d'être propriétaire et d'être proche des espaces naturels peut être satisfait par d'autres offres immobilières que la périurbanisation diffuse. Il est possible de développer des formes urbaines de densités intermédiaires, moins ségrégées, et appréciées pour leur qualité de vie. Les proches banlieues sont apparues comme étant le contexte dans lequel pourrait se développer une telle offre. Développer de nouvelles formes urbaines financièrement attractives ne suffira cependant pas à infléchir la dynamique de l'étalement urbain tant que de nombreuses banlieues auront une image culturelle et éducative aussi dévalorisée. Revaloriser la banlieue implique d'intervenir dans tous les domaines de la vie sociale et pas seulement dans celui de l'offre immobilière et d'y développer une vision à long terme fondée sur le renouvellement des générations.



Vers un espace public dévolu aux jeux d'enfants ? - © Dieter Leistner Archipress -

Vincent Kaufmann

RÉFÉRENCES

Ascher F., (1998), *La République contre la ville*, La Tour d'Aigues, Editions de l'Aube

Champion A., (ed.) (1989), *Counterurbanization*, Edward Arnold, London.

Choko M., (1994), « La propriété à tout faire arguments et fictions », *in* : *Les annales de la recherche urbaine* n° 65, pp 4-13.

Dubois-Taine G., et Chalas Y. (dir.) (1997), *La ville émergente*, La Tour d'Aigues, Editions de l'Aube

Dupuy G., (1999), *La dépendance automobile*, Paris, Anthropos-Economica, collection Ville

Froud J., Haslam C., Johal S. Jullien B. et Williams K. (2000), « Les dépenses de motorisation comme facteur d'accentuation des inégalités et comme frein au développement des entreprises automobiles : une comparaison franco-anglaise », *in* : Dupuy G. et Bost F., (dir.) *L'automobile et son monde*, La Tour d'Aigues, Editions de l'Aube

Fulford C., (1996), « The compact city and the market », *in* : Jenks M., Burton E. et Williams K. (eds) *The compact city a sustainable urban form ?*, Londres et New-York, E and FN Spon

Grafmeyer Y. et Dansereau F., (dir.) *Trajectoires familiales et espaces de vie en milieu urbain*, Lyon, PUL

Goût P,. (2000), *Urbanisme et transport en Allemagne – les quartiers nouveaux sans voiture*, Dortmund, Institut für Landes and Stadtentwicklungsforschung des Landes Nordrhein-Westfalen

Kaufmann V., Jemelin C. et Guidez J.-M., (2001), *Automobile et modes de vie urbains : quel degré de liberté ?*, Paris, La Documentation Française

Kontuly T. et Vogelsang R., (1989), « Federal Republic of Germany : the intensification of the migration turnaround », in Champion A. (éd.) (1989) *Counterurbanization*, Londres, Edward Arnold, pp 141-161.

Newman P. et Thornley A., (1996), *Urban planning in Europe*, Londres, Routledge

Pharoah T. et Apel D. (1995), *Transport concepts in European cities*, Aldershot, Avebury Studies in Green Research

Pucher J., (1998), « Urban transport in Germany : providing feasible alternatives to the car », *in* : *Transport Reviews*, Vol. 18/4, 285-310.

Schuler M. et Joye D. (1988), *Le système des communes suisses*, Berne, Office fédéral de la statistique

TRANSLAND, (1999), *Integration of transport and land use planning*, Deliverable D2b, Bruxelles, Commission Européenne, 4ème programme cadre de recherche

Urban Task Force, (1999), *Towards an urban renaissance* – Final report of the urban task force, Londres, DETR

Wiel M. (1999), *La transition urbaine*, Sprimont, Mardaga

***Vincent Kaufmann**, chercheur invité au Laboratoire Techniques Territoires et Sociétés de l'Ecole nationale des Ponts et chaussées (Paris) et chercheur au Laboratoire de sociologie urbaine de l'Ecole polytechnique fédérale de Lausanne, est spécialisé dans l'analyse des modes de vies urbains, de la mobilité quotidienne et des politiques locales de transport et d'urbanisme, il est notamment l'auteur de* Enjeux de la sociologie urbaine *(avec Michel Bassand et Dominique Joye), aux Presses Polytechniques et Universitaires Romandes, 2001 ;* Automobile et modes de vie urbains : quel degré de liberté *(avec Christophe Jemelin et Jean-Marie Guidez) à La Documentation Française, 2001.*
<Vincent.Kaufmann@mail.enpc.fr>