



Université Paul Cézanne Aix-Marseille III

**C I R T A**

Centre Interdisciplinaire de Recherche sur les Territoires et leur Aménagement



**Institut d'Aménagement Régional**

2, avenue Henri Poncet 13 628 cedex 01 Aix-en-Provence Tél. 04 42 64 61 95 / Fax. 04 42 64 61 91 <http://www.iar.u-3mrs.fr>

## **Morphologies de l'étalement urbain et exclusion par l'automobilité**

**Rapport final 2006**

**(Partie Aix, Equipe d'Aix : N. Luxembourg, D. Pinson, B. Richier, S. Thomann)**

# SOMMAIRE

|   |      |             |
|---|------|-------------|
| Contexte de l'étude   | p 4  |             |
| La problématique : inégalité face à l'automobilité            | p 5  |             |
| <b>Les aînés et l'automobilité</b>                            |      | <b>p 12</b> |
| Les terrains, les entretiens                                  | p 12 |             |
| Principaux résultats : l'attachement à la villa               | p 16 |             |
| <b>Les jeunes et l'automobilité</b>                           |      | <b>p 26</b> |
| Les terrains, les entretiens                                  | p 30 |             |
| Principaux résultats : une plus grande dépendance des parents | p 35 |             |
| <b>Éléments de conclusion</b>                                 |      | <b>p 50</b> |
| <b>Bibliographie</b>  |      | <b>p 52</b> |

## Contexte de l'étude

Ce rapport présente les principaux résultats d'une recherche réalisée pour le Ministère de la Recherche dans le cadre du Programme interdisciplinaire « Développement urbain durable » qui a également bénéficié du soutien financier de la Communauté du Pays d'Aix et de la Région PACA.

Cette recherche a eu comme ambition, à partir de comparaison de morphologies territoriales structurées par l'automobile, d'appréhender la tendance à l'étalement des territoires urbains et de mesurer ses effets sur la distribution des services et des lieux de consommation, de loisirs. C'était, encore plus précisément, la pratique, la perception et la représentation de leur accessibilité par deux catégories de générations qui ne disposent pas ou plus de la mobilité automobile : les jeunes en conquête d'autonomie et les personnes âgées en perte d'indépendance, qui constituaient le cœur de cette investigation.

Ce travail a été réalisé sur trois sites (Aix-Marseille, Strasbourg, Québec) et par trois laboratoires, le CIRTA (IAR-Aix-Marseille III, EA 889), le GIRBa de la Faculté d'Aménagement, d'architecture et des Arts visuels de l'Université Laval à Québec, et le Laboratoire Image et Ville de l'Université Louis Pasteur de Strasbourg (UMR 7011). La recherche a été menée dans une optique comparative, donnant à mettre en relation des territoires différents du point de vue de la morphologie, de l'histoire et de l'inscription territoriale (géographique, nationale, etc.), par des chercheurs mettant en œuvre de méthodes associant l'architecture et l'urbanisme, la sociologie et la psychosociologie.

Cette partie du rapport présente les résultats du « terrain aixois », à partir d'analyses géonumériques réalisées par Bernard Richier, professeur agrégé de géographie et d'enquêtes qualitatives menées auprès des population d'aînés et de jeunes par Nicolas Luxembourg (Docteur ATER) et Sandra Thomann (urbaniste, doctorante) sous la direction de Daniel Pinson, Professeur d'urbanisme, Directeur du CIRTA.

# La problématique : inégalité devant l'automobilité

Depuis maintenant une quinzaine d'années, d'assez nombreux travaux se sont efforcés d'appréhender la ville selon la " nouvelle définition " à laquelle Jean Rémy et Liliane Voyé (1995) invitaient la recherche, de même que Françoise Choay (1994). L' " urbain généralisé " a déplacé l'attention vers des urbanisations nouvelles qui, échappant largement à la maîtrise politique et technique du développement urbain, ont paru, sinon annoncer la " fin de la ville ", en tout cas engager des processus " émergents " nécessitant le recours à une autre focale. La périurbanisation semble ainsi caractériser un étalement de forme nouvelle en regard des anciennes ou plus récentes banlieues (et même en regard de la " rurbanisation " de Bauer et Roux), et les zones d'activités qui s'y développent pour donner lieu à la naissance de centralités nouvelles dont la vitalité concurrence considérablement les anciens centres-villes<sup>1</sup>.

Le déploiement de la mobilité des ménages n'est pas indifférent à ces évolutions et, sortie des études intraverties, la mise en relation de cette mobilité avec la globalité des processus d'urbanisation a ouvert des perspectives radicalement nouvelles en matière de compréhension des changements actuels de la morphologie urbaine. Les travaux de J.-M. Offner, de G. Dupuy et d'autres annoncent l'ouvrage de Marc Wiel sur " La transition urbaine ou le passage de la ville pédestre à la ville motorisée " (1999). A côté des travaux de Vincent Kaufmann ( " Vers de nouvelles dynamiques écomobiles : Paris, Lyon, Strasbourg, Aix-en-Provence ", Rapport de recherche ADEME, 2000), notre propre contribution sur les " Territoires de la maison, de la villa à la ville diffuse " (Pinson, Thomann, 2001) s'attache à mettre en évidence les caractéristiques inédites du rapport résidentiel périurbain à la mobilité et les " tensions " que les modes d'urbanisation qui en résultent engendrent au niveau des modes de vie, de la qualité des paysages, du renforcement de la ségrégation socio-spatiale et de la multiplication des déplacements.

Aujourd'hui cette étude s'articule effectivement et plus amplement au projet international initié par Augustin Berque (Écoumène. Introduction à l'étude des milieux humains, Paris, Belin, 2000) relatif à ce qu'il appelle l' " Habitat insoutenable ". Ce programme est co-piloté avec Philippe Bonnin

---

<sup>1</sup> Mettison, A., Dir., (2002) *Nouvelles mobilités commerciales et territorialités : les nouveaux univers d'approvisionnement dans la recomposition urbaine et la recomposition sociale*. Paris : PUCA.

(Europe : “Manières d’habiter” (coordinateur de cette livraison de “ Communications ”, revue transdisciplinaire de l’EHESS (dir. Edgar Morin), Paris, 2002 ) et Cynthia Ghorra-Gobin (Amérique du Nord : La Ville américaine, Paris, Nathan, 1998). La thèse soutenue par A. Berque est la suivante : “ Cette dilution de l’urbanité dans “ la nature ”, c’est ce que deux siècles d’industrialisation et d’urbanisme moderne - qui n’évoquera l’utopie de *Broadacre*, de Frank Lloyd Wright ? - ont fini par imposer avec le système automobile et sa ville-campagne. Or ce système anti-urbain est dévoreur d’espace, d’énergie, d’écosystèmes, de vies humaines, voire déstabilisateur de l’atmosphère par ses émissions de gaz à effet de serre. À l’évidence, il détruit ainsi son objet même : la nature, au nom de “la nature”. La cité naturelle, comme tant d’utopies dans l’histoire, ferait-elle donc plus de mal qu’elle ne promet de bien ? La question, pour le moins, vaut d’être posée”<sup>2</sup>.

## **Automobilité exclusive et développement urbain durable**

Plutôt que d’interroger frontalement le concept de développement urbain durable, cette recherche s’attachera, en partant d’une définition admise (et qui a donné lieu de notre part à une contribution par ailleurs<sup>3</sup>, à l’aborder à travers un aspect particulier, touchant des générations bien identifiées, mais liant cependant, de manière rétroactive, l’utilisation économe de l’espace, la quantité et la liberté de déplacements, la consommation de l’énergie, la protection environnementale et l’équité des générations en regard de l’accessibilité aux ressources urbaines .

Le lien avec le développement durable sera en effet établi à partir de cette hypothèse que l’automobilité en contribuant à une structuration spatiale diffuse des parties les plus récentes de la ville, fabrique un modèle de ville sans doute spécifique d’une époque historique, le fordisme, mais aujourd’hui arrivé à son épuisement. Conçu par ailleurs sur un modèle familial fortement déterminé par l’automobilité et l’accession pavillonnaire qui l’accompagne, et dans un moment du cycle de vie qui situe les ménages dans la période professionnellement active de leur existence, ce modèle a conduit à privilégier l’utilisation du véhicule personnel.

Outre que ce modèle peut consommer, à la faveur de règlements urbanistiques quelquefois utilisés à

---

2 Berque , A. (2003), « La cité naturelle De l’ermitage paysager en Chine médiévale à l’e-urbanization post-fordienne », in Yolaine Escande (dir.) *Catégories esthétiques et anthropologie, à partir de l’exemple des arts premiers et d’autres pratiques esthétiques non occidentales*.

3 Pinson, D., (2001), « Environnement et urbanisation », texte préparé pour la Contribution de la France (Ministère de l’Emploi et de la Solidarité ; Ministère des Affaires Etrangères) à la 34e session de la Commission de la population et du développement de l’ONU : “ Population, environnement et développement ”, New York, 2-6 avril 2001, annexe n° 3 de la 2e partie : “ Population, environnement et développement ; Pays du Sud, pays émergents ” (synthèse de H. Domenach et M. Picouet), publié depuis dans Hervé Domenach, Michel Picouet (ed.) *Environnement et populations : la durabilité en question*, L’Harmattan, Paris, 2004, p. 32-51.

contre-emploi (comme les zones dite “ de campagne ” dans le sud de la France), une quantité considérable d’espace, entraîner un enchérissement et une raréfaction de l’espace constructible, une dégradation des paysages naturels, il engendre aussi une multiplication de déplacements<sup>4</sup> contribuant à accroître la part importante d’émission de CO2 à laquelle contribuent déjà les transports (24% en 1998 selon AEI)<sup>5</sup>.

## **Automobilité, étalement et discrimination générationnelle.**

Mais par ailleurs et c’est ce point que notre projet de recherche tient particulièrement à étudier, ce modèle de ville étalée tend à priver d’un accès facile aux avantages urbains, des catégories générationnelles qui, pour certaines raisons, sont écartées ou ont été écartées de la pratique automobile, essentiellement les jeunes en passage à l’autonomie et les personnes âgées en perte d’indépendance. La ville diffuse introduit ainsi une discrimination générationnelle qui superpose à des processus de ségrégation latents fondés sur les inégalités sociales, un autre type de différenciation sociale, à base générationnelle, contraire à la recherche d’équité portée par la conception du développement durable<sup>6</sup>.

Il s’agira de mettre en évidence les effets d’un développement urbain porté par l’automobile dans des morphologies territoriales différentes et d’interroger l’étalement urbain, en tant que mode d’organisation des villes susceptible d’induire des formes de ségrégations socio-spatiales de nature générationnelles.

La démarche comparative s’appuiera sur trois terrains dont les caractéristiques sont de permettre des comparaisons croisées entre deux morphologies semblables de banlieues pavillonnaires à Québec et Strasbourg, enregistrant le même vieillissement social, avec un terrain à l’étalement résidentiel plus diffus dans l’aire métropolitaine marseillaise, quasi exclusivement centré sur l’usage de l’automobile et dont la diversité des structures sociales et générationnelles augure de tensions en termes de modes de vie. L’intérêt de cette démarche est de confronter les modèles d’étalement urbain avec pour

---

4 Orfeuil, J-P., "La mobilité locale : toujours plus loin et plus vite" in Bonnet, M. et Desjeux, D. (2000), *Les territoires de la mobilité*, Paris : PUF, p. 53-67.

5 Il a ainsi été démontré que la conduite pendant 6 mois d’une voiture en zone urbaine conduisait au dépassement du seuil de 500 kg équivalent carbone par an fixé pour chaque être humain sur terre si on convient de ne pas aggraver le réchauffement climatique (J.-M. Jancovici, cité dans le rapport du *Séminaire gouvernemental sur le développement durable*, Paris : 2002).

6 Nous avons pu ainsi observer qu’en tentant de surmonter le déficit d’automobilité qui les frappe et les discrimine dans l’accessibilité urbaine, les jeunes et les vieux sont placés ou se placent dans des situations qui tendent, en plus d’augmenter le trafic et la pollution, à accroître les conditions d’insécurité de la circulation (recours à des véhicules très usagers pour les jeunes, continuation d’une conduite en état de santé défaillante pour les vieux).

objectif d'établir les niveaux de liens entre l'organisation d'une ville - son développement - et des dynamiques ségrégatives non-durables.

Le développement urbain de l'aire métropolitaine marseillaise se caractérise par une morphologie polycentrique maillée par un important réseau routier. La première vague de périurbanisation correspond aux années 70 et est essentiellement due au dépeuplement de Marseille. Au fil des ans, par la forte structuration des réseaux routiers et les jeux des pressions foncières, l'éparpillement urbain gagne les villages les plus reculés. La périurbanisation s'y caractérise par un étalement plus discontinu et la formation de pôles périphériques secondaires (polycentrisme) avec à la fois des lotissements pavillonnaires mais aussi de l'individuel diffus. Les terrains québécois et strasbourgeois sont, en ce qui les concerne, des banlieues pavillonnaires plus anciennes, des années 50/60, mieux reliées à la ville en termes de transports collectifs.

A travers l'analyse du vieillissement de la population, les recherches québécoises interrogent de leur côté la question des aspirations résidentielles des aînés, et plus généralement des conditions de vie dans un territoire construit pour la mobilité et la propension à la mobilité. Cette approche est affinée par le terrain strasbourgeois<sup>7</sup> qui est analysé sous l'angle des perceptions sociales du déplacement, pour lesquelles les catégories générationnelles sont des variables discriminantes. Le vieillissement des premières couronnes de banlieues québécoises et strasbourgeoises pourrait augurer l'évolution territoriale et sociale face à l'accroissement de 60% des retraités sur l'aire métropolitaine marseillaise d'ici 2020<sup>8</sup>.

L'équipe strasbourgeoise mettra aussi l'accent sur la spécificité des éléments constitutifs de la représentation cognitive de l'espace de vie des individus, en fonction des caractéristiques écologiques des paysages urbains dans lequel ils s'inscrivent (densité, type de végétation, forme urbaine, etc.). La caractérisation du type de paysage urbain sera effectuée à partir d'une analyse des images satellites du terrain étudié. Cette démarche permettra de mieux cerner (A) les différences de perception de l'espace entre générations en fonction de leur relation avec les paysages, (B) la diversité ou au contraire l'homogénéité des paysages au sein d'une même représentation cognitive de l'espace.

Nous partirons de l'hypothèse que ces territoires urbains formés par l'automobile, et donc pour les personnes les plus mobiles, les plus en prises avec les offres de sorties potentielles, paraissent

---

7 Un PICS entre l'université Louis Pasteur (Strasbourg) et l'université Laval (Québec) sur « les dimensions culturelles de la mobilité quotidienne », coordonné par le Laboratoire Image et Ville, est actuellement en cours.

8 Sud INSEE l'Essentiel n°57 (2003).

inadaptés aux besoins des personnes non autonomes dans leur mobilité - les jeunes et les personnes âgées – et remettent en cause le droit au déplacement et la liberté de circuler. C'est notamment dans les milieux périurbains que les jeunes et les moins jeunes semblent les plus victimes de cette discrimination qui interroge la question de la liberté et de l'autonomie.

La question vaut en effet d'être posée aujourd'hui de savoir si l'on peut qualifier de durable un développement urbain basé, vis-à-vis de populations non autonomes et dépendantes telles que les adolescents et les retraités, sur une liberté de se mouvoir essentiellement rapportée à la détention d'un véhicule personnel.

En ce sens la morphologie périurbaine étalée ne serait-elle pas un nouveau territoire de ségrégation socio-spatiale par l'insuffisance des infrastructures et des équipements facilitant l'accessibilité des personnes les moins autonomes aux services liés à la vie quotidienne et aux attentes et besoins spécifiques de leur mode de vie ? Existe-il à ce propos, en plus des différences avec des parties les plus centrales de la ville, des différences entre les morphologies de banlieues et celles périurbaines en termes de facilitation de l'accessibilité et en termes de densité de l'offres de services, en particulier d'éducation, de loisirs, de commerce, de santé<sup>9</sup> ?

## Les retraités

la mobilité et l'offre d'équipements prises entre redéfinition des sociabilités (affinitaires ou sédentaires ?) et des services (loisirs et santé) ...

Il s'agira notamment de faire apparaître les stratégies de mobilités résidentielles et quotidiennes des retraités et de voir comment est appréhendée l'immobilité dans un espace de mobilité, comment se conçoit la "mobi-stabilité"<sup>10</sup>, précisément comme "retraite" active, qui ne soit pas repli débilisant pour le retraité.

Il faudra rendre compte du choix résidentiel des ménages d'appartenance : restent-ils vivre dans un habitat périurbain en privilégiant la tranquillité ou déménagent-ils vers un habitat plus dense en privilégiant la proximité des services ? Quel est leur degré de satisfaction entre besoins et aspirations

---

<sup>9</sup> Une recherche menée par l'IAR sur le périurbain de l'aire métropolitaine a ainsi souligné que les familles installées en périurbain, qui ont investi ces espaces offrant des qualités environnementales requises pour, en principe, l'épanouissement de chacun, se retrouvent confrontées sur le temps long de leur installation, à l'évolution de leur cycle de vie et à la réalité d'une mise à distance qui seyait mal avec les besoins de plus en plus individualisés de chacun. La maison du périurbain vécue comme un lieu de repos pour les ménages bi-actifs est alors perçue de manière différenciée suivant l'avancée dans le cycle de vie : la gestion des déplacements est alors un problème d'une part pour les jeunes en quête d'autonomie et d'autre part pour les moins jeunes en voie de perdre cette autonomie de mouvement. (Pinson D., Thomann S., (2002), *La maison en ses territoires. De la villa à la ville diffuse*. Paris : L'Harmattan.

<sup>10</sup> Pinson, D., (1999), « De la mobi-stabilité », in *Urbanisme*, Paris, mai-juin 1999, n° 306, p.84-89.

ou autrement dit comment gérer un maintien à domicile à distance des services?

Finalement, l'on cherchera à savoir si les ménages vieillissants du périurbain ont encore la possibilité de choisir, par leur localisation résidentielle, les éléments urbains qu'ils souhaitent proches et ceux dont ils souhaitent s'éloigner. Car la contrainte socioculturelle qui pèse sur eux de répondre à un idéal d'apparat et de propriété privée dans l'espace social du périurbain peut s'avérer un facteur important dans le choix de rester vivre dans un habitat qui ne correspond pourtant plus à leurs besoins.

Au-delà de l'inscription résidentielle, se posent également des questions relatives à l'évolution de leur mode de vie. Il s'agit en effet pour ces ménages de passer d'un mode de vie mobile et individualiste sur des territoires multiples à un mode de vie - et l'on en fait l'hypothèse - centré sur la maison et le quartier. La mobilité doit être appréhendée d'après ses vertus de socialisation dans ce qu'elle permet d'accéder aux lieux de vie. Il faut donc se demander ici dans quelle mesure le maintien d'une localisation résidentielle à l'écart se traduit par une perte de la vie sociale et une déqualification des lieux symboliques ? Dans ces conditions comment ces ménages conservent-ils ou créent-ils des relations sociales ?

## Les jeunes

et l'accès aux aménités urbaines

Les jeunes, quant à eux, sont le plus souvent captifs en périurbain. Dans ces espaces dilués, les ramassages scolaires et les transports collectifs s'avèrent vite contraignants en termes de fréquences et d'horaires. Les accompagnements en voiture sont une pratique modale ayant fortement augmenté selon les dernières enquêtes "déplacements des ménages".

Dans un monde urbain où la liberté de choix des lieux privilégie largement l'usage des véhicules individuels, quelle est l'autonomie de mobilité des jeunes ? Comment sont utilisés les moyens palliatifs de l'automobile et comment sont-ils présentés par les parents ? Le modèle de la voiture ne pérennise-t-il pas par la reproduction sociale ? Les jeunes peuvent-ils gérer leur désir de mobilité de manière autonome et sécurisée ?

A un âge<sup>11</sup> où le jeune adolescent manifeste des désirs et besoins de sorties liés à l'affirmation de son individualité, comment se manifeste son apprentissage de la ville (qu'on peut concevoir comme un passage progressif vers son autonomie d'adulte ? Les parents sont-ils les pédagogues accompagnateurs vers cette prise d'autonomie ? Les accompagnements en voiture sont-ils un moyen

---

<sup>11</sup> La tranche des jeunes qui ressentent le plus leur captivité est de 12-15 ans.

de contrôle des relations ? Comment ce manque d'autonomie influence-t-il la perception des territoires de la maison, du quartier, de la commune de la ville centre.

Le marquage territorial, l'ancrage sur certains lieux sont importants dans les processus de socialisation des jeunes. Comment se manifeste ce besoin de reconnaissance collective ? Comment y répondent les collectivités par la mise en place de moyens d'accès à la ville ou la création communale ou intercommunale d'équipements éducatifs et de loisirs ? Nous tiendrons aussi compte des phénomènes d'acculturation urbaine : la ville (et aujourd'hui les médias de plus en plus présents dans les constructions identitaires) affecte en effet la psychologie et la relation aux autres des personnes<sup>12</sup>. Pour les jeunes mais aussi les aînés, les NTIC sont à ce propos, moins un moyen de communiquer avec le reste du monde depuis chez soi, que de réaliser effectivement des rapports de face à face créés virtuellement.

## Liens entre les générations

Ainsi sur un même territoire se pose aux politiques, mais aussi aux familles, la question de gérer l'apprentissage à l'autonomie pour les plus jeunes par les déplacements et de compenser la perte d'autonomie des aînés. Comment ces approches peuvent-elles être compatibles sur un même territoire ?

L'étude combinée de la confrontation entre des pratiques de plus en plus individualisées et délocalisées et des territoires de plus en plus fragmentés devrait rendre compte d'inévitables tensions en matière d'intérêts collectifs, ou inter-générationnels. Ainsi, dans la perspective de la programmation des opérations d'habitat, en neuf, en rénovation ou en densification des quartiers existants, pointent la possibilité, pour des générations dont les modes de vie entrent en concurrence, de conflits potentiels en matière d'équipements entre retraités et adolescents, sauf à les ségréger comme s'en dessine la tendance avec les *gated communities*.

A la rencontre de ces analyses morphologiques (spatiales) et de ces analyses sociologiques comparées, nous voudrions faire ainsi apparaître les effets discriminants de l'étalement urbain pour les deux catégories générationnelles considérées, tant au plan de l'organisation des territoires qu'au plan des pratiques et des représentations de ces territoires.

---

<sup>12</sup> Simmel G., (rééd.1979), "Métropoles et mentalités" in *L'école de Chicago. Naissance de l'écologie urbaine*. Présentation Y. Grafmeyer et I., Joseph. Paris : éditions du Champ Urbain.

# Les aînés et l'automobilité

## Terrains et entretiens

### Le vieillissement

Le vieillissement est un phénomène constaté dans la Région Urbaine d'Aix Marseille, avec une part des personnes âgées de plus de 65 ans en constante progression. Elle représente en effet 16,7% de la population de la RUM, ce qui fait de cette région une des plus âgées de France (comparaison des aires de Lille, Toulouse, Lyon), avec celle de Nice (qui la précède).

L'INSEE fait l'hypothèse qu'avec des comportements migratoires identiques à ceux des 20 dernières années, la population des 65 ans et plus devrait avoir une progression de 28% en 20 ans, conséquence du vieillissement des générations du baby boom. Il faut aussi noter l'attraction de la région pour les retraités venus d'autres régions de France. Plusieurs raisons expliquent cette tendance au vieillissement de la population dans la région urbaine : l'INSEE indique qu'il est d'abord le fait d'une population en place, " puisque les personnes âgées qui ont quitté la région urbaine sont plus nombreuses que celles qui l'ont rejointe ".

Ce vieillissement touche essentiellement les communes qui étaient jeunes en 1982, comme la première couronne périurbaine autour d'Aix en Provence avec notamment Cabriès, mais aussi Venelles, Bouc Bel Air... Il touche aussi les communes les plus excentrées mais dans ce cas il s'agit du vieillissement " naturel " de la population : un vieillissement des natifs.

### Evolution du bâti

La croissance de la population 30 % en 10 ans se traduit par un grignotage de l'espace rural. Les fichiers Corine Land Cover permettent d'établir une comparaison entre l'espace bâti à 10 ans d'intervalle (1988 et 1999) :

→ l'extension du bâti a doublé en 10 ans et profite largement à la construction de logements sous forme du modèle unique de la maison individuelle.

→ le grignotage de l'espace rural et la forte urbanisation des zones NB.

Ce dernier point pose problème en terme d'équipements à prévoir, de dépendance automobile au fur et à mesure du vieillissement des résidents.

### Morphologies des terrains d'enquêtes

L'objectif de la recherche étant de s'intéresser aux morphologies de l'étalement urbain, et de leurs

résidents âgés, un des éléments ayant permis d'établir des différenciations été celui du niveau d'équipements en matière de transports en commun. Nous avons cherché des terrains qui permettaient d'établir cette différenciation et il est apparu que le plateau de Puyricard pouvait constituer un terrain intéressant car le plateau, bien que protégé, constitue une des premières couronnes périurbaines d'Aix en Provence et les résidents qui y habitent commencent, comme dans toutes les communes jeunes des années 70, à vieillir sur place. A cet égard le « Village du soleil » est significatif de ce vieillissement.

C'est un plateau qui est desservi par des lignes régulières de cars depuis les années 80, avec notamment la présence d'un autobus à la demande depuis 1999 pour desservir les zones plus isolées. L'autre terrain de recherche se situe sur la commune de Fuveau, qui, bien que « jeune » commune au regard de l'évolution de la périurbanisation, présente aussi un vieillissement notable. Cette commune est par contre assez mal desservie par les TC. D'autres entretiens ont été menés aux Milles à proximité de la zone d'activités auprès de personnes particulièrement isolées et âgées.

Les facteurs-clés retenus qui ont déterminé le choix des terrains d'enquête ont donc été les suivants :

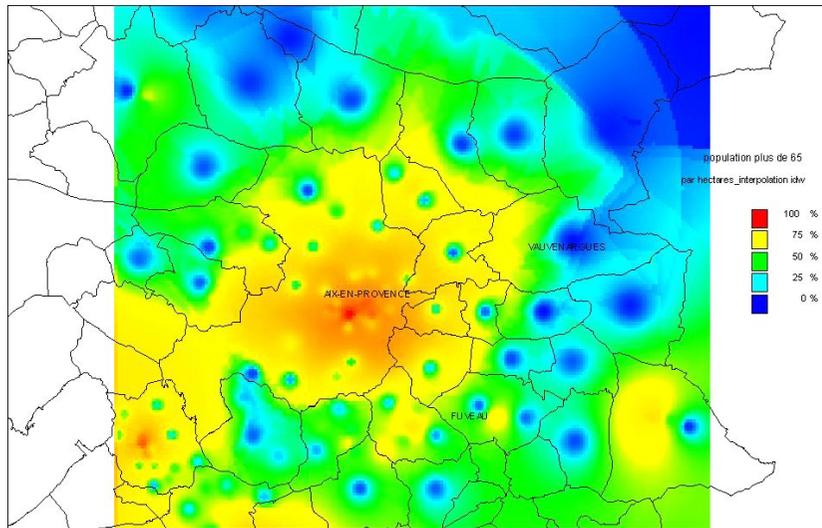
Place du piéton marginale (aménagements)

Équipements et services situés de 1 à 3 km

Routes vallonnées et peu sécurisées

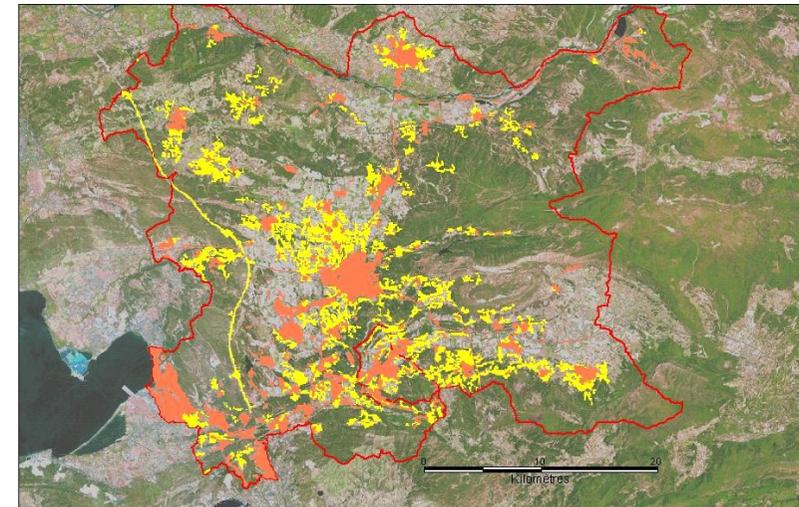
Transports collectifs peu efficaces (trajets, arrêts, horaires, fréquence)

Équipements et services de la ville ou des centres-commerciaux nécessitant l'usage de la voiture



Les personnes de plus de 65 ans

Interpolation idw du nombre de personnes  
Rapporté à la surface de référence RGP 1999



Limites de la CPA

Bati en 1988

Bati en 1999

Source CRIGE-PACA

## Les entretiens

La démarche méthodologique se fonde principalement sur des entretiens qualitatifs enregistrés au domicile de 36 personnes âgées de plus de 65 ans. Les entretiens ont été enregistrés et menés à partir d'un guide d'entretien qui évaluait le parcours résidentiel, et les attentes, l'environnement relationnel de la personne, ses déplacements à l'extérieur de la maison (modes et motifs), ses habitudes quotidiennes dans l'occupation de son temps domestique, sa perception du changement sur le temps long de son installation résidentielle. Il s'agit d'un questionnement partant de questions ouvertes qui en appellent le plus souvent d'autres à partir des premières réponses. Ce guide répondait aux interrogations de la recherche :

Quel est la part de choix / non-choix, rationnel / irrationnel dans le fait de rester vieillir en banlieue pavillonnaire ?

Comment se vit le vieillissement en périphérie des villes au quotidien (pratiques / représentations) ?

Le périurbain est-il une morphologie socialement durable ?

**Caractéristiques des interviewés :**

Sur les 36 personnes interrogées, la moitié exactement ont entre 65 et 74 ans. Les 18 autres personnes ont plus de 75 ans. L'ensemble est composé de 10 hommes et de 26 femmes. Les ménages forment 26 couples et 10 personnes seules.

Leur état de santé, tel qu'il a pu être perçu à travers l'entretien et la situation de face à face, fait apparaître que 23 de ces personnes n'ont aucun problème ; 9 présentent quelques limitations physiques et 4 sont malades.

# Principaux résultats

Le vieillissement démographique est un processus prévu<sup>13</sup>, et caractéristique de la région étudiée, qui combine vieillissement naturel et vieillissement migratoire. Cet aspect démographique induit des comportements résidentiels différents, entre une population qui vieillit sur place dans un processus de continuité résidentielle, et condamnée à un immobilisme résidentiel et celle qui a choisi le périurbain comme lieu de résidence pour la retraite.

Cette seconde catégorie est par ailleurs suffisamment importante au niveau statistique pour modifier l'évolution des comportements résidentiels. En effet, les seniors d'aujourd'hui ont un pouvoir d'achat supérieur à celui des actifs et leur mobilité résidentielle constitue un enjeu en termes d'« économie résidentielle »<sup>14</sup>. La « vague bleue » (l'attraction vers la Méditerranée) risquerait bien de secouer les marchés immobiliers, notamment par le réinvestissement à titre principal des résidences secondaires, faisant craindre pour certains un véritable « pouvoir gris » (acquisition par des seniors), suffisamment puissant pour aliéner les besoins des jeunes générations<sup>15</sup>.

De nos jours, l'arrêt de l'activité professionnelle est de moins en moins assimilée à la vieillesse. Au contraire, les progrès de la médecine associés à des conditions économiques de vie avantageuses caractéristiques des actifs de l'après-guerre, font que les personnes de plus de 65 ans sont en mesure de vivre une retraite active, épanouissante, et ne sont plus considérées dans la représentation commune comme des personnes inutiles dans l'organisation sociale<sup>16</sup>. De ce fait, le passage à l'inactivité professionnelle n'induit pas automatiquement – loin s'en faut - une réflexion des ménages sur l'adaptation de leur cadre de vie. Différentes recherches au niveau international ont mis en évidence leur désir de vivre le plus longtemps possible dans leur maison, envers laquelle ils expriment un fort attachement<sup>17</sup>.

Le retraité est devenu un senior<sup>18</sup>, qui profite pleinement de sa retraite pour mener les projets qu'il n'a pu réaliser jusque là. Disposant d'un pouvoir d'achat important, il voyage, se cultive, profite de la vie et sa mobilité semble bien proche de celles des actifs. Cependant, les analyses qui se sont

---

13 Heran F., (2005), « la population du monde pour les trois siècles à venir : explosion, implosion ou équilibre ? » in *Population et société* N° 408, Paris : INED.

14 Davezies L., et alii, 2001 « La territorialisation stratégique de l'action publique en Ile-de-France », Revue 2001+.

15 Viriot Durandal, J.-P., « Repenser le "pouvoir gris" dans l'espace public ». En ligne : <http://perso.numericable.fr/~sitedurtf7/viriot.htm>.

16 Caradec, V., Sociologie de la vieillesse et du vieillissement, Paris : Nathan Université, 2001.

17 AARP, American Association of Retired Persons, « Fixing to stay – A national survey of housing and home modifications issues », Washington : AARP, 2000 ; Davison KENDING H., MERRILL V., It's my place : older people talk about their homes, Canberra : Australian Government Publishing Service, 1993

18 Caradec V., (2001), op.cit..

intéressées aux personnes âgées l'ont déjà montré : les territoires de mobilité diminuent avec le temps et se concentrent autour de la maison<sup>19</sup>. Progressivement ou de manière soudaine cependant le rapport à la mobilité va se modifier, les sphères d'activités vont se réduire pour aller jusqu'à la « déprise »<sup>20</sup> avec le monde extérieur. Il s'agit là du processus physiologique du vieillissement, et chaque élément de rupture dans sa vie va tendre vers ce repli, jusqu'à aboutir à la grande dépendance du vieillard grabataire. De toute évidence la question de l'âge ne constitue pas un facteur discriminant quand on aborde la vieillesse et ce notamment quand on la relie aux questions de mobilité.

### **Inadaptation du périurbain au vieillissement**

Les franges périurbaines se sont construites par l'automobile - les progrès de l'automobile et le développement des réseaux autoroutiers créant les conditions d'une diffusion généralisée auprès des ménages et des aspirations résidentielles envisageables - celles-ci se sont également construites pour l'automobile.

De ce point de vue, la place du piéton y est marginale. Car si l'aménagement interne des quartiers résidentiels offre la possibilité aux résidents de marcher en relative sécurité (trottoirs, éclairage, limiteur de vitesse, vitesse limitée), rallier à pied les commerces, services et autres équipements s'avère être un déplacement moins aisé, réservé aux personnes pratiquant la marche pour le plaisir et en bonne forme physique.

La marche à pied est souvent pour la personne qui vieillit une activité essentielle de son quotidien et les personnes qui ont pu choisir de s'installer en périurbain pour la retraite privilégient ce mode pour des promenades mais aussi pour aller faire leurs courses quotidiennes au village. Situés hors du quartier résidentiel et pour la plupart dans le centre-village, ces lieux d'activités nécessitent un minimum de 10-15 minutes de marche (aller) sur des routes vallonnées strictement pensées pour la circulation automobile (les pistes cyclables représentent une part infime du réseau routier).

Concernant les équipements propres aux villes-centres (commerces, restaurant, cinéma, théâtre, etc.) ou les centres commerciaux implantés aux abords des grandes artères, une alternative à l'automobile peut être l'usage du bus. La problématique est alors dans la diffusion radiale des lignes de centre village à centre ville : elle pose un problème dès que l'on veut se rendre en périphérie, où peuvent être situés la famille ou des amis, mais aussi avec certitude les centres commerciaux et équipements

---

<sup>19</sup> Pochet, (1996) « La mobilité quotidienne des personnes âgées » in *Gérontologie et Société*, 76, pp. 91-106.

<sup>20</sup> Ibidem.

sportifs.

En fait, si la faible densité urbaine ne peut satisfaire la mise en place de réseaux de bus rentables, l'isolement de certaines catégories de personne en zone diffuse est un problème suffisamment important pour que politiques et des transporteurs envisagent de nouvelles solutions plus adaptées. Ainsi, le réseau de bus à la demande est une possibilité alternative à la ligne fixe. Mais là encore, le mode d'appel (réservation par téléphone) et la distance par rapport à l'arrêt qui reste fixe, sont des freins à leur usage et le système reste mal connu. D'autres solutions comme la mise à disposition d'une personne venant à domicile et accompagnant la personne âgée pour faire des courses, ne respectent pas toujours l'autonomie et l'intimité de la personne.

L'alternative du bus soumise à la proximité de l'arrêt, la fréquence des liaisons, la fiabilité des horaires ne se situent pas dans une logique de multi-modalité car les aménagements nécessaires sont inexistantes en périurbain. Le bus est le plus souvent utilisé car motivé par la gratuité qu'ont les personnes de plus de 65 ans. Cette politique de gratuité invite certes à un apprentissage de la ville autrement, mais ne saurait être une solution efficace en termes de réponse au vieillissement et au bien-être dans la ville. Les ruptures de charges, les difficultés de marcher en milieu urbain sont des éléments qui rebutent facilement la personne âgée à aller vers les centres villes.

### **Typologie de rapport à la mobilité**

Les personnes âgées ne constituent pas une catégorie de population homogène. Toutes ne sont pas égales face à la mobilité, toutes n'ont pas le même rapport au territoire.

A partir des lieux fréquentés de manière autonome par les enquêtés, nous avons pu calculer des aires géographiques, des territoires de mobilité, et aboutir à une typologie commune à trois termes :

> *Le type « casanier »* : est représenté par une personne seule, sans automobile, qui a donc une mobilité restreinte au quartier résidentiel et dépendante des personnes automobiles de son entourage.

La famille étant là pour les achats alimentaires et les voisins pour les loisirs. En moyenne, l'aire géographique des déplacements effectués de manière autonome pour cette catégorie de personnes oscille entre 0 et 1 km<sup>2</sup>.

> *Le type « mobile-local »* : est lui représenté par un couple, 1 voiture, qui a des déplacements toujours autonomes mais en baisse, concentrés sur 1 ou 2 journées de la semaine et recentrés autour du quartier résidentiel. Ils concernent principalement les achats alimentaires et les visites familiales. L'aire géographique concernée est généralement comprise entre 7 et 15 km<sup>2</sup>

> *Le type « mobile-régional »* : représente les personnes âgées que l'on nomme aujourd'hui « les seniors », c'est-à-dire des couples en relative bonne santé, disposant de 2 voitures dans le ménage. Ils

ont une mobilité fréquente et éclatée sur l'ensemble de l'aire métropolitaine pour des activités variées : notamment des activités culturelles. Pour cette catégorie, on peut atteindre des aires de pratiques allant jusqu'à 200 km<sup>2</sup>.

On le voit avec cette typologie, les personnes âgées représentent une population très hétérogène qui recouvre des situations diverses. Il est notamment très intéressant d'observer qu'il n'y a aucun effet d'âge dans la structure des types de mobilité : on peut être casanier à 65 ans et mobile-régional à 80 ans. En fait, il apparaît que le type de mobilité dépend des compétences, des ressources et des représentations mentales dont dispose l'habitant relativement au stress généré par l'environnement résidentiel.

### **Modes de vie, usages des temps et des espaces**

Habiter en périurbain peut être la continuité d'un projet de vie qui s'est matérialisé à un âge où le désir d'habiter se conjugait au désir de fonder une famille, mais aussi au souhait d'être propriétaire de sa maison, de vivre à la campagne. Pour beaucoup de personnes en effet, qui ont aujourd'hui entre 70 et 80 ans, l'installation périurbaine s'est concrétisée autour des années 70, c'est-à-dire il y a plus de 30 ans et elles avaient en moyenne autour de 35 ans. Même si, elles sont souvent passées par une étape résidentielle qui a préparé l'achat d'une maison en périurbain, on peut dire que cette maison est celle de leur vie. Elles peuvent alors y vieillir à la seule condition d'être soutenue par le réseau familial.

L'installation résidentielle périurbaine peut aussi être choisie par l'habitant au moment de sa retraite. Cette anticipation résidentielle pourra avoir été le projet de toute une vie d'activité comme en témoigne dans la région, et de manière significative, le Var, le choix de venir s'installer sous le soleil du Midi. Elle correspond à la « seconde vie » et doit donc répondre à de nouvelles exigences, de nouveaux désirs. Cette stratégie d'anticipation a révélé deux profils types : le « senior hédoniste », d'une part, qui continue de vivre sur un mode de type actif automobile et choisit de s'installer, dès la retraite, pour le cadre de vie, ne tenant pas forcément compte de ses besoins futurs, et le senior « anticipateur », d'autre part, qui choisit son espace résidentiel toujours pour le cadre de vie mais aussi pour ses agréments, le bien être qu'il y a à y vivre sans justement avoir besoin de la voiture pour le quotidien.

Le dernier profil de senior préfère alors habiter près du centre village pour privilégier une mobilité villageoise, pédestre et quotidienne. Il privilégiera, conscient des contraintes de l'entretien du jardin, la maison de ville, celle du lotissement, ou l'appartement dans un immeuble collectif. Cette faculté d'anticipation semble ici motivée par le capital culturel et financier des personnes, mais aussi par un

profil privilégiant une indépendance sociale - des femmes, veuves ou divorcées ayant été actives, en particuliers -. Le choix résidentiel opéré est vécu comme une étape et ces personnes ont conscience qu'un jour elles devront trouver d'autres solutions : maison de retraite, rapprochement vers les enfants.

Avec l'allongement de l'espérance de vie, il n'est pas du tout sûr que les personnes puissent continuer « une troisième vie », dans cet habitat résidentiel, qui, s'il prend la forme de la villa, aura été une seconde maison de famille, reflétant non plus essentiellement la relation parents enfants, mais la relation grands parents / petits enfants. Se pose alors la question d'un dernier parcours résidentiel, qui se situe véritablement en tant qu'étape vers la dernière demeure et se heurte alors à l'idée même de projet. En effet, si la mise en retraite peut être un moment anticipé, la question du vieillissement c'est-à-dire non pas la simple avancée en âge, mais la perte progressive de facultés physiques et / ou intellectuelles est difficile à appréhender comme le laisse deviner M. H : « *alors que fera-t-on dans l'avenir ? on en sait rien ! ...une chose qu'on a prévue c'est si un jour on aura besoin de quelqu'un on pourra éventuellement le mettre en bas...ça on l'a dit. Mais est ce que cela va se passer comme ça ?* ».

L'habitant aura ainsi tendance à plus facilement projeter une réadaptation de son logement qu'un départ en maison de retraite ou chez un membre de sa famille. Vieillir chez soi jusqu'à la fin est un souhait commun à la majorité des personnes<sup>21</sup> qui sont de plus en plus nombreuses à bénéficier d'aides à domicile. On peut toutefois constater que ces aides relèvent d'une prise en charge sanitaire de la vieillesse et représentent un coût social important dont on peut douter de la durabilité.

Vieillir chez soi, outre le fort attachement affectif au domicile, sous tend aussi le maintien, culturellement qualifié de « naturel », de l'indépendance par rapport aux enfants. Les parents donnent la vie, ils ouvrent leurs maisons aux enfants, les reçoivent, les aident et il est difficile à cette étape de la vie de se projeter dans un rapport inverse qui consisterait à être reçu par ses enfants. En effet, la figure reconnue socialement de l'autorité patriarcale ou matriarcale disparaissant, il est difficile pour les aînés de se retrouver dans un rapport quasi infantilisant. Cet aspect-là qui suit l'évolution sociologique de la famille moderne, en recherche d'autonomie individuelle<sup>22</sup>, se heurte toutefois à des habitus culturels, où les parents attendent sans rien dire la décision que prendront les enfants à leur sujet.

---

21 « la prise en charge des problèmes de santé chez les personnes âgées ».

22 de Singly (2000), *Libres ensemble*. Paris : Nathan.

## > Usage des pièces et du jardin

Vieillir chez soi entraîne des adaptations de l'intérieur domestique, mais aussi de ses prolongements extérieurs. L'usage des pièces de la maison se modifie donc pour un confort de vie approprié aux besoins de la personne ou du couple, à leur évolution physique.

Si la maison devient trop grande au quotidien, elle reste pensée comme un lieu où la famille peut se retrouver à des moments privilégiés.

Le jardin, quant à lui, devient un lieu important pour occuper le temps. Il est une activité qui donne du sens à soi, qui permet de rester en prise avec ce monde domestique que l'on s'est construit et tester qu'on le maîtrise toujours. Son entretien est lié aux conditions physiques plus qu'à l'âge.

## > Le temps domestique

La vie quotidienne se ritualise en faits et gestes qui sont à la fois des repères temporels structurants, une manière d'occuper le temps par l'action, et une valorisation de soi quand l'autonomie vacille. Les activités « douces » prennent le pas sur les activités physiques.

## > Usages des modes de transport

Pour conserver un mode de vie périurbain, basé sur l'utilisation de la voiture, les aînés modifient leurs pratiques automobiles et leurs lieux de « sorties » en fonction des ressources modales, et de leurs perceptions du confort urbain et de la sécurité.

## > Pratiques de convivialités

Suivant les conditions physiques et les personnalités individuelles, davantage que l'âge, le niveau culturel et financier, le moment de la retraite correspond à une « seconde vie » à organiser autour de nouvelles pratiques de sociabilités, qui donnent un nouveau sens identitaire, ou autour d'une socialisation familiale qui aura tendance paradoxalement à isoler socialement la personne.

### **Représentations de l'automobilité et des territoires de la maison**

En vieillissant, il est commun de dire que l'individu va perdre de son autonomie, de son indépendance. Il est peut-être utile de rappeler que l'autonomie consiste à se gérer soi-même et que celle-ci n'annihile pas des relations de dépendance par ailleurs. Etre autonome c'est aussi avoir

conscience de sa dépendance, nous dit Edgar Morin. Le vieillissement est la perte progressive de certaines dépendances au profit de nouvelles<sup>23</sup>, organisées pour que l'individu reste autonome jusqu'au bout, dans son intégrité physique et morale.

Notre recherche vise à comprendre justement, non pas l'étape de grande dépendance physiologique, mais le processus de « déprise automobile », ou comment pour garder le sentiment de liberté et d'autonomie mais aussi pouvoir vivre pleinement la pratique de son quotidien, la personne âgée adapte sa mobilité, réorganise son quotidien, son mode de vie, voire opère, on l'a vu précédemment, un nouveau choix résidentiel. Ainsi, continuer à rester à son domicile, ne signifie pas forcément maintien des habitudes, mais plutôt adaptation de son mode de vie à de nouvelles contraintes (environnement, déplacement, relations sociales).

Pris comme tout habitant du périurbain dans un système de dépendance automobile<sup>24</sup> qui lui a permis jusque-là d'être autonome et libre de ses déplacements, qui lui a donné une automobilité, concentré d'aptitude et de savoir faire<sup>25</sup>, il doit progressivement mobiliser ce savoir, pour pouvoir continuer à circuler le plus sereinement possible, hors des flots de circulation, par des voies connues et reconnues.

Le « jeune vieux », c'est ainsi que les personnes se définissent, au sortir de sa retraite, aura tendance à développer une mobilité de type régional. Il aime sortir, voyager et tout est occasion de sortie, de plaisir. D'une manière générale, il se retrouve souvent en couple, en tête à tête avec son conjoint et, passé le premier cap de cette re-expérience de la vie à deux, le couple met progressivement en place un nouveau mode de vie, une redistribution des rôles ménagers, alternant visites aux enfants, voyages, investissement dans des activités choisies... Il aura par ailleurs tendance à faire ses courses quasiment au quotidien pour se démarquer de la vie précédente plus stressante et demandant plus d'organisation.

Progressivement, toutefois, à la faveur de petites misères ou de grosses ruptures, ses pratiques de mobilité vont s'altérer, de manière insidieuse, sans que « le jeune vieux » ait vraiment le sentiment, au début, de céder quoi que ce soit.

Les représentations de l'automobile chez les périurbains âgés sont à ce propos explicites au fur et à mesure de la baisse des capacités physiques, c'est-à-dire justement là où l'automobile est la plus invitée à pallier les difficultés d'autonomie. Face à un réseau de transport en commun peu efficace,

---

23 Veyssset B., (1993), *Vieillesse et dépendances*. Paris : L'Harmattan.

24 Qui participe plus globalement d'un fait social organisant l'espace. Cf G. Dupuy

25 Sajoux P., (2004), *Habiter en espace périurbain et usages de la voiture*. ESO n° 21.

elle est considérée comme une « *commodité que l'on se donne* » tout en étant conscient qu'elle entraîne une « dépendance » et des « habitudes » dont il est difficile de se défaire. La conduite permet de « se sentir libre » et d'avoir des déplacements « faciles » tandis que ceux qui ne conduisent pas sont perçus comme des personnes « *qui n'ont rien* ». Les seniors perçoivent avec crainte l'idée d'être en défaut d'automobilité. Ils s'obligent alors à conduire « *parce que si on abandonne, après, c'est fini* ». Ainsi, les aînés abordent-ils le sujet en termes de regrets d'un temps passé, de liberté, où tout semblait permis : « *Avant, on faisait tout en voiture.* » ; « *moi, c'est ma voiture qui me manque... mais bon, c'est plus possible.* »

Petit à petit ainsi de petites misères physiques dont on n'aime pas parler, vont survenir et modifier aussi les pratiques. On se sentira moins à l'aise pour conduire la nuit, on préférera se faire accompagner par ses amis pour aller à des activités communes parce qu'on avoue un léger mal au pied qui empêche d'embrayer.

Au demeurant la conduite reste pour la personne vieillissante une pratique non négociable qui se pratique jusqu'au bout de ses capacités physiques et dans des conditions de risques accidentels certains, plus ou moins bien ressentis, parce qu'aux yeux de l'aîné, il faut bien conserver l'illusion d'une vie normale. Suivant cette logique, les femmes sont parfois amenées à prendre le relais de maris fragilisés – alors qu'elles ne conduisent plus - et à se constituer en dernier rempart de l'immobilisation. Même si, dans les faits, ces bribes d'automobilité ne correspondent plus qu'à de courts trajets occasionnels (navette domicile-village ou domicile-supermarché, une à deux fois par semaine). En ce sens, le terme de mobilité quotidienne pour les personnes âgées paraît peu approprié à leur rythme effectif de déplacements journaliers. Sans doute faudrait-il lui préférer celui de mobilité événementielle qui prend mieux en considération l'alternance entre mobilité et immobilité, entre déplacement et retraite, comme le suggère Daniel Pinson [1999] avec le concept de « *mobi-stabilité* »<sup>26</sup>.

## > Une dépendance accrue à l'automobile

Au fil de l'âge et des limitations physiques, l'automobile est de plus en plus sollicitée par les individus qui lui demandent de pallier leurs propres difficultés d'autonomie dans le déplacement. Pourtant, le développement accéléré de l'environnement résidentiel a induit un cadre de vie au sein duquel les habitants âgés se sentent moins en confiance et dans lequel ils osent de moins en moins

---

26 Pinson D (1999), « de la mobi-stabilité » in Revue Urbanisme n° 308.

s'aventurer.

### **> La peur de ne plus être automobile**

La conduite est une « chance », elle permet de « *se sentir libre* » et d'avoir des déplacements « *faciles* ». Les individus qui ne conduisent pas sont perçus comme des personnes « *qui n'ont rien* ». La conduite est considérée comme une pratique non négociable qui se réalise jusqu'au bout de ses capacités physiques et dans des conditions de risques accidentels certains : l'objectif est de conserver l'illusion d'une vie « normale ».

### **> Le bonheur de la maison individuelle**

La maison individuelle est un bien auquel l'habitant est attaché et auquel il ne veut pas renoncer. Elle est chargée en symboles qui font allusion à la jeunesse, à l'unité familiale et au projet ; y renoncer c'est assurément basculer dans un autre monde symbolique, celui de la vieillesse, de la solitude et du court terme. Beaucoup n'envisagent pas le retour en centre-ville comme une solution d'adaptation à leur vieillissement. Ceci est considéré comme une régression dans le parcours résidentiel, le statut social et le bien-être résidentiel.

### **> La maison individuelle comme piège**

Pour les moins autonomes, la maison se referme comme un piège. Car à y concentrer tout leur temps et leur énergie, ils se coupent de l'espace urbain, de l'espace social, de l'espace résidentiel, et finissent par vivre esseulés dans la nostalgie.

## Principaux constats

Un fort attachement à rester dans la maison

- ▶ Mais aussi une incapacité pour beaucoup à formuler un projet résidentiel
- ▶ Mais aussi, de fait, une absence d'alternative due à la pression immobilière et au manque d'offre d'habitat qui ne soit pas directement la maison de retraite.
- ▶ Une déprise automobile progressive où, pour garder le sentiment d'autonomie et de liberté, la personne âgée adapte sa mobilité et son mode de vie, réorganise ses habitudes quotidiennes. Ainsi d'une mobilité quotidienne, la personne âgée passe à une mobilité événementielle qui prend mieux en considération l'alternance entre besoin de repos et mobilité.
- ▶ Une problématique des femmes seules qui dans les entretiens marquent une préférence pour la vie en ville et pour lesquelles l'installation périurbaine n'a jamais correspondu ou ne correspond plus à leurs aspirations personnelles.

# Les jeunes et l'automobilité

(Sandra Thomann avec la collaboration de D. Pinson)

## Introduction

Le choix d'habiter en périurbain, en maison individuelle symbolise le signe d'une réussite sociale mais aussi familiale. Les efforts consentis pour être propriétaires placent la famille dans un sentiment de réussite du projet familial. Pour autant, dans cette logique, seul le couple est concerné, les enfants présentés comme un élément justificatif du choix résidentiel, sont souvent, quand ils grandissent, situés dans une situation paradoxale, le choix initial de leur parents bridant leur autonomie spatiale et leur indépendance.

## La question des adolescents en périurbain

Quand on aborde la question des jeunes, une des premières difficultés est de cerner la classe d'âge sur laquelle mettre l'accent en regard de notre problématique sur les difficultés de déplacements de personnes non autonomes dans leur mobilité. Les jeunes peuvent être aussi bien des enfants que des jeunes adultes. La jeunesse est en effet une notion attribuée à une classe d'âge (mal définie par la sociologie) qui partagerait une même culture.

Nous avons choisi de porter notre regard sur une classe d'âge – celle des 15 –17 ans – qui correspond à une tranche où, psychologiquement, les jeunes sont des adolescents, en apprentissage d'autonomie spatiale, tout en n'étant pas, en France (à la différence du Canada) à voir accès au permis de conduire une voiture.

La tranche des 15-17 ans marque aussi le passage du collège au lycée, et donc d'un changement d'échelle dans le quotidien du jeune périurbain. Les lycées sont en effet centralisés dans les villes importantes comme Aix, Pertuis, Gardanne.

Nous intéressent à cette tranche d'âges, avons-nous affaire à des jeunes ou des adolescents ? La littérature sur le sujet distingue en effet les deux concepts. Si nous reprenons la définition donnée par Martine Ségalen<sup>27</sup>, l'adolescence est un âge qui succède à l'enfance (environ 12 à 18 ans chez les filles, 14 à 20 ans chez les garçons), immédiatement après la crise de la puberté, tandis que la

---

<sup>27</sup> Ségalen M. (1996), Sociologie de la famille. Paris : Armand Collin.

jeunesse est une « classe d'âge caractérisée par sa culture propre, mais aussi [un] enjeu social et politique considérable ». La notion de jeunesse est relativement récente et fortement associée aux sociétés contemporaines de consommation, et à une culture « jeune ». Talcott Parsons a, le premier, décrit cette culture « jeune » marquée par l'irresponsabilité et la division des sexes<sup>28</sup>. En France, Edgar Morin met l'accent sur la solidarité nouvelle d'une classe d'âge, qui, par rapport aux solidarités villageoises de jeunesse d'autrefois, ne se définit plus simplement par des rivalités territoriales<sup>29</sup>.

Les approches de la jeunesse laissent voir la place que la société accorde aux jeunes et à ce sujet, cette place est souvent très ambiguë. Du côté institutionnel, il y a des effets de stigmatisation de la jeunesse, à partir notamment des problèmes des banlieues, de l'emploi, de la révolte. D'un autre côté, la société valorise une culture juvénile, qui est aussi un « marché très porteur » en matière de consommation. La jeunesse serait ainsi une invention sociale, apparue dans les années 50 avec les Teenagers américains. Elle serait même un leurre idéologique qui masquerait selon Vulbiau<sup>30</sup>, se référant à Bourdieu au sujet d'un article « la jeunesse n'est qu'un mot », des différences entre les jeunes de classes d'âges différentes. Pour Philippe Ariès<sup>31</sup> la jeunesse aurait toujours existé, et il souligne ses fonctions autrefois reconnues par les sociétés traditionnelles, comme une étape transitoire entre l'enfant et l'adulte.

La prise en compte de la jeunesse reste donc ancienne et elle a été pendant longtemps pensée par les institutions : il fallait l'éduquer, la rééduquer, la recréer. Son mode de socialisation passait d'ailleurs par ces institutions : l'école, les centres sportifs, le scoutisme représentaient des corps de socialisation des enfants. La jeunesse a été longtemps valorisée à travers le sport, présenté comme un moyen sain d'occuper le corps et l'esprit. Un des grands changements d'aujourd'hui est que les lieux de sociabilisation se sont diversifiés, et surtout qu'ils sont produits par les jeunes eux-mêmes ; et qu'ils résultent aussi des effets de la fragmentation socio-spatiale<sup>32</sup>.

En sociologie, les recherches sur la dimension spatialisée des pratiques des jeunes se sont orientées vers une sociologie de l'action avec les approches sur les conduites marginales et vers une ethnographie des enclaves avec les jeunes des cités et les phénomènes de bandes, de tribus. Les

---

28 Galland O. (2000), Adolescence, post-adolescence, jeunesse in *Revue Française de Sociologie* 42, 4, p. 611-640.

29 Ibidem.

30 Vulbeau A. (2002), *Les inscriptions de la jeunesse*. Paris : l'Harmattan Débats Jeunesse. 186 p.

31 Ariès P. (1975), *L'enfant et la vie familiale sous l'ancien régime*. Paris : le Seuil.

32 Vulbiau op.cit.

auteurs tels Maffesoli et Crubellier<sup>33</sup> ont révélé les effets de groupes, la territorialisation par bandes de pairs, avec des effets socialisants et initiatiques.

La marginalité, la galère des jeunes, l'exclusion seront les principaux angles d'attaques qui abordent la question des jeunes. Jusqu'aux années 90, les recherches se sont attachées à décrire les conditions d'appropriation de l'espace résidentiel des cités puis les conditions d'appropriation de l'espace public urbain, en réintégrant les notions de mobilités. Alain Tarrus<sup>34</sup> témoigne des liens entre mobilité, groupes identitaires et espaces publics, dans la lignée des travaux de Chamboredon<sup>35</sup> sur le caractère d'identité et de différenciation sociale de la dimension spatiale.

Kokoreff indique que les travaux qui intègrent la question de la mobilité sont rares et selon lui « la mobilité peut être un facteur de socialisation, là où l'insertion est d'ordinaire pensée sous forme de dispositifs territorialisés »<sup>36</sup>. Les jeunes, en se déplaçant, peuvent trouver des lieux où se retrouver, et se donner à voir ainsi en dehors de leur contexte résidentiel. Pour cet auteur, les jeunes développent des expériences urbaines qui sont le produit de tensions entre immobilisme forcé et désir de mobilité. Cela veut dire que le jeune qui se déplace en ville transporte avec lui sa propre histoire, son expérience plus ou moins bien vécus, et c'est justement à partir de ce vécu, qui peut être tendu (mais aussi plus paisible) que se traduit son rapport à l'espace, à la ville. Les recherches et les politiques donnent à voir essentiellement l'image des jeunes des cités qui tentent de s'approprier des morceaux de ville et qui manifestent leurs présences par des dégradations diverses. Mais d'autres contextes existent.

Notre problématique vise justement à tenter de donner un peu de visibilité aux jeunes des classes moyennes qui habitent en périurbain, afin de mieux appréhender la manière dont ils gèrent la question de la mobilité, entre sentiment d'être à l'écart de la vie urbaine et désirs de mobilités. Quelles sont leurs perceptions de la ville ? De leur espace résidentiel ? Quelles expériences urbaines ont-ils ? Il s'agit donc d'analyser les jeunes du périurbain dans les modalités de leur inscription sociale dans l'espace de résidence et l'espace urbain .

On peut en effet supposer que l'autonomie résidentielle des parents avec ce que cela comprend en termes de distanciation sociale, mais aussi en termes d'équipements domestiques et parodomestiques

---

33 Crubellier M., (1979), *L'enfance et la jeunesse dans la société française 1800-1950*. Paris : Armand Collin, 389 p.

34 Tarrus A., Marotel G., Peraldi M., (1988), *L'aménagement à contre temps, nouveaux territoires immigrés à Marseille et Tunis*. Paris : l'Harmattan.

35 Chamboredon J-C., Lemaire M., (1970), « Proximité spatiale et distance sociale. Les grands ensembles et leur peuplement » in, *Revue Française de Sociologie* XI p. 3-33.

36 Kokoreff M., (1996), « Jeunes et espaces urbains. Bilan des recherches en France, 1977-1994 » in *Sociologie et Sociétés*, vol XXVIII, n°1, p159-176.

a une influence sur les manières dont le jeune va vivre son rapport à la maison et son appropriation de l'espace urbain.

Arrivé à ce point de questionnement il est utile de préciser que le jeune que nous étudierons est un adolescent, en apprentissage d'autonomie spatiale, et que la ville est pour lui un lieu où progressivement il apprend à aller seul. Il n'est pas seulement question d'autonomie de déplacement, avec les conditions matérielles de son exercice. Le jeune est soumis à l'autorité parentale et le déplacement -la sortie - est d'abord un acte négocié entre les deux parties. Cette négociation, en périurbain entraîne quasi automatiquement l'intervention d'une personne qui pourra effectuer le déplacement ce qui conditionne le fait d'avoir le permis, un véhicule et du temps.

Bien sûr le jeune du périurbain pourra faire du stop, mais nous verrons que cette pratique est relativement rare; il peut aussi prendre le bus, aller en scooter. Mais dans tous les cas son déplacement est soumis à la connaissance des parents qui donnent ou pas leur accord. Pour autant la destination peut être incertaine, c'est le jeu de l'adolescent de construire ses expériences à l'insu des parents. De son côté, les parents ont leur propre représentation de la ville. Ils ont souvent choisi le périurbain pour justement mettre à l'écart de la vie urbaine leur progéniture. Nous avons vu en première partie que l'installation résidentielle se justifiait par rapport aux enfants.

A partir de l'adolescence et notamment du passage au lycée, les parents doivent composer avec cette ville et envisager de laisser leurs enfants y aller seuls. Pour François de Singly<sup>37</sup>, l'accès à la ville participe de l'apprentissage du processus d'autonomisation, et amène progressivement le jeune vers son avenir d'adulte. Cet auteur rappelle que le passage vers l'âge adulte ne se construit plus comme un rite, marquant le passage d'un âge à l'autre, mais correspond à une construction progressive dans laquelle l'accès à la ville seul, doit être une démarche qui s'apprend dès l'enfance : « la liberté de circulation... est un droit pour les citoyens, mais comme les autres formes de liberté, elle doit être apprise ».

Cet apprentissage de l'autonomie spatiale est fortement lié au degré d'autonomie que va laisser le parent à son enfant. Zaffran<sup>38</sup> constate que la liberté de l'adolescent trouve sa place dans le temps libre dont il peut disposer. En effet, le temps de la scolarisation (comprenant aussi les transports et les devoirs à la maison) est bien plus lourd que celui d'une personne active, et les loisirs, choisis ensemble avec les parents, sont davantage à considérer comme du temps semi scolaire car leur visée

---

37 (de) Singly F. « La liberté de circulation de la jeunesse ». Commentaires des résultats d'un sondage : « les jeunes et leurs modes de déplacements en ville » passé auprès d'un échantillon représentatif de 820 jeunes urbain de 11 à 13 ans. Institut pour la ville en mouvement.

38 Zaffran J., (2004), « Loisirs et temps libres. Deux regards croisés sur les temporalités adolescentes » in (sous dir. ) Langouët G., Les jeunes et leurs loisirs ; l'état de l'enfance en France, Observatoire de l'enfance en France. Paris : Hachette. p. 99-112.

éducative est forte. Dès lors, le temps restant, celui dit « libre » résulte des négociations entre les parents et l'enfant. La condition de l'adolescent consiste à dégager de plus en plus de temps libre, qu'il consacrera au groupe de pairs, élément essentiel de sa socialisation et de sa construction identitaire. Ainsi comme le souligne Galland<sup>39</sup> la tension intergénérationnelle inhérente à cet âge se focalise plus sur la gestion de la vie quotidienne et les espaces de liberté et d'autonomie, que sur des valeurs et des normes.

L'adolescence est souvent perçue et représentée de manière négative, comme un âge ingrat, immature, et révolté. Un certain courant de recherches vise à réhabiliter cette image négative et présente les adolescents comme des individus à part entière. Être adolescent signifie alors être compétent en matière de « savoir être » une personne<sup>40</sup>. L'adolescent se construit des styles, des identités, qu'il abandonne souvent très vite. Il vit dans un univers de choix qui est bien plus vaste que par le passé, il multiplie les expériences. Ces variations ont souvent été présentées comme des malaises, des « mal-être » ; elles peuvent aussi s'analyser comme des manières de s'enrichir et de se construire. Ainsi la figure de l'adolescent, de rebelle et révolté, devient plus conformiste, avec des confrontations générationnelles moins conflictuelles. Les jeunes d'aujourd'hui sont moins utopistes et engagés, ils cherchent au contraire à s'intégrer du mieux possible dans la société, à avoir la possibilité de consommer et de travailler comme leurs aînés.

## Terrains et aspects méthodologiques

Avant d'aborder les territoires, supports de notre problématique périurbaine, il convient d'indiquer ici la méthode déployée pour mener les entretiens. Celle-ci est à la croisée de l'entretien semi-directif (qui s'est avéré difficile à mener) et du questionnaire à questions ouvertes et préétablies. Ce choix a été fait en raison des difficultés rencontrées pour faire parler les jeunes. Face à un adulte, en situation d'entretien, les jeunes sont devant un étranger qui lui pose des questions qu'il ne s'est jamais posé. Les représentations spatiales ne véhiculent pas de discours produit comme c'est souvent le cas chez les adultes.

On recueille donc des réponses plus courtes, mais aussi moins stéréotypées. Les sujets abordés sont neufs pour le jeune adolescent, et il va répondre en puisant dans différents répertoires : celui entendu dans son environnement familial, celui véhiculé par son enseignement et les médias, celui de son

---

39 Galland O. (1991), Sociologie de la jeunesse. Paris : Armand Colin 228 p.

40 Cipriani-Crauste M, Fize M. (2005) Le bonheur d'être adolescent. Ramonville : Eres.

groupe ou de sa tribu, et enfin sa propre opinion. Ainsi les questions sur l'appréciation de la maison apportent des réponses dont on devine le mimétisme du discours parental (et cela a été confirmé dans un cas où la mère nous a dit détester le carrelage de sa maison, appréciation reprise par l'enfant). D'autres réponses concernant les gestes faits par l'adolescent en faveur de l'environnement correspondaient mot pour mot aux spots publicitaires du moment.

Face à la sécheresse du discours, l'enquêteur a tendance à reformuler les réponses, à parler davantage, cette attitude, corrigée au plus vite, a eu tendance à brider des réponses qui auraient pu être plus riches. Mais ce n'est qu'à la retranscription que l'on peut prendre acte de cette erreur, qui n'arrive pas avec les adultes.

Autre point, s'agissant d'évoquer leur autonomie, les jeunes auront tendance à surestimer leur autonomie, en faisant croire à l'enquêteur, qu'il sort d'avantage, qu'il est très libre. Un moyen de tester la validité de la réponse consistait alors à lui demander quand avaient eu lieu les dernières sorties.

Pour mettre en relief notre hypothèse de départ sur les difficultés de déplacement des adolescents nous avons cerné des terrains périurbains où les transports collectifs s'effectuaient sur des axes radiaux avec des fréquences quotidiennes espacées (au mieux un bus à cinq par heure dans la journée). Il faut reconnaître qu'entre la recherche « La maison en ses territoires » menée en 1999 et celle sur l'exclusion par l'automobilité de 2006, la CPA est devenue autorité organisatrice de transport et à ce titre des améliorations sensibles ont été apportées dans le cadre du PDU, notamment au niveau des fréquences de bus. Cependant il faut aussi souligner que ces efforts visent essentiellement un public d'actifs, avec une augmentation des fréquences autour de certains créneaux horaires dits d'heures de pointe en aller et retour, qui ne répond pas aux demandes, souvent décalées, correspondant aux emplois du temps des scolaires. Ainsi, les déplacements scolaires des jeunes sont réduits à des créneaux horaires très limités, ce qui oblige l'adolescent à prendre un ticket à l'unité s'il rentre à 9 heures par exemple ; et la carte d'abonnement à l'année n'est alors intéressante qu'à partir du moment où l'adolescent sort régulièrement en ville (le week-end) et pendant les vacances.

Les enquêtes « jeunes » ont été réalisées à partir de localisations résidentielles situées au nord d'Aix dans des communes en limites de la CPA, à Meyrargues, Jouques et la Roque d'Anthéron . Nous avons cherché à enquêter auprès de jeunes qui avaient une possibilité d'accessibilité aisée au réseau de bus (moins de un kilomètre soit maximum 1/4 d'heure à pied) et des jeunes qui résident loin d'un arrêt de bus et dont l'accessibilité se concrétise par un accompagnement quasi obligé en voiture.

Les jeunes adolescents interrogés sont tous des scolaires de la troisième à la première. Tous vont

dans un lycée aixois, sauf un qui fréquente le lycée de Pertuis. A ce corpus de 18 adolescents, s'ajoute le recueil de témoignages de jeunes réalisés dans le cadre de deux autres recherches .

## **Les communes et la jeunesse.**

En matière de politiques locales, les municipalités, à l'arrivée de nouveaux résidents, ont surtout cherché à pallier leur insuffisance en matière d'accueil de la petite enfance et des scolaires. Les collèges de Peyrolles, Fuveau, Gréasque ont ainsi été construits dans les années 80. Ces nouvelles demandes se sont souvent heurtées à des pratiques qui, jusque là, privilégiaient les anciens résidents et les clubs du troisième âge. Avant qu'elles ne soient touchées par la périurbanisation, il n'est pas inutile de rappeler que les communes telles que Meyrargues, Peyrolles, mais aussi, plus au Sud , Fuveau, Cadolive, étaient sur une phase de déclin. De ce fait, la périurbanisation a d'abord été vécue comme une providence apportant un renouveau de jeunesse dans les villages.

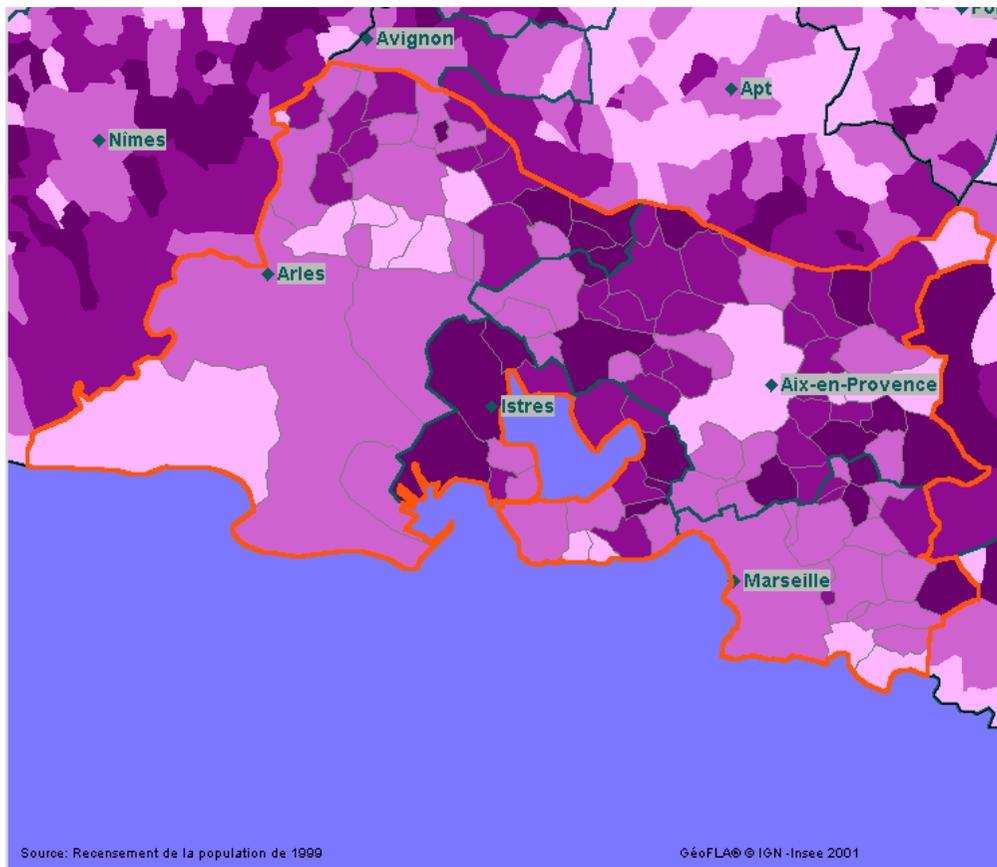
Les familles arrivant avec de jeunes enfants, les demandes se sont donc portées sur les structures d'accueil pour la jeune enfance – crèches et centres aérés – bibliothèques équipements sportifs, etc. Progressivement équipées, ces communes se heurtent bientôt à la question des jeunes adolescents. En effet, les structures d'accueil n'acceptent plus au-delà d'un certain âge (12 ans pour les centres aérés) et les parents soulignent le manque d'équipements pour les jeunes au point que cette demande revient de manière insistante dans les propos des parents d'adolescents.

D'un autre côté, les municipalités et les habitants ont aussi tendance à stigmatiser la jeunesse, lui faisant le reproche de traîner aux abris bus ou de déranger le voisinage. Les offres en matière d'équipements, variables d'une commune à l'autre, font surtout ressortir un investissement en faveur des équipements sportifs, ce qui montre que le sport reste une manière d'occuper la jeunesse et a la faveur des dépenses communales. Pourtant, les jeunes ne sont pas tous sportifs et certains aimeraient voir se développer des activités culturelles (cinéma, théâtre...). Ainsi, si le sport peut permettre une inscription territoriale au lieu de résidence, d'autres activités le pourraient tout autant mais ne sont pas au nombre des initiatives communales, ou alors à destination du très jeune public. Ainsi, peu de communes périphériques sont organisatrices de concerts, alors que les jeunes en sont très demandeurs.

Au niveau de l'offre d'enseignement, des efforts importants ont été faits pour l'enseignement secondaire de premier degré, dans les communes périurbaines de moins de 30 000 habitants. Au total

44 communes de l'aire métropolitaine disposent d'un collège sur les 82 communes formant l'ensemble, mais les offres du second degré, si elles se diversifient, sont centralisées dans les communes les plus importantes et on peut facilement imaginer les déplacements que cela implique.

Alors que les données démographiques indiquent que les communes périurbaines sont les plus jeunes, peu d'équipements sont réalisés à destination de ce public spécifique, et leur accès est laissé à la bonne volonté de la famille au sens large, ce qui a pour effet une accessibilité inégale.



Part des moins de 20 ans (Recensement de population 1999)

|                                   |                                     |    |
|-----------------------------------|-------------------------------------|----|
|                                   | <i>Age</i>                          |    |
| 15 ans                            |                                     | 2  |
| 16 ans                            |                                     | 6  |
| 17 ans                            |                                     | 7  |
|                                   | <i>Sexe</i>                         |    |
| Masculin                          |                                     | 5  |
| Féminin                           |                                     | 10 |
|                                   | <i>Type de logement</i>             |    |
| Maison éloignée de l'arrêt de bus |                                     | 9  |
| Maison proche d'un arrêt de bus   |                                     | 6  |
|                                   | <i>Conduite accompagnée</i>         |    |
| Oui                               |                                     | 6  |
| Non                               |                                     | 7  |
|                                   | <i>Mode individuel de transport</i> |    |
| Scooter                           |                                     | 3  |
| Vélo                              |                                     | 2  |

Caractéristiques des enquêtés

# Principaux résultats

## L'accompagnement en voiture

D'après les études transports, l'accompagnement en voiture est une pratique en constante augmentation, et ce directement en rapport avec l'usage de l'automobile et les formes urbaines engendrées. En périurbain, l'accompagnement est justifié par le manque de transports collectifs et la desserte problématique des zones d'urbanisation diffuse par les transports collectifs. Il est en effet matériellement difficile pour un transporteur d'irriguer ces zones, au risque de voir les temps de trajets s'allonger encore davantage.

## L'accompagnement au collège ou au lycée

En effet, les performances limitées des transports scolaires et collectifs concourent à des temps d'attente et de déplacements allongés dus à la faible fréquence des passages, eux mêmes étirés dans le temps et l'espace, du fait de la dispersion de l'habitat. La longueur des trajets scolaires paraît incompréhensible pour les parents qui mesurent l'accessibilité à la ville en « temps voiture » : « ça fait deux heures par jour, alors que ça pourrait être deux fois 20 minutes [ en voiture] ».

A cet effet de temps, qui favorise l'accompagnement vers le lieu de scolarisation, s'ajoutent des effets d'espace, de morphologies d'urbanisation résidentielle, qui ne permettent pas à l'adolescent d'aller jusqu'à l'arrêt de bus, car celui-ci est beaucoup trop loin. Ainsi, même si le jeune prend le bus pour aller au collège, cela ne dispense pas ses parents d'un accompagnement jusqu'à cet arrêt. Ce dernier, très court, est certes pénalisant pour le jeune, mais aussi pour la personne qui doit faire ces micro-trajets ou qui doit trouver une solution pour que l'enfant puisse rentrer facilement à la maison si elle n'est pas là.

Ces cas de micro-accompagnements sont un réel problème, tout particulièrement pour les familles bi-actives, qui convoquent pour « ce petit bout de chemin », la famille plus large : les grands parents, ou le voisinage, ou la femme de ménage... Une fois les emplois du temps connus, ces micro-accompagnements sont inscrit dans la routine de l'agenda quotidien, l'idéal étant d'avoir des grands parents « sous la main », disponibles à tout moment de la journée, pour pallier les sorties aléatoires des lycées. Ici, la ressource familiale est inégale et conduira de ce fait à une desserte très inégalitaire des adolescents.

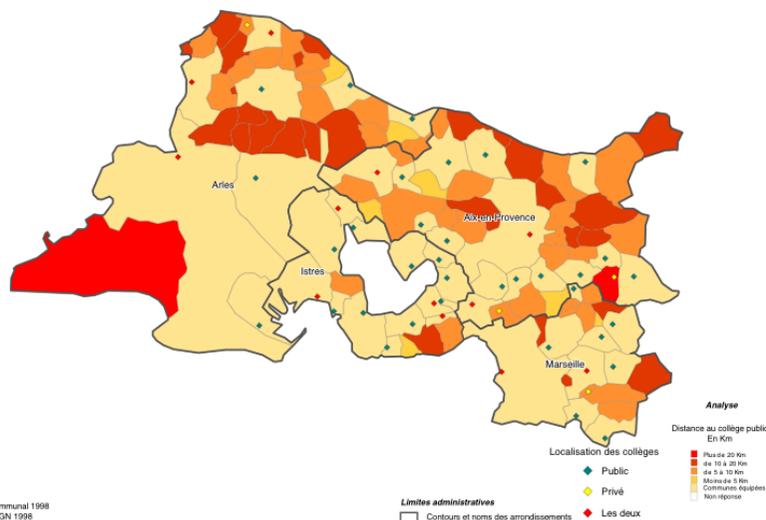
Pour faire ce petit bout de chemin, la plupart des enquêtés n'utilisent pas le vélo, mais nous avons rencontré un jeune garçon qui cachait son skate le matin derrière un buisson et le retrouvait le soir

pour le retour à la maison.

D'autres contextes, comme celui d'un arrêt de bus sur la Nationale 7 au niveau de la carrière de Meyrargues, oblige les parents à aller chercher, ou faire chercher leurs enfants à l'arrêt du centre village, par crainte de la traversée de voie assez périlleuse. D'ailleurs, les adolescents de ce quartier disent eux-mêmes préférer descendre au village plutôt qu'à cet arrêt qu'ils jugent aussi dangereux.

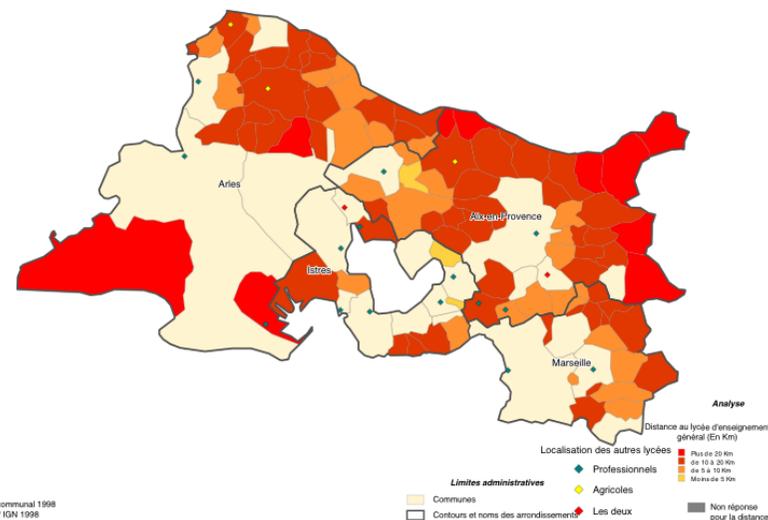
Distances entre les communes, lycées et collèges (en rouge les communes distantes de plus de 20 kilomètres d'un collège ou d'un lycée).

BOUCHES-DU-RHONE  
Enseignement  
Les collèges



Source : Inventaire communal 1998  
© INSEE - SCEES / IGN 1998

BOUCHES-DU-RHONE  
Enseignement  
Les lycées



Source : Inventaire communal 1998  
© INSEE - SCEES / IGN 1998

Souvent, l'accompagnement vers le collège ou le lycée s'inscrit dans une pérégrination se greffant ainsi à un déplacement principal, le plus souvent le lieu de travail de l'accompagnant. C'est d'ailleurs un des déplacements d'accompagnement les mieux partagés par le couple. Parents et enfants y trouvent ensemble un meilleur confort. Pour remédier aux trajets trop longs, aux temps d'attente avant le départ du car, et pour le confort de leurs enfants, les parents choisissent de les accompagner. Cela ne les empêche aucunement de mettre également en place des stratégies de substitution, allant du détournement de la carte scolaire, à des techniques de covoiturage en passant par des solutions

d'internat ou de prise en charge partielle par des membres de la famille élargie.

Car ce temps de trajet, que parents et enfants cherchent à contracter pour un meilleur confort personnel de l'adolescent, est aussi un problème qui intervient sur la réussite scolaire. Ainsi certaines recherches de l'INSEE ont montré que le temps du trajet peut être un élément pénalisant pour la réussite scolaire. Les enfants du périurbain que nous avons enquêtés ont en moyenne 40 minutes de trajet le matin, s'ils prennent le bus, temps est réduit de moitié s'ils sont accompagnés en voiture.

Si la question de l'accessibilité au collège et lycée est en partie réglée, mais de manière imparfaite par les transports scolaires, celle de l'accessibilité aux équipements sportifs et culturels, situés à des échelles intercommunales, n'a, par contre, pratiquement aucune réponse en matière de transports collectifs.

### **Les accompagnements vers les activités extra-scolaires.**

Les activités extra scolaires participent à la construction d'un capital culturel que les parents s'attachent à développer chez leur enfant dans le cadre de la compétition scolaire et pour la recherche de son épanouissement. La société est en effet de plus en plus sensible au bien être des enfants, par effet de consommation mais aussi par une évolution des mentalités qui placent l'enfant comme un individu à part entière.

Les activités extra scolaires sont des loisirs, choisis par les enfants et leurs parents. Ils font l'objet de négociations quant aux genres d'activités et aux lieux où elles se réalisent. En périurbain, dans chaque village, des associations se sont créées pour offrir des activités aux enfants. Mais toutes les communes n'ont pas les mêmes ressources. Certaines, comme Venelles, ont plusieurs clubs sportifs, une MJC avec des activités culturelles ... D'autres comme Meyrargues, Jouques, sont plus limitées dans leur offre, qui tient finalement à la bonne volonté d'associations. Aussi, les parents ont-ils tendance à aller chercher ailleurs des activités en rapport avec leur attente et à multiplier les déplacements. Ainsi, Mathilde, qui habite Jouques, se rend 3 fois par semaine à Pertuis pour pratiquer la natation synchronisée à un niveau de compétition. Le trajet aller retour fait 40 minutes et les parents ne restent pas sur place car les séances durent plusieurs heures. On mesure à travers cet exemple les efforts consentis par les parents.

### **Cas de l'autonomie spatiale des jeunes résidents près d'un arrêt de bus**

La proximité d'un arrêt de bus va alors fortement influencer sur les pratiques de l'adolescent du périurbain et son apprentissage à l'autonomie spatiale. L'existence de cet arrêt va lui permettre de se

sentir moins dépendant dans son quotidien et de développer une mobilité qui pendant un temps peut le satisfaire, lui et ses parents.

A partir de nos entretiens, nous avons fait le constat que l'existence d'un arrêt de bus a deux effets sur le jeune. Le premier est en relation avec son désir d'autonomie automobile. Nous montrerons plus en aval que l'accompagnement est mal vécu par l'adolescent et qu'il a une incidence directe sur son désir de voiture. Le deuxième effet de l'existence de cette ligne de bus est de favoriser progressivement l'autonomie spatiale de l'adolescent, du fait qu'il doit se déplacer seul, sans son parent, et faire ainsi son propre apprentissage de la ville.

L'adolescent va ainsi développer le sentiment d'une plus grande maîtrise. Il est acteur de son déplacement et cela lui donne une certaine confiance. Par ailleurs, il développe une aptitude à connaître les différentes lignes et à se trouver encouragé à les essayer. Ainsi, les adolescents interrogés qui empruntent régulièrement le bus pour aller en ville n'hésitent pas à prendre les bus urbains pour rejoindre d'autres quartiers de la ville.

Ainsi, entre le moment où ses parents le laissent aller seul (avec ses amis) en ville, dans la journée, et celui où ils satisfont son désir de sorties plus tardives (après 20 h), il se passe généralement quelques années. Pour cette raison, une des revendications des jeunes est qu'il y ait plus de bus le soir - car le dernier service pour un retour d'Aix vers les villages périphériques a lieu vers 19 h 30 - ou alors plus de bus le dimanche. Dans notre corpus il s'agit de jeunes qui ont 17 ans.

L'insuffisance des transports collectifs tout autant que l'inconfort qu'ils représentent par rapport à la voiture sont alors corrigés par le dévouement des parents qui s'engagent dans des accompagnements incessants et pénibles à vivre.

## **Accompagnement et ressources familiales**

Cette pratique d'accompagnement vers les activités extra-scolaires ou pour d'autres motifs est souvent perçue à partir de la figure bien connue de la maman taxi. En effet, la vie quotidienne des familles révèle des désenchantements liés aux questions de mobilités et d'accessibilités aux services urbains qui placent le parent, souvent la mère, en gestionnaire de l'organisation domestique.

Cette figure de la maman taxi a été relevée par les recherches féministes qui, s'appuyant sur le champ de la psychologie, ont donné à voir la charge mentale plus importante des femmes qu'entraînait cette pratique. La répartition des tâches domestiques, entre l'homme et la femme, évolue lentement et c'est donc souvent à cette dernière que revient la tâche de planifier, surveiller, gérer la question des

déplacements et sorties des enfants.

Fagnani<sup>41</sup> place la femme en véritable chef d'orchestre de l'organisation de la mobilité des enfants. Les femmes insistent toutes sur le fait qu'elles aient à s'occuper seules des enfants. La situation du mari est souvent décrite ainsi « il part tôt et rentre tard », « il est souvent en déplacement », « il a une situation à responsabilité il ne peut pas quitter une réunion pour récupérer les enfants... moi je le fais ça passe mieux ».

Vouloir habiter en périurbain pour les enfants exige un certain nombre d'efforts notamment pour pouvoir concilier vie professionnelle et vie familiale. Il faut trouver dans un environnement proche les moyens de faire coïncider les horaires en jonglant avec les crèches, assistantes maternelles, voisins, garderie scolaire... Toutes ces préoccupations interfèrent directement sur l'aménagement et les lieux de centralités pour ces besoins. Des solutions voient le jour comme les crèches dans les grandes entreprises. Souvent, l'organisation professionnelle peut déterminer le lieu de scolarité qui ne sera plus le village où l'on réside, mais une autre école, sur le chemin du travail, qui disposera par exemple d'une garderie plus matinale.

La figure de la maman taxi est ici à son comble, d'autant plus quand les enfants sont jeunes et que la société invite à ce que l'épanouissement de ces derniers passe par la multiplication des activités extra-scolaires. Ainsi, si l'accompagnement pour la mère est vécu comme une charge, entraînant des tensions, il n'est jamais pour autant représenté comme une corvée, comme c'est le cas des courses alimentaires. Le déplacement est ici valorisé par une dimension éducative. La société, qui invite père et mère à être de « bons parents », à s'investir pour l'épanouissement de leurs enfants, à miser sur leur capital culturel, leur réussite scolaire est ici confrontée à l'aptitude des parents à gérer les déplacements des enfants.

Même les familles les plus modestes, qui se positionnent par leur résidence dans un environnement social qui privilégie la mobilité, feront de nombreux efforts pour pouvoir accompagner les enfants à ces activités « semi scolaires » dans la mesure où elles renforcent le capital culturel de l'enfant. Ces familles vont parfois chercher dans les villages à côté des activités moins chères.

L'investissement dans le capital culturel des enfants est suffisamment puissant pour que parfois il s'oppose à l'investissement professionnel de la femme. La reprise du travail par la mère s'accompagne bien souvent de la réduction des activités pour les enfants. Tel est le cas de Mme Boucher, informaticienne, dont le mari est cadre supérieur. L'installation résidentielle de ce couple à

---

41 Fagnani J., (1990), « Interactions conjugales et choix résidentiels des couples bi-actifs en région Ile de France : négociations, arbitrage et compromis », in actes La ville en mouvement : habitat, habitants.

Cabriès est le résultat d'une série de mutations professionnelles et ascensionnelles, qui a privé la femme de l'emploi qu'elle occupait antérieurement. Elle s'est alors investie très activement, et avec beaucoup d'exigences dans un rôle de maîtresse de maison, s'occupant de la décoration mais aussi se démenant pour que les enfants aient de nombreuses activités culturelles et sportives. Ce rôle qu'elle dit avoir pleinement assumé ne l'empêche pas d'avoir retrouvé « par hasard » ( ? ) un emploi au Conseil Général. Elle a donc dû réaménager son emploi du temps, trouver une nourrice pour le matin, et réduire considérablement les activités des enfants qu'elle ne peut plus gérer. Elle fait valoir ainsi que son fils de 14 ans n'est pas trop sportif, qu'il n'a plus besoin d'elle.

Souvent, dans les familles de cadres, la femme ne travaille pas, alors que, parmi de jeunes couples rencontrés, elle a un niveau d'études équivalent à son mari. Le passage en maison périurbaine est vécu comme une étape dans un parcours résidentiel, mais aussi, pour la mère, comme une étape dans son parcours de vie. Son niveau d'éducation lui permet de faire ce choix sans contraintes car elle sait qu'après d'autres étapes viendront dans sa vie, et que le temps arrivera où elle fera autre chose. Elle vit alors pleinement son rôle, non pas de femme au foyer, mais de « maman » par choix. Dans un monde où la sécurité du travail n'est plus une certitude, où l'on sait qu'il faudra changer d'emploi, de profession durant sa vie, le rôle de maman est aujourd'hui mieux vécue par ces femmes qui ne se sentent pas cantonnées à vie dans la sphère domestique.

Le résidentiel périurbain maintient ainsi la reproduction d'un modèle où la femme continue à assumer la gestion domestique et l'éducation des enfants, sans pour autant avoir pu mettre en place les conditions d'une véritable aide à l'éducation et aux loisirs des enfants . La femme accepte donc pour un temps de faire la maman taxi, consciente que l'accompagnement est bien plus qu'un simple accompagnement mais participe pleinement à l'éducation des enfants. L'environnement, le jardin, l'école de village, où on peut faire des rencontres entre mamans, ont la faveur de leur choix. Mais il faut aussi sans doute ajouter à cela l'environnement social qui a toute son importance.

Vu les prix de l'immobilier, s'établir ou faire étape dans un lotissement à Puyricard ou Venelles, témoigne d'un certain niveau de vie et concourt à un effet d' « entre soi ». Quand les familles choisissent de s'installer dans des villages qui ne correspondent pas à leur attente sociale, l' « entre soi » se brouille. La mixité sociale des villages aura alors tendance à provoquer chez ces familles des procédures d'évitement avec un repli sur la sphère domestique, qui n'occulte pas des activités menées hors de la commune de résidence : la famille n'est pas repliée sur elle-même ; elle va simplement chercher ailleurs un environnement plus satisfaisant. L'accompagnant joue alors un rôle de médiateur entre l'enfant et l'environnement social.

Enfin l'installation périurbaine satisfait un certain nombre de parents qui voient dans la dépendance automobile de leurs enfants un moyen d'exercer un contrôle social plus étroit sur eux. Les relations des enfants sont de cette manière mieux choisies, presque négociées, favorisant des déplacements de maisons à maisons, loin des modèles fabricant la socialisation des enfants dans et par l'espace public.

## **De l'apprentissage de l'autonomie spatiale à l'automobilité**

Les enfants, les propos recueillis le font aussi apparaître, vont se nourrir du discours des parents, de leurs pratiques spatiales. Les parents sont en effet les premiers éducateurs de leurs enfants, notamment au niveau spatial. Ils vont lui apprendre à marcher sur les trottoirs, à traverser une route, aller chercher le pain tout seul... L'autonomie spatiale des jeunes enfants se construit tous les jours. Et certains contextes urbanisés semblent plus favorables que d'autres à cet apprentissage de l'autonomie spatiale. Ainsi, les ruelles d'un village, les voies d'un lotissement sont souvent des espaces où l'enfant va aller jouer avec d'autres enfants et ici la possibilité d'autonomie spatiale favorise la socialisation des enfants, dans l'espace public. On sait que la rue était autrefois le lieu principal de la socialisation des enfants.

Dans la maison isolée du périurbain, l'enfant est privé de cet apprentissage à l'autonomie spatiale de proximité. Les parents ne laissent pas les enfants aller seuls dans la campagne, et ces derniers sont toujours accompagnés de maison à maison. L'exemple d'Amélie, dont les parents sont séparés, est illustratif des différences de vécu qu'entraîne une résidence dans des formes d'urbanisation contrastées.

Amélie, qui vivait jusqu'à présent avec sa mère dans la ZAC du jas de Bouffan (Aix), évoque les différences entre cette localisation et la maison du périurbain où elle habite actuellement avec son père. A Aix, son inscription dans le quartier est très forte : elle a des copains et est plus libre pour sortir. A Puyricard, elle n'est pas autorisée à sortir très loin de chez elle ; tout au plus dans le mini centre commercial du Village du Soleil, qui n'a rien à voir avec la galerie commerciale du Géant Casino qu'elle fréquente en bande quand elle est à la ZAC. Nous avons eu l'occasion d'interroger sa belle-mère dans le cadre d'une recherche sur les relations de voisinage et son discours laissait bien apparaître la crainte de l'insécurité, des agressions d'enfants, dans un quartier pourtant bien calme et surveillé.

Arrivés à l'adolescence, un certain nombre de recommandations liées notamment à la sécurité sont en principe assimilées, et l'adolescent entre dans une phase d'autonomie spatiale plus grande: le déplacement seul (ou avec des amis) sans le regard et le contrôle du parents vers des zones urbaines

plus centrales.

Ces espaces publics sont ceux de la ville mais aussi ceux de certaines zones commerciales, qui semblent pour les parents plus sûres que les grandes villes. Ainsi, il n'est pas rare que les parents fassent des courses à Plan de Campagne, et laissent leur enfant, en compagnie d'autres, mener leurs propres activités (Cinéma Multiplex, galerie d'Avant Cap). Les galeries marchandes sont des lieux qui semblent plus sûrs que la ville pour cette phase. Cette pratique d'apprentissage de l'autonomie se réalise à Aix, dans le centre ou à Pertuis.

L'enfant devenant adolescent, ses demandes de sorties sont beaucoup plus individualisées et éclatées spatialement ; il doit alors lui même commencer son apprentissage de l'autonomie spatiale qui passe par sa propre aptitude à savoir organiser un déplacement, s'il est accompagné, en fonction des contraintes des parents, des temps de parcours, des embouteillages. Tout un savoir faire autour d'une automobilité virtuelle, lui donne alors l'impression d'organiser son déplacement à défaut de le maîtriser. Ainsi, quand il veut sortir pour aller voir un ami qui habite un peu loin, l'adolescent doit organiser le déplacement. Il doit tenir compte de la disponibilité des parents des deux côtés.

Cette maîtrise, il l'attend dès 16 ans : les adolescents des zones périurbaines aspirent à passer la conduite accompagnée, pour avoir, après, une voiture ou accès à la voiture d'un des membres de la famille . La conduite accompagnée correspond à une norme sociale.

Le caractère contraignant des accompagnements est toujours perçu à partir des représentations adultes, avec cette idée de « parent taxi ». Le point de vue des jeunes révèle le poids du contrôle parental qui exacerbe le désir de conduire, car pour eux la voiture « c'est ne plus avoir les parents sur le dos », « ne plus être obligé de demander à être accompagné », « ne plus demander à papa maman : " est ce que vous pouvez venir me chercher ?" »....Ainsi la perception de l'accompagnement est-elle fortement différenciée entre celle du parent qui peut voir dans le temps du trajet, un temps de communication et de convivialités, et celle de l'adolescent pour lequel ce face à face est au contraire un temps à neutraliser, et auquel il aimerait se soustraire. Souvent, en grandissant, l'adolescent préférera prendre le bus le matin, s'il a la possibilité d'y rencontrer des amis, justement pour une convivialité plus intense que celle passée en voiture avec le parent. Ce temps d'accompagnement est ici un moyen de faire en sorte que le lien avec l'enfant persiste, au moment où justement on voit celui-ci se défaire. Refuser l'accompagnement et prendre le bus est la première manifestation de l'autonomie de l'enfant.

Souvent perçue comme corvée pour chacun, là où l'adulte valorise la convivialité, l'adolescent y verra pour sa part un confort – être plus au chaud ou plus au frais – pouvoir continuer sa nuit le matin

mais aussi un contrôle parental sur une destination sur laquelle on aimerait être plus évasif, un temps de trajet en face à face avec le parent obligeant à une communication à laquelle l'adolescent aimerait se soustraire.

Du côté des parents la perspective d'une voiture pour le jeune est posée comme une évidence et pour les catégories les plus aisées, l'achat de cette voiture confirme une position sociale. L'automobile s'est progressivement imposée comme mode de déplacement, parce qu'elle est aussi synonyme d'ascension sociale et d'identité, les publicités pour les automobiles en témoignent. Elle fait partie de l'appareillage nécessaire à l'installation résidentielle et est perçue, suivant les catégories sociales, soit comme le reflet d'un certain "standing", soit comme un objet que l'on présente comme banalisé alors qu'il engendre bien des sacrifices et des contraintes.

On retrouve chez les adultes une manière paradoxale de présenter la voiture pour leurs enfants, qui met en exergue la perte de la valeur sociale de la voiture au profit de son utilité. Ainsi, ils peuvent reprocher aux jeunes " la mentalité voiture ", car elle leur est " offerte " comme un dû et de fait, majorité civile et permis de conduire sont souvent concomitants, présentés comme une étape d'initiation vers la vie adulte , alors qu'eux -mêmes peinent pour l'obtenir ou se souviennent des efforts de leurs propres parents.

Les parents sont donc les premiers initiateurs de l'usage de la voiture pour leurs enfants. Ils la proposent pour le confort, le bien être des enfants. Elle fait en quelque sorte partie de l'investissement culturel à destination des enfants : leurs études se passeront ainsi d'autant mieux, estiment-ils, que leurs enfants n'auront pas de fatigue accumulée dans les transports collectifs, dont le trajet et les temps d'attente sont souvent jugés trop longs. Cela procède du même principe que l'accompagnement d'enfant, pour lequel sont alors perçues des notions de convivialité.

Voulant donner le meilleur à leurs enfants, ils sont en même temps conscients de leur part de responsabilité dans le modèle qu'ils transmettent. Ils reprochent à leurs enfants d'avoir la " mentalité voiture ", alors qu'ils ne remettent pas en cause leur installation résidentielle. Mais les questions de sécurité sont vite évoquées pour justifier la préférence pour la voiture : « on préfère attendre l'étape de la voiture. On préfère un engin à quatre roues plutôt qu'un cercueil ambulante ».

Les jeunes de leur côté savent bien qu'ils auront une voiture car celle-ci leur est souvent, implicitement ou explicitement, promise. La voiture est pour eux synonyme de liberté, et ils en mesurent rarement les inconvénients.

Des enquêtes menées auprès de jeunes ayant le permis de conduire permet cependant de nuancer

l'enthousiasme des jeunes adolescents. La voiture est surtout synonyme d'indépendance pour les jeunes car ils sont excessivement redevables de leurs parents en matière de déplacement. Le fait de disposer d'une voiture leur permet alors d'aller vraiment où ils veulent et d'explorer de nouveaux lieux, ce qu'ils ne peuvent pas faire en transport collectif et même quand ils sont accompagnés : les parents n'ont pas toujours la disponibilité ou le désir de les conduire n'importe où. On comprend alors la frénésie des jeunes à multiplier les déplacements pendant les premières années de leur permis de conduire, dans des tribulations parfois sans véritable motif .

Si les plus jeunes adolescents qui n'ont pas encore la voiture et qui en rêvent voient dans la voiture l'instrument de leur liberté, pour ceux qui en possèdent une ou qui la partagent, d'autres réalités plus prosaïques se font jour. Ainsi les inconvénients de la voiture font leur apparition : « se garer, les frais d'essence, le souci de se la faire abîmer, les embouteillages... ». On le devine, la voiture représente un charge financière lourde pour ces jeunes, d'autant plus qu'elle est souvent la condition pour avoir un emploi, fait souvent noté chez les jeunes rencontrés de plus de 20 ans. Avoir une voiture est donc en périurbain une nécessité pour ne pas être exclus.

Pour ces raisons, il n'est donc pas rare que les jeunes fassent du covoiturage, et résolvent le problème du déplacement, non pas à partir du lieu de résidence mais à partir du lieu de formation.

Cette capacité à penser autrement le déplacement est significative d'une jeunesse qui ne considère plus seulement la voiture comme un instrument de liberté mais comme un outil obligé. Ce contexte est porteur de mobilisations nouvelles, comme le co-voiturage spontané qui peut se dérouler plus tard sur le lieu de travail. Cette contrainte est pour eux le début d'une attitude plus raisonnée en regard de l'automobile alors que les générations précédentes étaient plus dans la liberté qu'elle leur ouvrait.

## Faiblesse de l'inscription résidentielle des jeunes

Notre problématique est avant tout spatiale, et l'espace auquel on s'intéresse donne peu de visibilité aux jeunes. Par opposition à la ville, ou à ses banlieues, où émergent des cultures, des styles, et qui sont des lieux où les jeunes ont conquis une place dans l'espace public de leur quartier à défaut de la ville<sup>42</sup>, l'espace périurbain offre peu de possibilités d'appropriation de ses espaces publics.

Nous ne disons pas qu'il n'y a aucune appropriation de la part du jeune, mais nous constatons, que le

---

42 Buffet L., « La mobilité dans l'espace urbain des jeunes des quartiers défavorisés, un révélateur d'inégalités pour l'insertion dans la société ? » Communication présentée aux Premières rencontres Jeunes et Sociétés en Europe et autour de la Méditerranée, Marseille 22,23 et 24 octobre 2003, en ligne : <http://jeunes-et-societes.cereq.fr/PDF/Buffer.pdf>.

jeune habitant en périurbain diffus n'a pas, de par son expérience quotidienne et familiale, des opportunités nombreuses, dans la commune de résidence, d'appropriation collective de lieux bien identifiés, tant il valorise la maison et la mobilité vers la ville comme facteur de socialisation.

### **La maison – l' éloignement –l'ennui. .**

Les adolescents ont en effet une image positive de leur maison, ils en aiment le cadre et son intérieur, ce qui ne veut pas dire qu'ils en apprécient la localisation. Ainsi, ils aiment la maison pour son côté spacieux, son jardin (et la piscine quand il y en a une), son calme et la tranquillité. Ces qualificatifs reprennent les propos tenus par les adultes et sont sans doute transmis par leur discours.

Les adolescents aiment le confort de leur maison et particulièrement l'extérieur, ils ont tendance à développer des bribes de discours que l'on pourrait qualifier de paysager à partir de mots comme « la verdure », « les arbres », « la campagne », la « colline ».

Pour autant ces qualités paysagères se heurtent à l'appréciation de la localisation résidentielle, perçue comme « loin de tout ». Cet éloignement est vécu comme un isolement : « dans l'entourage, il y a pas beaucoup de gens qui sont jeunes », « on voit quasiment personne... ».

Et même si certains adolescents aiment cette solitude : « je suis seul, c'est ça qui est bien. Il y a pas de bruit. Je suis tranquille », il faut y voir certaines attitudes de repli par rapport notamment à la vie urbaine, considérée comme agitée et bruyante, pour ce qui relève de son aspect résidentiel. La perception spatiale est ici en interaction avec la construction identitaire et psychologique de l'adolescent. Celui-ci va développer des positions- il aime ou déteste - qui font partie de la construction individuelle de son identité : ne pas aimer la ville, la foule, et au contraire aimer la solitude (le retrait ?), les endroits tranquilles sont des notions non généralisables à telle ou telle catégorie de jeunes. Dans nos entretiens ce sont les garçons qui sont le plus enclin à dire ne pas aimer la ville, comme localisation résidentielle.

C'est en fait l'éloignement à la ville comme espace de sociabilités et d'aménités urbaines qui leur pose problème, plus que leur maison. A la question : « où aimerais-tu vivre plus tard », les réponses font apparaître une préférence marquée pour une maison individuelle en ville ou bien plus près de la ville : « Plutôt dans un village tranquille mais qui soit à proximité de la ville. Une petite villa c'est bien ! » (Justine), « Dans une ville mais un peu dans les alentours, dans une maison avec un jardin. Q : comme ici ? - un petit peu oui ! mais quand même plus près d'une grande ville » (Camille). Ces deux adolescentes habitent à 15 minutes en voiture d'Aix-en-Provence... aussi peut-on en déduire que la perception de l'éloignement est largement liée aux capacités de mobilité autonome.

Les adolescents ont tendance à s'ennuyer dans cette maison, pourtant bien équipée en audio-visuel et

informatique, et bien qu'à la maison, l'utilisation de ces NTIC constitue leur principale occupation durant leur temps libre, le soir, le mercredi ou le week-end.

Pour eux le dimanche est un jour comme les autres et ils n'aspirent pas forcément au besoin de repos des parents, du moins l'après midi. Le matin, l'adolescent en profite pour dormir car c'est bien souvent le seul jour où il le peut à sa convenance : au lycée, ils ont cours tous les matins de la semaine. Ce rythme soutenu oblige d'ailleurs certains, pour tenir le coup, à faire régulièrement des siestes le mercredi après-midi.

Suivant son degré d'autonomie, avec des sorties le samedi soir ou non, le dimanche est vécu de manière différente par les adolescents. Les moins autonomes, les plus bridés, souhaiteraient, ce jour-là, bouger, et aller voir des amis, mais c'est aussi un jour où les parents jugent nécessaire que l'enfant reste à travailler. Le samedi est généralement le seul moment où les adolescents ont du temps libre. Les activités se déroulent en général au fil de la semaine. Le samedi est le jour où l'adolescent est autorisé à sortir par ses parents de préférence au dimanche. Ce jour, consacré au repos pour les parents, doit l'être au travail pour l'adolescent, ce qui a pour effet de brider son temps libre consacré aux amis et de créer des tensions.

Certaines règles sont par ailleurs édictées par la famille concernant les sorties à l'extérieur de la maison, entre ce qui est autorisé, négocié et ce qui est interdit, refusé. Ces règles apparaissent en filigrane des discours des adolescents : « J'ai le droit par exemple de rester jusqu'à 9 h 30 en ville, c'est mes parents qui viennent me chercher ». Ces règles viennent ici limiter les envies de sorties en faisant valoir des dimensions qui font valoir un souci d'éducation comme ne pas sortir le dimanche à cause des devoirs, ne pas sortir si la chambre n'est pas rangée, ne pas faire du stop pour raison de sécurité...

Ces ensembles de règles seront d'autant mieux intégrés qu'elles apparaissent justifiées, mais les propos dénotent souvent le côté tendu des négociations qui conduisent à leur acceptation. Certains intériorisent ces règles et les acceptent sans tensions : « Le dimanche je reste, ça tombe bien parce que j'ai des devoirs, il faut bien un jour pour travailler ». Là encore, on sent bien que le dimanche est un jour à part, pour lequel les sorties sont difficiles. Les parents sont là pour donner des limites et l'adolescent a besoin de ces limites pour se construire : la sortie fait partie ainsi des limites négociées. « Oui ma mère préfère me limiter un peu quand j'ai cours, mais pendant les vacances ça va ! (...) je profite un maximum, je sors en boîte, parce que je sais que ma mère va mettre un frein ». A la question « T'est-il arrivé d'être obligé de rester à la maison parce que personne ne pouvait

t'accompagner ? » les jeunes répondent que cela arrive rarement et font surtout la liste de tout un arsenal de mesures palliatives, montrant ainsi qu'ils savent s'organiser : « Comme on est beaucoup d'amis à habiter autour de Puyricard, on arrive assez bien à s'organiser », « Ma mère fait un effort. Il faut dire que j'en profite, elle est en congé parental...sinon il y a mon frère aussi ». Un seul dit se sentir « coincé » et ne pas pouvoir aller tout simplement « à Rognes pour voir mes potes ». Il est difficile de faire la part des choses, car l'adolescent n'aime pas forcément dire sa frustration

Le fait de devoir disposer d'une voiture, que l'on a pas, d'habiter loin de la ville et loin d'un arrêt de bus, place l'adolescent dans un rapport de forces avec ses parents. Il pourra leur reprocher sa situation d'isolement, et jouer du chantage, pour leur faire comprendre que sa localisation résidentielle, il ne l'a pas choisie, que s'il est maintenant « coincé », c'est aux parents de se débrouiller pour le déplacer, si ils veulent vraiment lui faire plaisir, s'ils ne veulent pas qu'il s'ennuie.

### **Autonomie du soir**

L'ennui est en effet une composante de l'installation résidentielle en périurbain pour les adolescents essentiellement. L'adolescence est un âge où on s'ennuie facilement, bien que les équipements audiovisuels et jeux d'écran sont souvent des distractions très accaparantes (peut-être plus pour les garçons que pour les filles). Après une semaine passée avec les amis du lycée, il arrive que l'adolescent se retrouve seul le week-end ou le mercredi, ne sachant que faire.

Le mercredi est un jour à part : les enfants restent seuls dans les maisons quand les parents travaillent, même si bien des femmes prennent ce jour en congé. Mais combien ne peuvent le faire ? Cette réalité, mal mesurée ici, pose cependant une difficulté dans le quotidien des familles. Elle interroge directement les politiques, conscients du problème, dans la mesure où les parents sont plus exigeants pour les activités du mercredi. Mais elle demande d'être accompagné, et donc une disponibilité de la part d'un des parents. Quand cela n'est pas possible, apparaissent chez les parents, lorsque leur enfant est livré à son autonomie pour se déplacer, inquiétude et frustration.

Cette indisponibilité des parents conjuguée au fait que l'adolescent fasse rejallir le poids de l'isolement spatial sur le choix des parents, conduit à ce que ces derniers se montrent plus enclin à l'accompagner pour qu'il puisse se distraire. L'adolescent va donc jouer de cette situation pour contraindre les parents à ce que ses week-end soient organisés afin qu'il puisse rencontrer ses amis.

### **Le quartier- le village**

Suivant le lieu de résidence, sa qualité, entre maison individuelle ou maison de lotissements les logiques d'appropriation de l'espace ne sont pas les mêmes. Les lotissements périurbains sont rarement isolés du centre village, ils se localisent en périphérie dans la continuité de l'extension du bâti. Les jeunes des lotissements, même s'ils doivent marcher pour aller au village, ont la possibilité d'y aller de manière autonome dès que les parents les autorisent à s'y rendre seul.

La dispersion de l'habitat, la dépendance automobile engendre une inscription (appartenance, appropriation) résidentielle très faible au quartier ou à la commune de résidence, à la différence de ce que montrent les travaux portant sur les jeunes des cités. Un concours de circonstances – degré d'autonomie spatiale laissé par les parents, présence de voisins du même âge, pratiques du vélo ou du scooter - pourra faire qu'autour de la résidence certains lieux soient investis par un petit groupe de jeunes. Mais il s'agit alors bien plus pour eux d'avoir un endroit à soi, loin des regards des adultes, que de prendre place dans l'espace public.

A distance de la maison et accessible à pied, certains lieux sont ainsi investis et appropriés par des groupes de jeunes du quartier. Ces lieux peuvent être des endroits de faible visibilité, perdus au milieu de la campagne et des maisons, et, dans cette mesure, ils ne font pas l'objet d'une appropriation comme espace public.

### **Beaucoup de manques, mais une demande difficile à exprimer.**

Tous les jeunes rencontrés disent parfois leur village charmant et agréable, mais ils se plaignent en même temps ne rien avoir à y faire : « Oui il est sympa, mais (y) a rien ! Y a rien à faire pour moi en tout cas ! Il est joli mais moi je peux rien y faire dedans ! ». Souvent ils trouvent que le village est vieux, qu'il manque des jeunes « que ça bouge plus ! (...) que ça se développe un peu parce qu'on n'a pas grand-chose à aller voir à Meyrargues ...des magasins, des parcs, comme dans une vraie ville ! Mais enfin Meyrargues c'est un petit village voilà ! quand on va à Meyrargues, j'ai l'impression que c'est une vieille ville ! Il y a que des gens âgés et sinon les gens ils sortent pas ! ». Ils souhaiteraient un lieu dans lesquels, disent-ils, ils aimeraient se retrouver, équipés de jeux vidéo par exemple. Mais s'il existait, il n'est pas du tout sûr qu'ils le fréquenteraient. Les jeunes n'ont pas la conscience des hiérarchies urbaines, ils aimeraient par exemple plus de magasins, plus d'animation, voire même une boîte de nuit !

Les jeunes ont une idée précise des équipements qui leur manquent : des magasins, une boîte de nuit, un collège ou un lycée mais aussi des animations comme des concerts, des spectacles, une salle de

spectacle, un petit cinéma... Ils ont envie que leurs villages soient plus animés, plus vivants, ils aimeraient trouver à proximité l'urbanité de la ville, tout en étant conscients que certains équipements ne sont pas possibles pour des questions d'échelles. Il semble qu'il faille retenir ici, non pas une demande d'équipements, mais une demande d'animations, de manifestations ponctuelles qui les intéresseraient en premier ressort.

### **Evitement social**

Il existe des effets de bandes au sein des villages avec des effets discriminants. A Meyrargues, par exemple, les jeunes d'une petite cité HLM, sont dans des processus de territorialisation semblables à ceux des quartiers en difficultés, occupant l'espace public, dans le centre du village. Les jeunes de l'extérieur, qui ont pourtant été à l'école primaire avec eux, expriment clairement leur malaise de se promener dans le village. Les processus d'occupation de l'espace public sont des marquages territoriaux très puissants chez les jeunes, et nous verrons plus en aval, justement, que l'inscription dans l'espace public des jeunes se réalise en ville, et est très faible en périurbain.

### **Inscription dans l'espace urbain**

Ayant intégré la mobilité dans leurs pratiques selon le modèle des parents, l'investissement des adolescents dans l'espace public se réalisera lors de leur scolarité lycéenne dans le centre ville d'Aix-en-Provence. Ils disent en apprécier le côté « jeune » et « vivant », mais surtout « les petites rues avec les magasins », qui sont pour les plus jeunes un moyen d'apprendre la ville. Leur inscription sociale dans l'espace urbain, à deux ou en groupes, s'organise alors autour de lieux reconnus comme étant des espaces jeunes « les marches du Palais », « le cours Mirabeau », « les parcs »... . Là, les jeunes se retrouvent dans leur diversité, qui se reconnaît par leurs identités vestimentaires, et accèdent enfin à une autonomie hors contrôle parental.

Paradoxalement, Marseille attire les jeunes interrogés parce qu'ils savent qu'il y a plus de choses à y faire, ils aimeraient y aller pour diverses raisons : les magasins, les « marchés pas chers », les concerts, le stade vélodrome... Ainsi, les jeunes citent Marseille comme ville où ils aimeraient aller plus souvent, mais inaccessible pour eux, parce que le trajet en bus est long et cher, et parce que les parents rechignent à les y accompagner. La citation de Marseille est spontanée et correspond à des adolescents de 17 ans. Plan de Campagne est aussi cité comme lieu où l'adolescent aimerait aller plus souvent. Le reste des réponses donnent une non réponse : incapacité à formuler un lieu précis, difficulté de s'exprimer ou de se confier due à l'âge, ou encore signe d'absence de frustration ?

## Eléments de conclusion

Le « périurbain » maintient la reproduction d'un modèle où la famille est une *ressource* pour pouvoir bien y vivre. Les recherches sur les aînés ont ainsi montré qu'il était difficile d'y vivre seul, et que la vie de couple était la garantie de la longévité résidentielle. Dans le quotidien, la mobilisation familiale autour des déplacements des enfants met en évidence les insuffisances de l'environnement : il ne crée pas les conditions qui permettraient d'alléger les charges des familles, tant au niveau des politiques qu'au niveau social (individualisation des pratiques, faible représentation politique des femmes, non prise en compte des besoins des jeunes au niveau local avec relégation dans les centres villes...).

La mobilisation de la famille s'avère une ressource palliative pour un territoire construit par et pour l'automobile ; la socialisation de ses membres passe dès lors par les relations qu'ils entretiennent avec la mobilité et fait ainsi apparaître de fortes inégalités sociales, non seulement de revenus mais de composition familiale et de qualités de liens intrafamiliaux. En plus d'assurer les déplacements obligés, elle permet à l'individu non automobile de garder le contact avec la société urbaine locale ou de prendre contact avec des centralités plus éclatées. Elle joue un rôle de régulation des relations de sociabilité, entre ouverture et fermeture.

Cependant, si nécessaire et appréciable soit-elle, une prise en charge trop pleine de l'individu non-automobile peut induire des effets secondaires non souhaités tels qu'une baisse de ses marges de liberté et d'initiative. Il serait opportun de poursuivre des recherches sur ses effets en termes de sociabilité, d'épanouissement et de construction personnelle pour les adolescents et les aînés.

Enfin, bien que les urbanistes aient proclamé l'ère de l'urbain généralisé et générique qui englobe tout, les habitants nous forcent à constater que le péri-urbain n'est pas l'urbain. Les images de la ville contre celles de la campagne restent vivaces. Il n'est d'ailleurs pas anodin qu'une fois la délicate période de l'adolescence dépendante passée, les jeunes adultes désirent s'installer en périurbain, avec les mêmes aspirations que leurs parents... Transmission de valeurs, manque d'attraction de l'espace urbain, perception et usage pluraliste de la ville ?

Les « campagnes urbaines » ou la « ville-nature » ( ? ) ont à affirmer leur identité et accepter le défi

de la pluralité, car leur modèle d'intégration socio-résidentiel trop rigide génère des frustrations pour les personnes non-automobiles qui y ont des attaches et qui souhaitent y vivre durablement. Jamais la société n'aura été si sédentaire dans un monde de mobilités : les aînés aspirant rester dans leur maison et les jeunes travailler sur place, alors que les politiques d'aménagement peinent à conceptualiser la diversité sociale des territoires, à intégrer les notions de compatibilité ou d'incompatibilité, à défaut de leurs fonctions<sup>43</sup>.

---

43 Secchi B (2006), « Villes moyennes et nouvelles formes de métropoles urbaines », in Urbanisme janvier février 2006, p. 86-91.

## Bibliographie

- BAUER, G., ROUX J.-M. (1976), *La rurbanisation ou la ville éparpillée*. Paris : Le Seuil.
- BONNIN, Ph., de VILLANOVA, R. (dir.) (1999), *D'une maison l'autre, parcours et mobilités résidentielles*. Grane : Créaphis.
- CARADEC, V., (2001), *Sociologie de la vieillesse et du vieillissement*, Paris : Nathan Université.
- CIPRIANI-CRAUSTE M., FIZE M., (2005) *Le bonheur d'être adolescent*. Ramonville : Eres.
- DESPRES C., LORD S., « Vieillir en banlieue », in FORTIN A., DESPRES C., VACHON G. (eds.), *La banlieue revisitée*, Québec : Nota Bene, 2002, p. 233-256.
- DUBET F., MARTUCELLI D., (1998), *Dans quelle société vivons-nous?* Paris : Le Seuil.
- DUPUY G., (1999) *La dépendance automobile*, Paris : Anthropos
- FAGNANI J., « Interactions conjugales et choix résidentiels des couples bi-actifs en région Ile de France : négociations, arbitrage et compromis », in *La ville en mouvement : habitat, habitants*, 1990
- GALLAND O., ( 1991), *Sociologie de la jeunesse*. Paris : Armand Colin.
- GODARD F., CULTURELLO P., (1980) *Familles mobilisées*, Plan Construction, Ministère de l'Urbanisme et du Logement.
- JAILLET M.-C., « L'univers des classes moyennes », in *Esprit*, mai-juin 2004.
- LUXEMBOURG N., « La mobilité des personnes âgées en banlieue pavillonnaire », in Bonnet L., Bertrand L. (textes réunis par), *Mobilités, Habitat et Identités*, INED, coll. "Documents de travail", n° 132, 2005, p. 53-60.
- MANGIN D. (2004), *La ville franchisée*, Paris : Ed de la Villette.
- PINSON, D., THOMANN, S. (2002), *La maison en ses territoires*. Paris : L'Harmattan.
- de SINGLY, F. (2000), *Libres ensemble*. Paris : Nathan.
- WIEL, M. (1999), *La transition urbaine*. Liège : Mardaga.