

# Périurbanisation, mobilisations familiales et aspects générationnels de la dépendance automobile : les adolescents et les personnes âgées

• **Sandra Thomann** \*

*Docteure en aménagement de l'espace, urbanisme. Attachée Temporaire d'Enseignement et de Recherche*

• **Nicolas Luxembourg** \*

*Docteur en aménagement de l'espace, urbanisme*

**L**a périurbanisation autour d'Aix-en-Provence est caractéristique d'un étalement urbain dépendant de l'automobile. Or, des catégories spécifiques, telles les adolescents et les personnes âgées, sont en partie privées de cette capacité de se déplacer par l'automobile pour rallier de manière efficace les différents lieux d'activités et de socialisation. C'est à la famille, en tant que ressource, que revient la charge de ces accompagnements ; mais ceux-ci ne peuvent recouvrer que partiellement les besoins de déplacements des personnes non motorisées. Ainsi, la vie familiale se construit autour de l'automobile entre négociations, frustrations et stratégie d'autonomie.

## Introduction

**L**e processus de métropolisation en cours dans l'aire métropolitaine marseillaise repose largement sur une organisation spatiale dépendante de l'automobile (Dupuy, 1999). Symbole de liberté individuelle, l'automobile instrumentalise le projet résidentiel d'habitat individuel dans les espaces de faibles densités ; elle s'est d'autant plus imposée comme moyen de déplacement exclusif pour les habitants périurbains que l'éparpillement conjoint des zones résidentielles, des lieux d'emploi et de services

ne permettait pas la mise en place de moyens de transports alternatifs efficaces. Pourtant, il convient aujourd'hui de dépasser le tout automobile pour des raisons environnementales – pollution, congestion urbaine – qui remettent en cause un cadre résidentiel jugé jusque-là idéal, mais aussi parce que le développement durable à expliciter se doit de réunir l'enjeu social à l'enjeu écologique en pensant toutes les catégories sociales et générationnelles d'habitants qui composent les espaces périurbains et pour lesquelles le non-accès à la mobilité automobile est socialement discriminant (Klein, Ortar & Pochet, 2007).

\* Centre Interdisciplinaire de Recherche sur les Territoires et leur Aménagement Régional, Aix-en-Provence Université Paul Cézanne, Institut Urbanisme Aménagement Régional, 2 avenue Henri Poncet, 13628 Aix-en-Provence Cedex 1.

sandra.thomann@free.fr

nicolas.luxembourg@orange.fr

Cet article présente les résultats de travaux de recherche conduits au sein du Centre Interdisciplinaire de Recherche sur les Territoires et leur Aménagement (Institut d'Urbanisme et d'Aménagement Régional, Université Paul Cézanne, Aix-en-Provence) sur le thème des modes de vie périurbains. Sont exposés ici, les résultats de deux recherches menées successivement entre 1999 et 2006. La première<sup>1</sup> analyse, de manière qualitative, les déplacements et les destinations de chacun des membres de 30 familles (parents et enfants), en relation avec leur vie sociale et domestique à partir d'installation résidentielle en périurbain (Pinson & Thomann, 2001). La seconde<sup>2</sup> approfondit des catégories spécifiques du périurbain et leur rapport à l'automobilité : les adolescents et les personnes âgées (Desprès, Pinson & Ramadier, 2008). Ces recherches ont été menées au sein d'espaces périurbains de l'aire métropolitaine marseillaise et, plus particulièrement, de ceux de la Communauté d'agglomération du Pays d'Aix. Ces derniers, caractéristiques de la production d'un système urbain basé sur le développement de l'automobile, sont ainsi marqués par des morphologies périurbaines spécifiques qui tiennent davantage de l'étalement urbain que du développement de banlieues pavillonnaires équipées ; l'ouverture mal maîtrisée des Plans d'Occupation des Sols a engendré une diffusion urbaine gagnée par la perméabilité foncière des zones NB<sup>3</sup> et le mitage des zones agricoles qui prend la forme d'un essaimage de maisons individuelles et de lotissements de petites tailles. L'urbanisation diffuse s'accompagne d'un renouvellement social en faveur de familles aisées qui viennent se substituer à des catégories sociales plus modestes et aujourd'hui vieillissantes, notamment dans les communes les plus anciennement périurbanisées.

## Maison périurbaine et éclatement des territoires des familles

La maison du périurbain correspond à un projet de vie familial mis en place dans des perspectives mêlant considérations patrimo-

niales et choix d'un cadre de vie dans une "campagne" qui a toujours été considérée comme propice à l'épanouissement des enfants et au repli familial (Pitrou, 1998). Ainsi, si le modèle résidentiel de référence reliant maison individuelle, accession à la propriété et ascension sociale tend à s'effriter, le désir d'habiter dans un cadre "tranquille", loin de l'agitation de la ville, dans un environnement qualifié de "naturel", justifie toujours les sacrifices et les mobilisations nécessaires pour pouvoir assurer un mode de vie hors la ville (Pinson & Thomann, 2001).

C'est donc à partir de la maison, considérée comme le centre d'un "système de lieux", qui assure son fonctionnement domestique et social, que la famille construit des territoires à la hauteur des membres qui la composent, avec les contraintes inhérentes à son évolution dans le cycle de vie et les tensions dues à sa mise à distance de la ville. Ses besoins de déplacements suivent ainsi l'évolution du cycle familial et de la famille moderne qui place l'individu au centre de son projet de vie (Dubet & Martucelli, 1998), à la recherche d'un épanouissement personnel. La démultiplication de ces désirs individuels à l'échelle de la famille invite celle-ci à tenter de les satisfaire tout en essayant de conserver l'autonomie de ses membres (de Singly, 1996). La famille est donc conduite à concilier les attentes de chacun, et la sortie "hors maison" exige une organisation très serrée, notamment pour gérer la mobilité des membres qui ne sont pas autonomes dans leurs déplacements.

La vie quotidienne des familles en périurbain révèle alors des tensions liées aux questions de mobilité et d'accessibilité aux services urbains, dès lors que s'expriment les contraintes de la vie commune et les engagements individuels à l'extérieur. Les territoires de la famille éclatent hors la sphère domestique, en des formes variées, à hauteur des motifs et destinations de chaque membre qui la compose. La synthèse des territorialités individuelles juxtaposées ou articulées les unes aux autres dessine « *les territoires de la famille* » (Pinson & Thomann, 2001). Mais, au-delà d'une liberté de mouvement et de déplacement gagnée par la famille, la représentation éclatée de ces territoires indique les tensions

engendrées par la superposition et les conflits d'intérêts individuels et les mobilisations en matière d'accompagnement d'enfants, qui permettent d'analyser dans quelle mesure la famille constitue un support d'adaptation à ces espaces périurbains.

## Mobilités et mobilisations familiales

En périurbain aixois, avec l'arrivée de nouvelles familles dès le début des années 70, les politiques locales ont porté leur effort d'aménagement sur les équipements d'accueil de la petite enfance et des scolaires. Cet investissement a toutefois été réalisé au détriment des équipements culturels, sportifs et de divertissements répartis de manière inégale. L'accès aux aménités urbaines situées à des échelles intercommunales n'a alors, pour seule réponse, que le recours à l'automobile au sein d'un éparpillement résidentiel incompatible avec une desserte en transports collectifs. Dans ce contexte, les parents motorisés n'ont d'autre choix que de multiplier les accompagnements ; car la mise à distance d'autrui, concrétisée par ce choix résidentiel du hors la ville, implique concomitamment une mise à l'écart des lieux d'activités et de socialisation qui, si elle permet un contrôle des parents sur l'environnement dans lequel évoluent leurs enfants, induit de manière critique un isolement insatisfaisant pour les jeunes en quête d'autonomie spatiale (de Syngly, 2002) et d'expériences urbaines.

Entre la maison, le travail, l'école, les lieux d'activités et de consommation, l'organisation domestique des déplacements repose concrètement sur le dévouement des mères et a donné lieu à la figure bien connue de la "maman taxi" (Fagnani, 1990). C'est à elle que revient la tâche de planifier, surveiller, gérer les déplacements et les activités des enfants. Vivre loin de la ville et de ses réseaux implique une mobilisation de la mère d'autant plus importante qu'elle éprouve des difficultés à trouver dans son environnement résidentiel les ressources nécessaires qui l'aideraient : les membres de la famille élargie

vivent rarement dans la même commune et le co-voiturage entre voisins est vite limité par la complexité d'agencer les contraintes respectives de chaque mère.

Pour des classes moyennes soucieuses de construire un capital culturel à leurs enfants, une telle mobilisation est inévitable car les multiples activités extra-scolaires sont situées, pour partie, hors de la commune de résidence. L'épanouissement personnel désiré pour les enfants passe alors par la décision des parents de mobiliser leur propre temps disponible ou leur carrière professionnelle : des inégalités apparaissent entre les mères qui travaillent et les mères au foyer ; ces dernières, pour les catégories étudiées appartenant aux classes aisées, multiplient les destinations et les déplacements pour les enfants. Le choix des activités des enfants dépend d'un arbitrage entre leurs souhaits, les désirs des parents de satisfaire ces souhaits, mais aussi les possibilités, les arrangements qui seront offerts par le lieu choisi, celui-ci permettant à l'accompagnant de satisfaire les besoins de la vie domestique (possibilité de faire des courses durant le temps de l'activité de l'enfant).

## Grandir en périurbain : frustrations et apprentissage de l'automobilité

Des entretiens semi-directifs auprès de 18 adolescents âgés de 15 à 17 ans ont permis d'approfondir la spécificité de cette tranche d'âge en quête et en apprentissage d'autonomie spatiale pour des jeunes habitant dans des espaces périurbains différenciés en termes d'accessibilité à un transport collectif.

Au fur et à mesure que l'enfant grandit, ses envies le portent vers des expériences urbaines avec ses camarades que la communication virtuelle n'annihile pas, bien au contraire. Ses demandes de sorties font l'objet de négociations avec les parents. Ces négociations font, bien sûr, intervenir les règles et conduites édictées par les parents, ainsi que les contrats passés entre eux et les enfants ; et ces derniers utilisent largement

l'argument de l'isolement résidentiel pour faire culpabiliser les parents qui vont se démener en accompagnements impromptus mais nécessaires à la vie sociale des enfants : « *on n'est pas des taxis ! Ils le disent et me le font comprendre aussi ! Mais nous, c'est normal qu'on veuille sortir ! Si on pouvait prendre le bus, on le prendrait. Mais là, on n'a pas le choix* » [Camille, 17 ans, Meyrargues]. La comparaison de situations résidentielles où l'adolescent a la possibilité de se déplacer de manière autonome par un bus, qui passe à proximité du domicile, permet de mesurer les tensions et frustrations que ressentent les jeunes qui habitent dans une maison isolée, non desservie par le réseau de bus. Les uns, grâce à l'usage des transports collectifs, conquièrent progressivement des lieux nouveaux de liens sociaux, tempérant pour un temps leur désir de voiture ; les autres vivent de manière frustrante cette situation d'isolement et de dépendance aux parents pour le moindre déplacement.

A l'adolescence, la conquête de l'autonomie spatiale participe de l'apprentissage de l'autonomie du futur jeune adulte et les demandes de déplacements pour accéder aux lieux "jeunes" incontournables (centres commerciaux, cinéma, fast-food...) se font plus pressantes. Elles font généralement l'objet de négociations entre parents et enfants qui peuvent aboutir, dans certains cas, au compromis d'une sortie familiale "chacun de son côté" (en zones commerciales ou en centre-ville). Ceci sera facilité lorsque les lieux concernés auront été auparavant cautionnés par des sorties en famille réalisées et apprises dès l'enfance.

Progressivement, l'adolescent va commencer son apprentissage de l'autonomie spatiale qui passe par sa propre aptitude à savoir organiser un déplacement en fonction des contraintes des parents, des temps de parcours, des embouteillages. Tout un savoir-faire autour d'une promesse d'automobilité future se construit, le responsabilise et lui donne l'impression d'organiser son déplacement à défaut de le maîtriser. Il regorge alors d'imagination pour jongler avec les emplois du temps des parents des uns et des autres, pour définir des lieux potentiels de rendez-vous. *Ambre*, 16 ans, explique comment elle organise ses sorties avec sa copine à l'aide

du téléphone et comment elle planifie les déplacements des deux parents et les lieux de rendez-vous.

Ces investigations participent de l'apprentissage du monde urbain et de l'automobilité que l'adolescent attend avec impatience.

L'apprentissage à la conduite accompagnée est alors un premier pas pour les adolescents des zones périurbaines vers leur aspiration à pouvoir obtenir plus tard une voiture ou, *a minima*, un accès à la voiture d'un des membres de la famille. Pour eux, la voiture « *c'est ne plus avoir les parents sur le dos* » [Nicolas, 16 ans, Puyricard], « *ne plus avoir à demander pour être accompagné* » [Jérôme, 17 ans, Meyrargues]. En effet, pour pratiques qu'ils soient, les accompagnements représentent un temps de parcours en vis-à-vis que l'adolescent souhaiterait neutraliser, car ils sont un moment de plus à passer avec ses parents, et l'affichage d'une destination qu'il voudrait, à partir d'un certain âge, pouvoir moins dévoiler. En attendant cette "libération", les adolescents ont à faire face à des situations complexes où se mêlent frustrations (par rapport aux amis) et tensions (par rapport aux parents).

### **Vieillir en périurbain : perte d'automobilité et dépendance sociale**

**A**ujourd'hui, dans certains lotissements périurbains, un vieillissement des familles s'observe et interroge la question du rapport à la résidence et à l'automobile. 36 entretiens semi-directifs ont été menés auprès de personnes âgées de 65 à 85 ans, propriétaires de leur maison individuelle située dans les premières couronnes périurbaines aixoises<sup>2</sup>.

Avec l'avancée en âge de ses habitants, la maison individuelle continue à assurer l'ensemble de ses prérogatives. Elle offre toujours le même potentiel d'espaces, le même environnement qualifié de naturel, la même tranquillité sociale à laquelle les habitants du périurbain sont particulièrement attachés. La maison du périurbain paraît combler, du moins un certain temps, les

aspirations de l'habitant acteur, assurant ainsi la continuité de logiques habitantes par les activités qui continuent à s'y dérouler : petit bricolage, petit jardinage... (Raymond & Haumont, 1964).

Les limitations physiques légères (maladie, léger handicap...) n'empêchent pas l'habitant de rester acteur de son domicile par des procédés d'adaptation qui vont l'aider à se maintenir (aménagement de rampes, douches...). Ces apports techniques ne sont cependant que la partie visible de stratégies d'adaptation inhérentes au processus de vieillissement.

Le repli progressif des sphères d'activités conduit à un recentrement sur l'espace domestique, avec des activités qui changent : les activités domestiques (mots croisés, tricot, TV...) prennent le pas sur les activités exigeant une mobilité. La maison n'est plus vécue de la même manière et peine à accueillir un corps en perte de capacité. Son entretien pose problème (ménage, jardinage) et mobilise la personne âgée qui doit trouver dans son entourage les conditions de son maintien dans son domicile. La personne âgée va alors s'entourer de personnes ressources qui l'aideront à vivre son quotidien (voisins, famille, aide ménagère...). La famille est la première mobilisée, mais il est aussi intéressant d'observer un réinvestissement de la personne âgée dans son quartier résidentiel et une activation des relations de voisinages.

Ne plus conduire implique de demander de l'aide à son entourage (famille, voisins), de se faire accompagner, de devenir tributaire des autres, et de s'adapter aux temps et habitudes des accompagnants. « Normalement, elle (sa fille) vient le vendredi... Mais c'est pas tout le temps, elle est très occupée... » [Mme L., 78 ans, veuve, Puyricard]. Ces mobilisations de l'entourage familial et social peuvent être analysées comme des processus de déresponsabilisation car la personne devient passive et assistée.

Ainsi, habitués à vivre sur le mode du tout automobile, les périurbains âgés vont avoir du mal à accepter de se passer de celle-ci. L'automobile reste l'outil indispensable du mode de vie périurbain. Ils y sont d'autant plus attachés qu'ils appartiennent à une génération qui a valorisé la voiture comme instrument de liberté et d'indépendance. Cet attachement fait qu'ils ne renon-

cent qu'en dernière limite, malgré les légers handicaps qui peuvent restreindre la conduite : « si je m'arrête, après c'est fini » [Mme P., 75 ans, Les Milles]. Les personnes vont adapter leur mobilité pour réduire les risques et/ou ménager la fatigue : ne plus conduire la nuit, emprunter certains itinéraires jugés plus sûrs, grouper les motifs sur un seul jour de sortie... Le léger handicap, bien plus que la question de l'âge, apparaît comme un critère discriminant à la mobilité automobile, mais il peut aussi, selon sa nature, favoriser l'usage de celle-ci : tel est le cas des personnes ayant des difficultés à marcher et qui utilisent leur voiture pour leurs déplacements quotidiens, abandonnant progressivement leurs pratiques des centres-villes (et villages) au profit de centralités périphériques accessibles en voiture.

Attachés à une mobilité automobile, ces habitants âgés envisagent mal d'autres modes de transport tels les transports collectifs. Leur usage est le fait, soit d'anciens habitués, soit de personnes qui ont totalement perdu leur "automobilité", et qui trouvent là un nouveau moyen de s'adapter au prix de nombreux efforts, car les transports collectifs (le réseau et la fréquence), en périurbain, sont peu accommodés aux besoins des personnes âgées.

La fin de leur automobilité est souvent le signe d'un départ résidentiel – « Quand je ne conduirai plus, il n'y aura plus d'intérêt à vivre ici » [M. M., 78 ans, Puyricard] – mais cette mobilité résidentielle apparaît, dans les cas observés, fortement corrélée à des catégories sociales qui ont déjà anticipé cette perspective, soit parce qu'elles ont eu un parcours résidentiel complexe, soit parce qu'elles ont des revenus qui permettent cette anticipation (achat d'un appartement, retour à proximité des enfants...).

Pour beaucoup de personnes âgées vivant en couple, la maison du périurbain constitue la maison de leur vie. Il s'agit de personnes aux revenus modestes, venues s'installer dans un lotissement dans les années 70 et qui s'inscrivent dans des stratégies d'enracinement. Ces personnes vivent rarement isolées, même au moment du veuvage, car elles ont mis en place un réseau relationnel qui participe à leur maintien à domicile, en plus des aides et services à domicile dont elles peuvent bénéficier.



## Effets de la mobilisation et difficultés à mettre en place une politique de déplacements adaptée

Vivre à distance de la ville, lorsque l'on est adolescent ou aîné, implique une forte mobilisation des membres motorisés de la famille pour la réalisation de ses déplacements. Être dépendant dans ses propres déplacements entraîne, dans bien des cas, un quotidien réglé d'où s'échappe tout événement extraordinaire à la base de l'urbanité et de la construction identitaire. L'ennui, dans une maison qui se referme comme un piège, est souvent exprimé au cours des entretiens. Pour les personnes âgées, en perte de mobilité, la semaine représente une longue période d'attente et d'espoirs tendue vers les probables visites familiales du week-end. Ce temps d'isolement peut être ponctué de rendez-vous téléphoniques avec des amis que l'on ne voit plus et qui permettent de garder des contacts. De leur côté, les adolescents vivent mal la coupure du week-end intervenant au sein de semaines scolaires à forte intensité relationnelle. Là encore, l'usage du téléphone ou du "chat" sont des moyens de pallier l'absence de relations et de prendre des contacts.

Cette mobilisation familiale s'inscrit toutefois dans des trajectoires bien différentes selon que l'on est jeune ou vieux. Si les premiers s'inscrivent dans un processus d'émancipation individuelle, les seconds, eux, perdent peu à peu leur statut de personne autonome. Là où l'adolescent n'hésitera pas à multiplier les demandes et à faire culpabiliser ses parents de sa situation "d'exclu", la personne âgée aura tendance à se considérer comme une personne "encombrante" et à limiter ses propres besoins de sorties, pour ne pas trop déranger l'accompagnant.

Conscients davantage de la perte d'attractivité économique et résidentielle des territoires étouffés par l'automobile, que des inégalités d'accès à l'automobile, la Communauté d'agglomération du Pays d'Aix (CPA) a mis en place un Plan de Déplacement Urbain avec des efforts conséquents faits au niveau des liaisons interurbaines. La fréquence des bus interurbains

a ainsi augmenté de manière significative : elle a doublé en proposant huit aller et retour dans la journée avec une tarification avantageuse pour les jeunes, leur permettant d'accéder à l'ensemble des lignes du réseau urbain et interurbain ; la gratuité est assurée aux seniors par le biais du Conseil Général. Cependant, les fréquences et les plages horaires répondent aux besoins de population active (pas de bus après 19h30), alors que les jeunes, comme les personnes âgées utilisatrices des TC, souhaiteraient des bus plus tardifs (pour pouvoir aller au cinéma ou au théâtre). Le principe du réseau en forme d'étoile peine encore à desservir des espaces périphériques qui sont pourtant les lieux de vie des personnes âgées ayant tendance, progressivement, à privilégier la proximité et l'accessibilité des centralités périphériques dans leurs comportements automobiles. Pour les jeunes, par contre, ces centralités périphériques sont inaccessibles de manière autonome et la forme du réseau de transport collectif les conduit directement à passer du quartier (ou la commune de résidence) au centre ville d'Aix-en-Provence.

## Conclusion

Les morphologies de l'étalement urbain maintiennent la reproduction d'un modèle où la famille et l'automobile constituent les ressources essentielles pour pouvoir bien y vivre. Pour ne pas savoir adapter le fonctionnement de leurs territoires à la complexification sociogénérationnelle des habitants, les politiques urbaines locales induisent des frustrations chez certaines populations et des tensions au sein des familles. Ce constat invite à réfléchir au défi de la pluralité dans une ville étalée que l'on voudrait durable tant dans ces modes de déplacements qu'au niveau des localisations des équipements et des services. Ainsi, la question de l'accessibilité aux centralités périphériques, renforcée pour les uns (les personnes âgées motorisées) et quasi inexistante pour les adolescents, tend à révéler des processus ségrégatifs intergénérationnels et invite à explorer plus finement les figures générationnelles de l'urba-

nité des périphéries urbaines. Et vouloir saisir le périurbain comme un ensemble socialement homogène (Jaillet, 2004) tend à rendre invisible une diversité sociale et générationnelle aux besoins spécifiques, constituant par là même un enjeu pour les politiques urbaines qui doivent prendre en compte les effets négatifs encore méconnus de la mise à l'écart en termes de frustrations et discriminations, de construction identitaire et santé publique.

## Notes

<sup>1</sup> Recherche Plan Urbanisme Construction Architecture – Appel d'offre : « *Ville émergente* ».

<sup>2</sup> Recherche Ministère de la Recherche /CNRS – Appel d'offre : « *Développement urbain durable* ».

<sup>3</sup> L'article R123.18 du code de l'urbanisme les définit ainsi : « *Zones desservies partiellement par des équipements qu'il n'est pas prévu de renforcer et dans lesquelles des constructions ont déjà été édifiées* ». Il s'agit de « *zones de campagne* » ou de « *zones rurales* » dans lesquelles il a été possible de construire sur des terrains d'au moins 4000 m<sup>2</sup>, produisant un urbanisme éparpillé, sans liaisons ni réflexions. Ces zones sont amenées à disparaître dans le passage du POS au Plan Local d'Urbanisme (PLU) afin de contenir l'urbanisation et de la limiter aux zones déjà bâties.

## Références

- Cuturello, P. (1993), Propriété et sens commun. A propos d'un consensus. *Annales de la Recherche Urbaine*, n°65, 114-121.
- Després, C., Pinson, D. & Ramadier, Th. (2008). Etalement urbain et discrimination par l'automobile (aînés et jeunes à Aix, Québec et Strasbourg). In D. Pinson, *Métropoles au Canada et en France, Dynamiques, Politiques et Cultures* (pp. 47-63). Rennes : Presses Universitaires de Rennes.
- Dubet, F. & Martucelli, D. (1998). *Dans quelle société vivons-nous?* Paris : Le Seuil.
- Dupuy, G. (1999). *La dépendance automobile*. Paris : Anthropos.
- Fagnani, J. (1990). Interactions conjugales et choix résidentiels des couples biactifs en région Ile de France : négociations, arbitrage et compromis. Actes de l'atelier D : Mobilités résidentielles et mutations urbaines, 4<sup>ème</sup> Conférence Internationale de Recherche sur le logement : *Les Enjeux Urbains de l'Habitat*, Paris, 3-6 Juillet. <http://www2.urbanisme.equipement.gouv.fr/cdu/datas/docs/ouvr7/cilog14.htm>.
- Jaillet, M.-C. (2004). L'espace périurbain : un univers pour les classes moyennes. *Revue Esprit*, mars, 40-61.
- Klein, O., Ortar, N. & Pochet, P. (2007). Mobilités, différenciations et inégalités : des questions actuelles. *EspacesTemps.net, Textuel*, 25.04.2007/ <http://espacestemp.net/document2239.html>
- Luxembourg, N. (2005). *Renouvellement social et immobilités en périurbain*. Thèse de Doctorat en Aménagement de l'espace, urbanisme, sous la direction de Daniel Pinson, Institut d'Aménagement Régional. Université Paul Cézanne, Aix-en-Provence.
- Pinson, D. & Thomann, S. (2001). *La maison en ses territoires. De la villa à la ville diffuse*. Paris : L'Harmattan.
- Pitrou A. (1998). La famille, lieu d'intégration ou de repli ? In G. Eld (sous la dir.), *La famille, le lieu et la norme* (pp. 139-148). Paris : l'Harmattan.
- Raymont, H. & Haumont, M.-G. (1964). *L'habitat pavillonnaire*. Paris : Comité Réseaux des Universités (CRU).
- (de) Singly, F. (2002). *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 urbains de 11 à 13 ans. Institut pour la ville en mouvement (IVM).
- (de) Singly, F. (1996). *Le soi, le couple et la famille*. Paris : Nathan.

# Faire Savoirs

n° 8 - décembre 2009

Sciences humaines et sociales en région PACA



## Mobilité et métropolisation en Région PACA

### Quels transports pour demain ?

**Coordination :**  
**Xavier Godard & Michel Quercy**

#### thèses

**Lauren Andres**

*La ville mutable  
Le cas de la friche de la Belle de Mai*

**Magali Ballatore**

*L'expérience de mobilité des étudiants Erasmus :  
les usages inégalitaires d'un programme d'échange  
Une comparaison France/Angleterre/Italie*

**Virginie Avezou-Boutry**

*Acculturation, niche de développement et d'apprentissage  
et adaptation scolaire des pré-adolescents marseillais d'origine  
comorienne*

#### lecture

**Les Gitans par Marc Bordigoni**

*Jacques Guilhaumou*