



HAL
open science

Étalement urbain et discrimination par l'automobile (aînés et jeunes à Aix, Québec et Strasbourg)

Carole Després, Daniel Pinson, Ramadier Thierry

► **To cite this version:**

Carole Després, Daniel Pinson, Ramadier Thierry. Étalement urbain et discrimination par l'automobile (aînés et jeunes à Aix, Québec et Strasbourg). Daniel Pinson. Métropoles au Canada et en France, Dynamiques, politiques et cultures, Presses Universitaires de Rennes, pp.47-63, 2008, Sciences humaines et sociales, Espaces et territoires, 978-2-7535-0632-9. hal-01813077

HAL Id: hal-01813077

<https://hal.science/hal-01813077v1>

Submitted on 12 Jun 2018

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

ÉTALEMENT URBAIN ET DISCRIMINATION PAR L'AUTOMOBILE

(AINES ET JEUNES A AIX, QUEBEC ET STRASBOURG)

Carole DESPRÉS, Daniel PINSON et Thierry RAMADIER¹

(version auteurs du chapitre 3 de *Métropoles au Canada et en France, Dynamiques, politiques et cultures* (Daniel Pinson, Ed.), Rennes : Presses Universitaires de Rennes, 2008.

Ce texte, écrit à trois mains, est la synthèse d'un travail de recherche mené sur deux territoires français et un territoire québécois : les communautés métropolitaines de Strasbourg, du Pays d'Aix et de Québec².

Son objectif était de mettre en relation dans une visée comparative :

- les morphologies de ces trois territoires en observant plus particulièrement le processus d'étalement urbain ;
- les fréquences, les modes et les facilités d'accès aux aménités des centres urbains principaux et secondaires par et pour les adolescents et les aînés résidant en péri-urbain, en lien avec leur manque d'automobilité ;
- les représentations spatiales et sociales de la ville, des banlieues et des quartiers périurbains, portées par ces deux catégories de population.

Nous nous sommes plus particulièrement attachés à vérifier, d'abord, et pour chacune des aires culturelles retenues, l'hypothèse d'une discrimination frappant ces deux générations qui, comme les jeunes en quête d'autonomie, ne bénéficient pas encore de la mobilité automobile, ou, comme les personnes âgées en perte d'indépendance, sont en passe de ne plus en disposer.

En second lieu, la recherche s'est posée la question de l'existence éventuelle des différences régionales et culturelles de ces territoires et de leurs effets sur les pratiques et le discours sur la mobilité.

Après avoir abordé succinctement l'organisation spatiale des territoires respectifs et leur composition sociodémographique et les approches méthodologiques différenciées mises en œuvre par chacune des équipes, nous présenterons, à travers un essai de mise en relation des analyses issues de l'investigation des trois équipes, les principaux résultats de cette recherche.

L'organisation spatiale des trois territoires et leur composition sociodémographique

Si les trois territoires présentent des similarités — nombre de communes représentées, population se rapprochant d'un demi-million d'habitants, présence d'un centre historique reconnu et fortement fréquenté par les touristes internationaux — qui

¹ Respectivement GIRBa, université Laval Québec, CIRTA, université Paul Cézanne Aix-Marseille III, Laboratoire Image et Ville, CNRS-université Louis Pasteur, Strasbourg. Ont notamment contribué à cette étude : A. Fortin, G. Vachon, S. Lord, N. Bachiri, L.-M. Gagnon (Québec) ; N. Luxembourg, B. Richier, S. Thomann (Aix) ; C. Petropoulou, H. Haniotou, A.-C. Bronner, C. Enaux (Strasbourg).

² Recherche retenue dans le cadre du premier appel d'offres du Programme interdisciplinaire « Développement urbain durable » (PIDUD) du CNRS, 2003.

rendent leur comparaison possible, ils n'en affichent pas moins des spécificités qui enrichissent leur comparaison du point de vue de leur rapport à l'étalement urbain.

La superficie des trois communautés comme la densité de leur population présentent d'importants écarts.

Le profil démographique de chaque communauté ainsi que les prévisions de croissance diffèrent sensiblement en fonction des trois communautés.

La croissance démographique prévue pour l'Alsace est très faible, mais Strasbourg est la plus jeune commune française de plus de 200 000 habitants. Aix vieillit mais avec une croissance démographique affirmée. Québec vieillit et une stagnation démographique, voire une décroissance, est anticipée.

Le rapport à la culture et à la nature de ces trois territoires présente des différences bien connues, qui pèsent de manière significative sur les populations.

Trois territoires métropolitains		
Strasbourg	Pays d'Aix	Québec
27 communes	34 communes	26 municipalités
Superficie : 306 km ²	Superficie : 1 296 km ²	Superficie : 3 247 km ²
Densité : 1 405 h/km ²	Densité : 257 h/km ²	Densité: 211 h/km ²
Pop: 451 240 h	Pop: 332700 h	Pop: 684207 h
60 % à Strasbourg	40 % à Aix-en-Provence	74 % à Québec
6,5 % augmentation entre 1990 et 1999	10 % augmentation entre 1990 et 1999	5 % augmentation entre 1991 et 2001
Croissance démogr. faible prévue	Croissance démogr. prévue	Déclin démographique prévu
Vieillessement prévu mais pop plus jeune	Vieillessement amorcé et annoncé	Vieillessement amorcé et annoncé
Ville du patrimoine mondial	Région touristique : 800 000 touristes/an	Ville du patrimoine mondial

Les approches méthodologiques

Bien que toutes les équipes s'intéressent au lien entre morphologie et rapport à l'espace et que l'approche qualitative y trouve une place essentielle, les cadres conceptuels et les stratégies méthodologiques diffèrent d'une équipe à l'autre.

Image et ville

Pour l'équipe du Laboratoire *Image et ville* dont les compétences croisent géographie urbaine et psychologie de l'environnement, l'analyse des représentations, c'est-à-dire du support sur lequel s'étaient les comportements spatiaux, est fondamentale. Elle s'effectue à travers la prise en compte des connaissances spatiales pour comprendre les lieux fréquentés, ainsi que l'analyse des significations environnementales. La cognition spatiale (organisation cognitive de l'espace) et les caractéristiques morphologiques de l'espace, relevées à l'aide d'images satellites sont deux dimensions importantes de la démarche de recherche.

CIRTA

Pour l'équipe du CIRTA, croisant sociologie, urbanisme et géographie, la notion de territoire est une donnée fédératrice et significative. Le but est de révéler, à partir des discours produits par l'habitant et de leurs pratiques spatiales résidentielles et de mobilités quotidiennes, reconstituées dans l'espace, les logiques habitantes saisies notamment à travers les différences qui marquent l'individuation contemporaine et les discriminations sociales et générationnelles en formation. L'équipe est également attentive aux interrogations que soulèvent ces logiques en regard de la durabilité des territoires et de la validité des politiques qui en orientent l'aménagement.

GIRBa

Pour l'équipe du GIRBa dont la composition est dominée par des professeurs et étudiants en architecture, l'analyse des milieux bâtis constitue une étape importante de la recherche. Le processus de transformation et la caractérisation des tissus résidentiels et des tissus spécialisés ainsi que de leurs types architecturaux correspondants constitue une dimension importante du programme de recherche. Ces données sont croisées avec les usages et les représentations de l'espace, tels que révélés à travers la recension des déplacements et des lieux fréquentés, ainsi que par l'analyse du discours sur ce dernier.

Par delà la démarche, le travail des équipes a également différé du point de vue des territoires étudiés :

- le Laboratoire *Image et Ville* s'est intéressé à une banlieue de première couronne de la ville de Strasbourg édifée dans les années 1950 et 1960 ;
- le CIRTA a porté son attention sur des types de milieux résidentiels périurbains à l'écart, voire très à l'écart des centralités de la Communauté du Pays d'Aix;
- le GIRBa s'est à la fois intéressé aux banlieues pavillonnaires des années 1950 et 1960 et aux secteurs périurbains édifés depuis les années 1980 dans la Communauté métropolitaine de Québec.

Mise en relation des principaux résultats

Nous avons mis en relation les résultats des trois recherches à partir d'un certain nombre de thèmes que nous avons jugés pertinents en regard des questionnements initiaux communs que les équipes ont posés au départ de cette recherche en coopération.

Ils seront abordés de manière séparée pour les aînés et les jeunes. En effet, si ces deux catégories ont en partage des difficultés dans leur accessibilité aux services, ils vivent, sur le seul plan des mobilités, en faisant abstraction de bien d'autres aspects de leur existence, des situations et des sentiments de mise à l'écart sensiblement différents.

La présentation que nous donnons ici est discursive et aborde successivement, pour les aînés :

- leurs pratiques résidentielles, notamment les effets de la perte d'automobilité sur leurs pratiques domestiques et sur leur mobilité résidentielle ;
- l'évolution de leurs pratiques de mobilité ;
- leurs modes de fréquentation des services offerts ;
- leur rapport au territoire urbain dans ses différentes parties ;

pour les jeunes :

- leur socialisation dans le milieu familial, auprès des institutions éducatives, dans leur contact avec la société... ;
- leurs modes de fréquentation des services offerts ;
- leurs pratiques de mobilité et leur autonomisation socio-spatiale ;
- leur rapport aux et leur représentation des territoires ;
- leur projet de construction personnelle, la place qu'ils donnent à l'automobilité et à l'urbanité.

Pour chacun de ces thèmes, sont d'abord exposées les pratiques et représentations partagées dans les trois agglomérations concernées ; vient ensuite renonciation des aspects qui apparaissent spécifiques à chacune de ces aires urbaines.

LES AINÉS

Les pratiques domestiques et la mobilité résidentielle

Éléments communs

Les aînés rencontrés dans les banlieues et le périurbain, et ce dans leur immense majorité, qu'ils résident à Québec ou à Aix, aspirent à vieillir sur place, en maison individuelle. Ce choix s'accompagne d'un certain rejet de l'habitat spécialisé, et d'un fort attachement à la maison elle-même — car elle est habitée depuis longtemps — et à son environnement. La tranquillité du quartier, la nature, pour les habitations situées plus à l'écart, sont mises en avant pour justifier cette appréciation.

Ce maintien à domicile a cependant entraîné ou nécessité l'instauration de nouvelles temporalités domestiques. Avec la fin de l'activité professionnelle, puis l'apparition de difficultés physiques associées au vieillissement, on s'aménage une autre vie, plus inscrite dans le domicile, impliquant moins de sorties extérieures. On observe ainsi un certain recentrage des activités sur, dans et autour de la maison, que l'on aménagera souvent pour être mieux adaptée à ce recentrage et à l'accueil d'un corps en perte de capacités.

Éléments de différenciation

Pour autant, on note, de Québec à Aix, un certain nombre de variations dans la grande tendance notée plus haut.

Ainsi à Québec, en banlieue de première couronne, certains aînés (plutôt des hommes, veufs) ne sont pas hostiles à un habitat intergénérationnel. En périurbain québécois, on note l'attrait de la construction neuve au moment du départ en retraite, sans toutefois le désir de se rapprocher de la ville centre dans le choix d'une nouvelle localisation. Pour les aînés ayant vécu en campagne reculée, le choix du périurbain rapproche des services tout en permettant le maintien dans un environnement familial. Enfin, pour certains aînés plus urbains de souche, le choix du périurbain vient consacrer la résidence secondaire ou le chalet en lieu de retraite. Ces trois modes d'insertion dans le périurbain témoignent d'un attachement à la campagne, à la région d'origine, au pays de son enfance. En des temps où l'on souligne volontiers l'affaiblissement des solidarités lignagères, ces mouvements semblent traduire au contraire la force des liens familiaux et leur caractère déterminant dans les choix résidentiels au moment de la retraite.

Dans le périurbain aixois, la « villa » symbolise l'unité de la famille en même temps qu'un projet résidentiel réussi. Désormais trop grande, elle devient un repaire-repère familial où se retrouve en de nombreuses occasions la famille élargie. Cependant l'abandon guette ce havre familial : il suffit qu'un des deux conjoints disparaisse pour que sa fonction hospitalière s'évanouisse. Alors que le couple recevait une descendance souvent abondante (le baby-boom), la veuve sera dorénavant reçue chez l'un de ses enfants. De nouveaux types de sociabilité se seront ainsi succédés, de la garde des petits enfants à la visite du cimetière.

Quant à l'éventualité d'un changement résidentiel, outre qu'elle est freinée par l'attachement à la villa, elle est également à la fois découragée par la faiblesse de l'offre immobilière et le niveau élevé de ses prix, en pays d'Aix, et l'appréhension du déménagement d'une habitation où se sont accumulés les objets et les souvenirs. L'adaptation de l'espace domestique (pièces, équipement, jardin) constitue alors le recours face à la perte de ses capacités physiques.

L'évolution des pratiques de mobilité

Éléments communs

Partout, on assiste au passage d'une mobilité quotidienne intense et contrainte, pour une grande partie liée au travail, à une mobilité plus souple mais souvent plus modérée, à la fois calculée en distance, en parcours et en temps. C'est ainsi que les aînés privilégient les « heures creuses » pour se déplacer, de façon à circuler plus aisément et dans des conditions de sécurité meilleures.

Mais l'aîné est en même temps dominé par une dépendance accrue à l'automobile que l'on peut associer à la crainte, qu'il vit comme une dépossession, de ne plus être automobile. Dans ces conditions, le recours au véhicule constitue une pratique non négociable, que l'on fait durer jusqu'aux limites ultimes de ses capacités et à celles d'une sécurité dont on fait une évaluation optimiste. Mais dans les parties les plus excentrées de l'agglomération, pratiquement aucun mode alternatif (transports en commun, co-voiturage, etc.) n'existe qui puisse se substituer à l'automobile.

Éléments de différenciation

De Québec à Aix, des types de mobilités ont été dégagés qui rendent compte de l'éventail des rapports à la mobilité. Ils sont plus en rapport avec des sociaux-types d'aînés qu'avec une gradation d'âge. Ils présentent par ailleurs d'évidentes similitudes : elles tiennent peut-être plus compte en réalité des quartiers choisis : proche et lointaine banlieues, périurbain plus ou moins éloigné, ou des modes d'analyses des équipes que des aires culturelles concernées.

À Québec, la déclinaison des mobilités permet ainsi de distinguer : casaniers, voisins, motorisés, hypermobiles et navetteurs. En périurbain surtout, le climat oblige à moins de sorties en hiver. On constate par ailleurs la force des habitudes de consommation, qui fera que même après un déménagement, on maintient sa fidélité à un commerce en dépit de son éloignement.

En banlieue de Strasbourg, la typologie de mobilité distingue domo-centrés, citadins, rurbains et banlieusards. Ces mobilités sont structurées sur la base des ségrégations socio-spatiales propres à la banlieue de première couronne où se succèdent quartiers

pavillonnaires et grands ensembles. La captivité des derniers contraste avec la mobilité centrale ou périphérique des premiers.

Dans le périurbain aixois, on a pu distinguer casanier, mobile-local et mobile-régional. Les deux derniers types, représentatifs des jeunes aînés sont en réalité des « casaniers en devenir ». Ils maintiendront cependant leur automobilité jusqu'à la limite extrême de leur capacité (vue et réflexes), tant ils ont de la difficulté à vivre la dépendance du « bon vouloir » d'enfants ou de voisins pour accomplir leurs déplacements.

Les modes de fréquentation des services offerts

Éléments communs

Parce qu'elles les dispensent des difficultés de stationnement en centre-ville et protègent des intempéries, les aînés apprécient les places offertes dans les nouvelles centralités commerciales secondaires. On note également leur profond attachement au médecin personnel (il peut dissuader de changer de logement). À cet égard, la pression pour des services, généraux et de santé, ne cesse de s'accroître dans les parties excentrées de la ville avec le vieillissement des populations de banlieues, mais également la mobilité interrégionale qui semble s'observer à Québec.

Éléments de différenciation

En banlieue de première couronne à Québec, les aînés pratiquent diverses activités sportives (golf, badminton, quille...), mais demandent aussi une augmentation de cette offre d'activité. En périurbain, ils ont recours à la banque, au coiffeur et au médecin que l'on trouve souvent dans le noyau villageois. Ils pratiquent volontiers les centres commerciaux comme espaces de loisirs et réalisent leurs courses dans les magasins-entrepôts. En contrepartie, on constate une certaine méconnaissance ou un certain refus des services à domicile.

À Strasbourg, les aînés du quartier de pavillons étudié en banlieue utilisent volontiers les petits commerces de l'ancien noyau urbain situé à proximité (Vieux Cronembourg).

Dans le périurbain aixois, les centralités secondaires commerciales (privées) ont contribué à restructurer des territoires étalés du fait de la dispersion résidentielle, mais les aînés continuent de marquer leur attachement aux marchés de plein vent et aux petits commerces des anciens villages pour la sociabilité qu'ils disent continuer à y trouver.

Le rapport au territoire urbain dans ses différentes parties

Éléments communs

Que l'on habite les banlieues de Québec et de Strasbourg ou le périurbain de Québec et du pays d'Aix, la vision de la ville qu'entretiennent les aînés reste négative. La campagne présente à l'inverse une image positive. Dans la banlieue strasbourgeoise, cela mérite d'être nuancé car certains groupes sociaux, à fort capital culturel, du quartier pavillonnaire étudié ont une appréciation très positive du centre-ville. Dans l'ensemble on peut observer que le mode de vie de ces aînés est largement asservi à l'usage de l'automobile et que, malgré la

multiplication des facteurs qui affectent leur aptitude à la conduite, ils ont une grande difficulté à s'en affranchir.

Éléments de différenciation

À Québec, en banlieue de première couronne, les deux tiers des aînés sont originaires de la campagne et, en périurbain, une majorité a un lien biographique avec la campagne.

Dans le quartier pavillonnaire strasbourgeois, assez diversifié socialement, une corrélation peut être établie entre la référence au centre-ville, même s'il n'est pas fréquenté, et le capital culturel des aînés résidant dans ce quartier. Un fort capital économique les oriente à la différence vers le périurbain proche. Le déficit de ces deux attributs poussera les aînés concernés au repli résidentiel ou au repli vers la banlieue.

Dans le périurbain aixois, on observe, avec les effets du vieillissement, le rétrécissement notoire du territoire pratiqué. À ce stade de leur existence, certaines veuves regrettent une installation en périurbain, initialement voulue par leur mari, et manifestent ainsi un regain d'intérêt pour la ville et ses aménités.

LES ADOLESCENTS

La socialisation en milieu familial, éducatif, en société...

Éléments communs

À Québec comme à Aix, pour des raisons d'accessibilité physique à la ville et, à Strasbourg, pour des raisons de ségrégation socio-spatiale affectant le grand ensemble de la « Cité Nucléaire », les jeunes sont plus confinés au lotissement, à la maison isolée ou au quartier d'habitation.

Le besoin de rencontre porté par l'ensemble de ces jeunes se réalise alors dans l'institution scolaire, mais les affinités se déploient en réalité hors d'elle, dans le centre ou les centralités périphériques. Ils constituent à ce titre des lieux d'émancipation des jeunes comme jeunes hors des institutions familiale et éducatives.

Si ces centralités ont un attrait considérable auprès de ces jeunes, la maison individuelle, pour les jeunes disposant de ce mode résidentiel, constitue un lieu de bien-être en même temps que d'attachement indéniable.

Éléments de différenciation

En proche banlieue strasbourgeoise, assez aisément accessible par les transports en commun, le centre-ville s'avère un lieu d'émancipation pour les jeunes filles de fin de premier cycle secondaire, alors que les grands ensembles sont pour les garçons des lieux d'ancrage du réseau de relations. La part importante de population de culture maghrébine peut en partie expliquer ce contraste de comportement entre les sexes³.

Dans le périurbain québécois, les jeunes manifestent à la fois un fort désir (*fun*) et une peur de l'autre qui semble devoir être associée à leur manque d'expérience des espaces

³ Voir à ce sujet : Bekkar R., Boumaza N., Pinson D., *Familles maghrébines en France, L'épreuve de la ville*, Paris, PUF, 1999.

publics, du moyen de transport jusqu'aux lieux d'un centre-ville encore mal connu. Ils associent souvent les centres commerciaux avec le centre-ville.

En périurbain aixois et québécois, les classes moyennes et moyennes supérieures qui dominent ces parties du territoire de l'agglomération attachent une grande importance au capital culturel et éducatif de leur descendance. La réussite scolaire se doit d'être complétée par des activités extra-scolaires dont le choix est soigneusement étudié, quel que soit le prix à payer en temps et en argent. Cette exigence entraîne une gestion difficile des déplacements, qui peut être un facteur supplémentaire d'inégalité lorsque l'on ne dispose pas de la densité d'un entourage familial souhaitable (grands parents, oncles et tantes...).

Mais sur un autre plan, les parents ne sont pas mécontents d'assurer un contrôle sur leur enfant, contrôle facilité par l'éloignement de la résidence, et s'attachent en ce sens à satisfaire tout ce qui est indispensable, dans la villa, à l'épanouissement de leur enfant, de la piscine aux NTIC. Les relations tendent alors à s'établir de maison à maison et érigent la villa de l'ami d'enfance, où l'on joue et où l'on peut passer la nuit, comme une autre référence domestique.

Les modes de fréquentation des services offerts

Éléments communs

D'Aix à Québec, on observe la forte attraction des commerces en centre-ville mais aussi celle des grands centres péri-centraux. Les jeunes donnent une importance considérable à l'existence d'un large éventail d'activités ; sa concentration dans ces centralités en fait l'attraction, alors que dans leur environnement résidentiel ils sont confrontés à sa dispersion et aux inégalités communales de cette offre. Pour cette raison, dans le périurbain, la mobilité est une condition pour le choix d'une activité et l'accompagnement automobile, à défaut de transports en commun efficaces, une condition de sa possibilité.

Éléments de différenciation

Dans le pays d'Aix, l'équipement socio-éducatif des petites communes autour de la ville centre reste tributaire d'une politique du début de la périurbanisation résidentielle qui privilégiait les établissements d'enseignement primaire (extension des écoles de la III^e République) et les équipements de petite enfance. L'offre de l'enseignement secondaire (auquel tous les jeunes ont pourtant accès) est bien plus concentrée, ce qui va à l'encontre du mouvement d'étalement urbain que l'on constate au fil des ans.

Au Québec, à la différence de la situation française, les magasins sont ouverts le dimanche. Quant aux stations-services et aux « dépanneurs », ils possèdent une forte attractivité auprès des jeunes de la région urbaine de Québec qui en font des lieux de regroupement spontané.

En pays d'Aix l'offre d'activités extra-scolaires reste très disparate d'une commune à l'autre, et au bout du compte très dispersée, mais plus que de nouveaux équipements, c'est plutôt des animations au village, des manifestations culturelles que réclament les jeunes du périurbain.

À Strasbourg, on observe, dans la Cité Nucléaire, une forte fréquentation de l'aide aux devoirs qui s'effectue dans un cadre associatif ainsi qu'une importante utilisation des équipements sportifs localisés à proximité de la résidence.

Pratiques de mobilité et autonomisation socio-spatiale

Éléments communs

Aussi bien à Québec qu'à Aix, le constat s'impose d'une déficience certaine des transports en commun et des transports scolaires en périurbain. La conséquence en est un accompagnement des jeunes, par d'autres personnes, les parents en premier lieu, très répandu. La contrepartie d'horaires difficiles à combiner, entre contraintes professionnelles et emploi du temps scolaire est un contrôle parental plus propice au confort et à la sécurité des jeunes. Ces derniers, pour leur part, bénéficient d'une rapidité d'accès aux établissements scolaires qui divise souvent par deux leur temps de voyage par rapport au transport en autobus scolaire ou en autobus de ville. Même quand ils sont disponibles, les transports en commun restent assez faiblement utilisés, pour des raisons de fréquences mal adaptées ou de trajets trop longs. De plus la dispersion des maisons contraignent les parents ou des proches parents à effectuer des micro-accompagnements jusqu'aux arrêts de bus.

Éléments de différenciation

En périurbain à Québec, les écoles publiques, tout comme les écoles privées, peuvent être très éloignées de la maison. De plus, les écoles publiques à vocation particulière (qui se sont multipliées dans la dernière décade avec des programmes sports/études, arts/études, etc.), encouragent la mobilité des élèves qui ne choisissent plus nécessairement l'école de quartier, ce qui complique encore la gestion des déplacements. Le transport scolaire vers ces établissements est assuré par une flotte d'autobus réservée à cette seule fin. Les trajets sont tortueux et inefficaces et la durée des parcours longue. Souvent, les parents assument le transport à l'aller ou au retour, lorsque ce n'est pas dans les deux directions.

À Québec, les jeunes du périurbain ont une vision négative des « autobus de ville » : ils ne s'y sentent pas en sécurité et ils éprouvent une certaine appréhension face à une ville mal connue. En contrepartie l'autobus scolaire est aussi vécu par plusieurs comme un lieu de sociabilités et un outil d'autonomisation pour faire l'expérience de la ville. Règle générale, dans le périurbain, les jeunes dépendent du bon vouloir de leurs parents pour se déplacer. Ils sont en constante quête de « lift », d'occasions, pour se rendre à leurs lieux de loisirs et de sports, dans les centres commerciaux ou dans le centre historique. Malgré les découragements que leur opposent leurs parents, les jeunes du périurbain sont plutôt favorables à l'utilisation du vélo.

Dans le Pays d'Aix, un effort important a été consacré depuis quelque quatre ans à l'amélioration des dessertes de transports en commun, notamment en périurbain, directement liée à la prise en charge de cette compétence par la communauté d'agglomération. Il en résulte, selon la CPA, une augmentation de 13 % de scolaires transportés en 4 ans et les jeunes se félicitent d'un dispositif tarifaire unique (autocar interurbain et autobus urbain) qui facilite leur autonomisation socio-spatiale et leur exploration cognitive de la ville (car + bus + marche à pied).

En ce qui concerne le grand ensemble étudié en proche banlieue de Strasbourg, une typologie de mobilité a été élaborée qui distingue les domo-centrés, et les banlieusards, plutôt de sexe masculin, et les citadins. De façon quelque peu inattendue, il a été constaté que la politique de la ville centrée sur le vélo n'a pas d'incidence sur cette population de jeunes.

Le rapport à l'automobile et l'accessibilité au territoire

Éléments communs

Où que l'on soit, l'automobilité représente un confort recherché par le jeune, et le permis de conduire, décroché, est le premier pas vers cette liberté qui se confond pour lui avec cette mobilité qui lui donnera accès à la ville. Car celle-ci est pour lui, du fait de la mixité de son espace public, un lieu de socialisation recherché. Le jeune s'y trouve entre anonymat, à l'abri du contrôle parental, et visibilité, en appartenant à des groupes, bandes, « gangs » (Québec) ou tribus identifiables par leur style. Le succès du « chat », phénomène nouveau de socialisation, loin d'enfermer le jeune dans la maison familiale, le projette vers des réunions et rencontres à venir avec sa bande.

Les jeunes du périurbain québécois comme ceux du périurbain aixois disent aimer la « nature » et apprécient la tranquillité de la campagne. Cependant les lieux animés (centre-ville et centres commerciaux périphériques) exercent sur eux une certaine attraction, pour ne pas dire une séduction qu'ils expriment spontanément. L'automobile, et donc la détention du permis de conduire, sont dès lors pour eux les clés de l'accessibilité à ces lieux animés.

Éléments de différenciation

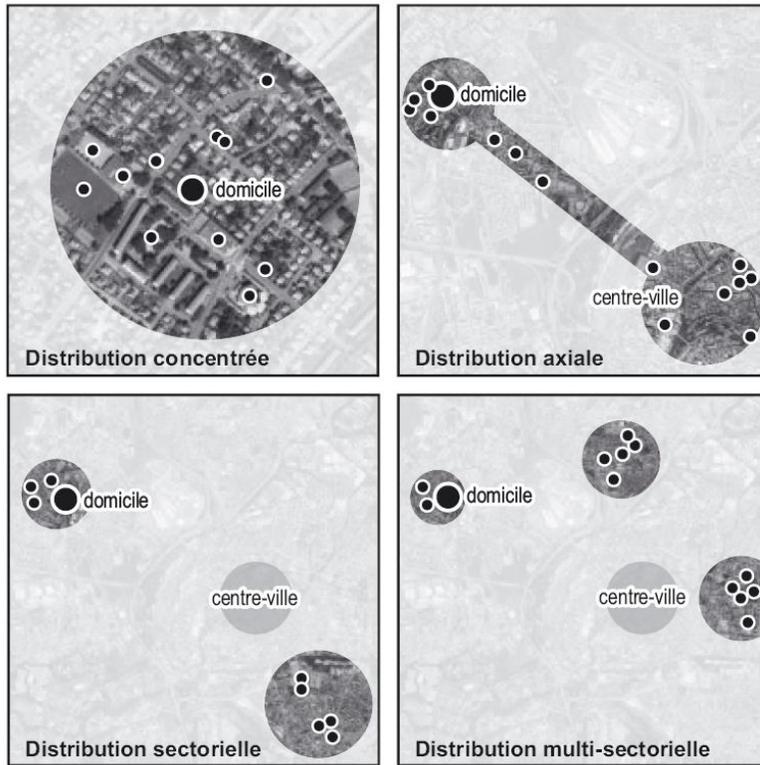
En France, où l'âge légal d'autorisation de conduire est légalement plus tardif qu'au Canada (18 ans contre 16-17), la conduite accompagnée est une quasi-norme sociale. De manière complémentaire le permis de conduire est perçu comme un passeport pour l'emploi. Dans les grands ensembles (à Strasbourg notamment), l'automobilité apparaît comme une opportunité pour élargir la diversité des loisirs.

Pour les jeunes du périurbain de l'agglomération de Québec, c'est la nature des activités qu'on peut y faire qui détermine l'appréciation portée aux lieux publics plutôt que l'aménagement des lieux proprement dit. C'est donc avant tout comme lieux de socialisation et de consommation qu'ils les évaluent. La maison de leurs parents bénéficie aussi d'un jugement positif, comme son environnement, mais c'est son éloignement qu'ils remettent en cause. Les cinéplex en périphérie et l'ouverture des centres commerciaux les dimanches leur donnent accès à des lieux de socialisation mais aussi une proximité à des lieux de plein air.

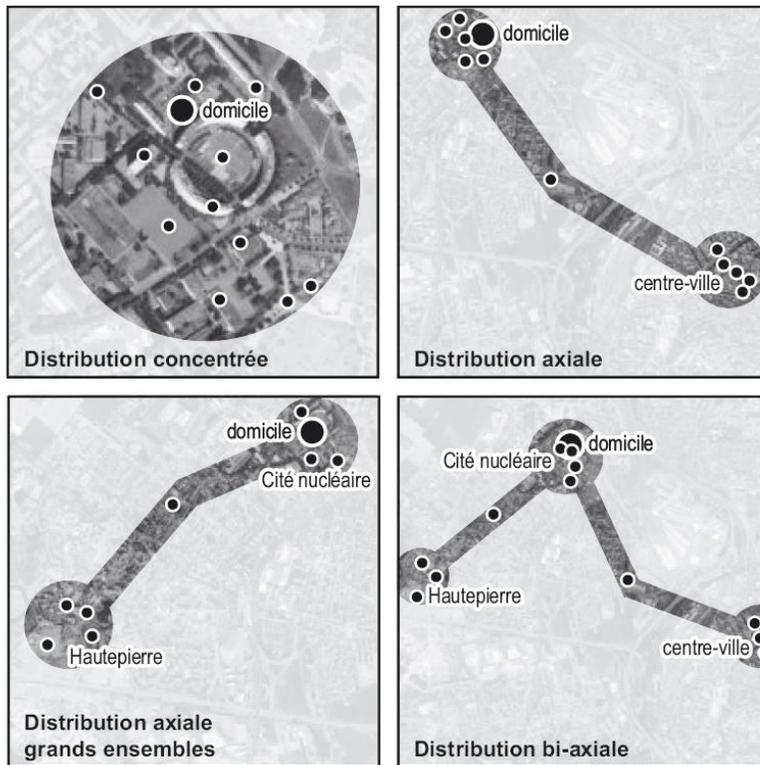
Autour d'Aix, les jeunes résidant en périurbain sont envahis par l'ennui en dépit des NTIC qui relie la villa au monde. Il est particulièrement lancinant le mercredi et le dimanche, surtout si la villa est très isolée. En lotissement les jeunes s'approprient certains espaces sans y manifester une visibilité comme les jeunes de certaines cités de banlieues.

À Strasbourg, dans la Cité Nucléaire, la centration est extrême sur le quartier de résidence et les jeunes ont une faible connaissance du centre-ville et des autres secteurs à l'exception des grands ensembles les plus proches.

Distribution des pratiques spatiales des enquêtés strasbourgeois (source : Image et Ville)



Distribution spatiale des aînés



Distribution spatiale des adolescents

Conclusions et recommandations

Avec cette recherche, nous avons souhaité mettre en évidence les logiques de mobilité propres à deux catégories d'habitants des banlieues et du périurbain, tant à travers leurs pratiques que leurs représentations. Ces deux catégories générationnelles nous semblaient en effet particulièrement affectées par le modèle d'urbanisation résidentielle qui s'est mis en place à la faveur d'une généralisation de l'automobile personnelle comme mode de déplacement dominant, tant en Amérique du Nord qu'en Europe.

En réalité c'est bien plus qu'un modèle d'urbanisation qui est à l'origine de cet étalement urbain, aujourd'hui montré du doigt pour ses effets néfastes sur le développement durable, en particulier pour l'accroissement de la pollution automobile et, pour ce qui concerne la région d'Aix-Marseille, la raréfaction de la ressource foncière nécessaire à la construction de logements. C'est aussi un modèle de société et un mode de vie qui ont mis au centre de la production technique et de l'organisation des territoires des objets accélérant encore les processus d'individuation : le véhicule personnel et la maison individuelle. Si ce projet, dans sa perspective fordiste, promettait ces objets à chacun, réalisant ainsi à la fois l'accroissement de certains secteurs de production et l'aspiration de chacun à se déplacer et à habiter à l'abri du maximum de contraintes, il a en même temps marginalisé les individus qui, pour des raisons de fortune ou d'âge, n'étaient pas en mesure d'accéder à ces objets. Des similarités frappantes ont ainsi été constatées entre Québec, Strasbourg et Aix, comme nous l'avons montré plus haut.

Jeunes et aînés sont en effets concernés par ce processus discriminant, placés hors course par le modèle dominant, alors qu'ils se situent à des séquences sensibles du cycle de vie de l'individu. Les analyses que nous avons produites, à partir de l'examen des échanges entre habitation et ville, nous ont ainsi permis de comprendre comment ces catégories générationnelles organisaient leur besoin de relation à la ville, par les déplacements et l'accès aux services urbains, d'une part, et comment, d'autre part, elles se représentaient leur mode de déplacement dans un éventail des solutions qui fait la part belle au véhicule personnel et réduit les transports en commun à la portion congrue. En plus d'orienter de façon assez radicale les pratiques de mobilité, ce modèle semble s'imposer comme une évidence dans les représentations de ceux qui, pourtant, sont mis à l'écart de ce mode dominant de déplacement.

Les aînés du périurbain ont adhéré à ce modèle au moment de leur accession à la maison individuelle. Ils s'y accrochent de manière obstinée, malgré une certaine conscience des limites du modèle, surgie de l'expérience passée de l'accompagnement contraignant des enfants ou de l'expérience présente de la perte progressive de ses propres capacités à conduire. Mais la dépendance au modèle est si ancrée dans les habitudes du corps et du mode de vie, les alternatives sont tellement peu attrayantes, qu'il est difficile à ces aînés de faire autrement que de tenir le plus longtemps possible le reste d'automobilité qu'ils conservent et qu'une série de sérieuses raisons, de sécurité notamment, en particulier pour certains aînés à la santé défaillante, devraient leur faire abandonner. De surcroît, l'attachement à la maison, souvent projet de toute une vie, est tel que toute autre perspective résidentielle, si elle pouvait exister, aurait bien du mal à les convaincre. Seuls certains types de population, localisés en banlieue uniquement, semblent plus enclins à abandonner leur maison individuelle. Ce sont souvent les personnes âgées, comme à

Strasbourg, possédant un capital culturel élevé, qui semblent susceptibles de faire évoluer leur projet résidentiel. Mais cette tendance reste à confirmer.

Les jeunes ont-ils plus de distance avec ce modèle, alors qu'ils en sont largement « victimes » lorsqu'ils résident en périurbain lointain ? L'accompagnement des parents pallie cette difficulté dans des milieux sociaux de classe moyenne pour lesquels la construction du capital culturel est importante. Au point que c'est bien plutôt ce modèle qui s'imprime dans la conscience des jeunes, à travers une impatience à atteindre l'âge permettant d'accéder au permis de conduire et à disposer d'un véhicule personnel emprunté ou déjà promis à l'acquisition. La situation est autre dans les quartiers de grands ensembles, mais le rêve n'y a pas moins de présence. Certes, comme la voiture personnelle, le pavillon des parents constitue une préférence comme mode d'habitat, mais le jeune le souhaiterait en ville. Cette dernière n'a plus pour le jeune l'effet repoussoir qu'elle a eu pour ses parents, et l'on prend, à travers cette appréciation, toute la mesure des transformations qui, de Québec à Aix, en passant par Strasbourg, ont pu redonner à la ville, à travers la reconquête de son espace public central, notamment, mais aussi la réalisation de centralités commerciales secondaires qui la répliquent plus ou moins heureusement, une aimable urbanité. Les jeunes du périurbain y trouvent les lieux d'un « vivre ensemble » où ils s'affranchissent du contrôle parental qui pèse jusque dans les accompagnements en ville. Une fois l'appréhension de la grande ville surmontée, ils en goûtent un anonymat qui ne leur interdit pas la construction d'une identité dans leur bande ou leur « gang ».

Les formes de marginalisation que provoque le modèle dominant du tout automobile atteignent dans leurs pratiques de déplacement jeunes et vieux, mais pas au point qu'ils puissent vivre ces gênes comme une exclusion ou une discrimination. L'aîné y voit l'aboutissement logique d'un processus qu'il ne peut que retarder sans vraiment toujours envisager des alternatives de mobilité résidentielle ou d'alternatives quotidiennes. Le jeune, qui n'a souvent qu'une conscience mimétique médiatisée du réchauffement planétaire, attend impatiemment le moment où il appartiendra aux individus automobiles, et à cet égard son espoir s'accomplira plus certainement que le rêve d'automobile du jeune de banlieue.

Le chercheur ne détient pas de solution toute faite pour remédier à ces problèmes ; il peut tout au plus éclairer l'acteur du développement durable sur la contradiction qui traverse ces deux catégories générationnelles, aînés et jeunes, entre leurs difficultés réelles de déplacement, analysables dans leurs pratiques, et leur manque de distance vis-à-vis du tout automobile, analysable dans leur représentation de la vie moderne. Au moins la mise en évidence de cette contradiction permet-elle de démystifier une propension moderne à penser les préférences avancées par les populations comme des expressions détachées de toute influence externe, entièrement « libres » et en conséquence légitimes. Elle constitue dès lors une base pour un travail de sensibilisation aux effets globaux des comportements individuels.

La mise en évidence à laquelle nous avons procédé permet également de produire une expertise plus avertie, qui en tenant compte des logiques effectives, permet d'émettre des « recommandations » (et non des solutions) qui satisfassent les aspirations individuelles tout en tenant compte des exigences du « bien commun » pour les décisions en urbanisme. Comme le dit très justement Edgar Morin : « Etre sujet, c'est conjointre l'égoïsme et l'altruisme. Tout regard sur l'éthique doit reconnaître le caractère viral de l'égoïsme ainsi que la potentialité fondamentale du développement de l'altruisme. »

L'apparente aporie d'une ville-nature au cœur des aspirations des jeunes et des aînés du périurbain peut ainsi constituer le défi d'un urbanisme du futur. Sa résolution invite à une restructuration morphologique dans les zones étalées qui s'appuie sur des potentialités d'urbanisation économe associant qualité résidentielle (maison + services) et efficience de déplacement (ville accessible). Nous avons tenté de résumer une telle orientation dans les tableaux en annexe qui servent en quelque sorte de synthèse à cette conclusion.

Bibliographie

- Ascher F., *La république contre la ville*, La Tour d'Aigues, Editions de l'Aube, 1998.
- Bauer G., Roux J.-M., *La rurbanisation ou la ville éparpillée*, Paris, Seuil, 1976.
- Bédard M., Fortin A., « Intimité, mobilité et urbanité en 1978 et 2000 », *Recherches sociographiques*, 45, 3, 2004, p. 493-519.
- Bonnin Ph., De Villanova R. (dir.), *D'une maison l'autre, parcours et mobilités résidentielles*, Grane, Créaphis, 1999.
- Bourne L. S., « Reinventing the Suburbs : Old Myths and New Realities », *Progress in planning*, 46, 3, 1996, p. 163-184.
- Caradec V., *Sociologie de la vieillesse et du vieillissement*, Paris, Nathan Université, 2001.
- Cipriani-Crauste M., Fize M., *Le bonheur d'être adolescent*, Ramonville, Eres, 2005.
- Despres C., Lord S., « Vieillir en banlieue », dans Fortin A., Després C., Vachon G. (éd.), *La banlieue revisitée*, Québec, Nota Bene, 2002, p. 233-256.
- Després C., Brais N., Avellan S., « Collaborative planning for retrofitting suburbs : Transdisciplinarity and intersubjectivity in action », Després C. et Lawrence R. J. (éd.), « Transdisciplinarity », *Futures*, 36, 4, numéro thématique, 2004, p. 471-486.
- Dubet F., Martucelli D., *Dans quelle société vivons-nous?*, Paris, Seuil, 1998.
- Dupuy G., *La dépendance automobile*, Paris, Anthropos, 1999.
- Fagnani J., « Interactions conjugales et choix résidentiels des couples bi-actifs en région Ile-de-France : négociations, arbitrage et compromis », *La ville en mouvement : habitat, habitants*, 1990.
- Fortin A., Bédard M., « Citadins et banlieusards. Représentations, pratiques et identités », *Canadian Journal of Urban Research/Revue canadienne de recherche urbaine*, 12, 1, 2003, p. 124-142.
- Fortin A., Després C., Vachon G. (dir.), *La banlieue revisitée*, Québec, Editions Nota bene, 2002.
- Hulbert F., « L'étalement de l'agglomération de Québec : bilan démographique, rapports de force et blocage géopolitique », *Cahiers de géographie du Québec*, vol. 38, numéro 105, 1994, p. 283-326.
- Galland O., *Sociologie de la jeunesse*, Paris, Armand Colin, 1991.
- Godard F., Culturello P., *Familles mobilisées*, Paris, Plan Construction, ministère de l'Urbanisme et du Logement, 1980.
- Jaillet M.-C., « L'univers des classes moyennes », *Esprit*, mai-juin 2004.
- Kaufmann V., *Mobilité quotidienne et dynamiques urbaines : la question du report modal*, Lausanne, Presses polytechniques et universitaires Romandes, 2000.
- Kaufmann V., « Mobilité et changement social », *Cahier de l'ASPAN-SO*, n° 2, 2003, p. 3-7.

Kaufmann V., « Repenser l'offre de transport à partir de la mobilité », Kaplan D., Lafont H. (dir.), *Mobilites.net : Villes, transports, technologies face aux nouvelles mobilités*, Paris, FING-RATP, 2004, p. 64-70.

Kaufmann V., Jumelin C., « Articulation entre urbanisme et transports, quelles marges de manœuvre ? », *Revue internationale des sciences sociales*, n° 176, 2003, p. 329-340.

Kaufmann V., Jumelin C., Guidez J.-M., *Automobile et modes de vie urbains : quel degré de liberté?*, Aubervilliers, La Documentation française, 2001.

Luxembourg N., « La mobilité des personnes âgées en banlieue pavillonnaire », Bonnet L., Bertrand L. (éd.), *Mobilités, Habitat et Identités*, INED, coll. « Documents de travail », n° 132, 2005, p. 53-60.

Mangin D., *La ville franchisée*, Paris, Éditions de la Villette, 2004.

Orfeuil J.-P., « L'automobilité, entre autonomie et servitude volontaire », *Les cahiers de médiologie*, n° 10, 2001, p. 1-9.

Pinson D., Thomann S., *La maison en ses territoires*, Paris, L'Harmattan, 2002.

Ramadier Th., « Centralité et banlieue depuis le quartier Duberger », Fortin A., Després C. et Vachon G. (dir.), *La banlieue révisitée*, Québec, Nota bene, 2002, p.213-232.

Ramadier Th., « Mobilité quotidienne et attachement au quartier : une question de position? », Authier J.-Y., Bacqué M.-H. et Guerin-Pace F. (dir.), *Le quartier : Enjeux scientifiques, actions politiques et pratiques sociales*, Paris, La Découverte, 2007, p. 127-138.

De Singly F., *Libres ensemble*, Paris, Nathan, 2000.

De Singly F., « La "liberté de circulation" : un droit aussi de la jeunesse », *Recherche et prévisions*, n° 67, 2002, p. 21-36.

Tellier L.-N., Bussière Y., « Le couple mobilité-immobilité au cœur de l'étalement urbain : le cas Montréalais », *Les cahiers scientifiques du transport*, n° 37, 2000, p. 31-58.

Wiel M., *La transition urbaine*, Liège, Mardaga, 1999.

Annexe

Urbanisation et développement durable	
Recommandations	Orientations générales
	<ul style="list-style-type: none">- Limiter l'éparpillement résidentiel par la maîtrise foncière des terrains, le contrôle de la consommation et de l'usage des sols.- Promouvoir une offre foncière et immobilière accessible.- Densifier au plus près des réseaux de transport en commun.- Renforcer l'urbanisation autour des points de forte accessibilité, en particulier près des dessertes de TC.- Reconquérir les espaces publics, comme espace social et écologique (espaces plantés).- Défendre la mixité fonctionnelle pour réduire les besoins de déplacements.- Développer la diversité sociale de l'habitat pour lutter contre la ségrégation sociale.
	<p><i>Une mobilité plus efficiente</i></p> <ul style="list-style-type: none">- Limiter au minimum les besoins de déplacement.- Assurer un transfert de l'automobile « solo » vers des modes de transport alternatifs (co-voiturage, auto-partage, vélo, marche à pied, TC) en adoptant un Plan de mobilité urbaine.

Aînés et jeunes, extension urbaine et développement durable	
Recommandations	Orientations spécifiques aux jeunes et aux aînés
	<p><i>Des politiques spécifiques aux aînés</i></p> <ul style="list-style-type: none">- Informer et assurer l'expertise et le financement de formules d'adaptation des maisons, notamment la construction d'habitat intergénérationnel.- Favoriser les dispositifs de livraison et de passage des commerces à proximité des secteurs résidentiels.- Adapter les parcours de TC à la localisation des aînés et penser des transports alternatifs adaptés (véhicule adapté, taxibus, adaptation des lieux d'attente au climat).- Valoriser/subventionner les coopératives, organismes et associations de services et de soins aux aînés.- Faciliter l'accès aux centres commerciaux en TC et en traiter les abords pour sécuriser les piétons.- Maintenir des services de proximité dans les noyaux villageois.- Favoriser la création de petites associations d'auto-partage à l'échelle du quartier, gérées par les aînés eux-mêmes.
	<p><i>Des politiques spécifiques aux jeunes</i></p> <ul style="list-style-type: none">- Assurer des espaces publics qui favorisent la socialisation, l'expression et le mouvement.- Aménager des voies/pistes cyclables sécurisées et connectées aux réseaux de TC.- Aménager des lieux d'attente de TC éclairés, sécurisés et confortables selon les saisons.- Promouvoir des opérations et projets pilotes de valorisation des TC et TA.- Encourager et favoriser l'autonomie de déplacement chez les jeunes.