



HAL
open science

MAISONS ET FAMILLES EN PERIURBAIN : TERRITOIRES EN ECLATS, PRATIQUES EN TENSION

Daniel Pinson, Sandra Thomann

► **To cite this version:**

Daniel Pinson, Sandra Thomann. MAISONS ET FAMILLES EN PERIURBAIN : TERRITOIRES EN ECLATS, PRATIQUES EN TENSION. Donzel, André. Métropolisation, gouvernance et citoyenneté dans la région urbaine marseillaise, Maisonneuve et Larose, 2001, ISBN 10: 2706814810 / ISBN 13: 9782706814815. halshs-01500151

HAL Id: halshs-01500151

<https://shs.hal.science/halshs-01500151>

Submitted on 5 Apr 2017

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.

MAISONS ET FAMILLES EN PERIURBAIN : TERRITOIRES EN ECLATS, PRATIQUES EN TENSION

par Daniel Pinson, Sandra Thomann

In *Métropolisation, gouvernance et citoyenneté dans la région urbaine marseillaise* (A. Donzel, Ed.), Maisonneuve et Larose, Paris, 2001, p. 127-140

Résumé :

Ce texte présente les premiers résultats d'une recherche effectuée pour le PUCA (Plan Urbanisme Construction Architecture, relevant du Ministère de l'Équipement) dans le cadre de son appel d'offres "Ville émergente" (1997). Intitulée : "Entre installation et pérégrination, les territoires éclatés de la maison du péri-urbain", cette recherche a comme objet la maison du périurbain et ses territoires. L'intérêt porté à cet objet part d'un constat paradoxal : alors que le mouvement façonne la ville actuelle, en favorisant son étalement, c'est un lieu du repos : le pavillon, appelé villa en Provence, qui conforte l'éparpillement du péri-urbain, autrement appelé le mitage.

Mots clés : villa, maison individuelle, installation, pérégrination, étalement, éparpillement, mitage

Ce texte s'appuie sur les premiers résultats d'une recherche effectuée pour le PUCA (Plan Urbanisme Construction Architecture, relevant du Ministère de l'Équipement) dans le cadre de son appel d'offres "Ville émergente" (1997). Intitulée : "Entre installation et pérégrination, les territoires éclatés de la maison du péri-urbain", cette recherche a comme objet la maison du périurbain et ses territoires. L'intérêt porté à cet objet part d'un constat paradoxal : alors que le mouvement façonne la ville actuelle, en favorisant son étalement, c'est un lieu du repos : la maison en péri-urbain, qui en conforte l'éparpillement. Ainsi la route alimente l'isolement des maisons, les maisons appelant à leur tour la création d'autres centralités périphériques plus accessibles, tels que les centres commerciaux. C'est ce paradoxe que nous nous sommes proposés d'étudier, en considérant la maison du périurbain, qui n'a cessé de se développer, comme élément générateur d'un mode de vie et d'urbanisation ayant l'installation comme finalité première et la pérégrination comme condition d'accomplissement de cette installation. Il s'agit notamment pour nous d'établir le lien entre les destinations et pérégrinations hors maison et les productions et consommations domestiques, familiales et individuelles, et de faire apparaître l'existence de territoires juxtaposés, plus ou moins entrecroisés, de configuration variable selon les individus composant l'unité domestique.

Hypothèses de travail

Nous faisons d'abord l'hypothèse que la maison et ses territoires constituent un "système de lieux". La maison, lieu d'installation, constitue, dans ce système, un pôle central, pesant d'un poids essentiel, pratique et symbolique, cependant que les logiques d'individuation qui caractérisent la construction des personnes dans la société d'aujourd'hui mettent les divers membres de la famille, au gré de l'évolution des cycles de vie, dans une pluralité élargie et un éclatement plus intense de leurs rapports à la société et à l'espace urbain.

Dans la mise en relation entre le centre que constitue la maison et les lieux qui la lient au reste du monde, l'automobile est un instrument privilégié d'accès au travail, aux lieux d'enseignement, de consommation, de loisir. L'effet combiné de l'individuation et de la mobilité engendre, à partir du centre que constitue la maison, une juxtaposition de territoires personnels présentant de plus ou moins grandes interférences.

Mais, comme "système de lieux", cette juxtaposition/superposition n'est en aucune manière une simple "série d'endroits", voire un simple "réseau d'espaces", dont la seule mesure d'accessibilité, à partir de la maison, serait le temps et/ou la distance, et les moyens de l'assurer. C'est bien un "système de lieux", dans la mesure où les parcours et les cibles de ces territoires sont porteurs de sens, en regard de valeurs où peuvent se croiser des attentes paysagères, mémorielles, environnementales, classantes et distinguantes.

Au coeur de ce "système de lieux", nous avons également voulu vérifier l'hypothèse que cette maison à territoires éclatés et entremêlés fonctionne de plus en plus en tension. Ses propres logiques de développement, initialement fondées sur des valeurs d'usage, de patrimoine, mais aussi d'environnement, focalisées sur le pavillon, entraînent, pour les plus récentes, la raréfaction et le renchérissement des terrains urbanisables, et pour les plus anciennes, la densification de l'espace construit et la dégradation des espaces naturels environnants. A cela s'ajoute encore l'accroissement des difficultés d'accessibilité des espaces urbains et de gestion des déplacements, mais aussi l'amplification des craintes sécuritaires concernant la villa isolée et l'entretien plus difficile avec l'âge d'un territoire domestique trop important.

Méthodes de travail

La matière à partir de laquelle nous vérifions ces hypothèses relève principalement d'entretiens semi-directifs enregistrés au lieu de résidence d'habitants du périurbain, installés depuis plus de 8 ans sur des communes situées entre Aix-en-Provence et Marseille. Ces deux villes représentent en effet des terrains tout à fait intéressants en regard du phénomène de métropolisation. Agies par des facteurs valables pour d'autres régions, les dynamiques de périurbanisation n'y sont pas étrangères, non plus, ni à l'attraction "héliocentrique" de la région PACA, ni à la qualité paysagère de ses sites.

Les ménages visités sont nécessairement en nombre restreint (une trentaine) dans la mesure où les entretiens prétendent atteindre le maximum de sujets dans le groupe domestique, non seulement l'homme et la femme dans le couple, mais aussi les adolescents. La construction des "ensembles" de ménages retenus s'est faite sur des variables sociologiques et territoriales, prenant en compte des situations significatives de périurbanisation (maisons isolées, maisons en lotissements, accessoirement maisons de village), traduisant elles-mêmes des situations sociales précises.

A une exploitation courante de ce type d'entretiens, nous avons associé des méthodes permettant de rapporter le discours à des contextes spatiaux, tels que peuvent en rendre compte les cartes mentales, inspirées et dérivées de la démarche de Kevin Lynch. Ces dernières méthodes seront essentielles pour faire apparaître les territoires qui sont associés à l'unité domestique et aux pratiques d'installation et de pérégrinations, ainsi que les valences positives et négatives affectées par le ménage et ses membres aux lieux de destination ou aux espaces d'accès à ces lieux.

Ces relevés des trajets et destinations permettront de faire également apparaître les effets de continuité ou de discontinuité de ces réseaux et territoires, les régularités qu'ils présentent d'un individu à l'autre de l'unité domestique, leurs décalages et leurs orientations contradictoires. Il est en effet important de connaître les mobilités de tous les membres de la famille, car la gestion des déplacements est souvent le résultat d'arrangements internes et de négociations serrées.

Communes retenues

Les communes retenues, Cabriès, Fuveau et Puyloubier, se situent dans le périmètre de l'aire urbaine d'Aix Marseille. Fuveau et Cabriès sont des pôles urbains et Puyloubier une commune périurbaine de type rural. Ces communes ont connu un accroissement démographique en relation directe avec le dépeuplement des grands centres au profit de la périphérie. Situées dans l'espace périurbain de l'aire marseillaise et aixoise, elles sont caractérisées par des périodes d'urbanisation et des peuplements différents.

Cabriès (7720 habitants en 1990), situé entre Aix et Marseille, est un village perché qui a d'abord reçu l'installation de cabanons sur son territoire, et vu se poursuivre son urbanisation, dans les années 70, avec l'arrivée massive de Marseillais, puis, à partir des années 80, la venue de cadres aixois ou étrangers à la région. Son territoire, très étendu, englobe une partie de l'importante zone commerciale de Plan de Campagne, et un lieu-dit, Calas, massivement urbanisé sous forme de lotissements. Le reste du territoire communal est caractérisé par un fort mitage des zones agricoles, qui ont pratiquement disparues et une part importante de zone NB . Sa position stratégique, la proximité de grands équipements, la manne de Plan de Campagne qui a permis la réalisation de nombreux équipements, place cette commune au coeur d'un système hautement sélectif. Cabriès fait partie de la couronne "aisée" du Pays d'Aix , avec une surreprésentation des cadres supérieurs (24% en 1990) et des retraités.

Fuveau (6413 habitants en 1990) est aussi un village perché, dans la plaine de la vallée de l'Arc au pied du massif forestier de la Sainte Victoire. Dans les années 80, le coût élevé des terrains à bâtir situés dans la proche périphérie de Marseille et surtout d'Aix, et la demande toujours forte d'installation en accession à la propriété, ont amené les constructeurs et les ménages vers des espaces un peu plus éloignés et satisfaisant leur désir de campagne. Fuveau est un village qui a répondu à cette demande, car plutôt bien placé en regard des bassins d'emplois et des infrastructures routières . L'urbanisation s'y est étendue en zones NB, avec peu de lotissements. La représentation de la catégorie "employé" est importante, ainsi que celle des familles avec enfants, et des jeunes de moins de 20 ans. Ces nouvelles populations se mêlent à une mosaïque de peuplement inscrite sur le temps long du village. Aujourd'hui la pression immobilière est toujours très forte, avec une envolée du prix des terrains, qui a pour conséquence la venue de populations plus aisées.

En comparaison de Cabriès et de Fuveau, Puyloubier (environ 1450 habitants en 1996) est un cas particulier. Les choix d'implantation sur ce village, à vocation rurale, situé dans le secteur sauvegardé de la Sainte-Victoire, peuvent y être considérés comme atypiques : ils concernent soit des retraités, soit des personnes ayant des revenus élevés, et une proportion importante de résidences secondaires. Bien qu'en dehors du mouvement de péri-urbanisation proprement dit, Puyloubier voit l'installation d'un certain nombre de ménages, certes en petite quantité, mais de manière régulière. Depuis 1990, les personnes qui y achètent une maison sont plutôt des anciens locataires, des

personnes venant d'Aix, de Marseille mais la proximité de Rousset (pôle de haute technologie) draine une population où figurent en bonne place les cadres supérieurs.

LES NOUVELLES CAMPAGNES URBAINES

Ménages, acteurs et témoins de la métropolisation

Notre intérêt se portera dans un premier temps sur les territoires autour d'Aix et Marseille, tels qu'ils apparaissent dans les propos tenus par les familles enquêtées. D'une certaine manière, mais à leur manière, les familles interrogées sont des témoins et des acteurs de la métropolisation et c'est ainsi qu'ils nous intéresseront.

C'est en effet à partir de leur expérience, de temporalité variable, que ces ménages vivent une certaine pratique de ces territoires, y apportent par leur installation une contribution dont la réplication façonne de manière déterminante le contenu (le "mitage" en est un aspect), y projette des représentations et y défendent des valeurs qui pèsent de tout leur poids sur les choix ou non choix d'aménagement.

Qualifier de "campagnes urbaines" les espaces vécus par les acquéreurs de villas, qu'ils résident en maison isolée ou en lotissement, correspond assez bien au type de territoires que construisent les habitants du périurbain, entre fébrilité urbaine et retraite rustique.

D'un côté, l'immersion dans la nature, la campagne, le village, la présence des arbres, celle des animaux, sauvages ou domestiqués (l'écureuil et le cheval), l'éloignement des sources de bruits (routes et autoroutes) sont des critères d'installation qui viennent au premier plan. Certes le projet, plus ou moins ancien, aura pu naître d'autres motivations initiales, aujourd'hui rejetées en arrière-plan : la fuite de la ville, l'intérêt des enfants, le désir d'accession, les opportunités d'emprunt, etc. Pourtant aujourd'hui la justification par l'argument d'une nature bienfaisante est dominante, même en lotissement.

D'un autre côté, le critère paysager chez ces urbains des campagnes devient d'autant plus intense qu'il est contredit par les manifestations visibles, audibles, olfactives de l'activité urbaine (Aix s'est distingué pour avoir dépassé le seuil critique de pollution), en particulier l'augmentation des trafics.

Ainsi, les habitants de villas, de maisons et de pavillons, qui se sont volontairement mais toujours rationnellement éloignés de leur lieu de travail, se réfugient dans des bouts de campagne, de bois et de village, après avoir parcouru péniblement et dangereusement (c'est eux qui le disent) des kilomètres de routes et d'autoroute, en élargissements et transformations incessants, après avoir traversé des chantiers de TGV et d'autres grands travaux en cours. Ces parcours "stressants", la plupart du temps marqués par la répétition, construisent en même temps une certaine connaissance de l'aire métropolitaine. Ils constituent aussi une constante invitation à découvrir, par les détours occasionnels que permet la liberté automobile, des lieux inconnus ou nouveaux (la réalisation de Grand littoral, dans les quartiers nord, participe de ces occasions). Au béton des constructions d'immeubles succède alors celui des infrastructures viaires et à la cohue des piétons en centre-ville se substitue la densité du trafic sur les réseaux périurbains.

L'urbanisation de l'arrière-pays marseillais par les réseaux est cependant pour les périurbains une menace, non tant pour les activités agricoles en recul que pour les paysages au coeur desquels ils ont installés des havres de paix. Or la "tranquillité" qui les

a conduits sur 4000 m² de terrain boisé outrepassent les limites de cette superficie pour les inscrire dans un cadre de vie "naturel" bien plus vaste. Ainsi, en même temps qu'ils réclament la viabilisation du km qui les sépare de la route la plus proche, ils s'alertent de la venue du TGV et de ses conséquences immobilières.

Formes (et forces) d'une ségrégation par le haut

La progression rapide de l'urbanisation interurbaine entre Aix et Marseille s'est superposée aux dispositions des plans d'occupation du sol (POS) et cette conjonction fait sans cesse plus obstacle aux installations pavillonnaires à des coûts fonciers accessibles. Un tri foncier et urbanistique s'est progressivement mis en place, moins sélectif au début des années 60, plus exclusif aujourd'hui.

Des acquéreurs anciens et opportunistes résident ainsi dans les "zones de campagne" à 4000 m². Un héritage ou un projet particulier (élevage de chevaux) leur a permis cette acquisition en dépit de moyens modestes. Ils voient désormais des propriétaires nouveaux bien plus fortunés et contribuent souvent à atténuer le contenu socialement très aisé de ces zones. Ils en marquent aussi le vieillissement, qui, par là-même, augure du renforcement futur de la position élevée des nouveaux habitants de ces zones. Même si une division des parcelles en deux est susceptible d'être autorisée, elle ne garantit aucunement la baisse des prix de ces immeubles ou terrains.

Ainsi, les héritiers et les locaux cèdent petit à petit la place aux colons, souvent cadres supérieurs, qui viennent d'autres régions, non sans être attirés par l'héliocentrisme qui fait la réputation de la Provence. Ces colons profitent intensément du double caractère urbain et paysager du carrefour autoroutier et bientôt multimodal situé entre Aix et Marseille, entre Calanques et Sainte Victoire, les catapultant en quelques minutes vers Nice, Lyon et Montpellier ou encore vers Paris, Brest et Fès par Marignane. Ces colons tiennent à marquer leur distance avec les lotissements, tolérant les "domaines" divisés en lots de 2000m², mais stigmatisant les HLM horizontaux à 500m² le lot. Plus rares dans certaines communes de l'ouest, ce dernier type de lotissements trouve mieux sa place à l'est, dans les villages environnant le complexe minier et industriel de Gardanne en déclin.

Ici aussi les héritiers de mineurs ou les employés de Marseille en fuite de ville sont parvenus ou parviennent à réaliser leur rêve : la naissance d'un troisième enfant permet alors au montage financier prévu par un constructeur de gagner 20 km sur les 40 qui séparaient initialement le projet d'accession du lieu de travail à Marseille (cas rencontré à Fuveau). On est ici, dans ces petits lotissements de 25-30 maisons à la limite d'un aléa professionnel, d'une sous-estimation des frais occasionnés par une mobilité assurée en véhicule personnel ou bien souvent d'autres dépenses auxquelles astreint une "villa" et le mode de vie qu'elle favorise. Et pourtant dans ces ensembles, on craint aussi la réalisation de logements collectifs qu'envisage la municipalité, en invoquant le fantasme des quartiers nord - quelquefois effectivement pratiqués dans le travail -.

L'INSTALLATION EN "VILLA" DANS LES NOUVELLES CAMPAGNES URBAINES

L'installation entre motivations et contraintes

Habiter le périurbain est un choix de vie, qui correspond à une étape dans le cycle de vie, celui de la constitution d'une famille. Il est inscrit dans le temps long de l'accession à la

propriété, mais le terme n'en est pas clairement défini. Pour les personnes âgées, les facultés de mobilité, le plus souvent motorisées, conditionnent le maintien en place. Dans de nombreux autres cas, l'accession à la propriété, pour les ménages, est un moyen de ne pas gaspiller son argent tout en se constituant un patrimoine, pour les enfants, mais aussi pour d'autres projets résidentiels. A l'opposé, la maison du périurbain n'est pas pensée comme un choix qui engage une vie, notamment pour la catégorie des cadres supérieurs (surreprésentée dans la périphérie aixoise).

Le choix d'un cadre de vie, à la campagne ou dans un environnement naturel, avec un espace autour de la maison est une motivation forte. Dans la majorité des cas, l'installation sur la commune s'est faite par opportunité, le lieu de travail déterminant un rayon d'implantation maximal. Cependant, si ces installations, à l'écart des villes centres, deviennent de plus en plus conditionnées par la présence d'équipements à proximité (infrastructures routières, sanitaires, éducatives), les premiers installés, majoritairement des Marseillais sur Cabriès, ont vécu leur installation comme un choix profond lié au rejet de la grande ville et au désir d'être propriétaire. Les sacrifices consentis, notamment en matière de trajets pouvaient être particulièrement lourds, et les équipements socio-éducatifs étaient à l'époque inexistantes. A l'inverse, pour les plus récemment installés, leur éloignement des villes centres est largement conditionné par les prix du marché, ce qui ne veut pas dire qu'ils préféreraient vivre en ville, mais qu'ils auraient préféré être un peu plus près d'Aix, particulièrement.

Tous les ménages recherchent "la tranquillité". Ce vocable se retrouve dans tous les discours et véhicule des représentations différentes. Être tranquille peut vouloir traduire un environnement agréable, dans la nature, le calme, sans problèmes d'accessibilité. C'est aussi ne pas être dérangé, ne pas subir des voisins, avoir la paix, se mettre à l'écart des agressions extérieures fortement liées à la vie en ville, mais aussi à l'environnement du travail. Les personnes qui travaillent dans des environnements urbains difficiles disent "déconnecter", "déstresser" quand ils sont chez eux. Pour ces personnes la distance spatiale traduit une distance sociale.

Ce cadre de vie est aussi l'image d'un espace de référence, Aix-en-Provence et sa campagne, auquel on se sent appartenir. L'image positive d'Aix est présente chez les cadres supérieurs, mais aussi chez les anciens Marseillais, qui une fois installés sur place ont rompu tous liens avec Marseille, pour se tourner vers Aix-en-Provence.

A ces motivations s'associent des pressions qui sont le prix à payer de la tranquillité : le poids du crédit, la nécessité d'avoir plusieurs voitures, la gestion des transports au sein de la famille, les efforts que demandent un jardin, l'entretien de la maison, mais aussi une relation ambiguë à l'urbanisation. Pour les ménages installés en zone NB, il y a un rejet de toutes les formes d'urbanisation connues : ville, village, lotissement. D'une part, ces ménages sont les premiers protagonistes de cette manière d'habiter, et ils reconnaissent les difficultés qui se posent en matière de gestion communale, et d'autre part ils se défendent contre toute forme d'urbanisation, qui viendrait détruire leurs valeurs environnementales et patrimoniales de départ, dans des mouvements vindicatifs et actifs.

Valeurs anciennes et nouvelles, charges pratiques et symboliques de la maison

La maison du périurbain, dans un cadre plus ou moins privilégié, mais en tout cas choisi, est donc vécue comme un lieu calme, retiré, hors des nuisances de la ville. Elle apparaît

comme écrin favorable à l'épanouissement des enfants et l'image de la femme, "âme de la maison", s'y trouve encore présente.

Face à ces vertus, cette maison est un lieu d'investissement, qui mobilise les économies du ménage pour sa réalisation. Il est nécessaire de travailler pour pouvoir être propriétaire, et elle exige bien souvent beaucoup de dépense d'énergie, pour pouvoir bien y habiter. Les efforts financiers consentis sont importants et se font ressentir sur les pratiques de loisirs. Les personnes interrogées disent faire peu de choses le week-end et la maison présentée comme un lieu de repos, de déconnexion, "un havre de paix", fait figure quasiment de résidence secondaire. Il faut y voir une neutralisation du temps pour ne pas dépenser, mais peut-être aussi une manière d'expurger le harcèlement résultant de la mobilité obligée de la semaine. Les pérégrinations durant la semaine sont importantes, vécues sur un rythme soutenu, et le temps de repos se concentre généralement que sur un seul jour : le dimanche.

De lieu de ressourcement, la "villa" devient un lieu de réalisation de soi par les activités de bricolage, de jardinage, de décoration. Elle tend à favoriser l'épanouissement individuel, au détriment de ce pourquoi elle a été fondée au départ : la famille. Les occupations des week end, la division des tâches domestiques conduisent les membres de la famille à mener séparément leurs propres activités avec plus ou moins de bonheur. Ainsi cette maison peut être vécue comme repli qui devient enfermement, isolement, ou comme une retraite ouverte aux autres, lieux de réceptions, de relations choisies favorisées par la présence du jardin.

Cette maison considérée comme le lieu idéal pour l'installation familiale, en offrant une qualité d'espaces intérieurs et extérieurs, est confrontée à la montée des individualités au sein du groupe domestique. Chacun a ses propres activités, qui doivent être gérées à partir d'une organisation familiale et elle devient centre d'un réseau, carrefour de réseaux de vies éclatés. Elle véhicule ainsi une manière de vivre, certes en retrait des villes-centres ou autres lieux urbains, mais en permanentes relations avec eux, vécues positivement ou négativement. Ainsi, paradoxalement, la maisonnée va chercher, en dehors de la maison, des lieux de retrouvailles entre soi et avec les siens, offrant ainsi un nouveau modèle de consommation de l'espace et des services (pour se retrouver, on "sort"), présenté aux enfants comme un véritable mode de vie/art de vivre. Cette relation aux services urbains peut aussi être vécue sur le mode négatif d'une dépendance : les courses sont ainsi toujours perçues comme des "corvées".

LES MOBILITES DE LA FAMILLE : TERRITOIRES EN ECLATS, PRATIQUES EN TENSIONS

La pérégrination comme condition d'accomplissement de l'installation

Les discours sur les pratiques des membres de la famille font apparaître cette maison comme le centre d'un système de lieux qui assurent son fonctionnement. Elle fait figure de pivot central, de point de départ des mobilités, de lieu de centralité pour les unités domestiques. Cette situation ne peut se concevoir sans l'usage de l'automobile et nous retrouvons dans l'ensemble des ménages visités cette multi-motorisation, admise comme allant de soi. Pour les personnes les plus aisées, aucune plainte n'est formulée sur le coût de la voiture, et souvent l'achat d'un troisième véhicule pour un enfant est perçu comme le prix à payer d'un certain standing. Pour les moins à l'aise financièrement, les crédits de la voiture et les assurances sont présentés comme les postes lourds du budget des ménages.

La voiture allant de pair avec l'installation périurbaine, il n'en reste pas moins que, les équipements et les services étant distants mais les choix restant possibles, la question de la gestion des déplacements se posent vivement au sein du groupe domestique. Les thèmes de la gestion, de l'organisation des déplacements sont très présents dans les discours et les pratiques, car si l'espace est extensible, le temps, lui, ne l'est pas. Pour ces raisons, les déplacements en boucle, les pérégrinations sont largement répandus et la proximité, calculée en temps, est privilégiée. La pratique quotidienne des réseaux routiers génère une bonne connaissance du trafic, et hormis ceux qui vont travailler sur Marseille et pour qui ce déplacement est vécu comme un "stress", les autres ne se plaignent pas ; soit ils pratiquent des décalages légers en temps pour éviter les encombrements, soit ils valorisent le choix de leur installation comme offrant des possibilités multiples d'arriver à destination (utilisation des autoroutes pour aller travailler, et retour par les petites routes renforçant ainsi l'image d'une installation à la campagne). Ils se construisent ainsi une représentation de leur installation qui allie l'accessibilité /rapidité et le retrait/parcours buissonnier.

Pérégrination et vie domestique

A partir des pratiques d'achats et d'accompagnements d'enfants se révèlent plus souvent des juxtapositions que des coïncidences dans la configuration des territoires des membres de la famille. Elles mettent en évidence une division des tâches domestiques durant la semaine. Généralement groupées sur un jour dans la semaine, choisi de préférence avant le week end, les courses alimentaires peuvent aussi se réaliser à des intervalles plus grands. Elles sont toujours faites, chez les ménages visités, par une seule personne, toujours la même, sans alternance (la femme la plupart du temps). Elles sont présentées comme une "corvée", dont on se défait le plus rationnellement possible, de manière organisée, et ce dans un créneau temporel le plus serré possible, plutôt dans des surfaces moyennes situées à temps/distance de voiture courts, que dans les grandes surfaces, sinon lorsque le retour du travail offre les conditions d'une exécution rapide de la "corvée". Elles n'excluent pas des achats quotidiens et complémentaires, sans qu'ils se réalisent nécessairement dans la commune de résidence.

Cette pratique expéditive contraste avec des démarches d'achat traversées par des motivations plus justifiables de temps passé et/ou de trajets coûteux. Ainsi la fréquentation des commerçants dans un village répond bien souvent à un besoin d'échanges dont on peut tirer profit, ou comme une pratique d'assistantat (maintien des petits commerces), fortement liée au degré d'intégration dans le village. Les productions domestiques, telles que le bricolage et le jardinage, amènent la personne qui s'en occupe, généralement le mari, à effectuer des déplacements sur un territoire très vaste, en consommateur averti, prenant son temps à comparer prix et qualité. Les mères, de leur côté, aiment aller faire les magasins avec leur filles. Ces activités sont très souvent pratiquées de manière séparée au sein du couple.

Les accompagnements d'enfants représentent une charge lourde à gérer au sein de la famille, c'est aussi une tâche dont l'ampleur est toute nouvelle, ou du moins liée à l'évolution des modes de vie. Les problèmes du transport des enfants apparaissent de manière récurrente dans les discours. Tous les ménages se plaignent du manque de transports collectifs, pour les enfants (pas pour eux-mêmes), des ramassages scolaires mal adaptés aux horaires de sorties et qui font perdre trop de temps. Les personnes

mentionnant le plus ces déficits sont celles qui ont connu un autre modèle de fonctionnement. Les parents n'hésitent pas à se substituer aux transports collectifs, et trouvent dans ces accompagnements, dans les arrangements avec des voisins, une convivialité et des vertus sécurisantes, images inversées de leurs craintes de l'insécurité routière, des mauvaises rencontres auxquelles peuvent être exposés leurs enfants.

Ces accompagnements incombent souvent aux mères : celles qui travaillent, même quand elles sont aidées par leur conjoint, en assurent une gestion tendue en tenant compte de leur emploi du temps et des désirs des enfants, vis-à-vis desquels une culpabilité de ne pas être suffisamment disponible est toujours latente. Les enfants (les adolescents), de leur côté, sont toujours plus en demande de sorties, et c'est suivant le mode de vie des parents qu'ils organisent leurs propres comportements de mobilité, de même que les activités choisies des enfants amènent l'accompagnateur à saisir l'occasion pour utiliser d'autres lieux.

Le dimanche qui apparaît comme un jour de repos fait naître des tiraillements quand les enfants grandissent, les occupations des parents n'étant plus directement associées aux leurs. Pour les enfants du périurbain le dimanche est un jour mort, les adolescents n'aspirent pas au repos des parents. Ils s'en remettent au bon vouloir des parents pour les accompagner, non sans conflit. A la manière d'un puzzle, les territoires des uns s'articulent à ceux des autres, ne se superposant au mieux qu'en partie. A partir d'une direction donnée, d'un lieu projeté, chacun se greffe pour réaliser ses propres activités.

Pérégrinations et vie sociale

La question de l'intégration renvoie au temps passé hors de la maison, au-delà du lotissement, dans le village ou la commune. Il dépend de l'accueil dans une famille de souche, de l'investissement personnel dans des activités ou des associations de défense d'intérêts à la fois généraux et particuliers, tels que les CIQ (Centre d'intérêts de quartier)... Or le temps disponible est ce qui manque le plus aux habitants du périurbain, les efforts consentis pour accéder à la propriété, la charge d'entretien que représente la maison, la gestion du temps hebdomadaire font que peu de personnes disposent de temps pour des activités personnelles et intégratives.

La vie sociale des enfants est d'ailleurs en partie conditionnée par l'intégration des parents. Beaucoup d'enfants du périurbain se sentent isolés, leur vie sociale oscille entre le milieu scolaire, les activités et quelques copains. Les parents dont les enfants sont plus proches de la vie villageoise se sentent davantage à l'aise sur cet espace, le fréquentent, alors que pour d'autres c'est un lieu à ne pas fréquenter.

Les habitants de ces communes périurbaines peinent à définir l'endroit où ils vivent. Du village à la cité dortoir, ils sentent des éléments qui les dépassent, et cette définition, donnée de son lieu de vie par l'un d'entre eux : "un espace privé dans un village", est à la mesure de leurs difficultés de repérages. Pour des quartiers socialement investis par des cadres supérieurs, le regroupement prend alors l'allure de communauté, revendiquée comme telle, classante et distinguante.

Les habitants du périurbain, pour les plus anciens, ne retrouvent pas la représentation qu'ils ont de la vie sociale villageoise d'autrefois dans un centre-village qu'ils ne fréquentent pas. Entre les regrets du village "à la Pagnol", et la satisfaction d'être à l'écart du contrôle social, ils ont du mal à accepter l'idée de nouveaux lieux de centralités plus commodes en voiture. Le village, pour ce qui le concerne, est valorisé pour son

aspect esthétique, mais il n'est pratiquement pas fréquenté, surtout chez les plus récemment installés qui revendiquent des opérations d'amélioration de l'habitat (qui ont déjà eu lieu) à l'image d'autres villages alentours, plus touristiques ou plus sélectifs.

La construction personnelle des territoires individuels

Les territoires appréhendés par les membres de la famille n'ont pas d'unité. Si la maison est la même pour tous, les territoires, en pratiques et en représentations, sont aussi multiples que le sont les individus apparentés constitutifs de cette famille.

Certes, nous l'avons mesuré, la maison est un pôle important pour chacun de ses membres, et souvent central pour les protagonistes initiaux de l'installation. Elle est sans doute, comme territoire domestique, le territoire primaire, celui qui associe la villa et son jardin et les isole comme une bulle, clôturés et défendus. Projet d'une vie, la maison est alors le monde, un endroit où l'on demeure le plus possible et où l'on finira ses jours.

Ce lieu n'est pas toujours aussi fondamentalement central, même si pour les ménages les plus modestes, la sédimentation installatoire a donné consistance au rêve d'accession. Les cadres supérieurs ont, pour leur part, un détachement qui place la luxueuse maison, aujourd'hui occupée, dans un "à venir", un espace/temps totalement flous. Elle est comme instituée en anecdote dans un parcours résidentiel dont l'horizon n'est pas défini. Cette maison il faudra bien la quitter un jour, pour un ailleurs laissé ouvert (la même région, les Antilles... pourvu que le soleil brille !).

Et, hors ce territoire primaire (installation définitive) ou quasi secondaire (passage provisoire), et sur bien d'autres aspects de la vie, entre mari et femme, parents et enfants, entre hommes et femmes dans la maison, des écarts importants surgissent dans les lieux qui structurent les territoires pluriels et éclatés, juxtaposés et entrelacés, des différents membres de la famille. Loin de traduire les rapports de soumission qui structuraient dans le passé la hiérarchie et les attributions des sexes et des âges, ces lieux éclatés et multiples dénotent les centres d'intérêts différents que se sont construits les individus de la société moderne. Les territoires de la famille sont alors l'alchimie complexe des territoires de chacun de ses membres, eux-mêmes composés des destinations obligées (travail, école) et des lieux désirés et possibles. A des pôles extrêmes, on peut ainsi trouver la demande satisfaite et appréciée d'une adolescente de vivre en pension dans la ville de ses études et au contact quotidien de ses camarades, comme les randonnées solitaires en cheval d'une père de famille qui jouira au plus haut point d'avoir emprunté les chemins et sentiers du Lubéron et du massif de la Sainte-Victoire sans avoir jamais croisé les routes et autoroutes qu'il sillonne la semaine entière dans son travail de commercial.

Mais surtout, ces destinations et ces lieux ne sont pas simplement des "endroits" neutres, de simples espaces géographiques formant successions spatiales, séries temporelles : ils sont des référents spatio-temporels riches de significations : pratiques, paysagères, mémorielles, culturelles, techniques, politiques, selon les cas. En plus de s'inscrire à échelles spatiales variables, ces lieux incluent donc des dimensions substantielles différenciées, qui, elles-mêmes, se déclinent en échelles d'appréciations étagées (allant du plus négatif - les quartiers Nord de Marseille - au plus positif - Aix et la Sainte-Victoire -), et c'est dans cette mesure qu'elles participent précisément à la

construction de sens, pour chaque individu, de ses destinations ou de ses lieux de prédilection.

Ces dimensions peuvent se trouver en cohérence ou au contraire en décalage notoire. L'un des décalages les plus significatifs se situe dans le contraste entre l'échelle géographique très étendue des pratiques (travail, école, loisir, services...) et l'échelle restreinte de perception des responsabilités politiques à la source des difficultés des périurbains à accomplir ces pratiques. La municipalité est souvent la seule adresse politique véritablement invoquée, généralement dénoncée pour toutes les absences qui rendent impossible une liaison satisfaisante de la maison au centre de la commune, à ses équipements, mais aussi à d'autres services hors commune (transports en commun, équipements, infrastructures routières...). Ce décalage montre aussi le déphasage entre la réalité des territoires pratiqués et celles des territoires administrés, dont on prend toute la mesure aujourd'hui.

Conclusion

Ces premiers résultats de recherche nous permettent d'appréhender le déplacement dans le rapport qu'il entretient avec un certain type d'habitat, dit pavillonnaire, et plus précisément les extensions périurbaines qui se sont formées sur les communes situées entre Aix et Marseille à partir des années 70. Comme réponse urbanistique à la production de logement, on connaît le discrédit qui a frappé l'habitat individuel en France dans les milieux de l'urbanisme et la réhabilitation que lui ont apportée à la fois les études savantes, les constructeurs et les ménages. Ce discrédit est récurrent, comme est persistante l'aspiration à cette forme du logement.

On s'y était plus intéressé jusqu'à présent comme solution résidentielle : il était donc pertinent de se pencher sur les liens que peut entretenir l'habitat individuel périurbain avec l'accroissement de la mobilité des ménages, l'étalement de la ville et la gestion des territoires. Notre recherche est une contribution à ce type de préoccupations. Nous avons cherché à comprendre comment un lieu de sédentarisation pouvait être vécu dans la société d'aujourd'hui et s'articuler à l'évolution considérable des moyens de communication de cette fin de siècle, dont on ne dira jamais assez qu'elle s'achemine autant vers les échanges sans déplacements que vers les transports de biens et de corps.

Entre installation et pérégrination, nous nous sommes efforcés de trouver cette mobilité dont nous avons parlé ailleurs et qui consiste, du point de vue du sujet habitant, à instrumenter la mobilité pour construire d'abord un projet de vie qui fasse sens pour sa famille et pour lui-même, qui ordonne les innombrables sollicitations dont il est l'objet dans la société de consommation. Cette expérience se met en oeuvre dans un contexte qui donne aux accédants du périurbain la maîtrise de certains choix, mais rend bien d'autres aspects de son projet partiellement ou totalement contraignants. Ce rapport entre liberté et dépendance provoque des tensions dont nous avons tenté de saisir les contours : elles affectent notamment l'articulation entre la résidence et la ville, et c'est précisément à ce niveau que nous avons porté attention.

Le succès du pavillon est sans doute à la mesure d'une certaine inhospitalité urbaine, liée notamment au conflit entre la multiplication des véhicules individuels et les formes urbaines anciennes. Mais inférer de ce succès l'argument que la ville dense est révolue est une réponse aussi caricaturale que celle qui avait conduit Le Corbusier, à partir du constat d'anarchie et d'insalubrité des lotissements spéculatifs de l'entre-deux-guerres,

à condamner sans appel l'habitat individuel, mettant dans le même sac le taudis de banlieue et la cité-jardin.

Notre observation du pavillon et de ses territoires révèle les tensions quelquefois insupportables que fait naître son isolement et l'épuisement que trouve cette forme résidentielle en participant (et d'abord pour ses initiateurs qui les dénoncent) à la dégradation des paysages, à la fragilisation de l'environnement et aux difficultés de gestion des réseaux et des services (VRD, nettoyage, courrier, transports publics^É). Certes la maison apporte une réponse en terme d'habitation à l'aspiration des ménages pour tout ce qui concerne le confort domestique, l'intimité, la liberté d'appropriation, le contact avec la nature ; mais à défaut d'un "urbanisme pour les maisons", elle est rarement une réponse d'habitat, au sens où le définit théoriquement, à la suite de l'"anthropogéographie" et de la "morphologie sociale" , l'urbanisme, comme "mode de groupement des établissements humains" . En réduisant la notion d'habitat à celle d'habitation, on a évacué précisément ce qui lie l'habitation à la ville, comme formation sociale et matérielle. C'est un aspect sur lequel il est essentiel de revenir en prenant en compte la société d'aujourd'hui.

Si l'évolution des modes de vie a tendu, au cours du siècle dernier, à faire rentrer dans le logement bien des fonctions qu'assuraient autrefois des institutions externes (le lavoir, les bains-douches, et plus récemment - mais plus modérément - le cinéma), nous entrons dans une nouvelle ère des "sorties", mettant les individus en voyages, en rencontres et dans d'autres activités extérieures au logement et à des échelles et dans des formes de sociabilité variables et renouvelées. La mobilité personnelle est une condition essentielle de ces sorties, mais il est non moins essentiel qu'elle puisse être praticable par tous, en partant de la résidence. Le nouvel urbanisme, nécessairement pluriel et réparateur de ce qui existe déjà, devra assurer un équilibre et un mixage entre accessibilité, offre étendue de services, qualité architecturale et paysagère des lieux de vie. Une telle offre d'habitat, à laquelle participe un réseau propre de transport public, pourra tempérer la fuite vers des recoins isolés de ceux qui ont pu souffrir de l'asphyxie de la ville dense et qui paient aujourd'hui cette fuite dans l'"horreur", comme le disent nombre d'entre eux, des déplacements contraints et la pollution de régions urbaines entières.

Bibliographie

- Bauer G., Roux J.-M., *La rurbanisation ou la ville éparpillée*, Paris, Seuil, 1976.
Bonnin Ph., De Villanova R. (dir.), *D'une maison l'autre, parcours et mobilités résidentielles*, Grane, Créaphis, 1999.
Dubet F., Martucelli D., *Dans quelle société vivons-nous ?*, Paris, Seuil, 1998.
Dupuy G., *La dépendance automobile*, Paris, Anthropos, 1999.
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.
Orfeuil J.-P., « L'automobilité, entre autonomie et servitude volontaire », *Les cahiers de médiologie*, n° 10, 2001, p. 1-9.
De Singly F., *Libres ensemble*, Paris, Nathan, 2000.
Wiel M., *La transition urbaine*, Liège, Mardaga, 1999.