



HAL
open science

La "sur-mobilité" : une question de genre ?

Christophe Gibout

► **To cite this version:**

Christophe Gibout. La "sur-mobilité" : une question de genre ?. SYLVETTE DENEFLÉ. Femmes et Villes, PRESSES UNIVERSITAIRES FRANCOIS RABELAIS, pp.155-166, 2004. halshs-03018025

HAL Id: halshs-03018025

<https://shs.hal.science/halshs-03018025>

Submitted on 21 Nov 2020

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.

Christophe Gibout, « La “sur-mobilité” : une question de genre ? ». Texte initialement publié dans *Femmes et Villes*, textes réunis et présentés par Sylvette Denèfle, Collection Perspectives « Villes et Territoires » n° 8, Presses Universitaires François-Rabelais, Maison des Sciences de l’Homme « Villes et Territoires », Tours, 2004, p. 155-166.

Ce texte est mis en ligne sous format électronique par les Presses Universitaires François-Rabelais et le Centre de Ressources Électroniques sur les Villes dans le cadre de leur programme commun de rétroconversion d’ouvrages épuisés, collection « Sciences sociales de la ville ».



Avertissement :

Les œuvres reproduites sur le site des PUF de Tours sont protégées par les dispositions générales du Code de la propriété intellectuelle. Le contenu du site des PUF de Tours relève de la législation française sur la propriété intellectuelle et est la propriété exclusive de l’éditeur.

Les œuvres figurant sur ce site peuvent être consultées et reproduites sur un support papier ou numérique sous réserve qu’elles soient strictement réservées à un usage soit personnel, soit scientifique ou pédagogique excluant toute exploitation commerciale.

La reproduction devra obligatoirement mentionner l’éditeur, le nom de la revue, l’auteur et la référence du document. Toute autre reproduction est interdite sauf accord préalable de l’éditeur, de l’auteur et de ses ayants droit, en dehors des cas prévus par la législation en vigueur en France.

Contact :

Presses Universitaires François-Rabelais de Tours
3, place Anatole France
BP 4103 37041 Tours cedex 1
Tel : 02 47 36 79 80
Mel : pufr@univ-tours.fr

LA « SUR-MOBILITE » : UNE QUESTION DE GENRE ?

Christophe GIBOUT
Université du Littoral - Côte d'Opale

Aujourd'hui, le « *Droit à la ville* »¹ dont parlait Henri Lefebvre en 1968, s'accompagne d'un « droit à la mobilité ». Déjà, le 13 février 1998, Jean-Pierre Sueur, ancien maire d'Orléans et auteur d'un rapport sur « *la ville de demain* », écrivait que « *Le droit à la mobilité pour le plus grand nombre est l'une des conditions de réussite pour la ville multipolaire de demain* »². Dans ce dernier cadre, nombre d'études ont mis à jour la « sous-mobilité » de certaines catégories sociales, selon l'appartenance ethnique, le cycle de vie familiale, l'âge ou la rupture professionnelle. Empiriquement, nous avons posé l'existence d'une « sur-mobilité » laquelle obligerait les personnes intéressées à se déplacer plus qu'elles ne le voudraient et laquelle serait également génératrice d'iniquités et d'inégalités sociales. Réalisée en réponse à un appel d'offres du PUCA et en collaboration avec Frédéric Toupin, urbaniste chargé d'études à l'Agence d'Urbanisme de l'Agglomération de Tours, notre étude a fait émerger une attention particulière sur les populations féminines de cette agglomération.

En effet, notre première typologie non exhaustive de la sur-mobilité a permis de pointer une petite vingtaine de pratiques particulièrement discriminantes en termes de mobilité et d'aboutir à une définition de la sur-mobilité comme une surconsommation non désirée de temps et d'espace,

¹ Henri Lefebvre, *Le droit à la ville*, Paris, Anthropos, 1968.

² Jean-Pierre Sueur, *Demain la ville*, Paris, La Documentation Française, 1998.

surconsommation parfois inconsciente mais parfois parfaitement perçue par les personnes victimes, surconsommation qui quand elle est consciente est autant tangible ou objective que subjective, au point de faire partiellement de la sur-mobilité un ressenti objectivé (objectivation de la subjectivité). Mais, au-delà de ces premières définitions, nous avons été amené à poser la question d'une pratique sexuée de la sur-mobilité tant les femmes, d'âge différent et de conditions sociales diverses semblaient bien, comparativement aux hommes, beaucoup plus touchées et victimes de cette sur-mobilité contrainte génératrice d'iniquités et d'inégalités sociales. La sur-mobilité, à l'image de la sous-mobilité telle qu'elle a été étudiée et présentée ici ou là dans diverses études sociologiques³, est-elle une question de genre ? Si de nombreux éléments tendent à confirmer largement cette affirmation, une relecture plus approfondie des mêmes éléments nous conduira à la nuancer pour mettre en exergue un possible biais heuristique et surtout une domination masculine ordinaire comme opérateurs plus satisfaisants de l'explication de cette sur-mobilité féminine contrainte.

LA SUR-MOBILITE : UNE QUESTION DE GENRE

Une lecture rapide des résultats de l'enquête ethnosociologique que nous avons menée conforte assurément le lecteur quant à la pertinence du critère de genre dans le repérage des processus de discrimination à l'œuvre dans la mobilité individuelle ainsi que dans la mise en exergue des populations marginalisées et/ou socialement discriminées par leur surconsommation de temps et d'espace dans le cadre de leurs déplacements, en particulier les plus ordinaires.

Sur les presque vingt cas de sur-mobilité contrainte que nous avons repérés, et à l'identique des causes repérées par les études de la sous-mobilité, deux groupes principaux se font jour. Le premier recense les causes exogènes (offre de transport collectif, rythmes scolaires, évolution des formes de la ville...) et nous intéressera peu présentement. Le second révèle des causes endogènes (handicap physique, difficultés économiques, insertion culturelle et sociale lacunaire...) expliquant que la mutation de la ville autour du tout automobile fait qu'aujourd'hui celui qui ne peut pas, pour une raison ou une autre, avoir un véhicule personnel (préférentiellement automobile) se retrouve en situation d'exclusion, de relégation ou de marginalisation. Ce dernier groupe a particulièrement retenu notre attention pour la question « Femmes et villes » dans la mesure où, au long de nos entretiens et observations avec les divers acteurs de la ville, il est apparu que le « *celui*

³ cf. en bibliographie les travaux de J.-M. Beauvais, A. Begag et surtout de J. Coutras.

qui ne peut pas... » précédemment évoqué était, en pratique, très souvent « *celle qui ne peut pas...* » Un rapide survol de quelques conjonctures majeures de sur-mobilité contrainte ainsi que des populations qu'elles concernent va nous instruire de cette impression ambiante.

Le premier cas concerne les pratiques de chalandises, en particulier des mères et femmes au foyer. Le développement d'une ville en archipel et de pratiques de zoning, le surcoût relevé ou ressenti des commerces de proximité, ou encore leur absence dans certains quartiers ou zones d'habitation, induisent une mobilité contrainte afin d'accéder à la grande surface périphérique. Il y a bien là une sur-mobilité subie, résultant d'une offre de services de proximité inadaptée à la demande. Elle est de plus en plus génératrice d'inégalités puisqu'elle commande le recours à un autre véhicule motorisé dans le foyer ou à des allers-retours au travail, généralement du mari, pour que l'autre conjoint, généralement l'épouse, puisse garder le véhicule en journée.

Cette sur-mobilité est encore accrue pour les 3^e et 4^e âges qui usent de deux-roues, de leur réseau parental ou des transports en commun pour aller s'approvisionner. Le deux-roues limite la possibilité de charge (dans des conditions correctes de sécurité et d'équilibre du cycliste ou du cyclomotoriste) et, conséquemment, il oblige à des allers-retours plus fréquents. Le réseau parental implique pour sa part une sur-mobilité indirecte pour les accompagnateurs, lesquels doivent se détourner des trajets directs pour aller chercher et raccompagner les personnes âgées qui dépendent de leurs services, ou de leur bon vouloir, pour leurs opérations de chalandage, leurs déplacements volontaires, subis ou contraints (coiffeur, médecins, commerces divers de biens et de services...). Enfin, les transports en commun, notablement utilisés lors des périodes de vacances scolaires lorsque les enfants et petits-enfants sont absents, contingentent tout à la fois le volume de charge possible (encombrement et poids du « cabas » dans le bus) et la fréquence des déplacements, tout autant qu'ils contraignent les horaires et trajets des déplacements (plan de circulation des transports en commun favorisant l'irrigation optimale des territoires au dépend de la déserte rapide des divers lieux de la ville) induisant ainsi une sur-mobilité manifeste.

Les usages de restauration des scolaires sont aussi fortement générateurs de sur-mobilité féminine contrainte. En regard de coûts de cantine scolaire, des difficultés financières des familles (phénomène particulièrement prégnant dans les banlieues défavorisées de l'agglomération où s'installent des chômeurs de longue durée, des Rmistes et autres populations précaires

ou précarisées), des désirs des enfants ou des *a priori* des parents sur la restauration collective (cette dernière fut ordinairement décrite dans les entretiens que nous avons menés comme « *de mauvaise qualité* », « *peu variée* », dispendieuse, roborative voire même « *immangeable* ») les parents – en fait exclusivement les mères ou les nourrices au regard des personnes observées lors de nos enquêtes de terrain sur l'agglomération tourangelle – mettent en relief la sur-mobilité liée à la nécessité d'aller chercher les enfants pour le repas de midi et de les ramener pour les cours de l'après-midi, phénomène encore accru par le « *jonglage* » entre les divers emplois du temps et lieux de scolarisation des enfants déjeunant ensemble.

Mais les mères ne limitent usuellement pas leur rôle de « *taxi* » aux heures des repas, débuts et fins des sessions d'enseignement. En particulier pour les populations les plus éloignées par rapport à la ville-centre (déjà traditionnellement plus défavorisées que celles des centres, en raison de l'effet concentrique des prix de loyer et de propriété), l'accès aux loisirs et aux services urbains (salles de sport, cinémas, bibliothèques, cafés, boutiques ou autres lieux de sociabilité entre jeunes...) imposent un recours au véhicule parental pour un habituel double aller-retour domicile/centre-ville. Ce phénomène, d'apparence anecdotique, génère pourtant une sur-mobilité importante tant d'une part chez les jeunes banlieusards et ruraux qui désirent plus que tout, et en tout cas plus qu'avant, accéder aux mêmes biens et services que les urbains que d'autre part chez leurs parents qui, non contents de leur surconsommation non désirée de temps et de distance, deviennent d'authentiques « *taxis* » itinérants pour récupérer et déposer ultérieurement, sur une zone plus ou moins vaste, les ami(e)s de leur(s) enfant(s).

Une autre cause essentielle de sur-mobilité contrainte réside dans la complexification des déplacements entre pérégrination et absence de maîtrise des réseaux. La transformation des territoires urbains, inhérente à la globalisation, à la métropolisation ou à la diffusion du mode de vie citadin, entraîne une rupture du paradigme centre/périphérie et exige d'appréhender l'espace dans une perspective réticulaire. Les différents espaces et lieux urbains revendiquent peu à peu un caractère de centralité partielle ou sectorisée induisant des flux internes et des échanges externes toujours plus nombreux. Plus encore, leur distorsion temporelle, l'estompement des mouvements pendulaires, tout cela encourage à des déplacements toujours plus complexes et permettant la réalisation de plusieurs activités humaines. A cela s'ajoutent l'intermodalité, les impondérables de la circulation urbaine ou les mutations en continu des données du déplacement (ajout ou suppression d'une étape...). Dès lors il y a bien nécessité d'une vraie

intelligence des utilisateurs potentiels. Cette capacité à penser complexe, cette capacité tant à l'abstraction qu'à la visualisation des données, cette capacité encore à s'adapter en continu aux variables inhérentes à notre propre mobilité, cette capacité enfin à se repérer dans l'espace (avec ou sans l'aide d'un plan) tout en réceptionnant en continu des informations tout en continuant son déplacement, ne sont pas, loin s'en faut, des données face auxquelles les Hommes sont égaux.

La première difficulté vient de l'écart d'habitude à la ville. Nous savons bien que la ville s'apprend et que la familiarité avec cette dernière conduit à une meilleure mobilité en son sein. Conséquemment, moins une personne est régulièrement confrontée à la complexité urbaine, plus son adaptation à cette complexité est difficile. Notre enquête a mis en relief l'importance de la population féminine entrant dans ce cas. Femmes au foyer sortant peu de chez elles, immigrées maîtrisant peu ou pas la langue française, collégiennes ou jeunes filles recluses dans le domicile parental par tradition familiale ou culturelle, combien sont soumises ici à une sur-mobilité subie ? Et encore, nous devrions ajouter à cette sur-mobilité une autre résultant de leur méconnaissance de la géographie urbaine laquelle les conduit à mal évaluer les distances et les temps pour les parcourir, à allonger ces derniers par souci d'emprunt de chemins connus préalablement ou de transports en commun qui vont les sécuriser.

Les facteurs météorologie et aménagements urbains participent également d'une sur-mobilité féminine contrainte. Certains axes urbains (coteaux, bords de fleuve ou rivière...) sont perçus comme dangereux sous certaines conditions climatiques en regard d'un aménagement routier spécifique aux circulations douces lacunaire (absence de priorité ou de visibilité aux feux, itinéraires indirects, éclairage public défaillant...). En conséquence, les usagers ordinaires de la route les délaissent et sacrifient leur mobilité à leur sécurité réelle ou perçue. Là encore, les femmes sont de ceux qui semblent le plus subir les désagréments mentionnés tant en raison de leurs pratiques et modalités mêmes de déplacements urbains (recours plus important aux modes de circulation douce à l'instar du deux-roues, des rollers... ou de la marche à pied) que de leur culture urbaine et globale (méconnaissance de la ville, appréhension supérieure vis-à-vis de l'inconnu et du danger potentiel ou objectif...).

LA SUR-MOBILITE FEMININE : UN BIAIS HEURISTIQUE ?

La population féminine étant sur-représentée dans l'échantillon de population étudiée (environ deux tiers des personnes rencontrées et/ou

observées), cela n'a-t-il pas induit une partie de l'impression d'une sur-mobilité sexuellement déterminée ? La question mérite incontestablement d'être posée. La pré-enquête elle-même portait une attention particulière sur cette population, comme si, *a priori*, nous nous attendions à cette sur-représentation féminine, comme si, en regard de notre propre logique, notre propre culture et notre propre expérience sociale, nous voulions nécessairement que cette population féminine soit prioritairement victime et stigmatisée dès lors que nous parlions de mobilité, et plus encore de sur-mobilité.

Pourtant, cette sur-représentation des femmes dans l'échantillon correspond assez largement à une réalité objective. A l'exception des populations handicapée et SDF pour laquelle nous confessons largement, en raison de notre parcours professionnel, le parti pris d'une attention particulière aux femmes, notre échantillon reproduit, de fait, assez fidèlement les populations les plus sujettes à une sur-mobilité contrainte. Et encore, pour les SDF comme pour les handicapés, si notre étude n'a permis d'observer et d'échanger prioritairement qu'avec des femmes, nous reconnaissons, dans le rapport final, que les pratiques de sur-mobilité sont similaires quel que soit le sexe. Pour le reste des populations particulièrement assujetties à une sur-mobilité contrainte, la population féminine est, en pratique, plutôt surnuméraire en comparaison de la population masculine.

Ainsi, nous avons pointé la forte dépendance des troisième et quatrième âges particulièrement dans leurs pratiques de chalandise et en période de vacances scolaires, du fait même de leur forte dépendance envers les membres de leur famille dans leurs déplacements. Et, dans ce domaine, du moins actuellement, les femmes âgées sont plus défavorisées que leurs homologues masculins. Dans ces générations, qui, majoritairement, possède un permis de conduire ? Qui possède une autonomie financière limitée du fait même d'un faible taux d'emploi rémunéré et déclaré à l'époque de la vie active ? De plus, tout simplement en raison même du différentiel d'espérance de vie largement en vigueur en France aujourd'hui, les femmes âgées sont plus nombreuses que les hommes âgés.

A l'identique, concernant l'assignation aux pratiques de loisirs et/ou de repas des plus jeunes ou encore l'absence de maîtrise des réseaux que ce soit pour les adultes ou les adolescents, la sur-représentation féminine se constate aussi tout à fait objectivement et s'explique par une domination masculine ordinaire.

LA SUR-MOBILITE FEMININE : UN EFFET DE LA DOMINATION MASCULINE ORDINAIRE

En effet, les femmes victimes de sur-mobilité contrainte ne nous sont pas tant apparues les cibles désignées de cette sur-mobilité en raison de leur sexe, ou de leur genre, qu'en raison des statuts, occupations et fonctions sociales qu'elles assuraient traditionnellement dans une culture androcentrique (veuves, mères au foyer, personnes peu ou pas qualifiées, garde des enfants, encadrement des activités et loisirs enfantins et adolescents, pratiques de chalandises...). De ce fait, nous pouvons aussi postuler, au moins partiellement, que si des hommes occupaient des places et fonctions similaires, ils engendreraient et seraient les premières victimes d'une sur-mobilité contrainte similaire.

Ceci, sauf à considérer, ce qui nous a été dit quelques fois lors de nos différents entretiens avec des femmes comme avec des hommes et qui est suggéré par un ouvrage récent⁴, que les hommes ont un meilleur sens de l'orientation, de l'anticipation ou de l'abstraction... Evidemment, nous refusons catégoriquement de valider scientifiquement de telles affirmations, lesquelles nous paraissent être le terreau soit d'une résignation à cette inégalité socialement imposée, soit d'une dérive eugéniste, soit encore des deux à la fois.

Ainsi, cette discrimination sexuelle en terme de mobilité contrainte ne résulterait pas de différences sexuelles mais bien d'une discrimination sociale et d'un sexisme ordinaires, d'une différenciation culturellement structurée⁵, lesquels cloisonnent et contraignent trop souvent les mères et les filles dans leurs foyers et/ou dans une relative sous-culture de la pauvreté et de la soumission, lesquels également leur réservent ou leur assignent, de l'extérieur et sans qu'elles n'en aient réellement conscience, des tâches et des fonctions sociales *a priori* plus génératrices de sur-mobilité contrainte.

⁴ Allan et Barbara Pease, *Pourquoi les hommes n'écoutent jamais rien et les femmes ne savent pas lire des cartes routières*, Paris, Editions générales First, 1999. Empruntant un récurrent sexisme ordinaire, les auteurs américains de cet ouvrage revendiquent l'incidence d'une culture sexuée sur les pratiques sociales ordinaires et suggèrent d'éventuelles mutations génétiques depuis l'homme de Cro-Magnon pour expliquer ces différences entre les femmes et les hommes.

⁵ *cf.* en bibliographie les ouvrages de M. Akrich *et alii*, E. Badinter, P. Bourdieu et J.-P. Kaufmann.

Nous sommes bien ici dans le paradoxe de la *doxa*⁶ tel que défini par Pierre Bourdieu. « *L'ordre du monde tel qu'il est, avec ses sens uniques et ses sens interdits, au sens propre ou au sens figuré, ses obligations et ses sanctions [est] grosso modo respecté, (...) il n'y [a] pas davantage de transgressions ou de subversions, de délits ou de folies (...) plus surprenant encore, (...) l'ordre établi, avec ses rapports de domination, ses droits et ses passe-droits, ses privilèges et ses injustices, se perpétue en définitive assez facilement...* ».⁷

En comparant avec les travaux antérieurs sur la sous-mobilité, nous avons pu constater que les causes de la sur-mobilité contrainte et les populations qui en étaient les plus victimes étaient souvent similaires. En fait une alternative s'offre à celui – à celle – qui subit quotidiennement ou du moins régulièrement les problèmes pour se déplacer : soit il – elle – décide de moins se déplacer, ce qui conduit à des cas de sous-mobilité, soit il – elle – trouve des subterfuges et autres moyens détournés pour se déplacer malgré tout, allongeant ainsi ses déplacements en nombre, temps et/ou distance, ce qui conduit à de la sur-mobilité. Nous avons également pu mettre en relief l'imbrication des comportements et des interdépendances entre conduites sous et sur-mobiles⁸.

Cette mise en parallèle de nos travaux embryonnaires sur la sur-mobilité avec les études féministes plus poussées sur la sous-mobilité sont un indubitable appel à une analyse renouvelée de la mobilité comme un de ces lieux, sinon les plus visibles, du moins les plus prégnants de perpétuation de ce rapport de domination du masculin sur le féminin.

« *Expérience complexe où rentrent en jeu tout à la fois des lieux, des moyens de transports, du temps, des sensations, des perceptions, des*

⁶ Nous entendons, à la suite des travaux de Pierre Bourdieu, la *doxa* comme l'ensemble des croyances ou des pratiques sociales qui sont considérées comme normales, comme allant d'elles-mêmes et ne devant pas faire l'objet de remise en question.

⁷ Pierre Bourdieu, *La domination masculine*, Paris, Seuil, 1998, p. 9.

⁸ Le plus souvent, pour l'individu qui se déplace difficilement, les cas de sur-mobilité succèdent aux cas de sous-mobilité et réciproquement. Le résultat peut être une mobilité qui apparaît « normale » en nombre moyen de déplacements mais qui masque des difficultés réelles. La conséquence est toujours un accroissement de l'exclusion, de l'iniquité ou des inégalités sociales dans une société où la mobilité est perçue et vécue comme un authentique art de vivre. Nous noterons également que celui qui vit ses dernières difficultés de déplacement provoque une sur-mobilité d'autres acteurs : personne qui aide le handicapé physique à se déplacer, mère qui ne peut payer la cantine scolaire et va chercher ses enfants à l'école à l'heure du déjeuner, personne qui accompagne ses parents âgés pour aller faire leurs courses ou dans leurs déplacements quotidiens...

rencontres etc....»⁹, la mobilité se révèle plus que jamais un Droit humain, comme une forme pratique d'accès à l'emploi et à l'autonomie, plus généralement comme un élément prépondérant de l'insertion sociale, de l'intégration culturelle, de la prise d'indépendance de l'individu vis-à-vis de son environnement et de la prise en compte de son interdépendance vis-à-vis de ce dernier. D'un certain point de vue, cette injonction à une meilleure considération des formes prégnantes de mobilité contrainte pour en extirper les iniquités et autres inégalités sociales renvoie directement à la croyance possible dans une « *société des individus* »¹⁰ au sens où l'entend Norbert Elias.

BIBLIOGRAPHIE

AKRICH M., CHABAUD-RYCHTER et GARDEY D. [2000-2002], *Le sexe des techniques : histoire et sociologie contemporaine*, Séminaire EHESS, Paris.

BADINTER E. [1992], *XY. De l'identité masculine*, Paris, Odile Jacob.

BEAUVAIS J.-M. [1999], *Recherche sur le comportement des familles non-motorisées*, Rapport pour la DRAST, Paris, Ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement.

BOURDIEU P. [1998], *La Domination masculine*, Paris, Seuil.

COLLECTIF, INRETS (éd.) [1998], *La ville des vieux. Recherche sur une cité à humaniser*, Paris, Editions de l'Aube.

CONSEIL NATIONAL DES TRANSPORTS [1991], *Transports urbains et exclusion sociale*, Paris.

COUTRAS J. [1987], *Des villes traditionnelles aux nouvelles banlieues : l'espace public au féminin*, Paris, SEDES.

COUTRAS J. [1997], « La mobilité quotidienne et les inégalités de sexe à travers le prisme des statistiques », dans *Recherches féminines*, Vol. 10, n° 2, p. 77-90.

⁹ cf. Georges Amar, « Pour une écologie urbaine des transports », *Les Annales de la Recherche Urbaine*, n°59-60, juin 1993.

¹⁰ Norbert Elias, *La société des individus*, Paris, Fayard, 1991. Nous consulterons également, du même auteur, *Qu'est-ce que la sociologie ?*, Paris, Pandora, 1981, p. 15-17 et p. 105-150.

FAURE A. [1996], « A la périphérie des villes : réseaux viaires et pratiques urbaines », *Le Courrier du CNRS*, n° 82, p. 35-40.

GEFFRIN Y. [1995], « Mobilité, diversité, inégalité », Collectif, *Se déplacer au quotidien dans trente ans*, Paris, La Documentation française, p. 35-40.

GIBOUT C. – TOUPIN F. [2001], *Mobilité subie – Déplacements choisis. Les cas de « sur-mobilité » contrainte en région tourangelle*, Rapport pour le PUCA, Paris, Ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement.

GREBERT J. – GUEDEZ A. – GIBOUT C. – TOUPIN F. [2000], *Automobilité et habitat partagé*, Rapport pour le PREDIT et la DRAST, Paris, Ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement.

GUEDEZ A. [1995], « L'exclusion en question et les transports », dans *Les Annales de la Recherche Urbaine*, n° 68-69, p. 164-169.

HARZO C. – ROSALES S. [1995], *Chômage et déplacements (impact du chômage sur les pratiques et les attitudes en matière de déplacements urbains)*, Lyon, Agence d'Urbanisme de la Communauté d'Agglomération de Lyon – Observatoire Social de Lyon.

KAUFMANN J.-C. [1992], *La trame conjugale. Analyse du couple par son linge*, Paris, Nathan.

MASSOT M.-H. [1996], « Comportements de mobilité : modèles dominants et éclatement des modèles », dans *Le Courrier du CNRS*, n° 82, p. 122-124.

MASSOT M.-H. – ORFEUIL J.-P. [1995], « La mobilité, une alternative à la densification du centre », *Les Annales de la Recherche Urbaine*, n° 67, p. 23-32.

ORFEUIL J.-P. & alii [1989], *Un milliard de déplacements par semaine : la mobilité des Français*, Paris, La Documentation française.

PINÇON-CHARLOT M. – PRETECEILLE E. – RENDU P. [1996], *Ségrégation urbaine – Classes urbaines et équipements collectifs en région parisienne*, Paris, Anthropos.

ROULLEAU-BERGER L. [1991], *La ville intervalle. Jeunes entre centre et banlieue*, Paris, Méridiens-Klincksieck.

SPECTOR T. (éd.) [1993], *Déplacements et liens sociaux. Actes du séminaire*, Paris, Editions du CETUR, coll. Déplacements n° 14.

SPECTOR T. – THEYS J. (éds.) [1999], *Villes du XXI^e siècle*, Paris, Editions du CETUR.

VANDERSMISSEN M.-H. – VILLENEUVE P. – THERIAULT M [2001]., « Mobilité et accessibilité : leurs effets sur l'insertion professionnelle des femmes », dans *L'Espace géographique*, n° 4.

