

## **Les mobilités quotidiennes des adolescents de zones urbaines sensibles (ZUS) franciliennes.**

### **Pourquoi et comment étudier les mobilités quotidiennes des adolescents de ZUS ?**

La thèse de doctorat que nous avons commencée en Septembre 2007 a pour objectif de mieux documenter les mobilités quotidiennes des adolescents de milieu populaire résidants en ZUS en répondant aux deux questions suivantes :

- Les adolescents de ZUS ont-ils une mobilité spécifique par rapport aux autres adolescents de catégorie populaire ?
- Y'a-t-il une homogénéité des pratiques de mobilité des adolescents de ZUS ?

Nous opérons à dessein une double entrée par le quartier et l'origine sociale. En effet, si la mobilité est une pratique fortement influencée par l'environnement socio-économique des adolescents (capital économique et culturel, disponibilité des parents...), elle est également déterminée par la localisation géographique et le contexte urbain du quartier de résidence.

Cette double entrée permet également de questionner la thèse d'un remplacement progressif de la question sociale par une « nouvelle question urbaine » (Donzelot, 1999). Cette thèse prend ainsi faiblement en compte les distinctions sociales internes aux habitants de ces quartiers, ainsi que les possibles effets dé-ségrégationnistes de la mobilité. Elle suppose en effet implicitement un assignement à résidence des habitants de ces quartiers. Dans la filiation des travaux de l'École de Chicago, nous défendons au contraire l'idée que la localisation résidentielle ne suffit pas à résumer l'inscription urbaine des citadins : les mobilités urbaines donnent lieu à des interactions, qui si elles sont d'une autre nature que dans le quartier de résidence ou la sphère familiale, n'en sont pas moins socialisantes (Joseph, 2005). Dans le cas des adolescents, cette socialisation dans la mobilité se joue principalement dans le passage du monde familial, en particulier le quartier de résidence, au domaine public urbain (Breviglieri, 2007). Ce passage ne va pas de soi et suscite toute une série d'épreuves pour les adolescents. En effet, pour trouver leur place dans l'espace public, ils doivent mettre en œuvre un travail de coordination permettant la co-présence avec des étrangers, alors que cette coordination est devenue habituelle dans le monde familial. Se centrer sur le cas des adolescents permet alors de rappeler qu'il existe dans la mobilité, comme dans toute action sociale, une part d'apprentissage, car le déroulement l'action peut modifier les compétences antérieures des acteurs (Joas, 1999).

Appréhender la dimension sociale, territoriale et socialisante de la mobilité nécessite d'utiliser une diversité d'outils théoriques et méthodologiques : s'il n'est sans doute pas pertinent de constituer une sociologie de la mobilité (Urry, 2000) ou d'en faire l'objet central et nouveau de la sociologie urbaine (Kaufmann, 2001), la mobilité constitue ainsi bien un défi pour le raisonnement sociologique (Bourdin, 2005). Nous utilisons ainsi trois principaux concepts explicatifs permettant de passer de l'observation de différences dans la mobilité à un constat d'inégalité entre adolescents : la mobilité comme accessibilité, capital ou épreuve. Ces concepts ne sont pas exclusifs les uns des autres, mais insistent chacun plus précisément sur une des trois dimensions précédentes. Dans le raisonnement en terme d'accessibilité (Massot et Orfeuill, 2005), la mobilité est perçue comme un arbitrage entre les services auxquels un déplacement donne accès (travail, consommation, sociabilité...) et son coût (en temps, argent, fatigue). Les individus n'ont ainsi pas les mêmes potentiels d'accessibilité en fonction de leurs ressources, localisation résidentielle et capacités d'organisation. Le second concept explicatif (Kaufman, 2004, Urry, 2005) puise sa source dans les travaux de Bourdieu sur la stratification sociale. Ce capital de mobilité s'acquiert principalement dans la sphère familiale. Il est constitué de trois éléments : les capacités cognitives à se déplacer et à utiliser les différents modes de transport ; les ressources détenues par l'environnement familial, en

particulier la disponibilité des parents en temps, capital économique et voiture individuelle, ainsi que le fonctionnement de la cellule familiale ; des dispositions des parents à l'égard de la mobilité. Comme le précédent, ce concept permet alors de ne pas se limiter aux seuls déplacements effectués par les individus (contrairement aux enquêtes transports traditionnelles) et montre qu'il y a une inégale distribution sociale de la capacité à être mobile. Il inclut également l'idée de transférabilité sous d'autres formes de capitaux (économique, culturel, symbolique et social), mais a pour principal défaut d'évacuer le processus d'apprentissage. En effet, le concept de capital, indissociable chez Bourdieu de celui de champ, suppose une intériorisation des structures objectives sous la forme de dispositions, intériorisation dont les acteurs n'ont le plus souvent pas conscience (Lahire, 1999). Transposer ce concept au domaine de la mobilité revient alors à considérer que les individus ont des capacités différentes à se mouvoir, ces capacités étant très largement héritées des structures objectives dans lesquels s'insèrent les individus (environnement familial, localisation résidentielle, structure des capitaux détenus...) : l'importance de la socialisation familiale prend le pas sur l'influence que peuvent avoir les pratiques elles mêmes sur l'expérience.

Le concept d'épreuve, possède quant à lui l'avantage d'inclure l'idée de possible franchissement et donc d'apprentissage par et dans la pratique. Ce concept est ainsi au cœur d'un courant de sociologie aujourd'hui très variée, allant des travaux de Bruno Latour à ceux de Boltanski et Thévenot, rassemblée sous le vocable de sociologie des épreuves (Lemieux, 2007). Ce courant s'inscrit justement en opposition explicite avec la sociologie de Bourdieu. Les travaux de tous les auteurs de ce courant reposent sur deux postulats communs : d'une part, reconnaître aux acteurs des compétences plurielles afin d'adopter l'action qui convient lorsqu'ils sont confrontés à des situations problématiques et doivent se coordonner avec leur environnement ; d'autre part, une indétermination sur l'issue de l'épreuve car celle-ci a toujours un caractère imprévisible. Toute épreuve peut alors créer un précédent et donc infléchir les issues ultérieures, et par là même faire évoluer les compétences des individus. Appliqué à la mobilité, cela revient à la considérer comme une série d'épreuves que, dans leurs déplacements quotidiens, les acteurs doivent affronter avec des compétences certes inégales mais susceptibles d'être modifiés par le cours de la mobilité elle même. Ces épreuves prennent place principalement dans la sphère de l'espace public au sens large, c'est-à-dire incluant l'espace des transports en commun. Elles concernent principalement la confrontation d'une part à l'anonymat de la foule urbaine, d'autre part à la rencontre de l'altérité. Ces deux épreuves donnent lieu, ou non, à l'acquisition de compétences dans ce que l'on a choisi de nommer socialisation à l'expérience urbaine (Kokoreff, 1993). Une de ces compétences étant en particulier la capacité à passer d'un code à l'autre selon le déroulement des interactions.

A ces différentes orientations théoriques, permettant de répondre à nos deux questions de recherche, correspondent divers outils méthodologiques. Ces derniers doivent d'une part tenir compte de la spécificité de la population adolescente, d'autre part permettre une comparaison raisonnée en démêlant l'influence, parfois conjointe, des variables territoriales et sociales sur la mobilité des adolescents. Nous mobilisons ainsi différentes sources statistiques : indicateurs d'accessibilité des ZUS en TC et aux TC, indicateurs sur les pratiques de mobilité tirés des enquêtes transport. Ces indicateurs sont ensuite utilisés dans des tris croisés à double entrée (distinguant les ZUS des autres quartiers et les adolescents populaires des adolescents moyens et supérieurs) et des modèles de régression logistique isolant le poids de différentes variables, notamment la résidence en ZUS. Ce matériau statistique est complété par une ethnographie d'un an dans une maison de quartier d'une ZUS de grande couronne, qui malheureusement ne donnait accès qu'aux seuls adolescents très présents dans l'espace public de résidence, excluant les jeunes très mobiles ou restant chez eux. Ces adolescents étant très majoritairement issus de ménages fragiles économiquement, les adolescents d'autres milieux

sociaux et/ou d'autres quartiers ne pouvaient également pas servir d'outil de comparaison. Nous avons donc mené des projets de recherche-action avec sept établissements scolaires (5 en banlieue et 2 dans Paris intra-muros) avec un bassin de recrutement situé en partie en ZUS (deux classes de seconde générale, une de seconde professionnelle et quatre de troisième). Ils articulent quatre-vingt entretiens semi-directifs d'une heure, des ateliers thématiques sur la mobilité (photographies, écriture de textes) et la réalisation de questionnaires sur leur quartier par les adolescents leur permettant de comprendre ce que signifie de participer à une enquête de sociologie. Ce matériau nous a permis d'accéder aux adolescents de ZUS faiblement présents dans l'espace public de résidence, mais également de comparer les pratiques de mobilité de ces adolescents avec celles de jeunes issus d'autres catégories sociales et/ou d'autres quartiers.

### **Principaux résultats de recherche et pistes de réflexion politique**

Nos matériaux statistiques montrent que les adolescents populaires de ZUS ont un capital de mobilité inférieur à celui des autres adolescents, en raison notamment d'une moindre disponibilité des parents en temps, argent et moyens de motorisation (Oppenheim, 2009). Ils bénéficient néanmoins d'une meilleure accessibilité en transports en commun aux centralités urbaines parisiennes (Châtelet, Champs Élysées) et de banlieue (La Défense, Rosny 2) en raison de leur surreprésentation en petite couronne. Ces caractéristiques conduisent alors à un moindre accompagnement des déplacements par les parents, notamment en voiture. Elles entraînent aussi une concentration des activités autour du domicile, un usage plus important de la marche et une sous-représentation des activités de loisirs payantes. Les adolescents populaires privilégient ainsi les visites amicales et les promenades, notamment lorsqu'ils résident en ZUS. Dans les modèles de régression, ceci ne s'explique pas uniquement par une surreprésentation des adolescents à faible potentiel de mobilité. La résidence en ZUS a un effet propre, sans doute lié à la forte présence de jeunes dans ces quartiers. Les adolescents populaires de ZUS compensent en partie cette moindre disponibilité parentale par un usage autonome plus précoce des transports en commun. Cet usage autonome concerne plus particulièrement les garçons, alors que nombre de filles n'ont quasiment aucune activité le week-end, notamment en soirée : la moindre disponibilité parentale a un impact distinct selon le sexe. Cela est fortement spécifique à la résidence en ZUS : dans les régressions, celle-ci a un effet très fortement significatif sur l'inactivité des filles et leurs sorties le soir (autant que la possession de la carte Imagin'R et la desserte en TC ; bien plus que le revenu ou la profession des parents). Le contrôle parental différencié des mobilités des filles n'est spécifique ni aux ZUS ni aux catégories populaires (Vandermissen). Cependant, il est amplifié en ZUS à cause des rumeurs de voisinage portant sur la vie amoureuse et/ou sexuelle des filles qui sortent et sur l'éducation donnée par des parents soupçonnés de laxisme (Buffet, 2002).

Les indicateurs statistiques montrent ainsi une mobilité spécifique des adolescents de ZUS, sous l'effet de variables sociales et territoriales. Néanmoins, ces indicateurs n'offrent qu'une description sommaire, mais nécessaire, des pratiques de mobilité (fréquence, portée et longueur des déplacements ; usage des différents modes de transport ; autonomie dans les déplacements...). Par ailleurs, ils ne permettent pas de distinguer les profils à l'intérieur des ZUS autrement que par le genre et l'éloignement du centre de l'agglomération. Nos matériaux qualitatifs montrent au contraire que les adolescents se différencient dans leurs mobilités par six grandes dimensions : l'apprentissage de l'autonomie, le rapport à la foule urbaine et à l'anonymat, les lieux fréquentés, la cohabitation avec les autres citoyens, le rapport aux transports en commun et les usages d'Internet. Articulés au rapport de quartier de résidence et aux projections de mobilité résidentielle future, ces six dimensions font alors apparaître

différents modes d'habiter une ZUS ou les quartiers situés à proximité. Nous avons ainsi identifié cinq grands modes d'habiter ces quartiers (Oppenchain, 2010) :

	« Adolescents du quartier »	« Flâneurs »	« Flâneurs exclusifs »	« Passionnés »	« Encadrés à faible mobilité »
<b>Rapport au quartier de résidence</b>	Forte présence dans l'espace public de résidence	Présence intermittente mais bonne entente avec les autres habitants	Invisibles	Présence intermittente mais bonne entente avec les autres habitants	Invisibles
<b>Projection dans le futur</b>	Pavillons à proximité ou dans le Sud	Paris	Paris	Etranger	Paris ou pays/région d'origine
<b>Apprentissage de la mobilité</b>	De manière précoce avec des jeunes plus âgés du quartier	Vers 14 ans avec des jeunes du même âge	De manière précoce avec l'aide des parents	Vers 14 ans avec des jeunes du même âge	Peu autorisés à se déplacer sans les parents
<b>Rapport à l'anonymat et aux foules urbaines</b>	Foule productrice d'animation	Aiment diversité de la foule et s'y perdre	Aiment diversité de la foule et s'y perdre	Foule évitée	Foule productrice de menace
<b>Cohabitation avec les autres citoyens</b>	Epreuve	Plaisir	Plaisir	Indifférence	Peur
<b>Lieux fréquentés en dehors du quartier</b>	Champs Elysées, centres commerciaux à proximité et Châtelet	Châtelet	Châtelet et quartiers touristiques de Paris	Lieu d'exercice de la passion	Centres commerciaux à proximité du domicile
<b>Usage d'Internet</b>	Faible ou local	Faible ou flânerie	Flânerie ou usage expressif	Affinités électives	Faible ou communication avec pays d'origine
<b>Rapport aux transports en commun</b>	Lieu d'animation potentielle	Attrait	Attrait	Rejet et attrait pour la voiture	Rejet et attrait pour la voiture

Cette typologie est fortement influencée, même si elle ne s'y résume pas, par la localisation résidentielle, les ressources économiques du ménage, le sexe, les formes familiales, la trajectoire scolaire et l'origine ethnique : le premier profil est surreprésenté chez les garçons de ZUS, dont la trajectoire scolaire est relativement heurtée, issus des ménages les plus fragiles économiquement, souvent monoparentaux et avec une fratrie nombreuse ; le second profil concerne autant les filles que les garçons, mais est plus présent chez les adolescents populaires de ZUS que chez ceux qui n'y résident pas, dans les ZUS bien desservis en transports en commun et lorsqu'un membre du ménage a travaillé/résidé dans Paris intra-muros ; le troisième profil concerne peu les populaires de ZUS et est en proportion plus présente chez ceux qui résident à proximité. Les filles y sont surreprésentées, ainsi que les résidents de ZUS de Paris intra-muros ; le quatrième profil concerne des adolescents populaires dont les pratiques de mobilité se rapprochent fortement de celles des adolescents de catégorie moyenne. On en trouve peu en ZUS, si ce n'est des enfants d'ouvriers qualifiés ou issus des catégories moyennes (petite fonction publique, petit commerce...) ainsi que des adolescents investissant très fortement leur passion sportive ou les résultats scolaires ; le dernier profil concerne principalement les populaires ne résidant pas en ZUS (et un adolescent

moyen sur deux résidant dans un quartier à proximité d'une ZUS). Il est plus fréquent dans les quartiers plus éloignés du centre de l'agglomération. Paradoxalement, parmi les jeunes de ZUS, les « encadrés » ne sont pas issus des catégories moyennes mais de familles socio-économiquement fragiles, souvent monoparentales et d'une origine ethnique minoritaire dans le quartier (asiatique ou européenne). Il s'agit bien souvent de filles.

Si cette typologie est influencée par des variables sociales et territoriales, elle n'enferme pas les adolescents dans ces catégories et conserve une certaine souplesse en raison de la dynamique d'apprentissage propre à la mobilité. C'est ici que le concept d'épreuve nous est d'une grande utilité : alors que pour les « flâneurs », les « flâneurs exclusifs » et les « passionnés » la mobilité n'est pas éprouvante, les « adolescents du quartier » vivent la cohabitation avec les autres citadins comme une épreuve en raison du triple stigmate social, ethnique et générationnel dont ils se sentent porteur alors que les « encadrés à faible mobilité » perçoivent l'anonymat de la foule urbaine comme une menace qui les met à l'épreuve. En nous concentrant sur le cas des « adolescents du quartier », nous pouvons alors mettre en évidence le caractère socialisant d'une épreuve, qui peut être, ou non, surmontée. La confrontation à des citadins issus d'autres milieux sociaux et géographiques n'est ainsi pas toujours vécue comme une épreuve selon les temps et les lieux de la mobilité : son caractère éprouvant est ainsi fortement dépendant du cadrage de l'interaction qu'en font les autres participants. Les « adolescents du quartier » testent ainsi bien souvent la réaction de ces citadins, en particulier la présence ou non d'un ressenti de crainte, en affichant une présence affirmée dans l'espace public urbain (écoute de musique, provocations...). Cette présence affirmée participe au processus de tâtonnement, permettant à ces jeunes d'approprier l'épreuve de l'entrée dans le domaine public. La répétition de cette confrontation aux autres citadins peut alors lui faire perdre progressivement son statut d'épreuve. Le retour biographique dans les entretiens et l'évolution de certains jeunes durant l'enquête ethnographique témoignent ainsi de nombreux cas où des « adolescents du quartier » deviennent des flâneurs pour qui la confrontation avec les autres citadins n'est plus perçue sous le registre de la tension. Souligner la dynamique d'apprentissage à l'œuvre dans la mobilité en introduisant le concept d'épreuve ne signifie cependant pas que ces épreuves seront nécessairement surmontées. Elles peuvent également être traumatisante et conduire à repli sur le quartier lorsque les adolescents échouent de manière répétée à trouver leur place dans l'espace public.

Quelles pistes s'ouvrent-elles alors pour une action sur la mobilité des adolescents de ZUS, alors que la politique de la ville s'est historiquement beaucoup plus focalisée sur la problématique de mixité que sur celle de mobilité si ce n'est pour les actifs ? Ces pistes sont fortement dépendantes des résultats de recherche et des manières d'appréhender théoriquement la mobilité. En terme d'accessibilité, les adolescents de ZUS ne sont pas pénalisés en comparaison de la majorité des autres jeunes franciliens. Il convient cependant de veiller à ce que la gentrification de certains quartiers de petite couronne et les opérations de rénovation urbaine ne conduisent pas à un transfert d'une partie de la population de ces quartiers vers la grande couronne. En terme de capital de mobilité, les adolescents de ZUS disposent de moins de ressources que les autres adolescents. Jouer sur le capital de mobilité passe alors par une politique plus large, notamment de transfert de revenu, en faveur des ménages de ZUS (même si la mise en place de la carte Imagin'R et le remboursement d'une bonne partie des frais de transport par les conseils généraux a eu un effet indéniable sur le capital de mobilité des adolescents de ZUS). Enfin, en terme d'épreuve, comme nous l'avons dit, le rapport à la mobilité n'est vécu comme un problème que par deux catégories : une minorité des « adolescents du quartier » pour lesquels le triple stigmate, social, ethnique et d'âge, dont ils se sentent porteurs peut conduire à un repli sur le quartier ; les « encadrés » qui sortent peu de leur quartier et ne s'y sentent pas bien. C'est sans doute vers ces deux

catégories que les différents acteurs politiques et associatifs doivent orienter en priorité une action ambitieuse. L'Education nationale a un fort rôle à jouer vis-à-vis des « encadrés », qui citent spontanément les sorties scolaires comme un moment de respiration leur permettant de s'échapper du quartier avec l'aval temporaire de leurs parents. En ce qui concerne les « adolescents du quartier », notre expérience dans une maison de quartier de ZUS nous a montré que l'Education populaire pouvait jouer un rôle en favorisant un contact avec l'altérité (sorties sur Paris, échange avec des quartiers d'autre couleur social...), mais également l'Education Nationale malgré le rapport ambigu entretenu par la majorité des jeunes vis-à-vis de l'institution scolaire. C'est ce que nous avons essayé de faire à notre échelle dans nos projets de recherche action, en faisant élaborer des questionnaires à ces adolescents portant sur le rapport au quartier de résidence. Ils sont ensuite allés distribuer ces questionnaires aux jeunes de leur établissement scolaire mais également à des élèves des établissements du centre de Paris. Cette démarche m'a permis de faire comprendre l'intérêt de la démarche sociologique à ces jeunes et donc d'obtenir ensuite de meilleurs entretiens. Mais, elle offrait également l'occasion d'une mise en contact de ces jeunes avec un univers non familier, sans qu'ils se sentent stigmatisés, se situant provisoirement dans la position d'égalité que suppose la relation enquêté/enquêteur.