

se déplacer en ville quand on a entre dix et treize ans

Se déplacer en ville quand on a entre dix et treize ans

Durant la préadolescence, c'est-à-dire entre 10 et 13 ans, on n'est plus tout à fait un «petit» mais pas encore un «grand» : on éprouve de plus en plus le besoin de sortir avec ses «copains» ou «copines», pour se rendre au cinéma, jouer au football ou suivre un cours de danse... mais sans avoir toujours les moyens de son autonomie. L'usage de la mobylette ou du scooter n'est, faut-il le rappeler, autorisé qu'à l'âge de 14 ans, celui de la voiture à partir de 18 ans. D'où la dépendance à l'égard des adultes, à commencer par ses parents. Mais ceux-ci sont-ils toujours disponibles ? Le père autant que la mère ? Acceptent-ils de laisser sortir leur(s) enfant(s) ? Si oui, à quelles conditions ? Seul ou accompagné ? Avec quel moyen ? Le vélo est-il pratique en toute circonstance ? Et les transports en commun ? Sont-ils adaptés ? A la campagne comme à la ville ? Quand bien même desserviraient-ils correctement une ville et ses environs, sont-ils encore suffisamment hospitaliers à l'égard des «jeunes» en général, des 10-13 ans en particulier ? Autant de questions dont on devine aisément l'importance à l'heure où d'aucuns parlent de «couvre-feu» pour les moins de 13 ans. Par delà ce débat de société, d'autres questions se posent : La mobilité n'est-elle pas un droit, pour tous, y compris les préadolescents ? Ne participe-t-elle pas de leur apprentissage de la vie sinon de la ville ? Quels usages les «mineurs» peuvent-ils avoir de la ville ? Doivent-ils toujours être accompagnés par un majeur – parent ou autre adulte – pour vivre la ville, avoir accès à l'espace public ?

Résultats des enquêtes de l'Institut pour la ville en mouvement

Il est d'autant plus difficile de répondre à ce type de question qu'à ce jour, on dispose de peu d'informations, aussi bien quantitatives que qualitatives, sur les mobilités des 10-13 ans. C'est pourquoi l'Institut pour la Ville en Mouvement, en association avec différents partenaires (établissements scolaires, élus locaux, la Ratp, les Caisses locales d'Allocations Familiales, l'Education nationale) a entrepris différentes enquêtes :

- n une enquête nationale, sur des agglomérations de plus de 100 000 habitants, qui permet pour la première fois d'apprécier l'ampleur et la nature exacte des déplacements des préadolescents, mais aussi l'attitude et les attentes des parents ;
- n des enquêtes de terrain sur les déplacements de collégiens de la banlieue parisienne (Val de Bièvre) et d'une agglomération rurale le Pays d'Apt (Vaucluse), soit 26 000 habitants répartis entre la ville d'Apt et des villages et hameaux).
- n des entretiens approfondis avec des enfants, leurs parents et leurs copains.

S'il est trop tôt pour dégager des solutions, plusieurs constats s'imposent d'ores et déjà :

- 1/ la diversité des formes et des besoins de déplacement des 10-13 ans ;
- 2/ l'importance de l'investissement des

parents dans l'accompagnement de leur(s) enfant(s) en l'absence de moyens de transports collectifs adaptés ;
3/ l'importance des inégalités entre les enfants, notamment entre garçons et filles mais également entre les parents et au sein du couple (on compte plus de « mères-taxi » que de « pères-taxi ») ;
4/ enfin, la nécessité d'une plus forte implication des acteurs (établissements scolaires, opérateurs de transports collectifs, élus locaux...) pour répondre aux attentes des parents comme à celles des 10-13 ans.

10-13 ans : pourquoi et comment se déplacent-ils ?

Pourquoi ?

Entre 10-13 ans, on se déplace pour au moins quatre motifs : pour se rendre au collège, à une activité extra-scolaire, dans le cadre d'une activité informelle ou non-organisée (se balader, jouer en bas de chez soi, aller au cinéma ou à un fast-food...), pour aller voir un copain...

Comment ?

Entre 10-13 ans, la marche à pied est le moyen privilégié pour tous les motifs, reflétant ainsi la dimension essentiellement locale de leur mobilité. Pour les activités extra-scolaires, c'est la voiture qui est le mode le plus couramment utilisé. En effet, ces activités se déroulent souvent hors du quartier, impliquant alors l'accompagnement parental.

Répartition des modes de déplacement par type d'activité

%	Marche à pied	Vélo - roller	Voiture	Transport en commun	Total
Collège	50	6	22	22	100
Extra-scolaire	30	12	50	8	100
Non-organisée	53	15	23	9	100
Visites à copains-copines	58	14	23	5	100

Avoir 10-13 ans au Val de Bièvre et au Pays d'Apt

Du point de vue de leur mode de vie et de leurs aspirations, rien ne distingue un collégien du Val de Bièvre (en banlieue parisienne) d'un autre, du Pays d'Apt (dans le Vaucluse), pourtant peu urbanisé: ils regardent les mêmes programmes de télévision, s'adonnent aux mêmes jeux vidéos, écoutent les mêmes musiques... En revanche, l'absence de moyens de transport en commun ainsi que le relief différencient fortement leurs modes de déplacements et leur degré d'autonomie.

Cependant, à mesure qu'ils grandissent, les jeunes dépendent moins de la voiture pour aller chez les copains et au collège au profit du vélo et des transports en commun.

Le bus et le vélo offrent deux avantages: ils rendent le jeune plus indépendant de ses parents, d'une part; ils élargissent sa zone d'exploration urbaine, d'autre part.

Pour les activités informelles ou non organisées et la visite chez le copain, le vélo (et ses dérivés) l'emporte sur le bus. Ceci dit, le vélo est d'abord conçu comme un instrument de loisirs (de même que le roller).

Dès cet âge, les moyens de transports sont sexués: l'usage du vélo est nettement masculin, celui du bus est plus féminin.

79% des enfants accompagnés en voiture sont contents de l'être.

Vécue souvent sur le mode de la liberté, l'automobile aurait au moment de la préadolescence un effet non prévu, celui de restreindre l'indépendance des jeunes vis-à-vis de leurs parents. L'usage de la voiture est si commode, si pratique, si confortable qu'entre un voyage «seul» à pied, en bus, ou à vélo, et un voyage «avec» son père ou sa mère en voiture, le choix se fait en faveur de la dernière option, sous la pression parentale, mais aussi pour répondre à la demande de l'enfant: 79% des enfants accompagnés en voiture déclarent que cela leur convient bien. Autrement dit, entre le parent et l'enfant, un tiers s'interpose, la voiture qui change la donne.

Enfin, la marche à pied est d'autant plus pratiquée qu'elle permet aux 10-13 ans de se déplacer en groupe; la majeure partie de ces trajets vers le collège ou pour les activités non-organisées se font avec des copains. Le trajet entre le logement familial et le collège est en

quelque sorte de plus en plus «scolarisé», une sorte de prolongement de la cour; la ville est appropriée de manière informelle par des jeunes en petit groupe.

Tout se passe comme si cette diversité des motifs de trajet permettait aux préadolescents d'endosser différentes identités, de se déplacer en tant que :

- n «collégien» pour aller à l'école avec des collègues de classe;
- n «fils de» ou «fille de» pour se rendre dans un atelier, une école de musique, un club, une salle de catéchisme;
- n «copain» pour découvrir la ville et ses espaces publics;
- n simple individu acquérant son indépendance pour rendre visite à ses copains ou copines.

Qu'en pensent les parents?

Une partie des parents ne sont pas favorables à ce que leur garçon ou leur fille puisse sortir sans accompagnement adulte. C'est pour eux une question de principe: un jeune n'a pas à se déplacer sans adulte accompagnateur.

C'est particulièrement vrai pour les enfants de 11 ans. Les parents estiment qu'à cet âge, qui correspond à l'âge officiel de l'entrée au collège, les jeunes n'ont pas à circuler pendant la journée non accompagnés. Seulement un tiers des parents déclarent qu'un jeune peut se rendre seul chez un copain. A treize ans, les déplacements diurnes sont acquis – au moins idéalement – pour la majorité. Mais la nuit reste un temps où la circulation sans adulte est très nettement interdite. La majorité des parents n'approuve une telle circulation nocturne qu'après l'âge de quinze ans

La marche à pied est le mode de déplacement qui représente plus de la moitié des déplacements des jeunes de 10-13 ans.

L'âge auquel un enfant peut sortir sans être accompagné par un adulte

Objectif	11 ans	12 ans	13 ans	14 ans	15 ans	16 ans	17 ans	18 ans
Copain journée	33	62	83	90	94	97	98	99
Cinéma journée	13	32	54	71	88	96	97	98
Copain soir	3	8	14	25	40	72	84	97
Cinéma soir	0	2	5	12	27	61	80	98

% horizontaux et cumulés. Notes de lecture : 62% des parents estiment que 12 ans (ou moins) est l'âge auquel peut sortir leur fils ou leur fille pour aller voir un copain dans la journée. En gras, ligne par ligne, c'est à dire par activité, l'âge où plus de 50% des jeunes sont autorisés à sortir sans être accompagnés.

soit deux ans de plus que le seuil fixé par les couvre-feux décrétés récemment par certaines villes...

Entre l'idéal des parents et la réalité, il y a cependant des écarts. Des parents peu favorables aux sorties non accompagnées peuvent dans la vie quotidienne être amenés à fermer les yeux. Soit parce qu'ils manquent de temps, soit parce qu'ils cèdent sous la pression de leur enfant... Autre hypothèse : les parents se laissent gagner par l'idéal de l'indépendance des jeunes qui caractérise la société d'aujourd'hui. Très tôt les journaux éducatifs demandent aux parents de laisser leurs petits dormir dans une autre famille, valorisent les vacances en colonie de vacances, etc. Selon les normes dominantes, les parents doivent donc apprendre à s'effacer pour que leur enfant apprenne à devenir lui-même. Cette pression peut être contrecarrée au nom d'autres principes - de morale par exemple - ou de l'inquiétude. Mais quelle que soit l'ambiance éducative de leur famille, les jeunes n'ignorent pas cette valorisation de l'indépendance et savent en jouer dans la négociation avec leurs parents.

Une autonomie... conditionnelle

Par ailleurs, l'attitude de ces derniers varie selon le milieu social. Dans les enquêtes sur les variations sociales de l'éducation familiale, les parents de milieu cadre ou de niveau universitaire déclarent être plus favorables que les parents de milieu populaire ou de niveau inférieur à l'autonomie. L'enquête nationale confirme ces observations. Ainsi pour la journée, les différences sont de dix points pour la visite aux copains et de vingt points pour le cinéma à l'âge de treize ans entre les familles définies par le niveau de diplôme des parents. Pour la soirée, les écarts sont d'amplitude comparable (quinze points pour la visite aux copains et vingt points pour le cinéma) mais décalés de deux ans. Le droit de sortir sans accompagnateur est, dans le monde des représentations, davantage accordé aux enfants de milieux supérieurs.

Cependant, il faut éviter de conclure trop vite que les jeunes dont les parents sont cadres disposent toujours de plus d'autonomie que les autres jeunes.

de principal des 10-13 ans : oitie de leurs déplacements

Pré-adolescents du Val de Bièvre : une autonomie en trompe-l'œil.

La plupart des collégiens du Val de Bièvre quittent la maison bien plus tard que ceux d'Apt, après 8 h 30. Le temps de leurs parcours collège/domicile est court, de l'ordre du quart d'heure. Ils peuvent rentrer plus facilement chez eux pour déjeuner le midi, en jour de semaine. Ils se déplacent essentiellement à pied ou, à mesure qu'ils grandissent, en empruntant les transports collectifs (bus, métro, RER) : tandis que les trois quarts des 12 ans se rendent à leur collège à pied, ils ne sont plus que la moitié chez les 14 ans et plus. Si 78% d'entre eux ne possèdent pas d'abonnement de transports en commun (métro, bus ou RER), près des trois quarts (72%) sont autorisés à les utiliser. A partir de 12 ans, les collégiens sont d'ailleurs 70% à les utiliser de temps en temps, seuls. Mais il s'agit souvent d'un déplacement limité (rarement plus de deux stations). Plus des trois quarts des collégiens possèdent un vélo mais celui-ci n'est pas conçu comme un mode de déplacement à part entière. Il est quasi exclusivement utilisé pour les loisirs (même constat au Pays d'Apt). De même, le roller n'est pas conçu comme un moyen de déplacement ; sa fonction est d'abord ludique.

Entre les collégiens du Val de Bièvre, on constate de fortes différences selon que leur collège est situé à proximité d'une station de métro, du périphérique, dans un environnement pavillonnaire... A Villejuif, la localisation du collège à proximité du métro favorise les déplacements entre 12 h et 14 h, tandis que la proximité d'un Mac Donald's pèse sur la fréquentation de la cantine. L'environnement résidentiel du collège ne facilite pas les déplacements (comme à l'Haÿ-les-Roses et au Kremlin-Bicêtre, par exemple). D'une manière générale, peu de collégiens profitent de leur mercredi après-midi pour aller à Paris, malgré la proximité. Leurs activités se déroulent la plupart du temps dans leur quartier.

En effet, la reconnaissance d'une certaine autonomie peut avoir une contrepartie : l'inscription à une activité extra-scolaire. Les garçons et les filles dont les parents ont fait des études supérieures longues reconnaissent plus qu'ils ont accepté une activité extra-scolaire proposée par leurs parents, alors que les jeunes dont les parents n'ont pas eu le baccalauréat estiment qu'ils ont eux-mêmes proposé à leur père ou à leur mère cette activité.

Le poids de l'accompagnement parental

Le rôle de parent-taxi est généralement réservé aux activités extrascolaires. Au cours d'une semaine, près de la moitié des parents (49%) emmènent leur adolescent à une activité extra-scolaire tandis que seuls 39% des parents interrogés prennent leur voiture au moins une fois pour aller au collège. Il est vrai que les activités de loisirs sont situées hors du « cercle » autorisé autour du logement familial ; les parents sont alors réquisitionnés pour assurer le déplacement, ce qui leur permet aussi de se rassurer.

De fortes disparités existent cependant selon la localisation du domicile. D'abord, selon qu'on habite en ville ou à la campagne : le Pays d'Apt par exemple, peu desservi par les transports en commun, est le domaine des parents-taxis.

Ensuite, les parents qui habitent le centre-ville accompagnent moins souvent leur enfant que les parents qui sont logés dans un quartier périphérique des agglomérations. L'avantage du centre est d'offrir dans un espace

L'âge médian de sort est 12 -13 ans pour le et 16 ans pour les déj

restreint les équipements scolaires, culturels et sportifs et donc d'éviter de plus longs déplacements qui nécessiteraient l'usage de la voiture.

Les enfants qui vivent dans une famille monoparentale sont moins souvent accompagnés par un adulte que ceux qui vivent dans une famille bi-parentale. Un parent seul est moins disponible que deux pour prendre en charge éventuellement le travail d'accompagnement. Il est amené à insister davantage sur l'indépendance de ses enfants, comme si l'enfant était conduit à passer les portes multiples d'accès à l'âge adulte plus rapidement.

L'accompagnement par un adulte dépend également de la nature de l'activité. Il n'existe pas de voyage type pour les collégiens, tout dépend de l'objectif du voyage, la voiture en est par contre le vecteur essentiel.

Des activités parascolaires très accompagnées

Les activités extra-scolaires organisées sont celles qui se font le plus souvent avec accompagnateur (un parent d'un copain par exemple). L'indépendance ne concerne plus alors qu'une petite moitié des collégiens.

Deux raisons peuvent expliquer le maintien du rôle d'accompagnateur pour les activités extra-scolaires. La première tient à l'éloignement de ces activités. L'école de musique, de danse, le club de sport ne sont pas choisis en fonction de la proximité (contrairement à l'école,

Le pays d'Apt, le pays des «parents-taxi»

Le mercredi est le jour des activités extra-scolaires : 70% des enfants déclarent avoir une activité à l'extérieur de chez eux ce jour là.

La moitié des enfants pratiquent une activité à Apt, les autres dans leur commune d'habitation ou dans une commune proche. La voiture satisfait 2/3 des déplacements vers ces activités, le vélo et la marche à pied assurant à part égale le reste. En effet, en l'absence de toute alternative (il n'y a pas de car comme pour les trajets vers le collège), les parents doivent assumer la majeure partie des déplacements liés aux activités extra-scolaires de leurs enfants (peut-être les enchaînent-ils avec d'autres motifs).

Cette contrainte pourrait limiter les activités des enfants : en effet, 35% des enfants interrogés dans le pays d'Apt aimeraient faire plus d'activités.

pour la grande majorité). La seconde tient au fait que ce sont généralement les parents qui proposent (imposent ?) cette activité à leur enfant. C'est une activité qui est «commune» d'une certaine façon aux parents et aux enfants et à laquelle tiennent les premiers. Aussi se sentent-ils obligés d'assurer le déplacement. Autre hypothèse : ces trajets forment un temps privilégié où le jeune et un de ses parents sont ensemble, en dehors de la maison.

Ces explications peuvent être confortées par la différence observée dans l'effort d'accompagnement selon que l'école est privée ou publique. Les parents qui ont choisi l'école publique participent moins aux déplacements de leurs enfants que les parents qui ont élu l'école privée. En dehors des critères religieux, l'école privée peut être choisie en raison d'une critique du «laisser faire» de l'école publique qui «ne tient pas assez les élèves – par exemple en les autorisant à sortir de l'établissement en dehors des heures de cours».

L'accès à l'autonomie plus difficile pour les filles

Les filles ont moins le droit, ou prennent moins goût à se déplacer seules que les garçons. Lorsque les jeunes filles vont chez leurs copines, lorsqu'elles flânent en ville, elles le font plus souvent avec un adulte, avec leur mère principalement. Sinon, elles se déplacent plus fréquemment protégées par un frère ou une sœur, par des copines formant rempart.

Sans accompagnement déplacements en journée déplacements en soirée

En principe, les filles, comme les femmes, ont obtenu historiquement le droit de circuler comme les garçons et les hommes. Mais toutes les différences n'ont manifestement pas été abolies : une fille, une femme risquent davantage qu'un garçon ou qu'un homme d'être abordées et harcelées dans la rue ... Pour circuler, les jeunes filles utilisent un peu plus le bus (la différence est sensible pour les loisirs non organisés, 13% contre 6% pour les garçons), sinon elles se font accompagner en voiture. On se croirait dans les romans où la femme se fait raccompagner par un homme... De surcroît, l'offre de ce support est généralement moins grande le soir, au moment même où l'inquiétude parentale est plus grande.

La perception par les « parents taxis » de leur fonction

Les enfants dont un seul parent travaille ou des ménages bi-actifs ont des profils d'activités extra-scolaires et d'accompagnement assez proches, qui se démarquent de ceux dont l'un des parents travaillent à temps partiel.

On retrouve les mêmes schémas pour l'accompagnement parental, là aussi plus développé dans le cadre des ménages dont un adulte travaille à temps partiel. Au-delà de l'influence des écarts de revenus, le nombre d'activités pratiquées n'est-il pas la conséquence de la disponibilité des parents ? Offrir des formes d'accompagnement innovantes permettrait-il aux 10-13 ans d'effectuer plus d'activités ?

Des inégalités face aux activités parascolaires

Les collégiens du Val de Bièvre sont à peine plus nombreux en proportion à être inscrits à au moins une activité extrascolaire (61% contre 55% pour ceux du Pays d'Apt). Mais, parmi les collégiens du pays d'Apt où l'essentiel des activités est concentré à Apt, plus d'un tiers (35%) aurait aimé avoir des activités parascolaires supplémentaires (sport et activités ludiques de plein air de préférence). La quasi-totalité des collégiens du Pays d'Apt (90%) sont entièrement dépendants de leurs parents pour se rendre à leur activité parascolaire, le mercredi après midi. Les collégiens du Val de Bièvre le sont nettement moins : ils y vont généralement à pied, sinon en bus ; seule une minorité s'y rend en voiture.

Les adultes, à commencer par ceux qui l'exercent sont plus critiques que leurs enfants à l'égard du rôle de parents-taxi. En effet, ils sont aussi nombreux (47%) à souhaiter faire moins de trajets qu'à ne rien changer (48%) ; une petite minorité (4%) veut bien en faire plus. Plus les parents font taxis et plus ils demandent une diminution de leur charge : les parents les plus diplômés (53% contre 44%) ou encore les habitants des quartiers périphériques (66% contre 40% pour les habitants du centre ville). Les parents peu mobilisés (un voyage dans la semaine) ne réclament pas une augmentation du nombre de voyages. Ils en font peu, ils veulent bien en faire autant ! Un tiers estime quand même que moins serait mieux.

Deux tiers des accompagnements effectués par les parents le sont en fait par la mère. Quelquefois le relais est pris par un grand frère ou une grande sœur (2%) ou par un autre adulte (5%).

Comment les 10-13 ans «vivent» leurs déplacements

Comment les préadolescents «vivent»-ils leurs déplacements ? En l'état actuel des choses, en sont-ils satisfaits ?

Quelles sont leurs attentes ? L'enquête nationale montre que le niveau de satisfaction dépasse toujours les 50%. Les trajets les moins appréciés sont ceux du retour du collège ou du domicile du copain (58%), le plus apprécié, celui du retour d'une activité « libre » (68%).

S'agissant des moyens de déplacement,

La moitié des parents aime d'accompagnement ; l'autre

le vélo est nettement le plus apprécié et le bus obtient la dernière place. La voiture arrive ex-aequo avec le vélo pour le retour de l'activité extrascolaire, sinon en seconde ou troisième position, au coude à coude avec la marche à pied.

Le vélo présente plusieurs avantages aux yeux des préadolescents : il s'utilise le plus souvent sans accompagnateur adulte ; il est toujours disponible chez soi ; et il permet d'aller plus loin que la marche à pied. Pour autant, il n'est guère utilisé, probablement en raison des réticences des parents. Aussi son usage se cantonne-t-il aux loisirs (comme le roller et la trottinette).

Le bus n'est pas pour autant approuvé. Plusieurs aspects semblent « déranger » les préadolescents : les horaires fixes, la fixité des parcours qui contraint à l'associer toujours avec de la marche à pied, l'ennui de l'attente... ; à la différence du vélo qui est toujours prêt, attendre, c'est encore être en situation de dépendance, mais à une différence importante près, il ne s'agit plus d'une dépendance personnelle, à l'égard d'autrui, mais d'une dépendance impersonnelle.

Le déplacement en automobile est faiblement critiqué, surtout pour certaines activités, telles que « extrascolaires ». Pour se rendre chez un copain ou pour en revenir, les jeunes préfèrent une autre solution. Le fait d'être accompagné par un adulte suscite une réaction variable, plutôt bonne s'il s'agit du retour de l'activité organisée et plutôt mitigée pour le retour des visites aux copains. Les adultes ne sont pas rejetés en soi : ils peuvent être là à certains moments mais devraient disparaître à d'autres ! Quand l'activité est décidée avec les parents, encadrée par d'autres adultes – comme pour le sport ou la culture par exemple – l'accompagnement par les parents reste « normal », il permet à la fois d'apporter

Répartition du nombre d'activités extra-scolaires selon l'activité des parents

%	aucune	1 activité	2 et plus
Ménage bi-actif à temps plein	16	47	37
Ménage bi-actif dont un parent à temps partiel	<u>12</u>	42	<u>46</u>
Ménage mono-actif	17	51	32

le confort et la souplesse, et d'ouvrir la possibilité de petites interactions hors du cadre familial. Ainsi, dans certaines circonstances, la voiture devient un prolongement du domicile.

Les jeunes préfèrent se déplacer en compagnie que seul

Entre les deux types de compagnie, celle de leur parent ou d'un autre adulte ou celle d'un ou des copains, ils préfèrent la seconde. Mais entre le fait d'être avec un parent ou d'être seul, ils préfèrent la première.

Quand l'activité a pour sens l'immersion dans le monde des pairs, la présence des adultes au début ou à la fin devient moins agréable. Non que les enfants veuillent les tenir à l'écart de ce qu'ils font. Le fait de ne pas être accompagné rend volontaire le commentaire éventuel que le jeune peut faire de son activité. Ainsi, lorsque les garçons et les filles reviennent de

rait faire moins de trajets moitié, ne pas en faire plus.

chez un copain, 28% n'en parlent pas, 15% n'en parlent que parce qu'on leur a demandé et 57% «racontent spontanément cette sortie».

Mettre les points sur les trois «i»

Les premiers entretiens recueillis auprès de collégiens du Val de Bièvre font nettement ressortir le rapport ambivalent que les préadolescents entretiennent avec la ville en général. D'un côté, ils éprouvent une attirance manifeste pour celle-ci. Qu'ils y vivent déjà ou qu'ils vivent à la campagne. A leurs yeux, la ville est synonyme de plaisirs, de distractions, de sorties, d'accès à la consommation...

D'un autre côté, la ville est vécue comme inhospitalière (les préadolescents s'y sentent indésirables ; ils y sont souvent bousculés, etc.), inaccessible (les moyens de transport en commun ne sont pas toujours d'un usage commode, le parcours à pied expose à de multiples dangers, etc.), enfin, elle leur paraît incompréhensible, «compliquée», labyrinthique (ils aimeraient être mieux guidés). Inhospitalité, Inaccessibilité, Incompréhension, trois «i» qui en disent long sur les difficultés inhérentes à la mobilité urbaine des préadolescents.

Quelles solutions ? Des pistes de réflexion

Comment libérer les parents de la contrainte de l'accompagnement ? Quel moyen de transport privilégier ?

Les déplacements vers le collège au Pays d'Apt : le ramassage scolaire

A l'intérieur du Pays d'Apt, un système de ramassage scolaire draine les collégiens vers les établissements d'enseignement secondaire. Il s'agit d'un système de type classique, utilisant des cars qui visitent les villages et hameaux du Pays.

Les inconvénients de ce type de transport sont connus et ne sont pas spécifiques au Pays d'Apt. L'un d'entre eux tient à la durée excessive de transport pour ceux qui habitent dans des lieux reculés, obligeant certains élèves à se lever dès six heures les jours de classe : le matin, ils sont 60% à avoir quitté leur domicile avant 7 h 30 (presque tous ceux qui prennent le ramassage scolaire partent vers 7 h.).

Des chiffres et observations qui précèdent, il ressort qu'aucun moyen de transport ne cumule les avantages de la liberté de circulation, de la sécurité matérielle et psychologique, et de l'accompagnement.

A chaque situation de déplacement correspondent en fait des besoins spécifiques. C'est vrai pour les adultes, a fortiori pour les 10-13 ans. Plutôt que de privilégier un mode de déplacement sur tous les autres, il convient de jouer la carte de la diversité et de leur complémentarité. C'est tout l'enjeu de la multimodalité.

Le vélo

Il est fortement apprécié des préadolescents car il est associé à une forte indépendance spatiale. Seulement, il lui manque la sécurité. C'est pourquoi des pistes cyclables en «véritables» sites propres (la simple alternance de bandes cyclables et de carrefours banalisés n'est semble-t-il pas un gage suffisant de sécurité) ainsi que des «zones 30» pourraient être développées. Ces efforts pourraient être complétés par une meilleure sensibilisation des autres usagers de la route.

Le bus

Malgré ses ressources (il lie sécurité routière du déplacement et indépendance) et son usage massif sans adulte (85% des cas), il n'a pas bonne image. L'insuffisance des dessertes est le motif le plus couramment invoqué (37%). Vient ensuite la préférence pour le transport accompagné (19%). Près d'un enfant sur cinq déclare par ailleurs ne pas en avoir besoin.

Rapprocher les jeunes des transports en commun pourrait passer par :

- n une augmentation du sentiment de sécurité chez ceux qui n'ont pas l'habitude de l'utiliser ;
- n une amélioration de l'offre (en réduisant notamment les temps d'attente) pour ceux qui, convertis en partie à l'indépendance spatiale,

17%

des enfants de 10 ans ont avoir d'activité €

estiment ne pas trouver ce qu'ils veulent ;
n enfin, en rendant plus perceptible le fait que le bus n'est pas nécessairement un moyen «solitaire». Cette dernière dimension n'est pas aisée à gérer dans la mesure où lorsque des jeunes sont ensemble pour emprunter un transport en commun, ils peuvent accroître le sentiment d'inquiétude des autres passagers qui préfèrent un jeune seul à des jeunes en groupe...

Le «taxi-jeune»

Dans le cadre de l'aide à l'autonomie des personnes âgées, des collectivités locales ont mis en place des navettes qui permettent à ces dernières d'avoir à leur disposition, pour un prix modique, un service qui va du domicile au lieu désiré. Pourquoi ne pas chercher à s'appuyer sur ces initiatives pour faciliter les déplacements (d'un autre type) des adolescents et qui pourraient rassurer en même temps les parents ? Parce que le trajet pourrait être effectué à plusieurs, ce transport à la demande combinerait convivialité du voyage et partage du prix. Par ailleurs, ne pourrait-on pas envisager de mettre en place des minicars et des «accompagnateurs-chauffeurs» ? Les quartiers les plus éloignés du centre, les plus mal desservis devraient être les cibles centrales de ces expérimentations.

La clé de la maison pour prendre la clé des... villes

90% des collégiens du Val de Bièvre possèdent les clés du domicile contre deux tiers des collégiens du Pays d'Apt. Les parents «urbains» feraient-ils plus confiance à leur(s) enfant(s) ? En fait, on peut faire l'hypothèse qu'au Pays d'Apt, la clé reste à portée de main (sous le pot de fleur, le tapis...) ou que la maison reste plus souvent occupée voire ouverte, sous le contrôle du voisinage. Il semblerait de surcroît que fréquemment les deux parents travaillent dans les communes du Val de Bièvre, ce qui expliquerait la nécessité de la clé pour rentrer chez soi.

mode d'un rite de passage unique, d'une barrière qui séparerait nettement les adultes et les jeunes ; il s'opère progressivement depuis l'enfance... L'accès à la ville doit, lui aussi, prendre cette forme progressive. En quelque sorte, l'accès à la ville constitue un des indicateurs de l'accès à l'âge adulte, à la citoyenneté.

On ne quitte pas cet âge de la vie uniquement par le travail professionnel, par une autre résidence que le domicile familial, par l'entrée dans la vie à deux ; on le quitte beaucoup plus tôt et progressivement par de multiples mécanismes : l'apprentissage de la ville s'impose comme une modalité essentielle dans une société urbanisée où la mobilité urbaine conditionne l'accès à l'emploi, aux loisirs.

Le pouvoir de se déplacer dans la ville sans ses parents, sans accompagnateur adulte, constitue un des éléments de cette dynamique qui mène le jeune vers l'autonomie.

D'après l'analyse (disponible sur demande) des résultats de l'enquête nationale effectuée par François de Singly - Directeur du centre de recherches sur les liens sociaux (Cerlis, CNRS-Université de Paris V), et professeur de sociologie à la faculté des sciences humaines et sociales de la Sorbonne. Dernier ouvrage publié : Libres ensemble. L'individualisme dans la vie commune, Nathan, 2000.

Favoriser l'autonomisation des pré-adolescents par l'apprentissage de la ville

L'accès à l'âge adulte ne se fait plus dans les sociétés contemporaines sous le

-13 ans déclarent ne pas extrascolaire

Méthodologie

L'enquête nationale a été réalisée sous la direction scientifique de François de Singly à partir d'un échantillon représentatif constitué de 820 parents et autant d'enfants de 10-13 ans habitant des agglomérations de plus de 100 000 habitants.

L'enquête du Val de Bièvre, réalisée en collaboration avec la Mission Prospective de la RATP et le concours de l'agence Mouvement, associe l'Education nationale, la Caisse d'allocations familiales, le Conseil général, et des établissements scolaires de 5 villes (Villejuif, Gentilly, Fresnes, l'Haÿ-les-Roses et le Kremlin Bicêtre).

L'enquête du Pays d'Apt, réalisée selon la méthode expérimentée dans le Val de Bièvre, associe des établissements scolaires publics et privés de la ville d'Apt et des communes alentours. Elle a été menée par Jacques Poirson, consultant.

Pour l'une et l'autre de ces enquêtes, des collégiens de 6e et 5e (106 pour l'enquête du Pays d'Apt, 137 pour l'enquête du Val de Bièvre) ont rempli un carnet de bord sur le déroulement de trois journées : un jour de semaine normal, le jour des activités parascolaires et un jour de week-end (le samedi). Les entretiens approfondis avec les enfants de la région parisienne ont été conduits par Danielle Rapoport, psychosociologue.

Aide à la mobilité des dix à treize ans

Equipe du projet:

Philippe Chollet, *responsable du projet à l'Institut pour la ville en mouvement*

François de Singly, *sociologue de la famille*

Monique Smolar, *mission prospective Ratp*

Jacques Poirson, *consultant pour le Pays d'Apt*

Danielle Rapoport, *psychosociologue*

Francine Depras, *agence Mouvement*

Mireille Apel-Muller, *déléguée générale de l'Institut pour la ville en mouvement*

Attachée de presse:

Solange Collery E-mail: solange.collery@wanadoo.fr Téléphone: 01 47 45 50 30 Fax: 01 47 47 00 83

INSTITUT POUR LA VILLE EN MOUVEMENT 10, rue des Halles 75001 Paris France
tel: 33 [0]1 53 40 95 60 fax: 33 [0]1 53 40 95 61 e-mail: vilmouv@wanadoo.fr