



**HAL**  
open science

**La mobilité comme accessibilité, dispositions et épreuve:  
le cas des adolescentes de zones urbaines sensibles  
franciliennes**

Nicolas Oppenchaim

► **To cite this version:**

Nicolas Oppenchaim. La mobilité comme accessibilité, dispositions et épreuve: le cas des adolescentes de zones urbaines sensibles franciliennes. Authier J-Y.; Bourdin A.; Lefevre M-P. Actualités de la sociologie urbaine francophone, p51-65, 2014. hal-01092705

**HAL Id: hal-01092705**

**<https://hal.science/hal-01092705v1>**

Submitted on 13 Jun 2016

**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.

**La mobilité comme accessibilité, dispositions et épreuve: le cas des adolescentes de zones urbaines sensibles franciliennes** in Authier J-Y., Bourdin A. ; Lefeuvre M-P (dir), *Actualités de la sociologie urbaine francophone*, Presses Universitaires de Lyon, 2012.

**Nicolas Oppenchaim,**

**Université François Rabelais, Laboratoire Citeres**

Ce texte ne partage pas l'ambition de faire des mobilités l'objet central de la sociologie urbaine (Bassand, Kaufmann et Joye, 2007), voire de la sociologie (Urry, 2005). Les mobilités quotidiennes ne constituent en effet pas un objet inexploré par la sociologie, que l'on pense aux travaux de Paul-Henry Chombart de Lauwe sur l'agglomération parisienne de l'après-guerre (Paquot, 2000) ou à ceux de l'école de Chicago (Joseph et Grafmeyer, 2005). Son objectif, plus modeste, est de présenter des outils théoriques permettant d'expliquer et de comprendre les pratiques de mobilité quotidienne des adolescents afin de répondre aux deux questions suivantes :

- les adolescents de zones urbaines sensibles (ZUS) ont-ils une mobilité spécifique par rapport aux adolescents franciliens d'autres milieux sociaux et/ou résidentiels ?
- l'hétérogénéité des adolescents de ZUS et la diversité géographique de ces quartiers se traduisent-elles par des pratiques de mobilité différenciées et, au final, par différentes manières d'habiter un quartier ségrégué ?

Ces deux questions ont guidées notre travail de thèse (Oppenchaim, 2011a). Les mobilités quotidiennes jouent en effet un rôle fondamental dans la socialisation des adolescents. Elles sont d'une part fortement déterminées par leur environnement social et résidentiel. Mais, elles sont également le support du passage progressif du monde familial au domaine public urbain à l'adolescence (Breviglieri, 2007). Elles mettent notamment à l'épreuve les habitudes d'action que les adolescents ont acquises dans leur quartier de résidence ou dans leur famille. Elles donnent ainsi lieu à des interactions, qui si elles sont d'une autre nature que dans ces deux sphères, n'en sont pas moins socialisantes (Joseph et Grafmeyer, *ibid*). Les pratiques de mobilité participent de ce fait aux différentes manières qu'ont les adolescents d'habiter leur quartier.

Nous nous focalisons alors sur les ZUS, car l'objectif politique affiché d'y introduire plus de mixité, semble indiquer que résider dans ces quartiers serait pénalisant pour les habitants au-delà de leurs propres propriétés individuelles. Le contexte urbain de ces quartiers aurait une influence néfaste, non seulement sur la réussite scolaire des adolescents mais également sur leur socialisation : l'absence de contacts avec des catégories porteuses d'autres normes sociales que celles en vigueur dans leur quartier conduirait à des habitudes d'action spécifiques compliquant leur future insertion sociale. Ces approches de la ségrégation

négligent alors les effets socialisants des pratiques de mobilité des adolescentes (Oppenheim, 2009).

Afin de renseigner le lien dynamique entre socialisation et mobilité à l'adolescence, nous proposons d'appréhender les pratiques de mobilité avec différentes théories sociologiques de l'action : l'action rationnelle en finalité, l'incorporation de dispositions à agir et l'agir créatif. Ces théories permettent de dégager trois outils de description et/ou d'explication des pratiques de mobilité : l'accessibilité, les dispositions et l'épreuve. Chaque outil insiste sur une dimension spécifique de cette pratique déterminée par des contraintes socio-économiques et territoriales, influencée par les dispositions acquises dans la socialisation et donnant lieu à des situations de coprésence (Oppenheim, 2011b).

Nous tenterons de montrer que combiner ces trois outils permet de différencier les adolescents de ZUS des autres jeunes franciliens, mais également de ne pas sacrifier la diversité interne des pratiques de ces adolescents. Cette hypothèse d'une complémentarité des outils proposés sera testée au niveau théorique et empirique. Nous procéderons à cet effet en trois temps. Nous exposerons tout d'abord les fondements théoriques de ces trois outils, en indiquant pour chacun d'entre eux les liens entre mobilité et socialisation sur lesquels ils mettent l'accent, mais également ceux qu'ils laissent dans l'ombre. Puis, nous examinerons les méthodes de recherche permettant d'opérationnaliser ces outils théoriques. Enfin, nous exemplifierons notre propos avec le cas des filles de ZUS, car les différences avec les adolescentes franciliennes d'autres quartiers sont plus marquées que pour les garçons<sup>1</sup>.

## **Trois outils de description et d'explication des pratiques de mobilité**

### **La mobilité comme accessibilité**

Dans cette approche, la mobilité des acteurs est appréhendée comme une action rationnelle en finalité (Weber, 1995) permettant l'accès à une activité. Elle est déterminée conjointement par les capacités d'organisation des acteurs, le système de transport et la localisation des résidences et des aménités (Massot et Orfeuill, 2005). Cette approche s'inspire principalement des travaux de la géographie du temps, qui analysent les pratiques individuelles de mobilité dans le cadre d'une journée où un programme d'activités doit être réalisé (Hägerstrand, 1970). La réalisation de ce programme est soumise à des contraintes spatiales, temporelles et de coordination avec les autres individus. La conjonction de ces contraintes et du projet de l'individu prédétermine les activités qu'il peut ou non réaliser. Les caractéristiques du réseau de transport rendent ainsi certains choix d'activité possibles et d'autres non.

Dans la lignée de ces travaux, on considère que la mobilité dérive du programme d'activité réalisé par l'individu en fonction des contraintes qui pèsent sur lui et de ses capacités d'organisation. Ces capacités dépendent des ressources des acteurs, notamment économiques, et de leur accès au mode de transport (desserte du quartier, possession d'une automobile et du

---

<sup>1</sup> Chacune de ces trois parties est développée plus exhaustivement dans d'autres publications signalées au fil du texte auxquelles nous nous permettons de renvoyer le lecteur pour plus de précisions.

permis de conduire). Mais elles sont liées également au fonctionnement et à la structure de la cellule familiale, aux capacités de programmation des activités, à la disponibilité temporelle liée aux horaires de travail et à leur flexibilité (Cass, Shove et Urry, 2005). Cette approche permet de mettre en évidence les déterminants structurels, sociaux et spatiaux, jouant sur les potentiels de mobilité. Cette notion de potentiel est centrale car elle différencie les déplacements effectués de la capacité des individus à se déplacer. Elle sera reprise et systématisée avec la notion de motilité (Kaufmann, 2007). Si les enquêtes transports constituent l'outil de recherche privilégié par les auteurs mobilisant cet outil de l'accessibilité, ils s'appuient également sur d'autres matériaux (recensement, matrice de temps d'accès, accès aux cartes de transport...) pour renseigner ces potentiels<sup>2</sup>.

Le passage d'un raisonnement individualisé à une approche plus centrée sur les groupes sociaux permet ainsi de montrer qu'à l'encontre des thèses d'une explosion généralisée des mobilités, ces dernières sont des pratiques sociales influencées par une inégale distribution de la capacité à être mobile. Cette approche renseigne de nouvelles inégalités entre groupes sociaux, car ces différentiels de potentiel de mobilité ont des effets sur l'accès des individus à certaines ressources. En outre, cette approche permet de penser les effets de ces potentiels de mobilité sur la production urbaine : la localisation des entreprises et des services est par exemple très fortement déterminée par les durées et coûts d'accès pour s'y rendre. De même, les travaux de Zahavi (1974) montrent une relative constance des budgets temps et monétaires consacrés à la mobilité. Dans ce cadre, l'augmentation des potentiels de mobilité quotidienne liée à la diffusion de l'automobile a transformé les arbitrages des ménages entre mobilité quotidienne et mobilité résidentielle. Elle a ainsi fortement contribué à l'étalement urbain.

Dans le cadre de notre recherche, cette approche montre que les adolescents ont des potentiels de mobilité inégaux. Ils ne possèdent ainsi pas les mêmes ressources pour réaliser des activités en dehors de leur quartier, en fonction notamment de la desserte de ce quartier en transports en commun (TC), de la possession d'une carte d'abonnement aux TC, de la présence d'une automobile dans le ménage, de la disponibilité des parents ou de frères et sœurs pour les accompagner, de l'éloignement des aménités urbaines, du revenu du ménage...

Cette approche présente cependant deux limites. Contrairement à l'approche de la mobilité comme épreuve, elle ne s'intéresse guère au déroulement du déplacement, notamment aux interactions avec les autres citadins qui s'y déroulent. Autrui n'est qu'un désagrément (quand les trains sont pleins par exemple) ou un adjuvant de la mobilité (quand il me prête sa voiture) ; dans tous les cas, il n'est pensé que par rapport à la stratégie de déplacement. Ce qui est central dans cette approche, ce n'est pas le déplacement en lui-même, mais ce que à quoi il me donne accès. D'autre part, cette approche ne pourra expliquer pourquoi, à accessibilité égale, un individu trouvera un déplacement plus éprouvant qu'un autre, sera moins enclin à se déplacer ou préférera prendre tel mode de transport même s'il est moins rapide : autant de points que renseigne l'outil des dispositions à la mobilité.

---

<sup>2</sup> Les enquêtes transport ne renseignent qu'une demande exprimée : les besoins et les désirs latents des individus qui n'ont pas pu se déplacer n'y sont pas comptabilisés.

## Les dispositions à la mobilité

Dans cette approche, la mobilité n'est pas considérée comme le moyen de réaliser une activité mais comme l'exercice d'une pratique en soi. Cet outil puise sa source dans les travaux de Bourdieu sur l'action, notamment *Le Sens pratique* (1980b). Il permet de poser l'hypothèse que les individus ont, en fonction de leur socialisation, des dispositions différentes à agir et penser dans diverses dimensions des pratiques de mobilité quotidienne.

D'autres auteurs s'inspirent dans leurs travaux sur la mobilité de l'œuvre de Bourdieu, en proposant le concept de capital de mobilité (Kaufmann, Bergmann et Joye, 2004 ; Urry, 2007). Néanmoins, ces auteurs développent avant tout une approche de la mobilité en terme d'accessibilité, car ils la perçoivent comme le moyen d'accéder à un certain nombre de ressources. Ils se réfèrent d'ailleurs à un seul article de Bourdieu, celui sur le capital social (1980a). Le concept de capital en réseau d'Urry<sup>3</sup> est ainsi principalement une critique des travaux de Putnam sur ce thème (2000). Parler de capital plutôt que de potentiel de mobilité offre cependant l'avantage d'introduire un lien explicite entre la mobilité quotidienne et la stratification sociale. L'emploi de ce concept permet d'insister sur la transférabilité de cette capacité à être mobile sous d'autres formes de capitaux<sup>4</sup>.

Il est alors dommage d'analyser la notion de motilité, du moins dans le titre de l'article où elle est définie, avec le seul concept de capital (Kaufmann, *ibid*). Cette notion est plus large que la conception utilitariste de l'action qui se détache du concept de capital. En effet, l'appropriation, qui est une des dimensions de la motilité, renvoie aux habitudes, normes et valeurs intériorisées par les individus. Elle suppose de considérer la mobilité comme une pratique en utilisant la critique d'une conception intellectualiste de l'action opérée par Bourdieu avec le concept d'habitus. Celui-ci se compose des compétences liées à l'apprentissage d'une capacité, mais surtout de l'intériorisation des structures objectives sous la forme de dispositions à agir et à percevoir le monde. Les agents n'ont le plus souvent pas conscience de cette intériorisation liée à leur socialisation : l'habitus est pensé sous l'hégémonie des dispositions sur les compétences<sup>5</sup>.

L'application de cette théorie de l'action aux pratiques de mobilité est, selon nous, féconde. Les individus ont des dispositions différentes dans diverses dimensions des pratiques de mobilité quotidienne : l'utilisation des modes de transport, le rapport à l'anonymat urbain et à la co-présence avec des inconnus, la perception des différents territoires urbains... Ces

---

<sup>3</sup> Lapsus étonnant, Urry modifie d'ailleurs le titre de l'article de Kaufman en y ajoutant un adjectif : « Motility : mobility as a **social** capital ».

<sup>4</sup> Un point aveugle subsiste néanmoins dans l'utilisation que font ces auteurs du concept de capital, car ils ne le lient jamais à celui de champ. Le capital de mobilité est-il très fortement transférable d'un champ à un autre, à l'image du capital économique ? L'inégale possession du capital de mobilité est-elle le support d'une forme de domination transversale à l'ensemble des champs, à l'image de la domination masculine ?

<sup>5</sup> Deux points méritent d'être précisés. D'une part, l'habitus n'est pas une structure fixe permettant l'adéquation mécanique des comportements individuels et du fonctionnement de la société. Il peut ne pas être adapté lors de situations rencontrées par l'individu, et dès lors éventuellement être conduit à innover. D'autre part, chaque habitus est singulier et combine de manière spécifique une diversité d'expériences sociales. Ces deux points sont approfondis dans le prolongement critique de l'œuvre de Bourdieu opérée par B. Lahire (2004).

dispositions sont principalement héritées des structures objectives dans lesquelles les individus ont été socialisés. Les dispositions des adolescents s'acquièrent ainsi principalement dans la sphère familiale, en lien avec le fonctionnement de la cellule familiale (Kaufmann et Widmer, 2005), la trajectoire résidentielle des parents et leurs expériences de mobilité (Goyon, 2009), leur rapport à l'investissement enfantin des espaces publics (Valentine et McKendrick, 1997). Elles se structurent également dans le quartier de résidence, que ce soit en raison de l'influence des pairs, d'un contexte urbain plus ou moins favorable à l'autonomie des enfants dans la mobilité (Depeau, 2008) ou à l'utilisation d'un mode de transport donné (Bachiri et Desprès, 2008).

Cet outil théorique permet alors de différencier les adolescents autrement que par les ressources dont ils disposent pour se déplacer, mais en prenant également en compte les processus de socialisation à la mobilité exercées par la famille et le(s) contexte(s) urbain(s) de résidence. Il présente cependant la limite d'évacuer les processus d'apprentissage réflexif au profit de l'incorporation inconsciente : l'importance de la socialisation antérieure prend le pas sur l'influence que peuvent avoir les pratiques elles-mêmes sur l'expérience. Le concept d'*habitus* est purement explicatif, il n'a pas une visée descriptive du cours de l'action, qui n'est pensée que sous l'angle de l'activation de dispositions, et non dans sa spécificité situationnelle. L'outil de l'épreuve offre alors un regard complémentaire sur ce point.

### **La mobilité comme épreuve**

Cet outil se distingue des précédents en s'intéressant plus spécifiquement au déroulement du déplacement, aux situations de co-présence qui s'y produisent et à leurs conséquences sur les individus. Il est donc moins centré sur la dimension routinière des déplacements que les outils précédents. Il repose sur une théorie de l'action qui s'inscrit dans une double filiation : le courant philosophique du pragmatisme et sa descendance dans les travaux de l'École de Chicago et de Goffman (Joseph, 2007) ; la sociologie pragmatique inspirée de la pragmatique linguistique. Pour plus de clarté, nous exposerons la conception de l'action propre à ces deux filiations, en nous appuyant sur la lecture de Dewey par I. Joseph (*ibid*), puis sur les travaux de C. Lemieux (2009).

Dans la tradition du pragmatisme, les acteurs ne cessent de passer de situations habituelles, reposant sur des croyances stables, à des situations de trouble questionnant les habitudes anciennement fixées. Ce trouble survient quand le cours normal de l'action est interrompu par une discontinuité de l'environnement, nécessitant une enquête afin d'établir de nouvelles croyances. La forme la plus élémentaire de ce trouble est l'embarras dans l'interaction, la sensation que quelque chose ne va pas car nous n'avons pas adapté le comportement qui convient à la situation. Cependant, les acteurs possèdent des compétences pour s'adapter et résoudre ces situations au déroulement imprévisible, en s'appuyant sur les indices offerts par l'environnement : de nouvelles habitudes d'action peuvent alors émerger.

Les sociologues pragmatiques reprennent cette conception de l'action, en y ajoutant le concept de grammaire : ensemble de règles à suivre pour être perçu par les autres membres

d'une communauté comme agissant correctement dans une situation donnée. Ces différentes règles forment trois grammaires, universelles mais spécifiées différemment dans chaque communauté : la grammaire naturelle, faite d'engagements immédiats et spontanés (par exemple, j'éteins mon baladeur dans le métro car je n'ai plus envie d'écouter de la musique) ; la grammaire réaliste, consistant à adapter son comportement à différentes contraintes (je l'éteins car mon voisin me menace) ; la grammaire publique, consistant à prendre ses distances vis-à-vis de la situation en s'appuyant sur des règles qu'un tiers peut partager (je l'éteins car je ne veux pas déranger les autres voyageurs). L'action est plus ou moins réflexive, selon que l'acteur agit en se référant explicitement à une règle ou en fonction d'habitudes. Les situations demandant le plus de réflexivité adviennent lorsque dans une interaction les personnes ne se réfèrent pas aux mêmes règles de comportement. Afin de rétablir le cours normal de l'action, les acteurs se notifient le fait qu'une faute grammaticale a été commise. Cette notification est plus ou moins explicite, allant d'une moue désapprobatrice à l'énoncé explicite de la règle qui n'a pas été suivie. Elle conduit les individus à changer de grammaire, ou à interroger la pertinence des règles suivies, voire à les redéfinir.

Le terme d'épreuve, déjà utilisé par d'autres sociologues pragmatiques (Boltanski et Chiapello, 1999:73-80), désigne ces situations problématiques qui questionnent les habitudes d'action et dont la résolution nécessite un accord entre les différents acteurs. La mobilité peut alors être perçue comme une série d'épreuves que, dans leurs déplacements quotidiens, les acteurs sont susceptibles d'affronter, et qu'ils peuvent ou non surmonter. En effet, se succèdent dans les déplacements des situations qui mettent en présence des citoyens pouvant ne pas partager les mêmes règles ou se situer dans la même grammaire. Par exemple, si c'est généralement la règle de l'inattention civile (grammaire publique) qui domine dans les transports en commun, celle-ci peut dans certaines situations être en tension avec d'autres règles de conduite comme celle de l'exploration et du jeu (grammaire naturelle). Le terme d'épreuve met alors l'accent sur l'incertitude propre à chaque situation, sans négliger les rapports de force qui s'y expriment. Il existe ainsi un continuum entre les épreuves dans lesquelles les acteurs s'appuient sur la grammaire publique lorsque leur action est mise en cause (épreuves de grandeur chez Boltanski) et celles où ils mobilisent d'autres grammaires (épreuves de force). Le premier type d'épreuves est par nature égalitaire, car s'appuyant sur la capacité reconnue des acteurs à mobiliser des principes de justice partageables par d'autres. Au contraire, dans le second type d'épreuves, un acteur peut chercher à imposer une règle sans mobiliser ces principes de justice. Il peut ainsi dénier aux autres acteurs de l'interaction la capacité de faire appel à la grammaire publique, voire dans les cas extrêmes imposer son point de vue par la violence. L'épreuve de force se distingue de la relativisation, lorsque l'acteur passe outre le trouble qu'il ressent. Cependant, si des rapports de force structurent chaque épreuve, l'issue de cette dernière est toujours incertaine : il ne peut être prévu à l'avance si un accord permettra, ou non, le retour à un cours normal de l'interaction.

Cet outil permet alors de penser les liens dynamiques entre socialisation et mobilité. Selon l'environnement familial et résidentiel dans lequel ils ont grandi, les adolescents ne partagent pas les mêmes règles de comportement. Ces règles ont été plus ou moins questionnées et modifiées en fonction de la diversité de contextes urbains expérimentés par les adolescents

dans leur trajectoire résidentielle et/ou lors de mobilités avec les parents. Ils ne seront donc pas confrontés aux mêmes épreuves en se déplaçant et ils n'auront pas la même facilité à les surmonter. Cependant, l'incertitude sur l'issue de l'épreuve permet d'inclure la dimension d'apprentissage, non traitée par les deux outils précédents : toute épreuve, lorsqu'elle est surmontée, peut créer un précédent, et par là même faire évoluer les habitudes d'action des adolescents. Mais l'adolescent peut également échouer, notamment lorsque le désaccord avec les autres citadins donne lieu à des épreuves de force, qui par nature ne peuvent conduire à un accord partagé. La répétition d'échecs peut alors conduire certains adolescents au refus de se confronter aux épreuves en se repliant sur le monde familial.

## **Méthode et corpus de données**

Afin d'opérationnaliser ces outils théoriques, nous nous appuyons sur trois matériaux. Le premier est l'enquête global transports (EGT) francilienne de 2002. Dans l'exploitation de cette enquête, nous avons distingué les adolescents interrogés (11-18 ans) selon qu'ils résident ou non en ZUS, mais également en fonction de leur catégorie sociale, élaborée à partir du revenu par unité de consommation du ménage, de la profession des parents et de leur niveau d'études (Oppenheim, 2011a). Cette double distinction permet d'interroger l'effet des variables sociales et territoriales sur les potentiels de mobilité des adolescents. Nous complétons ce matériau par des indicateurs d'accessibilité aux transports en commun (temps mis à pied ou en bus pour se rendre à l'infrastructure lourde la plus proche) et au centre de l'agglomération, calculés à partir du réseau de voirie et de transports en commun francilien. Cependant, l'enquête EGT souffre d'une relative faiblesse de l'échantillon (2309 adolescents sont interrogés sur leurs déplacements un jour de semaine hors week-end, 810 sur leurs déplacements durant le week-end). Elle ne permet pas de distinguer les profils à l'intérieur des ZUS autrement que par le genre et l'éloignement du centre de l'agglomération. Elle n'offre également 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...).

Le second matériau est une enquête ethnographique d'un an avec de jeunes garçons (13-18 ans) fréquentant la maison de quartier d'une ZUS de grande couronne. La présence quotidienne parmi ces jeunes, dans le quartier et dans les trains, l'accompagnement de sorties, la réalisation de 20 entretiens ethnographiques nous ont permis de mieux comprendre le lien entre certaines spécificités des pratiques de mobilité de ces adolescents et le contexte urbain de leur quartier. Cependant, cette enquête ne donnait accès qu'aux seuls adolescents 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 avec sept établissements scolaires dont le bassin de recrutement est situé en partie en ZUS (deux classes de seconde générale en petite et grande



couronne, une de seconde professionnelle en petite couronne et quatre de troisième, dont deux à Paris). Ces projets articulent quatre-vingt douze entretiens semi-directifs d'une heure (quarante-et-un avec des filles) et des ateliers thématiques sur la mobilité (photographies et écriture de textes). 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.

Chaque outil s'appuie plus spécifiquement sur un de ces matériaux, mais aucun ne s'y réduit. Nous mobilisons ainsi principalement des tris croisés et des modèles de régressions logistiques tirés de l'enquête EGT pour opérationnaliser l'outil de l'accessibilité. Nos entretiens fournissent le matériau principal à l'opérationnalisation de l'outil des dispositions. Cependant, l'introduction dans l'exploitation de l'EGT de variables comme la résidence en ZUS ou l'utilisation des transports en commun par les parents pour des motifs extraprofessionnels permet de montrer une influence des dispositions héritées de la sphère familiale et du cadre urbain de résidence sur les pratiques. Enfin, l'ethnographie est le matériau le plus adapté à l'étude des épreuves survenant dans la mobilité. Elle permet d'être attentive à la spécificité et à la dynamique propre à chaque situation. Néanmoins, nous nous appuyons également sur l'interprétation réflexive de ces épreuves que font les adolescents *a posteriori* dans les entretiens.

## **Les pratiques de mobilité des filles de ZUS**

Appliquer l'outil de l'accessibilité aux adolescents suppose d'interroger les activités qu'ils peuvent réaliser en fonction des ressources dont ils disposent pour se déplacer, notamment leur accès aux différents modes de transports. Contrairement aux idées reçues, les adolescents de ZUS ne souffrent pas d'un moins bon accès en transports en commun aux centralités urbaines franciliennes. Ils sont en effet surreprésentés en petite couronne alors que la majorité des adolescents franciliens résident en grande couronne. La principale contrainte qui pèse sur leur mobilité est au contraire la moindre disponibilité en temps et en voiture de leurs parents. Celle-ci pèse plus spécifiquement sur les filles de ZUS, en raison du contrôle différencié des mobilités selon le sexe. En effet, alors que dans tous les autres quartiers les filles de moins de quinze ans sont plus accompagnées que les garçons, cela n'est pas le cas en ZUS. Les filles de ces quartiers sont alors beaucoup moins nombreuses que les autres adolescentes franciliennes à être véhiculées par leurs parents avant quinze ans. Ce moindre accompagnement n'est compensé qu'en partie par un usage autonome plus précoce des transports en commun. Il entraîne ainsi des sorties en dehors du domicile beaucoup moins nombreuses des filles de ZUS, notamment en soirée, ainsi qu'un programme d'activités axé sur les visites amicales ou les promenades et beaucoup moins d'activités de loisirs ou de visites familiales que les autres adolescentes (Oppenchaim, 2009).

L'enquête EGT laisse cependant percevoir un effet du cadre urbain des ZUS sur le potentiel de mobilité des adolescentes qui viendrait se surajouter à la moindre disponibilité des parents.

En effet, alors que dans tous les autres quartiers la montée en âge entraîne un moindre accompagnement des filles et une augmentation de leurs déplacements autonomes, les adolescentes de ZUS sont au contraire plus accompagnées après quatorze ans. Cette spécificité s'explique par un « effet village » lié à la configuration urbaine de ces quartiers et à l'interconnaissance entre ses habitants (Welzer-Lang et Kebabza, 2003). Il amplifie les craintes des parents sur la vertu amoureuse et/ou sexuelle de leurs filles, car il entraîne une circulation rapide de rumeurs de voisinage sur les mobilités de ces adolescentes et le laxisme des parents. Le poids de ces rumeurs peut alors conduire à une restriction des déplacements, en particulier lorsque la confiance entre les parents et l'adolescent est faible. Les parents délèguent également parfois la surveillance de la mobilité à des membres plus âgés de la famille, voire de la communauté d'origine.

Insister sur le moindre potentiel de mobilité des filles de ZUS ne doit cependant pas masquer les distinctions internes à ces adolescentes. Celles-ci se différencient notamment par les dispositions vis-à-vis de la mobilité qu'elles ont acquises dans la sphère familiale. Afin de montrer l'influence de ces dispositions, nous utiliserons une typologie élaborée à partir de nos matériaux qualitatifs. Celle-ci fait apparaître six manières typiques d'habiter parmi les filles de ZUS ou vivant à proximité (Oppenchain, 2011a). Trois seront présentés dans les lignes qui suivent, les autres sont celle des *filles de bonne famille* (qui concerne six filles très attachées à leur quartier, dans lequel elles ont un fort ancrage familial, et qui se déplacent majoritairement à proximité de leur commune, plus rarement à Paris où elles ont l'impression de ne pas être à leur place), des *flâneuses* (qui concerne neuf adolescentes qui ont une présence intermittente dans leur quartier et se déplacent fréquemment à Paris afin de profiter de l'anonymat et de la diversité des foules urbaines) et des *passionnées* (quatre filles qui ont également une présence épisodique dans leur quartier, mais dont les pratiques de mobilité sont organisées exclusivement autour de l'exercice d'une passion). Ces types articulent de manière cohérente le rapport au quartier de résidence, les projections de mobilité résidentielle et cinq dimensions des pratiques de mobilité : les lieux fréquentés, le rapport aux foules urbaines et aux différents modes de transports, l'apprentissage de la mobilité et les modalités de cohabitation avec les autres citoyens. Ils sont fortement influencés par les ressources économiques du ménage, l'éloignement au centre de l'agglomération, la trajectoire résidentielle et scolaire, les structures familiales et l'origine ethnique. Mais les dispositions des parents vis-à-vis de la mobilité et leur incorporation par les adolescents structurent également ces différents types.

Pour illustrer ce point, nous nous concentrerons sur deux types spécifiques, les *flâneuses exclusives* et les *encadrées*, élaborés respectivement à partir de huit et neuf entretiens avec des adolescentes. Ces deux types concernent des filles qui détestent leur quartier, en raison de la peur d'agressions, du poids du contrôle social et de l'inimitié avec les autres jeunes qui y habitent. Néanmoins, ces deux types se distinguent par la localisation résidentielle des adolescentes (les premières vivent plus fréquemment dans des ZUS bien desservies par les transports en commun, les secondes dans des quartiers plus éloignées du centre de l'agglomération), leur origine sociale (les premières sont plus fréquemment issues des couches supérieures des classes populaires), mais également par leur apprentissage de la mobilité et les dispositions de leurs parents. Les *flâneuses exclusives* évoluent dans un

environnement familial qui valorise la mobilité des adolescents et la découverte du monde extérieur. Leurs parents ont souvent expérimenté une mobilité longue distance nationale ou transnationale et ont vécu en ville. Ces adolescentes ont été habituées à prendre très tôt avec leurs parents les transports en commun pour se rendre à Paris et ont eu accès avant les autres jeunes du quartier à la carte Imagin'R, qui permet un usage illimité des transports durant le week-end et les vacances scolaires. Au contraire, les *encadrées* ont une mobilité très contrôlée par leur famille, en raison de craintes d'agressions, notamment dans les transports en commun. Elles sont issues de familles socio-économiquement fragiles, souvent monoparentales, d'une origine ethnique minoritaire dans le quartier. Ces adolescentes ont rarement la carte Imagin'R et sont le plus souvent accompagnées, par les parents en voiture ou par un aîné dans les transports en commun. Ces différentes dispositions sont incorporées par les adolescentes lors de leur apprentissage de la mobilité. Elles expliquent les différences entre ces deux catégories d'adolescentes dans trois dimensions de leurs mobilités :

- les modes de transport utilisés : alors que les *flâneuses exclusives* maîtrisent parfaitement les TC, aiment y passer du temps et les empruntent parfois au hasard, les *encadrées* partagent en grande partie les craintes de leurs parents. Peu habitués à utiliser le métro ou le RER, les rares déplacements avec ce mode sont fortement appréhendés. L'emploi du bus est pour elles beaucoup moins anxiogène, en raison de la présence du conducteur. Elles sont plus à l'aise dans ce mode de transport non-souterrain qu'elles ont l'impression de pouvoir quitter plus facilement à tout moment.

- le rapport à l'anonymat : habituées très jeunes fréquenter la capitale, les *flâneuses exclusives* recherchent en priorité dans leurs déplacements l'accès à un anonymat qui leur permet d'adopter des comportements non tolérés dans leur quartier. Au contraire, les *encadrées* développent une véritable phobie des foules urbaines, non seulement en raison de craintes d'agression, mais également parce qu'elles ont peur de s'y perdre et sont gênées par la promiscuité physique avec des inconnus.

- les situations de co-présence avec les autres citoyens : alors que les *flâneuses exclusives* apprécient la sociabilité éphémère qui règne dans les rassemblements urbains, les *encadrées* craignent le plus souvent les interactions avec des inconnus, notamment par peur de rencontrer des « pervers ». Elles ont ainsi des difficultés à interpréter les moments de mise en suspens de l'indifférence mutuelle (sourires, regards appuyés, plaisanteries), en particulier dans leurs rares déplacements vers Paris.

Les *encadrées* ont donc incorporées des dispositions qui leur font craindre les déplacements en transports en commun et la fréquentation des foules urbaines. Néanmoins, ces dispositions sont parfois infléchies lors de déplacements avec une amie de leur quartier plus familiarisée aux trajets en transports en commun. Si les *encadrées* se sentent peu en confiance durant ces déplacements, elles sont sécurisées par la présence de leur amie. Certaines sont alors séduites par la brièveté des interactions urbaines qui leur offre la possibilité de rire des autres citoyens, voire d'en être la cible, sans que cela prêle à conséquence, contrairement à ce qui peut se passer dans leur quartier. Cet exemple montre l'importance de l'apprentissage dans la pratique, qui peut remettre en cause les habitudes d'action intériorisées par l'adolescent. Il

souligne également la nécessité d'analyser finement les situations de co-présence auxquelles donnent lieu la mobilité.

L'outil de la mobilité comme épreuve nous apporte sur ce point des outils plus pertinents que celui des dispositions à la mobilité. Afin de montrer l'intérêt de cet outil, nous nous appuyons sur la manière d'habiter une ZUS des *guerrières*, qui concerne cinq adolescentes. Celles-ci sont majoritairement originaires d'Afrique subsaharienne ou des Antilles, issues de familles monoparentales et des classes populaires. Elles vivent plus fréquemment que les autres adolescentes dans des ZUS desservies par le métro. Tout en n'hésitant pas à jouer de leurs charmes physiques, les *guerrières* s'approprient certains codes de comportement des garçons de leur quartier. Elles affichent notamment leur détermination à ne pas se laisser faire en cas de provocation, en haussant le ton et en montrant qu'elles n'ont pas peur de se battre. La reprise de ces codes de comportement s'effectue cependant le plus souvent à l'extérieur du quartier, car elle est plus difficile à mettre en œuvre dans un espace local dominé par des garçons plus âgés. Les *guerrières* se déplacent fréquemment en dehors de leur quartier avec quelques amies, elles cherchent à séduire des garçons mais également à s'amuser aux dépens d'autres citadins en transgressant certaines règles habituelles d'interaction, comme l'inattention civile ou l'emploi de rites réparateurs (Goffman, 1973). Lorsqu'elles croisent des citadins qu'elles jugent marginaux ou avoir des comportements bizarres, elles ne cherchent ainsi pas à sauvegarder la coopération interactionnelle avec eux en ne prêtant pas attention à leurs comportements. Mais, elles aiment avant tout se moquer plus ou moins ouvertement de citadins qu'elles jugent ridicules, notamment des adolescents avec des styles vestimentaires très minoritaires dans leur quartier, qu'elles appellent les « *cassos* » (cas sociaux). Ce refus de sauvegarder la coopération interactionnelle est d'autant plus transgressif qu'il contrevient, selon elles, aux images habituellement associées aux filles. Ces adolescentes revendiquent pleinement cette transgression en se désignant elles-mêmes comme des « *folles* ».

Contrairement à certains garçons de ZUS, leurs nombreuses interactions conflictuelles avec d'autres citadins ne conduisent cependant pas à un repli sur le quartier. En effet, elles ne souffrent pas d'être stigmatisées par ces citadins et elles tirent au contraire une certaine fierté de leur capacité à leur tenir tête. Elles ont également conscience que, le plus souvent, la source de ces conflits provient de leur comportement volontairement transgressif. Ce comportement a pour objectif de mettre à l'épreuve les normes d'interaction habituellement utilisées dans les espaces publics. Ces adolescentes cherchent ainsi, par leur comportement exubérant, à se faire une place dans le domaine public aux côtés des adultes. Elles testent la perméabilité de ce domaine aux règles de comportements des adolescents, qui suivent bien souvent une logique du jeu. Elles transgressent d'ailleurs moins fréquemment les normes d'interaction lorsqu'elles deviennent plus âgées et elles privilégient alors dans leurs mobilités la séduction d'autres garçons.

Néanmoins, les interactions avec les autres citadins débouchent parfois sur des situations plus conflictuelles. C'est le cas lorsqu'elles jugent qu'elles ont été provoquées ou qu'elles ne sont pas à l'origine de la rupture des normes habituelles d'interaction. Elles n'hésitent ainsi pas à réagir vertement lorsqu'elles se sentent fixées avec attention, en particulier par des citadins âgés dont elles ne supportent pas le regard jugé libidineux. Mais les interactions deviennent

surtout conflictuelles, lorsque différents indices de l'atmosphère situationnelle, comme le ton et les expressions employés, conduisent les *guerrières* à comprendre qu'on leur dénie la capacité d'accéder à la grammaire publique. Ces situations se produisent fréquemment dans les transports en commun, car l'espace fermé ne permet pas aux autres usagers de fermer les yeux sur les transgressions des normes de comportement habituellement en vigueur. Les *guerrières* y testent la réaction des autres usagers et les limites de l'appropriation de l'espace des transports, en adoptant par exemple des comportements bruyants, en s'amusant à taguer les sièges ou le plus souvent en écoutant de la musique bruyamment. Lorsque certains usagers reprochent cette transgression en se référant à la grammaire publique, elles modifient le plus souvent leur comportement. D'autres usagers leur notifient cependant cette faute en référence à d'autres grammaires, réaliste (avertissement sur le risque d'attirer l'attention des agents de la RATP) et surtout naturelle (je n'aime pas votre présence). Les *guerrières* perçoivent alors ce reproche sous le registre de l'infantilisation, de la stigmatisation voire de l'agression lorsque les usagers réagissent trop vertement à leur comportement. Elles s'amusent donc à amplifier leurs provocations, afin de montrer que les comportements adolescents ont également leur place dans cet espace, aux côtés de ceux des adultes.

## **Conclusion**

Chaque outil théorique exposé insiste sur une dimension spécifique de la mobilité. Ils permettent ainsi d'appréhender de manière complémentaire le lien dynamique entre cette pratique et la socialisation des adolescents. Les mobilités des filles de ZUS sont ainsi fortement déterminées par l'environnement social et résidentiel dans lequel elles grandissent. Elles ont un potentiel de mobilité différent de celui des autres adolescentes franciliennes, caractérisé notamment par une moindre disponibilité des parents en temps, argent et voitures individuelles. Cette moindre disponibilité, d'autant plus problématique en raison d'un contexte urbain de résidence favorisant la circulation de rumeurs sur les sorties des filles, se traduit alors par des activités moins fréquentes en dehors du domicile que les autres franciliennes de leur âge. Les adolescentes de ZUS se distinguent néanmoins entre elles par la desserte de leur quartier en transports en commun, mais également par les dispositions vis-à-vis de l'anonymat urbain qu'elles ont acquises avec leurs parents ou des membres plus âgés de leur famille. Ces habitudes d'action sont alors mises à l'épreuve dans le cours même de la mobilité, notamment lors des situations de coprésence avec d'autres citadins, et elles peuvent donc évoluer.

Si ces trois outils sont adaptés au cas des adolescents de ZUS, permettent-ils néanmoins d'investiguer le lien entre mobilité et socialisation pour des adolescents d'autres origines résidentielles et sociales? Tester la complémentarité de ces outils auprès d'adolescents de catégories populaires résidant dans le périurbain ou d'adolescents de catégories supérieures vivant à proximité du centre de l'agglomération permettrait par exemple de mieux distinguer l'effet des propriétés sociales et des caractéristiques du lieu de résidence sur les mobilités adolescentes. Nous ne doutons cependant pas de l'intérêt de l'outil d'épreuve, car le

questionnement par la mobilité des habitudes d'action acquises dans la famille ou le quartier de résidence est sans nul doute constitutif de l'expérience adolescente.

## **Bibliographie**

Bachiri N., Després C. 2008. Mobilité quotidienne dans la communauté métropolitaine de Québec d'adolescents résidant en territoires rurbains. *Enfances, Familles, Générations* 8 : 23-38.

Bassand M., Kaufmann V., Joye D. (dir.), *Enjeux de la sociologie urbaine*, Lausanne, Presses Polytechniques et Universitaires Romandes.

Boltanski L, Chiapello E. 1999. *Le nouvel esprit du capitalisme*. Paris, Gallimard.

Bourdieu P. 1980a. Le capital social. *Actes de la recherche en sciences sociales* (31): 2-3.

Bourdieu P. 1980b. *Le sens pratique*. Paris, Minuit.

Breviglieri M, Cicchelli V. 2007. *Adolescences méditerranéennes. L'espace public à petits pas*. Paris, L'Harmattan.

Cass N, Shove E, Urry J. 2005. Social exclusion, mobility and access. *The Sociological Review* 53: 539-555.

Depeau, S. 2005. Radioscopie des territoires de la mobilité des enfants en milieu urbain. Comparaison entre Paris intra-muros et banlieue parisienne. *Enfances, Familles, Générations* 10: 1-22.

Goffman E. 1973. *La mise en scène de la vie quotidienne. La présentation de soi*. Paris, Les Editions de Minuit.

Goyon M. 2009. Jeunesses périurbaines en Dombes: mobilité quotidienne, modèles parentaux et socialisation, Clermont-Ferrand, Colloque Association de Science Régionale de Langue Française (ASRDLF), 7 Juillet 2009.

Hägerstrand T. 1970. What about people in regional science? *Papers in Regional Science Association* 24: 7-21.

Joseph I, Grafmeyer Y. 2005. *L'école de Chicago*. Paris, Flammarion.

Joseph I. 2007. *L'athlète moral et l'enquêteur modeste*. Paris, Economica.

Kaufmann V, Bergman MM, Joye D. 2004. Motility: Mobility as capital. *International Journal of Urban and Regional Research* 28: 745-756.

- Kaufmann V, Widmer E. 2005. L'acquisition de la motilité au sein des familles. État de la question et hypothèses de recherche. *Espaces et Sociétés* 120-121: 199-217.
- Kaufmann V. 2007. La motilité: une notion clé pour revisiter l'urbain?, in Bassand M, Kaufmann V, Joye D. (eds) *Enjeux de la sociologie urbaine*. Lausanne, Presses Polytechniques et Universitaires Romandes: 171-188.
- Lemieux C. 2009. *Le devoir et la grâce*. Paris, Economica.
- Massot M.-H, Orfeuil J.-P. 2005. La mobilité au quotidien, entre choix individuel et production sociale. *Les Cahiers internationaux de la sociologie* CXVIII: 81-100.
- Oppenchaim N. 2009. Mobilités quotidiennes et ségrégation : le cas des adolescents de Zones Urbaines Sensibles franciliennes. *Espaces, Populations, sociétés* (2) : 215-226.
- Oppenchaim N. 2011a. *Mobilité, ségrégation et socialisation : une analyse à partir des manières d'habiter des adolescents de zones urbaines sensibles*. Thèse de doctorat en sociologie, Université Paris-Est.
- Oppenchaim N. 2011b. La mobilité comme accessibilité, dispositions et épreuve : trois paradigmes expliquant le caractère éprouvant des déplacements à Paris. *Articulo. Journal of urban research* (7).
- Paquot T. 2000. Un sociologue à Paris », in « Paul-Henry Chombart de Lauwe et l'histoire des études urbaines en France, *Espaces et sociétés*, 103 : 15-26.
- Putnam R. 2000. *Bowling Alone*. New York, Simon and Schuster.
- Urry J. 2005. *Sociologie des mobilités. Une nouvelle frontière de la sociologie ?*, Paris, Armand Colin.
- Urry J. 2007. Social inequalities in network capital. *Revue Suisse de Sociologie* 33: 9-26.
- Valentine G., McKendrick J. 1997. Children's outdoor play: exploring parental concerns about children's safety and the changing nature of childhood, *Geoforum*, 28(2): 219-235.
- Weber M. 1995. *Economie et Société*. Paris, Plon.
- Welzer-Lang D., Kebaza H. 2003. « Jeunes filles et garçons des quartiers. Une approche des injonctions de genre », *Rapport GIP Justice et Délégation interministérielle à la ville*.
- Zahavi Y. 1974. Travel time budgets and mobility in urban areas. Washington, DC, *Report for the US Department of Transport*.