



**HAL**  
open science

## Les trajets à pied comme temps et objets de socialisation chez les collégiens français

Marie-Axelle Granié, Florent Varet, Juan Torres

► **To cite this version:**

Marie-Axelle Granié, Florent Varet, Juan Torres. Les trajets à pied comme temps et objets de socialisation chez les collégiens français. Le sujet dans la Cité - Revue internationale de recherche biographique, 2018, 1 (7), pp73-86. hal-01871858

**HAL Id: hal-01871858**

**<https://hal.science/hal-01871858>**

Submitted on 22 Nov 2023

**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.

Granié, M.-A., Varet, F., & Torres, J. (2018). Les trajets à pied comme temps et objets de socialisation chez les collégiens français. *Le Sujet dans la Cité*, 1(7), 73-86.

## **Les trajets à pied comme temps et objets de socialisation chez les collégiens français**

## **Pedestrian journeys as time and objects of socialization among French secondary-school students**

Marie-Axelle Granié\*

Directrice de recherche

IFSTTAR-TS2-LMA, 304 chemin de la Croix Blanche, F-13300, Salon de Provence

+33 4 90 57 79 79

[marie-axelle.granie@ifsttar.fr](mailto:marie-axelle.granie@ifsttar.fr)

Thèmes de recherche : socialisation au risque ; socialisation de genre ; déplacement piéton

\* Correspondant principal

Florent Varet

Doctorant

IFSTTAR-TS2-LMA, F-13300 Salon de Provence ; Aix-Marseille Université, LPS EA 849, F-13621, Aix en Provence

+33 4 90 57 79 75

[florent.varet@ifsttar.fr](mailto:florent.varet@ifsttar.fr)

Thèmes de recherche : individualisme/collectivisme ; risques routiers ; inégalités de genre

Juan Torres

Professeur agrégé

Université de Montréal, Québec, Canada

+1 514 343 5982

[jj.torres.michel@umontreal.ca](mailto:jj.torres.michel@umontreal.ca)

Thèmes de recherche : design urbain ; enfance ; mobilité quotidienne

## **Résumé**

Par la méthode des associations libres, cette étude a pour objectif d'explorer les trajets à pied comme temps et objet de socialisation chez 344 collégiens français, au moment du début de leur déplacement sans l'accompagnement des adultes. Les analyses montrent que les collégiens construisent des représentations sur le fonctionnement de l'espace routier, mais aussi sur leur statut dans cet espace, par rapport aux autres catégories d'usagers. Les représentations des trajets positifs et négatifs sont basées sur leur expérience singulière des déplacements, mais aussi sur les recommandations familiales, orientant leur peur des inconnus et du trafic.

**Mots clefs** : trajets piétons – adolescents – socialisation – représentations – mobilité indépendante – France

## **Abstract**

Drawing on the method of free associations, this study explores the pedestrian journeys as space and object of socialization among 344 French secondary-school students, at the beginning of their mobility without adults' accompaniment. Our analyses show that students build representations about the functioning of road space but also of their status in this space, in relation to the other users' categories. Representations of positive and negative journeys are based on their own experience, but also on recommendations from their family, orienting their fear of traffic and strangers.

**Keywords**: pedestrian journeys – adolescents – socialization – representations – independent mobility – France

## Introduction

Le début de la mobilité piétonne indépendante dans l'enfance est l'une des transformations les plus importantes en termes d'exposition au risque que l'individu ait à affronter au cours de sa vie (Thomson, 1991). Cette mobilité a beaucoup changé dans les dernières décennies : les déplacements sont davantage motorisés et accompagnés que dans les années 1970, comme observé en Angleterre (Hillman, Adams, & Whitelegg, 1997), en Allemagne (Fyhri, Hjorthol, Mackett, Fotel, & Kyttä, 2011), en Italie (Prezza et al., 2001) et en France (Olm, Chauffaut, & David, 2005). Les premières expériences de mobilité piétonne indépendante, c'est-à-dire sans accompagnement d'un tuteur plus âgé (Granié, Torres, & Huguenin-Richard, 2016), apparaissent désormais seulement à l'entrée dans l'enseignement secondaire (Huguenin-Richard & Courtille, 2015), alors que les jeunes sont moins supervisés dans leurs déplacements en tant que piétons.

L'entrée dans l'enseignement secondaire est vécue par les parents comme le moment de permettre à leurs enfants de se déplacer seuls (Platt, Clayton, Pringle, Butler, & Colgan, 2003), ce que ces derniers interprètent comme un signe de leur maturité (Granié & Espiau, 2010). Pour autant, si ces déplacements se font en l'absence des parents, les collégiens ne sont pas seuls pour autant : les pairs remplacent peu à peu les adultes (Huguenin-Richard & Courtille, 2015) sous la forme d'un co-accompagnement, plutôt que d'une tutelle.

Les géographes, les sociologues et les psychologues de l'environnement ont étudié le rôle de la mobilité quotidienne indépendante dans la socialisation à l'adolescence (Alparone & Pacilli, 2012; Depeau, 2005a, 2005b; Devaux & Oppenchaim, 2012; Oppenchaim, 2013). La mobilité piétonne peut en effet être appréhendée à la fois comme une pratique socialisée, dépendant des appartenances sociales et géographiques (Huguenin-Richard & Courtille, 2015), et comme un temps de socialisation, une pratique socialisante dont les pairs deviennent les nouveaux partenaires, dans ces interstices de liberté de mouvement (van der Speck & Noyon, 1997) que sont les trajets entre le domicile et l'école (Depeau, 2005b; Devaux & Oppenchaim, 2012). Se déplacer avec les pairs, autorise ainsi l'accès à de nouveaux lieux, favorise l'interaction avec des situations et des autres nouveaux, permettant à l'adolescent de découvrir de nouvelles instances de socialisation (Oppenchaim, 2013).

Toutefois, l'indépendance du déplacement piéton avec l'entrée au collège précède la prise d'autonomie de l'adolescent dans sa gestion des interactions avec les autres usagers, qui s'acquiert par l'expérience active de ces espaces partagés (Depeau, 2003; Granié et al., 2016). Le déplacement piéton est ainsi un objet de socialisation (Malrieu, 1995), c'est-à-dire de

production de connaissances, de représentations et d'attitudes sur les règles d'interactions sociales régissant les espaces de mobilité : règles de sécurité, règles d'interaction avec autrui – sécurité et citoyenneté –, règles de respect du bien public (Granié, 2010). Le jeune piéton doit apprendre à gérer sa présence et son déplacement dans cet espace et à partager cet espace avec les autres usagers.

Le déplacement à pied des collégiens, sans tutelle de l'adulte, participe également à leur socialisation au risque (Granié, 2010). L'apprentissage des règles, normes et valeurs utiles et nécessaires aux interactions avec autrui dans l'espace routier consiste ainsi en une double acculturation (Granié, 2010) : aux normes institutionnelles de rôle, liées au statut occupé dans l'espace routier et standardisées dans le code de la route, et aux normes sociales de rôle, règles informelles consistant en une interprétation et une adaptation des règles légales par les groupes sociaux et les individus (Björklund & Aberg, 2005). Ce travail de socialisation diffère toutefois de celui qui s'opère pour d'autres espaces collectifs, comme l'école, en ce que les conséquences du non-respect de ces normes pour l'intégrité physique des individus n'ont pas forcément le même niveau de gravité.

Pour autant, si les psychologues du développement ont largement étudié les compétences cognitives en jeu dans le déplacement piéton (Thomson, 2016), ils ont très rarement exploré ces trajets sous l'angle de la socialisation aux règles et au risque (Granié, 2010; Granié & Espiau, 2010; Granié et al., 2016). À partir des perceptions qu'ont les collégiens de leurs déplacements à pied, l'objectif de notre étude est d'explorer les connaissances qu'ils construisent sur l'environnement routier et sur les interactions sociales potentielles auxquelles ils sont susceptibles de participer.

## **Méthode**

### **Outil**

Le matériel et les données présentés ici ont été recueillis dans le cadre d'une étude plus large sur les perceptions des environnements de marche chez les collégiens (Granié, 2015). Le questionnaire qui leur était présenté comprenait également une première partie visant à dresser une cartographie sensible des environnements autour du collège dans lequel ils étaient scolarisés (Huguenin-Richard, 2015) et une exploration de leurs perceptions d'environnements de marche connus ou non en termes d'agrément, de confort et de sécurité (Granié, 2016).

Afin de recueillir les éléments clés reliés à la perception positive ou négative des trajets piétons, nous avons choisi d'utiliser une question ouverte sur les caractéristiques que les adolescents

associent spontanément à leur trajet préféré et à celui qu'ils aiment le moins. Cette question ouverte a été opérationnalisée par la méthode d'association libre, qui se révèle particulièrement pertinente pour identifier le contenu des représentations. Elle consiste à demander aux participants d'indiquer ce qui leur vient spontanément à l'esprit quand un objet (ici, le trajet préféré et le trajet le moins aimé) est mentionné et permet de mesurer, aussi directement que possible, l'association entre un objet donné et les caractéristiques qui lui sont associées (Cantor & Mischel, 1979).

Pendant une première phase, les collégiens participants ont été invités à indiquer leur trajet préféré à pied et le trajet à pied qu'ils aimaient le moins (mots inducteurs), puis à associer 6 mots ou expressions à chacun des trajets. La consigne aux participants était la suivante : « Écris les 6 éléments, mots expressions, choses, aspects, qui décrivent le mieux ton trajet préféré à pied / le trajet à pied que tu aimes le moins ». En sollicitant l'expression de 6 éléments, nous cherchions à observer les chaînes associatives produites par les collégiens à partir des mots inducteurs et des mots réponses précédentes. Les adolescents étaient ensuite invités à donner des précisions sur les éléments qu'ils venaient de citer, de façon à aider à la classification précise des termes évoqués.

## Population

Les élèves de trois collèges de la Communauté Urbaine de Lille ont participé à cette étude. Deux des trois collèges sont situés dans des zones urbaines périphériques accueillant plutôt des familles de niveau socio-économique moyen à faible. Le troisième collège est situé dans le centre de Lille et accueille plutôt des enfants de familles favorisées voire très favorisées au plan socio-économique. Au total, 344 questionnaires exploitables (167 garçons et 154 filles, sexe non renseigné pour 23 participants) ont été recueillis. Comme le montre le Tableau 1, les effectifs ne sont pas équitablement répartis sur les 4 niveaux scolaires, empêchant d'explorer les effets de l'âge sur les données recueillies. Sur les 344 participants à l'enquête, 261 ont répondu à la question sur le trajet préféré et 181 à la question sur le trajet le moins aimé et composeront l'échantillon analysé pour cet article.

Zone	Questionnaires envoyés	Questionnaires saisis et exploitables	Taux de réponse	6e	5e	4e	3e	NC
Urbain CSP+	750	62	8%	16	34	3	8	1
Banlieue CSP-	880	282	32 %	53	97	69	42	21
Total	3200	344	21%	69	131	72	50	22

Tableau 1. Nombre de questionnaires envoyés et exploitables pour chaque collège de chaque zone et taux de réponse.

## Recueil

Les questionnaires ont été envoyés par la poste à l'équipe de direction des trois établissements volontaires. Le questionnaire a été renseigné soit au domicile des collégiens soit en classe. Une fois renseigné, les questionnaires ont été récupérés par l'intermédiaire d'une urne qui était laissée à disposition des participants dans le hall de chaque collège.

## Résultats

L'ensemble des mots récoltés ont été analysés indépendamment par deux chercheurs afin de déterminer les mots ou expressions synonymes : 168 mots « génériques » ont ainsi été repérés pour l'inducteur « trajet préféré » et 145 pour « trajet le moins aimé ».

	Trajet préféré	Trajet le moins aimé
Nombre total d'occurrences	1704	1048
Nombre de répondants	261	181
Nombre total de mots génériques	168	145
Moyenne de mots générique / individu	6,53	8,55

Tableau 2. Nombre de répondants, d'occurrences et de mots génériques par inducteur.

Pour chacun des inducteurs, nous avons ensuite calculé le poids dans le corpus de chaque mot générique, ainsi que sa fréquence d'utilisation par l'échantillon. Le Tableau 3 présente ces deux informations pour les mots génériques utilisés par au moins 8% de l'échantillon pour chaque mot inducteur (Berjot & Drozda-Senkowska, 2007).

### Mots génériques utilisés pour décrire le trajet préféré

Parmi les 26 mots génériques utilisés par au moins 8% de l'échantillon pour décrire le trajet préféré, outre les allusions au lieu (1/3 des répondants), les plus fréquents concernent la sécurité (34,48% des répondants), les amis (29,50%) et le caractère agréable (25,29%) du trajet. La sécurité se traduit par plusieurs éléments : une faible densité de trafic, des rues spacieuses, la présence de trottoir et de passages piétons. L'agrément se décline également sous d'autres termes utilisés : le calme, mais aussi l'impression d'espace, la propreté et l'esthétisme des lieux traversés. Le trajet préféré est également un trajet confortable, c'est-à-dire court, facile et rapide. La végétation et plus largement la présence d'éléments naturels (arbres, herbe, oiseaux) reviennent fréquemment comme élément qualifiant l'agrément du trajet.

De nombreux lieux sont nommés (tels que des gymnases, des parcs, des commerces, des institutions publiques), cités comme repères du trajet, mais aussi comme objectif du déplacement lié aux sports ou aux loisirs (gymnases, parcs, jardins) et comportant donc des interactions sociales. Celles-ci, positives, pendant le trajet ou à destination, semblent être un facteur clé de définition du trajet préféré : rentrer chez soi, retrouver sa famille, ainsi que la présence de pairs accompagnateurs et des activités faites avec ceux-ci lors du déplacement participent à l'agrément du trajet.

Mots génériques	% des répondants (n=261)
Sécurité +	34,48
Lieu	33,33
Ami	29,50
Agréable	25,29
Calme	18,77
Destination	18,39
Facile	17,62
Beau	16,48
Sport et loisir	16,48
Trafic densité faible	15,33
Passage piéton	14,94
Végétation	12,26
Commerce	11,88
Institution	11,49
Rapide	11,49
Propre	11,11
Voiture	11,11
Bâtiment	10,73
Lieu nommé	10,73
Trottoir	10,34
Domicile	9,96
Interaction sociale +	9,58
Court	9,20
Rue	9,20
Famille	8,43
Spacieux +	8,43

Tableau 3. Mots génériques les plus fréquents pour l'inducteur « trajet préféré »

### Mots génériques utilisés pour décrire le trajet le moins aimé

Comme le montre le Tableau 4, parmi les 19 mots génériques utilisés par au moins 8% de l'échantillon pour décrire le trajet le moins aimé, c'est le manque de sécurité qui arrive en tête,



évoqué par 57,46% des collégiens répondants. Le trajet le moins aimé est associé aussi fortement à sa saleté (25,41%), à sa grande longueur (23,76%), et à la crainte de mauvaises rencontres (20,44%). Dans le même esprit, il est associé à l'absence d'accompagnement, à des environnements bruyants, sombres, à fort trafic et intégrant des obstacles au déplacement, dont fait partie une trop forte densité piétonne, toutes des obstacles à une socialisation valorisée. Comme pour le trajet préféré, la destination – notamment se rendre au collège le matin – semble participer à la qualification négative du trajet.

Mots génériques	% des répondants (n=181)
Sécurité –	57,46
Lieu	25,97
Sale	25,41
Long	23,76
Interaction sociale –	20,44
Bruit +	19,89
Voiture	19,89
Trafic densité +	19,34
Piéton densité –	12,15
Description itinéraire	11,05
Difficile	10,50
Sombre	10,50
Destination	9,39
Piéton densité +	9,39
Rue	8,84
Seul	8,84
Désagréable	8,29
Etat aménagement –	8,29
Institution	8,29

Tableau 4. Mots génériques les plus fréquents pour l'inducteur « trajet le moins aimé »

## Discussion

L'objectif de cette analyse était de saisir les connaissances et perceptions construites sur – et pendant – les trajets piétons chez les collégiens. Les différentes analyses effectuées sur les représentations des trajets à pied permettent tout d'abord de dresser le portrait des éléments utilisés pour justifier l'appréciation positive ou négative des trajets piétons.

En premier lieu, les représentations des trajets plus ou moins aimés semblent construites en antonymie à partir de certaines catégories d'indices. La catégorie la plus fréquemment utilisée concerne l'agrément, c'est-à-dire l'ambiance générale du trajet.

Cette ambiance générale est liée aux émotions positives ou négatives que le trajet procure, d'abord en lien avec le contexte temporel ou spatial du trajet : sentiment de contrainte, de pression, d'écrasement ou au contraire sentiment de liberté, de vie, de mouvement. Cette liberté de mouvement, plus présente pour les trajets après l'école, peut également provenir de l'absence de l'adulte et de la possibilité de s'arrêter, de pouvoir gérer son temps et abandonner le rythme de marche de l'adulte (Monnet & Arias, 2016). Notons que la logique d'articulation propre au sujet derrière l'ambivalence apparente du discours serait mieux appréhendée par l'usage d'une méthodologie davantage qualitative et compréhensive.

Les émotions procurées par le trajet sont ensuite liées aux différentes sensations éprouvées lors du déplacement : la vision (les couleurs, le sentiment d'espace, les ombres), l'ouïe (les bruits agréables ou non, le calme, voire le silence), l'odorat (les odeurs plus ou moins agréables, liées à la propreté, aux détritiques, à la pollution, à la présence d'éléments naturels), le toucher (la chaleur, le froid, l'humidité).

Sont ensuite mobilisées les catégories de discours relatives à l'infrastructure, l'aménagement et le trafic. Les trajets positifs sont ici mis en opposition des trajets négatifs sur les éléments de l'espace routier permettant de juger de la prise en compte des piétons, davantage d'ailleurs en termes de sécurité (présence de trottoirs, de feux, de passage piétons) que de confort, la présence de l'aménagement étant plus évoquée que son état. Enfin sont mentionnés, à fréquence équivalente pour les trajets positifs et négatifs, l'état physique du piéton, notamment la fatigue (en rapport avec les trajets scolaires et la lourdeur des sacs), et la facilité du trajet (présence ou non d'obstacles, notamment de travaux).

Les éléments naturels (arbres, plantes, végétation), reconnus dans la littérature comme des éléments importants pour augmenter la marchabilité des espaces (Ewing, Handy, Brownson, Clemente, & Winston, 2006), semblent fortement reliés aux perceptions positives des trajets. L'attention portée à la présence de ces éléments naturels montre que les perceptions se focalisent sur l'agrément du déplacement davantage que sur son utilité. Ces perceptions placent l'expérience et la représentation du trajet préféré à pied du côté de la « marche plaisir » (Roussel, 2014), rappelant la figure littéraire du marcheur, du promeneur, du flâneur (Soula, 2016), centrée toutefois chez les collégiens sur l'exploration de l'environnement physique, plutôt que social.

En effet, les expériences d'interactions sociales nouvelles, autres qu'avec les pairs, ne sont pas évoquées autrement que sur un mode négatif et semblent être l'un des produits de la socialisation au risque. La solitude et la peur de mauvaises rencontres – sans doute héritée des craintes parentales (Foster, Villanueva, Wood, Christian, & Giles-Corti, 2014; Monnet & Arias,

2016) – engendrent un faible sentiment de sûreté, qui impacte fortement les perceptions négatives des trajets par les collégiens. Ces éléments rappellent qu'à l'origine, l'objectif du retrait des enfants de l'espace public était de les mettre en sécurité, en évitant le séjour dans la rue et la flânerie qui augmentent les potentialités d'interactions avec les autres inconnus et dangereux (Ariès, 1993). Si cette angoisse de l'inconnu et des inconnus perdure dans l'histoire, elle varie en fonction des cultures : elle est davantage marquée en France et en Espagne (Monnet & Arias, 2016) que dans les pays germanophones (Gauzin-Müller, 2015) : contrairement aux jeunes allemands, autrichiens et suisses, les jeunes français et leurs parents ne s'appuient que très peu sur la surveillance sociale et « le regard bienveillant des adultes sur les enfants des autres » (Gauzin-Müller, 2015, p. 108).

En l'absence de surveillance sociale, c'est la présence des pairs qui rassure les collégiens, mais aussi les parents (Platt et al., 2003), sur ces premiers trajets indépendants où elle remplace la surveillance parentale (Monnet & Arias, 2016) et pose les déplacements indépendants comme temps de sociabilité et de socialisation. Nos résultats montrent que l'accompagnement par les pairs est vu positivement par les collégiens, d'abord parce qu'il permet de ne pas être seul, confronté à des situations et des individus jugés menaçants, ensuite parce que leur présence permet d'agrémenter le temps du trajet. Se déplacer accompagné est ainsi jugé plus sûr, mais aussi plus amusant, notamment en permettant la discussion qui fait paraître le trajet moins long (Monnet & Arias, 2016). Ces moments de discussions entre pairs pendant le trajet piéton de retour du collège peuvent être notamment l'occasion pour les adolescents de partager, d'échanger, de donner forme et sens à leurs expériences scolaires quotidiennes. De tels échanges, bien que spontanés, participent à une réflexivité et à la construction des histoires de vie individuelles. Plus encore, ils font partie d'un moment biographique, à la fois particulier et partagé : l'époque des marches quotidiennes entre pairs.

Dans le même temps, la présence des pairs entraînent une moindre attention au trafic et de plus grandes prises de risque, notamment par des comportements de suivisme (Chinn, Elliott, Sentinella, & Williams, 2004), dont les adolescents eux-mêmes ont conscience. Les élèves de classe de 6<sup>ème</sup> interrogés dans une étude précédente rapportaient la moindre attention au trafic occasionné par la présence des pairs : « Avec ses copains, on pense plus à parler, à se rappeler des choses qu'on a fait avec eux, des choses comme ça. On ne pense pas à la sécurité sur la route » (Granié & Espiau, 2010, p. 50).

Les éléments négatifs concernant la sécurité et l'aménagement (rues étroites, mal éclairées, mal entretenues, sentant mauvais) sont pourtant fréquemment cités par nos participants, comme par les collégiens de Barcelone (Monnet & Arias, 2016). Les trajets peu appréciés sont ainsi

notamment ceux du matin, pour se rendre au collège, seuls et dans un temps contraint, dans un espace menaçant, tant par le type d'autrui présents que par les éléments urbains eux-mêmes, signant des dangers liés à la prépondérance du trafic routier à l'heure de pointe. Ils relèvent de la « marche déplacement » (Roussel, 2014), marche contrainte utilitaire qui met l'accent sur les aspects sécuritaires plutôt que sur les aspects liés à l'agrément (Miaux, 2008). Deux représentations, proches de celles observées chez les adultes (Roussel, 2014), sont ainsi construites en opposition chez les collégiens : la figure positive du marcheur, flâneur sans objectif ni contrainte temporelle et spatiale, et la figure négative du piéton, contraint par sa destination, le temps et les obstacles humains et physiques.

Cette focalisation sur les éléments de la situation en lien avec la sécurité du déplacement semble liée à l'absence des adultes qui, si elle permet à l'enfant de choisir son propre rythme, l'oblige également à se prendre en charge. Ainsi, un élève interrogé dans l'étude de Granié et Espiau (2010), interprète cette nouvelle indépendance comme un signe de nouvelles libertés mais aussi de nouvelles responsabilités : « Je suis content de rentrer tout seul, il n'y a pas les parents à côté de toi, pour te tenir la main quand tu traverses, des choses comme ça. Et donc tu fais attention, t'es responsable. Généralement, il faut apprendre aussi à faire attention tout seul » (Granié & Espiau, 2010, p. 51).

Faire attention, c'est se méfier, prendre garde aux autres piétons, inconnus, et au trafic. L'enfant apprend ainsi à analyser les éléments de l'environnement qui lui permettent d'évaluer quelle est sa place dans l'espace routier traversé et notamment d'estimer son rapport de force avec les conducteurs, à partir notamment de certains éléments de l'environnement cités également ici par les collégiens : type de bâtiments, largeur des trottoirs, présence de passages piétons, espaces de stationnements (Granié, Brenac, Montel, Millot, & Coquelet, 2014). Ce sentiment de sécurité, procuré notamment par les éléments liés à l'aménagement et à son état et permettant aux piétons de se sentir visibles physiquement et socialement dans l'environnement, sont notables à la fois dans les perceptions des déplacements analysés ici, mais également dans les perceptions des environnements de marche par les collégiens (Granié, 2016).

Cette étude montre que, pour l'espace routier comme pour d'autres espaces sociaux, les collégiens construisent leurs représentations de la réalité physique et sociale de cet espace à partir de la généralisation de leurs propres expériences (Delory-Momberger, 2004). Toutefois, le déplacement dans l'espace public se différencie d'autres temps et objets de socialisation sur certains aspects. La liberté de mouvement et de déplacement dans les espaces publics apportés par l'indépendance nouvelle va de pair avec des problèmes de sécurité potentiels que ne posent pas forcément d'autres espaces, plus contraints et plus surveillés par les adultes. Cette liberté

de mouvement, notée positivement par les collégiens, notamment sur les trajets de retour au domicile après le temps scolaire, est ainsi fonction de l'espace urbain lui-même, de son aménagement et des expériences et interactions positives et négatives qu'il peut engendrer. Ces éléments sont notables dans les réponses des collégiens et témoignent de la socialisation au risque en construction : les éléments positifs concernent la présence de leurs pairs, mais aussi les espaces et les aménagements qui rendent le trajet plus ou moins sûr et agréable. De la même façon, l'aspect négatif du trajet n'est pas lié seulement à l'absence de pairs, mais également la traversée d'environnements dans lequel le piéton se sent en danger, peu accueilli et peu pris en compte.

Ainsi, le déplacement à pied est l'occasion pour l'adolescent d'expérimenter un espace et un temps de sociabilité, qui reste toutefois encore très circonscrit aux lieux et autrui connus, tandis que les interactions avec des autrui nouveaux ne sont pas évoquées ou sont perçues négativement par les collégiens. Le déplacement à pied est également un objet de socialisation. Les collégiens construisent des connaissances sur le fonctionnement de l'espace routier, mais aussi une certaine représentation de leur position et de leur statut dans cet espace par rapport aux autres types et catégories d'usagers, en tant que piéton et en tant que collégien. Ces représentations sont basées sur leur expérience singulière des déplacements piétons, mais aussi sur les recommandations familiales et sociales qui orientent leurs peurs des inconnus et du trafic. Toutefois, ces différentes représentations peuvent être en contradiction (Granié, 2010), amenant l'adolescent à opérer des choix qui affecteront le poids de ces normes dans son système de valeurs personnel et participeront à la construction de sa personnalité (Tap, 1991). L'apprentissage du déplacement piéton en ville, par la somme des interactions potentielles et des normes que celle-ci véhicule, va participer au processus de socialisation, puis de personnalisation de l'individu. Les collégiens sont ainsi sensibles à la place qui leur est faite, en tant que piétons, dans ces espaces dont ils ont appris à lire les aménagements, afin d'en saisir ce qui les met en danger ou en sécurité, en provenance des autres usagers.

La méthode quantitative utilisée dans cette étude pour saisir les représentations de l'espace et des déplacements piétons amène néanmoins à se centrer sur les expériences communes des collégiens au détriment de leurs expériences individuelles et de leurs histoires de vie singulières concernant la mise en place et le vécu de cette mobilité piétonne indépendante. D'autres méthodes, comme les parcours commentés (Danic, 2016; Raulet-Croset, Collard, & Borzeix, 2013), mériteraient d'être utilisées pour mieux saisir les espaces et les trajets à pied tels qu'ils sont vécus par les adolescents piétons, voire pour saisir le trajet à pied dans les espaces urbains familiers comme métaphore et support pour un travail biographique sur le parcours de vie.

## Remerciement

Cette étude a bénéficié du soutien financier de la Fondation Sécurité Routière dans le cadre du projet « PAAM – Piétons adolescents : accidentologie et mobilité », convention 2012/MP/04.

## Références bibliographiques

- Alparone, F. R., & Pacilli, M. G. (2012). On children's independent mobility: the interplay of demographic, environmental, and psychosocial factors. *Children's Geographies*, 10(1), 109-122.
- Ariès, P. (1993). L'enfant et la rue, de la ville à l'antiville. In P. Ariès (Ed.), *Essais de mémoire, 1943-1983*. Paris: Editions du Seuil, coll. "L'Univers historique".
- Berjot, S., & Drozda-Senkowska, E. (2007). Comment les étudiants se perçoivent-ils en fonction de leur origine sociale ? Étude de contenu du stéréotype [How students from different socio-economic status perceive themselves? Study of the SES stereotype content]. *Revue Européenne de Psychologie Appliquée [European Review of Applied Psychology]*, 57, 119-132.
- Björklund, G. M., & Aberg, L. (2005). Driver behaviour in intersections: formal and informal traffic rules. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 8, 239-253.
- Cantor, N., & Mischel, W. (1979). Prototypicality and personality: Effects on free recall and personality impressions. *Journal in Research in Personality*, 13(2), 187-205.
- Chinn, L., Elliott, M. A., Sentinella, J., & Williams, K. (2004). *Road safety behaviour of adolescent children in groups. TRL Report 599*. Retrieved from London:
- Danic, I. (2016). Les places des adolescent.e.s en zone urbaine sensible, entre attribution, appropriation et retrait. *Les annales de la recherche urbaine*, 111 (La ville des enfants et des adolescents), 78-89.
- Delory-Momberger, C. (2004). Biographie, socialisation, formation. *L'orientation scolaire et professionnelle*, 33(4), 551-570.
- Depeau, S. (2003). *L'enfant en ville. Autonomie de déplacement et accessibilité environnementale*. (Doctorat), Université René Descartes Paris 5.
- Depeau, S. (2005a). Les conditions environnementales de l'autonomie de l'enfant. *Psychologie & Sociétés*, 8, 81-112.
- Depeau, S. (2005b). Sur le trajet de l'école ou l'apprentissage de l'autonomie: une transition à plusieurs dimensions. In M. Robin & E. Ratiu (Eds.), *Transitions et rapports à l'espace* (pp. 189-212). Paris: L'Harmattan.
- Devaux, J., & Oppenheim, N. (2012). La mobilité des adolescents : une pratique socialisée et socialisante. *Métropolitiques*, 28 novembre. Retrieved from <http://www.metropolitiques.eu/Lamobilite-des-adolescents-une.html>
- Ewing, R., Handy, S., Brownson, R. C., Clemente, O., & Winston, E. (2006). Identifying and measuring urban design qualities related to walkability. *Journal of Physical Activity and Health*, 3(suppl. 1), S223-S240.
- Foster, S., Villanueva, K., Wood, L., Christian, H., & Giles-Corti, B. (2014). The impact of parents' fear of strangers and perceptions of informal social control on children's independent mobility. *HEALTH & PLACE*, 26, 60-68.
- Fyhri, A., Hjorthol, R., Mackett, R. L., Fotel, T. N., & Kyttä, M. (2011). Children's active travel and independent mobility in four countries: Development, social contributing trends and measures. *Transport Policy*, 18, 703-710.

- Gauzin-Müller, D. (2015). L'enfant dans la ville : De l'aire de jeux au terrain d'aventure. *EK / EcologiK*, 45(4), 34-41.
- Granié, M.-A. (2010). Socialisation au risque et construction sociale des comportements de l'enfant piéton : éléments de réflexion pour l'éducation routière. *Enfances, Familles, Générations*, 12, 88-110.
- Granié, M.-A. (2016, 11-13 juillet). *Perceptions des environnements de marche connus et inconnus chez des collégiens piétons en France*. Paper presented at the Des piéton.nes et des villes: connaissances, enjeux, culture de la marche. 5ème colloque francophone international COPIE, Paris.
- Granié, M.-A. (Ed.) (2015). *Piétons adolescents: accidentologie et mobilité (PAAM). Rapport final sur subvention FSR*. Salon de Provence: IFSTTAR-TS2-LMA.
- Granié, M.-A., Brenac, T., Montel, M. C., Millot, M., & Coquelet, C. (2014). Influence of built environment on pedestrian's crossing decision. *Accident Analysis & Prevention*, 67, 75-85.
- Granié, M.-A., & Espiau, G. (2010). Etude qualitative du comportement piéton de collégiens par la méthode de l'autoconfrontation. *Territoires en Mouvement. Revue de Géographie et d'Aménagement*, 2008(1), 39-57.
- Granié, M.-A., Torres, J., & Huguenin-Richard, F. (2016, 11-13 juillet). *Indépendance et autonomie chez le piéton enfant et adolescent. Repères conceptuels pour la recherche et l'aménagement*. Paper presented at the Des piéton.nes et des villes: connaissances, enjeux, culture de la marche. 5ème colloque francophone international COPIE, Paris.
- Hillman, M., Adams, J., & Whitelegg, J. (1997). *One False Move... A Study of children's independant mobility*. Dordrecht: Kluwer Academic Publishers.
- Huguenin-Richard, F. (2015). Cartographies des espaces "sensibles" autour des collèges. In M.-A. Granié (Ed.), *Piétons adolescents: accidentologie et mobilité (PAAM). Rapport final sur subvention FSR* (pp. 265-282). Salon de Provence: IFSTTAR-TS2-LMA.
- Huguenin-Richard, F., & Courtille, K. (2015). Analyse de la mobilité des adolescents de PAAM. In M. A. Granié (Ed.), *Piétons adolescents: accidentologie et mobilité (PAAM). Rapport final de recherche sur subvention FSR* (pp. 193-216). Salon de Provence: IFSTTAR.
- Malrieu, P. (1995). La personnalisation : analyse psycho-sociale. *Apprendizagem / Desenvolvimento*, IV(15/16), 9-17.
- Miaux, S. (2008). Comment la façon d'envisager la marche conditionne la perception de l'environnement urbain et le choix des itinéraires piétonniers: l'expérience de la marche dans deux quartiers de Montréal. *Recherche Transports Sécurité*, 25(101), 327-351.
- Monnet, N., & Arias, D. (2016). Se déplacer sans adultes en ville: récits d'autonomie de jeunes barcelonais. *Jeunesse: Young people, texts, culture*, 8(1), 89-110.
- Olm, C., Chauffaut, D., & David, E. (2005). *L'éducation au risque routier : rapport d'analyse de la phase quantitative auprès des parents et des jeunes* Retrieved from Paris:
- Oppenchain, N. (2013). Les fonctions socialisantes de la mobilité pour les adolescents de zones urbaines sensibles : différentes manières d'habiter un quartier ségrégué. *Enfance, Famille, Générations*, 19, 1-18.
- Platt, C. V., Clayton, A. B., Pringle, S. M., Butler, G., & Colgan, M. A. (2003). *Road safety education for children transferring from primary to secondary school. Road Safety Research Report n°35*. Retrieved from Londres:
- Prezza, M., Piloni, S., Morabito, C., Sersante, C., Alparone, F. R., & Giuliani, M. V. (2001). The influence of psychosocial and environmental factors on children's independent mobility and relationship to peer frequentation. *Journal of Community & Applied Social Psychology*, 11, 435-450.

- Raulet-Croset, N., Collard, D., & Borzeix, A. (2013). Les apports des parcours commentés: Appréhender l'espace dans les organisations éphémères. *Revue internationale de psychosociologie et de gestion des comportements organisationnels*, *HS(Supplément)*, 108-128.
- Roussel, J. (2014). Marche et confort dans l'espace public. In M. S. Cloutier (Ed.), *La ville sous nos pieds: connaissances et pratiques favorables aux mobilités piétonnes. Actes du 4e colloque international COPIE* (pp. 77-86). Montréal (Canada): Institut National de la Recherche Scientifique - Centre Urbanisation et Société.
- Soula, T. (2016). *La mort de la flânerie ? L'intrusion piétonnière dans quelques œuvres littéraires contemporaines*. Paper presented at the Des piéton.nes et des villes: connaissances, enjeux, culture de la marche. 5ème colloque francophone international COPIE, Paris.
- Tap, P. (1991). Socialisation et construction de l'identité personnelle. In H. Malewska-Peyre & P. Tap (Eds.), *La socialisation de l'enfance à l'adolescence* (pp. 49-73). Paris: P.U.F.
- Thomson, J. A. (1991). *The facts about child pedestrian accidents*. London: Cassell Educational Ltd.
- Thomson, J. A. (2016). Promoting Pedestrian Skill Development in Young Children. In K. Durkin & R. Schaffer (Eds.), *The Wiley Handbook of Developmental Psychology in Practice* (pp. 311-340). Londres: John Wiley & Sons, Ltd.
- van der Speck, M., & Noyon, R. (1997). Children's freedom of movement in streets. In R. Camstra (Ed.), *Growing up in a changing urban landscape* (pp. 102-118). Assen, the Netherlands: Van Gorcum.