



HAL
open science

Pourquoi les adolescentes ont moins de possibilités réelles de faire du vélo que les adolescents. Approche sociologique

David Sayagh

► **To cite this version:**

David Sayagh. Pourquoi les adolescentes ont moins de possibilités réelles de faire du vélo que les adolescents. Approche sociologique. Sociologie. Université Paris Est, 2018. Français. NNT: . tel-01885227

HAL Id: tel-01885227

<https://hal.science/tel-01885227>

Submitted on 8 Oct 2018

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.

Thèse
Pour obtenir le grade de
Docteur de l'Université Paris-Est
Aménagement de l'espace, urbanisme
Discipline : Sociologie
Présentée et soutenue publiquement par

DAVID SAYAGH

Pourquoi les adolescentes ont moins de possibilités réelles de faire du vélo que les adolescents

Approche sociologique

Soutenance prévue le : 23-03-2018

Thèse dirigée par Francis Papon et Vincent Kaufmann

Jury :

Jean-Yves AUTHIER, Professeur des Universités, Université Lumière Lyon 2, *rapporteur*

Christine DÉTREZ, Professeure des Universités, École Normale Supérieure de Lyon, *examinatrice*

Vincent KAUFMANN, Professeur des Universités, École Polytechnique Fédérale de Lausanne, *directeur*

Christine MENNESSON, Professeure des Universités, Université Toulouse 3, *rapporteuse*

Marylène LIEBER, Professeure associée, Université de Genève, *examinatrice*

Aurélia MARDON, Maîtresse de conférences, Université de Lille 1, *examinatrice*

Francis PAPON, Ingénieur en Chef des Ponts, des Eaux et des Forêts, HDR, IFSTTAR, *directeur*

Thèse
Pour obtenir le grade de
Docteur de l'Université Paris-Est
Aménagement de l'espace, urbanisme
Discipline : Sociologie
Présentée et soutenue publiquement par

DAVID SAYAGH

**Pourquoi les adolescentes ont moins de possibilités réelles de faire
du vélo que les adolescents**

Approche sociologique

Thèse dirigée par Francis Papon et Vincent Kaufmann

Jury :

Jean-Yves AUTHIER, Professeur des Universités, Université Lumière Lyon 2, *rapporteur*

Christine DÉTREZ, Professeure des Universités, École Normale Supérieure de Lyon, *examinatrice*

Vincent KAUFMANN, Professeur des Universités, École Polytechnique Fédérale de Lausanne, *directeur*

Christine MENNESSON, Professeure des Universités, Université Toulouse 3, *rapporteuse*

Marylène LIEBER, Professeure associée, Université de Genève, *examinatrice*

Aurélia MARDON, Maîtresse de conférences, Université de Lille 1, *examinatrice*

Francis PAPON, Ingénieur en Chef des Ponts, des Eaux et des Forêts, HDR, IFSTTAR, *directeur*

À mon vélo rose

Remerciements

La thèse est d'abord un travail solitaire, mais qui aboutit rarement sans la combinaison de soutiens solidaires, matériels, intellectuels et affectifs.

Mes premiers remerciements vont aux adolescent·e·s et aux parents qui ont pris part aux enquêtes de terrain en m'accordant leur confiance et en prenant le temps de se livrer. Je tiens au même titre à faire part de ma reconnaissance aux chef·fe·s d'établissement qui m'ont ouvert leurs portes, ainsi qu'à tou·te·s les acteurs·rices m'ayant offert des temps précieux sur le terrain.

Cette thèse doit également beaucoup à Francis Papon et Vincent Kaufmann, qui m'ont gratifié d'une confiance instantanée dès les prémices du projet et m'ont fait bénéficier d'une grande autonomie de travail tout au long de sa réalisation.

Je tiens par la même occasion à faire part de ma grande gratitude aux membres de mon comité de suivi de thèse, Anaïs Rocci, Ariane Dupont Kieffer et Nicolas Oppenheim.

J'ai aussi une pensée pour les membres (ou anciens membres) du DEST qui ont pris le temps de m'écouter et de me donner un peu de leur temps lorsque j'ai rencontré des difficultés. Je pense particulièrement à Benoît Cornut, Fabio Rendina et Sabina Buczkowska, mais également à Matthieu de Lapparent, Kablan Venance Koffi, Hamza Achit, Jean-Paul Hubert, Leslie Belton-Chevallier, Akli Berri, Pierre Pistre, Claire Papaix, Laurent Hivert, Jimmy Armoogum, Richard Grimal, Clément Dusong et Charles Capelli.

D'autres chercheur·e·s ont pris le temps de répondre à mes questions et/ou de m'envoyer leurs travaux, voire un de leurs ouvrages. Je pense notamment à Martine Court, Isabelle Clair, Christine Mennesson, Clément Rivière, Julian Devaux et Marianne Blidon. Qu'ils/elles soient ici gracieusement remercié·e·s.

Je ne peux oublier de saluer chaleureusement Evelyne Dehaynin, assistante en gestion administrative de l'école doctorale VIT, dont le professionnalisme participe chaque jour à alléger la pénibilité des procédures administratives.

Par ailleurs, le soutien de mes proches a été essentiel pour mener à bien ce travail. Cette thèse leur doit beaucoup : Merci à mes parents, ma grand-mère, ma tante Fatiha, ma sœur, mes deux frères, Ken, Cha, Mike, Louisa, Séb, Clo, Nico, tata yaya, Béné, Julie, Cocorrado, Meggie et Thomas, Cédric, Florian, François, Oskar et Thomas ; mais aussi, un grand Merci à ma belle-famille !

Enfin, je dédie cette thèse à celle qui enchante le plus mon quotidien, celle qui sait mieux que personne me bousculer pour mieux me soutenir, celle qui rend chaque jour ma vie, un peu plus vivante, Mélanie.

Sommaire

Remerciements	7
Introduction générale	13
Généalogie d'une recherche.....	13
Les pratiques de mobilités à vélo durant l'enfance et l'adolescence : des enjeux multiples et variés	15
Constats à l'origine de la problématique de recherche	20
Un cadre théorique dispositionnaliste.....	21
Des méthodes multiples et diversifiées prenant en compte les spécificités des adolescent·e·s	27
Plan du mémoire	28
PARTIE 1 – CADRAGE THÉORIQUE, RÉSULTATS STATISTIQUES ET MÉTHODES DES ENQUÊTES DE TERRAIN	31
CHAPITRE 1 : Fondements théoriques. L'adolescence, une période de renforcement des socialisations sexuées aux (et par) les mobilités à vélo ?	33
1. L'adolescence, une période charnière de socialisation aux (et par) les mobilités	33
2. L'adolescence, ou le renforcement des socialisations sexuées à (et par) l'investissement de l'espace public.....	46
3. Des socialisations aux (et par les) activités physiques/sportives	54
4. L'adolescence, ou le renforcement des socialisations sexuées aux (et par les) activités physiques/sportives	59
CHAPITRE 2 : Analyse statistique des variations socio-spatiales des pratiques sexuées du vélo durant l'adolescence	71
1. Des socialisations sexuées variables.....	71
2. Certains déterminants socio-spatiaux des pratiques du vélo impactent-ils dans une mesure significativement différente les filles et les garçons ?.....	86

CHAPITRE 3 : Enquêtes de terrain, questions de méthodes	103
1. De la pertinence de l'association entre entretiens semi-directifs et observation	103
2. Quelles particularités méthodologiques prendre en compte pour enquêter auprès d'adolescent·e·s ?	105
3. Présentation des territoires d'enquête.....	110
4. Caractéristiques, modalités et déroulement des enquêtes.....	126
 CHAPITRE 4 : Rendre intelligible et décrire la diversité et la fluidité des manières de penser et de pratiquer le vélo des adolescent·e·s.....	147
1. Dépasser les typologies existantes.....	147
2. Cartographier les <i>manières types d'être pratiquant·e</i> du vélo des adolescent·e·s en milieu urbain	150
3. Compléter la méthode cartographique	155
 PARTIE 2 – RÉSULTATS ISSUS DES ENQUÊTES DE TERRAIN ET DE TROIS ÉTUDES COMPLÉMENTAIRES.....	161
 CHAPITRE 5 : La bicyclette des adolescentes, les vélos des adolescents	163
1. Hyperféminité, hypermasculinité : les injonctions cachées des vélos « de fille » et des vélos « de garçon ».....	163
2. La bicyclette des adolescentes, les vélos des adolescents.....	173
 CHAPITRE 6 : Le vélo, un support à la fabrique des corps sexués.....	191
1. Le vélo, d'abord perçu comme un sport masculin et/ou un mode de déplacement dangereux	191
2. L'adolescence, ou le renforcement des dispositions sexuées à <i>risquer</i> ou protéger son corps	195
3. L'adolescence, ou le renforcement des dispositions sexuées à <i>forcer</i> ou <i>ne pas forcer</i>	222

CHAPITRE 7 : Le vélo, un support à la fabrique d'espaces publics sexués	243
1. L'adolescence, ou le renforcement des dispositions sexuées à (ne pas) craindre de se déplacer seule	243
2. L'adolescence, ou le renforcement des dispositions sexuées à (ne pas) <i>s'aventurer</i>	254
3. L'adolescence, ou le renforcement des dispositions sexuées à (ne pas) <i>trainer</i> dans l'espace public.....	263
4. L'adolescence, ou le renforcement des compétences cyclistes sexuées	268
CHAPITRE 8 : Le vélo, un support de distinction sexuée, sociale et spatiale, par les corps.	275
1. Des socialisations au (et par le) vélo particulièrement sexuées en QPV	275
2. Les <i>adeptes</i> -filles : des adolescentes aux opportunités réelles augmentées	295
3. Des normes sexuées et des dispositions « féminines » <i>assujettissantes</i> « trop » solidement ancrées ?.....	310
Conclusion générale	319
Synthèse des résultats de recherche.....	319
Limites et perspectives	326
Annexes	330
Bibliographie	339
Liste des tableaux.....	370
Liste des encadrés.....	372
Liste des figures	373
Liste des annexes	374
Liste des sigles.....	375
Table des matières.....	377

Introduction générale

Généalogie d'une recherche

L'objectif général de cette thèse est de se demander dans quelle mesure – notamment au cours de l'adolescence – les alternatives réelles de mobilités à vélo des filles sont particulièrement limitées par rapport à celles des garçons du même âge.

Rarement anodin, le choix d'un objet d'étude en sociologie renvoie fréquemment à une sensibilité personnelle du/de la chercheur·e. Mais comme tout·e sociologue le sait, il est difficile – pour expliquer les directions prises, les chemins empruntés, les projets menés – de déterminer ce qui fut particulièrement déterminant dans un parcours de vie, y compris dans le sien. Je me contenterai de revenir sur plusieurs éléments ou événements que je n'avais – pour la plupart – pas en tête au début de ce projet, me paraissant aujourd'hui particulièrement cohérents pour contribuer à expliquer l'intérêt porté aux questionnements de la recherche.

Le premier remonte à l'enfance. Il a trait au fait que la personne m'ayant appris à faire du vélo – l'une de mes tantes – n'a elle, jamais su en faire, notamment parce qu'elle est née et a grandi à une époque et dans un contexte où les femmes qui faisaient du vélo étaient rares : au Maroc.

Le deuxième événement est survenu plus tard, avant la période du collège, quand un de mes oncles m'a interloqué en cherchant à me convaincre que le vélo rose que m'avait acheté mon père plusieurs mois auparavant – et que je n'avais pas lâché depuis – était un « vélo de fille ».

Le troisième élément est lié au constat selon lequel – comme la plupart des filles du village du sud de la France dans lequel j'ai grandi – ma sœur aînée n'a quasiment pas touché son vélo durant toute son adolescence.

Le quatrième élément est peut-être le plus paradoxal. Il a trait au fait que les cinq années de mon parcours durant lesquelles j'ai le moins fait de vélo, sont celles durant lesquelles j'ai fait le plus d'activités physiques/sportives : mes cinq années d'étudiant à la faculté des Sciences et Techniques des Activités Physiques et Sportives (STAPS) de l'Université de Montpellier.

Ce dernier aspect me questionnait déjà à l'époque. Dans le cadre d'un premier master 2 intitulé « Prévention et Éducation pour la Santé par les Activités Physiques », je m'étais particulièrement intéressé aux multiples enjeux du recours aux modes de déplacement alternatifs à la voiture. Mon mémoire visait à appréhender (*via* questionnaire) les articulations entre les habitudes, les connaissances et les compétences de mobilité quotidienne des étudiant·e·s de Montpellier. L'un des résultats les plus significatifs avait d'ailleurs trait au genre : il soulignait un frein à la pratique du vélo lié au déficit en « compétences mécaniques » qui concernait considérablement moins les garçons que les filles.

S'en est suivi un long voyage, dont la partie la plus mémorable fut réalisée à vélo. Accompagné par une femme, sans qui je n'aurais sans doute pas vécu une pareille aventure, nous avons réalisé au quotidien que certaines localités que nous traversions, que certains lieux où nous dormions, et que l'autostop auquel nous recourions en pleine montagne par temps d'orage, constituaient

autant d'alternatives auxquelles j'aurais eu accès si j'avais été seul, et qu'elle n'aurait probablement pas même envisagées si elle avait été seule.

De retour en France, j'ai travaillé – d'abord pour des raisons alimentaires – chez Decathlon, où j'avais décroché un poste de responsable de rayon que j'ai occupé un peu plus d'un an tout en réfléchissant à un sujet de thèse et à une éventuelle reprise d'études. Durant cette expérience particulièrement riche en interactions, j'ai eu l'occasion d'observer concrètement à quel point le marketing pouvait façonner les manières de penser et de pratiquer des individus, ainsi que l'attachement, voire l'acharnement particulier des enfants et des adolescent·e·s à choisir des produits qui leurs était destinés en fonction de leur sexe. D'une certaine manière, sans que ce soit formel, le magasin Decathlon dans lequel j'ai travaillé a constitué le premier terrain de la recherche. Alors que je mûrissais mon projet de thèse, j'observais au quotidien à quel point les rayons constituaient des espaces sexués. Chaque jour, je constatais que j'avais moins de chance de croiser une fille au rayon chasse (ou pêche), que de surprendre des parents dissuader leur fille d'essayer/d'acheter un *waveboard*¹ au rayon cycle, en l'incitant parfois à se reporter vers une trottinette, « *moins casse gueule* ».

Assistant en parallèle à l'essor considérable de nouvelles formes de modes de déplacements actifs et des préoccupations particulières des décideur·euses pour le vélo, j'ai axé les premières recherches bibliographiques du montage de mon projet de thèse sur le sujet. La version initiale du projet en question ne portait pas sur l'adolescence en particulier, mais envisageait déjà d'explorer les mobilités à vélo à travers le prisme du genre. Ma première démarche a été de contacter la personne la plus influente en France sur les problématiques de recherches liées au vélo comme mode de déplacement, Francis Papon, qui a immédiatement accepté de diriger ma recherche à condition qu'un sociologue assure la codirection. J'ai dans la foulée contacté le sociologue m'apparaissant être le plus incontournable sur les questions de mobilité, Vincent Kaufmann, qui a accepté la codirection.

Parce que le sujet avait autant trait au champ des activités physiques qu'à celui du transport et des mobilités, j'ai préparé mon retour dans le monde de la recherche en réalisant un deuxième master 2 intitulé « Transport et Mobilité », co-habilité entre l'École d'Urbanisme de Paris et l'École Nationale des Ponts et Chaussées, et bénéficiant de liens partenariaux étroits avec L'Institut Français des Sciences et Technologies des Transports, de l'Aménagement et des Réseaux (IFSTTAR), où évolue Francis Papon. Au sein du laboratoire qu'il dirige, le DEST (Dynamiques Économique et Sociales des Transports), ce dernier a encadré mon stage, au cours duquel j'ai notamment acquis des compétences en exploitation quantitative de grandes bases de données issues d'enquêtes nationales sur les mobilités des ménages. En parallèle, j'ai appris que ma candidature pour l'obtention d'un contrat doctoral IFSTTAR était acceptée et que celui-ci débutait précisément dans la foulée du stage. Avant que je ne débute, on m'a très explicitement expliqué qu'il était impératif de déposer la thèse avant la fin des trois années de financement. Il n'y avait pas de temps à perdre, le compte à rebours était lancé.

1. Sorte de *skateboard* particulièrement instable, composé d'un plateau en deux parties, possédant chacune une roue pouvant pivoter à 360°, et impliquant de faire un mouvement de « serpent » (torsions répétées)

Avant d'évoquer les constats à l'origine de la problématique de recherche, il paraît essentiel d'aborder les enjeux multiples et variés des pratiques de mobilités à vélo durant l'enfance et l'adolescence.

Les pratiques de mobilités à vélo durant l'enfance et l'adolescence : des enjeux multiples et variés

Vis-à-vis de l'environnement

À l'instar de l'objectif d'application du « facteur 4 » (division par quatre des émissions de Gaz à Effet de Serre (GES) d'ici 2050), la France s'est engagée à atteindre des objectifs ambitieux en termes de développement durable. Dans cette perspective, l'adoption de modes actifs par les jeunes générations constitue un enjeu considérable. Le secteur des transports est aujourd'hui à l'origine de 25 % des émissions nationales de GES. Aussi, d'ici à 2020, l'Union européenne s'est engagée à réduire ses émissions de CO₂ de 20 % par rapport au niveau de 1990, et de 80 % d'ici à 2050 (Goujon, 2012). À ce titre, la Fédération des cyclistes européens (ECF) a calculé que si chaque européen pédalait comme les Danois·es, à savoir en moyenne 2,6 km par jour, le vélo permettrait de réduire de 15 % les émissions de dioxyde de carbone (CO₂) associées aux transports. Au-delà de la réduction des GES, le développement des modes actifs constitue l'opportunité de réduire la pollution atmosphérique (particules, dioxyde d'azote, benzène, etc.). Aussi, le Plan national santé environnement 2 (2010-2014) encourage le développement de la marche et du vélo, notamment pour améliorer la qualité de l'air. Les modes actifs représentent également un enjeu considérable vis-à-vis de la réduction du bruit, essentiellement lié aux transports motorisés, provoquant des effets négatifs sur le plan de la santé (principalement, troubles du sommeil et hypertension) (Goujon, 2012).

En outre, malgré leur développement, les activités de loisirs ne permettent pas aujourd'hui de compenser la diminution de l'activité physique quotidienne liée aux transports ou aux occupations scolaires et domestiques. L'accès à des chemins piétonniers ou cyclables, aux parcs et à des zones de loisirs, est souvent rendu difficile par l'urbanisation extensive ou par les distances entre le domicile et ces équipements. En parallèle, l'évolution de l'offre de loisirs dits « passifs » (télévision, internet, jeux vidéo) favorise les comportements sédentaires (Rostan, Simon et Ulmer, 2011)².

En réponse à cette prise de conscience et à l'accroissement mondial de la prévalence du surpoids et de l'obésité, l'OMS recommande l'équivalent de trente minutes d'activité physique modérée ou intense par jour pour les adultes, et le double (soit soixante minutes par jour) pour les enfants et

2. À partir d'une enquête longitudinale du ministère de la Culture et de la communication, Christine Détrez (2014) rapporte à ce sujet que « la pratique quotidienne de l'ordinateur bondit de 14 % à 11 ans à 69 % à 17 ans » (p. 12).

adolescent·e·s (5-17 ans)³. Comme pour les adultes cette recommandation doit être réalisée en plus des activités physiques de la vie quotidienne de faible intensité et de celles qui durent moins de dix minutes. De surcroît, au moins trois fois par semaine, ces activités devraient inclure celles qui permettent d'améliorer la force musculaire (exercice en résistance), la capacité cardiorespiratoire (activités aérobies « vigoureuses »), la santé osseuse (activités induisant une contrainte physique plus forte) et la souplesse, sous forme de séances ayant une durée minimale de vingt minutes⁴. L'accent est mis sur la nécessité pour les jeunes d'avoir accès à toute une palette d'activités physiques attrayantes répondant à ces critères. Bien que le nombre d'heures d'Éducation Physique et Sportive (EPS) prévu dans les programmes scolaires français figure parmi les plus importants de la communauté européenne, et malgré une offre de loisirs importante, en France, seule la moitié des enfants et adolescent·e·s atteindraient ce niveau de recommandation (Escalon, Bossard et Beck, 2009) : 40 à 60 % d'entre eux/elles ne pratiquant pas d'autres activités physiques que celles des cours obligatoires à l'école. De plus, une diminution des Activités Physiques et Sportives (APS) de loisirs est observée avec l'âge, notamment durant l'adolescence (*ibid*).

Or nous allons voir que les activités physiques pratiquées par les enfants et les adolescent·e·s se traduisent par de nombreux effets bénéfiques associés aux trois dimensions de la santé (physique, mentale, sociale)⁵.

Vis-à-vis de la santé (physique, mentale et sociale)

Les effets les plus connus ont trait à la prévention de nombreuses pathologies liées à la sédentarité. De fait, les activités physiques préviennent ou retardent l'apparition de maladies cardio-vasculaires (hypertension artérielle, athéromatose et artériosclérose) ainsi que métaboliques (insulino-résistance, diabète de type 1 et 2, dyslipidémie et obésité). Bien que les données spécifiques aux enfants et adolescent·e·s soient peu nombreuses par rapport à celles disponibles pour les adultes, une étude rapporte qu'un niveau de vie actif exerce un effet positif sur la diminution du risque de diabète de type II chez les adolescent·e·s (Goran, Ball et Cruz, 2003). De surcroît, il a été montré qu'une partie de l'« effet protecteur » (contre l'obésité) de l'exercice physique effectué pendant l'enfance et l'adolescence se poursuit au-delà, le risque d'avoir un surplus de poids à l'âge adulte étant inversement proportionnel au volume d'exercice physique pratiqué pendant les cours d'éducation physique et les activités parascolaires (Menschik *et al.*, 2008). Par ailleurs, les activités physiques sont des facteurs de développement de l'appareil locomoteur (densité osseuse, surfaces articulaires et masse musculaire). Pratiquées pendant l'enfance et l'adolescence, elles permettent de maximiser l'accumulation de minéraux dans les os

3. Cf. *Activité physique : contextes et effets sur la santé*. Paris : Éditions Inserm (Institut national de la santé et de la recherche médicale) coll. Expertise collective, 2008 : 811 p. Version en ligne : [http://www.inserm.fr/content/download/7296/56185/version/1/file/Texte+integral+activite+physique+\(2008\).pdf](http://www.inserm.fr/content/download/7296/56185/version/1/file/Texte+integral+activite+physique+(2008).pdf).

4. Cf. *Physical Activity Guidelines Advisory Committee Report*. Washington DC : U.S. Department of Health and Human Services, 2008 : 688 p.

5. Selon l'OMS, la santé est un « état de complet bien-être physique, mental et social, et ne consiste pas seulement en une absence de maladie ou d'infirmité ».

qui déterminera le pic de masse osseuse à l'âge adulte (Baxter-Jones *et al.*, 2008). Elles participent également au développement des qualités motrices, des organes sensoriels, du schéma corporel, de l'équilibre, de la coordination, etc. Or, les habiletés motrices sont à la fois associées positivement à la pratique actuelle (Wrotniak *et al.*, 2006) et à la pratique future d'activités physiques (Lopes *et al.*, 2010 ; Barnett *et al.*, 2009). S'il n'est pas possible de déterminer dans quelle mesure elles favorisent la pratique d'activités physiques ou l'inverse, nous savons que les enfants présentant des problèmes de coordination risquent davantage de faire état d'un excès de poids (Cairney *et al.*, 2010). En outre, plusieurs études ont révélé une association entre la pratique d'activités physiques récréatives à l'adolescence et un risque moins élevé de cancer du sein (Friedenreich, Courneya et Bryant, 2001 ; Shoff *et al.*, 2000). Une méta-analyse de 23 études sur l'activité physique des adolescentes et des jeunes adultes de 12 à 24 ans indique que ce risque est environ 20 % moins élevé chez celles qui sont physiquement actives (Lagerros, Hsieh et Hsieh, 2004). Chez les adolescentes (ici, 13-19 ans), chaque heure d'exercice physique hebdomadaire est globalement serait associée à une diminution de 3 % du risque de cancer du sein. De surcroît, une étude réalisée auprès de 1459 femmes venant de recevoir un diagnostic de cancer du sein et d'un groupe témoin de 1556 femmes, montre que le lien entre la pratique d'activités physiques à l'adolescence et un risque moindre de cancer du sein persiste même s'il y a abandon de la pratique à l'âge adulte (Matthews *et al.*, 2001).

Durant l'enfance et l'adolescence, l'activité physique entraîne également des effets bénéfiques sur plusieurs déterminants de la santé mentale. Comme chez les adultes, l'activité physique améliorerait l'humeur (Annesi, 2005 ; Ortega *et al.*, 2008 ; Williamson, Dewey et Steinberg, 2001) et réduirait les niveaux de stress (Norris, Carroll et Cochrane, 1992), d'anxiété, et de dépression (Strong *et al.*, 2005 ; Ortega *et al.*, 2008). La pratique d'activités physiques permettrait également d'améliorer l'image de soi, soit la perception qu'une personne a d'elle-même ; et l'estime de soi, soit la valeur qu'une personne s'attribue. Elle permettrait d'avoir une bonne image de soi sur le plan physique (ex. habiletés, force, endurance, apparence) mais également sur un plan plus global (Strong *et al.*, 2005). L'effet bénéfique de l'activité physique sur l'estime de soi est quant à lui attesté par des études menées à petite comme à moyenne échelle (Annesi, 2005 ; Bonhauser *et al.*, 2005 ; Strong *et al.*, 2005), mais nécessiterait des études à plus grande échelle et comportant des contrôles plus serrés pour mieux cerner les mécanismes produisant cet effet (Ekeland *et al.*, 2005). D'autant que plusieurs études soulignent que l'encadrement plus ou moins exigeant et valorisant des activités physiques des enfants, peut aussi avoir une influence néfaste sur l'estime de soi (Dworkin et Larson, 2006 ; Fraser-Thomas et Côté, 2009). En outre, certains travaux suggèrent qu'en plus de contribuer à développer des habiletés cognitives propres aux pratiques physiques elles-mêmes (ex. exécuter une séquence de mouvements complexes, prendre des décisions rapidement, etc.), les activités physiques permettraient d'améliorer certaines fonctions exécutives (mécanisme de planification des actions), voire l'amélioration de la réussite des pratiquant·e·s, à des tests de mathématiques (Davis et Lambourne, 2009).

Enfin, la pratique d'activités physiques peut constituer un vecteur d'adaptation sociale qui contribue à briser l'isolement (Barber, Eccles et Stone, 2001). Elle est souvent l'occasion de développer un sentiment d'appartenance à un groupe, une communauté, et de se créer ainsi un réseau social (Eccles *et al.*, 2003 ; Walseth, 2006).

Bien entendu, les effets bénéfiques venant d'être évoqués peuvent considérablement varier selon les individus et les types de pratiques, et notamment selon la fréquence, la régularité, et l'intensité de ces pratiques. D'une manière générale, les déplacements à vélo et à pied sont associés à des effets bénéfiques vis-à-vis des maladies cardiovasculaires et de la mortalité (Oja *et al.*, 1998 ; Shephard, 2008 ; Gordon-Larsen *et al.*, 2009 ; Doorley *et al.*, 2015), mais également vis-à-vis du bien être (Mytton, Panter et Ogilvie, 2016). Par ailleurs, il a été montré que les transports actifs pouvaient représenter une part non négligeable de l'activité physique totale chez les enfants et les adolescent·e·s (Faulkner *et al.*, 2009). Plusieurs études montrent ainsi que ceux/celles qui se rendent dans leur établissement scolaire à vélo cumulent davantage de minutes d'activité physique modérée ou intense (Alexander *et al.*, 2005 ; Sirard *et al.*, 2005 ; Saksvig *et al.*, 2007) et brûlent davantage de kilocalories journalières (Tudor-Locke *et al.*, 2003 ; Saksvig *et al.*, 2007) que ceux/celles qui utilisent des modes passifs. En outre, certains travaux indiquent que les enfants qui utilisent le vélo pour se rendre à l'école présentent des capacités respiratoires (Cooper *et al.*, 2008 ; Chillon, Vaughn et Ward, 2011) ou des marqueurs de risques cardiovasculaires (Andersen *et al.*, 2011) significativement meilleurs que les autres. Par ailleurs une étude montre que les adolescent·e·s qui continuent de se rendre dans leur établissement scolaire à vélo à 13 ans présentent significativement moins de chance d'être en surpoids que ceux/celles qui ont arrêté et que ceux/celles qui n'ont jamais utilisé le vélo pour se rendre à l'école (Bere *et al.*, 2011). Néanmoins, d'autres travaux ne rapportent aucune association significative entre le recours aux modes de déplacement actifs (marche et vélo) durant l'enfance ou la préadolescence, et la prévalence du surpoids ou de l'obésité (Andersen *et al.*, 2011 ; Heelan *et al.*, 2005 ; Pabayo *et al.*, 2010).

Observons que l'ensemble de ces recherches portent exclusivement sur des déplacements domicile-lieu d'étude, qui constituent dans la grande majorité des cas, des temps d'activité physique très réduits. À notre connaissance, aucune étude sur les enfants et/ou les adolescent·e·s ne met en relation les effets sanitaires des mobilités à vélo dans leur ensemble (déplacements et loisirs), avec leur fréquence, leur durée, et leur intensité.

Par ailleurs, les pratiques du vélo ne présentent pas que des bienfaits pour la santé. Chaque année (sur la dernière décennie), environ 150 cyclistes décèdent sur les routes en France, soit un peu moins de 4 % des victimes de la route. Ce chiffre masque cependant la réalité des accidents cyclistes dans la mesure où ceux-ci sont caractérisés par 10 fois plus de blessé·e·s graves que de tué·e·s (Amoros, Martin et Laumon, 2008), une tendance qui n'est pas propre à la France. Quels que soient leur nationalité, les travaux font consensus sur le fait que les jeunes et les personnes âgées sont plus sujet·te·s au risque d'accident (Vanparijs *et al.*, 2015 ; Bil *et al.*, 2010). Pour les personnes âgées, la dégradation des facultés physiques, visuelles et auditives conjuguée à une plus grande fragilité physiologique (Amoros *et al.*, 2012) est à l'origine de ce sur-risque. Selon certains travaux, la population jeune pourrait être séparée en deux classes d'âge en fonction des facteurs à l'origine de la surexposition : une première allant jusqu'à 14 ans, une seconde rassemblant les jeunes de 15 à 24 ans. Pour les premiers, la vulnérabilité pourrait notamment être expliquée par le manque d'expérience et la difficulté d'appréciation de la vitesse d'un véhicule (Briem *et al.*, 2004). Plus précisément, chez les enfants âgés de 8 à 12 ans, le respect des règles serait décroissant avec l'âge tandis qu'à l'inverse, la recherche de vitesse serait croissante en dépit des règles de sécurité établies. Associée à un gain de confiance et une diminution de la peur avec l'âge, l'augmentation

de la vitesse serait accompagnée d'un accroissement du nombre d'erreurs relatives aux règles de sécurité routière (Briem *et al.*, 2004). Pour les seconds (15-24 ans), la surreprésentation serait notamment expliquée par une plus grande prise de risque (Amoros *et al.*, 2012). D'autres études complètent cette analyse en rapportant que les adolescent·e·s (13-18 ans) adoptent généralement des comportements à risque en se distinguant par une faible prise en compte de leurs propres responsabilités dont ils/elles sont pourtant conscient·e·s et par une surestimation de leurs capacités à vélo (Feenstra, Ruiters et Kok, 2010), ou encore que ces derniers·ères (10-17 ans) se blessent fréquemment le week-end, lors de « flâneries », souvent en « dérapant sur la surface de la route », et très rarement en « évitant un autre usager de la route ou un objet » (Billot-Grasset, 2015).

Les accidents ne constituent pas les seuls risques pour la santé physique des cyclistes. Bien que faisant débat, l'exposition à la pollution de l'air (notamment particules ultrafines et monoxyde de carbone) constitue une menace à prendre en compte. Si une étude danoise conclue que les cyclistes dans la ville de Copenhague sont exposés à moins de polluants que les automobilistes (Rank, Folke et Jespersen, 2001), une étude réalisée à Lisbonne avec des méthodes et objectifs similaires rapporte que les cyclistes sont plus exposés aux contaminants atmosphériques issus du trafic environnant (Ramos, Wolterbeek et Almeida, 2016). L'effort fourni par le cycliste ainsi que l'endroit dans lequel il fournit cet effort feraient notablement varier le niveau d'exposition. De fait, l'effort produit est susceptible de faire augmenter significativement la dose de polluants inhalée par une augmentation de la ventilation pulmonaire (Nyhan, McNabola et Misstear, 2014). Par ailleurs, une étude ayant mesuré d'importantes différences d'exposition entre cyclistes et usagers de la voiture dans plusieurs localités belges démontre que la taille et l'amplitude des différences de concentrations dépendent de la localisation ; constats qui expliqueraient en partie les controverses (Int Panis *et al.*, 2010).

Toutefois, dans le cas d'un développement du vélo au détriment des véhicules motorisés, le poids des deux limites venant d'être évoquées serait probablement minimisé. D'une part, le niveau de pollution serait théoriquement moins élevé, d'autre part les usagers pourraient profiter de l'effet *Safety in Numbers* (sécurité par le nombre), selon lequel l'augmentation de la part modale du vélo sur un territoire à travers le temps permettrait de réduire le risque d'accident pour les usagers (Pucher et Dijkstra, 2003 ; OCDE/FIT, 2015).

Vis-à-vis de l'économie

Au final, les bienfaits du vélo sur la santé pourraient se traduire par des économies considérables en termes de santé publique. L'OMS, mais aussi le programme Pan européen sur les transports, la santé, et l'environnement (PPE-TSE), s'accordent pour recommander une pratique régulière (de l'ordre de 30 minutes par jour) d'activité physique, telle que la marche et le vélo. Selon le *Plan National Vélo* (Goujon, 2012), il en résulterait à la fois une diminution de certaines pathologies chroniques (maladies cardiovasculaires, diabète de type 2, hypertension artérielle, cancer du colon...), et des effets favorables sur la santé mentale (réduction du stress, de l'anxiété et de la dépression) et sociale (rôle positif vis-à-vis de la cohésion sociale).

Une fois les facteurs de variations stabilisés (âge, sexe, tabagie, statut professionnel, etc.), l'indice relatif de mortalité des pratiquant·e·s réguliers·ères par rapport à l'ensemble de la population est de 0,72 toutes causes de mortalité confondues. Aussi, selon un outil de modélisation de « l'impact économique santé de la pratique du vélo » mis en place par l'OMS, l'économie permise par l'usage actuel du vélo (environ 3 % des déplacements quotidiens et 4,6 milliards de km parcourus annuellement) s'élèverait à 5,6 milliards d'Euros par an. Déjà conséquente, cette économie pourrait être considérablement décuplée si les pratiques du vélo des Français·es venaient à « rejoindre le peloton de l'Europe »⁶.

En somme, les pratiques du vélo durant l'enfance et l'adolescence sont sous-tendues par des enjeux sanitaires (physiques, mentaux et sociaux), environnementaux et économiques considérables. Mais alors pourquoi s'intéresser à l'adolescence d'une part, et aux dimensions sexuées des pratiques du vélo d'autre part ?

Constats à l'origine de la problématique de recherche

En Europe comme ailleurs, c'est principalement durant l'adolescence – période particulièrement marquée par le durcissement des prescriptions, assignations et affirmations des identités sexuées (Mardon, 2010a ; Chiland, 2014) – que les filles sont moins « physiquement actives » que les garçons⁷. Plus précisément, alors que le niveau d'activité physique – qu'il soit déclaré ou objectivement mesuré⁸, – décroît avec l'âge, c'est particulièrement le cas durant l'adolescence, et notamment le cas pour les filles, quel que soit l'âge considéré durant cette période (Biddle *et al.*, 2004 ; Trost *et al.*, 2008 ; Whitehead et Biddle, 2008 ; Dumith *et al.*, 2011). Alors que le phénomène préoccupe depuis près de vingt ans les gouvernements des États-Unis et du Québec (Dugal, 1998), ce n'est que très récemment qu'il a fait l'objet d'un chapitre dans un rapport ministériel en France (Naves et Octobre, 2014). L'initiative vise essentiellement à lutter contre les inégalités d'opportunités entre filles et garçons et la cristallisation des « natures » « féminine » et « masculine » : démarche qui implique de dénoncer les stéréotypes de sexe qui – à la fois – influencent les choix de pratiques physiques, et se renforcent à travers elles. Aussi bien lorsqu'elles sont considérées en tant qu'activités sportives (Naves et Octobre, 2014)⁹ que lorsqu'elles sont interrogées comme moyen de déplacement (Papon et de Solere, 2010), les pratiques du vélo ne sont pas exclues par la tendance, et apparaissent particulièrement sexuées durant l'adolescence. Même aux Pays-Bas, pays roi du vélo et rare territoire où les femmes dans

6. Cf. *Spécial économie du vélo, Étude complète*, Bureau d'études Indiggo Altermodal Atout France, 525 p. Version en ligne : <https://www.veloscenie.com/contenus/espace-pro/rapport-economie-du-velo-altermodal.pdf>.

7. Les filles se déclarent systématiquement moins « physiquement actives » que les garçons dans les 41 pays sondés, par rapport à une recommandation de soixante minutes d'activité physique 5 ou 6 jours par semaine. À 11 ans, 19 % des filles sont jugées suffisamment actives, contre 28 % des garçons.

8. Les mesures objectives incluent les mesures indirectes de la dépense énergétique (calorimétrie indirecte en général), la surveillance du rythme cardiaque et les capteurs de mouvement (principalement les podomètres et les accéléromètres).

9. Parmi les adolescent·e·s âgé·e·s entre 12 et 17 ans déclarant pratiquer le vélo comme activité sportive (désignant ici aussi bien les pratiques libres que les pratiques en club), 61 % sont des garçons.

leur ensemble font autant sinon plus de vélo que les hommes (Pucher et Buehler, 2008)¹⁰, les adolescentes (12-17 ans) présentent une probabilité de se rendre dans leur établissement scolaire à vélo près de 28 % inférieure à celle des adolescents (Soemers, 2016).

Ce constat d'un clivage sexué des pratiques du vélo particulièrement prononcé durant l'adolescence est à l'origine de la problématique de cette thèse. Avant de tenter d'y répondre et d'identifier les sous-problématiques qui seront traitées dans ce travail, nous prendrons le temps de définir et de décrire les principaux concepts et fondements théoriques en jeu dans notre travail.

Un cadre théorique dispositionnaliste

Genre et rapports sociaux de sexe

Le concept de *gender* est apparu en 1972 dans son acception sociologique et a été l'objet de multiples définitions et redéfinitions permettant notamment de dépasser la simple dimension de « sexe social » (Matthieu, 1991) pour mettre en évidence « les rapports de pouvoir » (Scott, 1988) hiérarchisés entre hommes et femmes. Tel qu'il est développé par Joan Scott (1988) ou Christine Delphy (2001), le concept permet également d'insister sur les relations antagonistes entre les sexes tout en se positionnant en rupture avec l'essentialisme. C'est également le cas du concept de « rapports sociaux de sexe » défini par Danièle Kergoat (1992), qui renvoie aux processus de construction sociale des différenciations et des hiérarchisations des catégories sexuées, divisées de manière binaire et arbitraire selon l'opposition masculin/féminin. Cette définition paraît pertinente, d'une part pour centrer l'analyse sur l'articulation des rapports sociaux (de sexe, de classe et même de race¹¹) qui s'inscrivent dans et se reproduisent par les corps, d'autre part pour penser le changement en fonction du contexte spatio-temporel (Pfefferkorn, 2007). Pour autant, nous considérons que l'essentiel n'est pas tant d'opter définitivement pour un terme (genre) ou pour un autre (rapports sociaux de sexe), que de préciser le caractère relationnel des catégories sexuées et leur ancrage social, en analysant les processus de différenciation et de hiérarchisation entre les sexes comme des construits sociaux, à l'intersection d'autres rapports de pouvoir.

Socialisations et dispositions

Les manières de tenir son corps, de le percevoir et d'en user s'apprennent au cours d'un long processus, la socialisation. À l'instar de Muriel Darmon (2010), nous entendons par socialisation la « façon dont la société forme et transforme les individus » (p. 6), ou plus précisément, les processus d'apprentissages et d'incorporations progressifs et sans cesse renouvelés de façons de faire, de penser et d'être, permettant à l'individu de se situer et d'interagir dans les différents mondes sociaux dans lesquels il évolue. Dans la mesure où elle n'écarte ni l'intériorisation par

10. Les Pays-Bas, l'Allemagne et le Danemark, soit les pays présentant les parts modales vélo les plus élevées, sont aussi les seuls pays où les femmes dans leur ensemble pratiquent autant que les hommes.

11. Cf. Danièle Kergoat (2009).

l'individu d'attitudes, de normes et de valeurs (notamment transmises par le milieu scolaire, la famille ou les pairs), ni l'incorporation de dispositions, ni la distance réflexive de l'individu vis-à-vis de cette incorporation (Dubet, 2005), ni les interactions inscrites dans des temps et espaces variés, cette définition permet d'englober les principales perspectives par lesquelles le processus de socialisation a été étudié en sociologie.

Notamment dans la mesure où elle se traduit souvent par les premières mobilités autonomes¹² dans l'espace public, l'adolescence occupe une place fondamentale dans ce processus de socialisation. Si elle est plus généralement une période de recherche et d'exploration qui joue un rôle majeur dans la construction de l'identité (Erikson, 1972) et le façonnement des dispositions, nous ne l'appréhendons pas pour autant comme une étape durant laquelle l'individu découvrirait son vrai « moi » et où se construirait une identité fixée une fois pour toutes.

À la manière de Bernard Lahire (1998), nous envisageons le concept de disposition comme une abstraction nécessaire pour l'analyse, désignant la tendance, l'inclination, la propension, à agir, à penser, ou à être de telle ou telle manière, d'un·e acteur·rice. Les dispositions sont susceptibles de se transférer d'un contexte de pratiques à l'autre, sans présupposer toutefois que ce transfert se réalise systématiquement. À travers la notion de dispositions individualisées, Bernard Lahire opère une individualisation du concept d'*habitus*¹³. En portant une attention plus importante à leurs variations contextuelles et à leur singularisation, ce dernier développe à la fois la dimension plurielle des dispositions, et le fait que celles-ci s'avèrent souvent contradictoires. Incorporées et individualisées, les dispositions sont appréhendées en fonction de leur niveau d'activation dans les contextes d'action : « la situation présente [...] est ce qui ouvre ou laisse fermées, réveille ou laisse à l'état de veille, mobilise ou maintient à l'état de lettre morte les habitudes incorporées par les acteurs » (Lahire, 1998 : 62). Bien que la réflexivité de l'acteur·rice sur sa pratique soit envisagée – notamment en cas de dissonance entre la situation rencontrée et les schèmes incorporés de l'individu – l'action reste le plus souvent pensée dans une logique d'activation de dispositions incorporées non consciemment.

Les dispositions se distinguent entre elles selon leur degré de fixation et de force (Lahire, 2002). Elles sont plus ou moins fortement fixées et leur force ou faiblesse relative dépend en partie de la récurrence de leur actualisation. Certaines dispositions peuvent s'affaiblir, ou s'éteindre, notamment à force de ne pas trouver les conditions de leur actualisation. En outre, à la différence

12. Marie-Axelle Granié, Juan Torres et Florence Huguenin-Richard (2016) proposent de distinguer les notions d'« autonomie » et d'« indépendance » pour mieux caractériser les déplacements des enfants et des adolescent·e·s. Ils/elles suggèrent de parler d'autonomie lorsque l'individu est capable de prendre seul les décisions permettant d'effectuer les différentes actions nécessaires à la réalisation du déplacement en toute sécurité. L'idée principale est de mettre en avant le fait qu'être indépendant, soit – se déplacer en l'absence physique d'un·e tuteur·rice accompagnateur·rice, sans supervision par une personne plus âgée, sans aide physique – n'implique pas forcément d'avoir les compétences pour le faire. Ainsi, nous utiliserons le terme « autonome » lorsqu'il sera question de capacité à se déplacer seul·e, et le terme « indépendant » lorsqu'il s'agira d'évoquer le fait de se déplacer sans supervision par une personne plus âgée.

13. Défini comme un « système de dispositions durables et transposables, structures structurées disposées à fonctionner comme structures structurantes, c'est-à-dire en tant que principes générateurs et organisateurs de pratiques et de représentations qui peuvent être objectivement adaptées à leur but sans supposer la visée consciente de fins et la maîtrise expresse des opérations nécessaires pour les atteindre » (Bourdieu, 1980 : 88).

des compétences, les dispositions ne correspondent pas à des savoirs et savoir-faire bien circonscrits : elles ne sont ni limitées à une circonstance ou une pratique bien spécifique, ni à un contexte très particulier. Il convient également de distinguer les dispositions à agir, qui sont des habitudes d'action incorporées, des croyances, constituant quant à elles des inclinations à croire : des habitudes mentales et discursives guère actualisées autrement que verbalement.

Par ailleurs, résultant notamment de processus de socialisation sexuée, nombre de dispositions sont fortement sexuées. Aussi, nous entendons par disposition « féminine » ou disposition « masculine » des dispositions observées chez une proportion notablement plus grande de femmes ou d'hommes (Zolesio, 2010) : les guillemets étant selon nous essentiels pour rompre avec une éventuelle compréhension naturalisante de la notion. En convoquant les paradigmes de socialisation et de disposition ainsi définis, nous postulons qu'au cours de leur parcours, les individus ont incorporé des dispositions différenciées ne leur permettant pas d'envisager les mêmes possibilités réelles de fonctionnement.

Le vélo, une pratique de mobilité active

Durant l'enfance et l'adolescence, une partie non négligeable des pratiques du vélo n'ont pas de but et de fin en soi mais prennent la forme de mobilités « circulaires », de « jeux en mouvement », de poursuites, ou autres « jeux de provocation » (Devaux, 2013) qui pour être appréhendés, invitent à recourir à une acception dépassant la simple adéquation « origine-destination » des déplacements. Pour ce faire, nous partons du constat selon lequel tout·e cycliste déclarant ne faire du vélo ni spécialement pour ses déplacements, ni spécialement pour faire de l'activité physique, se déplace, et fait de l'activité physique quand même. De ce fait, occulter une de ces deux dimensions revient, soit à oublier que lors de toute pratique du vélo, le corps se déplace dans un contexte donné, soit à nier que pour produire son propre déplacement, celui-ci s'active en entraînant une augmentation de sa dépense d'énergie. Ainsi, nous n'appréhendons pas les mobilités à vélo comme des moyens de réaliser des activités, mais comme des pratiques en soi : soit toute pratique du vélo impliquant le corps comme principal moteur de sa propre mobilité dans l'espace public, entendu comme tout espace n'appartenant pas à une personne morale de droit privé, c'est-à-dire les rues, trottoirs, places, parcs, délaissés de voirie, terrains vague, sentiers, parkings, etc.

Comme la marche, les rollers, le skateboard, la trottinette, le fauteuil roulant non motorisé, les raquettes à neige, etc., le vélo constitue en effet un mode de déplacement actif, ou « mode actif » (Papon et de Solere, 2010), soit une « forme de transport où l'énergie est fournie par l'être humain »¹⁴. La dénomination « mode actif » est récente en France. Elle aurait été généralisée à la suite de l'étude « Le vélo en mode actif » (Rieg, 2008) afin de souligner que le vélo n'est plus seulement un objet de loisir mais (re)devient un moyen de déplacement « massivement utilitaire, urbain et intelligent », générant notamment des effets positifs sur l'efficacité des déplacements, l'environnement, la santé de l'individu, et en conséquence, le bilan économique. La formule « vélo en mode actif » nous paraît néanmoins redondante dans la mesure où toute pratique du vélo est

14. Cf. site de l'Agence de la Santé Publique du Canada : <http://www.phac-aspc.gc.ca/hp-ps/hl-mvs/pa-ap/at-ta-fra.php>

nécessairement « active ». Nous lui préférons très simplement les termes « vélo » ou « bicyclette », se retrouvant sous trois principales variantes, à savoir le vélo particulier, le vélo en libre-service, et dans une moindre mesure, le vélo en location. En raison de ces variantes et du fait que la pratique du vélo peut prendre des formes diverses et variées, nous parlerons des pratiques du vélo.

Par définition, toutes, sont « actives », et constituent ainsi une activité physique. Désignant « tous les mouvements corporels produits par la contraction des muscles squelettiques entraînant une augmentation de la dépense énergétique au-dessus de la dépense de repos, elle [l'activité physique] comprend tous les mouvements de la vie quotidienne, y compris ceux effectués lors des activités de travail, de déplacement, domestiques ou de loisirs »¹⁵. Les modalités de pratique sont très larges, et le sport n'en constitue qu'un « sous-ensemble, spécialisé et organisé », une « activité revêtant la forme d'exercices et/ou de compétitions, facilitées par les organisations sportives »¹⁶. Bien que certain·e·s enfants et adolescent·e·s pratiquent le vélo dans le cadre d'un club, d'une association (y compris scolaire), ou encore d'un cycle d'Éducation Physique et Sportive (EPS), nous nous intéresserons essentiellement aux pratiques de mobilités actives libérées de cadres institutionnels. Néanmoins, notre objet ne se limite ni à la mobilité quotidienne, qui n'appréhende que des déplacements réguliers et répétitifs impliquant un retour quotidien à leur origine, ni aux seules mobilités se traduisant comme des moyens d'accéder à une activité. Appréhendées comme des pratiques en soi, les mobilités à vélo ne seront pas pour autant nécessairement analysées en dehors de leurs articulations avec d'autres activités physiques, d'autres modes de déplacement, et d'autres formes de mobilités spatiales (mobilité quotidienne, mobilité résidentielle, voyage, migrations) (Gallez et Kaufmann, 2009 : 47). Parce que nous postulons qu'au cours de leur parcours, les adolescent·e·s ont incorporé des dispositions différenciées ne leur permettant pas d'envisager les mêmes possibilités réelles de fonctionnement, tou·te·s n'ont probablement pas la même propension à considérer et à s'approprier le vélo comme un moyen de déplacement à part entière, comme un passe-temps individuel, comme une pratique physique de santé, comme une pratique familiale, ou encore comme une pratique « acrobatique ». Ainsi, avant de s'interroger sur les dispositions et les processus de socialisation particuliers qui les sous-tendent, il sera essentiel de tenter de rendre intelligible la diversité et la fluidité des manières de penser et de pratiquer le vélo des adolescent·e·s.

Des dispositions aux potentialités réelles de mobilités

En outre, postuler que tous les individus ne sont pas également disposés à se mouvoir implique de distinguer la potentialité des mobilités, des mobilités elles-mêmes. C'est ce que permet le paradigme d'accessibilité. S'inspirant principalement des travaux de la géographie du temps, qui analysent les pratiques individuelles de mobilité dans le cadre d'une journée où un certain programme d'activités doit être réalisé, ce concept appréhende la mobilité des individus comme une action rationnelle en finalité (Weber, 1995) permettant l'accès à une activité. Elle est

15. Cf. site de l'Observatoire National de l'Activité Physique et de la Sédentarité. <http://www.onaps.fr/l-onaps/>

16. Conférence ministérielle européenne de l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS) sur la lutte contre l'obésité (2006).

déterminée conjointement par les capacités d'organisation des individus, le système de transport, et la localisation des résidences et des aménités (Massot et Orfeuill, 2005). En mettant en évidence les déterminants structurels, sociaux et spatiaux, qui jouent sur les potentiels de mobilité, le paradigme d'accessibilité permet donc de différencier les déplacements effectués de la capacité des individus à se déplacer. Cependant, en saisissant exclusivement la dimension utilitariste de la mobilité – qui n'est alors appréhendée que comme le moyen de réaliser une activité – il ne permet pas de poser l'hypothèse selon laquelle les individus auraient – en fonction de leur socialisation – des dispositions différentes à agir et penser dans diverses dimensions des pratiques de mobilité.

Dans le prolongement et la systématisation de ce dernier, le concept de motilité proposé par Vincent Kaufmann dans sa dernière version est présenté dans l'ouvrage *Les paradoxes de la mobilité* (2008). Le paradigme vise à appréhender la mobilité comme : « l'intention, puis la réalisation d'un franchissement de l'espace géographique impliquant un changement social ». En partant de cette définition générale, l'approche vise à concentrer les investigations sur les intentions en matière de mobilité et le passage à l'acte de se déplacer, plus que sur les déplacements proprement dits. En d'autres termes, l'approche considère que chaque personne ou groupe se caractérise par des propensions plus ou moins prononcées à se mouvoir dans l'espace géographique, économique et social.

La motilité se définit ainsi comme « l'ensemble des caractéristiques propres à un acteur qui permettent d'être mobile, c'est-à-dire les capacités physiques, le revenu, les aspirations à la sédentarité ou à la mobilité, les conditions sociales d'accès aux systèmes techniques de transport et de télécommunication existants, les connaissances acquises, comme la formation, le permis de conduire, l'anglais international pour voyager, etc. » (Kaufmann, Ravalet et Dupuit, 2015 : 12). Elle se réfère ainsi aux conditions sociales d'accès (les conditions auxquelles il est possible d'utiliser l'offre au sens large), aux savoirs et compétences (que nécessite l'usage de cette offre) et aux projets de mobilité (l'utilisation effective de l'offre permet de les concrétiser) ; conception qui distingue trois dimensions d'analyse :

- « *Le champ des possibles*. Chaque contexte offre un champ des possibles spécifique en matière de mobilité. Celui-ci est composé de toute une série d'ingrédients. Les réseaux disponibles, leur développement, leurs performances respectives et leurs conditions d'accès : réseaux routiers, autoroutiers, ferroviaires, plateformes aéroportuaires, équipement du territoire en télécommunications. L'espace et l'ensemble de ses configurations territoriales : configurations urbaines, centralités fonctionnelles, territoires institutionnels, etc. Le marché de l'emploi, soit les possibilités de formation et d'emploi et le taux de chômage. Les institutions et lois régissant d'une manière ou d'une autre les activités humaines, comme par exemple la politique familiale, les aides à la propriété et au logement, la politique d'immigration ; en bref, l'ensemble des rapports sociaux et des modèles de réussite proposés par une société et les épreuves auxquelles elle soumet les différents individus qui la compose pour réussir.
- *Les aptitudes à se mouvoir*. Chaque personne ou acteur collectif se caractérise par des aptitudes à se mouvoir dans l'espace géographique, économique et social. Cet ensemble d'aptitudes se nomme la motilité. La motilité est donc la manière dont une personne ou

un groupe fait sien le champ du possible en matière de déplacements et en fait usage, elle relève donc de l'intentionnalité et des projets.

- *Les déplacements.* Ils renvoient au franchissement de l'espace. Ces déplacements sont soit orientés et se déroulent alors entre une origine et une ou plusieurs destinations, soit s'apparentent à une pérégrination sans véritable origine ou destination. Notons que les déplacements ne concernent pas que les personnes ou les acteurs collectifs : les biens se déplacent et naturellement les idées et plus généralement les informations » (Kaufmann, Ravalet et Dupuit, 2015 : 12).

En cherchant à concentrer l'analyse sur les intentions en matière de mobilité et le passage à l'acte de se déplacer, plus que sur les déplacements eux-mêmes, cette dernière version du concept de motilité permet de travailler sur les relations entretenues entre le champ des possibles, la motilité et les déplacements tout en plaçant les individus et leurs contraintes, aspirations et aptitudes au centre de la démarche de recherche.

Notre approche s'inscrit dans cette dynamique. En mobilisant le concept de disposition, nous considérons que deux individus placés dans les mêmes contextes et présentant les mêmes aptitudes à se mouvoir n'ont pas nécessairement les mêmes potentialités réelles de se mouvoir. Plus précisément, en nous inspirant du concept de *capabilités* développé par *Amartya Sen* (1988), nous admettons qu'il ne suffit pas à un individu d'avoir accès à un vélo (en bon état de marche et à sa taille), de savoir en faire, d'être physiquement apte à en faire et d'aimer en faire, pour bénéficier de réelles possibilités d'en faire, y compris lorsqu'il bénéficie d'une météo clémente. Encore faut-il qu'il soit disposé à en faire de telle ou telle manière, dans tel ou tel contexte.

Ce postulat amène à dépasser l'adéquation selon laquelle l'apprentissage d'un savoir-faire suffirait à pouvoir potentiellement se l'approprier et en user librement. Il permet d'une part d'appréhender les pratiques de mobilité – dans notre cas, les mobilités à vélo – comme des pratiques à part entière, non réduites à des moyens de réaliser des activités. Il invite d'autre part à s'émanciper de l'idée selon laquelle les injonctions à la mobilité seraient formulées à tous de la même façon et auraient les mêmes effets sur les individus, qui seraient par ailleurs libres de choisir : qu'en est-il des injonctions particulières, des pénibilités singulières, des stigmatisations précisées ?

Ces questionnements conduisent à prêter attention au rôle que joue l'espace dans les socialisations des individus (Grafmeyer et Authier, 2008). Ainsi que le suggèrent de nombreux sociologues classiques de l'interactionnisme symbolique (Strauss, 1959 ; Blumer, 1986 ; Hughes, 1996), il s'agit de ne pas négliger la dimension socialisatrice des séquences interactionnelles qu'occasionnent les mobilités au travers des formes d'adaptations et d'actions réciproques qu'elles instaurent entre les individus en situation de co-présence.

Aussi, le postulat qui est fait permet d'envisager que tous les individus n'aient pas les mêmes rapports aux normes, aux lieux, à l'anonymat, aux différentes manières de se déplacer, à l'effort physique, etc. Il conduit à considérer qu'en fonction de leurs expériences/pratiques antérieures, selon leurs incorporations en cours de trajectoire, les individus n'aient pas les mêmes croyances et imaginaires ; mais aussi à envisager qu'à aptitudes égales, tous ne soient pas « disposés à disposer » des mêmes lieux, à travers les mêmes pratiques. Ainsi, il permet de mettre en lien les

dispositions des individus avec leurs alternatives réelles ou potentialités réelles de pratiques de mobilités à vélo.

Dans ce cadre, nous considérons que certaines dispositions sont *restrictives*, dans la mesure où – dans des contextes donnés – elles se traduisent pour l'individu concerné par une réduction de ses possibilités réelles de mobilités à vélo. À l'inverse, certaines dispositions sont *incitatives*, dans la mesure où elles se traduisent par un accroissement des possibilités réelles de pratiques de mobilités à vélo par rapport à un individu qui n'en disposerait pas. À titre d'exemple, un individu disposé à craindre de se déplacer seul voit ses possibilités réelles de mobilités à vélo considérablement restreintes par rapport à un individu disposé à aimer se déplacer seul comme accompagné.

Par ailleurs, lorsqu'une disposition *restrictive* découle d'un processus de construction sociale de différenciation et de hiérarchisation de catégories positionnant les individus concernés en situation de dominés, nous proposons de considérer cette disposition comme *assujettissante*. Lorsqu'au contraire, une disposition *incitative* est alimentée par un processus de construction sociale de différenciation et de hiérarchisation de catégories positionnant les individus concernés en situation de dominants – parce que bénéficiant d'un « avantage différentiel » (Lareau, 2003) – nous proposons de considérer cette disposition comme *dominante* ou *hégémonique*¹⁷.

En somme ces postulats et concepts nous permettront de nous demander dans quelle mesure les adolescents et les adolescentes du même âge présentent des dispositions différenciées, plus ou moins *restrictives* ou *incitatives*, *assujettissantes* ou *hégémoniques*, ne leur faisant pas bénéficier des mêmes alternatives réelles de fonctionnements en termes de mobilités à vélo. Plus précisément, ils nous permettront d'analyser dans quelle mesure le fossé sexué des mobilités à vélo résulte de constructions sociales de dispositions « féminines » notamment *restrictives* et *assujettissantes*, et/ou de dispositions « masculines » notamment *incitatives* et *hégémoniques*.

Des méthodes multiples et diversifiées prenant en compte les spécificités des adolescent·e·s

Parce que les adolescent·e·s, et notamment les mineur·e·s constituent un public particulièrement vulnérable, les réflexions méthodologiques ont occupé une place fondamentale dans notre recherche.

Une exploitation statistique de l'Enquête Nationale Transports et Déplacements (2008) nous a permis de nous demander si certains déterminants socio-spatiaux des pratiques du vélo impactent dans une mesure significativement différente les filles et les garçons. Néanmoins, en se basant sur des mobilités réalisées plutôt que sur des différences en termes de compétences, de dispositions, de contraintes, d'accès, ou d'injonctions particulières, les données recueillies n'ont pas permis de mettre en lumière des inégalités d'opportunités entre filles et garçons.

Ainsi, l'essentiel des données récoltées dans cette thèse provient d'enquêtes de terrains par entretiens semi-directifs formels (n = 101) et observations réalisées par nos soins au sein de

17. Faisant écho au concept de masculinité hégémonique de Raewyn Connell (2014).

milieux géographiques et sociaux variés des métropoles de Montpellier et de Strasbourg Réalisés avec des adolescent·e·s en fin d'adolescence (17 ou 18 ans) ainsi qu'avec certains de leurs parents, environ un tiers des entretiens ont été effectués en lycée (général, technologique, et professionnel), un tiers sur le lieu d'habitation des adolescent·e·s, et un tiers dans des centres sociaux culturels (CSC) de quartiers prioritaires de la politique de la ville (QPV).

Comme nous le verrons, enquêter sur la période de l'adolescence – et notamment auprès de mineur·e·s – pose des problèmes méthodologiques et déontologiques inextricablement liés, la médiation par les parents ou les institutions ne pouvant se faire sans influencer la relation d'enquête entre des adolescent·e·s et un·e enquêteur·rice adulte (Danic, Delalande et Rayou, 2006). De fait, notamment parce que les adolescent·e·s cherchent généralement à s'émanciper de la tutelle des adultes (Oppenheim, 2012), qu'ils/elles ne présentent pas tou·te·s les mêmes capacités à communiquer et à interagir, et que l'enquêteur·rice risque toujours d'être assimilé·e à l'institution par laquelle il/elle est entré·e en contact avec eux/elles, l'établissement d'une relation de confiance dans les situations d'enquête exige des méthodes spécifiques qu'il conviendra de détailler.

En outre, parce que les enquêtes de terrain ne sont pas toujours pertinentes pour étudier certaines dimensions, notamment d'ordre intime, notre travail s'appuie également sur des données issues de trois études complémentaires effectuées par nos soins. La première a été réalisée à partir d'un corpus d'images issues de *Google images* ; la seconde se base sur un corpus de discussions électroniques provenant du site pour adolescent·e·s *Ados.fr* ; et la troisième repose sur un corpus d'articles numériques d'information.

Plan du mémoire

Dans le premier chapitre, il s'agit de s'interroger sur les liens dynamiques entre les mobilités actives et les socialisations des enfants et des adolescent·e·s. À travers une large revue de littérature, l'enjeu est de se demander d'une part dans quelle mesure les filles et les garçons sont à la fois différemment socialisé·e·s aux (et par) les mobilités à vélo, et d'autre part dans quelle mesure l'adolescence se traduit généralement par un renforcement de ces socialisations sexuées.

Dans le second chapitre, nous cherchons dans un premier temps à illustrer dans quelle mesure ces processus de socialisation sexuée peuvent exprimer des déviations et des variances révélant des dimensions susceptibles de les renforcer. En nous appuyant sur une recherche bibliographique, nous cherchons plus généralement à renseigner les facteurs susceptibles de façonner le fossé sexué des pratiques de mobilités à vélo durant l'adolescence. Dans un deuxième temps, une exploitation statistique de la dernière Enquête Nationale Transports et Déplacements disponible (ENTD, 2008) nous permet de nous demander si certains déterminants socio-spatiaux des pratiques du vélo impactent dans une mesure significativement différente les filles et les garçons.

Le troisième chapitre est entièrement dédié à la présentation des choix, modalités caractéristiques et déroulements des enquêtes de terrain que nous avons menées. En surcroît de la présentation

des territoires d'enquête, il s'agit d'évoquer les principaux biais pris en compte et les particularités méthodologiques mises en place pour tenter de les atténuer.

Dans le quatrième chapitre, il s'agit dans un premier temps d'élaborer une typologie permettant de rendre intelligible la diversité et la fluidité des manières de penser et de pratiquer le vélo des adolescent·e·s, et dans un deuxième temps de dégager les principales tendances d'évolution de ces *manières d'être pratiquant·e* selon le sexe et les milieux socio-économiques et résidentiels au cours de l'adolescence.

Dans le cinquième chapitre, nous nous appuyons dans un premier temps sur un corpus d'images issues de *Google images* pour nous demander dans quelle mesure les vélos d'enfant sont susceptibles de jouer un rôle majeur dans la socialisation sexuée des garçons et des filles. Dans un deuxième temps, nous revenons sur les données issues de nos enquêtes de terrain pour évaluer d'une part, dans quelle mesure les vélos et équipements utilisés par les adolescent·e·s de notre échantillon sont sexués, et d'autre part, dans quelle mesure les alternatives réelles de choix de vélos et d'équipements de ces derniers·ères sont sexuées.

Dans le sixième chapitre, nous nous intéressons aux liens dynamiques entre les socialisations aux (et par les) activités physiques, les socialisations aux (et par les) mobilités à vélo, et la fabrique de corps sexués. Pour ce faire, nous nous appuyons principalement sur les données issues de nos enquêtes de terrains, mais également sur des données issues d'études complémentaires portant sur un corpus de discussions électroniques d'une part, et sur un corpus d'articles numériques d'information d'autre part. L'enjeu est de se demander dans quelle mesure les filles incorporent généralement au cours de leur parcours – et notamment durant l'adolescence – des dispositions corporelles plus *restrictives* et *assujettissantes* vis-à-vis de leurs possibilités réelles de mobilités à vélo, que les garçons du même âge.

Dans le septième chapitre, nous nous appuyons sur les données issues de nos enquêtes de terrains pour questionner les liens dynamiques entre les socialisations urbaines, les socialisations aux (et par les) mobilités à vélo, et la fabrique d'espaces publics sexués. L'enjeu est de se demander dans quelle mesure les filles incorporent généralement au cours de leur parcours – et notamment durant l'adolescence – davantage de dispositions spatiales *restrictives* et *assujettissantes* vis-à-vis de leurs possibilités réelles de mobilités à vélo, que les garçons du même âge.

Dans le huitième et dernier chapitre, il est question d'illustrer la nécessité d'analyser les socialisations au (et par) le vélo à travers une approche intersectionnelle tout en cherchant à repérer les dimensions susceptibles de faciliter, ou au contraire de freiner les atypies de genre. En parallèle, l'enjeu est de se demander dans quelle mesure le vélo mérite d'être analysé à la fois comme une pratique de distinction sexuée, sociale et spatiale, par les corps.

**PARTIE 1 – CADRAGE THÉORIQUE,
RÉSULTATS STATISTIQUES ET
MÉTHODES DES ENQUÊTES DE
TERRAIN**

CHAPITRE 1 : Fondements théoriques. L'adolescence, une période de renforcement des socialisations sexuées aux (et par) les mobilités à vélo ?

1. L'adolescence, une période charnière de socialisation aux (et par) les mobilités

1.1 Socialisations aux mobilités

Faire du vélo en milieu urbain, fréquenter les espaces publics, interagir avec des inconnu·e·s, ne sont pas des savoirs faire innés. Ils supposent un apprentissage, une socialisation à la mobilité. Nicolas Oppenheim (2012) envisage cette notion dans la mesure où la mobilité suppose un apprentissage d'habitudes d'action préalablement intériorisées. Appréhendée comme une pratique en soi, la mobilité est ainsi dite « socialisée » dans la mesure où elle est fortement déterminée par les dispositions incorporées par l'enfant dans la sphère familiale, résidentielle et scolaire : on parle alors souvent de « socialisation primaire » (Berger et Luckmann, 1986). Avant l'adolescence, selon les encadrements parentaux de leurs pratiques infantiles (Rivière, 2011) et les contextes urbains de leurs lieux de résidence (Depeau, 2008), les individus sont déjà plus ou moins familiers des espaces publics urbains et de certaines formes de mobilité. L'espace public joue généralement un rôle considérable dans l'organisation de la vie domestique des familles et ce constat est d'autant plus vrai dans les classes populaires (Schwartz, 1990), notamment lorsque les conditions de logement sont inconfortables (Ariès, 1979). Aussi, les pratiques de mobilité et de jeu en extérieur des enfants peuvent différer en fonction des propriétés sociales des familles au sein d'un même espace de résidence (Authier et Lehman-Frisch, 2012). Ces pratiques sont étroitement liées aux rapports que les parents entretiennent eux-mêmes avec le quartier et avec ses habitant·e·s, à l'importance qu'ils accordent à ces derniers dans l'éducation de leurs enfants, aux rapports qu'ils entretiennent à la diversité sociale : à l'école, dans le quartier, dans la ville. Autant de dimensions qui influencent la manière dont ils vont encourager ou limiter les pratiques dans le quartier et hors du quartier de leurs enfants.

Issues d'une enquête qualitative réalisée en contexte de mixité sociale, les analyses de Clément Rivière (2017a) indiquent que les enfants des catégories populaires seraient davantage susceptibles d'être sujet·te·s à un « encadrement protecteur », notamment de la part de leur mère. Caractérisée par une faible anticipation de la prise d'autonomie urbaine de l'enfant, et plus précisément par un intérêt limité pour la transmission de compétences de mobilité, cette manière typique d'encadrer vise avant tout à protéger les enfants des menaces extérieures, à préserver leur insouciance en les affranchissant d'expériences et de responsabilités associées à la vie adulte. Leurs pratiques urbaines sont ainsi fortement ancrées dans l'espace local, perçu comme cadre protecteur propice au déroulement précoce des premières pratiques indépendantes. Les abords du logement tendent

en particulier à être assimilés à un espace sécurisé, propice au jeu et aux sociabilités enfantines du fait d'une interconnaissance localisée élevée.

En outre, les enfants dont les parents appartiennent au pôle économique des catégories moyennes-supérieures, et dans une moindre mesure, ceux/celles issus·es de certaines familles de catégories intermédiaires ou populaires s'inscrivant dans un projet de mobilité sociale ascendante, seraient davantage susceptibles d'être sujets à un « encadrement préparateur ». Fondée sur un idéal d'apprentissage continu, cette manière d'encadrer se caractérise par une forte volonté de préparation des enfants à la pratique autonome de la ville. De manière comparable à la « socialisation préparatoire » étudiée par Muriel Darmon (2013), l'encadrement traduit une « socialisation par anticipation », qui « fait exister [le] futur potentiel dans le présent » (p. 242). Ainsi, il n'y a pas de temps à perdre, surtout à ne rien faire ; toute expérience est bonne à prendre, elle sera utile plus tard. Les parents attendent une forme de rentabilité à moyen-terme de l'action éducative. La responsabilisation précoce et progressive de l'enfant vise d'abord la valorisation de son autonomie, qui passe par l'acquisition et le développement de compétences. Les espaces délimités sont ainsi perçus comme des terrains d'entraînement où les enfants peuvent et doivent accumuler de l'expérience, gagner en assurance. Leur préparation à la ville concerne un espace plus vaste que dans le cas de l'encadrement protecteur. Ainsi, s'ils sont socialisés précocement à la prise autonome des transports en commun, leur exploration indépendante de l'espace local s'effectue relativement tardivement. Notamment en raison de stratégies visant à la fréquentation d'espaces scolairement et/ou socialement sélectifs, leur scolarité ainsi que leurs activités extrascolaires tendent d'ailleurs à s'effectuer plus souvent en dehors de l'espace local, ce qui impacte directement la géographie de leurs sociabilités enfantines.

Enfin, les enfants dont les parents appartiennent au pôle culturel des catégories intermédiaires et surtout moyennes-supérieures, seraient davantage susceptibles d'être sujet·te·s à un « encadrement stratège ». Caractérisée par une forme d'arbitrage permanent entre la logique protectrice et la logique préparatrice, cette manière d'encadrer se traduit par une recherche d'équilibre. Il s'agit de socialiser l'enfant « par anticipation » tout en priorisant son bien être, notamment en le/la préservant de la compétition sociale et scolaire, ainsi que des aspects les plus éprouvants de la vie urbaine. Cette combinaison de certains des traits ascétiques de l'encadrement préparateur et « d'une orientation générale plus hédoniste de l'action éducative » (Rivière, 2017a : 77) est généralement associée à une valorisation de l'espace local. Parce que les pratiques des parents s'inscrivent notamment dans cet espace proche – souvent dans un « quartier-village » que l'interconnaissance contribue à faire paraître comme sécurisé – le capital social accumulé à travers ces activités favorise tant les pratiques de mobilité collectives des enfants que leurs mobilités indépendantes, à condition que leur bien être soit préservé.

Malgré leurs divergences, chaque manière d'encadrer vise à maîtriser l'incertitude liée à la fréquentation des espaces publics : par la sensibilisation aux dangers du monde extérieur et la préférence pour la proximité dans le cas de l'encadrement protecteur ; par une préparation poussée à la mobilité dans la ville dans le cas de l'encadrement préparateur ; par une tentative d'alliance des idéaux de la proximité et de la préparation, et par une quête d'accumulation de capital social local dans le cas de l'encadrement stratège.

L'influence du volume et de la structure des différentes formes de capitaux détenus par les parents sur les logiques éducatives et les conditions matérielles se traduit ainsi par l'incorporation de rapports socialement différenciés à l'espace urbain et aux mobilités s'y inscrivant. Au-delà de la différenciation des pratiques et expériences enfantines, il est question de transmissions d'« avantages différentiels » (Lareau, 2003). Bien que le savoir ne demeure pas inchangé dans le processus de transmission de l'émetteur vers le récepteur (Lahire, 2007), l'encadrement parental débouche sur la transmission de compétences différenciées, sur l'incorporation d'appétences, de dispositions sociales et spatiales distinctes, et sur la construction de rapports à l'espace de résidence et à la ville divergents.

En tendant à ancrer davantage les enfants des catégories populaires dans leur espace de résidence tandis qu'il favorise la projection dans la ville et le développement de réseaux de sociabilité plus diffus pour les enfants des classes moyennes-supérieures (en particulier de leur pôle économique), l'encadrement parental contribue à la fabrique d'un rapport plus ou moins « dominé » ou « dominant » à l'espace urbain. Ce rapport est notamment lié à la faculté de s'orienter et de se déplacer de manière autonome, de faire face à l'imprévu, d'interagir avec des inconnu·e·s dans des contextes urbains et sociaux variés, soit autant d'éléments qui participent du sentiment de légitimité (*sense of entitlement*) (Lareau, 2003) caractéristique des enfances dominantes, lesquelles se distinguent également par une grande confiance en leurs capacités de maîtrise des événements dans l'espace urbain.

L'idée d'enfances dominantes dépend cependant des critères de comparaison considérés. De fait, à travers l'encadrement protecteur, soit le plus « localiste » des trois manières typiques d'encadrer, les enfants font plus tôt l'expérience de pratiques urbaines non supervisées par des adultes dans leur espace de résidence. Ces pratiques des enfants des catégories populaires favorisent très probablement le développement de formes de « débrouille » associée à une intense interconnaissance localisée, leur permettant de donner le ton dans l'espace local. Dans la mesure où – en comparaison – l'expérience sociale locale de certain·e·s enfants des catégories moyennes-supérieures paraît résiduelle, Clément Rivière (2017a) envisage que les enfants sous l'effet d'un encadrement protecteur développent une forme de rapport dominant au quartier. Ce postulat laisse deviner des rapports de force complexes dans la mesure où tout l'enjeu de la démarche des parents « stratèges » repose sur la conciliation réussie d'une socialisation au rapport dominant à la ville à une insertion effective des enfants dans les réseaux locaux de sociabilité.

Par ailleurs, comme le relèvent Vincent Kaufmann et Éric Widmer (2005), plusieurs indices suggèrent que les principales dimensions sur lesquelles les sociologues ont analysé les dynamiques familiales (Widmer, Kellerhals et Levy, 2003) sont associées à des gestions différentes de l'espace par la famille, produisant par contrecoups des potentiels de mobilité inégaux. Trois axes ont principalement servi à l'analyse :

- L'axe « autonomie/fusion » permet de définir, aux extrêmes, deux modes de cohésion très distincts. Le premier mode met en avant des valeurs de maintien des spécificités individuelles : une « bonne famille » est alors caractérisée par le dialogue et l'échange sur ces particularismes plutôt que par un souci de ressemblance ; le second mode est au contraire basé sur les valeurs de consensus et de similitude : une « bonne famille » est alors assimilée à l'absence de différences ou de divergences entre les membres (Kellerhals,

Troutot et Lazega, 1984 ; Kellerhals, 1987 ; Widmer, Kellerhals et Levy, 2003 ; Widmer, Kellerhals et Levy, 2004a).

- L'axe « ouverture/fermeture » à l'environnement fait référence à la manière dont le groupe familial valorise ou restreint les échanges avec l'extérieur (Reiss, 1971). À cet égard, on distingue aux extrêmes, des équilibres fondés sur l'ouverture (le groupe familial « se nourrit » des échanges avec l'extérieur, qui apparaissent comme indispensables au dialogue interne, à la construction des normes et rythmes domestiques, sans lesquels le groupe apparaît menacé d'asphyxie) ; et des équilibres fondés sur le repli (la restriction apportée aux échanges avec l'extérieur apparaît aux acteurs·rices comme une condition *sine qua non* du maintien des modèles internes) (Kantor et Lehr, 1975 ; Widmer, Kellerhals et Levy, 2004b).
- L'axe de la « régulation » concerne les modes de coordination des membres de la famille. À un extrême, la régulation est principalement « normative » (ou « ritualiste »). Les rôles féminins et masculins sont, en théorie du moins, clairement différenciés : les premiers se centrent sur la maison et les enfants, les seconds sur l'activité professionnelle. Ce genre de régulation privilégie donc le consensus : les conflits ouverts sont évités, même si c'est au détriment de l'expression de soi. À l'autre extrême du continuum, la régulation familiale est essentiellement « communicationnelle ». On cherche à s'entendre sur la signification d'un événement, d'une situation, en composant, de cas en cas, avec des réactions assez variables et fortement négociées (Kellerhals, Troutot et Lazega, 1984). Les dimensions de la négociation et du dialogue apparaissent autant sinon plus essentielles que le résultat. L'accent placé sur les droits et devoirs associés à des statuts (épouse, mari, enfant, aîné, cadet, fille ou garçon, etc.) est ainsi remis en cause et rejeté, d'où la nécessité d'une grande souplesse dans les arrangements de la vie quotidienne.

Selon Kaufmann et Widmer (2005), on peut ainsi faire l'hypothèse qu'une famille à la fois « fermée », « fusionnelle » et « statutaire » donne lieu chez les enfants à une motilité plus réduite qu'une famille ouverte, valorisant l'autonomie et relativement peu marquée par une régulation « statutaire ».

Ainsi, une famille tournée vers l'extérieur et/ou considérant la mobilité comme un moment collectif de retrouvailles entre parents et enfants laisserait plus de place à des mobilités indépendantes. Dans la même idée, on peut penser que la propension d'un·e enfant à pratiquer le vélo seul ou avec des pairs, est d'autant plus grande que sa famille valorise son autonomie, est ouverte à l'environnement et développe une régulation essentiellement « communicationnelle ».

Enfin, il nous paraît important de souligner que ces dimensions sont là encore étroitement liées aux ressources économiques et culturelles des familles, même si leurs effets ne sont pas différenciés. Lorsque celles-ci sont fortes, l'autonomie, l'ouverture à l'environnement et une régulation négociée sont valorisées, alors qu'un déficit de ressources externes s'accompagne d'une relative fermeture, d'une valorisation du « nous-groupe » et d'une régulation davantage « statutaire » (Widmer *et al.*, 2004b).

Au-delà des dynamiques familiales, les structures familiales auraient elles aussi un effet non négligeable sur les potentiels de mobilité. Notamment dans la mesure où certaines d'entre elles amèneraient les individus à développer des aptitudes de mobilité plus élevées. À titre d'exemple, en conduisant souvent l'enfant à devoir naviguer entre deux domiciles (Antony, 1987 ; Kaufmann et Flamm, 2003), le divorce parental, confère à l'enfant de plus grandes latitudes en matière de

sorties (Decup-Pannier, 2000). Jeanne Fagnani (2000) parle alors d'incitation structurelle à la mobilité, qui selon Kaufmann et Widmer (2005) serait nettement différenciée selon les ressources sociales et culturelles à la disposition des familles. Si le divorce en milieu populaire conduit généralement à une rupture nette entre la femme et les enfants d'un côté, et l'homme de l'autre, les familles aux ressources culturelles et économiques plus élevées conservent plus fréquemment des liens actifs et s'arrangent souvent pour choisir leur lieu de domicile de manière à faciliter leur accessibilité aux enfants. Ce qui conduit les deux auteurs à formuler l'hypothèse de recompositions familiales renforçatrices de motilité pour les familles bourgeoises et de « non-motilité » pour les familles populaires : des indications qui soulignent une fois de plus les effets déterminants des ressources économiques et culturelles des familles vis-à-vis des potentiels de mobilité des enfants.

En outre, certain·e·s auteur·e·s ont cherché à distinguer les facteurs environnementaux et parentaux influençant le choix modal des enfants dans l'organisation des activités de loisir. C'est le cas de Maria Johansson (2006), qui montre que l'attitude des parents face à la mobilité dépendante semble liée à des facteurs environnementaux (circulation, qualité des trottoirs et des pistes cyclables, nombre d'automobiles dans le ménage). En revanche, l'attitude face aux déplacements indépendants serait quant à elle plutôt liée aux caractéristiques de l'enfant (âge et maturité) et aux facteurs parentaux (confiance et besoin de protéger l'enfant, présence d'enfants plus âgé·e·s dans le ménage). Aussi, la place occupée dans la fratrie joue un rôle important, les frères et sœurs un peu plus âgé·e·s initiant très souvent les autres aux déplacements sans les parents.

Par ailleurs, la trajectoire résidentielle des parents ainsi que leurs propres expériences de mobilité peuvent également s'avérer déterminantes. Ainsi Julian Devaux et Nicolas Oppenheim (2012) observent qu'en Zone Urbaine Sensible (ZUS)¹⁸ comme dans les zones rurales, les adolescent·e·s dont les parents ont résidé auparavant dans le centre de l'agglomération bénéficient de plus d'indépendance dans leurs mobilités urbaines et font généralement état d'une vision davantage positive de la ville et des modes de transport collectifs. Ce constat s'explique notamment par la transmission de représentations parentales, mais également par des expériences de déplacements fréquents avec les parents en centre-ville durant l'enfance.

Les dispositions que les enfants incorporent vis-à-vis de la mobilité sont ainsi fortement déterminées par le·s contexte·s résidentiel·s qu'ils/elles expérimentent eux/elles-mêmes. Alors que les enfants de ZUS ont un usage précoce des transports en commun sans leurs parents, ceux/celles qui vivent en zone rurale développent un fort ancrage local dans leur mobilité, essentiellement autour de la marche à pied puis du deux-roues motorisé (et dans une moindre mesure, du vélo). La trajectoire résidentielle des enfants peut également modifier les dispositions incorporées par ces derniers·ères. Ceux/celles qui expérimentent différents contextes résidentiels (à l'occasion de déménagements ou de migrations, de longues périodes de vacances chez un membre de la famille, ou comme nous l'avons vu, de la bi-résidence entraînée par un divorce des parents) feront état durant l'adolescence de mobilités plus étendues et d'une plus grande

18. Les ZUS ont, depuis le 1er janvier 2015 été supprimées et remplacées par les Quartiers Prioritaires de la politique de la Ville (QPV).

propension à se rendre dans les espaces publics urbains, ou à utiliser les transports en commun (Devaux et Oppenchaim, 2012).

Enfin, il convient de ne pas négliger l'influence qu'exerce la sphère scolaire sur la mobilité des enfants et des adolescent·e·s. Les recherches conduites sur leurs pratiques de mobilité montrent que les trajets vers et depuis les établissements scolaires constituent un pôle structurant de leurs expériences quotidiennes (Authier et Lehman-Frisch, 2012). En parallèle, d'autres travaux dévoilent le volet spatial des effets socialisateurs de l'expérience scolaire et la façon dont des apprentissages urbains sont associés à l'expérience quotidienne de la scolarité. L'éloignement de l'établissement scolaire par rapport au lieu de résidence débouche généralement sur l'acquisition de compétences de mobilité liée à l'emprunt régulier des transports en commun et à la découverte d'environnements urbains et sociaux contrastés (Oppenchaim, 2012 ; Méndez, 2013 ; Pasquali, 2014 ; Devaux, 2015 ; Guayavarch *et al.*, 2016). Il peut en outre faire obstacle à l'accumulation et l'entretien de capital social local (Weller et Bruegel, 2009). Selon Clément Rivière (2017b), qu'elle soit sous-tendue par le désir plus ou moins assumé d'entre-soi social ou le choix d'options rares, voire de parcours sélectifs (ces différents motifs pouvant se conjuguer), la scolarisation en dehors du quartier de résidence tend à accélérer la prise d'autonomie urbaine. Dans la mesure où ces choix scolaires contribuent à différencier les pratiques de mobilité quotidiennes, l'apprentissage de compétences de mobilité et le rapport au quartier – en lien notamment avec l'inscription dans des réseaux de sociabilité plus ou moins délocalisés et la sortie plus ou moins fréquente et banalisée de l'espace local, l'auteur postule qu'ils participent à la différenciation sociale du processus de socialisation urbaine des enfants.

Plus généralement, les déplacements entre le domicile et l'établissement scolaire contribuent à modifier les dispositions vis-à-vis de la mobilité, notamment en influençant le goût des adolescent·e·s pour les mobilités indépendantes, ou encore leur appétence pour celles réalisées en dehors du territoire de résidence (lorsque l'établissement scolaire est éloigné du domicile parental). À ce propos, les lieux de résidence peuvent encore fortement influencer ces dispositions. À titre d'exemple, dans la mesure où elles marquent souvent le « passage en ville », les entrées successives au collège puis au lycée représentent généralement des étapes bien plus importantes dans la trajectoire de mobilité des adolescent·e·s du rural que dans ceux/celles de ZUS (Devaux et Oppenchaim, 2012).

Enfin, si comme nous l'avons vu en détaillant les trois manières typiques d'encadrer rapportées par Clément Rivière (2017a), les sociabilités des enfants peuvent impacter leurs expériences de mobilité en orientant les pratiques éducatives de leurs parents, il convient de souligner que l'influence des pairs joue un rôle croissant dans la socialisation des adolescent·e·s, et que ce constat est valable en ZUS (Lepoutre, 2001), en milieu rural (Renahy, 2005 ; Devaux, 2015) comme ailleurs (Pasquier, 2005 ; Galland, 2010).

Aussi, nous allons voir qu'en plus d'impacter la socialisation à la mobilité, les pairs influent principalement la socialisation par la mobilité, notamment durant l'adolescence : « âge central dans la construction des dispositions individuelles vis-à-vis de l'espace urbain » (Devaux et Oppenchaim, 2017 : 49).

1.2 L'adolescence, une période charnière de socialisation aux (et par les) mobilités

L'adolescence n'est pas une catégorie anthropologiquement constante, mais un construit historique et social, notamment influencé par l'évolution de la scolarisation. L'idée d'une période précédant l'âge adulte, dégagée des soucis matériels et consacrée à la construction personnelle de l'identité a commencé à s'imposer dans les sociétés occidentales sous l'influence de la scolarisation des jeunes élites (Ariès, 1973). Notamment en raison de l'extension de la scolarisation sous la 3^{ème} République et du développement des internats, l'adolescence ne se trouve plus réservée à une minorité d'individus à la fin du 19^{ème} siècle, période durant laquelle l'usage du terme « adolescents » se répand. Peu à peu, l'adolescence ne se réduit plus à un âge de classe, mais devient une classe d'âge (Thiercé, 1999). En parallèle, se développent déjà les représentations opposant l'enfant docile à l'adolescent·e, incarnant un être contestataire, critique, virulent, et qu'il faut donc surveiller, encadrer. Dans la seconde moitié du 20^{ème} siècle, le développement de la démocratisation scolaire, notamment à travers l'obligation de scolarité jusqu'à seize ans en 1959 et le collège unique en 1975, finit d'étendre l'adolescence à l'ensemble d'une classe d'âge (de Singly, 2006).

Les frontières entre cette période d'indétermination sociale et d'irresponsabilité provisoire, l'enfance (qui la précède) et la jeunesse (qui la suit) deviennent alors de plus en plus poreuses. Toujours très liée au parcours scolaire des classes d'âge, le début de l'adolescence, « l'adonnaissance » (de Singly, 2006), devient de plus en plus une période précoce et déconnectée de la puberté. À l'inverse, alors que la sortie de l'adolescence était autrefois essentiellement marquée par le départ du domicile familial, le mariage ou l'entrée dans la vie professionnelle, l'allongement de la durée d'études et le recul de l'âge moyen de décohabitation avec les parents conduisent à une sortie plus progressive de la période, la jeunesse tendant désormais à établir une continuité entre l'adolescence et l'âge adulte (Galland, 2001). Si on constate des évolutions dans le temps, il est également à noter que les modalités du passage progressif entre adolescence, jeunesse et âge adulte sont fortement dépendantes des dispositifs institutionnels propres à chaque pays (van de Velde, 2008).

Mais d'une manière générale, dans les « sociétés modernes », l'adolescence peut être perçue comme une phase de « socialisation transitionnelle » (Chauvel, 2003), située entre la « socialisation primaire » inhérente à l'enfance, et la « socialisation secondaire », constitutive de l'âge adulte (Berger et Luckmann, 1986). Elle est porteuse d'ambiguïté sociale. « Mi-enfant mi-adulte » mais « ni enfant ni adulte » (Bourdieu, 1984 : 146), les jeunes sont confrontés à une situation transitoire caractérisée par le changement, la déstabilisation. Ces déstabilisations sont en partie liées aux transformations des corps et au renforcement de la force des prescriptions et des clivages de genre (Mardon, 2010a). Dimension structurante de l'adolescence, les changements de corps à la puberté vont parachever l'identité sexuée que l'enfant reconnaissait déjà pour sienne en le faisant sortir d'une certaine androgynie de l'enfance (Chiland, 2014). Alors qu'une non-distinction est souvent possible avant la puberté, le développement des caractères sexuels secondaires vient le plus souvent afficher qu'il s'agit d'une fille ou d'un garçon. Le durcissement des assignations de genre pour les deux sexes va pousser l'individu à se faire reconnaître en tant qu'homme, ou en tant que femme.

Enfin, l'adolescence se caractérise particulièrement par une indépendance croissante vis-à-vis des instances de socialisation traditionnelles que représentent la famille et l'école, et par une ouverture progressive à l'influence d'agents socialisateurs extérieurs.

Dans ce cadre, la mobilité constitue le support du passage de l'adolescent·e des espaces familiaux aux espaces publics qu'il ne connaît pas (Breviglieri, 2007). Le temps consacré aux déplacements quotidiens et la distance parcourue en une journée augmentent généralement de manière linéaire entre 9 et 17 ans (Pochet *et al.*, 2010). L'entrée au collège s'accompagne d'un doublement de la distance entre le domicile et l'établissement scolaire. C'est aussi généralement à partir de onze ans que commence l'exploration progressive de l'espace public sans les parents. D'abord dans la commune (Legendre, 2010) ou le quartier, puis au-delà. Si les adolescent·e·s possèdent des habitudes dans les espaces familiaux comme le domicile, le quartier de résidence, l'établissement scolaire, lorsqu'ils/elles s'aventurent en dehors de ces espaces, ils/elles se retrouvent confronté·e·s à l'anonymat et la co-présence avec des inconnu·e·s ne partageant pas nécessairement leurs façons d'agir¹⁹. La mobilité leur permet alors de s'affranchir de certaines règles en usage dans le monde familial, de mettre à l'épreuve leurs dispositions et d'expérimenter de nouvelles façons d'agir. Tout en apprenant à interagir avec d'autres adolescent·e·s inconnu·e·s (Oppenheim, 2012), ils/elles doivent progressivement trouver leur place dans le monde étrange(r) des adultes en s'initiant à leurs règles de comportement. Cette initiation passe parfois par la provocation, qui constitue souvent un moyen de tester la pénétrabilité des espaces publics urbains à leurs façons d'agir (Breviglieri, 2007). Dans cette perspective, l'immobilité et les jeux constituent des moyens d'attirer l'attention, de se confronter, de découvrir. Stimulante, cette découverte peut tout aussi bien constituer une source de stress pour les jeunes dans la mesure où leurs actes sont désormais évalués par des inconnus. Bien que souvent habité·e·s par un fort désir de faire de nouvelles expériences, la plupart des adolescent·e·s ne vont pas trouver seul·e·s, le courage de s'éloigner des cadres structurants et rassurants qu'ils/elles ont toujours connus.

De nombreux travaux mettent ainsi en évidence que l'influence des pairs sur la construction des façons d'agir concurrence de plus en plus fortement les modèles parentaux (Pasquier, 2005) en exerçant la fonction « d'autrui significatifs » (Cicchelli, 2008) et en participant à la découverte de nouveaux horizons normatifs (Moulin, 2005 ; Pasquier, 2005 ; Metton-Gayon, 2009). On comprend alors que les effets socialisateurs de la mobilité opèrent principalement durant le temps libre, dégagé des contraintes institutionnelles et familiales, soit des moments privilégiés pendant lesquels l'adolescent·e peut faire l'expérience de la liberté de ses actions et de ses sociabilités.

19. En sociologie urbaine, c'est précisément ces expériences renvoyant aux interactions se nouant dans l'anonymat de la ville qui définissent ce qu'est l'espace public. Isaac Joseph (1984, 1998) apparaît comme l'un des principaux promoteurs du concept en France. Dans la lignée des travaux d'Erving Goffman (1973), il considère qu'être dans la rue implique, par définition d'agir en public, c'est-à-dire de s'exposer aux regards des autres et de se comporter en conséquence. Autrement dit, l'environnement urbain organise la co-présence et la visibilité mutuelle de personnes étrangères les unes aux autres de telle sorte qu'elles doivent apprendre à se tenir en public. Les espaces publics sont ainsi considérés comme des espaces de rencontres socialement organisés par des rituels d'exposition ou d'évitement. Si l'espace physique est intégré dans cette définition, les prises qu'il offre sont largement déterminées par les producteurs·rices et les gestionnaires de cet espace. En d'autres termes, l'espace public se définit moins par sa matérialité et son statut juridique que par ses pratiques.

Lorsqu'elles sont réalisées en groupe, ces mobilités constituent le plus souvent des séquences de socialisation au cours desquelles les dispositions des adolescent·e·s se transforment dans deux domaines (Mead, 2006). D'une part, l'intériorisation des normes du groupe de pairs : aussi bien des normes générales de la culture adolescente que de celles qui sont spécifiques aux groupes que l'adolescent·e fréquente. D'autre part, l'individualisation de l'adolescent·e qui lorsqu'il/elle se déplace avec ses pairs, apprend à trouver sa propre place au sein de ce groupe de référence. Parce qu'ils/elles sont malgré tout assujetti·e·s à des contraintes institutionnelles, leurs mobilités se réalisent dans des espaces et des temps particuliers. Ambivalent, le temps est pour eux/elles à la fois une contrainte dans la mesure où toutes les institutions par lesquelles ils/elles gravitent et qui les socialisent à travers des activités « légitimes », sont porteuses de rythmes imposés (l'école comme la famille imposent leurs temps) ; et une ressource qu'ils/elles utilisent pour ménager des niches d'indépendance et dessiner des mobilités urbaines que la culture adolescente rend singulières (Massot et Zaffran, 2005). Soumis·es au contrôle de leur emploi du temps, qui passe notamment par un maillage éducatif suffisamment dense pour les occuper, éviter les temps morts, l'oisiveté et toute sorte d'excès de leur part²⁰ – à travers leurs expériences de mobilité, les adolescent·e·s prennent progressivement conscience des contraintes institutionnelles et temporelles qui étaient jusqu'alors perçues et vécues comme normales. Durant les temps libérés des obligations scolaires et familiales, ils/elles deviennent les propres instigateur·rices de leur action (Zaffran, 2010). À l'écart du regard et des contraintes temporelles imposées par les institutions de socialisation, leurs mobilités leur fournissent généralement des moments privilégiés d'entre-soi adolescent, leur permettant de ne pas toujours « être là où les adultes voudraient qu'ils/elles soient » (Oppenchain, 2012 : 32).

En parallèle, ces mobilités réalisées en l'absence d'adulte constituent une opportunité d'autonomisation vis-à-vis des parents, une occasion pour les adolescent·e·s de développer leur singularité et de s'émanciper du statut d'enfant. Ces mobilités vont ainsi leur permettre d'affirmer leur volonté d'être les propres auteur·e·s de leur existence. Les sorties entre pairs et les interactions avec des adolescent·e·s issu·e·s d'autres milieux sociaux et résidentiels vont leur permettre de se situer et de se construire une personnalité singulière.

Dans ce cadre, la sociologie peut s'intéresser à identifier des seuils d'entrée, ou rites de passage (van Gennep, 1909). À ce titre, les premières mobilités réalisées entre pairs, en l'absence d'adulte n'ont certainement pas la même signification que celles réalisées complètement seul·e et/ou sur de longues distances et/ou la nuit et/ou en intermodalité. L'accès à ces paliers ne se fait pas naturellement. Il suppose toute une série de négociations entre parents et adolescent·e·s (Kaufmann et Widmer, 2005) et par extension, des stratégies employées par ces derniers·ères afin de contourner le contrôle parental.

En outre, qu'ils soient réalisés seul·e·s ou en groupe, les mouvements des adolescent·e·s dans l'espace public remanient progressivement leurs dispositions vis-à-vis de la mobilité, notamment celles qui ont été incorporées dans la sphère familiale. Pour illustrer ce constat, Julian Devaux et

20. Ce sujet renvoie notamment à l'analyse que Michel Foucault (1975) fait de l'école. En se basant sur la description des rythmes de travail, de repos et de déplacement des élèves, il montre que l'école est une institution qui opère un contrôle social par le temps et l'espace. Autrement dit elle dicte ses propres rythmes et impose son temps à l'intérieur d'un espace clos séparé du monde.

Nicolas Oppenchaim (2012) citent par exemple le cas d'une adolescente de ZUS dont la peur du métro s'atténue peu à peu sous l'effet de déplacements ponctuels avec sa meilleure amie, plus familiarisée à ce mode de transport. Ces expériences agissent également sur leurs rapports à l'anonymat urbain, sur leurs appétences en termes de projections résidentielles futures, et plus généralement sur l'amplitude spatiale de leurs mobilités futures, notamment sur la préférence pour des déplacements au sein ou en dehors du territoire de résidence (Devaux et Oppenchaim, 2017). Pour certain·e·s adolescent·e·s de milieu rural, les premières mobilités urbaines entre pairs – souvent réalisées à partir du lieu de scolarisation – sont ainsi constitutives de leur « expérience urbaine » (Kokoreff, 1994), et donnent parfois lieu, plus tard, à une ritualisation des « virées en ville » (Devaux et Oppenchaim, 2012).

Ainsi, la spécificité de la période de l'adolescence ne vient pas seulement de l'autonomisation vis-à-vis de la sphère familiale et scolaire mais également du passage des espaces familiers aux espaces publics urbains situés en dehors du quartier. Ces derniers sont potentiellement caractérisés par la diversité potentielle des personnes présentes, qui sont le plus souvent étrangères les unes aux autres (Joseph, 1992). L'adolescent·e apprend ainsi peu à peu à passer des interactions avec ses proches dans les espaces familiers (le domicile, le quartier de résidence, le collège...) à la co-présence avec des citadins ne partageant pas forcément les mêmes règles de comportement que lui/elle. En se déplaçant seul·e ou avec ses pairs, il/elle apprend quelles conduites sont appropriées selon tel ou tel contexte, adapte sa façon d'agir avec celles des autres citadin·e·s et tente de trouver peu à peu sa place dans le domaine public. Or nous verrons que selon leur territoire de résidence, leur milieu socio-économique, leur sexe, mais aussi leur origine ethno-raciale, les obstacles rencontrés par les adolescent·e·s peuvent fortement différer.

Comme nous venons de le relever, les mobilités sont des pratiques socialisées qui jouent des rôles essentiels dans les socialisations des adolescent·e·s. Qu'en est-il des mobilités réalisées à vélo, qui constituent inévitablement des activités physiques, et qui peuvent, notamment durant l'enfance et l'adolescence, se traduire par des activités ludiques ?

1.3 L'adolescence, une période charnière de socialisation aux (et par les) mobilités à vélo

Comme nous l'avons noté, certains facteurs environnementaux peuvent être à la fois particulièrement propices à certains types d'activités physiques et particulièrement défavorables à d'autres. Certain·e·s chercheur·e·s se sont penché·e·s en particulier sur les associations entre environnement et mobilités actives (à pied ou à vélo) chez les enfants et les adolescent·e·s (Giles-Corti *et al.*, 2009 ; Panter, Jones et van Sluijs, 2008 ; Pont *et al.*, 2009). Malgré la réduction de focale, il en ressort de nombreuses contradictions : les différents travaux se contredisant quant aux influences significatives de la densité urbaine, de la diversité d'usages du sol (en tant que destinations potentielles à proximité du lieu de résidence) et de la présence de parcs ou d'aires récréatives à proximité du lieu de résidence. Un seul facteur fait quasiment consensus, à savoir la distance (notamment par rapport au lieu de scolarisation), qui est négativement associée aux déplacements actifs des enfants et des adolescent·e·s dans la très grande majorité des études. En outre, il est également fait état d'associations positives possibles avec différents éléments

contributeurs supposés à la marchabilité (*walkability*) ou la cyclabilité (*cyclability*) des quartiers : principalement la présence et la qualité des trottoirs et des pistes cyclables, la présence d'intersections sécurisées, de passages piétons, de feux de signalisation, ou encore, les possibilités de stationnement de vélos. La variabilité des résultats provient probablement de la diversité des instruments et méthodes de mesure utilisés, du fait notamment que variables dépendantes (niveau d'activités physique) et indépendantes (caractéristiques environnementales) sont tantôt reportées par les enquêtés eux/elles-mêmes (mesure « subjective »), tantôt quantifiées de manière « objective » (via des Système d'Information Géographique-SIG, ou des instruments de type accéléromètre ou GPS). Il a été montré à ce titre que les deux types de mesure pouvaient présenter des écarts importants (Vernez Moudon *et al.*, 2006 ; Ball *et al.*, 2007) expliquant ainsi l'inconstance des résultats obtenus : les mesures environnementales « objectives » débouchant sur environ deux fois plus d'associations significatives que les mesures « subjectives » (Ding *et al.*, 2011) . Une autre raison peut résider dans le fait que les mesures environnementales sont essentiellement réalisées au niveau du lieu de résidence des individus ; ce qui peut déboucher sur deux problèmes particuliers. Le premier est celui de la définition du quartier, qui d'une part ne correspond pas nécessairement aux unités spatiales pour lesquelles les données (de recensement en particulier) sont collectées et disponibles, et d'autre part, est susceptible de varier d'un individu à l'autre (Vernez Moudon *et al.*, 2006). Le second problème identifié a été qualifié de piège « local » (Cummins, 2007) ou « résidentiel » (Chaix, 2009). Il traduit le postulat selon lequel l'environnement des individus ne se limite pas à leur quartier de résidence, mais aux différents lieux qu'ils fréquentent dans le cadre de leurs activités quotidiennes. S'inscrivant dans la lignée de travaux portant sur l'accessibilité individuelle (Kwan, 1998), différentes mesures ont depuis été proposées afin de caractériser et de prendre en compte les multiples contextes environnementaux dans lesquels les individus évoluent par GPS²¹ (Hurvitz et Moudon, 2012), au travers d'enquêtes transport et de carnets d'activités (Kestens *et al.*, 2010), ou encore lors d'entretien individuels, en localisant directement les différents lieux fréquentés (Villanueva *et al.*, 2012). Enfin, si au même titre que la marche, le vélo constitue une pratique de mobilité active, les deux activités sont caractérisées par des modalités d'apprentissage et de pratique sensiblement différentes, qui impliquent de se pencher sur les dimensions spécifiques de la socialisation au vélo.

L'âge moyen d'apprentissage du vélo des Français·es est de 6,5 ans, 22 % ont appris avant 5 ans, 43 % autour de 5-6 ans, 27 % entre 7 et 10 ans et 8 % après 10 ans. Parmi la population ayant appris à faire du vélo, 92 % ont ainsi su en faire avant l'âge de 10 ans (MTI Conseil et TNS Sofres²², 2013). Si la grande majorité des Français·es savent faire du vélo (93,8 % de la population de 15 ans et plus), plus de 15 % reconnaissent ne pas bien maîtriser leur vélo. Pour la plupart, l'apprentissage en question se fait au sein de la sphère familiale (69 % apprennent avec leurs parents, 10 % avec leurs grands-parents). L'école joue à ce titre un rôle plus que mineur (1 %). En revanche, 12 % des Français·es déclarent un apprentissage avec des « amis ou copains », ce qui suggère un rôle non négligeable des pairs, lequel serait fortement socialisé. De fait, alors que les diplômés du supérieur apprennent plus systématiquement à faire du vélo avec leurs parents, les personnes peu ou non diplômées sont près d'un quart à déclarer un apprentissage avec des

21. De l'anglais *Global Positioning System*, désigne un assistant de navigation personnel fonctionnant grâce à un système de positionnement par satellites.

22. Société Française d'Enquêtes par Sondages.

copains (23,2 %) (MTI Conseil et TNS Sofres, 2013) : un constat qui suggère que l'influence des pairs vis-à-vis de l'apprentissage du vélo joue un rôle plus important dans les milieux populaires.

Par ailleurs, de manière générale, tout âge confondu, les individus des catégories « ouvriers agricoles » et « cadres du secteur public » se déplacent plus souvent à vélo, mais la proportion des déplacements à vélo durant la semaine diminuerait pour les ouvriers tandis qu'elle se renforcerait pour les cadres (Papon et de Solere, 2010). De manière très macroscopique, les pratiques cyclistes peuvent selon certain·e·s historien·ne·s s'analyser en relation avec les transformations sociales et culturelles qui ont affecté l'histoire de la France depuis un siècle. On pourrait ainsi distinguer un « âge bourgeois » (le vélo vecteur de distinction sociale), un « âge populaire » (le vélo moyen de locomotion des classes populaires, correspondant à l'entre-deux-guerres) et un « âge écologique », qui correspondrait à la période actuelle (le vélo symbole du loisir individualiste et écologique) (Carré, 1998). Ainsi, selon certain·e·s historien·ne·s, le « vélo ouvrier » aurait radicalement disparu (Lavenir, 1998). Afin de nuancer ce constat, il paraît important de souligner que les travaux s'intéressant à la thématique des mobilités à vélo renseignent rarement la position sociale des cyclistes d'une part, et s'intéressent principalement au vélo en tant que mode de déplacement utilitaire d'autre part.

Il a par exemple été montré que les enfants (10-12 ans) encouragé·e·s par leurs parents à se rendre à l'école à vélo ont significativement moins de chance de ne jamais se rendre à l'école à vélo (Ducheyne *et al.*, 2012). Inversement, ceux/celles qui ont à traverser une route très fréquentée pour s'y rendre sont davantage dissuadé·e·s par leurs parents (Trapp *et al.*, 2011). Par ailleurs, plusieurs travaux indiquent que la disponibilité des parents pour accompagner leurs enfants à l'école, au collège, mais aussi au lycée, est négativement corrélée au fait de s'y rendre à vélo pour les enfants comme les adolescent·e·s. C'est principalement le cas lorsque les parents ont la possibilité de les conduire en voiture (Panter *et al.*, 2010), notamment lorsque les mères de famille assurent ce rôle (Clifton, 2003). Au contraire, lorsque les parents estiment que leurs enfants (11-12 ans) ont un bon niveau d'aptitude au déplacement indépendant et un bon niveau de compétence en matière de cyclisme, ces derniers·ères ont davantage de chance de se rendre quotidiennement à l'école à vélo (Ducheyne *et al.*, 2012 ; Trapp *et al.*, 2011).

L'influence des pairs semble par ailleurs jouer un rôle non négligeable vis-à-vis du fait de se rendre à l'école à vélo : les enfants qui s'y voient encouragé·e·s par des ami·e·s ayant davantage de chance d'être concerné·e·s (Panter *et al.*, 2010 ; Ducheyne *et al.*, 2012). Toutes générations confondues, les cyclistes ont plus souvent des partenaires avec qui ils/elles pratiquent ou des proches qui font du vélo que les non cyclistes (De Geus *et al.*, 2008) et ceux/celles qui ont plusieurs ami·e·s pratiquant·e·s ont davantage de chance de faire du vélo régulièrement, ou irrégulièrement (Titze *et al.* 2007). Ainsi, les lycéen·ne·s cyclistes sont plus susceptibles de déclarer que leurs ami·e·s sont également cyclistes que les non cyclistes (Emond et Handy, 2012). Un constat qui n'enlève rien au fait que les encouragements des parents continuent de jouer un rôle considérable à cet âge de la vie (Emond et Handy, 2012).

Une enquête réalisée à Lille s'avère particulièrement intéressante au regard de la socialisation au vélo (Héran *et al.*, 1992). Moins récente, elle évoque néanmoins explicitement l'idée d'« une socialisation vélocipédique ». Les résultats indiquent notamment que les proportions d'adolescent·e·s non-cyclistes absolus sont plus élevées dans les grandes villes (27 %) que dans

les petites villes (14 %) ou les campagnes (17 %) ²³. De même, les proportions d'adolescent·e·s employant la bicyclette à la fois pour se déplacer et pour se balader sont plus faibles dans les grandes villes (36 % et 39 %) que dans les petites (49 % et 41 %). En outre, les chercheur·e·s relèvent une interaction significative entre le fait d'avoir été en contact avec des cyclistes entre 12 et 17 ans et la pratique du vélo durant cette période. De fait, parmi les enquêté·e·s ayant eu un entourage cycliste (parents, membres de la famille ou amis), 48 % se déplaçaient et se baladaient à vélo, et seul·e·s 15 % étaient « tout à fait non-cyclistes » ; contre respectivement 22 % et 37 % pour les enquêté·e·s n'ayant pas eu d'entourage cycliste durant cette période. Si la socialisation par l'entourage à l'adolescence semble efficace pour encourager la pratique de mobilités à vélo durant cette période, il faut néanmoins envisager que la relation entre les variables ne se fasse pas forcément à sens unique, et que les adolescent·e·s cyclistes aient probablement davantage tendance à se sociabiliser avec d'autres jeunes cyclistes.

En outre, 89 % des enquêté·e·s affirment qu'ils/elles ont pratiqué le vélo comme jeu (tricycle, petit vélo) étant enfant. Surpris·es par l'importance du chiffre, les chercheur·e·s se demandent alors s'il n'existe pas un biais lié au degré de qualité des souvenirs et le décalage entre les significations que les mots « vélo-jeu » et « enfance » revêtent pour des individus appartenant à des générations différentes. Pourtant, d'autres travaux confirment l'importance que tiennent les jeux à vélo durant l'enfance et l'adolescence (Devaux, 2013), notamment vis-à-vis des souvenirs positifs qui en découlent, souvent à l'origine de décisions de refaire du vélo à l'âge adulte (Bonham et Wilson, 2012).

En revanche, il n'existe pas à notre connaissance de travaux portant spécifiquement sur le rôle particulier que tient le vélo dans la socialisation des enfants et des adolescent·e·s. Nous savons néanmoins, que notamment du fait de la commercialisation massive de tricycles et de draisiennes, l'apprentissage du vélo se fait de plus en plus tôt, de plus en plus d'enfants apprenant l'équilibre dès trois ans (MTI Conseil et TNS Sofres, 2013). S'ensuit une période où la pratique cycliste est essentiellement ludique dans des endroits protégés (jardin, cour, parc, allée piétonne, trottoir). Peu après viennent les premières expériences de circulation que les enfants effectuent généralement lors de sorties familiales dominicales ou estivales. En parallèle, de par les courses, jeux de poursuites et franchissements d'obstacles surveillés de plus ou moins près, le vélo souvent associé aux premiers accidents (« de la route » pour certain·e·s), aux premières blessures et cicatrices. « Avec la bicyclette, l'enfant rêve qu'il est ailleurs, qu'il est un autre, qu'il entre dans le monde d'autonomie et de liberté des adultes [...] Avec la bicyclette, l'enfant est face à deux opposés : le monde des parents duquel il cherche à s'évader avec la bicyclette et celui des adultes dans lequel il voudrait déjà être », Ainsi le vélo constitue-t-il un moyen pour l'enfant de sortir de l'enfance (Soulages, 1998 :105). Généralement lors du passage au collège, viennent les premières mobilités sans adultes. Le vélo constitue alors parfois la possibilité de dépasser le cercle du village ou du quartier, d'échapper au regard des parents et du voisinage, « d'aller plus loin » (Lavenir, 1998). En permettant aux adolescent·e·s de réaliser des déplacements en toute autonomie, il constitue un support d'émancipation de la tutelle des parents à travers lequel les pratiquant·e·s multiplient leurs expériences de mobilités et leurs sociabilités entre pairs au sein de l'espace public.

23. Les « grandes », « petites » villes et la « campagne » ne sont pas définies.

Cependant, comme nous l'avons vu, tous les individus ne sont pas socialisés de la même manière à la pratique du vélo ; tous n'apprennent pas à en faire ; ceux qui apprennent n'apprennent pas au même âge ; tous n'apprennent pas avec leurs parents et dans le même contexte ; tous ne sont pas encouragés par leurs pairs, etc.

Sachant que le fossé sexué des mobilités à vélo est particulièrement creusé durant l'adolescence, il s'agit désormais de se demander dans quelle mesure il pourrait être façonné par des processus de socialisation sexuée.

2. L'adolescence, ou le renforcement des socialisations sexuées à (et par) l'investissement de l'espace public

2.1 Ce qui se joue durant l'enfance

Les socialisations sexuées à l'investissement de l'espace public s'opèrent dès le plus jeune âge au sein de la sphère familiale et s'appuient sur de multiples « agents périphériques de socialisation » (Dafflon Nouvelle, 2006), à savoir les vêtements, les jouets, les livres, les émissions de télévision, la publicité, internet, etc. Dans les familles hétéroparentales²⁴, soit dans la très grande majorité des familles, les parents incarnent des rôles différents aux yeux de leurs enfants. D'autant que ceux-ci s'investissent généralement de manière très inégale dans le travail domestique et parental. De fait, malgré la progression des discours égalitaires, les femmes effectuent toujours la majeure partie du travail domestique, passent plus de temps auprès des enfants et assurent généralement la responsabilité de leur éducation concrète et de leur développement affectif (Bereni *et al.*, 2012). Cette inégalité d'investissement s'articule à une division sexuée des rôles parentaux fortement ancrée. Les stéréotypes de sexe, soit les croyances sociales sur ce que signifie être un homme ou une femme et ce qui est valorisé pour chaque sexe en termes d'apparence physique, d'attitudes, d'intérêts, de traits psychologiques, de relations sociales et d'occupations (Deaux et LaFrance, 1998), influencent fortement les pratiques éducatives des parents. Certains stéréotypes sont particulièrement ancrés, au point que dans la presse à destination des professionnel·le·s de l'enfance (Delforge, 2007), « on retrouve une vieille opposition systématique : les fonctions symboliques (socialisation, séparation, sexuation et autorité) sont attachées au père, les fonctions de "maternage" (sécurité affective, figure principale d'attachement, soins au quotidien) sont associées à la mère au nom du lien naturalisé avec l'enfant » (Cresson, 2010 : 21). Or, en observant leurs parents, les enfants apprennent les dichotomies hiérarchisées hommes/femmes, extérieur/intérieur, public/privé. Très tôt, ils/elles perçoivent quels rôles sont associés à chaque sexe et apprennent à identifier les tâches « féminines », davantage associées à l'intérieur, et les tâches « masculines », davantage associées à l'extérieur.

24. Les travaux de Virginie Descoutures (2010) sur les mères lesbiennes montrent qu'il n'existe pas au niveau du travail parental, de reproduction simple des rôles sociaux de père et de mère dans les couples de femmes.

En résumant les apports des recherches²⁵ portant sur les connaissances des enfants en matière de codes sexués, Anne Dafflon Nouvelle (2010) rappelle que dès 2-3 ans, ceux/celles-ci ont déjà des connaissances substantielles sur les activités, professions, comportements et apparences « stéréotypiquement » dévolu·e·s à chaque sexe. Ainsi, tant sur le plan des jouets que des vêtements, des accessoires, des équipements sportifs, des comportements et des activités, les enfants ont le plus souvent déjà adopté à ce stade, la plupart des activités et des attributs de leur propre sexe. Or, selon Élodie Baerlocher (2006), traditionnellement, les jouets offerts aux garçons évoquent à la fois le transport et l'extérieur (vélos, avions, voitures à pédale) quand ceux offerts aux filles concernent l'univers domestique et le soin des enfants. Aujourd'hui encore, les jouets adressés aux garçons « favorisent la mobilité, la manipulation, l'invention et le goût de l'aventure, ceux des filles développent l'intérêt porté à soi et aux autres, dans la mise en avant de la séduction et de la maternité » (Cromer, 2005 : 196). De ce fait, les jouets « de filles » encouragent davantage l'imitation que l'innovation. Ils cultivent davantage les compétences relationnelles et verbales quand ceux « de garçons » impliquent davantage de compétition et mobilisent plus de compétences spatiales. Aussi, les jouets des garçons tendent à être à la fois plus « ludiques » et plus « irréalistes » (exemple : superman, cow-boy, etc.) alors que ceux des filles sont plus « réalistes » et plus directement orientés vers un rôle d'adulte concret et effectivement envisageable (infirmière, marchande, mère de famille). La différence est telle que certain·e·s chercheur·e·s se demandent si les jeux « de filles » sont réellement ludiques : « pour les filles [...] les jeux sont déjà des devoirs et des apprentissages aux rôles sociaux de la femme d'intérieur : poupée, dînette, cuisine » (Baudelot et Establet, 1987 : 52).

Les injonctions que véhiculent ces jouets sexués sont ainsi sensiblement différenciées. Davantage encouragés à développer des habiletés visuo-spatiales et à explorer l'environnement, les garçons évoluent davantage à l'extérieur et développent ainsi tant leurs capacités physiques que leurs capacités à s'orienter. Dans le même temps, les jeux de filles se déroulent en intérieur et stimulent davantage la parole que les déplacements. La vertu socialisatrice des jouets est d'autant plus grande que les jeux d'enfants consistent le plus souvent à jouer à l'adulte. Ainsi, Dominique Golay (2006) fait remarquer que la logique même du jeu de rôle ritualise ces rôles et accentue les différences : les enfants apprennent à prendre leur place et à investir l'espace en fonction de leur sexe.

Aussi, l'école, et notamment la cour de récréation, scène d'une socialisation « horizontale » par les pairs (Deladande, 2001), constitue un lieu privilégié du renforcement de dispositions sexuées à investir l'espace. Surveillée par les enseignant·e·s, la cour ne fait généralement pas l'objet d'un regard « pédagogique » : les enfants doivent se débrouiller entre eux/elles et faire preuve d'autonomie dans leurs interactions. Le plus souvent ludiques, ces interactions donnent ainsi lieu à des rapports de sexe se construisant en dehors des normes égalitaires officiellement portées par l'institution scolaire. Dans les écoles mixtes, les cours de récréation donnent lieu à des regroupements entre pairs sur la base du sexe (Mosconi, 1998) se traduisant par une division sexuée de l'espace et des jeux. L'image classique où les garçons jouent au foot en occupant la majeure partie de la cour laissant aux filles les parties périphériques pour jouer à la marelle reste d'actualité. Selon Claude Zaidman (2007), les jeux pratiqués marquent l'apprentissage de rapports

25. Notamment en psychologie du développement et en psychologie sociale.

au corps et à l'espace différenciés et hiérarchisés, traduisant une socialisation centrée sur l'affirmation de la différence des sexes. Ce faisant, les enfants se préparent à leurs rôles d'adultes dans une société qui reste caractérisée par une division sexuée de l'espace social. À tel point que selon la chercheuse, « On pourrait dire de façon pessimiste que la cour de récréation en l'absence de projets proposés par les adultes, est un lieu d'apprentissage des relations de domination dans l'espace public et privé » (p. 292).

Les injonctions sexuées à investir l'espace intérieur ou extérieur, diffusées à travers les productions culturelles et des médias ne sont pas à négliger. Anne Dafflon Novelle (2006), qui a travaillé sur un corpus d'albums pour enfants de 0 à 9 ans, note que les garçons sont à la fois davantage représentés à l'extérieur, et davantage figurés en train de faire de l'activité physique que les filles. Si les personnages masculins incarnent des rôles professionnels extra-familiaux, les personnages féminins sont plus couramment montrés exerçant leur rôle de « maman ». De surcroît, quand la mère est décrite effectuant des tâches domestiques, le père est davantage associé aux loisirs de l'enfant, notamment à l'extérieur. Le fait que les femmes exercent une activité professionnelle est très souvent occulté et les représentations des métiers véhiculent des stéréotypes de sexe allant au-delà de la ségrégation sexuée du marché du travail « réel » (Epiphane, 2007). Ainsi que le rapporte Mélanie Lallet (2014), à l'instar des *Aventures de petit ours brun*, de nombreux dessins animés pour enfants marquent encore « une ferme opposition entre un espace extérieur masculin et un espace domestique féminin ». (p. 42). Certains travaux présentent des résultats plus nuancés. C'est le cas d'une étude portant sur les héros et héroïnes des bestsellers de littérature adolescente (Détrez, 2010), qui montre que les modèles traditionnels de la princesse totalement passive et simplement préoccupée par son apparence, et du prince physiquement invincible, ne sont plus d'actualité. Les princesses sont désormais « entreprenantes » et « rêvent d'aventures » (p. 76) et les princes gagnent désormais davantage par la ruse et l'intelligence que par la force et les muscles. Cependant, la chercheuse relève des invariables : la beauté et la grâce sont la véritable nature des figures féminines et finissent par les faire triompher ; le courage et l'invulnérabilité affective restent les valeurs fédératrices de l'identité masculine. Mais les enfants et les adolescent·e·s ne sont pas exposé·e·s qu'aux médias leur étant destinés. Dans un article devenu célèbre : « La ritualisation de la féminité », Erving Goffman (1977) se penche sur les représentations des rapports de genre dans la publicité publiée par la presse écrite (journaux, magazines) et montre que celle-ci affiche le plus souvent des représentations stéréotypées des hommes et des femmes : les femmes apparaissant fréquemment dans des positions d'infériorité, genou fléchi, tête penchée, rêveuse, voire couchées, alors que les hommes sont debout, forts, tiennent les femmes par l'épaule. Par ailleurs, les filles sont représentées plus près de leur mère, alors que les garçons semblent plus autonomes. Près de 30 ans plus tard, Jean-Baptiste Perret (2003) montre que 75 % des publicités se cantonnent encore à une représentation conventionnelle des rôles de genre, continuant de ritualiser la domination masculine. À titre d'exemple, il note que dans les publicités pour les produits de soin, les femmes apparaissent entièrement dévouées à cette activité alors que les hommes figurent davantage actifs, investis dans des activités extérieures (sportifs, sauveteurs, pilotes, etc.). Les figures de femmes cadres, agents secrets, sportives, architectes, etc., soit des métiers jusque-ici publicitairement monopolisés par les hommes, émergent pourtant. Mais, selon une asymétrie déjà mentionnée, l'inverse est beaucoup plus rare : les hommes n'apparaissent quasiment pas dans des rôles féminins, sinon dans une perspective comique et volontairement caricaturale qui en désamorce la

crédibilité (exemple: patriarche sicilien faisant la vaisselle) (p. 164) En somme, si les femmes sont présentées avec des « pouvoirs » nouveaux anciennement réservés aux hommes – tel·le·s que le goût de la compétition et de la performance, la domination sociale et financière, voire sexuelle – elles disposent toujours des « pouvoirs » liés à la séduction physique, à la maternité, et à la maîtrise de l'espace domestique.

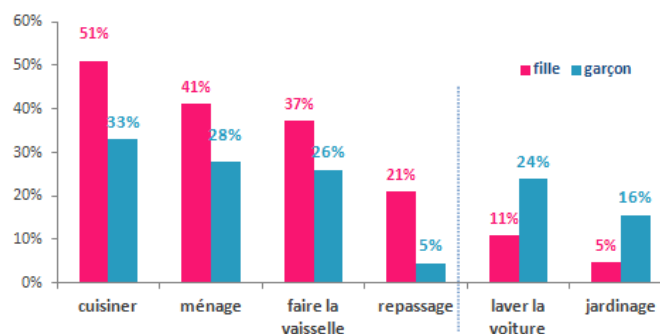
Au même titre que les rôles genrés et les pratiques éducatives sexuées des parents, et de manière semblable aux jouets, les productions culturelles et les médias sont ainsi porteur·euse·s d'injonctions sexuées à investir l'espace. Il s'agit désormais de se demander en quoi l'adolescence constitue une période particulière vis-à-vis de ces injonctions et de l'incorporation de dispositions sexuées limitant les possibilités réelles de mobilités des filles dans l'espace public.

2.2 L'adolescence, ou l'apprentissage d'une peur particulièrement sexuée

Dès l'enfance, mais de manière plus frappante à l'adolescence, les parents agissent généralement différemment avec les garçons et les filles, ces dernières devenant davantage retenues dans l'espace de la famille. Bien plus sollicitées que les garçons pour contribuer à la prise en charge du travail domestique, elles incorporent des dispositions (sensibilité à l'hygiène et à l'ordre) qui sont souvent réactivées plus tard lors de la mise en couple (Kaufmann, 1992).

Selon un sondage réalisé en 2014 par L'Institut des Mamans, institut spécialiste d'études marketing sur la cible des familles²⁶, d'une part les jeunes filles de 16 à 18 ans sont beaucoup plus souvent mises à contribution pour les tâches ménagères que les jeunes hommes du même âge, d'autre part, la nature des tâches confiées diffère significativement selon le sexe de l'adolescent·e : celles davantage confiées aux garçons amenant à investir l'extérieur (laver la voiture, jardiner), celles davantage confiées aux filles conduisant à rester à l'intérieur (cuisiner, faire le ménage, la vaisselle et le repassage) (Figure 1).

Figure 1. Répartition des tâches ménagères en fonction du sexe des adolescent·e·s de 16-18 ans



Source : l'Institut des mamans, février 2014

26. Nous nous permettons de citer une telle source dans la mesure où elle corrobore dans l'ensemble les résultats des recherches sociologiques académiques et du fait qu'il ne s'agisse pas ici d'une étude visant à convaincre une cible, mais à mieux la connaître. Cf. le site de l'Institut des mamans : <http://www.institutdesmamans.com/resultat-dune-etude-parite-taches-domestiques-chez-les-adolescents.html>

Bien davantage que les garçons, elles sont également incitées à utiliser leur temps libre au sein de la sphère domestique, où elles vont notamment lire, pratiquer un instrument de musique, écouter de la musique, et s'adonner à des activités d'embellissement corporel, soit des pratiques qui tendent à les rapprocher de leur mère (Court, 2010). Bien plus surveillées vis-à-vis de leurs activités « extérieures », de leurs sorties en général, et de leurs fréquentations, elles maintiennent plus durablement que les garçons des sorties avec leurs parents. Pour cause, alors que la sexualité des garçons est souvent considérée comme moins contrôlable ou surtout devant être moins contrôlée, celle des filles est généralement placée sous un strict regard parental, faisant l'objet d'une « sollicitude inquiète » (Bozon et Villeneuve-Gokalp, 1994 : 1531).

Bien davantage que les filles, les garçons sont incités à se détacher de la sphère familiale. Moins sollicités dans le travail domestique, ils sont généralement plus affranchis du regard parental dans leurs fréquentations et la gestion de leur temps libre. Dès le début de l'adolescence, ils font moins souvent des sorties avec leurs parents que les filles et ont par ailleurs moins d'échanges verbaux avec eux (notamment sur des sujets intimes). Les activités de loisirs qu'on leur associe se déroulent plus couramment à l'extérieur du domicile et les placent plus fréquemment que les filles dans des collectifs de pairs (masculins). Que leurs loisirs soient extérieurs ou intérieurs (au sein du foyer), ils bénéficient d'un investissement plus important de la part de leur père que les filles. À l'inverse, leurs mères tendent à se désintéresser des activités de leurs fils ; d'autant plus si ces dernières sont codées comme « masculines » (notamment les jeux vidéo et les pratiques physiques) (Octobre, 2010).

Néanmoins, alors que les filles peuvent parfois empiéter dans des domaines codés comme masculins, il est socialement moins bien accepté que les garçons investissent les domaines « féminins » (Court, 2007) : une résistance parentale qui serait notamment liée à la hiérarchie symbolique des activités sexuées. De fait, si une fille se comportant « comme un garçon » s'éloigne des assignations de son sexe, elle peut aussi se « grandir » socialement. À l'opposé, un garçon se comportant « comme une fille » dévie les normes de son sexe tout en s'abaissant au rang du sexe socialement défini comme inférieur, et connaît ainsi une double dégradation de genre (Octobre, 2010). On peut ainsi supposer que d'une manière générale, le fait pour une adolescente d'investir assidûment l'espace extérieur sera mieux socialement accepté que le fait pour un adolescent de passer l'essentiel de son temps libre au sein de la sphère domestique.

Comme nous l'avons évoqué précédemment, l'entrée au collège se traduit généralement par les premières mobilités indépendantes. Or, depuis les travaux de Jacqueline Coutras publiés dans le courant des années 1980, puis notamment grâce à ceux de Sylvette Denèfle (2004 ; 2008), ou de Francine Barthe et Claire Hancock (2005), on ne peut plus considérer que l'espace public constitue en France un espace de sociabilité et de liberté pour tous et pour toutes.

D'une part, la littérature montre que la majorité du mobilier urbain, des grands projets d'aménagement ou des structures sportives ou culturelles – en plus d'être pensé·e·s par et pour des (jeunes) hommes et de porter des noms d'hommes – sont *in fine* occupé·e·s et approprié·e·s par des hommes : constats qui s'accompagnent du fait que les modes d'occupations genrés de la

ville varient selon les temporalités, les usages diurnes et nocturnes des espaces publics variant en fonction du sexe ou du genre assigné de la personne²⁷.

D'autre part, les normes et stéréotypes de sexe se traduisent dans les politiques d'aménagement de l'espace public. Les rôles traditionnellement assignés aux femmes étant ceux du *care*, du soin apporté aux autres (Cresson et Gadrey, 2004), les aménagements qui leur sont dédiés dans l'espace public sont notamment ceux des jeux pour enfants, ou des alentours des écoles (Biarotte, 2017). En somme, malgré de récentes préoccupations politiques visant l'égalité réelle entre les femmes et les hommes obligeant les collectivités à une politique d'égalité transversale²⁸, malgré la mise en place d'observatoires de l'Égalité femmes/hommes, malgré l'attention portée en faveur de l'emploi de noms de femmes pour l'appellation des rues, malgré la production de statistiques sexuées, mais aussi de budgets sexués visant à contrôler qui bénéficie des investissements publics, et malgré le soutien grandissant d'associations de femmes pour les femmes, la conception de l'aménagement de la ville repose encore sur une extension de l'espace domestique dans l'espace public et sur l'image de femmes souvent ramenées à leurs fonctions reproductives et à leur propension « naturelle » à (aimer) s'occuper des enfants (ouverture de crèches, élargissement des trottoirs pour permettre le passage des poussettes, etc.) (Biarotte, 2017).

En outre, comme cela n'est plus à démontrer, les représentations concernant les comportements qui siéent à chaque sexe participent de la reproduction de stéréotypes sexués. En affichant le domicile comme un havre de paix et l'extérieur comme un lieu risqué pour les femmes, les représentations dominantes continuent d'associer d'une part « hommes et extérieur », et d'autre part « femmes et intérieur » (Lieber, 2011). Ainsi que le fait remarquer Clément Rivière (2014), l'idée selon laquelle la rue constitue un espace où les femmes non escortées sont particulièrement vulnérables dans certaines circonstances était jusqu'à très récemment encore explicitement véhiculée par le ministère de l'Intérieur Français, qui suggérait à ces dernières d'« éviter les lieux déserts, les voies mal éclairées, les endroits sombres où un éventuel agresseur peut se dissimuler » lorsqu'elles sortent (Rivière, 2014 : 329).

Néanmoins, les peurs particulières éprouvées par les femmes ne proviennent pas seulement de l'intériorisation de ces représentations, mais sont souvent liées à l'expérience quotidienne des espaces publics (Valentine, 1989 ; Lieber, 2008). De nombreux travaux ont effectivement mis en lumière la spécificité de l'expérience féminine des espaces publics, profondément structurée par la peur du viol²⁹ et de l'agression sexuelle.

Parce qu'il a souvent une forte connotation sexuelle, le harcèlement de rue joue un rôle considérable dans le renforcement de cette peur. Touchant toutes les classes sociales³⁰, il désigne

27. De nombreux travaux mettent également en exergue les stigmatisations particulières dont sont victimes les hommes et les femmes dans l'espace public en raison de leurs orientations sexuelles « déviantes » (notamment les personnes lesbiennes, gays, bi·e·s ou trans), cf. par exemples : Julie Podmore (2006) ; Marianne Blidon (2007) ; Stéphane Leroy et Nadine Cattan (2010) ; Arnaud Alessandrin et Yves Raibaud (2013).

28. On voit ainsi l'émergence de programmes « genre » dans les villes, comme à Bordeaux, Grenoble et Paris.

29. Cf. notamment Mark Warr (1985).

30. Cf. ENVEFF (*Enquête Nationale sur les Violences Envers les Femmes en France*) (Idup, 2000).

communément tous les comportements visant à interpeller une personne – verbalement ou non – en raison de son sexe, son genre ou son orientation sexuelle. Principalement subi par les femmes, notamment par « les jeunes femmes des grandes villes » (Lebugle *et al.*, 2017), il englobe les sifflements sous prétexte de drague, les messages plus ou moins insistants et/ou menaçants, les commentaires sur le physique, les injures ou les insultes à caractère sexiste, l'exhibition, le fait d'être suivie, etc. Notamment parce qu'il est souvent d'ordre sexuel³¹, le harcèlement de rue tend ainsi à conforter l'idée reçue selon laquelle les espaces publics sont des lieux moins sûrs pour les femmes que l'espace privé. Forgé par Marylène Lieber (2008), le concept de « peur sexuée » permet de distinguer ce type de peur spécifique au genre féminin, qui en opposition à la « peur préoccupation »³², « possède une connotation sexuée et sexuelle très claire » (p. 223), conduisant souvent les femmes à mettre en place des stratégies d'évitements. Concernant les femmes quelle que soit leur catégorie sociale, la « peur sexuée » découle de la croyance selon laquelle les femmes sont « naturellement » plus vulnérables, notamment parce que seuls les hommes seraient capables de violences sexuelles, qui plus est, hétérosexuelles.

Or cette peur n'est pas sans effets sur les manières de penser l'espace urbain des parents. Les travaux de thèse de Clément Rivière (2014) montrent à cet effet que la mise en œuvre de l'encadrement parental se distingue en fonction du sexe des enfants du fait de la prégnance des représentations genrées de leurs parents. Si avant que ne s'entame la puberté, les jeunes garçons sont souvent perçus comme plus vulnérables que les filles de par la moindre maturité qui leur est associée, cette tendance s'inverse ensuite pour laisser place à l'apparition d'une « peur sexuée » contemporaine à l'accession au statut de (jeune) femme. Plus précisément, le sociologue explique que l'émergence de ces peurs survient avec les transformations physiques connues par le corps des jeunes filles. De fait, c'est précisément lorsque celles-ci commencent à être dotées des « attributs corporels de la féminité » (Mardon, 2010b : 19) que leur présumée vulnérabilité « féminine » permet aux parents de justifier la perte d'indépendance qui leur est alors imposée. Ainsi, guidés par des représentations genrées de l'exposition des corps des enfants dans les espaces publics, les parents estiment généralement qu'ils ont des responsabilités distinctes en fonction du sexe de l'enfant : il ne s'agit pas de les protéger des mêmes menaces, et le risque d'agression sexuelle perçu comme propre aux filles, est érigé comme le plus traumatisant. De ce fait, les parents limitent généralement moins le nombre d'occasions de jouer à l'extérieur de leurs fils que de leurs filles (Rees *et al.*, 1971 ; Dwyer *et al.*, 2006). Selon Michel Bozon et Catherine Villeneuve-Gokalp (1995), le droit de sortir avant 18 ans est près de deux fois plus grand chez les adolescents que chez les adolescentes. Plusieurs études convergent pour affirmer que la part d'indépendance accordée aux enfants vis-à-vis de leur mobilité dépend du rapport parental à l'investissement enfantin des espaces publics (Valentine et McKendrick, 1997 ; Rivière, 2014). Or, ce rapport est fortement influencé par les perceptions qu'ont les parents de la sécurité qui règne,

31. « Dans la loi, le harcèlement sexuel est le fait d'imposer à une personne, de façon répétée, des propos ou comportements à connotation sexuelle qui soit portent atteinte à sa dignité en raison de leur caractère dégradant ou humiliant, soit créent à son encontre une situation intimidante, hostile ou offensante. Est assimilé au harcèlement sexuel le fait, même non répété, d'user de toute forme de pression grave dans le but réel ou apparent d'obtenir un acte de nature sexuelle, que celui-ci soit recherché au profit de l'auteur des faits ou au profit d'un tiers » (Lebugle, 2017 : 1).

32. La « peur préoccupation » (Lieber, 2008 : 223) correspond au sentiment d'insécurité défini comme une préoccupation sociale, qui reflète un certain mal-être social.

ou non, dans le quartier de résidence (Torres et Lewis, 2010). Aussi, l'insécurité que ces derniers perçoivent dans les environs proches de leur lieu d'habitation est généralement associée à une restriction de l'activité physique (dont le vélo) des adolescentes supérieure à celle établie pour les adolescents du même âge (Carver *et al.*, 2012), et la peur d'agression qu'ils éprouvent se traduit par une plus forte limitation de la mobilité indépendante (sans adulte) des filles que de celle des garçons (Rees *et al.*, 1971 ; Hillman *et al.*, 1990 ; Dwyer *et al.*, 2006). À âges équivalents, les filles bénéficient généralement de moindres permissions de se déplacer seules que les garçons (Mackett *et al.* 2007 ; McDonald, 2012). Aussi, lorsqu'elles se déplacent, les adolescentes se font par ailleurs plus systématiquement accompagner par leurs pairs : « protégées par un frère ou une sœur, par des copines formant rempart » (de Singly, 2002 : 28). Faisant l'objet de traitements différenciés, les adolescent·e·s finissent généralement par partager avec leurs parents les mêmes représentations genrées qui sous-tendent ces pratiques éducatives sexuées. De fait, les garçons se soucient avant tout d'être capables de faire face aux tentatives de racket et aux bagarres (Valentine, 1997) quand les filles vont chercher peu à peu à se protéger d'éventuelles agressions sexuelles (Harden, 2000). Dans la mesure où ces dernières font généralement malgré tout l'expérience d'interactions spécifiques dans l'espace public (regards insistants, sifflements et insultes³³), et qu'elles se voient en parallèle consacrer une attention particulière de la part de leurs parents – qui se mettent notamment à contrôler leur habillement et leurs sorties – Clément Rivière (2012) parle d'une socialisation urbaine des filles « doublement différenciée ». À travers ce double processus, les adolescentes apprennent notamment qu'« une jeune fille ne doit pas se déplacer seule » (de Singly, 2002 : 29).

Nous venons de voir que d'une manière générale, les garçons et les filles sont différemment socialisé·e·s à l'investissement de l'espace public. Parallèlement, les rôles genrés et les pratiques éducatives sexuées des parents, les jouets, les productions culturelles et les médias, véhiculent des injonctions sexuées à investir l'espace extérieur. Les filles sont ainsi davantage invitées à s'approprier l'univers domestique et à prendre peu de place dans les espaces extérieurs ; les garçons sont quant à eux davantage incités à s'approprier l'espace extérieur ainsi que les véhicules permettant l'exploration sans limite de celui-ci. Durant l'adolescence, période centrale dans la construction des dispositions individuelles vis-à-vis de l'espace urbain, les filles apprennent d'elles mêmes et de leurs parents que leur « féminité » les rend particulièrement vulnérables dans l'espace urbain, ce qui n'est pas sans influence sur leurs possibilités réelles de mobilités.

De la même manière que nous venons de le faire vis-à-vis de la mobilité et de l'investissement de l'espace public, il s'agit désormais de se demander, d'une part, dans quelle mesure les individus sont à la fois socialisés « aux » et « par » les activités physiques/sportives, et d'autre part, dans quelle mesure ces socialisations sont sous-tendues par des processus sexués.

Parce que les liens entre les socialisations sexuées à l'espace public et les socialisations sexuées aux activités physiques/sportives peuvent ne pas paraître évidents, il convient d'abord de relever que, comme le géographe canadien Philip Wagner (1981) le soulignait, les dramaturgies qui sont au cœur de tout sport prennent la forme d'une lutte pour la conquête de l'espace. Qu'ils soient

33. Les femmes les plus jeunes étant particulièrement concernées (MIPROF, 2015) (Mission interministérielle pour la protection des femmes contre les violences et la lutte contre la traite des êtres humains).

formels ou non, les sports – notamment lorsqu'ils sont enseignés et pratiqués dans une quête de performance – invitent en effet à dominer de manière plus ou moins directe (parfois à distance, parfois par l'intermédiaire d'un projectile ou autre) l'espace dans lequel ils sont pratiqués (Vigneau, 2008).

En gardant à l'esprit cette dimension, l'enjeu de la partie qui suit sera de renseigner les processus de socialisation sexuée aux activités physiques susceptibles de façonner le fossé sexué des mobilités à vélo durant l'adolescence.

3. Des socialisations aux (et par les) activités physiques/sportives

3.1 Socialisations aux activités physiques/sportives

Si comme nous l'avons vu, le sport ne constitue qu'un sous-ensemble des activités physiques, spécialisé, organisé et facilité par les organisations sportives, certains travaux convoquent encore indifféremment les deux notions, et la formule « activités physiques et sportives » reste par ailleurs très usitée. Par souci de cohérence avec notre objet, nous ne nous appuyerons pas sur des travaux portant uniquement sur des pratiques sportives « formelles ». Par ailleurs, dans la mesure où certains travaux convoquent le terme « sport » pour désigner un ensemble de pratiques formelles comme informelles³⁴, nous nous permettrons de les citer ou d'y faire allusion en usant de la formule *activités physiques/sportives*.

La pratique d'activités physiques/sportives relève de modes de vie, d'habitudes et de comportements que la plupart des enfants apprennent de leurs parents. De fait, certains travaux ont montré que les enfants des mères définies comme physiquement actives³⁵ sont en moyenne deux fois plus actifs·ves que les ceux/celles des mères définies comme physiquement inactives³⁶, jusqu'à trois fois si les pères sont définis comme physiquement actifs, et jusqu'à six fois si les deux parents le sont (Sallis *et al.*, 1988 ; Moore *et al.*, 1991 ; Aarnio *et al.*, 1997). Les parents sont généralement responsables des premières opportunités des enfants de pratiquer (Brustad et Partridge, 2002). Leur attitude positive, et celle de l'ensemble de la famille vis-à-vis de la pratique régulière d'activités physiques se traduit par davantage d'appui matériel ou moral à l'enfant. D'une manière générale, les parents sont d'autant plus ouverts à un dialogue sur la pratique qu'ils en sont à l'origine, surtout pour aider l'enfant à surmonter les difficultés qu'il/elle peut éventuellement rencontrer. Aussi, les parents ont une influence d'autant plus grande sur la pratique physique de leur enfant que celui/celle-ci est jeune. Pour cause, la pratique des enfants est souvent favorisée par l'imitation d'un « modèle » parental, par le degré d'attente des parents, par la façon dont ils valorisent l'activité de leur enfant et l'encouragent, ainsi que par

34. Celles qui s'effectuent hors de structures sportives traditionnelles.

35. Les critères pouvant varier selon les travaux.

36. Idem.

l'investissement, en temps, ou matériel, qu'ils mettent en œuvre pour pratiquer avec lui/elle (Machard, 2003).

Dans une revue de littérature basée sur trente-quatre études portant sur l'influence des parents et la pratique d'activité physique à l'enfance et au début de l'adolescence, Sabrina L. Gustafson et Ryan Rhodes (2003) rapportent que si certains travaux concluent à une association faible ou inexistante, la majorité des études indiquent une forte corrélation entre le support parental et la pratique d'activité physique de l'enfant ; ce soutien parental prend généralement trois formes : l'encouragement, l'implication et la facilitation. Dans la plupart des cas, les études qui révèlent une association faible ou inexistante entre la pratique des parents et celle des enfants sont celles qui n'étudient pas la pratique de la mère et du père de manière séparée. Or, si l'influence de l'activité physique du père s'avère déterminante quel que soit le sexe de l'enfant, l'influence de celle de la mère est moins évidente, et ne s'avère pas significative vis-à-vis de la pratique des garçons (Ferreira *et al.*, 2007).

Postérieure à la revue de littérature de Gustafson et Rhodes (2003), une étude longitudinale réalisée aux États-Unis montre que la cohésion familiale, la communication parent-enfant, ainsi que l'engagement parental auprès des enfants-adolescent·e·s, augmentent la possibilité de ces dernier·ères d'atteindre les recommandations en matière d'activité physique (Ornelas, Perreira et Ayala, 2007).

En 2012, l'Institut national de santé publique du Québec a publié un document faisant la recension des travaux publiés entre 1999 et 2011 sur les dimensions socioculturelles des pratiques alimentaires et des activités physiques des adolescent·e·s de 12 à 14 ans (INSPQ, 2012). Il en ressort une association positive entre le soutien parental et la pratique d'activités physiques des adolescent·e·s, ce soutien pouvant s'opérer tant sur le plan matériel que sur les plans affectif et symbolique. Ces indications paraissent d'autant plus capitales que selon nombre de travaux, le niveau de pratique d'activités physiques d'un individu est significativement corrélé avec ses habitudes de pratiques antérieures (Sallis, *et al.*, 1992 ; Sallis, Prochaska et Taylor, 2000 ; Craggs *et al.*, 2011 ; Hearst *et al.*, 2012).

S'il semble que l'influence des parents diminue durant l'adolescence, période pendant laquelle le rôle des pairs devient particulièrement prégnant (Weiss, Ebbeck et Horn, 1997 ; Horn et Amorose, 1998), les adolescent·e·s dont les parents ont une pratique physique, pratiqueraient eux/elles-mêmes plus souvent une activité physique que les autres adolescent·e·s (MJSVA³⁷/Insep, 2001). Cependant, des différences considérables sont observées sur le plan socioculturel. D'une manière générale, les adolescent·e·s issu·e·s de familles à faible statut socio-économique (notamment en termes de niveaux de revenu et de scolarité) sont restreint·e·s dans leurs opportunités de pratiques physiques (Biddle *et al.*, 2005 ; Ferreira *et al.*, 2006 ; Hanson et Chen, 2007). Ainsi, alors qu'en France, deux tiers des adolescent·e·s pratiquent une activité physique en dehors des cours d'Éducation Physique et Sportive (EPS), on observe des différences marquées associées aux catégories socioprofessionnelles. De fait, les adolescent·e·s de 12 à 17 ans n'ayant pas d'activité physique et sportive en dehors des heures d'EPS sont majoritairement issu·e·s de milieux sociaux peu favorisés, à la fois au niveau des revenus et du

37. Ministère de la Jeunesse, des Sports et de la Vie Associative.

capital scolaire. Ainsi, les adolescent·e·s se dirigeant vers des filières professionnelles pratiquent moins que leurs camarades. Les deux variables les plus significatives à cet effet sont le niveau de diplôme et le niveau de revenu des parents : le niveau de diplôme étant plus discriminant que le niveau de revenu. En parallèle, les disciplines vers lesquelles les jeunes s'orientent sont elles-mêmes fortement marquées socialement. Les enfants des milieux favorisés pratiquent davantage le ski, la voile, l'escrime, le tennis et le golf. Les enfants moins favorisé·e·s font davantage de football, de rugby et de boxe. Étant donné que les mêmes tendances se dégagent pour les adultes, il semble bien qu'on observe une transmission des modèles d'activités physiques des parents vers les enfants : les parents qui pratiquent le plus, c'est-à-dire ceux issus des milieux les plus favorisés, influencent la pratique juvénile de leurs enfants. De plus, à niveau égal de diplôme, le fait d'avoir un père qui pratique une activité physique augmente les probabilités des enfants d'en faire autant. En d'autres termes, la propension à la pratique d'activités physiques se transmet plus ou moins à la génération suivante. En ce sens, les cours d'EPS à l'école semblent avoir une importance relativement marginale sur la propension à développer des appétences pour l'activité physique (MJSVA/Insep, 2001).

Les études sont moins abondantes pour ce qui concerne les facteurs environnementaux. Si les associations testées sont nombreuses, les conclusions qu'il est possible d'en tirer demeurent à la fois limitées et contradictoires. Il a par exemple été rapporté à partir d'une large revue de littérature, que la disponibilité et l'accessibilité à des installations et/ou équipements et/ou programmes collectifs d'activités physiques, n'étaient localement pas associées de manière évidente au niveau d'activité physique des adolescent·e·s (Ferreira *et al.*, 2007). En parallèle, il a été montré au contraire, que la disponibilité d'infrastructures récréatives et sportives (Davison et Lawson, 2006 ; Limstrand, 2008), la mixité d'usage du sol, et la densité résidentielle (Ding *et al.*, 2011) constituaient des facteurs régulièrement associés aux pratiques physiques des adolescent·e·s.

Les contradictions proviennent généralement de la différence de méthodes utilisées (objectives ou déclaratives). Aussi, les associations en question sont dans certains cas testées avec une mesure de l'activité physique globale, indépendamment du cadre dans lequel a lieu l'activité. Les résultats relevés peuvent ainsi porter à la fois sur l'activité liée au transport actif, à la pratique d'activités sportives en club, à l'activité physique réalisée dans le cadre scolaire ou familial. Or on peut penser que certains facteurs environnementaux peuvent être à la fois particulièrement propices à certains types d'activités physiques, et particulièrement défavorables à d'autres. À titre d'exemple, on peut facilement supposer que le beach-volley ne soit pas favorisé par les mêmes facteurs environnementaux que le ski de fond.

Comme nous venons de le voir, les activités physiques/sportives sont socialisées dans la mesure où en fonction de leur milieu social, des pratiques et du soutien de leurs parents, tous les individus n'ont pas les mêmes chances d'être physiquement actifs d'une part, et de pratiquer les mêmes activités physiques d'autre part. Dans la partie qui suit, il s'agira de se demander dans quelle mesure ces pratiques physiques/sportives socialisées sont aussi socialisantes.

3.2 Socialisations par les activités physiques/sportives

Tant dans les propos de politiques que dans ceux de scientifiques, les activités physiques/sportives sont couramment exposées comme une solution pour préserver la cohésion sociale (Guérandel, 2016). Présentées comme étant éducatives par essence et comportant des valeurs morales de solidarité, de fair-play, de respect des autres, de santé, de bien être, etc., elles véhiculeraient, selon de nombreux·ses auteur·e·s, des valeurs transférables au quotidien (Callède, 1991 ; Charrier, 1997 ; Arnaud, 1999). Les activités physiques en général, et celles dont les règles sont bien fixées en particulier, apparaissent comme un outil permettant d'intervenir sur des comportements considérés par les politiques comme des comportements déviants et parfois violents. Par le biais d'une éducation corporelle, l'enjeu est ainsi d'amener l'enfant et l'adolescent·e vers un modèle comportemental de citoyenneté. Il s'agit de développer des jeunes qui s'adaptent à la société et qui y joueront un rôle actif et positif.

Les activités physiques/sportives seraient éducatives par essence, leurs bienfaits s'appuieraient sur trois dimensions : améliorer les relations interpersonnelles, canaliser l'agressivité, dépasser ses limites (Pantaléon, 2003). De fait, la socialisation au moyen des activités physiques/sportives a longtemps été assimilée, dans une perspective pédagogique, soit au simple respect des règles du « jeu », soit aux bienfaits d'une pratique amenant à s'insérer dans des collectifs, à apprendre des autres, à se situer par rapports aux autres, à apprendre à perdre ou à gagner. D'ailleurs, les activités physiques/sportives pratiquées de manière « libre » inquiètent généralement les pouvoirs publics qui tendent à leur attribuer comme une forme de sociabilité « inférieure » prônant l'individualisme³⁸.

La multiplication des expériences des jeunes entre eux/elles et le gain d'autonomie que certaines activités encouragent en l'absence d'adulte, ont également été évoquées (Galland, 1991). Plus encore, la pratique régulière d'activités physiques/sportives participerait au développement du sens des responsabilités des adolescent·e·s. Elle les sensibiliserait aux valeurs de progression et de dépassement de soi (Machard, 2003).

Mais, comme l'ont rappelé certains, l'étude des vertus socialisatrices des activités physiques/sportives prises dans leur ensemble semble peu pertinente (Augustini *et al.*, 1994). De fait, la transmission des valeurs dépend grandement des modalités de pratiques, la compétition exacerbée et l'amusement insouciant étant fort susceptibles de se caractériser par des situations de socialisation dissemblables.

Si la compétition s'éloigne de notre objet de recherche, ce n'est pas le cas des activités ludiques, qui caractérisent la grande majorité des activités physiques durant l'enfance, et une partie non négligeable de celles réalisées à vélo durant la préadolescence (Devaux, 2013). Depuis longtemps, le jeu est appréhendé comme une activité sérieuse, éducative, pédagogique, qui contribue d'une part au développement affectif, sensori-moteur, cognitif, moral, intellectuel et social de l'enfant, d'autre part au développement des plus hautes manifestations de la culture (Caillois, 1967 ; Gaussot, 2002). La psychologie du développement appliquée au jeu (Vygotski, 1967 ; Bruner,

38. Pour une approche critique de cette croyance, cf. Pascal Chantelat, Michel Fodimbi et Jean Camy (1996).

1983) appréhende justement le jeu comme une activité qui intègre la dimension sociale, interactive : raison de sa contribution au développement de l'enfant. Ainsi, on comprend que la psychologie ne peut ambitionner à elle seule de saisir un phénomène aux dimensions sociales et culturelles incontestables. Au-delà de la construction personnelle des enfants par le développement de capacités et de compétences qu'ils suscitent (Piaget, 1932 ; Vygotski, 1967 ; Bruner, 1983 ; Goldstein, 1994), les jeux ont des effets socialisateurs dans la mesure où ils permettent d'expérimenter le monde social, les systèmes de valeurs, les normes et règles (réciprocité, justice, coopération, compétition, etc.) ainsi que les rapports sociaux (d'âge, de sexe, de classe, de rôle, etc.) (Piaget, 1932). Plus largement, la sociologie cognitive inaugurée par George Herbert Mead (1934) apporte des outils théoriques pour appréhender l'articulation entre le jeu, la construction de soi et la construction sociale de la réalité, permettant de mêler sociologie et psychologie. La théorie interactionniste de la socialisation accorde ainsi une place éminente au jeu. Le jeu libre (*play*) et le jeu réglementé (*game*), métaphores du « vrai » jeu social, sont définis comme facteurs dans l'infrastructure du Soi : dans le jeu libre, consistant à jouer à quelque chose ou à quelqu'un, l'enfant assume différents rôles, les comprend, les intègre ; ce faisant, il/elle se construit un Soi tout en prenant place au sein du monde social. Le jeu libre de Mead renvoie en somme à ce que certains appellent aujourd'hui les jeux symboliques de faire-semblant (*social pretend play*) (Kane et Furth, 1993). Dans le jeu réglementé, les différents rôles ont une relation définie les uns par rapport aux autres. Ils doivent être coordonnés, interdépendants. Ainsi, le jeu réglementé permet le passage d'une phase où l'on assume/joue le rôle des autres (l'autrui significatif, la mère, le père, etc.), à une phase où le rôle est organisé dans un tout unifié (l'autrui généralisé), essentiel à la conscience de soi d'une part et à l'élaboration de la norme collective d'autre part. Dans une perspective semblable, Filipe Reis (1994) soutient que c'est par le jeu, traditionnellement analysé comme loisir, que l'enfant s'essaie à la vie adulte. Par-delà sa fonction de loisir, le jeu serait le lieu privilégié au sein duquel les enfants décomposent la conduite complexe et hétérogène des adultes en une série de concepts qui, au moyen de l'action, leur deviennent compréhensibles. Ainsi, l'une des caractéristiques du jeu serait la création de situations fictives où les enfants adoptent le rôle, exécutent les actions et établissent les relations typiques des adultes : « Ils[/elles] regardent le monde conceptuel des adultes, le démontent, l'assimilent, le pratiquent » (Gaussot, 2002 : 48).

Cependant, il est difficile d'imaginer que tous les jeux, et surtout, toutes les façons de jouer, aient les mêmes vertus socialisatrices. Les principes, règles et rôles sociaux hétérogènes, multiples, voire contradictoires, se traduisent sans doute par des expérimentations tout aussi hétérogènes, multiples, et contradictoires. Les règles de la vie sociale, économique, éthique, affective, pulsionnelle peuvent être davantage éprouvées à tel ou tel âge, dans tel ou tel type de jeu, selon tel ou tel contexte (Gaussot, 2002).

D'ailleurs tous les jeux ne sont pas des activités physiques, et toutes les activités physiques ne sont pas pratiquées comme des jeux. En effet, si comme nous l'avons vu, les individus sont socialisés à se porter vers des activités physiques différenciées, ils ne sont pas non plus socialisés à pratiquer de la même façon, pour les mêmes raisons, et avec les mêmes motivations, une même activité physique. En d'autres termes, si les activités physiques sont socialisées, leurs effets socialisateurs le sont sans doute aussi.

À ce titre, à partir d'une enquête par entretiens réalisés auprès d'une trentaine de familles de différentes fractions des classes moyennes, Christine Mennesson, Julien Bertrand et Martine Court (2016) observent d'abord que si les « pratiques physiques et sportives enfantines » dépendent des souhaits exprimés par les enfants dans les classes moyennes proches du pôle culturel, elles semblent en revanche aller de soi pour les parents positionnés du côté du pôle économique. Pour ces derniers, la vitalité prime largement sur l'épanouissement et le bien-être psychologique de l'enfant. En engageant les enfants « corps et âme », la pratique physique vise le développement de dispositions ascétiques et l'intériorisation d'un ethos du travail (Weber, 2000), le dépassement de soi apparaissant comme un objectif central. Dans les familles du premier groupe (pôle culturel), le thème de la prise de conscience du corps, mais également celui du plaisir, l'emportent au contraire nettement sur l'apprentissage du goût de l'effort physique. Les pratiques de loisirs enfantines sont davantage conçues comme des moyens de développement personnel. Ainsi, les incitations parentales se caractérisent notamment par une contestation des valeurs de performance et valorisent en revanche la diversité des expériences de pratiques physiques (tant sportives qu'artistiques) au détriment de l'engagement durable et intensif dans une seule pratique.

En somme, si ces incitations différenciées entre les deux groupes ne débouchent ni sur les mêmes types de pratiques, ni sur les mêmes manières de pratiquer (se découvrir, se développer et s'ouvrir aux autres pour les un·e·s ; s'affronter, se dépasser et vaincre pour les autres), elles produisent surtout des effets socialisateurs sensiblement divergents, se traduisant par l'incorporation de dispositions propices à l'exercice du pouvoir pour les enfants dont les parents sont positionnés du côté du pôle économique.

Il s'agit désormais de se demander, d'une part dans quelle mesure les socialisations aux (et par les) activités physiques/sportives sont sexuées, d'autre part dans quelle mesure la période de l'adolescence tend à se traduire par leur renforcement.

4. L'adolescence, ou le renforcement des socialisations sexuées aux (et par les) activités physiques/sportives

Les « techniques du corps » soit « les façons dont les hommes, société par société, d'une façon traditionnelle, savent se servir de leur corps » (Mauss, 1966), se transmettent à la fois de manière délibérée, organisée, programmée par un groupe d'adultes (exemple : à l'école), et de manière plus ou moins spontanée, par l'appropriation des gestes et attitudes des proches et/ou des modèles sociaux admirés (Bernard, 1976). Ainsi, les coordinations, les techniques sportives, les manières de sauter, de nager, de pédaler ne sont ni naturelles ni universelles, mais sont le fruit de la culture. Marcel Mauss distingue les techniques du corps selon deux axes (longitudinal et transversal). Selon lui, leur variété au fil des différents stades de la vie croise leur diversité au sein de populations contemporaines. Or, sur une période donnée, le critère sexué s'avère le plus déterminant, les usages du corps des hommes et des femmes se distinguant notamment à travers les activités quotidiennes (la marche, l'alimentation, la communication) (Mauss, 1966). Quels que soient les domaines dans lesquels s'inscrivent ces techniques (repos, activité, déplacement, consommation, etc.) chaque groupe social se distingue par des usages particuliers, eux-mêmes

divergents selon le sexe. D'une certaine manière, la société apprend à chacun des sexes à développer les usages, les manières de se tenir et de se mouvoir conformes selon leur sexe. Étudiant les techniques du corps en réaffirmant l'arbitraire division culturelle qui oppose les hommes et les femmes, Bruno Remaury (2000) fait remarquer que les femmes semblent user de leur corps dans des espaces circonscrits et domestiques, quand les espaces des hommes sont infinis. Par ailleurs, il relève que si les réussites des femmes sont davantage présentées comme spontanées, intuitives, voire magiques, celles des hommes sont davantage exposées comme étant concrètes, réelles, sonnantes et trébuchantes. Alors qu'au quotidien, les femmes sont cantonnées dans le naturel, le sain, le vivant (elles adoptent une motricité ordinaire, à bases de déplacements simples et de reproductions des gestes), les hommes développent des techniques, utilisent des instruments, des engins, pour dépasser les limites du possible, réaliser des prouesses physiques extraordinaires. Aussi, alors que les femmes organisent davantage leurs activités dans un cadre réglementé, discipliné, et développent des savoirs-faire minutieux, les hommes jouent, se challengent, se risquent. Autant de techniques, de manières d'être, de faire et d'agir accumulées, structurées et reproduites au fil de l'éducation et de la socialisation des individus.

Françoise Héritier (1996) soutenait que dans toutes les sociétés, le contrôle des femmes passe par la domination et l'assujettissement de leurs corps, et notamment de leurs fonctions reproductrices. À travers le concept de « mythe de la fragilité », Colette Dowling (2001) va un peu plus loin en postulant que dans l'intérêt de leur « féminité », les filles sont conviées, dès leur plus jeune âge, à se limiter dans leur motricité, à se percevoir comme fragiles, faibles et vulnérables. Les femmes sont ainsi dominées à partir de leur corps et de l'inhibition de leur développement physique. Le mythe en question repose sur leur assignation à leurs fonctions reproductrices comme mission prioritaire de perpétuation de la race. Sous un eugénisme à peine déguisé, il s'agit de préserver le capital génétique des populations en surprotégeant les femmes, en les contenant dans une oisiveté et une inactivité nécessaires à la sauvegarde de leur patrimoine biologique menacé. Le programme de conditionnement est vaste et il implique tous les appareils de la nation (éducation, religion, économie, loisirs, santé) mis au point par toutes les sociétés de manière à priver les femmes de leurs forces, en leur enseignant notamment qu'elles sont naturellement fragiles. La condition physique apparaît ainsi comme un construit social inscrit au plus profond de toute socialisation sexuée (Mathieu, 1985) Plus précisément, la division entre les sexes résulte d'un « long travail collectif de socialisation du biologique et de biologisation du social » (Bourdieu, 1998 : 9), qui inscrit dans les corps les effets du processus binaire de différenciation et de hiérarchisation entre les sexes. Ainsi, l'hexis corporelle, « disposition permanente, manière durable de se tenir, de parler, de marcher, et, par là, de sentir et de penser » (Bourdieu, 1980 : 117), permet-elle généralement de différencier efficacement les hommes des femmes.

Comment les injonctions sexuées dont il est question sont-elles véhiculées ? Et surtout, en quoi débouchent-elles sur des propensions sexuées à s'adonner à telles ou telles activités physiques/sportives, de telle ou telle manière ?

4.1 Ce qui se joue à travers l'éducation durant l'enfance

Parce que les parents, et plus généralement les adultes sont des êtres sexués, d'une part, ils incarnent des modèles auxquels les enfants sont incité·e·s à se conformer ; d'autre part, ils agissent différemment avec les garçons et les filles, les enjoignant ainsi, de manière plus ou moins explicite, à adopter les manières de se comporter associés à « leur sexe ». De nombreuses études psychologiques et sociologiques ont analysé les manières dont les pères et les mères se comportent différemment avec leurs enfants, et les possibles répercussions de ces pratiques sexuées sur l'incorporation de dispositions sexuées liées aux usages du corps. Les mères passent plus de temps avec leurs enfants, davantage pour des activités continues de soin et des stimulations « distales » et visuelles (exemple : « faire coucou ») alors que les pères se chargent des activités ludiques plus ponctuelles, avec plus de « stimulations kinesthésiques » (Bergonnier-Dupuy, 1999) (bercer ou jouer à des petits jeux physiques). Les mères initient davantage les vocalises de leurs bébés et leur parlent davantage alors que les pères privilégient « les jeux à interaction psychomotrice » (Goguikian Ratcliff, 2006 : 231). Par ailleurs, les parents agissent généralement différemment avec les garçons et les filles. Sans nécessairement procéder par des demandes explicites ou des sanctions négatives, ils récompensent et/ou encouragent davantage les comportements « masculins » chez les garçons et les comportements « féminins » chez les filles. Aussi, de manière générale, ils ont davantage recours aux interventions verbales avec leurs filles. Par ailleurs, les pères tendent à être plus investis avec leur fils qu'avec leur fille. En outre, les mères insistent davantage sur la propreté des filles que sur celle des garçons (Ferrand, 2004).

Les parents, puis les enseignants, freinent davantage les comportements conquérants et dynamiques des filles que ceux des garçons, au contraire encouragés à s'imposer physiquement. Ils se préoccupent moins des échecs moteurs des filles que de ceux des garçons. À travers les lectures, les jeux, et les déguisements, les éducateur·rice·s encouragent de manière involontaire et inconsciente le développement de leurs capacités physiques, et se soucient davantage de l'apparence des filles (Cresson 2010). Bien souvent, l'enfance de ces dernières est minée par l'obsession de la petitesse, de la gentillesse, de la miniature. Très tôt, les parents attribuent généralement une fragilité naturelle aux filles. Ils adoptent alors avec elles des gestes plus mesurés, plus doux, quand ils manipulent les garçons avec davantage d'énergie et de robustesse, tout en les invitant à découvrir seuls leur environnement proche. De surcroît, les filles sont davantage bridées dans leurs mouvements, elles sont moins mises en difficulté et en échec, connaissent moins de chutes, se confrontent moins à l'adversité (Vigneron, 2004). Ces tendances se retrouvent sur le plan de la socialisation au vélo. De fait, les filles bénéficient en moyenne d'un apprentissage plus tardif que les garçons (39,8 % apprennent avant l'âge de 6 ans contre 47,2 % pour les garçons). Elles seront également plus nombreuses à ne jamais apprendre à faire du vélo (3,5 % contre 0,7 % pour les hommes), et posséderont globalement des vélos plus anciens que les hommes au cours de leur vie (MTI Conseil et TNS Sofres, 2013 : 8).

Plus généralement, en attendant moins un comportement sportif de la part de leurs filles que de leurs garçons (Fredricks et Eccles, 2005), les parents contribuent à renforcer la sexuation des pratiques physiques. Moins incitées par leurs parents à pratiquer une activité physique (notamment en milieu populaire), les filles qui le sont se voient davantage orientées vers des pratiques « caractérisées par une proximité avec l'esthétisme ou les animaux (la gymnastique, la

danse, la natation et l'équitation) » (Cromer, 2005 : 196), insistant notamment sur l'apprentissage de la grâce, de la souplesse et de l'agilité (Naves et Octobre, 2014). À l'opposé, les garçons sont davantage guidés vers des pratiques où ils vont notamment pouvoir développer leurs capacités musculaires, leur endurance, leur résistance à l'effort et leur disposition à l'affrontement (Naves et Octobre, 2014) mais aussi leur esprit d'équipe, soit autant de traits qui participent à la construction d'une hexis corporelle masculine (Bereni *et al.*, 2012).

4.2 Ce qui se joue à travers les médias et les institutions sportives

Ces socialisations sexuées sont renforcées par l'influence des médias sportifs, qui, en offrant au public des images en accord permanent avec les normes sexuées traditionnelles, basées sur l'idée d'une infériorité féminine et d'une supériorité masculine, véhiculent les stéréotypes sexués dominants et participent à structurer les inégalités de genre (Buysse et Embser-Herbert, 2004). Tout en dépréciant les sportives, fréquemment érotisées ou jugées à partir de leur seule apparence physique, et en valorisant le sport « masculin », basé sur la puissance, la performance et l'exacerbation de la violence (Messner et Steven, 2002), ils concourent ainsi à l'élaboration de la masculinité hégémonique³⁹ (Frayssse et Mennesson 2009).

Le cyclisme féminin ne fait pas exception et reste à travers le *Tour de France*, l'un des symboles les plus forts du déséquilibre de médiatisation entre les sports féminin et masculin. Dans *Les secrets du Tour de France*, José-Alain Fralon (2016) revient sur les résistances à l'origine de ce constat. Il rappelle d'abord que le premier *Tour de France* Féminin (1955 contre 1903 pour les hommes) a lieu avant même que la fédération Française de Cyclisme (créée en 1881) intègre officiellement des femmes (1959). En 1984, année où le cyclisme féminin devient enfin discipline olympique (contre 1896 pour les hommes), la Société du Tour, qui gère le *Tour de France*, relance le Tour féminin. L'épreuve suit le même circuit que le « masculin », mais avec des étapes de 60 kilomètres seulement sur la fin du parcours des hommes : les filles ouvrent la route avant la caravane publicitaire. L'affiche suscite néanmoins un certain engouement, grâce à la présence de celle qui va dominer le cyclisme féminin pendant plus de vingt ans : Jeannie Longo. Après avoir remporté le Tour en 1987, 1988 et 1989, cette dernière déclare : « aujourd'hui, nous nous sommes rendus compte que les spectateurs commençaient à nous connaître et à nous reconnaître »⁴⁰. Sa domination devient telle que de nombreux commentateurs, qui louent les exploits des stars « masculines » (entre autres : Anquetil, Merckx, Hinault), estiment qu'elle nuit à l'intérêt de la course. En 1989, Jean-Marie Leblanc, qui vient de prendre ses fonctions de directeur du Tour, estime que le Tour féminin constitue une « contrainte sur le plan opérationnel »⁴¹ et décide de le déconnecter du Tour « masculin » en le faisant courir en septembre. S'en suit une chute de l'audience. La version de Jeannie Longo est différente de celle de Jean-Marie Leblanc : « J'ai vu naître une certaine concurrence avec les hommes, certains ne l'ont pas vu du bon œil, nous commençons à avoir des contrats d'après-Tour et cela ne plaisait pas aux pros. Les hommes ont

39. Désignant « la configuration des pratiques de genre visant à assurer la perpétuation du patriarcat et la domination des hommes sur les femmes » (Connell, 2014 : 11).

40. Cf. José-Alain Fralon (2016) *Les secrets du Tour de France*, chapitre 4.

41. Idem.

gagné. Ce sont toujours les plus faibles qui trinquent »⁴². L'épreuve changera ensuite de format et de nom en 1989 pour devenir le « Tour de la communauté européenne » puis, de 1992 à 1998, le « Tour cycliste féminin », avant d'être rebaptisée « La Grande boucle féminine » de 1998 à 2004. Devenue la « Grande boucle féminine internationale » entre 2005 et 2010, l'épreuve n'attire ni les foules, ni les championnes, ni les financiers. Les organisateurs renoncent. En 2014, une pétition est signée par plus de 80 000 personnes pour obtenir un *Tour de France* féminin disputé à nouveau parallèlement au Tour masculin. Une démarche qui ne suffit pas pour convaincre Christian Prudhomme, le directeur du Tour qui réplique : « Le Tour est une énorme machine et on ne peut pas le rendre toujours plus gros. C'est impossible ! ». Comme consolation, une mini-course féminine sera organisée en 2014 et 2015 sur les Champs-Élysées quelques heures avant l'arrivée du Tour. Un échec qui conduit la Fédération Française de Cyclisme à mettre au point un « plan de féminisation » visant à développer un calendrier d'épreuves féminines internationales et à organiser une épreuve à étapes internationales à forte médiatisation. Timidement, le cyclisme féminin s'ouvre malgré tout aux yeux du grand public. Dans un souci de parité, depuis 2012, les programmes du cyclisme féminin aux Jeux Olympiques sont semblables au programme du cyclisme masculin. Ils comprennent une course sur route, une course contre la montre, une épreuve de vitesse, une compétition de keirin, une compétition d'omnium, la vitesse par équipes, la poursuite par équipes, ainsi qu'un cross-country en V.T.T. (Vélo Tout Terrain) En qualité de service public et dans une mission de parité, France Télévisions diffuse depuis trois ans quelques courses féminines à l'image de *La course by Le Tour*, *Le Grand Prix de Plouay* féminin et, plus récemment, le *Tour des Flandres* féminin. Cependant, ces courses ne représentent toujours que trois « jours d'antenne » parmi les cinquante-trois proposés sur l'année⁴³. De surcroît, malgré de rares exceptions, la plupart des élites féminines Françaises n'intéressent pas les sponsors et courent sans rémunération⁴⁴. Par ailleurs, l'évènement qui écrase les autres en termes d'audience, à savoir le *Tour de France*, reste un spectacle dans lequel les hommes sont les héros, et où les femmes, lorsqu'elles ne sont pas invisibles, sont là pour faire de la figuration, à l'image des hôtesses de course, notamment recrutées pour leur beauté⁴⁵, qui embrassent le vainqueur d'étape du haut de leurs talons aiguilles. Par ailleurs, l'érotisation promue à travers les stratégies communicationnelles du Tour masculin – tout en valorisant la féminité traditionnelle, traduit l'hyper masculinisation du *Tour de France* (Terret, 2003). Requérant force, endurance et résistance à la souffrance, le cyclisme offre un spectacle qui met en valeur des qualités perçues comme typiquement masculines, et peu de qualités admises comme typiquement féminines. Et, comme le fait remarquer Catherine Louveau (2003), très majoritairement « masculins » (Dargelos et Marchetti, 2000) les journalistes sportifs participent largement à véhiculer une image du cyclisme hétéronormée et antinomique de la féminité. Pour ce faire, elle rappelle par exemple que *L'Équipe magazine* n'avait pas hésité à opposer, sur la question de la « féminité », la cycliste Jeannie Longo, dont on pouvait déjà lire en 1986 qu'elle était « l'homme de l'année » (Fralon, 2016), à Muriel

42. Idem.

43. Cf. site legruppetto.com : <http://legruppetto.com/2017/01/voir-cyclisme-a-television-2017-programme-complet/>

44. Libération, 26 janvier 2017, Pierre Carrey. « La FDJ lance son équipe de cyclisme féminine : "Une petite reconnaissance" » : http://www.liberation.fr/sports/2017/01/26/la-fdj-lance-son-equipe-de-cyclisme-feminine-une-petite-reconnaissance_1544293

45. Le Figaro, 18 juillet 2014, Julien Absalon. « Comment son recrutées les hôtesses du Tour de France ».

Hermine (natation synchronisée). Elle ajoute qu'en légendant une photographie de cette dernière (« belle et féminine »), le journaliste indiquait : « La faute à qui si Longo rime avec macho et Hermine avec féminine ? » (Louveau, 2003). Contrairement à la natation synchronisée (seule discipline olympique non accessible aux hommes avec la gymnastique rythmique), en pratiquant le vélo à haut niveau comme Jeannie Longo l'a fait pendant longtemps, les femmes prennent le risque de ne pas se conformer au référent normatif de la « féminité », et s'exposent à ce genre de « procès de virilisation » (Louveau, 2004a). La référence à l'action de se viriliser persiste largement aujourd'hui. Ainsi, dès que les sportives dérogent au « féminin » dans leur choix de pratique, elles font « un sport d'homme ». Dès lors qu'elles ont un signe sexuel secondaire traditionnellement, culturellement assigné aux hommes (« trop de muscles », les épaules « trop carrées », « pas assez de poitrine », etc.), la référence à la femme virile et les suspicions sur leur identité de femme apparaissent : « Ce ne sont pas de vraies femmes », « Le sport menace leur beauté », « Elles sont hommages », ou encore « garçons manqués ». Ces mises en doute, voire en accusation peuvent concerner toutes celles présentant des morphologies trop « différentes » du canon féminin, mais également celles dont les modes de vie et les préférences sexuelles ne sont pas dans les normes⁴⁶ (Louveau, 2004a). Au final, jusqu'à aujourd'hui, malgré les exploits de Jeannie Longo, le cyclisme n'a jamais connu de véritable grand succès auprès du grand public (Mignot, 2014).

La discipline se positionne parmi les plus sexuées. Le pourcentage de femmes dans la fédération Française flirte avec les 10 %, quand par exemple, la fédération de boxe Française en compte un peu plus de 30 %⁴⁷. Par ailleurs, comme c'est encore le cas pour de nombreux sports, le règlement du cyclisme féminin diffère de celui du cyclisme masculin. À titre d'exemple, le règlement de l'Union Cycliste Internationale (UCI) « autorise les femmes à courir un maximum de 130 kilomètres par étape contre 240 kilomètres pour les hommes »⁴⁸. Une différence considérable qui contribue probablement d'une part, à inférioriser, voire à discréditer le cyclisme féminin et le sport féminin en général, d'autre part, à naturaliser l'incapacité des femmes à fournir des efforts physiques d'endurance aussi importants que les hommes. Malgré cette mise à distance institutionnalisée, les performances du cyclisme féminin (du moins celles que les institutions nous autorisent de comparer) tendent à se rapprocher de celles du cyclisme masculin. De fait, comme le souligne José-Alain Fralon (2016), alors qu'en 1977 le record féminin de l'heure cycliste homologué par l'Union Cycliste Internationale était encore inférieur à plus de 19 % au record masculin, il ne lui était inférieur que de 3 % en 2011. Une mise à distance institutionnalisée qui pose d'autant plus problème que les sports d'endurance ouverts aux femmes sans modification de règlement ont largement démenti et discrédité les craintes et mises en garde médicales les tenant hier à l'écart de certaines épreuves. À titre d'exemple, si le premier championnat de France de marathon féminin n'a vu le jour qu'en 1980 et qu'il a fallu attendre 1984 pour que les femmes puissent participer au marathon lors des Jeux Olympiques, aujourd'hui le record féminin de

46. Après qu'Amélie Mauresmo ait rendu publique son homosexualité, Martina Hingis, une autre joueuse a par exemple déclaré à son égard qu'elle était une « mi-homme ».

47. Cf. le *Panorama sur les plans de féminisations des fédérations sportives 2016*. Version en ligne : <http://sports.gouv.fr/autres/PlanFeminisationFedes2016.pdf>

48. Cf. le « Règlement UCI du sport cycliste - Épreuves sur route » du 24/09/2014, p.24. Version en ligne : http://fr.uci.ch/mm/Document/News/Rulesandregulation/16/11/53/2rou-F_French.pdf

2 heures 15 minutes et 25 secondes détenu par la Britannique Paula Radcliffe devance près de 55 % des meilleures performances nationales masculines de 222 pays⁴⁹.

Peu à peu, les femmes investissent les sports d'endurance, et en 2015, pour la première fois dans l'histoire, Alissa Saint Laurent, une Canadienne, remporte un ultra-trail, une course d'endurance de 125 km dans les Rocheuses canadiennes, en un peu moins de quatorze heures, reléguant le second, un homme, à plus d'une heure et demie derrière elle. Il a fallu attendre cet événement pour que des « spécialistes » postulent que les femmes seraient en réalité avantagées pour ce type d'épreuve particulière, dont la durée et la difficulté minimiseraient l'importance des capacités musculaires et respiratoires par leur forte propension à induire des traumatismes (microdéchirures musculaires, courbatures, fatigue) auxquels les femmes seraient moins sujettes⁵⁰.

Au regard de ces exemples, comment justifier des restrictions de distance aussi considérables entre le cyclisme féminin et le cyclisme masculin⁵¹ autrement que par la persistance de la volonté inavouable des fédérations à tenir les femmes à l'écart au risque d'inférioriser le sport féminin, de le discréditer, voire d'essentialiser la particulière faiblesse physique des femmes ?

Si cette question peut paraître éloignée de notre objet de recherche, il n'en demeure pas moins, qu'à travers la médiatisation du cyclisme d'une part, et les règlements sexués d'autre part, les filles comme les garçons sont susceptibles d'apprendre que les femmes ne sont physiologiquement pas conçues pour réaliser les mêmes efforts physiques que les hommes.

Il s'agit désormais de se demander dans quelle mesure les socialisations sexuées aux (et par les) tendent à se renforcer durant l'adolescence.

4.3 L'adolescence, ou le renoncement des filles à rivaliser avec les garçons sur le plan physique

Au cours de leur socialisation, les garçons comme les filles apprennent que certaines pratiques sont « conformes » à leur sexe, et tentent généralement de s'y associer (Vigneron, 2004). De fait, les garçons choisissent davantage les activités « masculines » et rejettent davantage les activités « féminines » que les filles, et vice versa (Fontayne, 1999). L'influence des pairs joue un rôle déterminant à cet effet, au point que si durant l'adolescence les filles et les garçons se défendent généralement de participer aux activités physiques qui ne correspondent pas aux valeurs de leur

49. Calcul réalisé grâce aux tables de données consultables via le lien suivant : https://en.wikipedia.org/wiki/National_records_in_the_marathon

50. Deux hypothèses sont avancées. D'une part, les hormones féminines (œstrogènes) apporteraient une relative protection contre les dommages musculaires ; d'autre part, la concentration en calcium intramusculaire - un oligo-élément qui peut avoir des effets délétères induisant des lésions musculaires - resterait stable chez les femmes durant l'effort, alors qu'elle augmente chez les hommes, limitant du coup leurs capacités sur ce type d'épreuve de longue haleine. Pour les non spécialistes de ces questions, cf. Science et vie, 21 février 2017, Karine Jacquet. « Les sportives rattraperont-elles un jour les sportifs ? ». Version en ligne : <https://www.science-et-vie.com/article/les-sportives-rattraperont-elles-un-jour-les-sportifs-7800>

51. La même question se pose par exemple pour la limitation des matchs de grand chelem à 3 sets pour les femmes (contre 5 pour les hommes), qu'aucune base scientifique ne peut justifier aujourd'hui.

sexe d'appartenance, les contrevenant·e·s n'échappent pas aux critiques et moqueries de leurs camarades (Bramham, 2003).

La transition entre le primaire et le secondaire s'accompagnant généralement de nouvelles rencontres, de nouvelles amitiés et des premières relations amoureuses, l'imitation de comportements adoptés par les pairs permet aux adolescent·e·s de se sentir accepté·e·s par ces derniers. Ainsi, si nombre de travaux montrent que les normes sociales influencent les pratiques d'activités physiques/sportives (Godin *et al.*, 2005 ; Duncan *et al.*, 2007 ; Trinh *et al.*, 2008), c'est d'autant plus vrai au moment du passage dans le secondaire (Biddle *et al.*, 2005). Tout en constatant que la proportion de garçons licenciés en gymnastique sportive s'effondre subitement à l'entrée au collège, Édith Maruéjols (2014) explique que la performativité⁵² du genre, particulièrement prégnante durant cette période, se traduit par le fait qu'il est très difficile, voire impossible pour un garçon de s'inscrire, *a fortiori* de poursuivre une activité dite « de filles » à l'entrée dans l'adolescence, sous peine d'être assimilé à l'autre sexe, et de laisser le doute s'installer sur ses capacités physiques, sa force, et plus généralement, sa virilité.

En outre, comme l'explique Colette Dowling (2001), l'adolescence correspond souvent à une période durant laquelle les filles intègrent l'idée que tout effort physique est futile, inopérant voire déplacé par rapport au rôle que la société leur a assigné. Selon l'auteure, vers 11-12 ans, les filles vivent brutalement l'importance qu'accorde la société aux caractères sexuels féminins. Elles découvrent les risques pour elles, en termes de reconnaissance sociale à ne pas répondre aux canons esthétiques culturels. La « menace du sexe », soit les contraintes qui pèsent sur un individu lorsqu'il adopte une attitude ou des techniques non conformes à son sexe, pèse sur celles qui tenteraient d'enfreindre le « mythe de la fragilité », risquant une exclusion du groupe de référence. Ainsi la démotivation de nombre d'adolescentes vis-à-vis des activités physiques traduirait un mécanisme d'appropriation de la différence (biologique) qu'elles exploiteraient pour mettre en œuvre une différenciation sociale et culturelle (Mathieu, 1991), incarnée par le fait de se construire en tant que femmes.

L'adolescence propulse la plupart des filles dans le monde du désir pour le « masculin » qu'il faut susciter, et de la séduction notamment basée sur leur apparence extérieure. Dans ce cadre, le vêtement est un outil privilégié de transmission des normes sexuées pour les parents, particulièrement soucieux que les filles respectent les conventions sexuées lorsqu'elles sont en train d'acquiescer des formes corporelles adultes. Ces dernières sont ainsi sujettes à l'injonction paradoxale selon laquelle il s'agit de « mettre en valeur son corps sans provoquer » (Mardon, 2010a :145), soit une incitation à construire son apparence en fonction de la manière dont elles apprennent que les garçons vont réagir à cette apparence. Bien souvent, elles découvrent la distance qui les sépare des modèles de beauté féminins véhiculés à travers les médias. Ces derniers contribuent largement à diffuser les comportements socialement acceptables pour les jeunes filles. Mais si celles-ci apprennent à la fois ce qu'elles doivent manger (ou éviter de manger) et à quel type de femme elles doivent ressembler physiquement pour plaire, seule une

52. Concept visant à signifier que le genre est un énoncé sans substrat métaphysique et ontologique qui, par son énonciation et sa répétition, réalise ce qu'il dit, soit un genre féminin ou masculin. En d'autres termes, le paradigme vise à montrer que le masculin et le féminin n'existent pas préalablement, et que ce sont l'énonciation et la répétition des genres normatifs qui leur permettent d'exister (Butler, 2005).

infime partie des injonctions en question les encourage à être physiquement actives. Alors que le surplus de poids semble être davantage toléré chez les hommes (Renaud, Lagacé et Caron-Bouchard, 2009), la plupart des médias préconisent un idéal de minceur extrême pour les filles, qui s'engagent en nombre dans des régimes effrénés. Les modèles de conduites qui leur sont proposés au sujet du sport et du travail de l'apparence dans les magazines dont elles sont la cible sont très stéréotypés. D'abord encouragées à se préoccuper de leur apparence, les filles sont en outre invitées à faire du sport selon des modalités socialement définies comme féminines, tantôt en pratiquant des activités fortement sexuées (notamment la danse), tantôt en étant prudentes, en faisant preuve de sérieux et en se désintéressant de la compétition (Court, 2010).

Encore plus critiques, Pierrette Bouchard et Natasha Bouchard (2005) relèvent que « le "style sportif" sans l'activité physique » (p. 15) correspond à l'un des trois paradoxes contenus dans deux magazines destinés aux adolescentes (*Cool!* et *Filles d'aujourd'hui*). Des paradoxes qui illustrent tous la mixité des messages, entre le désir d'indépendance des adolescentes et sa canalisation vers des rôles traditionnels. Les lectrices étant constamment encouragées à valoriser une certaine passivité, notamment en ne pratiquant pas de sport.

Par ailleurs, la tendance à maintenir davantage les adolescentes dans la sphère domestique conforte chez elles l'impression de fragilité. La nécessité de restreindre leurs déplacements, leurs expressions, leurs attitudes devient souvent une règle de vie qu'elles ne remettent pas en question. Les filles/femmes ont un « corps de victime » écrit Colette Dowling (2001), qui montre comment celles-ci sont davantage susceptibles d'être conditionnées à la restriction, à la constriction corporelle dans tous les gestes quotidiens (joindre les mains, croiser les jambes, occuper le moins de place possible...) quand *a contrario* les garçons apprennent à déployer leurs membres, à s'installer jambes écartées, etc. Dans la sphère domestique, les jeunes filles apprennent au contraire à limiter leurs mouvements, et à se complaire dans une retenue et une timidité physique. De plus en plus convaincues de leur « naturelle » faiblesse physique, voire de leur nécessaire soumission (Belotti, 1974), elles restent plus souvent coincées dans une motricité inachevée et dans des coordinations sommaires que les garçons.

Si pour les hommes, le corps doit exprimer l'imaginaire de la force, de la puissance et de la performance, soit asseoir visiblement leur autorité et leur domination « naturelles », le corps des femmes doit incarner la beauté, la sensibilité, la douceur, voire la fragilité, et ces injonctions ne sont pas sans effet sur l'image que les adolescentes se font d'elles-mêmes. Bien souvent, elles développent une image négative de leur corps associée à une crainte de prise de poids (Amireault, Lemieux et Massie, 2014) ou de volume musculaire (Hargreaves et Tiggemann, 2004). Quand, généralement moins sujets à l'insatisfaction corporelle (Feingold et Mazella, 1998 ; Park, 2003), les garçons agissent davantage pour gagner du volume musculaire, les filles se soucient plus de la tonicité musculaire, et surtout, de la minceur. Elles aimeraient principalement mincir des cuisses (57 %), du ventre (42 %), des hanches (38 %), des fesses (36 %) et des mollets (20 %) (Parnot *et al.*, 2006). Aussi, l'évolution des chiffres concernant la maigreur⁵³ est saisissante ces dernières années. En France, entre 2006 et 2015, sa prévalence a augmenté de manière significative chez les filles, passant de 8 % à 14 %. Et l'augmentation est encore plus préoccupante pour la classe d'âge

53. IMC (Indice de Masse Corporelle) < 18.5.

11-14 ans, pour laquelle la prévalence de la maigreur est passée de 4,3 % en 2006 à 19,6 %, une dizaine d'années plus tard (Verdot *et al.*, 2017). Le développement fulgurant des réseaux sociaux participe probablement à renforcer la pression sociale en faveur du culte de la minceur. À titre d'exemple certains « défis » se diffusent sur Internet, incitant les filles à être les plus maigres possible. Parmi les plus célèbres (et extrêmes), on peut citer le challenge de la feuille au format A4. L'objectif étant de placer la feuille à la verticale devant sa taille, laquelle doit être entièrement masquée par les 21 cm de papier⁵⁴. Par ailleurs, certains médecins commencent à se préoccuper de l'influence des sites ou des blogs « pro-ana » (raccourci de pro-anorexia), créés pour faire la promotion de l'anorexie mentale et des troubles du comportement alimentaire en les prônant comme mode de vie, et non comme maladie⁵⁵. Vis-à-vis de notre objet d'étude, la littérature venant d'être rassemblée conduit selon nous à se demander dans quelle mesure l'injonction à la minceur peut impacter les possibilités réelles de mobilités à vélo ainsi que les manières de pratiquer le vélo des adolescentes, une problématique à laquelle nous tenterons de répondre au cours de cette thèse.

Les injonctions sexuées véhiculées par les multiples agents évoqués produisent des effets sur la confiance des filles en leurs propres capacités physiques. Socialisées à se penser moins aptes aux efforts physiques importants que les garçons du même âge, les adolescentes développent souvent une moindre confiance en elles vis-à-vis de leurs capacités physiques. Or nombre de travaux relèvent l'importance de posséder un fort sentiment d'efficacité personnelle pour adopter et maintenir une pratique physique tout au long de l'adolescence (Sallis, Prochaska et Taylor, 2000 ; Godin *et al.*, 2005 ; Van der Horst *et al.*, 2007). Développé par le psychologue Bandura, puis utilisé dans de nombreux domaines tels que l'éducation, le travail, la santé, les phobies, le sport, la sociopolitique etc., le sentiment d'efficacité personnelle désigne les croyances des individus quant à leurs capacités à réaliser des tâches ou performances particulières, à surmonter des barrières (réelles ou perçues). Il contribue à déterminer les choix d'activité et d'environnement, l'investissement du sujet dans la poursuite des buts qu'il s'est fixé, la persistance de son effort et les réactions émotionnelles qu'il éprouve lorsqu'il rencontre des obstacles (Rondier, 2004). Or selon nombre de travaux, le déficit d'habiletés physiques et motrices des adolescentes est notamment lié à un manque d'expériences antérieures et constitue une barrière qui affecte directement leur sentiment d'efficacité personnelle (Amireault, Lemieux et Massie, 2014), lequel joue un rôle déterminant vis-à-vis de leur motivation à inscrire leurs pratiques physiques dans la durée (Sallis, Prochaska et Taylor, 2000 ; Neumark-Sztainer *et al.*, 2003 ; Godin *et al.*, 2005 ; Van der Horst *et al.*, 2007). De surcroît, ce déficit représente pour elles la deuxième barrière la plus importante comme facteur limitant leur plaisir lié à l'activité physique, lequel s'avère également particulièrement déterminant vis-à-vis de leur propension à pratiquer (Rees *et al.*, 1971 ; Veillette, Boudreault et Roy, 2005 ; Biddle *et al.*, 2005 ; Allender *et al.*, 2006). Vis-à-vis du plaisir de pratiquer, il est néanmoins à noter que la période de menstruation, qui souvent s'accompagne de

54. L'OBS Le Plus, 24 mars 2016, Alexandra Retion. « Une taille plus fine qu'une feuille A4 ? Ce défi minceur met la vie des ados en danger » : <http://leplus.nouvelobs.com/contribution/1498844-une-taille-plus-fine-qu'une-feuille-a4-ce-defi-minceur-met-la-vie-des-ados-en-danger.html>

55. La Croix, 13 juin 2017, Pierre Bienvault. « Le culte de la maigreur touche des filles de plus en plus jeunes ». Version en ligne : <http://www.la-croix.com/Sciences-et-ethique/Sante/Le-culte-maigreur-touche-filles-jeunes-2017-06-12-1200854553>

crampes abdominales et d'une baisse d'énergie générale, peut constituer une barrière importante à la pratique d'activités physiques chez certaines adolescentes (Dwyer *et al.*, 2006), qui mobilisent parfois la complicité de leur mère pour négocier une « dispense sportive » (Mardon, 2009).

En somme, alors qu'enfant, à capacités égales à celles des garçons, les filles ont généralement déjà appris à se percevoir comme moins habiles dans les activités physiques et sportives que ces derniers ; plus elles avancent dans l'adolescence, moins elles pratiquent, plus leur sentiment d'incompétence au regard du sexe opposé s'intensifient, et plus elles renoncent à vouloir améliorer leurs potentialités pour rivaliser sur le plan physique (Amireault, Lemieux et Massie, 2014).

Si de manière générale, les garçons et les filles sont différemment socialisé·e·s aux activités physiques d'une part, à l'investissement de l'espace public d'autre part, et aux pratiques de mobilités à vélo en particulier, il s'agit désormais de se demander dans quelle mesure ces processus de socialisation sexuée peuvent exprimer des déviances et des variances révélant des dimensions susceptibles de les renforcer. L'enjeu du chapitre suivant sera ainsi d'identifier – à partir d'une recherche bibliographique – les facteurs susceptibles de façonner le fossé sexué des pratiques de mobilités à vélo durant l'adolescence. Dans un deuxième temps, une exploitation statistique de la dernière Enquête Nationale Transports et Déplacements disponible (2008) nous permettra de nous demander si certains déterminants socio-spatiaux des pratiques du vélo des adolescent·e·s impactent dans une mesure significativement différente les filles et les garçons.

CHAPITRE 2 : Analyse statistique des variations socio-spatiales des pratiques sexuées du vélo durant l'adolescence

1. Des socialisations sexuées variables

1.1 Des socialisations sexuées renforcées en cas de faibles ressources économiques et culturelles des parents ?

Ainsi que nous l'avons mentionné précédemment, les différences entre les pratiques des hommes et des femmes sont construites socialement et conduisent à un rapport hiérarchique entre les sexes (Mathieu, 1991 ; Kergoat, 1992 ; Guillaumin, 1992). Ces deux groupes antagonistes se caractérisent par des manières corporelles de se tenir et d'exercer leur corps (hexis corporelles) socialement interprétées comme féminines ou masculines. Le corps se situe ainsi au cœur de la production et la reproduction des différences entre les sexes et institue les pratiques physiques et sportives en analyseurs privilégiés des comportements de genre (Faure, 2000). Transversaux à l'ensemble des sphères sociales, les rapports sociaux de sexe s'articulent avec d'autres rapports sociaux et notamment de classe. Dans cette perspective, l'accès à la complexité des « comportements de genre » (*genderisms*) (Faure, 2000) ne peut se faire sans une étude croisée des rapports sociaux de sexe et de classe. D'une manière générale, les travaux intersectionnels s'accordent à montrer que les stéréotypes de sexe sont particulièrement marqués en milieu populaire. Davantage que dans les milieux plus favorisés, les modèles masculins sont marqués par le primat de la force et de la virilité. En opposition, la conformité corporelle ainsi que le rôle maternel constituent les éléments saillants du « féminin » (Schwartz, 1990). La force physique est d'autant plus sacralisée en milieu populaire qu'elle constitue souvent (pour les garçons) l'ultime ressource qui puisse être mise en avant pour se définir socialement (Pociello, 1981). En tant que véhicule des « habitus », le corps est l'outil de transmission des dispositions sociales et des goûts, l'ordre social s'inscrivant dans les corps (Boltanski, 1971 ; Bourdieu, 1977 ; Berthelot, 1983). En milieu populaire, prévaut généralement la représentation d'un « corps-outil » (Loux, 1983), ou « corps laborieux » (Schwartz, 1990 : 478), révélatrice d'un rapport instrumental à l'organisme. Globalement plus critiques à l'égard de la division traditionnelle des rôles, les classes supérieures acceptent davantage une certaine mixité des comportements et des pratiques (Ferrand, 2004). Dans son travail relatif aux usages du corps, Luc Boltanski (1971) montre que les conduites des deux sexes se rapprochent entre elles en milieu favorisé, en tendant à se fondre avec les valeurs féminines alors qu'elles glissent vers les pôles masculins dans les couches défavorisées. De fait, que ce soit sur le plan des habitudes alimentaires, de l'apparence physique, de la recherche de la force, etc., les valeurs masculines prédomineraient dans les habitus corporels en milieu populaire, quand les classes supérieures embrasseraient davantage les valeurs féminines (y compris sur le plan culturel). Le chercheur appuie son propos par une étude des activités physiques pratiquées dans ces différentes classes sociales. Il montre que les pratiques physiques populaires reposent notamment sur des efforts intenses, sur l'opposition à autrui et la nécessaire solidarité collective.

Il constate en revanche que plus on s'élève dans la hiérarchie sociale et plus les sports « s'adoucissent », laissant une large place à l'individualisme, au style, à la stratégie, à l'intelligence du jeu. Ainsi, les « sportifs » des classes populaires abandonnent généralement plus tôt leur pratique pour consacrer leur énergie et leur force à leur travail. *A contrario*, les sportifs et sportives des catégories aisées maintiennent une activité plus longtemps, dans une fonction d'entretien de la forme et de récréation, que ne peuvent se permettre les autres : « Tout se passe comme si l'opposition entre le rapport au corps des membres des classes populaires et des membres des classes supérieures reproduisait l'opposition du rapport au corps, des hommes et des femmes. Au fil des échelons sociaux, le rapport au corps, de moins en moins monopolisé par la nécessité d'agir physiquement, l'est de plus en plus par celle d'être et de paraître » (Boltanski, 1971 : 224). Aussi, en pratiquant des activités physiques différentes, les garçons de classe populaire et ceux de classes favorisées ne développent pas tout à fait les mêmes formes de masculinités. Lorsqu'ils sont encouragés à pratiquer le tennis ou le golf, soit des activités en apparence moins explicitement « viriles » que le football ou la boxe, les garçons des classes supérieures développent des qualités qui relèvent d'un « modèle bourgeois de la masculinité », fondé sur le contrôle de soi, valorisant des qualités stratégiques, et mettant ainsi à distance une virilité populaire trop ostensible (Bereni *et al.*, 2012).

Par ailleurs, l'écart entre les taux de pratique féminine et masculine n'est jamais aussi élevé que dans les catégories populaires, et généralement jamais aussi faible que dans les catégories les plus favorisées (Louveau, 2004b). Aussi, si d'une manière générale, les filles sont moins incitées à pratiquer une activité physique que les garçons, c'est d'autant plus le cas dans les milieux populaires (Cromer, 2005). Ainsi, le clivage observé durant l'adolescence vis-à-vis de l'ensemble des activités physiques n'est pas seulement sexué. Les adolescent·e·s qui n'ont pas d'activité physique ou sportive en dehors des heures d'EPS (Éducation Physique et Sportive) sont avant tout des filles de milieux sociaux défavorisés, à la fois du point de vue des revenus et du capital scolaire de leurs parents (Louveau, 2004b). Le niveau de diplôme s'avère être le facteur le plus discriminant : en France, si les adolescentes sont 57 % à pratiquer au moins une fois par semaine quand leurs parents n'ont aucun diplôme, elles sont 87 % à en faire autant lorsque l'un de leurs parents est diplômé du supérieur (Muller, 2003). Dans la mesure où les mobilités à vélo constituent des activités physiques pouvant notamment être pratiquées en dehors des heures d'EPS, il paraît légitime d'envisager que celles-ci soient influencées par ces mêmes déterminants socio-économiques et culturels, lesquels pourraient également avoir un impact différent sur les adolescentes et les adolescents.

Parce que les usages du corps et les représentations associées dépassent le champ des activités physiques et sportives, les études portant sur les pratiques culturelles des adolescent·e·s débouchent généralement sur les mêmes variations entre les classes sociales. En étudiant la réception des mangas (albums illustrés importés du Japon) par les adolescent·e·s, Christine Détéz (2011) montre que si les contenus de ces albums destinés aux jeunes de chaque sexe (*shojos* pour les filles, *shonens* pour les garçons) renvoient à des univers très opposés – sentimentalisme pour les filles, érotisme et violence pour les garçons – il n'est pas rare que leurs usages par les adolescent·e·s déplacent les normes de genre. Or de la même manière que les filles se distinguent de leurs copines en revendiquant fièrement le fait de lire des *shonens*, qu'elles jugent moins « niais », sont plus souvent issues de milieux favorisés ; les garçons insistant sur l'intelligence des

personnages et leur domination par les ressources intellectuelles plutôt que physiques sont davantage issus de classes moyennes ou favorisées. Pour ces derniers, la forme d'intelligence en question est indissociable d'une hexis corporelle éloignée de celle des super-héros aux muscles hypertrophiés, et s'apparentent plus à celle de ceux qui passeraient plus de temps devant leur ordinateur que sur des terrains de sport, à savoir des corps grands et fins (Détrez, 2011).

En outre, certains travaux montrent également que dans les milieux favorisés, rien ne distinguerait les filles des garçons du point de vue de l'estime de soi, « comme si l'identité de genre s'estompait au profit d'une identité générale ». Au contraire, les filles issues des milieux défavorisés attesteraient d'une forte dévalorisation d'elles-mêmes, notamment due à une forte dévaluation au plan physique et émotionnel : « la fille de milieu défavorisé est bien moins satisfaite de son corps que le garçon, qui au contraire l'exhibe et le valorise » (De Léonardis et Lescarret, 1996).

Par ailleurs, les filles de milieux défavorisés ne sont généralement pas socialisées à la féminité de la même manière que celles de milieux aisés. De fait, les mères des classes populaires auraient davantage tendance à faciliter l'hyperféminisation et l'hypersexualisation de leurs filles en acceptant plus précocement que les mères des classes moyennes et supérieures, leur acquisition des attributs vestimentaires adultes de la féminité. Davantage éloignées des pratiques médiatiques qu'affectionnent leurs filles, et souvent préoccupées par leur réussite scolaire, les mères des classes supérieures se montrent bien plus critiques à l'égard de ce phénomène qu'elles jugent trop précoce et qui implique selon elles un danger aussi bien physique que scolaire. Elles tentent par conséquent de retarder le phénomène en question et cherchent à l'accompagner au plus près dès lors qu'elles acceptent l'usage de vêtements issus du vestiaire féminin adulte (Mardon, 2011).

Face à ce constat, on peut supposer qu'en adoptant plus tôt des vêtements de femme particulièrement « féminins », les filles de milieu populaire concernées par l'« hyperféminisation » soient susceptibles d'abandonner plus tôt la bicyclette du fait de l'inconfort réel et/ou perçu qu'incarnent la jupe et les talons vis-à-vis de la pratique du vélo pour de nombreuses femmes⁵⁶.

Néanmoins, plusieurs travaux suggèrent que la distinction entre classe populaire, classe moyenne et classe favorisée ne s'avère pas toujours pertinente pour étudier les variantes des pratiques éducatives. Comme le note Michèle Ferrand (2004), certaines familles des milieux favorisés fortement dotées en capital économique, valorisent fortement la différenciation sexuée dans leurs modes d'éducation. Aussi, Christine Mennesson (2011) montre qu'en appréciant et en recherchant davantage l'investissement de leurs enfants dans des activités physiques typiques de leur sexe, les parents situés du côté du pôle économique des classes moyennes adoptent des pratiques éducatives plus genrées que celles du pôle culturel.

56. Ville et vélo, n°54, mars/avril 2012. « La femme est l'avenir du vélo ». Version en ligne : http://www.villes-cyclables.org/modules/kameleon/upload/vv_54_femmes_dossier_2012.pdf. Au sujet des vêtements, le dossier en question rappelle en outre que c'est en quelque sorte grâce au vélo, ou a fortiori grâce à la pratique du vélo par certaines femmes de milieux aisés, que la femme a pu s'affranchir de la jupe et de la robe et porter un pantalon. De fait, en 1892, en France, une circulaire préfectorale autorise le port du pantalon pour les femmes « à condition qu'elles tiennent à la main une bicyclette ou un cheval... » (p.7).

De la même manière, on peut se demander s'il n'est pas un peu illusoire d'appréhender – comme c'est le cas dans nombre de travaux – les milieux populaires comme un ensemble homogène. L'hyperféminité ou l'hypermasculinité se traduisent-elles de la même manière dans toutes les fractions des milieux populaires ? Au-delà de la distinction entre les pôles culturel et économique d'une même classe, le milieu rural populaire et les Quartiers prioritaires de la politique de la ville (QPV) représentent-ils des milieux comparables vis-à-vis des socialisations sexuées ?

1.2 Des socialisations sexuées variables selon le lieu de résidence ?

Longtemps, l'investigation sociologique dans les classes populaires a été confrontée à l'obstacle d'un prolétariat imaginaire et homogène issu des champs littéraires, cinématographique et politique. En découlaient des représentations mythiques oscillant entre populisme et misérabilisme (Grignon et Passeron, 1989). De surcroît, la considération de la classe populaire comme un univers homogène indifférencié dans de nombreux travaux tient probablement du fait des distances spatiale et sociale qui séparent bien souvent les sociologues des classes populaires (Vieille Marchiset et Gasparini, 2010).

Aussi les analyses évoquées précédemment sont-elles parfois nuancées ou complétées par des données plus localisées. C'est notamment le cas de la thèse d'Isabelle Clair (2008) sur les pratiques concrètes de la vie en couple adolescente dans des cités HLM⁵⁷ situées dans la périphérie de Paris. Cette dernière observe que les garçons-adolescents, qui se doivent d'être des « hommes », d'afficher leur virilité (selon des codes locaux variables), s'accordent généralement sur l'idée que les filles doivent faire preuve de réserve, notamment sur le plan vestimentaire « étendard de la moralité sexuelle des filles » (p. 39). Ainsi, pour rester respectable, une fille ne doit « pas montrer ses "formes" et rester à sa place, ne pas transgresser les barrières d'âge en jouant à la "dame" ». Parce qu'« afficher des vêtements de "dame", c'est afficher une sexualité adulte, donc explicite et supposément assumée. C'est brûler les étapes du scénario matrimonial associé à l'image de la "fille bien" qui, aux yeux de nombreux garçons, ne peut devenir un être pleinement sexualisé qu'après le mariage » (p. 41-42). Pour être respectables, les filles se doivent également de ne pas investir l'espace public n'importe quand et pour n'importe quoi : elles ne doivent surtout pas « traîner » comme le font les garçons, mais « se faire le plus possible invisibles sans quoi elles s'exposent à être perçues comme des filles "à visée sexuelle" ». Aussi, Nicolas Oppenheim (2012) constate qu'après quatorze ans, les filles résidant en ZUS (Zones urbaines sensibles)⁵⁸ se voient attribuer par leurs parents un traitement spécifique notamment caractérisé par un accompagnement des mobilités plus fréquent qu'auparavant.

Ainsi, peut-être davantage que le milieu socio-économique, le lieu de résidence serait susceptible de jouer sur les stéréotypes de sexe, et d'influencer le clivage sexué des pratiques du vélo durant l'adolescence. Des travaux de Pascal Duret (1996) tendent à conforter cette hypothèse. Ils indiquent que si l'engagement corporel des classes populaires se dévalue à mesure que croît le niveau d'instruction et de diplôme, des « espaces de jeu » célébrant la force subsistent cependant,

57. Habitation à Loyer Modéré.

58. Rappel : les ZUS ont – depuis le 1er janvier 2015 – été supprimées et remplacées par les Quartiers Prioritaires de la politique de la Ville (QPV).

notamment dans les cités, où nombre de jeunes adolescents valorisent le corps musclé, car il constitue un « capital » (Dubet, 1987 ; Lepoutre, 2001). Ainsi, l'attrait pour la puissance physique des jeunes de cités se retrouve aussi bien dans le style des consommations culturelles (goût prononcé pour les personnages et héros à la force extraordinaire dans les jeux vidéo, à la télévision, dans les bandes dessinées) que dans l'orientation du choix des pratiques sportives (musculation, sports de combat, sports collectifs « virils »).

Plus récentes, les conclusions de Gilles Vieille Marchiset et William Gasparini (2010) sont aussi plus nuancées. À partir des statistiques nationales et de données empiriques recueillies dans des Zones Urbaines Sensibles (ZUS) de Franche-Comté, ils montrent que les cultures populaires des quartiers dits sensibles valorisant l'utilitaire et la force en priorité, sont en cours d'éclatement. La complexification des conduites des activités physiques et des loisirs ainsi que l'élargissement des modalités de pratiques touchent également les ZUS, traduisant des profils variés de représentations corporelles, différenciant force, effacement, épuisement, forme et conquête. Dépendant essentiellement du sexe et des modes d'occupations professionnelles, cinq catégories de rapports au corps sont ainsi répertoriées : le « corps effacé » concerne notamment des femmes issues de l'immigration et d'obédience musulmane pour qui le corps est absent dans l'évocation des loisirs et n'apparaît que lors des manifestations de la maladie ou de la fatigue ; le « corps épuisé », se repère notamment chez les salarié·e·s précaires, et notamment chez les mères de famille enchaînant leur « double journée » pour qui le corps est un obstacle qui freine le rythme effréné du quotidien ; le « corps forcé » correspond à l'emblème de la virilité populaire qui reste omniprésente chez les hommes, et notamment les jeunes ; le corps « en forme », concerne ceux/celles (jeunes comme plus âgés) qui évoquent la santé pour justifier la nécessité d'une pratique physique ; enfin, le « corps conquis » ressort du propos de jeunes femmes (étudiantes) investies dans les sports de combat. Soutenues par leurs familles (notamment leur père), ces pratiquantes de karaté d'origine maghrébine sont entièrement et exclusivement investies dans ce loisir sportif semblant constituer avec l'école, leur seule voie d'émancipation. Pour elles, ce sport ne constitue pas un quelconque signe de virilité pour autant. Comme les boxeuses analysées par Christine Mennesson (2004), elles en ont une vision « féminine » et insistent tant sur l'esthétique de la pratique que sur la source d'émancipation du corps féminin qu'elle constitue.

Il n'en demeure pas moins qu'alors que 60 % des filles âgées de 12 à 17 ans pratiquent une activité physique/sportive en France⁵⁹, c'est le cas de seulement 32 % des résidentes de Zones Urbaines Sensibles (Sénat, 2011 ; Guérandel, 2017).

Par ailleurs, les travaux de Nicolas Oppenchaim (2012) permettent de rendre compte de la complexité et de la variabilité des conduites de mobilités et des manières d'habiter en ZUS des adolescents d'une part, et des adolescentes d'autre part. À titre d'exemple, les « filles de bonne famille » se différencient clairement des « guerrières ». Alors que les premières sont à la fois bridées dans leurs mobilités lointaines et moins visibles que les « adolescents du quartier » dans l'espace public de résidence : parce que soucieuses de leur réputation, elles évitent les lieux appropriés par les garçons ; en opposition les secondes aiment passer du temps, voire stationner

59. Cf. *Le sport chez les jeunes de 12 à 17 ans*. Rapport du Ministère des Sports STATInfo, Bulletin de statistiques et d'études, n° 02-04, 2002. Version en ligne : <http://www.sports.gouv.fr/IMG/archives/pdf/Stat-jeunes.pdf>.

dans leur quartier, dont elles apprécient l'ambiance. Elles se déplacent également à l'extérieur de l'espace public de résidence, souvent de manière improvisée et aléatoire, s'appropriant en somme certains codes de comportement des « adolescents du quartier », ainsi que leur détermination à ne pas se laisser faire en cas de provocation, quitte à se battre (Oppenchaim, 2012).

De surcroît, la confrontation des travaux de Julian Devaux et de Nicolas Oppenchaim conduit à questionner les thèses d'une ségrégation des genres dans l'espace public qui serait spécifique aux ZUS (Clair, 2008 ; Lapeyronnie, 2008). De fait, les auteurs notent par exemple que les filles de ces quartiers n'ont pas moins d'activités dans leur commune que les autres adolescentes de catégories populaires (Devaux et Oppenchaim, 2017).

Nombre de travaux indiquent que l'intersection des inégalités entre les sexes avec d'importantes inégalités sociales et territoriales, conduit à des inégalités renforcées (Bousquet et Sabathier, 2014). À ce titre, le manque de données sexuées territorialisées sur l'analyse des activités physiques en quartiers prioritaires et en milieu rural est à déplorer⁶⁰. De la même manière, la littérature rassemble très peu de données sexuées sur l'analyse des mobilités en milieu rural (Ponthieux, 2013) alors même que des recherches mettent en évidence la prégnance particulière des stéréotypes de sexe dans ces environnements (Bousquet et Sabathier, 2014), lesquels pourraient représenter un frein aux pratiques du vélo des filles.

Plusieurs travaux relèvent néanmoins que les différences de traitements vis-à-vis de l'indépendance accordée aux enfants selon leur sexe – émanant notamment du clivage entre l'espace domestique et « l'extérieur » – sont particulièrement prégnantes chez les classes populaires rurales (Barthez, 1982 ; Weber, 1988 ; Renahy, 2001). Vis-à-vis du milieu rural anglais, Faith Tucker et Hugh Matthews (2001) montrent que les filles ne pas peuvent utiliser beaucoup d'espaces extérieurs. Les principaux résultats révèlent en effet que lorsqu'elles occupent des espaces publics, elles tendent à être considérées par les adultes comme étant le « mauvais » genre dans le « mauvais » endroit. Les adolescentes déclarent ainsi fréquemment se sentir malvenues, aussi bien sur des terrains de jeux que dans des parcs ou des bois. D'autres études corroborent ces constats, précisant que la présence de filles dans ce type d'espaces est notamment considérée comme inacceptable après la tombée de la nuit (Ward Thompson *et al.*, 2002). En conséquence, les filles sont privées de certaines opportunités récréatives.

Le travail de thèse de Julian Devaux (2013) sur les manières d'habiter et les socialisations d'adolescent·e·s d'un village rural francilien souligne que les parents accordent davantage d'importance pour leurs garçons « d'aller "profiter dehors", afin notamment d'éviter de "trop rester à l'intérieur", les incitant à aller "traîner", alors que ce terme prend souvent une connotation péjorative dès lors qu'il s'agit des filles » (p. 211). Aussi, il observe qu'alors que les garçons apprennent dès la préadolescence à réaliser des pratiques indépendantes – notamment à travers des « jeux en mouvement » (Zaidman, 2007) à vélo⁶¹ au cours desquels ils investissent

60. Cf. *Les chiffres clés des inégalités femmes-hommes dans les quartiers prioritaires et les territoires ruraux*. Haut Conseil à l'Égalité entre les femmes et les hommes, Étude n°02 2014-04-EGATER, en collaboration avec l'Observatoire National des Zones Urbaines Sensibles (ONZUS) et l'INSEE, 15 p.

61. C'est le cas lorsque les adolescents se mettent simplement à tourner ou à se poursuivre entre eux autour de défis comparables à ce que David Lepoutre (2001) désigne par jeux de provocation notamment caractérisés par un jeu de corps-à-corps proprement masculin (Guillaumin, 1992).

l'espace public résidentiel – l'autonomisation des filles apparaît à l'inverse s'effectuer davantage au sein de la sphère domestique, en particulier au travers du développement d'une forte « culture de la chambre » (Glévarec, 2010).

En parallèle, certains travaux, comme ceux de Yves Raibaud (2014), pointent aujourd'hui du doigt les aménagements et équipements publics des villes qui, tout en favorisant les pratiques urbaines des garçons, expliqueraient en contrepartie le « décrochage » des filles à partir de la classe de sixième. Selon ces travaux, il existe une très grande inégalité dans l'attribution des moyens par les collectivités territoriales et l'État selon qu'il s'agisse de loisirs féminins ou masculins (Maruéjols et Raibaud, 2011 ; Ayrat et Raibaud, 2014). Dès l'entrée au collège, les filles abandonnent les activités de loisir sportif, culturel ou généraliste proposées par les municipalités ou les associations mandataires, au moment même où se met en place une offre de loisir se disant neutre, mais spécifiquement destinée aux garçons (*skateparks*, *citystades*, lieux de répétition des musiques actuelles/amplifiées, activités et événements liés aux « cultures urbaines ») avec l'objectif affirmé et réaffirmé, de canaliser la violence des jeunes dans des activités positives. Une autre étude menée dans la Région Midi-Pyrénées (aussi bien en QPV qu'en quartier de jeunes cadres dynamiques) montre que le coût des équipements et des services, rapporté au sexe des bénéficiaires et par individu, représente un écart moyen de plus de 30 % au profit des garçons (Bacou, 2014). À partir d'une autre enquête réalisée sur trois communes (dont deux classées QPV) de la Communauté urbaine de Bordeaux, Édith Maruéjols (2012) montre que l'offre de loisirs subventionnée s'adresse en moyenne à deux fois plus de garçons (que de filles), qui représentent la très grande majorité des utilisateurs réguliers des maisons de quartier, maisons de jeunes, clubs de prévention, près de 70 % des bénéficiaires d'activités sportives (toutes disciplines confondues), et pratiquement 100 % des utilisateurs des équipements sportifs d'accès libre (100 % dans les *citystades*, 95 % dans les *skateparks*) (Maruéjols et Raibaud, 2011). Selon Édith Maruéjols (2012), le déclin des pratiques des filles à partir de l'entrée au collège s'applique également aux pratiques dites « féminines ». Ainsi, alors même que les garçons continuent à pratiquer, notamment en investissant les espaces jeunesse et l'espace public, ces mêmes espaces sont désinvestis par les filles au même titre que les écoles de danses, qui accusent une baisse de fréquentation progressive et particulièrement importante au cours de l'adolescence. En résumé, ces travaux suggèrent que les politiques des villes participent à construire le clivage sexué des pratiques physiques, qui se renforcerait au cours de l'adolescence.

En somme, la littérature mobilisée dans cette partie conduit à penser que le lieu de résidence est susceptible de jouer un rôle essentiel vis-à-vis du clivage sexué des pratiques de mobilités à vélo entre filles et garçons, qui pourrait se renforcer au cours de l'adolescence. Dans la partie qui suit, il va justement s'agir de questionner l'influence de la montée en âge sur les processus de socialisation sexuée. Plus précisément l'enjeu est d'apprécier dans quelle mesure la montée en âge au cours de l'adolescence est susceptible d'être associée à un renforcement du clivage sexué des pratiques de mobilités à vélo durant cette période.

1.3 Des socialisations sexuées renforcées par la montée en âge au cours de l'adolescence ?

Comme nous l'avons vu précédemment, les pratiques éducatives sexuées des parents sont notamment associées à l'entrée au collège, puis au développement des attributs physiques « féminins » des filles, eux-mêmes corrélés avec la montée en âge. Il s'agit désormais de se demander quels autres facteurs sont susceptibles de faire jouer l'effet de la montée en âge sur les pratiques du vélo durant l'adolescence, et dans quel sens.

Si la plupart des études sur les pratiques d'activités physiques des adolescent·e·s se contentent de conclure à un déclin observé tant chez les garçons que chez les filles, certaines vont plus loin en révélant un écart qui se creuserait en raison d'un écroulement particulièrement précoce et prononcé des pratiques des filles (Strauss *et al.*, 2001 ; Riddoch *et al.*, 2004). Une importante revue de littérature réalisée à partir de travaux publiés avant 1993 rapporte un déclin du niveau déclaré d'activité physique au cours de l'enfance et de l'adolescence (6-17 ans), de 2,7 % par an pour les garçons et de 7,4 % par an pour les filles (Sallis, 1993). Plus récemment, une recension de vingt-six études sur le changement du niveau mesuré⁶² d'activité physique chez les adolescent·e·s (9-19 ans) montre que la quasi-totalité (26 sur 27) des travaux concluent à une chute particulièrement importante de la pratique d'activité physique durant l'adolescence : diminution qui s'élève en moyenne à 7 % par année. Par ailleurs, l'article indique que les études postérieures à 1997 font consensus sur le fait que la chute est plus prononcée chez les filles. En outre, alors que le déclin du niveau d'activité physique serait plus prononcé pour ces dernières entre 9 et 12 ans, celui des garçons serait plus marqué entre 13 et 16 ans (Dumith *et al.*, 2011).

En France, Annick Davaisse et Catherine Louveau (1998) relèvent une érosion perceptible et régulière des pratiques physiques extérieures à l'école de la sixième à la terminale. Au lycée, l'érosion serait plus sensible chez les élèves qui pratiquent en club ou en association sportive, et dans une moindre mesure pour ceux/celles pratiquant en dehors de toute structure institutionnalisée. Mais, la baisse de pratique et l'abandon de toute activité physique toucherait plus spécifiquement les filles. Selon une étude réalisée par Médiamétrie⁶³ rapportée par Cécile Vigneron (2004 : 78), le pic d'intérêt marqué pour les activités physiques chez les 8-19 ans se situe entre 11 et 13 ans et le creux le plus net, entre 17 et 19 ans. Plus du tiers (37,5 %) des 8-19 ans se déclarent passionné·e·s, 38,4 % intéressé·e·s, 14,9 % estiment que ça ne les intéresse pas vraiment, et 5,4 % que ça ne les intéresse pas du tout [3,9 % ne se sont pas prononcé·e·s]. Le rapport pointe également les différences de motivation en fonction du sexe. Les garçons apparaissent toujours comme étant les plus intéressés en déclarant, pour plus de 50 % d'entre eux qu'ils sont « passionnés », contre seulement 24 % des filles. Selon le rapport, les plus passionné·e·s sont les garçons de 11 à 16 ans et les plus détaché·e·s sont les filles de 17 à 19 ans. C'est dans cette classe d'âge que les « pas vraiment intéressées » et les « pas du tout intéressées »

62. Les mesures objectives incluent les mesures indirectes de la dépense énergétique (calorimétrie indirecte en général), la surveillance du rythme cardiaque et les capteurs de mouvement (principalement les podomètres et les accéléromètres).

63. Cf. *Chez les 8-19 ans, le football reste roi, suivi du basket. De grandes différences garçons – filles* Étude 08-19 Diapason – Médiamétrie. La lettre de l'économie du sport, n°328, 1995.

sont les plus nombreuses, et que les « réellement passionnées » sont les moins nombreuses (19 %).

En somme, si en fonction des méthodes utilisées (pratique déclarée, pratique objectivement mesurée, découpages de classes d'âge variables) les études sont quelque peu nuancées quant aux périodes les plus marquées par le déclin de l'activité physique, elles suggèrent un écart de pratique entre filles et garçons qui se creuserait au cours de l'adolescence.

En outre, selon les travaux de thèse de Nicolas Oppenchaim (2012) (en ZUS), l'usage des différents modes de transport avec la montée en âge évolue de manière très différenciée selon le sexe. Alors que les usages des garçons se rapprochent en partie de ceux des garçons des autres quartiers, les pratiques des filles suivent une évolution spécifique avec un moindre usage indépendant⁶⁴ des transports en commun que précédemment. Cette évolution spécifique se traduit par une diminution des sorties indépendantes hors de la commune. De fait, alors qu'il n'y a guère d'écart selon le sexe avant 14 ans, les filles de ZUS sont sensiblement moins nombreuses (22,5 %) que les garçons (41,7 %) à sortir de la commune sans leurs parents après cet âge. Un écart qui s'explique en partie par un accompagnement plus fréquent en voiture des garçons par une personne extérieure au ménage, mais qui s'avère surtout être le résultat d'un usage indépendant beaucoup plus important des transports en commun : « tandis que dans les autres quartiers, filles et garçons de plus de quatorze ans sont autant à utiliser les transports en commun sans leurs parents pour sortir de leur commune, 6,8 % des filles de ZUS sont dans ce cas contre 23,4 % des garçons de cette tranche d'âge. Avant cet âge, elles étaient au contraire un peu plus nombreuses que les garçons à avoir utilisé ce mode sans leurs parents » (Oppenchaim, 2012 : 251). Par ailleurs, alors que la montée en âge entraîne une augmentation des activités de loisirs réalisées par les garçons de ZUS, et que les adolescents des autres quartiers ne sont pas plus nombreux à se déplacer pour ces activités, la diminution des pratiques de loisirs des filles de ZUS avec l'âge est encore plus importante que dans les autres quartiers.

D'une manière plus générale, les garçons continuent à jouer à des âges plus avancés que les filles (Brougère, 1999), et les pratiques de la bicyclette ne sont pas exclues de cette tendance. Bien que confirmant ce constat, les travaux de Julian Devaux (2014) (en milieu rural) viennent nuancer l'idée que la montée en âge viendrait renforcer la sexuation des pratiques de mobilités à vélo tout au long de l'adolescence. En distinguant « trois âges de socialisation », il observe comme nous l'avons déjà évoqué, que si durant « la préadolescence » (11-13 ans) les garçons apprennent progressivement à réaliser des pratiques indépendantes à vélo à travers lesquelles ils investissent l'espace public résidentiel, l'autonomisation des filles apparaît à l'inverse s'effectuer davantage au sein de la sphère domestique. « La fin des années collège » (14-16 ans) se traduirait ensuite par une intensification des sociabilités et un fort « repli homolatique »⁶⁵ (Moulin, 2005) fortement concentré autour du scooter chez les garçons. Enfin, « La fin de l'adolescence » (jusqu'à la fin du lycée) serait caractérisée par une mixité garçons-filles et des mobilités « en bande » à travers lesquelles les filles rattraperaient en quelque sorte leur retard (Devaux, 2014).

64. Sans la supervision d'une personne plus âgée (Granié, Torres et Huguenin-Richard, 2016).

65. Le repli homolatique désigne le fait que les adolescents se socialisent essentiellement entre pairs de même âge et sensiblement de même sexe.

Bien que ne confortant pas l'hypothèse d'un effet renforçateur de l'âge se prolongeant tout au long de l'adolescence, cette analyse tend à confirmer le rôle déterminant que devrait jouer cette variable vis-à-vis du fossé sexué des pratiques de mobilités à vélo durant cette période.

1.4 Des socialisations sexuées renforcées lors des apprentissages entre pairs ?

Comme nous l'avons vu précédemment, de nombreux travaux mettent en évidence le fait que l'influence des pairs sur la construction des façons d'agir concurrence de plus en plus fortement les modèles parentaux (Pasquier, 2005) en exerçant la fonction « d'autrui significatifs » (Cicchelli, 2008) et en participant à la découverte de nouveaux horizons normatifs (Pasquier, 2005 ; Moulin, 2005 ; Metton-Gayon, 2009).

Or, si on se base sur les travaux de Julian Devaux (2014), particulièrement prégnantes jusqu'à la fin des années collèges, les mobilités par « repli homolatique »⁶⁶ se traduiraient par des socialisations différenciées entre garçons et filles, renforçant les dispositions sexuées incorporées durant l'enfance. De fait, non exclusive aux filles, la « culture de la chambre » semble toutefois constituer une étape décisive dans l'autonomisation et la construction de soi féminins aux premiers âges de l'adolescence dans la mesure où elle forme, de par le faible nombre de pratiques indépendantes réalisées, une caractéristique centrale des manières d'habiter des jeunes filles. De surcroît, si nous avons vu que la mobilité des adolescentes était davantage contrainte que celle des adolescents, il existe selon Julian Devaux (2013), « des formes de participations conscientes et volontaires des adolescent·e·s aux rôles sexués » (p. 269). Au début de l'adolescence, les jeunes filles adopteraient ainsi délibérément les normes proprement féminines de la mobilité. Un constat que Caroline Moulin (2005) confirme en évoquant l'importance pour les filles à cet âge de se construire et de se ménager un « territoire féminin » propre, basé sur l'entre-soi du groupe de « copines », qui participe notamment de l'apprentissage de la féminité. Fortement basé sur des pratiques intimes et confidentielles, cet apprentissage se fait notamment au travers des « discussions entre copines » et « des pratiques d'esthétisation du corps ». En outre, les technologies communicationnelles participeraient de cette « culture de la chambre » dans la mesure où les jeunes filles feraient un usage plus précoce des outils numériques, illustré par leur utilisation des réseaux sociaux de manière particulièrement précoce, couplées avec leur appropriation du téléphone portable qui leur permet de « rester connectées » entre copines. En parallèle, les garçons du même âge feraient un usage plus ludique du numérique (notamment autour des jeux vidéos), mais se distingueraient surtout en surinvestissant l'espace urbain.

De fait, le « repli homolatique » des garçons se caractérise davantage par des mobilités « à base ludique » (Devaux, 2013 :249). C'est le cas lorsque ceux-ci se mettent simplement « à tourner » ou à se poursuivre entre eux autour de défis comparables à ce que David Lepoutre (2001) désigne par « jeux de provocation » notamment caractérisés par un jeu de « corps-à-corps » proprement masculin (Guillaumin, 1992). Ces pratiques mono sexuées produisent une forme d'« entre-soi » masculin qui devient particulièrement recherché tandis que les filles deviennent progressivement

66. (Moulin, 2005).

à cet âge, une sorte de figure « repoussoir ». De cette manière, les garçons font des expériences au fil desquelles ils incorporent des dispositions « masculines ». Les valeurs de virilité sont particulièrement valorisées, et mises en avant de manière démonstrative, notamment à travers l'élargissement progressif du territoire pratiqué au quotidien, et l'engagement dans des pratiques à risque (notamment en deux-roues motorisé). Cet apprentissage passe le plus souvent par la réalisation des premières transgressions en compagnie des pairs, fortement associées avec une stigmatisation symbolique de ceux qui au même âge, manquent à ces valeurs de virilité (Clair, 2012), notamment en fréquentant régulièrement certains groupes de filles au sein de l'espace public.

Si le « repli homolatique » tend ainsi à renforcer les dispositions sexuées incorporées durant l'enfance, Julian Devaux (2014) constate néanmoins que la fin de l'adolescence se caractérise par des formes de recompositions relationnelles fortes et par une grande mixité dans la mobilité, garçons et filles réalisant alors une majorité de leurs pratiques en commun. Selon l'auteur, les dernières années de l'adolescence constituent ainsi la « période durant laquelle on peut observer le plus grand nombre de caractéristiques communes dans les manières d'habiter masculines et féminines, les filles rattrapant en quelque sorte le retard qu'elles peuvent avoir par rapport aux garçons dans les pratiques de la mobilité, accédant en particulier pleinement au domaine public » (p. 34). Au travers de mobilités de « bande », et de nombreuses pratiques de « stationnement »⁶⁷, filles comme garçons de milieu rural s'approprieraient ainsi de plus en plus fortement des lieux spécifiques au sein de l'espace public résidentiel.

Cependant, il n'existe pas à notre connaissance de travaux rapportant des mobilités mixtes « de bande » à vélo. Or, comme nous l'avons vu, à âges équivalents, les adolescentes bénéficient généralement de moindres permissions de se déplacer seules que les garçons (Mackett *et al.*, 2007 ; McDonald, 2012), et se font par ailleurs plus systématiquement accompagner par leurs pairs lorsqu'elles se déplacent (de Singly, 2002 : 28). Ainsi est-il probable qu'alors que la plupart des garçons continuent d'être libres de se déplacer parfois seuls dans l'espace public, ces formes de pratiques mixtes en fin d'adolescence constituent pour une majorité de filles, la seule alternative réelle de pratique de mobilité en l'absence d'adulte.

En somme, la littérature mobilisée jusqu'ici conduit à penser que – notamment – l'âge des adolescent·e·s, leurs sociabilités plus ou moins homolatiques, leur lieu de résidence, les niveaux de revenu et de diplôme ainsi que les pratiques physiques et les encouragements à pratiquer de leurs parents, leurs rapports aux corps et leur confiance en leur capacités physiques, participent à influencer le clivage sexué des pratiques de mobilités à vélo au cours de l'adolescence.

Dans la partie qui suit, il va s'agir de se demander dans quelle mesure les processus de socialisation sexuée décrits jusqu'ici peuvent être déviés, contournés, transgressés, et en quoi l'adolescence constitue une période particulière, faisant souvent obstacle à ces transgressions.

67. Type de mobilité d'« ancrage », au cours de laquelle l'individu concerné occupe une place (de ville ou de village), un parvis, une esplanade, ou encore les abords d'un collège/lycée. Nous y reviendrons.

1.5 Des socialisations sexuées transgressées

Les socialisations sexuées ne sont pas des processus mécaniques et inexorables. De fait, il n'est pas rare que les enfants résistent, contournent, ou recomposent en partie les injonctions de genre émanant comme nous l'avons vu, d'une multitude d'instances et de périphériques de socialisation. Ainsi, en prenant pour objet des cas « atypiques » de filles faisant état de manières d'être et de faire dites « masculines », et vice versa, certaines études mettent en évidence les caractéristiques et/ou les conditions de possibilité de ces « transgressions de genre » (Bereni *et al.*, 2012 : 131). Martine Court montre que le désir pour un garçon d'être perçu comme un garçon, et que celui d'une fille d'être perçue comme une fille n'a rien d'universel. Dans la mesure où les parents n'encouragent pas leurs garçons et leurs filles à adopter toutes les conduites caractéristiques de leur classe sexuelle, y compris en matière d'activités physiques/sportives, les préadolescent·e·s (10-11ans) sont souvent sujet·te·s à des injonctions contradictoires (Court, 2010). Comme nous l'avons déjà mentionné, les transgressions qui en résultent sont généralement davantage tolérées pour les filles que pour les garçons (Court, 2007). Un constat que confirme l'étude de Christine Mennesson (2007) comparant l'expérience de footballeuses de haut-niveau à celles de danseurs de classique et de jazz professionnels. Si les uns comme les autres connaissent souvent durant l'enfance, des « modes de socialisation sexuée "inversés" », les filles déclarent bien plus fréquemment que les garçons des souvenirs positifs de leur enfance, pendant laquelle elles ont pu adopter une posture de « garçon manqué ». À l'inverse, les garçons danseurs évoquent davantage les stratégies qu'ils ont dû adopter pour composer avec le stigmaté lié à leur choix de pratiquer la danse. Cependant, selon la chercheuse, l'avantage des filles face aux transgressions de genre s'émousse à l'adolescence. Du fait du durcissement des assignations de genre, les adolescentes qui s'investissent dans des pratiques sportives masculines se trouvent fréquemment maintenues dans le rôle de « copains », ce qui leur coûte souvent d'être « disqualifiées » par les garçons dans les relations amoureuses.

De manière générale, les recherches menées sur les variations des rôles de genre pendant l'enfance et l'adolescence suggèrent que les possibilités de résistance aux injonctions sexuées sont davantage liées aux configurations familiales qu'au milieu social. Christine Mennesson (2007) observe que la place (objective et subjective) occupée dans la fratrie et la répartition sexuée des tâches dans la famille constituent les deux éléments qui marquent la socialisation familiale des footballeuses et des danseurs professionnels ayant développé des orientations de genre « atypiques ». Parce que la division sexuée du travail dans la famille ne joue pas de manière univoque sur la socialisation de genre, il est selon elle indispensable de tenir compte du degré d'identification de l'enfant ou de l'adolescent·e aux modèles parentaux. Majoritairement issues de classes populaires et ayant grandi dans des familles dans lesquelles les rôles sont répartis de manière très traditionnelle (mère au foyer, père peu engagé dans le travail domestique), les footballeuses enquêtées ont construit leur identité de genre en opposition au modèle de féminité incarné par leur mère, qu'elles jugent dévalorisant, et dans la continuité du modèle paternel. Plus souvent issus des classes moyennes et supérieures, les garçons danseurs ont généralement connu une répartition sexuée du travail domestique plus « novatrice », avec un père davantage investi, et une mère davantage dominatrice, apparaissant souvent comme un modèle d'identification. En somme, alors que dans la majorité des cas, et notamment en milieu populaire, les relations et

interaction mères/filles et pères/fils prédominant dans les relations de loisir, pour les footballeuses comme pour les danseurs, les relations fortes entre parent et enfant du sexe opposé s'avèrent particulièrement structurantes.

L'impact de la composition sexuée de la fratrie et la place qu'y occupe l'enfant jouent également un rôle essentiel vis-à-vis des transgressions de genre. Une première explication réside dans le modèle du « garçon manquant » mis en évidence par les travaux d'Anne-Marie Daune-Richard et Catherine Marry (1990) sur les filles adoptant des trajectoires « transfuges » en matière d'orientation professionnelle. Selon ce modèle, des filles appartenant à des fratries uniquement féminines sont susceptibles d'être l'objet d'investissements parentaux habituellement orientés vers les fils, comme l'aspiration à l'orientation professionnelle, la socialisation à la compétition, ou la complicité avec le père autour d'activités masculines pour lequel celui-ci a un goût prononcé. Christine Mennesson repère ce même type de mécanisme parmi les footballeuses enquêtées en constatant que dans des fratries uniquement féminines « l'une des filles de la famille, souvent la cadette, endosse [...] le rôle du garçon manquant en s'investissant dans un sport "masculin" pour répondre en quelque sorte aux attentes déçues mais fortement exprimées des pères (et donc connues des filles) d'avoir une descendance masculine » (2007 : 74). En outre, la socialisation sexuée « inversée » peut selon l'auteure également intervenir dans de larges fratries mixtes, la moitié des footballeuses enquêtées appartenant à des familles nombreuses, notamment d'origine maghrébine. Ces filles ont souvent connu une socialisation rapprochée auprès des grands frères, en les suivant dans leurs jeux et sur les terrains sportifs, et ont pu être exonérées d'une partie des tâches traditionnellement assignées aux filles en raison de l'investissement domestique des sœurs aînées.

Par ailleurs, certaines études mettent en évidence que les effets des socialisations familiales et ceux des socialisations sportives de filles adoptant des pratiques « masculines » peuvent être dissonants. C'est le cas de certaines sportives de haut niveau d'origine nord-africaine étudiées par Elsa Croquette (2004), pour lesquelles la « socialisation sportive » s'est révélée contradictoire aux effets de la socialisation familiale. L'auteure montre que d'une manière générale, l'initiation par les frères aînés, la participation à un groupe de pairs masculins, l'identification au modèle du garçon manqué pendant l'enfance, et la présence dans la fratrie d'une ou de plusieurs sœurs souvent plus âgées et assumant un rôle « féminin » relativement traditionnel au sein de la famille, favorisent l'investissement de ces sportives. Néanmoins, le mode de vie impliqué par la pratique sportive intensive vient parfois contredire les aspirations des parents (sans pour autant déboucher sur des situations de conflit familial ouvert). Durant l'enfance, les interactions privilégiées avec des garçons renforcent la préférence pour les « jeux » et favorise la construction d'un rapport au corps actif. Si elle est d'abord positivement vécue, cette identité sexuée de « garçon manqué » est néanmoins plus difficile à gérer à l'adolescence (constat similaire à celui de Christine Mennesson). Durant cette période, les sportives étudiées par Elsa Croquette intègrent des groupes de filles et entament une mise en conformité sexuée : à travers le travail de leur apparence corporelle, l'apprentissage des techniques de maquillage, de coiffure, etc. Aussi, la chercheuse soutient que l'origine culturelle des sportives explique en partie la nécessité de « remise en ordre » des rôles sexués à l'adolescence, âge de la vie pendant lequel les filles sont incitées à redéfinir leur rapport au corps en se rapprochant du groupe des femmes, lieu de transmission de savoirs féminins. Alors qu'elles ne posaient pas problème durant l'enfance, leurs dispositions de « garçon manqué »

sont alors mises à distance et « retravaillées » pour construire une identité sexuée plus « conforme » à leur sexe biologique sans pour autant provoquer l'arrêt de leur pratique sportive. Au fil du temps, leur activité physique va constituer pour elles un moyen de diversifier les modèles de référence pour gérer des injonctions paradoxales, ce qui les conduit à inventer des manières d'être inédites. Par ailleurs, si selon l'auteure, la contradiction avec les aspirations des parents vient notamment du fait que les sportives en question entretiennent un rapport relativement distant à la religion musulmane (aucune ne fait la prière, toutes disent boire exceptionnellement de l'alcool et sont par ailleurs critiques à l'égard du port du voile), nous allons voir que la religion en question peut parfois constituer un point d'appui de l'investissement des filles dans des pratiques « masculines ».

1.6 Des transgressions freinées par de vieilles croyances ?

Comme nous l'avons évoqué, dans certaines zones urbaines, et notamment en ZUS (désormais QPV), les pratiques physiques restent souvent l'apanage des hommes (des plus jeunes particulièrement) dont l'omniprésence repousse les velléités des femmes traditionnellement contraintes à rester dans l'espace privé. Selon certains travaux, ce constat serait notamment prégnant dans les familles de tradition musulmane (Vieille Marchiset et Gasparini, 2010 : 99). Soumises à une triple domination, sexuée, sociale et culturelle qualifiée de « triangle des dominations » par Nacira Guénif Souilamas (2000), les femmes musulmanes sont simultanément aux prises avec les conceptions de la féminité du système culturel dominant et celui de leur culture d'origine (Boukhobza, 1997). Placées dans une situation de domination par les hommes qui s'expriment tant sur le plan physique, économique, que symbolique (Bourdieu, 1998), cette situation est de surcroît accentuée par leurs origines populaires, traduisant la position dominée de leur culture, héritage de l'histoire singulière qui lie la France aux pays maghrébins (Sayad, 1995, 1999). Pour composer avec ce « triangle des dominations », les femmes et les filles déploient des stratégies variées et inventent de nouvelles manières d'être (Croquette, 2004). Ainsi, aussi paradoxal que cela puisse paraître, Elsa Croquette (2004) observe que chez les hommes et les femmes d'origine maghrébine, le sexe ne paraît pas tellement différenciateur en ce qui concerne le choix des activités sportives, les un·e·s comme les autres étant généralement investi·e·s dans les mêmes activités dites « masculines » telles que le rugby, le foot, ou la boxe. Ainsi, l'auteure observe que les femmes d'origine maghrébine sont très peu représentées dans les sports dits « féminins ».

Certains travaux mettent en évidence le rôle primordial du corps dans la socialisation des adolescentes d'origine maghrébine en montrant qu'il est imprégné d'une multitude de signes sociaux (Moulin et Lacombe, 1999). À ce titre, le choix de sports dits « masculins » s'explique notamment par l'absence de mise en scène érotisée du corps, qui satisfait à l'exigence de non exposition de la féminité et rendent ces pratiques moins transgressives à leurs yeux comme à ceux de leur entourage, lequel peut jouer plus facilement son rôle de surveillant (Tlili, 2008). Comme Catherine Louveau (1986) l'avait constaté il y a déjà trente ans, le contrôle de la famille ou de l'entourage familial joue effectivement un rôle essentiel. Ainsi, toutes les sportives enquêtées par Elsa Croquette (2004) ont un parent masculin (père ou frère) sportif ou qui a été sportif, dans la même activité pour la majorité d'entre elles. Aussi, il faut rappeler que les filles issues de

L'immigration nord-africaine sont souvent issues de milieux populaires et que les activités valorisées dans ces milieux correspondent aux pratiques dites « masculines » (Croquette, 2004). Les filles en question privilégieraient ainsi les activités valorisées dans leur milieu social.

Selon Charlotte Parmantier (2015), la religion musulmane peut constituer un véritable point d'appui pour certaines filles souhaitant investir une pratique dite « masculine », à savoir le football. Investies dans leur pratique religieuse, qui leur permet de ne pas remettre en question les modèles de genre « traditionnels » qui leur ont été transmis, certaines filles en profitent pour négocier leur inscription dans un club de football à l'adolescence. S'appuyant également sur le fait qu'elles fréquentent ainsi des groupes de pairs « musulmans », elles montrent à leurs parents et à leurs proches l'attachement qu'elles ont pour leur culture d'origine, qu'elles s'engagent ainsi à perpétuer. Ainsi, l'auteure postule que la religion sert de « sésame » à leur pratique physique, marquant l'autorisation qui leur est donnée de débiter une activité sportive ou de la poursuivre et favorisant, par là même, une autonomie parfois difficile à acquérir. Il n'en demeure pas moins que l'adolescence marque généralement pour elles une rupture avec les dispositions sexuées « masculines » enfantines jusqu'alors constituées. Leur participation aux activités de groupes de garçons devient d'autant plus difficile que les interdits familiaux se font plus fréquents. De surcroît, l'apparition des premières amours, conduit certaines adolescentes à stopper d'elles-mêmes leur pratique dans le but de « se défaire d'une image de "garçon manqué" » (p. 38).

Suite à une enquête réalisée auprès de cent cinq adolescentes (14-19 ans) résidant dans des ZUS de différentes villes, les constats de Haïfa Tlili et Nicolas Delorme (2014) vis-à-vis du rôle que peut jouer la religion musulmane sont bien différents. Les auteur·e·s rapportent d'une part qu'alors que les acteurs·rices (animateur·rice·s sportif·ve·s, éducateur·rice·s sportif·ve·s, professeur·e·s d'EPS, responsables des sports, etc.) font largement référence aux freins pouvant survenir de la pratique religieuse (principalement de l'islam), aucune des filles ne parlent de la religion comme frein direct à leur pratique physique. Ils relèvent d'autre part que si certains parents (la part de musulmans n'est pas précisée) sont conscients que l'activité physique peut être bénéfique pour les filles, les freins varient à leurs yeux en fonction des pratiques et des connaissances qu'ils en ont. Ainsi, certains pères sont susceptibles de s'opposer à la danse, considérant que le corps y est érotisé et trop mis en valeur. De même, certaines mères ne soutiennent pas leurs filles pour pratiquer le football ou la boxe, estimant que ce sont des activités de garçons qui risquent de changer « la nature » de leurs filles, de les rendre plus agressives, de les défigurer, ou de transformer leur morphologie en les rendant plus « carrées », donc moins féminines. De surcroît, certaines mères sont susceptibles de demander à leur fille de ne plus pratiquer la gymnastique « par peur qu'elle perde sa virginité en faisant le grand écart » (p. 43). On peut ainsi se demander si la pratique du vélo par une jeune fille est susceptible de susciter le même type de crainte. Nous tenterons d'apporter des éléments de réponse à cette question au cours de cette thèse. En parallèle, dans la mesure où, socialisées dans des pays où la « culture vélo » est parfois inexistante et/ou souvent associée à la masculinité, bien souvent les femmes originaires d'Afrique subsaharienne et du Maghreb n'ont jamais appris à faire de vélo⁶⁸, nous

68. La Croix, 21 octobre 2013, Élise Deschamps. « Le vélo, un coup de pouce pour les femmes immigrées à Strasbourg ». Version en ligne : <http://www.la-croix.com/Solidarite/En-France/Le-velo-un-coup-de-pouce-pour-les-femmes-immigrees-a-Strasbourg-2013-10-21-1047704>.

tenterons ainsi de nous demander dans quelle mesure ce constat peut impacter les possibilités réelles de mobilités à vélo de leurs filles.

Comme nous l'avons vu, les garçons et les filles sont différemment socialisé·e·s aux activités physiques d'une part, à l'appropriation de l'espace public d'autre part, et aux pratiques du vélo en particulier. À ce titre, la littérature mobilisée jusqu'ici conduit à penser que de manière concomitante, leur âge, leurs sociabilités plus ou moins homolatiques, leur lieu de résidence, les niveaux de revenu et de diplôme ainsi que les pratiques physiques et les encouragements à pratiquer de leurs parents, leur rapport au corps, leur confiance en leurs capacités physiques, la place (objective et subjective) qu'ils/elles occupent dans leur fratrie⁶⁹, la répartition sexuée des tâches dans leur famille, et leur rapport à la religion, pourraient jouer des rôles particuliers contribuant à façonner le fossé qui les sépare vis-à-vis de leurs pratiques du vélo au cours de l'adolescence.

Dans la partie qui suit, il s'agira de se demander, à partir des données disponibles de la dernière Enquête Nationale Transports et Déplacements en date (2008), si certains déterminants socio-spatiaux des pratiques du vélo des adolescent·e·s impactent dans une mesure significativement différente les filles et les garçons.

2. Certains déterminants socio-spatiaux des pratiques du vélo impactent-ils dans une mesure significativement différente les filles et les garçons ?⁷⁰

2.1 Construction des variables

Tous les dix ans environ, le ministère chargé des transports et l'Insee conduisent une enquête nationale sur les mobilités, qui constitue la seule source de données fournissant une vision globale et cohérente de la plupart des modes et situations de déplacements de personnes. Dernière en date, l'Enquête Nationale Transports et Déplacements 2008 (ENTD 2008) constitue ainsi sur le plan national, la base de données la plus complète pour caractériser les mobilités réalisées à vélo en rapport avec la géographie, ainsi que les activités économiques et sociales des membres du ménage. En revanche, aucune variable de l'enquête ne permet de traiter l'effet des encouragements à pratiquer des parents, le rapport que les adolescent·e·s entretiennent avec leur corps, leur confiance en leurs capacités physiques, la répartition sexuée des tâches dans leur famille, ou encore leur rapport à la religion. L'enquête a été réalisée en deux visites au domicile des ménages (France métropolitaine), en face-à-face avec l'intégralité des adultes, ainsi qu'un·e enfant âgé·e de six ans ou plus⁷¹, tiré·e de façon aléatoire parmi ceux/celles du ménage. La

69. S'ils/elles ne sont pas fils/fille unique.

70. Cette partie du chapitre est fortement inspirée d'un article que nous avons publié dans la revue Recherche Transports Sécurité (Cf. Sayagh, 2016).

71. Soit scolarisé, soit travailleur.

variable expliquée est issue d'une séquence dédiée aux « pratiques de mobilité et de loisirs »⁷², abordée lors de la première visite. Elle établit trois degrés de pratique : « X se déplace à vélo » {Oui, « régulièrement » (toutes les semaines)/Oui, « occasionnellement »/Non, « jamais »}, et s'avère particulièrement intéressante pour deux raisons. D'une part, parce qu'elle n'appréhende pas le vélo comme le moyen de réaliser une activité mais comme une pratique en soi. D'autre part, parce qu'elle permet de faire un compromis dépassant la simple bi-catégorisation pratiquant/non-pratiquant.

La nécessité de conserver des effectifs conséquents pour chaque modalité nous conduit à ne pas dépasser quatre catégories par classe pour le découpage des variables explicatives. C'est le cas de la variable « quartile de revenu par unité de consommation (UC) » du ménage (Q1/Q2/Q3/Q4) préférée à la variable « revenu de la personne de référence » pour mieux refléter le niveau de ressource économique du ménage. Afin d'obtenir des classes homogènes, nous découpons la variable « diplôme le plus élevé de la personne de référence » (PR) du ménage en regroupant les niveaux I, II et III définis par l'Insee⁷³ dans une seule et même classe : « \geq bac+2 ». Nous décidons ensuite de nous appuyer sur une définition couramment utilisée par l'Insee et le ministère de l'Éducation nationale pour décrire la population des non diplômé·e·s. Nous considérons ainsi comme personne sans diplôme tout individu dont la formation initiale n'est pas validée au-delà de la scolarité obligatoire qu'il possède ou non le Certificat d'études primaires ou le Brevet des collèges (Bouhia *et al.*, 2011). Nous obtenons en somme la classification suivante : « \geq bac+2 »/« < bac+2 »/« aucun diplôme ».

Comme nous l'avons vu à travers la citation de nombreuses études portant sur l'adolescence, il n'existe pas de délimitation stable de la catégorie en question, qui n'est pas anthropologiquement constante, mais résulte d'un construit historique et social. Tout en prenant acte de la porosité de cette catégorie, nous considérons comme d'autres (Zaffran, 2010) que l'entrée dans l'adolescence se superpose à l'accès à l'enseignement secondaire, lequel se traduit généralement par un gain d'indépendance important vis-à-vis des mobilités. Considérant l'allongement de la durée d'études et le recul de l'âge moyen de décohabitation avec les parents, nous postulons par ailleurs que l'adolescence des individus ne s'achève pas nécessairement le jour de leurs dix-huit ans. Plus précisément, nous construisons nos classes d'âge en nous basant sur les trois phases identifiées par Julian Devaux (2014) à partir de son analyse des mobilités quotidiennes d'adolescents ruraux, présentée en début de chapitre (1.2). Celles-ci nous conduisent à obtenir un échantillon constitué de 1649 garçons et 1429 filles, découpé en intervalles irréguliers : « 11-13 ans », « 14-16 ans » et « 17-18 ans » (18 ans inclus). Enfin, les éléments bibliographiques rassemblés nous amènent à sélectionner deux variables relatives au lieu de résidence. La première, « catégorie d'unité urbaine

72. Chapitre introduit par l'enquêteur de la manière suivante : « Nous allons maintenant poser quelques questions sur les pratiques de mobilité et de loisirs de (prénom) ».

73. Les niveaux II et I correspondent aux diplômes de 2^{ème} ou 3^{ème} cycle universitaire (licence, maîtrise, master, DEA, DESS, doctorat) ou diplômes de grande école. Le niveau III aux diplômes de niveau Bac + 2 (DUT, BTS, etc.), pour plus de détails sur les définitions et méthodes, cf. le site de l'INSEE : <http://www.insee.fr/fr/methodes/default.asp?page=definitions/niveaudiplome.html>.

de la résidence principale » fait l'objet d'un découpage standard : Ville centre/Banlieue/Commune rurale⁷⁴ ; la deuxième fait simplement la distinction ZUS⁷⁵/non ZUS.

2.2 Déterminants socio-spatiaux généraux des pratiques du vélo des adolescent·e·s

2.2.1 Des pratiques régulières fortement sexuées

Avant de tester la dépendance de chacune des variables sélectionnées avec les pratiques des filles (n = 1429) d'une part, et celles des garçons (n = 1649) d'autre part, un premier croisement *test* nous permet de vérifier qu'il existe bien un lien hautement significatif ($p < 0,0001$) au test du khi-deux entre la variable « sexe » et le fait de déclarer pratiquer le vélo « régulièrement » (toutes les semaines), « occasionnellement » ou « jamais ». Ainsi, quand près de 31 % des garçons âgés entre 11 et 18 ans déclarent une pratique régulière, c'est le cas de 12 % des filles du même âge. Aussi, alors que les garçons sont près de 31 % à ne jamais faire de vélo, c'est le cas de près de 48 % des filles, lesquelles sont en proportion légèrement plus nombreuses à déclarer une pratique occasionnelle (40 % contre 38 % pour les garçons) (Tableau 1). Si le clivage sexué s'observe tant pour la pratique régulière que pour l'absence de pratique, on ne peut pas en dire autant pour l'usage occasionnel, ce qui ne devrait pas nous empêcher d'observer des variations d'effet en fonction des modalités des variables explicatives retenues. À titre exploratoire, il s'agit désormais de vérifier que les cinq variables retenues s'avèrent bien significatives au test du khi-deux vis-à-vis des pratiques des filles d'une part, et de celles des garçons (11-18 ans) d'autre part. Pour ce faire, nous produisons des tableaux croisés distincts entre filles et garçons, ce qui nous permet aussi de rendre compte des effectifs pour chaque modalité.

Tableau 1. Pratiques du vélo des adolescent·e·s (11-18 ans) selon le sexe

X se déplace à vélo	Garçons	N	Filles	N
régulièrement	31 %	508	12 %	172
occasionnellement	38 %	632	40 %	570
jamais	31 %	509	48 %	687
		total=1649		total=1429

74. Si une commune représente plus de 50 % de la population d'une unité urbaine, elle est seule « ville centre ». Dans le cas contraire, toutes les communes qui ont une population supérieure à la moitié de celle de la commune la plus importante, ainsi que cette dernière, sont ville centre. Les communes urbaines qui ne sont pas des villes centres constituent la « banlieue » de l'unité urbaine. Les « communes rurales » sont celles qui n'appartiennent pas à une unité urbaine.

75. Comme indiqué précédemment, les ZUS ont depuis le 1er janvier 2015 été supprimées et remplacées par les Quartiers prioritaires de la politique de la ville (QPV). Néanmoins, la base de données ici exploitée ayant été produite antérieurement à ce changement, nous faisons le choix de maintenir l'ancienne appellation.

2.2.2 Des pratiques moins fréquentes lorsque la personne de référence du ménage ne possède aucun diplôme

Pour les garçons comme pour les filles, nous relevons d'une part un lien hautement significatif (respectivement $p = 0,0007$ et $p < 0,0001$) entre les variables « diplôme le plus élevé de la PR⁷⁶ » et « X se déplace à vélo », et d'autre part des pratiques régulières et occasionnelles du vélo qui apparaissent moins fréquentes lorsque la « PR du ménage ne possède aucun diplôme ». Ainsi, quand 26 % des garçons et 43 % des filles dont la « PR possède un diplôme supérieur ou égal à bac+2 » ne font jamais de vélo, c'est le cas de 39 % des garçons et de 60 % des filles dont la personne de référence n'est titulaire d'aucun diplôme (Tableau 2 et Tableau 3).

Tableau 2. Pratiques du vélo des garçons (11-18 ans) en fonction du diplôme le plus élevé de la PR

Diplôme le plus élevé de la PR	X se déplace à vélo	Garçons	N
aucun diplôme*	régulièrement	27 %	103
	occasionnellement	34 %	131
	jamais	39 %	150
<bac+2	régulièrement	32 %	255
	occasionnellement	38 %	300
	jamais	30 %	238
≥bac+2	régulièrement	32 %	150
	occasionnellement	43 %	201
	jamais	26 %	121
			Total = 1649
			$p = 0,0007$

*Lorsque la formation initiale n'est pas validée au-delà de la scolarité obligatoire, qu'il y ait possession ou non du Certificat d'Études Primaires ou du Brevet des collèges.

Tableau 3. Pratiques du vélo des filles (11-18 ans) en fonction du diplôme le plus élevé de la PR

Diplôme le plus élevé de la PR	X se déplace à vélo	Filles	N
aucun diplôme*	régulièrement	9 %	32
	occasionnellement	32 %	112
	jamais	60 %	212
<bac+2	régulièrement	13 %	88
	occasionnellement	42 %	287
	jamais	45 %	309
≥bac+2	régulièrement	13 %	52
	occasionnellement	44 %	171
	jamais	43 %	166
			Total = 1429
			$p < 0,0001$

*Lorsque la formation initiale n'est pas validée au-delà de la scolarité obligatoire, qu'il y ait possession ou non du Certificat d'Études Primaires ou du Brevet des collèges.

76. Personne de Référence (du ménage).

2.2.3 Des pratiques moins fréquentes pour les plus défavorisé·e·s

Pour les garçons comme pour les filles, nous notons d'une part un lien hautement significatif (respectivement $p < 0,0001$ et $p = 0,0004$) entre les variables « quartile de revenu simulé par UC⁷⁷ » et « X se déplace à vélo », et d'autre part, que le fait de ne jamais faire de vélo est plus fréquent lorsque ceux/celles-ci dépendent du 1^{er} quartile de revenu (les 25 % les moins favorisés) plutôt que des autres catégories. Ainsi, près de 58 % des filles et 43 % des garçons appartenant au 1^{er} quartile ne font jamais de vélo alors que ce n'est le cas que pour 44 % des filles et 24 % des garçons dépendant du 4^{ème} quartile. Aussi, pouvons-nous observer que les filles comme les garçons dépendant du 1^{er} quartile sont moins nombreux·ses à déclarer des pratiques régulières et occasionnelles que celles et ceux qui appartiennent au 4^{ème} quartile (Tableau 4 et Tableau 5).

Tableau 4. Pratiques du vélo des garçons (11-18 ans) en fonction du quartile de revenu simulé/UC*

Quartile de revenu simulé par UC	X se déplace à vélo	Garçons	N
Q1	régulièrement	26 %	118
Q1	occasionnellement	32 %	143
Q1	jamais	43 %	193
Q2	régulièrement	32 %	138
Q2	occasionnellement	42 %	181
Q2	jamais	27 %	116
Q3	régulièrement	34 %	130
Q3	occasionnellement	37 %	144
Q3	jamais	29 %	111
Q4	régulièrement	33 %	122
Q4	occasionnellement	44 %	164
Q4	jamais	24 %	89
			Total = 1649
			$p < 0,0001$

*Q1 = les 25 % les moins favorisés ; Q4 = les 25 % les plus favorisés.

Tableau 5. Pratiques du vélo des filles (11-18 ans) en fonction du quartile de revenu simulé/UC*

Quartile de revenu simulé par UC	X se déplace à vélo	Filles	N
Q1	régulièrement	11 %	45
Q1	occasionnellement	32 %	134
Q1	jamais	58 %	243
Q2	régulièrement	11 %	42
Q2	occasionnellement	44 %	175
Q2	jamais	45 %	179
Q3	régulièrement	14 %	50
Q3	occasionnellement	43 %	148
Q3	jamais	43 %	149
Q4	régulièrement	13 %	35
Q4	occasionnellement	43 %	113
Q4	jamais	44 %	116
			Total = 1429
			$p = 0,0004$

*Q1 = les 25 % les moins favorisés ; Q4 = les 25 % les plus favorisés.

77. Unité de Consommation (du ménage).

2.2.4 Des pratiques plus fréquentes en commune rurale

Pour les garçons comme pour les filles, nous notons un lien hautement significatif (respectivement $p = 0,0065$ et $p < 0,0001$) entre les variables « catégorie d'unité urbaine de la résidence principale » et « X se déplace à vélo ». Nous relevons que pour les adolescents et les adolescentes, la pratique régulière comme la pratique occasionnelle du vélo sont plus fréquentes en commune rurale, et ne diffèrent que très peu entre les catégories banlieue et ville centre (avec un écart n'excédant jamais 1 point). Ainsi, alors que 33 % des garçons résidant en commune rurale déclarent pratiquer régulièrement le vélo, ceux qui résident en ville centre et en banlieue ne sont respectivement que 28 % et 29 % à déclarer en faire autant. Et, alors que 14 % des filles résidant en commune rurale déclarent pratiquer régulièrement le vélo, celles qui résident en ville centre et en banlieue ne sont respectivement que 12 % et 11 % à déclarer en faire autant (Tableau 6 et Tableau 7). Ces résultats laissent penser que les réticences des parents à laisser leurs enfants faire du vélo suivraient les mêmes tendances en fonction du territoire de résidence durant l'adolescence. De fait, si en ville centre d'agglomérations, 9,7 % laisseraient sans problème leurs enfants (de moins de 12 ans) faire du vélo pour aller à l'école ou se déplacer dans la commune de résidence, ce chiffre s'élève à 13,7 % dans les villes isolées et à 15,1 % en milieu rural (MTI Conseil et TNS Sofres, 2013 : 21). Comme l'expliquent Michel Bozon et Catherine Villeneuve-Gokalp (1994) les parents considèrent qu'« en milieu rural, les sorties sont moins à surveiller ; le dehors est réputé moins dangereux qu'en ville » (p. 1529).

Tableau 6. Pratiques du vélo des garçons (11-18 ans) en fonction de la catégorie d'unité urbaine de leur lieu de résidence

Catégorie d'unité urbaine	X se déplace à vélo	Garçons	N
banlieue	régulièrement	29 %	182
banlieue	occasionnellement	37 %	235
banlieue	jamais	34 %	213
commune rurale*	régulièrement	33 %	195
commune rurale	occasionnellement	42 %	247
commune rurale	jamais	25 %	150
ville centre	régulièrement	28 %	86
ville centre	occasionnellement	37 %	114
ville centre	jamais	35 %	108
			Total = 1530
			$p = 0,0065$

*Communes n'appartenant à aucune unité urbaine

Tableau 7. Pratiques du vélo des filles (11-18 ans) en fonction de la catégorie d'unité urbaine de leur lieu de résidence

Catégorie d'unité urbaine	X se déplace à vélo	Filles	N
banlieue	régulièrement	11 %	55
banlieue	occasionnellement	35 %	174
banlieue	jamais	54 %	273
commune rurale*	régulièrement	14 %	74
commune rurale	occasionnellement	46 %	243
commune rurale	jamais	40 %	207
ville centre	régulièrement	12 %	32
ville centre	occasionnellement	35 %	98
ville centre	jamais	53 %	148
			Total = 1304
			p < 0,0001

*Communes n'appartenant à aucune unité urbaine

2.2.5 Des pratiques moins fréquentes en ZUS

Pour les garçons comme pour les filles, nous notons un lien hautement significatif (respectivement $p = 0,0017$ et $p < 0,0001$) entre les variables « ZUS » et « X se déplace à vélo ». Nous relevons que pour les adolescents et les adolescentes, la pratique régulière comme la pratique occasionnelle du vélo sont moins fréquentes en ZUS qu'ailleurs. Ainsi, l'absence de pratique concerne 47 % des garçons et 73 % des filles résidant en ZUS et seulement 30 % des garçons et 47 % des filles qui résident hors ZUS (Tableau 8 et Tableau 9).

Tableau 8. Pratiques du vélo des garçons (11-18 ans) en ZUS ou non

ZUS	X se déplace à vélo	Garçons	N
NON ZUS	régulièrement	32 %	495
NON ZUS	occasionnellement	39 %	604
NON ZUS	jamais	30 %	472
ZUS	régulièrement	17 %	13
ZUS	occasionnellement	36 %	28
ZUS	jamais	47 %	37
			Total = 1649
			p = 0,0017

Tableau 9. Pratiques du vélo des filles (11-18 ans) en ZUS ou non

ZUS	X se déplace à vélo	Filles	N
NON ZUS	régulièrement	13 %	171
NON ZUS	occasionnellement	41 %	551
NON ZUS	jamais	47 %	632
ZUS	régulièrement	1 %	1
ZUS	occasionnellement	25 %	19
ZUS	jamais	73 %	55
			Total = 1429
			p < 0,0001

2.2.6 Une diminution des pratiques en fonction de l'âge

Pour les garçons comme pour les filles, nous notons un lien hautement significatif ($p < 0,0001$) entre les variables « classe d'âge » et « X se déplace à vélo ». D'une manière générale, nous constatons également que la pratique régulière et la pratique occasionnelle décroissent en fonction de la montée en âge. Ainsi, alors que l'absence de pratique ne concerne que 21 % des garçons et 31 % des filles âgés entre 11 et 13 ans, elle rassemble 45 % des garçons et 66 % des filles âgés entre 17 et 18 ans (Tableau 10 et Tableau 11).

Tableau 10. Pratiques du vélo des garçons (11-18 ans) en fonction de leur classe d'âge

Classe d'âge	X se déplace à vélo	Garçons	N
11-13ans	régulièrement	40 %	240
11-13ans	occasionnellement	39 %	236
11-13ans	jamais	21 %	124
14-16ans	régulièrement	31 %	184
14-16ans	occasionnellement	39 %	237
14-16ans	jamais	30 %	183
17-18ans	régulièrement	19 %	84
17-18ans	occasionnellement	36 %	159
17-18ans	jamais	45 %	202
			Total = 1649
			$p < 0,0001$

Tableau 11. Pratiques du vélo des filles (11-18 ans) en fonction de leur classe d'âge

Classe d'âge	X se déplace à vélo	Filles	N
11-13ans	régulièrement	19 %	99
11-13ans	occasionnellement	50 %	256
11-13ans	jamais	31 %	159
14-16ans	régulièrement	10 %	52
14-16ans	occasionnellement	38 %	210
14-16ans	jamais	52 %	285
17-18ans	régulièrement	6 %	21
17-18ans	occasionnellement	28 %	104
17-18ans	jamais	66 %	243
			Total = 1429
			$p < 0,0001$

2.3 Justification et procédure du modèle utilisé

2.3.1 Justification

Nous savons désormais qu'il existe un lien hautement significatif ($p < 0,01$) au test du khi-deux entre la variable « sexe » et le fait de faire du vélo, variable à expliquer pour laquelle les cinq variables explicatives étudiées se sont également avérées significatives. Néanmoins, les tests réalisés ne permettent pas de contrôler les effets concomitants des variables testées, toutes susceptibles d'être partiellement corrélées aux précédentes et de jouer un rôle également dans le

degré de pratique du vélo. La signification statistique observée est donc à prendre avec réserve avant d'être validée par un modèle de régression logistique, lequel va nous permettre de repérer quelle(s) variable(s) explicative(s) fait/font significativement varier les effets de la variable « sexe ». Nous souhaitons expliquer la variable « X se déplace à vélo » {Oui, « régulièrement » (toutes les semaines)/Oui, « occasionnellement »/Non, « jamais »}. Dans la mesure où l'ordre des catégories n'est pas discutable, la plupart des auteurs recommandent l'utilisation de modèles de régression ordinaux, qui comportent moins de paramètres et sont plus simples à interpréter qu'un modèle de régression polytomique nominal

(Campbell et Donner, 1989). Le modèle ordinal est basé sur les probabilités de distribution cumulées, soit celles de réalisation de $Y \leq i$, sa forme est la suivante :

$P(Y \leq i) = F(\alpha_i + X\gamma)$ $1 < i < k$ où $\alpha_1, \dots, \alpha_k$ sont les k constantes et Y le vecteur des autres paramètres, ceux correspondant aux variables explicatives. Parce que les modalités introduites pour représenter les variables explicatives ne sont pas indépendantes (leur somme vaut 1 quel que soit l'individu i), la procédure implique de définir des modalités de référence pour estimer les k coefficients. Pour faciliter l'analyse des pratiques des filles, nous choisissons « Garçons » comme modalité de référence de la variable « sexe ». Pour simplifier la comparaison entre les PR non diplômées et les deux autres classes de diplômées, nous désignons comme référence de la variable « diplôme le plus élevé de la PR du ménage », la modalité « aucun diplôme ». Pour les variables restantes, nous choisissons les modalités rassemblant le plus d'effectifs. Nous obtenons au final les modalités de référence comme suit :

- Sexe : garçons ;
- Diplôme le plus élevé de la PR du ménage : aucun diplôme ;
- Classe d'âge : 11-13 ans ;
- ZUS : NON ZUS ;
- Catégorie d'unité urbaine de la résidence principale : commune rurale ;
- Quartile de revenu par unité de consommation du ménage : Q1.

2.3.2 Sélection du modèle et analyse des effets

Nous commençons par tester l'ensemble des variables explicatives sans effets d'interactions. Afin de retenir les variables les plus corrélées avec la variable à expliquer, et les moins corrélées entre elles (Bourbonnais, 2015), nous nous appuyons sur une procédure de sélection descendante, partant du modèle complet, pour éliminer pas à pas les variables non significatives au sens du test de Wald (seuil à 5 %). Le test global $\beta = 0$ et le test de score pour l'hypothèse des cotes proportionnelles du modèle apparaissent hautement significatifs ($p < 0,0001$). Par ordre de contribution décroissante, les effets « sexe », « classe d'âge », « catégorie d'unité urbaine », « revenu simulé par UC », et « ZUS » s'avèrent hautement significatifs ($p < 0,01$) (Tableau 12). Ce n'est pas le cas de l'effet « Diplôme le plus élevé de la PR » ($p = 0,2572$), que nous retirons du modèle suite aux tests du rapport de vraisemblance et du score d'une part (Tableau 13), et à la comparaison des critères de Schwartz (SC) et d'Akaike (AIC) des modèles *avec* et *sans* la variable en question d'autre part (Tableau 14).

Tableau 12. Analyse selon la statistique de Wald

Effet	Ddl	Statistique de Wald	Pr > Khi-2
Sexe	1	146,4	< 0,0001
Classe d'âge	2	120,1	< 0,0001
Catégorie d'unité urbaine	2	32,3	< 0,0001
Revenu simulé par UC	3	23,6	< 0,0001
ZUS	1	16,4	< 0,0001
Diplôme le plus élevé de la PR	2	2,7	0,2572

Tableau 13. Tests du rapport de vraisemblance et du score

Tests	Khi-2	Ddl	Pr > Khi-2
Score	2,68	2	> 0,25
Rapport de vraisemblance	2,70	2	> 0,25

H₀: modèle avec la constante et toutes les variables à l'exception de la variable « diplôme ».

H₁: modèle avec toutes les variables explicatives.

Si H₀ est vraie, les statistiques des tests doivent suivre asymptotiquement un Khi-deux à 2 degrés de liberté. Ici, les valeurs 2,68 et 2,7 ont plus de 25 % de chance d'être dépassées. On accepte donc la validité de H₀ au seuil de 5 %.

Tableau 14. Critères de Schwartz (SC) et d'Akaike (AIC) des différents modèles emboîtés (sans interaction)

Effet	Ddl	AIC	SC
sexe	1	5886,3	5904,1
classe d'âge	2	5754,4	5784,2
catégorie d'unité urbaine	2	5720,8	5762,4
revenu simulé par UC	3	5682,8	5742,3
ZUS	1	5667,6	5733,1
diplôme le plus élevé de la PR	2	5668,9	5746,2

L'absence de quasi-colinéarité entre les variables explicatives choisies est vérifiée afin de ne pas fausser les résultats⁷⁸. Pour examiner ensuite si les différences de pratique selon le sexe varient en fonction des autres variables explicatives retenues, il convient d'étudier des effets d'interaction entre ces variables et la variable « sexe ». Dans cette perspective, une sélection par les critères de Schwartz (SC) et d'Akaike (AIC) des différents modèles emboîtés (Tableau 15) nous conduit à retenir un modèle contenant les interactions « sexe » × « classe d'âge » et « sexe » × « ZUS », et excluant les interactions « sexe » × « revenu simulé par UC » et « sexe » × « catégorie d'unité urbaine » (Tableau 16)⁷⁹. L'effet du sexe sur les pratiques du vélo, diffère donc selon le fait de résider en ZUS/ou non d'une part, et selon la classe d'âge d'autre part. Une fois ces étapes de sélection achevées, nous pouvons nous pencher sur les estimations du modèle retenu (modèle optimal), au regard duquel le test de score pour l'hypothèse des cotes proportionnelles (Khi-deux de 61 pour 12 Ddl) s'avère hautement significatif ($p < 0,0001$). Nous constatons que par ordre de contribution décroissante, les effets « sexe », « classe d'âge », « catégorie d'unité urbaine »,

78. Pour toutes les associations possibles de variables explicatives du modèle, le V de Cramer se situe dans l'intervalle [-0,0079 ; 0,19780]. Il n'y a donc pas de dépendance marquée.

79. À titre indicatif, les interactions « revenu simulé par UC » × « catégorie d'unité urbaine, » et « revenu simulé par UC » × ZUS ont également été testées mais ne se sont pas avérées significatives (respectivement $p = 0,2293$ et $p = 0,3451$). L'effet du « revenu par UC » sur les pratiques du vélo, ne diffère donc pas significativement selon le lieu de résidence.

« revenu simulé par UC », s'avèrent également hautement significatifs ($p < 0,01$). Si on ne peut pas en dire autant pour la variable « ZUS » qui ne s'avère significative qu'au seuil de 90 % ($p = 0,0931$), celle-ci contribue à améliorer le modèle et s'avère significative en interaction avec la variable « sexe » ($p = 0,017$) (Tableau 15). Concernant les interactions « Sexe » (filles) \times « Classe d'âge », nous relevons que si vis-à-vis de la modalité de référence « 11-13 ans », l'effet de la modalité « 17-18 ans » s'avère significatif ($p = 0,038$), c'est avec l'effet de la variable « 14-16 ans » que l'interaction apparaît la plus significative ($p < 0,0001$) (Tableau 16). Le calcul des probabilités correspondant à tous les états des variables va nous permettre de fournir des informations plus concrètes et plus aisément interprétables.

Tableau 15. Critères de Schwartz (SC) et d'Akaike (AIC) des différents modèles emboîtés

Effet	Ddl	AIC	SC	Pr > Khi-2
sexe	1	5886,3	5904,1	< 0,0001
classe d'âge	2	5754,4	5784,2	< 0,0001
catégorie d'unité urbaine	2	5720,8	5762,4	< 0,0001
revenu simulé par UC	3	5682,8	5742,3	< 0,0001
ZUS	1	5667,6	5733,1	< 0,0001
sexe \times classe d'âge	2	5653,6	5731	0,0002
sexe \times ZUS	1	5649,7	5732,9	0,0170
sexe \times revenu simulé par UC	3	5654,6	5767,6	0,2860
sexe \times catégorie d'unité urbaine	2	5651,8	5753	0,5296

Tableau 16. Estimations par l'analyse du maximum de vraisemblance du modèle optimal

Paramètre	Ddl	Valeur estimée	Erreur type	Khi-2 Wald	Pr > Khi-2
intercept* <i>occasionnellement</i>	1	1,2946	0,1138	129,3118	< 0,0001
intercept* <i>régulièrement</i>	1	-0,6745	0,1113	36,7593	< 0,0001
sexe (filles)	1	-0,5079	0,1156	19,2962	< 0,0001
classe d'âge (14-16 ans)	1	-0,3043	0,1095	7,7250	0,0054
classe d'âge (17-18 ans)	1	-0,8396	0,1279	43,0687	< 0,0001
catégorie unité urbaine (banlieue)	1	-0,5037	0,0884	32,4717	< 0,0001
catégorie unité urbaine (ville centre)	1	-0,3259	0,0957	11,5895	0,0007
revenu simulé par UC (Q2)	1	0,3769	0,0931	16,3870	< 0,0001
revenu simulé par UC (Q3)	1	0,4092	0,1016	16,2333	< 0,0001
revenu simulé par UC (Q4)	1	0,5716	0,1091	27,4555	< 0,0001
ZUS	1	-0,3350	0,1995	2,8198	0,0931
sexe (filles) \times Classe d'âge (14-16 ans)	1	-0,6828	0,1638	17,3809	< 0,0001
sexe (filles) \times Classe d'âge (17-18 ans)	1	-0,4077	0,1965	4,3043	0,0380
sexe (filles) \times ZUS	1	-0,8166	0,3423	5,6918	0,0170

* coefficient constant

2.3.3 Estimations de probabilités à partir du modèle

Nous relevons d'abord que pour les garçons comme pour les filles, la probabilité de déclarer une pratique régulière chute entre les différentes « classes d'âge », augmente en fonction du « quartile de revenu », s'avère plus élevée en commune rurale, et généralement moins importante en banlieue qu'en ville centre. Bien que plus importante pour les garçons quelles que soient les interactions considérées entre ces variables, cette probabilité varie donc considérablement entre garçons d'une part, et entre filles d'autre part. Les différences selon le lieu de résidence sont

particulièrement parlantes. À titre d'exemple, une fille âgée de 17 ou 18 ans dépendant du 3^{ème} quartile de revenu, résidant en banlieue-ZUS, a une probabilité six fois moins élevée de déclarer faire du vélo régulièrement qu'une fille de la même « classe d'âge », dépendant du même quartile de revenu, mais résidant en commune rurale (2 % contre 12 %). En outre, nous notons que si entre les classes 11-13 ans et 17-18 ans, la probabilité de déclarer une pratique régulière se trouve généralement divisée par deux chez les garçons, elle s'avère généralement divisée par trois chez les filles, voire par quatre pour les résidentes de banlieue-ZUS appartenant aux 2^{ème} et 3^{ème} quartiles de revenu (8 % contre 2 %). En parallèle, nous constatons qu'alors que cette chute de probabilité apparaît relativement progressive entre les différentes classes d'âge chez les garçons, elle s'avère fortement concentrée entre les deux premières classes chez les filles (11-13 ans et 14-16 ans), et évolue faiblement entre les classes 14-16 ans et 17-18 ans. Toujours vis-à-vis de la probabilité de déclarer une pratique régulière, nous notons ensuite que l'écart entre garçons et filles en ZUS est systématiquement supérieur ou égal à celui observé en zone non ZUS, quels que soient le « quartile de revenu » et la « classe d'âge » d'appartenance. Enfin, observons que les filles de certaines catégories présentent des probabilités plus élevées de déclarer une pratique régulière que certains garçons appartenant à des catégories différentes. À titre d'exemple, une fille âgée entre 11 et 13 ans dépendant du 4^{ème} quartile de revenu et résidant en commune rurale, a une probabilité près de deux fois plus élevée de déclarer faire du vélo régulièrement qu'un garçon de la même « classe d'âge » mais dépendant du 1^{er} quartile de revenu, et résidant en ZUS (35 % contre 18 %) (Tableau 17).

Tableau 17. Prédictions de probabilités (pratique régulière)

Revenu simulé par UC	Catégorie unité urbaine	ZUS	garçon 11-13ans	filles 11-13ans	garçon 14-16ans	filles 14-16ans	garçon 17-18ans	filles 17-18ans
Q1	banlieue	NON ZUS	0,24	0,16	0,19	0,06	0,12	0,05
Q1	banlieue	ZUS	0,18	0,06	0,14	0,02	0,09	0,02
Q1	ville centre	NON ZUS	0,27	0,18	0,21	0,08	0,14	0,06
Q1	ville centre	ZUS	0,21	0,07	0,16	0,03	0,10	0,02
Q1	commune rurale	NON ZUS	0,34	0,23	0,27	0,10	0,18	0,08
Q2	banlieue	NON ZUS	0,31	0,21	0,25	0,09	0,16	0,07
Q2	banlieue	ZUS	0,24	0,08	0,19	0,03	0,12	0,02
Q2	ville centre	NON ZUS	0,35	0,24	0,28	0,11	0,19	0,08
Q2	ville centre	ZUS	0,28	0,09	0,22	0,04	0,14	0,03
Q2	commune rurale	NON ZUS	0,43	0,31	0,35	0,14	0,24	0,11
Q3	banlieue	NON ZUS	0,32	0,22	0,25	0,09	0,17	0,07
Q3	banlieue	ZUS	0,25	0,08	0,20	0,03	0,13	0,02
Q3	ville centre	NON ZUS	0,36	0,25	0,29	0,11	0,19	0,09
Q3	ville centre	ZUS	0,28	0,10	0,23	0,04	0,15	0,03
Q3	commune rurale	NON ZUS	0,43	0,32	0,36	0,15	0,25	0,12
Q4	banlieue	NON ZUS	0,35	0,25	0,29	0,11	0,19	0,09
Q4	banlieue	ZUS	0,28	0,09	0,22	0,04	0,14	0,03
Q4	ville centre	NON ZUS	0,39	0,28	0,32	0,13	0,22	0,10
Q4	ville centre	ZUS	0,32	0,11	0,26	0,04	0,17	0,03
Q4	commune rurale	NON ZUS	0,47	0,35	0,40	0,17	0,28	0,13

Lecture : un garçon âgé entre 14 et 16 ans, dépendant du 1^{er} quartile de revenu simulé par UC (les 25 % les moins favorisés), résidant en ZUS, en banlieue, a 14 % de chance de déclarer faire du vélo régulièrement (toutes les semaines), soit une probabilité 7 fois supérieure à celle d'une fille de la même classe d'âge et appartenant aux mêmes catégories (2 %).

Nous relevons ensuite que pour les garçons comme pour les filles, la probabilité de déclarer une pratique occasionnelle n'est pas nécessairement plus élevée en commune rurale. En outre, si cette probabilité a tendance à chuter entre les différentes classes d'âge et à augmenter entre les « quartiles de revenu » chez les filles, ce n'est pas toujours le cas pour les garçons chez qui la tendance est même parfois inversée, notamment lorsque ceux-ci résident en commune rurale. Aussi, si pour la classe 11-13 ans, la probabilité de déclarer une pratique occasionnelle n'est pas systématiquement plus élevée pour les garçons, le clivage sexué est nettement marqué quelles que soient les interactions considérées pour les classes 14-16 ans et 17-18 ans. D'ailleurs, comme cela est le cas vis-à-vis de la pratique régulière, l'écroulement de la probabilité de déclarer une pratique occasionnelle chez les filles s'avère fortement concentré entre les deux premières classes (11-13 ans-14-16 ans). Toujours vis-à-vis de la probabilité de déclarer une pratique occasionnelle, nous notons enfin, que c'est systématiquement en ZUS que l'écart entre garçons et filles est le plus creusé au détriment des pratiques des filles (Tableau 18).

Tableau 18. Prédications de probabilités (pratique occasionnelle)

Revenu simulé par UC	Catégorie unité urbaine	ZUS	garçon 11-13ans	filles 11-13ans	garçon 14-16ans	filles 14-16ans	garçon 17-18ans	filles 17-18ans
Q1	banlieue	NON ZUS	0,45	0,41	0,43	0,27	0,37	0,23
Q1	banlieue	ZUS	0,43	0,24	0,40	0,11	0,32	0,09
Q1	ville centre	NON ZUS	0,46	0,43	0,45	0,30	0,40	0,25
Q1	ville centre	ZUS	0,45	0,27	0,42	0,13	0,35	0,11
Q1	commune rurale	NON ZUS	0,45	0,45	0,46	0,35	0,43	0,31
Q2	banlieue	NON ZUS	0,45	0,45	0,45	0,33	0,42	0,29
Q2	banlieue	ZUS	0,45	0,30	0,44	0,15	0,38	0,13
Q2	ville centre	NON ZUS	0,44	0,45	0,46	0,36	0,44	0,31
Q2	ville centre	ZUS	0,46	0,33	0,45	0,18	0,40	0,15
Q2	commune rurale	NON ZUS	0,42	0,45	0,44	0,40	0,45	0,37
Q3	banlieue	NON ZUS	0,45	0,45	0,46	0,33	0,42	0,29
Q3	banlieue	ZUS	0,45	0,31	0,44	0,16	0,38	0,13
Q3	ville centre	NON ZUS	0,44	0,45	0,46	0,36	0,44	0,32
Q3	ville centre	ZUS	0,46	0,33	0,45	0,18	0,40	0,15
Q3	commune rurale	NON ZUS	0,41	0,45	0,44	0,41	0,45	0,37
Q4	banlieue	NON ZUS	0,44	0,45	0,46	0,36	0,44	0,32
Q4	banlieue	ZUS	0,46	0,33	0,45	0,18	0,40	0,15
Q4	ville centre	NON ZUS	0,43	0,46	0,45	0,38	0,45	0,35
Q4	ville centre	ZUS	0,45	0,36	0,46	0,20	0,42	0,17
Q4	commune rurale	NON ZUS	0,39	0,44	0,43	0,42	0,46	0,39

Lecture : alors qu'une fille âgée entre 11 et 13 ans, dépendant du 3^{ème} quartile de *revenu simulé par UC*, et résidant en *commune rurale*, a plus de chance de déclarer une pratique occasionnelle qu'un garçon de la même classe d'âge et appartenant aux mêmes catégories (45 % contre 41 %), la tendance est inversée quelles que soient les interactions considérées pour les classes *14-16 ans* et *17-18 ans*.

Aussi, nous notons que pour les garçons comme pour les filles, la probabilité de ne déclarer aucune pratique du vélo augmente avec l'âge ; diminue en fonction du « quartile de revenu » ; est systématiquement plus élevée en banlieue qu'en ville centre ; apparaît sensiblement plus faible en commune rurale ; et s'avère considérablement plus élevée en ZUS. Nous relevons par ailleurs que si cette probabilité est systématiquement plus importante chez les filles, c'est en ZUS et entre 14 et 16 ans, que l'écart avec les garçons est le plus creusé, quel que soit le « quartile de revenu »

considéré. Ainsi, une fille âgée entre 14 et 16 ans, dépendant du 4^{ème} quartile de « revenu simulé par UC » (25 % les plus favorisés), résidant en ZUS, en ville centre, a 75 % de chance de ne déclarer aucune pratique du vélo, soit une probabilité 2,6 fois supérieure à celle d'un garçon de la même « classe d'âge » et appartenant aux mêmes « catégories » (29 %) (Tableau 19). Enfin, observons qu'une fille âgée de 17 ou 18 ans dépendant du 4^{ème} quartile de revenu, résidant en ville centre-NON ZUS, présente la même probabilité de ne déclarer aucune pratique du vélo qu'un garçon de la même « classe d'âge », mais résidant en ville centre-ZUS, et dépendant du premier quartile de revenu (55 %).

Tableau 19. Prédictions de probabilités (absence de pratique)

Revenu simulé par UC	Catégorie unité urbaine	ZUS	garçon 11-13ans	filles 11-13ans	garçon 14-16ans	filles 14-16ans	garçon 17-18ans	filles 17-18ans
Q1	banlieue	NON ZUS	0,31	0,43	0,38	0,67	0,51	0,72
Q1	banlieue	ZUS	0,39	0,70	0,46	0,86	0,59	0,89
Q1	ville centre	NON ZUS	0,28	0,39	0,34	0,63	0,47	0,69
Q1	ville centre	ZUS	0,35	0,67	0,42	0,84	0,55	0,87
Q1	commune rurale	NON ZUS	0,22	0,31	0,27	0,55	0,39	0,61
Q2	banlieue	NON ZUS	0,24	0,34	0,30	0,58	0,42	0,64
Q2	banlieue	ZUS	0,30	0,62	0,37	0,81	0,50	0,85
Q2	ville centre	NON ZUS	0,21	0,30	0,26	0,54	0,38	0,60
Q2	ville centre	ZUS	0,27	0,58	0,33	0,79	0,46	0,83
Q2	commune rurale	NON ZUS	0,16	0,24	0,20	0,46	0,30	0,52
Q3	banlieue	NON ZUS	0,23	0,33	0,29	0,57	0,41	0,64
Q3	banlieue	ZUS	0,30	0,61	0,36	0,81	0,49	0,85
Q3	ville centre	NON ZUS	0,20	0,30	0,25	0,53	0,37	0,59
Q3	ville centre	ZUS	0,26	0,57	0,32	0,78	0,45	0,82
Q3	commune rurale	NON ZUS	0,15	0,23	0,20	0,45	0,30	0,51
Q4	banlieue	NON ZUS	0,20	0,30	0,26	0,53	0,37	0,60
Q4	banlieue	ZUS	0,26	0,57	0,33	0,78	0,45	0,82
Q4	ville centre	NON ZUS	0,18	0,26	0,23	0,49	0,33	0,55
Q4	ville centre	ZUS	0,23	0,53	0,29	0,75	0,41	0,80
Q4	commune rurale	NON ZUS	0,13	0,20	0,17	0,41	0,26	0,47

Lecture : une fille âgée entre 17 et 18 ans, dépendant du 1^{er} quartile de revenu simulé par UC (les 25 % les moins favorisés), résidant en ZUS, en banlieue, a 89 % de chance de ne déclarer aucune pratique du vélo.

2.4 Limites

Nous avons vu que pour les garçons comme pour les filles, la probabilité de ne déclarer aucune pratique du vélo augmente selon l'âge ; diminue en fonction du « quartile de revenu » ; est systématiquement plus élevée en banlieue qu'en ville centre ; apparaît sensiblement plus faible en commune rurale ; et s'avère considérablement plus élevée en ZUS. En outre, nous avons exposé deux principaux résultats, à savoir, d'une part, que la probabilité de déclarer une pratique régulière ou occasionnelle du vélo décroît de manière plus prononcée et essentiellement concentrée entre la « préadolescence » et « la fin des années collège » (Devaux, 2014)) chez les filles, et d'autre part, que c'est systématiquement en ZUS que le clivage s'avère le plus sexué.

Nos résultats indiquent par ailleurs que l'effet du « sexe » sur les pratiques du vélo des adolescent·e·s, ne diffère ni selon le « diplôme le plus élevé de la PR », ni selon le « revenu simulé par UC ». Ils ne nous permettent donc pas de conforter l'hypothèse selon laquelle le clivage sexué des pratiques du vélo serait influencé par les mêmes variables renforçatrices du clivage sexué observable dans le domaine des activités physiques pris dans son ensemble. Un constat qui amène d'abord à émettre des réserves quant à la pertinence de formuler des hypothèses en appréhendant les mobilités à vélo comme des activités physiques représentatives⁸⁰. Néanmoins, les résultats confirment également que, comme c'est le cas pour les activités physiques (mesures objectives comme déclaratives) dans leur ensemble, le clivage sexué des pratiques du vélo est accentué au cours de l'adolescence. Aussi, comme on pouvait le supposer grâce aux travaux de Julian Devaux (2014), l'écart s'avère beaucoup plus prononcé et essentiellement concentré entre la « préadolescence » et la « fin des années collège », ce qui tend à conforter le constat d'une prégnance de la « culture de la chambre » chez les filles qui se prolonge durant la « fin des années collège ».

Comme toute entreprise de recherche, celle qui vient d'être présentée comporte un certain nombre de limites. Nous devons d'abord envisager que certain·e·s enquêté·e·s aient pu omettre consciemment de déclarer certaines pratiques. Un problème qui se pose particulièrement pour les adolescent·e·s, qui se déplacent notamment dans l'optique de s'émanciper de la tutelle des adultes (Oppenchain, 2012), présents au moment de l'enquête. Par ailleurs, il paraît important de souligner le fait que les enfants déscolarisé·e·s et sans emploi ne sont pas échantillonné·e·s par l'ENTD. Un manque qui mériterait d'autant plus d'être corrigé que le taux de scolarisation et le pourcentage d'inactifs chez les 15-19 ans s'avèrent « préoccupants » en France (OCDE, 2013). En outre, il faut noter que l'enquête ne permet pas de renseigner les parts de désir ou de contrainte associées aux déplacements, et plus généralement, le sens que les adolescent·e·s leur attribuent. Aussi, les résultats présentés ne disent rien des liens dynamiques existants entre les pratiques du vélo de ces derniers·ères et l'influence de leurs pairs, leurs rapports au corps, leur confiance en leurs capacités physiques, la place (objective et subjective) qu'ils/elles occupent dans leur fratrie⁸¹, la répartition sexuée des tâches dans leur famille, ou encore leur rapport à la religion, soit autant de dimensions nécessitant pour être explorées, la mise en place de méthodes de recherches qualitatives.

En somme, en se basant sur des mobilités réalisées plutôt que sur des différences en termes d'accès ou de potentialités réelles de pratique, les données présentées dans cette partie ne permettent pas en soi de traduire des inégalités d'opportunités entre filles et garçons. D'où la nécessité de mettre en exergue le caractère socialement construit du clivage sexué des pratiques du vélo durant l'adolescence. Plus précisément, rappelons que l'enjeu est de se demander dans quelle mesure les filles et les garçons incorporent généralement des dispositions différenciées ne leur permettant pas d'envisager les mêmes alternatives de pratiques du vélo. Dans cette perspective, remarquons que la variable « X se déplace à vélo » {Oui, « régulièrement » (toutes les semaines)/Oui, « occasionnellement »/Non, « jamais »} semble peu pertinente. D'une part, elle ne donne aucune indication sur les motivations ainsi que les manières de pratiquer et de

80. Si tant est qu'il en existe.

81. S'ils/elles ne sont pas fils/fille unique

s'approprier le vélo, d'autre part, elle ne permet pas de renseigner les temporalités des pratiques. Or nous devons par exemple envisager que certain·e·s adolescent·e·s puissent faire du vélo « régulièrement » pendant leurs week-ends/vacances, et « jamais » en semaine/pendant les périodes scolaires ; ou encore, « occasionnellement » en journée, et « jamais » en soirée.

Ainsi, l'approche qualitative de notre objet d'étude impliquera de chercher un moyen de rendre intelligible la diversité et la fluidité des manières de penser et de pratiquer le vélo des adolescent·e·s. Mais avant, il convient de présenter en détail les choix, modalités, caractéristiques et déroulements des enquêtes de terrain que nous avons menées.

CHAPITRE 3 : Enquêtes de terrain, questions de méthodes

1. De la pertinence de l'association entre entretiens semi-directifs et observation

Ainsi que nous venons de le souligner, l'analyse quantitative menée invite à être complétée par des études qualitatives permettant une description plus fine des mobilités à vélo et du sens que les adolescent·e·s leur attribuent. Dans cette perspective, l'enquête par entretien semble pertinente. Elle devrait permettre de repérer différentes manières de pratiquer, plus ou moins associées à différents types de rapport au vélo, de rapport au corps, à l'espace public, au risque routier, à la vitesse, ainsi qu'à l'effort physique. Les entretiens représentent également un moyen de faire revenir l'interviewé·e sur des expériences marquantes de mobilité, afin d'apprécier la manière dont celles-ci ont pu modifier ses habitudes d'action préalablement incorporées. Aussi, ils sont l'occasion d'appréhender les mobilités n'ayant pas de véritable motif à destination, mais également celles que les enfants/adolescent·e·s ne considèrent pas comme des mobilités, au même titre que celles qu'ils/elles ont perçues/perçoivent comme des contraintes, ou au contraire celles qu'ils/elles auraient aimé réaliser (restrictions subies).

De plus l'enquête par entretiens devrait permettre de renseigner différents mécanismes et effets de socialisations aux (et par les) pratiques de mobilités à vélo. À ce titre, trois opportunités principales incitent à interviewer également les parents : celle de mettre en rapport leurs pratiques éducatives avec les pratiques de mobilité de leurs enfants ; celle de faciliter la mise en perspective de leurs pratiques et de leur rapport à la mobilité avec ceux de leurs enfants ; et celle d'établir un moyen de contrôler les biais incarnés par les défaillances de la mémoire (Auriat, 1996) ainsi que par les omissions conscientes, lesquelles constituent comme nous l'avons vu, un risque important pour les adolescent·e·s, qui se déplacent notamment dans l'optique de s'émanciper de la tutelle des adultes (Oppenchain, 2012). Enfin, le fait d'interviewer à la fois les enfants et les parents devrait permettre de limiter le biais incarné par le risque d'effacement ou de sous-évaluation des pratiques que les parents perçoivent comme étant les moins légitimes et/ou à l'inverse, d'une mise en avant de celles perçues comme plus légitimes (Lahire, 2012).

Parce que nous nous demandons dans quelle mesure – au cours de leurs socialisations (enfance et adolescence) – les adolescent·e·s développent des compétences et incorporent des dispositions différenciées ne leur permettant pas d'envisager les mêmes alternatives réelles de fonctionnements vis-à-vis des pratiques du vélo, il semble que des entretiens de type biographique soient particulièrement appropriés. L'objectif est de susciter la production d'une parole centrée sur l'interviewé·e et rendant compte de « fragments de son existence, de pans de son expérience, de moments de son parcours, d'éléments de sa situation » (Demazière, 2008 : 16).

Comme nous l'avons vu dans le premier chapitre, la variation de la qualité des souvenirs d'enquêté·e·s appartenant à des générations différentes peut poser problème lors de la comparaison et l'analyse des données. À partir de ce constat, la constitution d'un échantillon

composé d'adolescent·e·s d'une même classe d'âge paraît pertinente. Dans la mesure où il s'agit de faire appel à des souvenirs récents portant à la fois sur les pratiques enfantines et adolescentes des enquêté·e·s, la sélection d'adolescent·e·s âgé·e·s de 17 ou 18 ans paraît particulièrement appropriée. Comme le relèvent de nombreux·ses auteur·e·s, l'obtention du permis constitue un rite de passage de l'adolescence à la jeunesse (Oppenheim, 2012) ou à l'âge adulte⁸² (Masclat, 2002 ; Devaux, 2014), notamment parce qu'il modifie en profondeur les pratiques de mobilité. Dans la perspective d'interviewer des « grand[e]s adolescent[e]s » (Bozon et Villeneuve-Gokalp, 1994 : 1530), soit des adolescent·e·s en fin d'adolescence, nous avons ainsi fait le choix de n'enquêter que des non titulaires du permis de conduire.

L'un des enjeux est de reconstituer leurs « trajectoires cyclistes » en cherchant à saisir des règles de circulation dans l'espace social. Comment, par quels mécanismes leurs trajectoires changent-elles de direction ? Et/ou comment restent-elles constantes ? Dans quelle mesure les dispositions incorporées durant l'enfance sont-elles mises à l'épreuve, (re)questionnées, ou au contraire renforcées durant l'adolescence ? Dans quelle mesure le fossé sexué des mobilités à vélo résulte de constructions sociales de dispositions « féminines » notamment *restrictives* et *assujettissantes*, et/ou de dispositions « masculines » notamment *incitatives* et *hégémoniques* ?

Il s'agit d'être particulièrement attentif à la reconstitution des séquences qui permettent le passage d'une position à une autre. Pour ce faire, il est nécessaire de rendre intelligible et décrire la diversité et la fluidité des manières de penser et de pratiquer le vélo des adolescent·e·s. En outre, il est important de disposer d'un maximum de détails, de s'intéresser aussi bien au « pourquoi » qu'au « comment », de relancer les enquêté·e·s sur des épisodes escamotés (« Là, que s'est-il passé ? »), de recadrer régulièrement le niveau de discours (« Concrètement, qu'as-tu fait ? Comment t'y es-tu pris·e ? »), etc.

Cependant, même en suscitant des récits très détaillés, les entretiens ne sauraient apporter à l'enquêteur·rice le même niveau de précision que l'observation directe des pratiques et des caractéristiques situationnelles des contraintes ou des libertés rencontrées/prises par les adolescent·e·s. À défaut, la connaissance des lieux/parcours pratiqués, voire l'expérimentation directe (en situation) ou indirecte de ces derniers, constituent autant de prises pour situer les récits, et compléter les informations recueillies par une observation des conditions dans lesquelles se déroulent/se sont déroulées les mobilités des individus.

Nous reviendrons sur les caractéristiques, le déroulement et les modalités des enquêtes, mais avant, il paraît important de se demander dans un premier temps quelles particularités méthodologiques prendre en compte pour enquêter auprès d'adolescent·e·s, et de présenter dans un deuxième temps les enquêtes de terrain.

82. On pourrait parler de l'âge « jeune adulte ».

2. Quelles particularités méthodologiques prendre en compte pour enquêter auprès d'adolescent·e·s ?

2.1 Les adolescent·e·s, un public difficile d'accès

De la même manière que les adultes, tou·te·s les mineur·e·s ne sont pas également disposé·e·s à être intéressé·e·s par un sujet donné d'une part, et à s'exprimer sur ce même sujet d'autre part. Ces dissimilitudes varieraient notamment en fonction du sexe des mineur·e·s, de leur âge ainsi que de leur milieu social (Lignier, 2008). De fait, « les plus forts échanges se rencontrent dans les milieux les plus dotés économiquement et/ou culturellement », tandis que « ceux qui discutent moins fréquemment se recrutent parmi les familles d'employés et d'ouvriers non qualifiés » (Octobre, 2004 : 35). De même, la socialisation féminine conduirait généralement les filles à être plus « dociles » que les garçons, à « jouer le jeu » dans des situations d'interaction inhabituelles comprenant des traits scolaires (avec le présupposé possible de devoir « bien répondre aux questions »), et surtout à prendre l'habitude de parler de leurs pratiques (Vanhée, 2010 : 3).

Comme nous l'avons vu, l'adolescence est particulièrement marquée par l'importance et la force des prescriptions et des clivages de genre. Ces prescriptions peuvent se traduire par la volonté pour certain·e·s de se défaire durant cette période de l'image que renvoie la transgression de genre incarnée par certaines de leurs pratiques. La performativité du genre serait telle à cet âge de vie, que la ligne de démarcation la plus nette dans le discours des adolescent·e·s passerait centralement par la distinction des sexes (Gavarini, 2010 : 54). Ainsi, tout comme il est probable que pour affirmer leur masculinité certains garçons mettent en avant les pratiques qu'ils perçoivent comme les plus viriles, et surtout, cherchent à masquer celles qu'ils estiment plus féminines, nous devons pouvoir envisager qu'en cherchant à affirmer leur féminité, certaines filles tendent à dissimuler certaines pratiques qu'elles jugent masculines pour insister sur celles qu'elles perçoivent comme plus féminines. Au même titre, il faut pouvoir envisager que certain·e·s filles ou garçons en opposition avec les modèles de féminité/masculinité proposés par leur entourage, tendent à mettre en avant les traits qui les éloignent de ces modèles.

Les travaux dédiés à ce type de problématiques évoquent en outre l'effet de domination que l'adulte peut exercer sur les enfants et les adolescent·e·s, soit la « domination aggravée des grandes personnes » (Danic, Delalande et Rayou, 2006). Bien souvent, la différence d'âge constitue la première difficulté méthodologique spécifique à laquelle est confronté·e le/la chercheur·e travaillant sur les adolescent·e·s. De fait, ces derniers·ères traversent généralement une période de remise en question du contrôle des adultes sur leurs pratiques et d'affranchissement vis-à-vis de la tutelle des institutions en charge de leur encadrement (Zaffran, 2010). Cependant, parce qu'ils/elles y passent une grande partie de leur temps, et qu'ils/elles y interagissent systématiquement avec des adultes, la mise en relation du/de la chercheur·e avec les enquêté·e·s passe principalement par ces institutions. Au même titre que les clubs sportifs (Robin, 2008), les centres sociaux (Masclat, 2001), les établissements scolaires sont ainsi les lieux privilégiés de nombreuses observations participantes des pratiques adolescentes (Payet, 1995 ; Andréo, 2005 ; Fluckiger, 2006 ; Danic, 2006). La réalisation d'un terrain au sein d'une institution n'implique pas de restreindre l'étude aux seules pratiques qui s'y inscrivent. De plus, parce que les

mobilités sont des moments privilégiés de l'entre-soi adolescent d'une part (Oppenchain, 2012), et que le vélo constitue une pratique individuelle favorisant le développement de l'autonomie d'autre part, l'accompagnement prolongé des pratiques d'un·e adolescent·e ou d'un groupe d'adolescent·e·s par un·e enquêteur·rice adulte paraît peu pertinent. Dans ce type de situation d'enquête, la différence d'âge participe à renforcer le statut d'étranger qu'occupe le sociologue au sein du groupe social qu'il étudie (Oppenchain, 2012). Malgré la difficulté à observer directement et dans la durée les pratiques des adolescent·e·s en dehors des cadres institutionnels, le/la chercheur·e peut cibler comme terrain d'observation des lieux dans lesquels les adolescent·e·s se rendent durant leur temps libre, comme les centres commerciaux (Berthet, 2002), les espaces publics du centre-ville (Bavoux et Fôret, 1990), ou encore les *skateparks* (Riffaud, 2017). Toutefois, la conduite d'entretiens avec les adolescent·e·s constituent la source d'accès à ces pratiques la plus fréquemment employée. Les adolescent·e·s enquêté·e·s sont rarement rencontré·e·s par l'intermédiaire d'un réseau déjà constitué. Dans la grande majorité des recherches, ils/elles sont recruté·e·s à l'intérieur d'institutions en charge de leur encadrement, à savoir les établissements scolaires (Zaffran, 2000 ; Rubi, 2005 ; Metton, 2009 ; Oppenchain, 2012), les centres sociaux (Clair, 2005), les foyers (Devaux, 2013), les associations d'aide aux devoirs (Deville, 2007). Certaines recherches font cependant office d'exception. C'est le cas de l'enquête de Stéphane Beaud (2003) auprès de lycéen·ne·s de l'agglomération de Montbéliard, notamment rencontré·e·s grâce à des membres plus âgés de leur famille ou par l'intermédiaire d'un élève de terminale du quartier. Cependant même dans ce cas précis, la recherche a été complétée par la suite par une enquête dans le lycée professionnel du centre-ville dans lequel se rendent les adolescent·e·s du quartier étudié.

Parfois, les sociologues enquêtent auprès d'adolescent·e·s dont ils ont la charge. C'est le cas lorsqu'ils/elles exercent une fonction d'animateur (Deville, 2007), de surveillant (Metton, 2009), ou de professeur (Petry, 2010) au sein des institutions. Si elle peut favoriser la mise en contact avec les jeunes, cette appartenance institutionnelle rend difficile l'étude de leur quotidien en dehors de ce cadre. En somme, comme l'explique Nicolas Oppenchain (2012 :137) : « L'étude des pratiques extra-institutionnelles des adolescents est donc marquée par ce paradoxe : les institutions constituent une voie d'entrée privilégiée, voire unique, pour le sociologue, alors même que les adolescents souhaitent s'émanciper de la tutelle de ces institutions et éprouvent, pour certains, une relative méfiance à leur égard ». De fait, parce qu'elle n'est pas sans influence sur la relation d'enquête entre des adolescent·e·s et un·e enquêteur·rice adulte (plus ou moins) assimilé·e à l'institution, la médiation doit impérativement être intégrée à l'analyse des résultats obtenus. Notamment en matière de pouvoir et d'autorité – dimensions qui structurent la relation de l'adolescent·e à cette institution – l'enquêteur·rice ne peut totalement s'émanciper de relations asymétriques. De même, selon les procédés de mises en relation adoptés, cette médiation est susceptible d'influencer le profil des adolescent·e·s enquêté·e·s. En effet, d'une part, l'institution par laquelle le/la chercheur·e entre en relation avec les adolescent·e·s peut être en charge d'un public bien spécifique. D'autre part, le choix des adolescent·e·s retenu·e·s pour l'enquête peut être fortement orienté par les personnels institutionnels assurant l'interface avec le/la sociologue (Sime, 2008). Au final, gagner la confiance des adolescent·e·s suppose de parvenir à créer une relation avec eux/elles « "malgré" les autres adultes qui voudraient organiser l'interaction, et "malgré" le statut d'adulte du chercheur » (Danic, Delalande et Rayou, 2006 : 105).

2.2 La problématique du consentement éclairé à participer à la recherche

Outre les nombreux problèmes méthodologiques qu'il implique, le passage par des institutions pour enquêter des adolescent·e·s soulève des considérations éthiques, notamment en ce qui concerne le consentement éclairé à participer à la recherche. Il peut exister une confusion aux yeux des adolescent·e·s entre la recherche proprement dite et les activités scolaires habituelles. La participation à la recherche pouvant alors être perçue comme obligatoire, il est possible que l'adolescent·e n'ose pas décliner la proposition (Sime, 2008). Ce risque n'est pas propre aux enquêté·e·s mineur·e·s. Comme en témoigne le développement des comités d'éthique et des guides de bonne conduite, il est de plus en plus considéré en sociologie (Vassy et Keller, 2008). Essentiellement développés dans le monde anglo-saxon, ces comités suivent le modèle de la recherche biomédicale. Leur but est de vérifier, avant le commencement de la recherche, que celle-ci n'est pas susceptible de nuire aux intérêts des personnes concernées. Outre l'autorisation de mener des enquêtes et de publier des résultats, l'avis favorable de ces comités détermine l'obtention de crédits, de subventions ou de bourses de recherche. Le plus souvent, cet avis est motivé par le respect de trois grands principes (Vassy et Keller, 2008). Basés sur la non nuisance à autrui et le respect de l'anonymat, les deux premiers sont assez traditionnels. Mais le troisième principe est plus complexe à appliquer. Il oblige le chercheur à obtenir le consentement éclairé des participant·e·s (le plus souvent sous une forme écrite) avant de commencer à recueillir des informations les concernant. De surcroît, la signature de ce consentement peut être complétée *a posteriori* par un formulaire afin de déterminer si les questions posées n'ont pas été trop violentes ou trop intrusives pour l'enquêté·e (Laurens et Neyrat, 2010). Ces comités posent néanmoins problème. D'une part, ils rendent impossible les enquêtes portant sur des pratiques cachées, honteuses ou illicites. D'autre part, ils paralysent les possibilités d'évolution du questionnement du/de la chercheur·e et du choix des enquêté·e·s au cours de la recherche. En d'autres termes, ils imposent le fonctionnement d'un « protocole de recherche », impliquant une démarche hypothético-déductive, un questionnement stabilisé, une temporalité figée, et un échantillon prédéfini d'enquêté·e·s (Lederman, 2007). Ainsi, le respect de critères formels, posés *a priori*, ne permet pas de faire face aux questions éthiques, parfois imprévues, qui surgissent pendant et après le temps de l'enquête, appelant une démarche inductive (Fassin, 2008).

Afin d'éviter également que la réglementation des procédures de recherche soit dictée par des personnels universitaires extérieurs au champ des sciences humaines, des codes de déontologie ont été élaborés par des associations de chercheur·e·s. Initiés dans les pays anglo-saxons, ces codes ont été rédigés sur le modèle de ceux qui régissent la recherche médicale, et adaptés en fonction des problèmes éthiques rencontrés sur le terrain par des ethnographes adeptes de l'observation participante (Cefai, 2010). Ils ont valeur de recommandation, sans effet de sanction, et établissent des principes que chaque chercheur·e doit respecter en conscience.

En France, la formalisation des critères de bonnes pratiques de recherche a fait l'objet d'une charte présentée en 2009 au Congrès de l'Association Française de Sociologie (AFS). Au-delà des règles habituelles d'anonymat et de confidentialité des données, ces codes insistent prioritairement sur le recueil du consentement éclairé des enquêté·e·s, qui pour être en mesure de décider en toute connaissance de causes de leur participation, doivent être informé·e·s en des

termes compréhensibles des points suivants : « le sujet de la recherche, son but, qui en est responsable, qui l'effectue, qui la finance, et comment les résultats seront diffusés et utilisés » (charte de l'AFS). De surcroît, il est primordial que les enquêté·e·s soient clairement informé·e·s qu'ils/elles peuvent interrompre leur participation à la recherche à tout moment. Le/la sociologue pouvant déroger à ce principe dans seulement deux cas de figure : « (1) quand la recherche implique un risque minimal pour ses participants et (2) quand la recherche ne peut pas être menée à bien si le consentement éclairé est requis. Les sociologues reconnaissent que les dérogations au principe du consentement éclairé requièrent l'approbation de comités d'éthique ou, en l'absence de tels comités, de tout autre conseil qui fasse autorité en matière d'éthique de la recherche » (charte de l'ASA⁸³). Contrairement aux comités d'éthique, ces codes ont l'avantage d'admettre que le consentement éclairé des enquêté·e·s n'est pas toujours facile à obtenir, d'autant plus sous forme écrite. La charte de l'ASA n'a cependant guère rassemblé les sociologues, une grande partie d'entre eux/elles lui reprochant une trop grande formalisation de la relation entre le/la chercheur·e et les enquêté·e·s. Pour cause, dans certains milieux, faire signer un formulaire de consentement suscite davantage de méfiance et d'anxiété que de satisfaction de la part des enquêté·e·s (Cefaï, 2010). La tension provoquée par la présentation de l'enquête et de recueil du consentement peut ainsi conduire certain·e·s enquêté·e·s à refuser l'entretien alors même qu'un accord tacite avait été convenu avec le sociologue auparavant. En somme, la formalisation d'un consentement ébranle la relation de confiance entre le chercheur et l'enquêté, en rappelant ce dernier à l'ordre institutionnel (Fassin, 2008).

2.3 Les « 17-18 ans » : des adolescent·e·s mineur·e·s et majeur·e·s, « vulnérables » mais réflexif·ve·s

Parce que les adolescent·e·s forment un groupe social particulièrement vulnérable, le problème du consentement éclairé se pose pour eux/elles de manière spécifique (Morrow, 2008). Qu'ils/elles soient mineur·e·s ou majeur·e·s depuis peu, leur consentement à participer à la recherche peut être influencé par différents biais, à l'instar de la confusion facilitée par le cadre institutionnel, entre activités obligatoires et activités de recherche, précédemment évoquée. De plus, par manque d'habitude de ces situations, ils/elles sont susceptibles de se voir imposer lors de leurs interactions avec l'enquêteur·rice adulte, les schémas d'interprétation de ce/cette dernier/dernière. En outre, les mineur·e·s bénéficient d'un statut juridique particulier, rendant nécessaire au niveau légal l'obtention d'une signature de leurs tuteurs·rices adultes. Au niveau collectif, ils/elles ne possèdent pas de représentant·e·s dans la communauté adulte leur permettant de discuter les résultats tirés à leur égard ou de s'assurer que leur parole n'a pas été travestie ou retranscrite partiellement.

La vulnérabilité supposée des adolescent·e·s nécessite donc des précautions déontologiques afin de s'assurer qu'ils/elles comprennent les implications de leur participation à une recherche sociologique. Cependant, dans une perspective humaniste, les adolescent·e·s ne doivent pas être considéré·e·s uniquement sous l'angle de leur vulnérabilité. Ils peuvent tout à fait avoir

83. ASA : Association Américaine de Sociologie.

conscience de la forme de don/contre don impliquée par une situation d'enquête, faire preuve de réciprocité, voire de générosité (Skelton, 2008). De même, ils/elles sont parfaitement susceptibles de prendre du plaisir à livrer leur point de vue à un adulte et à réfléchir sur leurs pratiques. De fait, le positionnement éthique du/de la sociologue dépend surtout du regard général qu'il/elle porte sur l'enfance et l'adolescence. Parmi les quatre grandes visions portées sur les individus mineurs par les chercheur·e·s (Morrow, 2008), celle de « l'enfant social[e] » est très répandue parmi les recherches anglo-saxonnes sur les pratiques sociales des adolescent·e·s, et se diffuse peu à peu dans le champ des études françaises (Danic *et al*, 2006). Selon cette vision, l'adolescent·e est un·e acteur·rice dont les pratiques sociales constituent un objet d'étude aussi légitime que celles des adultes. Loin d'être un « idiot culturel » (Garfinkel, 1967), il/elle possède au contraire des capacités réflexives lui permettant de justifier son point de vue lorsqu'il/elle est interrogé·e sur ses pratiques. Un postulat qui n'empêche pas le/la chercheur·e de prendre en compte le fait que les adolescent·e·s n'ont généralement pas la même capacité que les adultes à défendre leur point de vue. Enquêter auprès d'eux/elles nécessite des méthodes diverses et spécifiques pour recueillir leur consentement éclairé sans le contraindre, et leurs propos et points de vue sans les influencer ou les dénaturer.

2.4 Le « dissentiment éclairé », un concept sur mesure

La place occupée par les considérations spécifiques aux enquêté·e·s mineur·e·s dans la charte de l'AFS mentionne l'exigence de ne pas abuser de la situation d'enquêté·e·s vulnérables, du fait de leur situation sociale, de leur âge ou de leur santé mentale ou physique. La charte reconnaît ainsi implicitement que le consentement des parents n'est pas un principe intangible. Néanmoins, aucune indication n'est donnée sur la manière dont le consentement des enquêté·e·s eux/elles-mêmes doit être obtenu.

Des sociologues et géographes anglo-saxons travaillant avec des enquêté·e·s mineur·e·s ont approfondi la question, notamment en élaborant des principes de bonne conduite exposés dans des guides éthiques, diffusés à travers des supports multiples (guides éthiques d'universités, revues scientifiques⁸⁴, ouvrages⁸⁵, etc.). Ces chercheur·e·s postulent que les mineur·e·s possèdent les compétences nécessaires pour comprendre les tenants et aboutissants d'une recherche et sont donc à même d'accepter ou de refuser d'eux/elles-mêmes d'y participer. À condition que le/la chercheur·e s'assure au maximum qu'ils/elles comprennent les conséquences de cette participation à court, moyen et long terme, le consentement des adolescent·e·s prime sur celui de leurs parents ou des institutions qui en ont la charge. Au lieu de se contenter de l'autorisation écrite des parents ou des personnels institutionnels pour assurer sa propre protection juridique, l'enquêteur·rice doit privilégier le droit des enfants à s'exprimer. À ce titre, la sollicitation de l'accord des parents vis-à-vis d'une enquête dont les adolescent·e·s sont en mesure d'apprécier l'impact sur leur propre vie, peut poser davantage de problèmes éthiques que de priver ces derniers·ères de donner leur point de vue (Masson, 2004). Que faire face à des adolescent·e·s qui voudraient décrire leur expérience de vie sans recevoir l'aval de leurs parents ? « Pourquoi ne

84. Cf. notamment la revue *Children's Geography*.

85. Cf. Jessica Fraser-Thomas *et al.* (2004)

pourraient-ils[/elles] pas avoir cette liberté d'exprimer leurs expériences parfois douloureuses sans le consentement d'un adulte ? » (Hamelin-Brabant, 2006 : 86). Certain·e·s vont même jusqu'à se demander si la formalisation de l'éthique ne serait pas finalement « anti-éthique, en ce qu'elle ramène la diversité des situations et questions à des catégories et réponses prédéfinies, ne laissant aucune place au jugement des acteurs[·rices], en contexte » (Collignon, 2010, §12).

De surcroît, la probabilité d'un refus des parents est d'autant plus élevée que la demande du/la sociologue est formulée sous une forme écrite ; un constat notamment prégnant en milieu populaire, et/ou lorsque les risques de confusion entre cette demande et les formulaires classiques de l'institution scolaire sont élevés (Sime, 2008).

En somme, au-delà du consentement de l'adolescent·e, le/la chercheur·e doit s'assurer que celui/celle-ci n'est pas influencé·e par l'institution dans laquelle se déroule la recherche. Il/elle doit informer les futur·e·s enquêté·e·s que le refus de participer à la recherche n'entraînera ni sanction ni considération particulière de la part des membres de l'institution. C'est pourquoi plutôt que de parler de consentement éclairé (*informed consent*), nombre de chercheur·e·s anglo-saxons préfèrent le terme de « dissentiment éclairé » (*informed dissent*), soit l'opportunité pour l'enquêté·e de refuser un projet ou de se retirer librement du processus de recherche à tout moment (Edwards et Alldred, 1999).

Nous venons de décrire les principales considérations spécifiques ainsi que les précautions à prendre pour mener une enquête auprès d'adolescent·e·s. Avant de détailler les caractéristiques, le déroulement, et les modalités des enquêtes menées, il s'agit désormais de présenter les principales caractéristiques des terrains enquêtés.

3. Présentation des territoires d'enquête

3.1 Choix des terrains

En choisissant d'enquêter sur deux territoires distincts (Montpellier Méditerranée Métropole et Strasbourg Eurométropole), notre objectif n'était pas tant de procéder à une étude comparative de ces derniers en favorisant la symétrie des dispositifs d'enquête, que de contrôler d'une part, la (non) spécificité des régularités sociales observées dans un cas, et d'autre part, les variations observables au sein même des deux territoires.

La métropole strasbourgeoise a été choisie du fait qu'elle constitue le premier réseau cyclable de France (560 km d'itinéraires cyclables), et qu'avec une part modale vélo de 8 %, Strasbourg représente la première commune cyclable de l'hexagone (Héran, 2014). Le choix de celle de Montpellier a notamment été effectué en raison de la connaissance approfondie que nous en avons, et des facilités d'accès au terrain dont nous pouvions profiter. Bénéficiant – à l'exception des journées de vent – d'une météo plus clémente que la métropole strasbourgeoise (Figure 2), Montpellier présente pourtant une part modale vélo quatre fois inférieure (2 % contre 8 %). Par

ailleurs, les deux territoires en question rassemblent des communes aux superficies, populations, et densités très hétérogènes, permettant facilement de diversifier les zones urbaines enquêtées⁸⁶.

Figure 2. Normales climatiques 1981-2010 Strasbourg et Montpellier⁸⁷

	Strasbourg	Montpellier
Nombre moyen de jours avec une température $\leq 0^{\circ}\text{C}$ (par année)	65,8	25,3
Nombre moyen de jours avec précipitations ≥ 1 mm (par année)	114,9	57,9
Nombre moyen de jours avec rafales de vent ≥ 16 m/s	32,1	71,3

3.2 Strasbourg Eurométropole

3.2.1 Principales caractéristiques socio-territoriales

Les données rassemblées dans le Contrat de Ville de l'Eurométropole de Strasbourg 2015-2020 permettent d'en dégager les principales caractéristiques socio-territoriales. L'agglomération strasbourgeoise connaît un fort dynamisme démographique et présente un maillage urbain original, organisé en un réseau équilibré de centres urbains. Bénéficiant d'une position stratégique au croisement des grands axes européens (à proximité de l'Allemagne Rhénane ainsi qu'au croisement de la route qui va de l'Italie à la Flandre et de la France vers l'Europe centrale), proche de marchés porteurs et de régions à fort développement, la métropole regroupe trente-trois communes et près de 500 000 habitants, soit près de 43 % de la population du Bas-Rhin et 25 % de celle de l'Alsace.

Entre 1999 et 2012, la population de l'Eurométropole a progressé de 20 800 habitant·e·s. Cependant, l'observation des dynamiques démographiques récentes met en lumière une baisse du taux de croissance démographique. Un constat qui s'explique par le fait que le territoire métropolitain, et Strasbourg en particulier, présente aujourd'hui un solde migratoire fortement négatif (- 0,5 % et - 0,8 %), compensé par un solde naturel toujours positif mais en légère baisse depuis 2006. Ces évolutions sont récentes. Pour la première fois depuis 1968, l'aire urbaine de Strasbourg a présenté un solde migratoire négatif (- 0,2 %) entre 2006 et 2011. Durant ces années, le rythme de la croissance démographique de l'Eurométropole a été six fois inférieur à celui de Montpellier (métropole).

Par ailleurs, sur l'ensemble des treize EPCI⁸⁸ de plus de 400 000 habitants, la métropole de Strasbourg se situe au huitième rang en termes de revenu fiscal médian par Unité de consommation (UC). Mais cette valeur médiane masque de fortes disparités entre les revenus des plus riches et des plus pauvres. Le territoire se situe au troisième rang des EPCI sur le plan des inégalités de revenus (Montpellier métropole occupe le deuxième rang). Parmi les villes-centre des grandes agglomérations, Strasbourg présente le plus fort taux de logements sociaux : 22,1 % en 2011. Et une analyse comparée des taux de pauvreté dans les 100 plus grandes communes de

86. Alors que les communes de Strasbourg et de Montpellier rassemblent chacune plus de 275 000 habitant·e·s, certaines communes des deux métropoles comptent moins de 1000 habitant·e·s.

87. Source : Météo France.

88. Établissement Public de Coopération Intercommunale.

France⁸⁹ situe la ville au trentième rang, derrière Ivry-sur-Seine. Il n'en demeure pas moins que l'Eurométropole abrite trois des dix communes les plus riches du Bas-Rhin en 2011 (Mittelhausbergen, Lampertheim et La Wantzenau) et que les écarts de revenus sont encore plus marqués à l'échelle infra-communale, où on observe des écarts pouvant aller de 1 à 7 entre les revenus médians de certains IRIS⁹⁰. De surcroît, si le revenu fiscal annuel médian par UC de l'Eurométropole a progressé de 20 % entre 2001 et 2011, cette évolution n'est pas socialement homogène et les inégalités de revenus se sont renforcées sur la période : quand le revenu des plus riches (9^{ème} décile du revenu) progressait de 27 % (passant de 32 078 € à 40 732 € en 2011), celui des plus pauvres (1^{er} décile) perdait 2 % (passant de 5 153 € à 5 068 € en 2011). Néanmoins, cette inégalité croissante des revenus ne s'inscrit pas avec la même intensité sur tout le territoire. Entre 2001 et 2011, le revenu médian des territoires les plus précaires (10 % des IRIS les plus pauvres) a progressé plus fortement que celui des territoires les plus aisés (10 % des IRIS les plus riches) : + 13,6 % contre + 8,8 %.

La structure socio-spatiale de l'Eurométropole s'organise autour d'un modèle urbain classique de type centre-périphérie : dans le centre-ville élargi on retrouve notamment les étudiant·e·s (Grande-île, fronts du Neudorf) et les populations très favorisées (Contades, quartier des XV) ; dans les faubourgs proches (Neudorf, vieux Cronembourg, cœur de Schiltigheim) résident principalement les jeunes ménages cadres et professions intermédiaires. Aussi, on retrouve notamment les actifs·ves employé·e·s et ouvriers·ères à Schiltigheim ouest, Koenigshoffen, Montagne-Vert, et Neuhof-village, ainsi que dans la ceinture des principaux quartiers d'habitat social (Port-du-Rhin, Neuhof-Meinau, Elsau...). Enfin, les populations vieillissantes sont principalement rassemblées en première couronne, et les familles avec enfants et les retraités propriétaires de maisons dans les franges du territoire.

Comme nous l'avons vu précédemment, l'écart entre garçons et filles vis-à-vis de la probabilité de faire du vélo n'est jamais aussi creusé qu'en Zones Urbaines Sensibles (aujourd'hui Quartiers Prioritaires de la Politique de la Ville – QPV), constat qui invite à s'intéresser de manière particulière à ces zones. Dans la sous-partie qui suit, il s'agit d'évoquer les QPV de la métropole strasbourgeoise d'une part, et de présenter plus en détail les caractéristiques de ceux où résident une partie des adolescent·e·s que nous avons interviewé·e·s d'autre part.

3.2.2 Les « QPV de type 1 » : des territoires d'enquête particulièrement défavorisés

La loi du 21 février 2014 de programmation pour la ville et la cohésion urbaine définit, dans son article 5, la nouvelle géographie prioritaire de la politique de la ville. Celle-ci est constituée, à compter du 1^{er} janvier 2015, par les Quartiers Prioritaires de la Politique de la Ville (QPV). Cette nouvelle géographie se substitue aux précédents zonages de la politique de la ville, constitués des Zones Urbaines Sensibles (ZUS), des Zones de Redynamisation Urbaine (ZRU) et des périmètres en Contrat Urbain de Cohésion Sociale (CUCS) situés en dehors des ZUS. Cette géographie prioritaire unique et resserrée doit permettre de concentrer les moyens publics sur les territoires

89. Cf. Louis Maurin et Violaine Mazery (2014).

90. Ilots Regroupés pour l'Information Statistique.

les plus en difficulté. Le décret du 3 juillet 2014 relatif à la liste nationale des QPV et à ses modalités particulières de détermination, précise les critères de définition de ces quartiers :

- Appartenance à une unité urbaine de plus de 10 000 habitants ;
- Population minimale de 1000 habitants ;
- Revenu médian par unité de consommation inférieur à un seuil propre à chaque unité urbaine.

Le Revenu Médian par Unité de Consommation (RMUC) a été pris en considération, avec l'objectif d'apprécier l'écart de développement économique et social par rapport au territoire national d'une part, et à l'unité urbaine dans laquelle se situe le quartier, d'autre part. Les populations ayant des ressources inférieures à 60 % du revenu fiscal médian de référence sont communément identifiées comme étant à bas revenus. Le seuil de revenus a été calculé sur cette base, le revenu médian de référence prenant en considération une fraction du RMUC national et du RMUC local (respectivement 70 % et 30 %). Ainsi, pour l'unité urbaine de Strasbourg, le seuil de revenus annuels a été fixé à 11 500 €. Au total, dix-huit quartiers prioritaires ont été délimités sur le territoire de l'Eurométropole, avant d'être « typologisés » selon leur situation géographique ainsi qu'un ensemble d'indicateurs socio-démographiques. La typologie en question met en évidence cinq grands types de QPV, à savoir : les « quartiers très sociaux avec renouvellement urbain » (type 1) ; les « quartiers de taille moyenne aux populations âgées et ancrées » (type 2) ; les « petits quartiers aux caractéristiques sociales différenciées » (type 3) ; les « petits quartiers centraux, historiques, mixtes » (type 4) ; et le « QPV Lingolsheim en fin de rénovation urbaine » (type 5)⁹¹.

Les seize adolescent·e·s de QPV de la métropole de Strasbourg enquêté·e·s résident à Neuhof-Meinau, HautePierre, Cronembourg, Elsau, ou Port du Rhin, soit des QPV de type 1, dits « quartiers très sociaux avec renouvellement urbain ».

La zone du type 1 rassemble 46 931 habitant·e·s, avec un revenu fiscal médian de 8 706 euros. Les QPV qui en font partie concentrent les taux les plus élevés d'« étranger·ères »⁹², de ménages sous le seuil de bas-revenus, de chômeur·se·s, de bénéficiaires de prestations sociales, de sans diplômes, de très grandes familles et de monoparentalité.

Plus en détail, les « étranger·ère·s » y représentent entre 1/4 et 1/5^{ème} des habitant·e·s. Majoritairement originaire du Maghreb, d'Afrique (hors Maghreb), ou de Turquie, la part de la population immigrée y est bien supérieure à celle des autres quartiers (Leyendecker et Maffessoli⁹³, 2015). La part de familles comportant quatre enfants ou plus y est supérieure à la moyenne (entre 8 % et 12 %, contre 7 % pour l'ensemble de la commune, et 5,3 % sur

91. Cf. *Contrat de Ville de l'Eurométropole de Strasbourg*, p. 29-30. Version en ligne : <https://www.strasbourg.eu/documents/976405/1563394/0/efb7d9ff-4939-03e5-f361-aa22b117daff>.

92. Selon l'INSEE, « Un étranger est une personne qui réside en France et ne possède pas la nationalité française, soit qu'elle possède une autre nationalité (à titre exclusif), soit qu'elle n'en ait aucune (c'est le cas des personnes apatrides). Les personnes de nationalité française possédant une autre nationalité (ou plusieurs) sont considérées en France comme françaises. Un étranger n'est pas forcément immigré, il peut être né en France (les mineurs notamment) ».

93. Murielle Maffessoli (Observatoire Régional de L'intégration et de la Ville).

l'ensemble du territoire français). Le revenu fiscal annuel médian y est près de deux fois moins élevé que celui observé dans la ville de Strasbourg. Près de 60 % des ménages sont sous le seuil de bas revenus⁹⁴ (contre 27,9 % en moyenne dans la commune de Strasbourg). Aussi, près d'un allocataire CAF⁹⁵ sur quatre voit ses revenus constitués à 100 % des prestations sociales. Alors que certains secteurs du centre-ville et de l'Orangerie-Conseil des XV rassemblent une proportion de cadres supérieure à 25 %, les QPV en question en comportent moins de 5 % (Beaugendre *et al.*, 2012). De surcroît, quasiment 50 % des personnes de 15 ans et plus non scolarisées sont sans diplôme⁹⁶, soit un taux plus de deux fois supérieur à celui observé sur l'aire urbaine. La part des 15-17 ans non scolarisé·e·s⁹⁷ s'avère particulièrement élevée à Hautepierre nord-est et Neuhof nord, où elle atteint près de 14 %⁹⁸ (contre une moyenne de 3,9 % en France)⁹⁹. Aussi, comme dans la majorité des QPV, le taux de chômage est très élevé et touche particulièrement les jeunes. Il s'élève entre 27,9 % (QPV Hautepierre) et 38,1 % (QPV Neuhof-Meinau) pour les 15-64 ans et atteint jusqu'à 54,7 % chez les 15/24 ans du QPV Port-du-Rhin.

Par ailleurs, la prévalence du surpoids y est particulièrement élevée : parmi les élèves de CM2, entre 24,4 % (Hautepierre) et 33,3 % (Port-du-Rhin) sont concerné·e·s, contre des taux avoisinant 5 % dans certains quartiers « non prioritaires »¹⁰⁰.

Malgré leurs nombreux traits communs, les cinq QPV en question présentent quelques variations. Alors que dans les QPV de la Meinau et de Cronembourg, la part des habitants bénéficiant des sept types de commerces et services dits « de proximité » (boulangerie, tabac-presse, supérette, école, pharmacie, médecin, poste) à moins de 600 mètres de leur domicile, s'élève respectivement à 59,8 % et 46,7 % – soit des taux proches de celui de la commune de Strasbourg –, elle est nettement inférieure dans le QPV de Hautepierre (19,2 %) et s'avère particulièrement problématique dans les QPV d'Elsau et de Port-du-Rhin, où aucun·e·s des habitant·e·s ne peut jouir des sept types de commerces en question.

En outre, les habitant·e·s des cinq quartiers ne bénéficient pas des mêmes avantages en termes de transports. Alors qu'une très grande majorité d'entre eux (jusqu'à 98 % dans le QPV d'Hautepierre) habitent à moins de 500 mètres d'un arrêt de TCSP (Transport Collectif en Site

94. Seuil égal à 60 % de la médiane de la distribution des revenus par UC.

95. Caisse d'Allocations Familiales.

96. Contre 29,2 % sur l'ensemble de la commune de Strasbourg, Cf. site de l'INSEE. <https://www.insee.fr/fr/statistiques/2011101?geo=COM-67482#chiffre-cle-6>

97. Population des jeunes de 15 à 17 ans qui n'est ni en études ni en formation.

98. Cf. site du Ministère de la cohésion des territoires que lien suivant : <http://sig.ville.gouv.fr/Territoire/67482/onglet/DonneesLocales>

99. Cf. *Atlas des quartiers prioritaires de la politique de la ville*, Commissariat général à l'égalité des territoires, 2017. Version en ligne : https://sig.ville.gouv.fr/uploads/iris_files/documents/Ind231.pdf

100. Cf. *Prise en Charge Coordinée des enfants Obèses et en Surpoids à Strasbourg - 2014/2016 : Améliorer la prise en charge et renforcer la coordination du dispositif*, site de l'OSCARS (Observation et suivi cartographique des actions régionales de santé) : http://www.oscarsante.org/national/actions/oscars_detail_fiche.php?ref=28238&titre=preccoss-prise-en-charge-coordonnee-des-enfants-obeses-et-en-surpoids-a-strasbourg--2014-2016--ameliorer-la-prise-en-charge-et-renforcer-la-coordination-du-dispositif-preccoss--pos...

Propre) ou d'une station, ce n'est le cas d'aucun·e habitant·e du QPV de Port-du-Rhin, particulièrement enclavé au moment de l'enquête¹⁰¹.

Il est à noter par ailleurs que les territoires de Hautepierre et de Cronembourg (Strasbourg ouest) ont connu une amélioration récente (2013) de leur desserte : Hautepierre ayant bénéficié de l'extension de la ligne A et de la ligne D (tramway) ; Cronembourg ayant profité de l'ouverture de la ligne G (BHNS¹⁰²). Aussi, des variations sont observables au sein même du QPV Neuhof-Meinau. En effet, si une rénovation urbaine s'est accompagnée de la desserte par le tramway du Neuhof, permettant un désenclavement « physique », mais aussi « symbolique » du quartier, les habitant·e·s de la Meinau sont moins bien desservi·e·s par le tramway, et expriment le besoin d'une desserte en TCSP et une meilleure connexion avec le Neuhof et les lignes de tramway existantes A, C et E. À la Meinau, 5,3 % de la population seulement vit à moins de 500 mètres d'un TCSP ou d'une station contre 84,7 % des habitant·e·s du Neuhof¹⁰³. Enfin, on peut noter qu'à travers la convention d'application territoriale qui le concerne, le quartier de Hautepierre se distingue nettement sur le sujet de l'égalité des sexes, relativement peu – voire pas – abordé dans les conventions des autres quartiers du type 1. Ainsi, « Poursuivre et développer les actions pour favoriser l'égalité de droits et de choix des jeunes filles et des femmes » ; « Faire un diagnostic sur le pourquoi de l'absence de jeunes filles et de femmes dans certaines actions, activités et sur l'espace public » ; « Faire évoluer les représentations des jeunes filles, des femmes et des hommes dans le quartier » ; « Développer des actions adaptées pour les jeunes filles et les femmes », etc., sont autant d'enjeux et objectifs formulés dans la convention d'application territoriale du QPV d'Hautepierre.

3.2.3 Les principaux atouts et points à améliorer identifiés dans le Plan de Déplacements Urbain (PDU)

Le dernier Plan de Déplacements Urbain de la métropole (2010) identifie plusieurs points forts qu'il s'agit de continuer à mettre en application à savoir :

- La construction d'un réseau de transports en commun (TC) maillé performant : dont le développement de l'offre (notamment concernant le tramway) a permis de faire passer la part modale des TC de 9 % à 13 % entre 1997 et 2009 ;
- Une politique intégrée des déplacements permettant à chaque mode de trouver son domaine de pertinence : les plans de circulation, la régulation des carrefours et du stationnement ont permis de limiter l'augmentation du trafic sur les principaux axes, menant à une réduction de l'usage de la voiture entre 1997 et 2009 (de 53 % à 46 % du total des déplacements) ;
- Une politique des déplacements intégrée dans la politique urbaine : le PDU de 2000 a intégré les dimensions « planification urbaine » et « habitat » dans ses réflexions, de la même manière que le Plan Local de l'Habitat prenait en compte les problématiques transports dans l'élaboration et la hiérarchisation des secteurs à urbaniser ;

101. L'extension du tramway vers Kehl fin avril 2017 devrait améliorer sensiblement la connexion du quartier au reste de l'agglomération.

102. Bus à Haut Niveau de Service.

103. Cf. *Contrat de Ville de l'Eurométropole de Strasbourg*, p. 164.

- Le développement considérable des services cyclables, qui permet aujourd'hui de faire de Strasbourg la « capitale » française du vélo.

En revanche, le PDU identifie plusieurs points à améliorer, notamment :

- La situation environnementale : la concentration de certains polluants est préoccupante, notamment pour le NO₂ (dioxyde d'azote) et les particules. Selon les polluants, 20 à 40 % de la population de la métropole est soumise à des dépassements des valeurs-limites réglementaires de qualité de l'air ;
- L'impact de l'urbanisation sur les déplacements : le processus d'étalement urbain qui perdure en Alsace et autour de la métropole implique une croissance des flux entrants et sortants, mais également de ceux qui sont internes aux couronnes. Les extensions urbaines en seconde couronne ou au-delà souffrent d'une offre de transports en commun peu performante, et aboutissent souvent à un accroissement de l'usage de la voiture. De fait, le niveau d'offre en transport est très différent suivant les modes de déplacement et les territoires considérés, induisant des zones de pertinence dans l'utilisation de chacun de ces modes. Les transports en commun urbains sont principalement performants dans les relations vers le centre de Strasbourg depuis les quartiers de faubourgs strasbourgeois, voire la première couronne. Ils sont beaucoup moins performants en seconde couronne, ainsi que dans les liaisons de « rocade ». Les offres interurbaines et urbaines restent encore peu coordonnées, et bien que la part modale des transports en commun à destination du centre-ville depuis l'extérieur de la métropole soit élevée, les périurbains privilégient largement la voiture dès lors qu'ils cherchent à rejoindre la première couronne, notamment faute d'offre performante et lisible en transports en commun ;
- De grandes réserves d'usages pour les modes actifs : la marche, mais surtout le vélo peut et doit encore gagner du terrain, notamment en 1^{ère} et 2^{nde} couronne.

3.2.4 Strasbourg, capitale française du vélo

Malgré certaines croyances tenaces, la particularité de la capitale alsacienne vis-à-vis du vélo n'a pas grand-chose à voir avec sa proximité avec l'Allemagne. En effet, comme le souligne Frédéric Héran (2011), certaines villes comme Mulhouse sont géographiquement plus proches des villes germaniques à fortes parts modales vélo comme Fribourg (19 %) et Bâle (17 %), et présentent pourtant des parts modales vélo près de quatre fois inférieures à celle observées à Strasbourg. Selon la thèse de l'auteur, la position actuelle de Strasbourg tient surtout à un contexte particulier caractérisé par la détermination concomitante de citoyen·ne·s, technicien·ne·s, et élu·e·s, qui dès les années 1970, ont su porter contre sceptiques et opposant·e·s, un véritable projet de ville cyclable, une forte politique de promotion du vélo. Dès 1976, une association de cyclistes locale obtient du maire Pierre Pfimlin, de se préoccuper des cyclistes. En 1978, une visite aux Pays-Bas, organisée par l'agence d'urbanisme achève de le convaincre en proposant notamment de profiter des cinquante kilomètres de canaux et rivières qui parcourent la ville pour réaliser un réseau cyclable sur les berges échappant à la pression du trafic sans gêner les automobilistes. La même année, est rédigé le premier schéma directeur vélo. En 1989, une nouvelle majorité municipale opte pour que le tramway prenne de la place à la voiture et décide par la même occasion de doubler la superficie de la zone piétonne. En 1991, la Communauté Urbaine de Strasbourg (CUS) décide d'accélérer sa politique de ville cyclable en multipliant aménagements, services et communication. Depuis, c'est à l'occasion de la mise en service des différentes extensions du

réseau tramway que l'accroissement du linéaire d'aménagements cyclables a été le plus conséquent, avec une moyenne de vingt-huit kilomètres d'infrastructures nouvelles chaque année¹⁰⁴, pour atteindre plus de 500 kilomètres aujourd'hui.

Progressivement, un réseau cyclable structurant s'est établi, des équipements de stationnement pour les bicyclettes sur le domaine public et dans les parkings se sont développés et ont commencé à être pris en compte dans les documents d'urbanisme (plan d'occupation des sols, plan local d'urbanisme), les agents et les élus de la CUS se sont vus mettre à disposition des vélos de service. Régulièrement, une actualisation du plan-guide du réseau cyclable a été éditée. Puis, en 2010, la ville s'est vue dotée d'une structure de location de vélos. Autant d'actions significatives qui permettent à Strasbourg d'assurer aujourd'hui son statut de capitale française du vélo.

Aujourd'hui la métropole est notamment forte d'équipements et d'infrastructures faisant « système ». Le « schéma directeur vélo » (à l'horizon 2020) permet de comprendre que l'accessibilité cyclable des équipements structurants (lycées, équipements universitaires, hôpitaux), la couverture démographique (près de 80 % de la population de la métropole se situe à moins de 200 mètres d'un aménagement cyclable), et l'intégration des parcs urbains au réseau cyclable constituent les principales forces de ce système. Lequel s'appuie en outre sur :

- Des zones 30¹⁰⁵ développées à partir des années 1990 et aujourd'hui présentes dans toutes les communes de la métropole ;
- Des zones de rencontre¹⁰⁶ ;
- Des doubles-sens cyclables¹⁰⁷ généralisés ;
- Des rues en sens unique aménagées pour une circulation cycliste en double sens (la métropole en compte environ 400 et Strasbourg environ 280) selon deux techniques : 1) pistes et bandes cyclables en contresens, en site propre, par matérialisation de l'espace réservé aux cyclistes ; 2) circulation des cyclistes en contresens banalisé, par simple mesure réglementaire (signalisation verticale et logo vélo au sol en entrée de rue) ;
- Des cédez-le-passage cycliste au feu, ou « tourne-à-droite vélo » d'abord mis en place à titre expérimental en 2008 puis répandus suite à l'officialisation de l'autorisation du tourne-à-droite vélo dans les villes françaises, par décret du 12 novembre 2010 ;
- Un plan de jalonnement de l'ensemble du réseau cyclable mis en œuvre progressivement ;
- Douze couloirs bus autorisés aux cyclistes à Strasbourg¹⁰⁸ ;

104. Cf. *Schéma directeur vélo de la CUS à l'horizon 2020*, p.13. Version en ligne : <http://www.adeus.org/productions/gestion-previsionnelle-des-emplois-et-des-competences-territoriale-autour-des-quatre-axes-cles-strasbourg-eco-2020/files/schema-directeur-velo>

105. Une zone 30 délimite un périmètre urbain dans lequel la vitesse du trafic est modérée pour favoriser la cohabitation de tous les usagers de la voirie.

106. La vitesse y est limitée à 20 km/h, les piétons sont autorisés à circuler sur la chaussée sans y stationner et bénéficient de la priorité sur tous les véhicules, les doubles-sens cyclables y sont généralisés sauf exception.

107. Voie de circulation à double sens dont l'un est réservé aux cyclistes, le décret du 31 juillet 2008 (premier décret « code de la rue ») a instauré la généralisation de ce dispositif dans les zones 30 et les zones de rencontre, ce qui s'est traduit par une forte augmentation du linéaire de double-sens cyclable à Strasbourg.

- Des équipements de stationnement pour vélos (principalement des arceaux) sur le domaine public (trottoir et chaussée) : depuis 2002, 600 nouveaux arceaux sont implantés en moyenne chaque année. À ce jour, le parc compte plus de 10 000 arceaux posés ;
- Des véloparcs aux stations de tramway et de bus, et des places de stationnement sécurisées dans les gares SNCF¹⁰⁹ : depuis 2009, 21 véloparcs de 20 à 120 places, soit 648 places sécurisées, sont accessibles gratuitement pour les détenteurs de la carte Badgeo. De plus, dans le programme de réaménagement des gares SNCF, mis en œuvre depuis plusieurs années en partenariat avec la Région Alsace, figure le stationnement des bicyclettes. En 2009, un protocole d'accord a été signé entre la CUS, la Région et la SNCF pour équiper progressivement les gares de la CUS en véloparcs¹¹⁰ ;
- Un système de « vélo partagé » strasbourgeois, « Vélhop ». Contrairement aux systèmes de « vélos en libre-service » (comme le « VéloMagg' » à Montpellier), plus coûteux mais qui permettent d'effectuer des trajets « one way » (de borne à borne), les usagers de Vélhop doivent rapporter le deux roues au point de départ. Le public visé étant un public occasionnel, à savoir les touristes, mais aussi les étudiant·e·s et les salarié·e·s.

Mais le succès de l'Eurométropole ne s'appuie pas seulement sur ses équipements et infrastructures : une véritable politique de promotion du vélo est en place. Outre « Vélhop », qui participe au rayonnement du vélo à Strasbourg, la métropole a engagé depuis plusieurs années des actions de communication vers le grand public. Ainsi, la fête du vélo se tient fin mai de chaque année. Par ailleurs, régulièrement actualisé, le plan des aménagements cyclables de la métropole est édité à plusieurs dizaines de milliers d'exemplaires à partir de photos aériennes et diffusé gratuitement dans de nombreux points (mairies, offices de tourisme, professionnels du cycle...). En outre, le réseau vélo est téléchargeable sur le site internet de Strasbourg. La Ville dispose par ailleurs d'un levier inédit pour le développement de l'activité physique, notamment des modes de déplacement physiquement actifs. En effet, depuis le 5 novembre 2012, elle a déployé le « Sport-santé sur ordonnance »¹¹¹, un dispositif innovant né de la volonté conjointe des signataires du contrat local de santé. Dans une optique de réduction des inégalités sociales et territoriales de santé, il a pour objectif principal de favoriser la pratique d'une activité physique régulière, modérée et adaptée à l'état de santé des malades chroniques. Plus de 300 médecins généralistes strasbourgeois·es ont signé la charte d'engagement s'y rapportant et peuvent ainsi prescrire à leurs patient·e·s une activité physique modérée et régulière dans le cadre du dispositif en question. De surcroît, plusieurs associations locales militent plus spécifiquement pour la promotion du vélo urbain. Créée en 1975, la plus importante est le CADR 67 (Comité d'action deux roues). Dès 1990, l'association a commencé à dispenser des cours d'apprentissage de la pratique du vélo, en répondant à un réel besoin qui n'a jamais cessé de se confirmer. D'abord uniquement sous la forme de cours individuels pour enfants et adultes, la Vélo-école a ensuite développé parallèlement des cours itinérants collectifs pour adultes dans les quartiers périphériques de Strasbourg en partenariat avec différents Centres Socio-Culturels (CSC). Des cours entièrement financés par les Contrats Urbains de Cohésion Sociale (CUCS). Présente sur l'ensemble du Bas-Rhin, l'association prône le respect de tous les usager·ère·s ainsi que le partage

108. Au moment de l'enquête.

109. SNCF : Société Nationale des Chemins de fer Français.

110. Au moment de l'enquête, seules les gares de Holtzheim et de Graffenstaden restaient à équiper.

111. Pour une analyse sociologique du programme, Cf. William Gasparini et Sandrine Knobé (2015).

équitable de la rue. Sur un plan technique, elle souhaite être un relais entre usager·ère·s et pouvoirs publics via des réunions de concertation et la rédaction de fiches de doléances. Sur un plan comportemental, elle propose des animations pédagogiques (aux écoles, collèges, associations, entreprises) visant à sensibiliser les usager·ère·s aux règles et aux dangers potentiels de la circulation à vélo. L'association propose également des prestations aux entreprises (informations, marquage, contrôle technique des vélos des employé·e·s). Elle organise en outre quatre bourses aux vélos par an ainsi qu'un challenge inter-entreprises « Au Boulot à Vélo » et anime des stands d'informations lors de différentes manifestations. Enfin, elle propose un service de marquage de vélo moyennant une petite participation financière. D'autres associations participent activement à promouvoir le vélo sur le territoire. « Vélo Emploi » a pour activité principale la location et le gardiennage de vélos. Initialement gestionnaire de « Vélocation », cette association est partenaire de la Compagnie des transports strasbourgeois (CTS) pour la gestion du système de vélos partagés « Vélhop ». Créée à la fin des années 1990, Vélostation est une autre association ayant comme activité principale la réparation de vélos par le propriétaire sous l'assistance d'un·e animateur·rice technique. Enfin, « Bretz'selle » est une association plus récente. Créée en 2010, elle vise à faire la promotion de l'usage du vélo par l'apprentissage de la « mécanique cycle » au sein d'ateliers d'autoréparation. La métropole soutient ces associations qui contribuent à la mise en œuvre des objectifs de la politique vélo de la collectivité. Un soutien se traduit pour certaines d'entre elles par une subvention annuelle.

En outre, parce que pour être améliorés, les projets nécessitent d'être évalués, la CUS réalise depuis 1997, deux campagnes annuelles de comptages sur son réseau cyclable afin de constater l'évolution de l'usage du vélo. En 2007, des mesures ont été effectuées sur trente-quatre postes de manière automatique, par câble pneumatique. Depuis 2008, des postes de comptage permanent remplacent progressivement les comptages temporaires peu fiables et dont les résultats étaient aléatoires en fonction des conditions météorologiques.

Pour le reste, dans le but de lutter contre le vol de vélos, environ 3 000 vélos sont marqués chaque année dans la métropole. Par ailleurs, cette dernière entreprend de nombreuses actions de sécurité routière, notamment en direction du jeune public. Près de 20 000 scolaires bénéficient chaque année d'une intervention Sécurité routière du SIRAC (Service de l'Information et de la Régulation Automatique de la Circulation) et des actions de sensibilisation à l'éclairage sont menées en partenariat avec la Police municipale et le CADR 67.

Malgré ces multiples atouts, le schéma directeur vélo identifie plusieurs limites et points qui restent à améliorer. Si le schéma directeur précédent avait permis le renforcement des radiales entre la première couronne et le centre-ville, et que les cyclistes avaient désormais la possibilité d'effectuer un grand nombre de liaisons interquartiers, le maillage structurant demeurerait incomplet, notamment pour les liaisons de périphérie à périphérie. Les pistes d'amélioration identifiées étaient les suivantes :

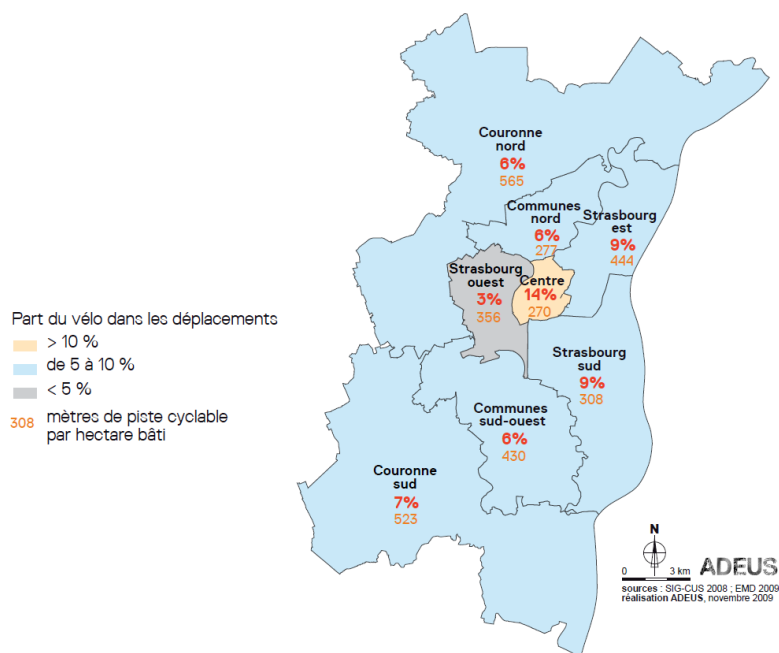
- La desserte des équipements publics de proximité en première couronne de type poste, mairie, commerce de proximité et gymnase ;
- L'accès des collèges : 20 % des collèges ne sont pas desservis ;
- L'accessibilité cyclable des zones d'activités.

Plus en détail, l'analyse du réseau cyclable faisait apparaître :

- Des liaisons radiales non structurantes dans les quartiers périphériques ;
- Une carence en liaisons transversales Est-Ouest dans l'agglomération Nord, et à un moindre degré dans l'agglomération Sud ;
- Une carence en liaisons Nord-Sud dans le Port du Rhin ;
- Un morcellement des itinéraires en deuxième couronne.

Si le réseau cyclable est particulièrement dense dans l'ensemble de la première couronne, il est encore discontinu aujourd'hui, rendant difficile le franchissement des grandes ruptures urbaines de la métropole dans de bonnes conditions de qualité et de sécurité. Par ailleurs, les parts modales vélo sont distribuées de manière très disparate, notamment entre le centre-ville (14 %) et les quartiers périphériques, au sein desquels elle atteint parfois seulement 3 % (quartiers ouest). Plus en détail, la part modale vélo observée au centre est plus de deux fois plus élevée que dans les communes du sud-ouest et du nord, ainsi que dans les couronnes nord et sud, et elle est près de cinq fois plus élevée que dans la zone ouest de Strasbourg (Figure 3). Aussi, le schéma directeur vélo souligne qu'alors que la part modale vélo globale a augmenté entre les périodes 1988-1997 et 1998-2009, elle a chuté dans les zones Strasbourg ouest, couronne nord et couronne sud.

Figure 3. Part modale du vélo dans les différents secteurs de la métropole de Strasbourg



Enfin, partant du constat que la part de collégien·ne·s utilisateurs·rices du vélo a très fortement diminué dans la métropole durant les vingt dernières années (passant de 20 % en 1988 à 10 % en 2009), le redéveloppement de l'usage du vélo pour les collégien·ne·s constitue l'un des principaux objectifs formulés dans le schéma directeur vélo¹¹². L'idée que ce décalage pourrait traduire une

112. Cf. *Schéma directeur vélo de la CUS à l'horizon 2020*, p.33-34. Version en ligne : <https://www.strasbourg.eu/documents/976405/1084289/0/397f9a8d-2c43-0e2c-1d70-2d345c73e479>.

sensibilité croissante des parents aux questions de sécurité (sécurité routière, sécurité contre le vol de vélos, ou sécurité physique des enfants) constitue la principale hypothèse pour expliquer le phénomène. Postulat qui serait renforcé par le fait que – tant chez les enfants que chez les adultes – le vélo constituerait un mode de transport peu valorisé, dont l’attractivité resterait à renforcer¹¹³.

3.3 Montpellier Méditerranée Métropole

3.3.1 Principales caractéristiques socio-territoriales

Les données rassemblées dans le Contrat de Ville 2015-2020 de Montpellier Méditerranée Métropole permettent d’en dégager les principales caractéristiques socio-territoriales. Comme Strasbourg Eurométropole, la Métropole montpelliéraine est née au 1^{er} janvier 2015. Elle comptait près de 450 000 habitant·e·s en 2014, réparti·e·s sur 31 communes. Son territoire est très attractif, notamment sur le plan résidentiel, la population ayant triplé depuis 1954. Cette attractivité résidentielle joue un rôle économique majeur pour le développement des services à la personne et de l’offre touristique. La croissance démographique appelle aussi de nouveaux besoins en termes d’équipements publics, notamment scolaires. Dans le même temps, le territoire a développé des pôles d’excellence dans les secteurs du numérique, de la santé, de l’environnement et de l’agronomie. L’offre de formation publique et privée sur le territoire est large. Montpellier accueille ainsi 70 000 étudiant·e·s. L’offre culturelle est également diversifiée et d’attractivité nationale. Parallèlement, dans un contexte d’économie présenteielle et d’économie de la connaissance tirées à la fois par la croissance démographique, l’université, la recherche et les dispositifs d’accompagnement économiques, le territoire connaît depuis plusieurs décennies l’un des plus forts taux de création d’emploi (17,8 % en 2013 soit le second meilleur taux parmi les treize métropoles françaises). Malgré ce dynamisme, avec un taux de pauvreté atteignant 27 % contre 14 % à l’échelle nationale, et un taux de chômage de plus de 14 %, Montpellier se place au 21^{ème} rang des villes les plus pauvres parmi les 100 plus grandes communes de France (30^{ème} rang pour Strasbourg¹¹⁴). Parallèlement à la croissance démographique, la consommation d’espace a été très forte. Depuis les années 1980, 250 hectares ont été urbanisés en moyenne chaque année, sans pour autant faire augmenter la densité de population, qui s’élevait à près de 70 habitant·e·s par hectare en 1980, contre près de 40 aujourd’hui.

Par ailleurs, l’agglomération montpelliéraine est marquée par le poids et l’attraction de la ville centre, qui représente 78 % de la population du pôle urbain, une part nettement supérieure à celle des villes comparables comme Nantes, Grenoble, mais aussi Strasbourg. On observe la même tendance dans la répartition des emplois : la ville centre en regroupant 84 %. Si la moitié de ces emplois est occupée par des actifs·ves provenant d’autres communes, tout comme à Strasbourg, la très forte proportion des actifs·ves qui habitent et travaillent dans la ville centre distingue en revanche Montpellier. Ainsi, les déplacements domicile-travail demeurent fortement polarisés par la ville de Montpellier, qui concerne huit déplacements sur dix, soit comme destination, soit comme origine. La situation est différente pour ce qui concerne les déplacements pour le motif

113. Cela malgré l’avance de la métropole sur les autres villes françaises en matière de politique cyclable.

114. Cf. Louis Maurin et Violaine Mazery (2014).

achats, qui donnent à la couronne une place plus importante. La mobilité quotidienne des habitant·e·s de l'agglomération s'effectue donc dans un vaste ensemble de zones urbanisées dont les dimensions et les densités sont très dissemblables.

La commune de Montpellier est particulièrement concentrée en étudiant·e·s¹¹⁵ et en chômeur·se·s. Les étudiant·e·s représentent 42 % de sa population inactive, et les chômeur·se·s 18 % de sa population active, soit des proportions deux fois plus élevées que dans les communes périphériques. Les cadres résident essentiellement dans la partie nord de la métropole, dans les communes résidentielles où, de fait, les revenus sont plus élevés qu'ailleurs : Montferrier-sur-Lez, Clapiers, Castelnaud-le-Lez, Saint-Drézéry, Saint-Geniès-des-Mourgues, Prades-le-Lez et Sussargues. À l'inverse, les employé·e·s et les ouvrier·ère·s résident plutôt dans la Plaine ouest et au sud de la métropole : Villeneuve-les-Maguelone, Cournonterral, Lavérune, Pignan, Fabrègues et Cournonsec où leur part est supérieure à 44 %. Par ailleurs, en raison de la faiblesse de son tissu industriel, les ouvrier·ères sont moins représenté·e·s à Montpellier métropole que dans les EPCI comparables (y compris Strasbourg¹¹⁶) (Audric et Tasqué, 2010).

Dans la sous-partie que suit, il va s'agir d'évoquer les quartiers les plus en difficultés (QPV) d'une part, et de présenter plus en détail les caractéristiques de ceux où résident une partie des adolescent·e·s que nous avons interviewé·e·s.

3.3.2 Les QPV de la Mosson et du Petit Bard : des lieux de résidence d'enquêté·e·s particulièrement défavorisé·e·s

Comme l'Eurométropole de Strasbourg, la métropole de Montpellier comprend des QPV (douze au total). Deux quartiers sont particulièrement stigmatisés, à savoir la Mosson et le Petit Bard. Les trois adolescent·e·s de QPV de la métropole montpelliéraine enquêté·e·s y résident (deux à la Mosson et un au Petit Bard). Sur ces deux territoires, le taux de pauvreté atteint respectivement 59 % et 45 %, c'est-à-dire que 59 % de la population de la Mosson vit dans un ménage dont le niveau de vie se situe sous le seuil de pauvreté (977 € par mois et par unité de consommation en 2011). En outre, malgré la présence de grands logements (65 % des logements T3, T4 ou T5), le quartier de la Mosson présente le plus fort surpeuplement des quartiers de Montpellier (28 %). En plus des dimensions qui caractérisent la plupart des QPV, la Mosson se distingue notamment par sa forte proportion d'habitant·e·s de moins de 18 ans (33 % contre 18 % sur l'ensemble de la ville). De manière plus générale « la jeunesse » constitue un axe transversal propre au contrat de ville de Montpellier, lequel identifie le besoin incontournable d'équiper les quartiers prioritaires en lieux d'accueil, d'écoute et d'information, mais aussi d'activités adaptées à l'usage des adolescent·e·s (« prioritairement de 11 à 17 ans »)¹¹⁷.

115. Elle se situe au deuxième rang (après Potiers) des villes comportant la plus grande proportion d'étudiant·e·s Cf. <https://www.insee.fr/fr/statistiques/1286026>

116. Cf. site de l'INSEE : <https://www.insee.fr/fr/statistiques/2011101?geo=EPCI-246700488#chiffre-cl-3>

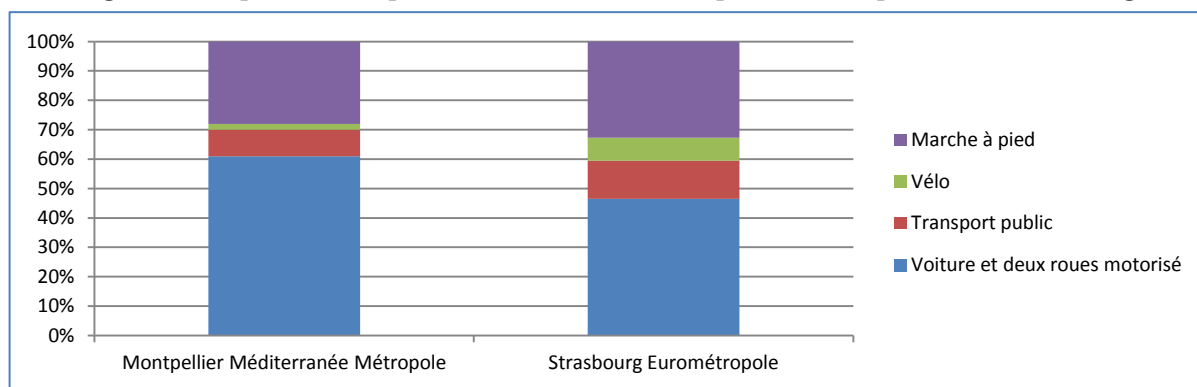
117. Cf. *Contrat de Ville, contrat cadre, Montpellier Méditerranée Métropole 2015-2020*, 90 p. Version en ligne : http://gip.montpellier.fr/uploaded_files/files/CONTRAT%20DE%20VILLE%20MMM%20sign%C3%A9%20int%C3%A9gral.pdf (p.57).

Il s'agit désormais de renseigner les dimensions relevant des mobilités, en s'appuyant sur le PDU de la métropole.

3.3.3 Les principaux atouts et points à améliorer identifiés dans le PDU

La métropole montpelliéraine se différencie nettement de la métropole strasbourgeoise sur le plan de la mobilité. Globalement, tous motifs et toutes zones confondus, plus de six déplacements sur dix sont effectués en voiture particulière ou deux roues motorisé, près d'un tiers sont réalisés à pied ou à vélo (seulement 2 % pour le vélo) et moins d'un déplacement sur dix sont réalisés en transports publics. La métropole de Montpellier se distingue ainsi par une part de la voiture particulière supérieure de près de dix points à celle observée dans la métropole strasbourgeoise, où elle est compensée par une forte part de la marche et du vélo (près de 36 %). De ce fait, malgré son tramway, et malgré un centre-ville nettement plus dense que celui de Strasbourg (4 000 habitants/km² contre 3 400), la métropole méditerranéenne ne présente ni la part de transports collectifs élevée qu'on peut observer dans des villes comme Nantes ou Grenoble, ni la forte part de modes actifs de Strasbourg.

Figure 4. Comparaison des parts modales dans les métropoles de Montpellier et de Strasbourg



Cf. PDU Montpellier Agglomération 2010-2020 ; source : EMD.

Des différences importantes distinguent les modes de déplacement des habitant·e·s selon la localisation de leur résidence. Ces différences géographiques accroissent de façon saisissante la part de la voiture dans les communes périphériques (première et deuxième couronnes) de Montpellier, où elle constitue le recours quasiment exclusif de certain·e·s habitant·e·s. De fait, si la part de la voiture ne dépasse pas 50 % des déplacements des résident·e·s de la commune de Montpellier (tous modes confondus, marche et vélo compris), elle atteint près de 75 % dans les communes périphériques, où les alternatives à la voiture ne peuvent rivaliser. Mais la primauté de la voiture s'observe également dans le cœur d'agglomération. De fait, pour ce qui concerne les déplacements motorisés, même dans le centre-ville de Montpellier, où les distances à parcourir sont courtes et les transports publics abondants, la voiture écoule près de 69 % des déplacements. Dans le reste de la commune de Montpellier, cette part s'élève à 85 %.

Aussi, le PDU pointe du doigt le fait qu'« une certaine conception de l'urbanisme impose souvent au piéton et au cycliste une pratique "automobile" de l'espace » (p. 64). En dehors des centres-villes, dans les espaces urbanisés les plus récents, la hiérarchisation et le dessin des voiries prend

souvent la circulation des voitures comme le standard unique de l'aménagement de l'espace public, alignant tous les usagers et tous les modes sur ce standard. Malgré les aménagements spécifiques progressivement implantés, le vélo comme la marche souffrent de conditions conçues pour des vitesses supérieures, et de parcours fréquemment rallongés par une géométrie conçue pour la voiture.

Si le PDU insiste ainsi sur la nécessité de faciliter les mobilités actives, et notamment la marche, il précise que la tendance des dix dernières années est au tassement, voire au recul du nombre de déplacements effectués en voiture et que la métropole enregistre, notamment grâce au développement du réseau de tramway, une progression de la fréquentation des transports publics plus importante que ce qui est observé pour la moyenne des villes françaises de plus de 250 000 habitant·e·s. Qu'en est-il du vélo ?

3.3.4 Un essor récent du vélo encore réservé à Montpellier centre

Inauguré en 2007, le système de vélos en libre-service de la métropole, « Vélomagg' » a amorcé un changement relativement lent. Profitant d'une rénovation des offres de transport en avril 2011, le système a alors bénéficié de plus de souplesse (accès par téléphone, par carte bancaire, par carte d'abonné·e directement sur le vélo) et d'une intermodalité facilitée (intégration du vélo aux autres offres de transport pour un maillage fin). Mille-deux-cents vélos sont aujourd'hui disponibles en location courte durée ou longue durée. Des VTT Vélomagg' sont proposés près des plages. Quarante-neuf stations automatiques dont vingt-deux avec lecteur de carte bleue pour cinq-cents-vingt-huit places automatiques sont disponibles pour une courte durée. Enfin, dix-huit parcs à vélos sécurisés sont disponibles pour les vélos individuels le long des lignes de tramway. Le réseau de voies aménagées pour le vélo dans le cœur d'agglomération est relayé en périphérie par des voies cyclables dont la continuité et la sécurité sont assurées par le Conseil Général de l'Hérault, qui a adopté en 2002 un schéma départemental. Ce dernier se matérialise aujourd'hui par 250 kilomètres de voies aménagées. Parmi ces voies, rayonnent autour de Montpellier cinq itinéraires dédiés à la fois aux déplacements quotidiens et aux déplacements de loisir, totalisant 45 kilomètres et traversant une douzaine de communes. S'ajoutent à ces itinéraires longs de 5 à 10 kilomètres, des aménagements plus ponctuels réalisés à l'initiative d'une quinzaine de communes, notamment pour faciliter l'accès aux établissements scolaires. Cependant, marquée par l'unité des aménagements et leur continuité, cette démarche n'est pas encore systématique. Le PDU (Plan de Déplacements Urbains) souligne que le développement du vélo paraît encore bridé par des défauts de sécurité, de simplicité d'usage et d'aménagement, y compris dans l'habitat et sur les lieux de travail, d'études, de loisirs ou de consommation. Les voies aménagées pour les vélos n'ont pas encore atteint un niveau de continuité suffisant pour crédibiliser le vélo aux yeux de la plupart des résident·e·s. Pour la même raison, le nombre de stations de vélos en libre-service est encore jugé trop faible, notamment en dehors de la partie centrale de l'agglomération¹¹⁸. Malgré une prise en compte des aménagements indispensables au stationnement des vélos dans l'habitat et sur les lieux de travail, d'études, de loisirs ou de consommation dans certains PLU¹¹⁹, le PDU

118. Cf. *Plan de Déplacements Urbains (PDU) Se déplacer autrement pour mieux se déplacer*, 2010-2020 : <http://www.montpellier3m.fr/sites/default/files/downloads/files/PDU1.pdf>

119. Plan Local d'Urbanisme.

insiste sur la nécessité de réaliser un véritable « système cyclable », permettant au vélo d’occuper les créneaux de déplacement dans lesquels il est objectivement plus performant que la voiture. Dans cette perspective, plusieurs objectifs ont été fixés dans le PDU, à savoir :

- Rechercher l’intégration des vélos à la circulation générale (notamment en généralisant les zones de circulation apaisée) ;
- Généraliser les doubles sens cyclables¹²⁰ ;
- Autoriser les tournes-à-droite pour les cyclistes aux carrefours à feux ;
- Intégrer les sas vélos aux carrefours ;
- Multiplier l’offre de stationnement vélo (sur la voie publique, dans les pôles d’échanges et dans les opérations immobilières) ;
- Agir sur la sécurité par la conception d’aménagements de qualité et la modération des vitesses ;
- Susciter la vigilance pour modérer les vitesses automobiles (notamment en agissant sur les largeurs de voies réduites, l’organisation de stationnement longitudinal, la présence d’entrées charretières, l’absence d’éléments de guidage de type terre-plein central ou même marquage au sol, la gestion par priorité à droite des carrefours, la réalisation d’aménagements spécifiques comme les plateaux traversant en certains points clés, etc.) ;
- Poursuivre le développement de Vélomag’ ;
- Développer les services associés au vélo.

Pour tenter de promouvoir le vélo, deux associations jouent un rôle crucial à Montpellier : « Vélocité », et « Le Vieux Biclou ». L’ambition principale de Vélocité est de rassembler et de défendre les usager·ère·s de la bicyclette, notamment en améliorant leur sécurité. Les objectifs du Vieux Biclou sont de promouvoir le déplacement utilisant une force motrice non polluante, de favoriser l’activité physique des citoyen·ne·s, et de favoriser le réemploi ou le recyclage de moyens de déplacements non motorisés. Pour cela, l’association met notamment à la disposition de ses adhérent·e·s un atelier pour l’entretien, la réparation et le réglage de leur vélo, ainsi que des cours à faible coût pour les adultes débutant·e·s. De surcroît, couplée à l’émergence progressive d’équipements cyclables initiés par le PDU 2010-2020, la série d’implantations de plusieurs commerces de proximité dédiés à la vente et à la réparation de vélos ayant vu le jour ces deux ou trois dernières années, traduit très probablement un essor récent¹²¹ des mobilités réalisées à vélo dans le centre de la commune de Montpellier et les zones les plus centrales de ses quartiers périphériques. Mais cette dynamique ne se fait pas ressentir dans le reste de la métropole.

Comme nous l’avons vu, alors que la métropole montpelliéraine bénéficie d’une météo plus clémente que la métropole strasbourgeoise, elle présente une part modale vélo quatre fois inférieure. Si la politique de promotion des déplacements à vélo a été anticipée depuis plusieurs décennies à Strasbourg, où le vélo fait système, ce n’est pas le cas à Montpellier, où on observe un essor récent, lent, et encore réservé au cœur de ville. Caractérisée par un centre particulièrement

120. Les premiers n’ayant été mis en place qu’en 2017 dans la commune de Castelnau-le-Lez (première couronne Nord-Est).

121. Essor qu’on pourra sans doute observer à travers les prochaines enquêtes transports/déplacements.

attractif, la métropole méditerranéenne a été en outre marquée par une forte consommation d'espace, se traduisant pour nombre de résident·e·s, par un recours quasiment exclusif à la voiture. Bien que le vélo tienne une place bien plus importante dans la métropole strasbourgeoise, on y constate de fortes inégalités socio-territoriales se traduisant par des parts modales vélo distribuées de manière très disparate à travers le territoire. De fait, près de cinq fois inférieure à celle relevée dans Strasbourg centre, la part modale vélo observée dans Strasbourg ouest (3 %) est comparable à celle calculée dans l'ensemble de Montpellier Méditerranée Métropole. Rappelons néanmoins que les parts modales vélo ne renseignent que les mouvements de personnes d'un lieu de départ (origine) vers un lieu d'arrivée (destination), et ne donnent donc aucune indication sur les mobilités n'ayant pas de véritable motif à destination. Il faut ainsi pouvoir envisager que certaines zones présentant de faibles parts modales vélo – notamment liées à une moindre qualité du réseau cyclable – puissent être caractérisées par un niveau plus important de pratiques du vélo non motivées par une destination. Enfin, parce que l'écart entre garçons et filles vis-à-vis de la probabilité de faire du vélo n'est jamais aussi creusé qu'en ZUS (aujourd'hui Quartiers Prioritaires de la Politique de la Ville), nous avons fait le choix de présenter un peu plus en détail les QPV où résident une partie des adolescent·e·s que nous avons interviewé·e·s. Dans la partie qui suit, il va s'agir de détailler les caractéristiques, les modalités et le déroulement des enquêtes de terrain menées.

4. Caractéristiques, modalités et déroulement des enquêtes

4.1 À Montpellier métropole, une accessibilité au terrain facilitée

L'enquête sur le terrain de la métropole montpelliéraine s'est déroulée entre le mois de février et le mois d'avril 2015, puis a été complétée par une dizaine de retours de deux ou trois jours sur les lieux, entre mai 2015 et juin 2016. Les négociations d'entrée sur un terrain sont déterminantes vis-à-vis de la qualité des relations futures, indispensables au bon déroulement d'une recherche. À ce titre, la connaissance du terrain reste le meilleur atout du/de la chercheur·e pour favoriser l'investigation des lieux de recherche et l'obtention des multiples autorisations et accords nécessaires à sa mise en œuvre (Marchive, 2005). Or, depuis mon enfance, j'ai résidé dans trois communes de la métropole de Montpellier. Par ailleurs, j'ai travaillé auprès d'un public adolescent durant mes cinq premières années d'études supérieures, dans plusieurs communes et diverses structures sportives et/ou de loisirs de la métropole. En plus de bénéficier d'un logement gratuit et de véhicules à moindre coût, le fait de pouvoir compter sur un réseau de ressources a grandement facilité des prises de contacts appropriées à cette recherche et m'a conféré une écoute immédiate et favorable. En effet, malgré la grande diversité des tentatives d'approches engagées avec le rectorat, les départements « culture et sports » et « développement territorial » de la métropole, les vingt-deux « Maisons pour tous », une vingtaine d'associations et de clubs sportifs, trois lycées, deux associations de parents d'élèves, un atelier associatif de réparation de vélos, la Maison des Adolescents de l'Hérault, ainsi que des annonces répétées sur « le bon coin », mes réseaux personnels couplés au bouche à oreille et à son effet boule de neige se sont largement révélés être les méthodes les plus fructueuses. C'est ainsi que j'ai eu l'opportunité d'enquêter au sein du lycée Jean Monnet de Montpellier, mais aussi d'interviewer plusieurs

ancien·ne·s élève·s de professeur·e·s d'écoles de villages proches de celui où j'ai grandi, ou encore de m'entretenir avec des membres de clubs sportifs (notamment des clubs de tennis, de plusieurs communes) au sein desquels j'avais travaillé et/ou j'avais des contacts.

Alors que l'entrée par les clubs de tennis m'a notamment conduit à enquêter auprès d'adolescent·e·s issu·e·s de milieux favorisés, ma connaissance de longue date du professeur d'arabe du lycée Jean Monnet m'a entre autres permis d'interviewer des adolescent·e·s issu·e·s de l'immigration maghrébine et résident·e·s en QPV. Par ailleurs, les autres moyens de diffusion ne se sont pas tous avérés stériles. Si les quelques réponses reçues de la part des Maisons pour tous contactées m'ont signalé que ces dernières n'accueillaient pas ou ne parvenaient pas à faire venir des adolescent·e·s de la tranche d'âge recherchée, ma rencontre avec le coordinateur de l'atelier associatif de réparation de vélos s'est avérée plus concluante en débouchant sur plusieurs entretiens.

Au final, ces prises de contact diversifiées se sont tant traduites par la variété des milieux sociaux et géographiques des enquêté·e·s que par l'hétérogénéité de leurs profils à l'égard de leurs appétences pour les activités sportives en général, et pour le vélo en particulier. À travers cette recherche d'hétérogénéité, il ne s'agissait pas tant d'élaborer un échantillon représentatif au sens statistique, que de diversifier les cas rencontrés et mener une comparaison raisonnée des pratiques des adolescent·e·s.

Si mes réseaux personnels ont fortement facilité les prises de contacts en jouant parfois le rôle d'« informateurs-relais » (Blanchet et Gotman, 2001), il semble important de préciser que, mis à part deux parents dont j'avais déjà croisé quelques fois le chemin auparavant, je ne connaissais personnellement aucun des individus interviewés au commencement de l'enquête.

Pour les raisons évoquées en début de chapitre, j'avais dans un premier temps l'intention de n'interviewer que les adolescent·e·s qui acceptaient d'en parler à leurs parents afin que ceux-ci soient également enquêtés. Les premiers entretiens ont ainsi été réalisés au domicile de mes interlocuteurs·rices, où j'interviewais successivement un·e adolescent·e, puis un parent (les deux dans certains cas) (Annexe 1), en insistant sur la confidentialité des propos tenus. Cette façon de procéder m'a permis de récolter des éléments complémentaires aux entretiens eux-mêmes. Au même titre que les trajets effectués pour me rendre sur les lieux d'habitation des enquêté·e·s, les prospections de leur quartier de résidence avant mon arrivée et de certains de leurs itinéraires habituels à mon départ, ont constitué des temps d'observation et d'imprégnation privilégiés. Les temps de pré, inter et post-entretiens se sont également avérés précieux pour observer des interactions parent-parent, enfant·s-parent·s, et frère·s/sœur·s-frère·s/sœur·s lors d'activités quotidiennes (aide aux devoirs, rangement de courses, ménage, préparation de repas, dressage de table, etc.) et de négociations (sorties, invitations, etc.). Ils se sont en outre révélés fort utiles pour observer les véhicules utilisés (vélo·s, voiture·s, moto·s, skateboard·s, trotinette·s, etc.) et échanger à leur sujet. Ce faisant, j'ai par exemple pu très tôt me rendre compte que mes interlocuteurs·rices avaient généralement beaucoup plus de facilité à caractériser la/les voitures présentes dans le ménage, que leurs vélos. De fait, alors qu'ils/elles étaient souvent capables de me communiquer la marque, le type, le modèle, voire l'année des voitures en question, l'équivalent se vérifiait rarement pour leurs vélos, parfois décrits sous des traits partiels et généraux (exemple : « *c'est un vélo normal quoi, pas comme le tour de France* » ; « *je saurais pas trop dire...*

c'est pas un VTT, c'est un vélo vraiment banal, classique quoi ») ; un constat qui m'a ensuite conduit à me munir de croquis de différents types de vélo servant de support pour faciliter les descriptions lorsque je ne pouvais voir les vélos de mes propres yeux.

Cependant, je me suis rapidement aperçu que j'enquêtais principalement à travers cette approche (au domicile) des adolescent·e·s de milieux favorisés, résidant dans des habitations confortables, étant systématiquement en bons termes avec leurs parents, eux-mêmes particulièrement préoccupés par le parcours scolaire plus ou moins exemplaire de leur·s enfant·s. C'est suite à ces constats que j'ai décidé d'interviewer les adolescent·e·s qu'ils/elles soient ou non rebuté·e·s par l'idée que je m'entretienne également avec leur·s parent·s. Pour ce faire, une salle privative (salle dédiée au travail en groupe) mise à ma disposition au Centre de Documentation et d'Information (CDI) du lycée Jean Monnet (Encadré 1), m'a permis d'enquêter huit adolescent·e·s (dont trois résidant en QPV).

Encadré 1. Le lycée général et technologique Jean Monnet de Montpellier

Le lycée général et technologique Jean Monnet de Montpellier se situe au nord-ouest de la ville, près du quartier de La Mosson, sur la ligne 3 du tramway. Il a la particularité de proposer six enseignements artistiques en facultatif (à partir de la classe de seconde) et en spécialité (à partir de la classe de première) : arts plastiques, cinéma audiovisuel, danse, histoire des arts, musique et théâtre. Il offre aussi des sections européennes en allemand, anglais et espagnol ainsi que des formations post-bac comme une classe de MANAA (Mise À Niveau en Arts Appliqués) et des « sections de techniciens supérieurs » artistiques (BTS¹²² design graphique, option média numérique) et tertiaires (BTS vente, BTS communication) ainsi qu'une licence professionnelle en Management des Sciences et des Technologies (option multimédia) en lien avec l'université de Montpellier. Il accueille 1 414 élèves et étudiant·e·s, dont 208 en enseignement supérieur. Il rassemble une majorité de filles (61,5 % contre 52 % dans l'académie), et un taux légèrement plus élevé d'élèves de PCS (Professions et Catégories Socioprofessionnelles) défavorisées (60,36 %) que celui observé en moyenne dans l'académie (57,56 %).

Le lycée dispose d'un internat. Il est accessible en tramway par la ligne 3 et l'arrêt Hôtel-du-département (qui dispose d'une vélostation automatique 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7), en bus, par la ligne 7 (arrêt Jean-Monnet), et à vélo, sur pistes cyclables. Bordé par deux ronds-points à trois voies reliés par un tronçon de départementale à deux fois trois voies, ses environs laissent néanmoins une place de choix à la voiture. Le lycée dispose en outre d'un abri vélo sécurisé d'environ 40 places, mais sous utilisé¹²³.

À ces huit entretiens réalisés dans l'enceinte du lycée s'ajoutent quatre entretiens effectués en dehors, soit douze élèves de l'établissement interviewé·e·s au total. Au final, l'échantillon de la métropole de Montpellier est constitué de vingt-neuf adolescent·e·s, dont quinze filles et quatorze garçons. Treize d'entre eux/elles ont été interviewé·e·s à leur domicile, huit en lycée, quatre dans une partie privatisée d'un café (à des heures de faible affluence), et quatre autres en

122. Brevet de Technicien[ne] Supérieur[e].

123. Avec un taux de remplissage n'ayant pas dépassé 40 % durant la période d'enquête (même durant le mois d'avril), selon mes relevés ponctuels consignés dans le journal de terrain.

extérieur (pelouse, table de pique-nique, et banc public). De plus, quinze de leurs parents ont été interviewés, sous la forme d'entretiens formels, principalement à leur domicile.

4.2 À Strasbourg métropole, une entrée en lycée plus difficile qu'en CSC¹²⁴

L'enquête sur le terrain de la métropole strasbourgeoise s'est déroulée suite à quatre mois de préparation, durant les mois d'octobre et de novembre 2015. Compte tenu des limites manifestes qu'avait représenté le fait de chercher à interviewer systématiquement les parents des adolescent·e·s, je n'ai insisté sur ce point auprès d'aucun·e adolescent·e de l'Eurométropole. Seuls quatre parents ont ainsi été interviewés sur ce territoire. En outre, ne m'étant jamais rendu dans le Bas-Rhin auparavant et ne pouvant en conséquence m'appuyer sur un réseau de connaissance sur place, l'accès au terrain s'est avéré beaucoup plus ardu qu'à Montpellier. J'ai notamment rencontré des difficultés dans la phase préparatoire de l'enquête au cours de laquelle je cherchais en priorité à obtenir l'autorisation d'enquêter dans des lycées. Dans cette perspective, un premier e-mail avait été envoyé à l'ensemble des lycées de Strasbourg (privés, publics, généraux exclusifs, professionnels exclusifs, et polyvalents) ainsi qu'à cinq lycées situés dans des communes périphériques intégrées à la métropole, soit quarante établissements au total. Tout en personnalisant ma demande pour chaque lycée, mon message insistait sur l'aspect suivant :

« L'enquête s'intéresse tout autant aux témoignages d'élèves ne faisant pas de vélo voire n'ayant jamais appris à en faire, qu'à ceux de pratiquant·e·s réguliers·ères ».

Seuls deux responsables ont répondu à cette première série de demandes. L'un (lycée privé catholique) en nous informant simplement qu'il ne donnerait pas suite à ma demande, l'autre (lycée professionnel exclusif) en prétextant que son lycée « *n'est pas pourvu du public recherché* » pour l'enquête. Surpris, j'ai pris soin de lui répondre en précisant de nouveau que je ne recherchais pas nécessairement des pratiquant·e·s du vélo. Mais mon e-mail est resté sans réponse.

Face au faible taux de retour, j'ai renvoyé le même e-mail une semaine plus tard à tous les lycées déjà contactés (à l'exception des deux ayant déjà répondu). Deuxième demande à laquelle seul le lycée Jean-Monnet (Encadré 2) a répondu. Au regard de la réponse plutôt encourageante du secrétaire du proviseur, je me suis permis de l'appeler. Nous avons alors convenu que je pouvais venir au CDI, au foyer, puis en salle de permanence, interviewer librement des élèves volontaires. Par la suite, j'ai même obtenu la possibilité d'interviewer les élèves dans la salle usuellement dédiée à la rencontre des parents d'élèves. J'ai en somme profité d'une grande liberté de mouvement, combinée à une coopération non négligeable des documentalistes et de certain·e·s professeur·e·s qui m'ont envoyé des élèves pendant leurs cours ou pendant des heures de Travaux Personnels Encadrés (TPE), ce qui a largement facilité l'enquête.

124. Centre Socio-Culturel.

Encadré 2. Le collège-lycée général et technologique Jean Monnet de Strasbourg

Le collège-lycée général et technologique Jean Monnet de Strasbourg se situe au sud-est de la ville (quartier Neudorf sud) et rassemble près de 1 100 élèves. Il a la particularité de proposer à la fois, un « pôle d'excellence » (« Carrières de la Santé »), des « parcours de réussite » (offre pédagogique facultative et gratuite proposée durant les congés scolaires), une section européenne (portant simultanément sur l'anglais et l'allemand), une section « Abibac » (préparant au double diplôme Bac et Abitur Allemand), et plusieurs pôles/sections sportives (dont le pôle Espoirs de Football Féminin du Grand Est, les sections sportives scolaires arbitrage, football féminin, football masculin et futsal, la section sportive water-polo, et la section sportive natation). Recrutant notamment parmi les collèges du Neudorf, Neuhoef et Geispolsheim, soit beaucoup d'élèves issus·e·s des collèges du « réseau prioritaire », le lycée du Neudorf fait partie de la liste nationale des lycées dits « politique de la ville », situés dans des « quartiers particulièrement difficiles » et donnant droit à une bonification au barème des mutations¹. Ces filières sélectives (sport-études, européenne et Abibac) participent néanmoins à équilibrer les niveaux de ses classes et à élever le niveau de mixité sociale.

Le lycée dispose d'un internat. Il est accessible en voiture, en tramway par la ligne C (arrêt Lycée Jean Monnet), en bus par la ligne 7 (même arrêt). Bien qu'aucun aménagement cyclable dédié ne permette d'atteindre l'établissement, ce dernier est équipé d'un abri vélo d'une capacité près de trois fois plus importante que celui du lycée Jean Monnet de Montpellier et d'un taux d'utilisation supérieur¹²⁵.

Durant un mois, vingt-trois élèves du lycée ont été interviewé·e·s par mes soins dans l'enceinte de l'établissement, dont deux à l'extérieur. En parallèle, souhaitant également interviewer des élèves de lycée professionnel, j'ai contacté par téléphone douze établissements professionnels exclusifs ou polyvalents de Strasbourg métropole (déjà contactés deux fois par e-mail). Des appels répétés qui ont donné lieu pour la plupart à des conversations « désagréables ». Après avoir demandé un transfert d'appel au secrétariat ou à la direction, je me présentais ainsi :

« Bonjour. Je m'appelle David Sayagh, je suis étudiant, doctorant. J'ai contacté le lycée à deux reprises par e-mail pour savoir si la direction accepterait que je vienne interviewer quelques élèves volontaires sur le thème du vélo dans le cadre de ma thèse ».

Malgré les multiples relances (allant parfois jusqu'à quatre tentatives) j'ai reçu des réponses négatives de la part de onze des douze lycées en question. Il est intéressant de noter à ce titre que ma demande a été particulièrement mal accueillie par des responsables de lycées professionnels « exclusifs », qui malgré mon insistance à préciser que les non-pratiquant·e·s m'intéressaient tout autant, persistaient à me répondre qu'ils n'avaient « pas le public », soit que le sujet du vélo n'était pas pertinent au sein de leur établissement sachant que leurs élèves n'en utilisaient pas ou peu. Un constat que j'ai pu vérifier ensuite en prospectant à plusieurs reprises les abords de deux lycées concernés (lycée Jean-Frédéric Oberlin et lycée Jean Geiler), particulièrement dépourvus de

125. Le taux de remplissage ayant oscillé entre 30 % et 60 % durant la période d'enquête, selon mes relevés ponctuels consignés dans le journal de terrain.

cyclistes, ou du moins de cyclistes utilisant leur vélo comme moyen de déplacement pour se rendre au lycée.

Malgré le faible taux de retour positif, le secrétariat du lycée polyvalent Jean Rostand (Encadré 3) a accepté de me mettre en relation avec une documentaliste, laquelle m'a rapidement proposé un entretien au cours duquel il s'agissait essentiellement de s'assurer de la capacité du lycée à répondre à mes attentes¹²⁶, notamment en sollicitant les professeur·e·s et les responsables les plus susceptibles de pouvoir m'aider. Suite à cet entretien, la documentaliste en question a obtenu l'accord du proviseur pour que je vienne au lycée durant trois semaines.

Encadré 3. Le Lycée général, technologique et professionnel Jean Rostand de Strasbourg

Le lycée général, technologique et professionnel Jean Rostand de Strasbourg se situe à proximité immédiate de l'hypercentre (Krutenuau). Il a la particularité de proposer à la fois des formations générales, technologiques, et professionnelles, mais également des BTS et des classes préparatoires (aux concours d'entrée en écoles vétérinaires et en écoles d'ingénieur·e·s dans le domaine de la biologie et des biotechnologies). Avec plus de 1 200 lycéen·ne·s dans les classes de secondes, premières et terminales (séries S, ST2S et STL biotechnologies et physiques de laboratoire), plus de 250 lycéen·ne·s en sections professionnelles (esthétique et métiers de la mode), et plus de 770 étudiant·e·s dans les filières supérieures, soit au total, plus de 2 220 élèves et étudiants, le lycée Jean Rostand est le plus gros lycée d'Alsace.

L'établissement dispose d'un internat. Il est accessible en voiture, en tramway par les lignes C, E et F (arrêt Universités), et à vélo, sur pistes cyclables. Des trois lycées où nous avons enquêté, il dispose de l'abri vélo le plus important et le plus utilisé.

Pour mener à bien l'enquête, une salle privative a été mise à ma disposition au CDI. J'ai pu y interviewer quinze élèves au total, dont huit filles. Parce que se contenter de solliciter des élèves venant étudier de leur plein gré au CDI aurait sans doute constitué un biais considérable, j'ai fait en sorte de me procurer l'emploi du temps des classes, et suis allé démarcher des élèves devant le lycée, dans la cour, le hall, les couloirs, et même dans les classes. Aussi, comme dans les lycées Jean Monnet de Montpellier et de Strasbourg, environ la moitié des élèves ont été recruté·e·s par des documentalistes, des professeur·e·s¹²⁷, et des élèves que j'avais déjà interviewé·e·s.

En parallèle, treize des seize adolescent·e·s de QPV de la métropole de Strasbourg ont été enquêté·e·s dans les Centres Socio-Culturels de leurs quartiers dits « très sociaux avec renouvellement urbain » (3.2.2) (CSC Hautepierre, CSC l'Aquarium-Cronenbourg, CSC Au-delà des Ponts-Port du Rhin, et CSC Elsau) dans lesquels nous avons reçu un accueil particulièrement favorable de la part des président·e·s et des animateur·ices. Je reviendrai sur les particularités du terrain réalisé en CSC après avoir détaillé les conditions générales de réalisation des enquêtes. Enfin, deux entretiens ont été réalisés à Bretz'selle (atelier d'autoréparation de vélo), et un dans un gymnase.

126. Pour l'essentiel : identifier la possibilité de me mettre à disposition une salle ou un petit espace clos/isolé, repérer les meilleures opportunités pour interviewer des élèves (de 17 ou 18 ans sans permis de conduire), notamment ceux/celles inscrit·e·s en section professionnelle.

127. Autant des hommes que des femmes et enseignant des matières variées.

4.3 Conditions de réalisation des enquêtes

Du fait de la diversité des approches et des terrains, tou·te·s les enquêté·e·s n'ont pas entendu parler de la recherche de la même manière. Certain·e·s ont été informé·e·s par des ami·e·s, d'autres par leurs parents, d'autres par leurs enseignant·e·s ou éducateurs·rices, d'autres par une documentaliste, d'autres par leurs camarades, ou enfin par moi-même, biais sur lequel je reviendrai en évoquant les particularités du terrain dans les lycées. En me basant sur l'idée « que si l'autre sait ce que je cherche, je ne peux pas le trouver » (Marchive, 2005 : 80), j'ai systématiquement cherché à maintenir un certain flou, une certaine imprécision sur l'objet de la recherche. Il était dit (ou devait être dit) que j'étais étudiant en thèse et que le but de l'enquête était de comprendre pourquoi certains adolescents ou certaines adolescentes pratiquent ou ne pratiquent pas le vélo, qu'ils/elles devaient avoir 17 ou 18 ans, ne pas être titulaire du permis de conduire, et que l'entretien serait anonyme et confidentiel.

En outre, auprès des adolescent·e·s, j'ai cherché tout au long de l'enquête à faire en sorte de « ne pas prétendre ne pas être plus » qu'un adolescent tout en m'efforçant de paraître « moins qu'un adulte » (Lignier, 2008 : 23). Néanmoins, parce qu'il est facilement décelable que je n'appartiens plus à la classe d'âge 17-18 ans, que je n'ai plus depuis longtemps le statut de lycéen, et que rares sont les adolescent·e·s qui sont familiers·ères de la présence quotidienne d'un·e étudiant·e-chercheur·e dans leur entourage, j'ai fait dû faire face au cours de l'enquête à un certain nombre de « biais statutaires » (Ghasarian, 2002 ; Olivier de Sardan, 2008).

Malgré une tendance à l'assouplissement de la distinction symbolique « lycéen[·ne]/étudiant[·e] » (Chamboredon, 1991 : 3), mon statut de « thésard » m'a semblé produire des effets dans l'interaction en rallongeant la distance sociale enquêteur-enquêté·e·s. Cette distance a d'ailleurs été soulignée par les jeunes au sujet de ma tenue vestimentaire : « *oh monsieur, vous vous êtes habillé jeune aujourd'hui, stylé !* »¹²⁸. Par ailleurs mon illégitimité supposée à venir dans leur lycée ou dans leur Centre Socio-Culturel (CSC), à venir leur parler, à tenter de les faire parler, à m'intéresser à eux/elles, et à en tirer quelque profit personnel à leurs dépens, a constitué en soi un objet de distance. Fallait-il me faire confiance ? Étais-je vraiment sincère ? N'allais-je pas juger leurs propos et leurs pratiques ? N'étais-je pas là pour obtenir et communiquer certaines informations aux équipes pédagogiques ? Les adolescent·e·s souhaitant généralement échapper au contrôle et à la présence des adultes (Oppenchain, 2012), j'ai dû tenter de les convaincre que je n'incarnais aucune figure/forme d'autorité. Les invitations au tutoiement, à l'appellation réciproque par le prénom, ainsi que – dans quelques cas – l'échange de nos coordonnées (e-mail et/ou téléphone mobile) nous ont aidé à poursuivre ce but. Parce que la médiation par les institutions peut biaiser le consentement éclairé des élèves à participer à une recherche, les entretiens réalisés en lycée et en Centre Socio-Culturel posent des problèmes particuliers. Afin d'éviter d'exclure de l'enquête des adolescent·e·s en mauvais termes avec leurs parents, ou qui pour une raison quelconque, auraient craint de les mettre dans l'embarras ou d'éveiller leur méfiance sur leurs comportements scolaires, j'ai fait le choix de ne demander d'autorisation parentale ni pour les entretiens réalisés en lycée, ni pour ceux effectués en CSC. Sous forme d'autorisation écrite, une telle demande

128. Mihály (Term. STMG). Extrait du journal de terrain. Lycée Jean-Monnet, Strasbourg, Octobre 2015.

aurait de surcroît été susceptible d'effrayer certains parents, notamment ceux présentant des difficultés de compréhension linguistique (Skelton, 2008).

Nos guides d'entretien (adolescent·e·s/parents) ont évolué au fil des enquêtes tout en conservant la majeure partie de leur structure. Afin d'éviter de conférer aux interactions un cadre trop scolaire ou procédurier, j'ai réalisé la majeure partie des entretiens sans avoir le document sous les yeux. J'attendais ainsi la fin de chacun d'entre eux pour remplir une fiche visant à recueillir de manière systématisée des informations complémentaires, ou permettant de contrôler *a posteriori* celles venant d'être enregistrées, à savoir : le lieu de naissance, le·s lieu(x) de résidence actuel·s, le·s type·s d'habitation·s, le principal mode de transport, le deuxième mode de transport, le nombre de vélos dans le ménage, le nombre de voitures, le nombre de deux-roues motorisés, la profession des parents, ainsi qu'une partie dédiée à la description des caractéristiques du vélo qu'ils/elles ont le plus utilisé lors de leur dernière année de pratique.

Concernant le guide destiné aux adolescent·e·s, le principal enjeu était de demander à l'enquêté·e : « *Est-ce que tu peux me raconter ta propre histoire du vélo depuis que tu as appris à en faire jusqu'à aujourd'hui ?* ».

Par ailleurs, j'invitais les adolescent·e·s à me raconter un maximum d'anecdotes afin de me permettre d'accéder à leurs interprétations réflexives des situations exposées ainsi qu'aux détails de la scène faisant particulièrement sens pour eux/elles et ayant imprégné leurs souvenirs.

Les relances rédigées dans le guide visaient en outre à porter une attention particulière à la période d'apprentissage du vélo, aux souvenirs marquants, aux phases de changement (exemple : entrée au collège/lycée, déménagement, intensification ou abandon de pratiques), aux obstacles rencontrés, aux pratiques éducatives, aux sources de motivation, à l'influence des pairs, à la place du vélo par rapport aux autres modes de déplacement, aux compétences et au sentiment de compétence, et aux rapports au danger et à la prise de risque (Annexe 2).

Le guide dédié aux parents traitait des mêmes thématiques, mais visait à insister bien plus fortement sur les pratiques éducatives, notamment concernant les négociations, encouragements ou privations d'indépendance sous tendues par les autorisations et règles de sorties, le plus souvent appréhendées de manière chronologique par rapport au parcours de vie (Annexe 3).

Pour les adolescent·e·s comme pour les parents, le principe de l'enregistrement a été systématiquement accepté. Il a même constitué une source de motivation pour certain·e·s jeunes m'ayant affirmé qu'ils/elles auraient préféré que leurs propos ne soient pas anonymisés, je reviendrai sur le sujet. À la fin de chaque entretien, j'ai cherché à recueillir le ressenti des enquêté·e·s. D'une manière générale, les retours ont été très positifs. Les plus enthousiastes m'ont affirmé qu'ils/elles n'avaient pas vu le temps passer, qu'il/elles avaient pris du plaisir à se remémorer leur enfance, leur première chute à vélo, ou encore, qu'ils/elles avaient apprécié toute l'attention qui leur avait été portée, et le fait de pouvoir parler librement de certains de leurs problèmes.

Cependant, certaines de mes questions ont suscité les interrogations, voire la méfiance de certain·e·s jeunes. Ce fût notamment le cas lorsque je cherchais à apprécier si le fait d'avoir (ou d'avoir eu) un·e petit·e copain·e avait (ou avait eu) des répercussions sur les habitudes de mobilité de l'enquêté·e. Troublé·e·s par mes relances visant à en savoir davantage sur le sujet,

trois jeunes méfiant·e·s¹²⁹ se sont questionné·e·s puis m'ont poussé à me justifier sur le bien-fondé de la question, soit sur les liens (réels) entre le vélo et les relations amoureuses. Interrogations face auxquelles je me suis senti forcé de me justifier en m'appuyant sur des exemples d'entretiens précédents, où les enquêté·e·s racontaient avoir modifié leurs habitudes de pratiques après s'être « *mis en couple* » avec quelqu'un. Par ailleurs, le sujet en question a été généralement plus difficile – et parfois impossible – à aborder avec certaines filles, notamment celles de confession musulmane et/ou celles paraissant particulièrement intimidées, que j'ai eu peur de « bloquer » en paraissant impudique ; mais également avec celles que j'imaginai susceptibles d'interpréter certaines questions comme des ouvertures à des jeux de séduction, voire des tentatives de drague. Ce fut spécialement le cas pour une fille ayant manifesté un intérêt me semblant « démesuré » pour l'enquête¹³⁰, et pour une autre s'étant permis de me questionner de manière détournée sur ma situation conjugale¹³¹.

Ayant à l'esprit les risques d'« érotisation de la relation d'enquête » (Giarni, Olomucki et de Poplavsky 1998 : 82) – qui peuvent être favorisés par la succession des séquences relativement standardisées du processus, lesquelles peuvent être interprétées par l'enquêté·e comme porteuses de contenus sexuels (Clair, 2016) – j'ai craint d'éveiller tout soupçon, toute rumeur, toute suspicion (y compris celle de la pédophilie) susceptibles de mettre en cause la bienveillance de ma démarche, et de nuire aux enquêtes.

En outre, ma question sur la profession des parents s'est avérée particulièrement gênante pour certain·e·s adolescent·e·s résidant en quartier prioritaire. Notamment concernant la « *profession de la mère* ». À titre d'exemple, après que Sezai¹³² (17 ans, déscolarisé) m'ait précisé que sa mère travaillait, il m'a signifié tout en manifestant son désarroi qu'il ne tenait pas à révéler sa profession.

Nous : « *Ils font quoi tes parents comme travail ?* »

Sezai : « *Rien... ma mère elle travaille et mon père il est divorcé* »

Nous : « *Elle fait quoi ta mère ?* »

Sezai : « *Elle travaille et, c'est tout !* ».

Si je n'ai pu en savoir davantage dans ce cas précis, j'ai observé le même type de gêne lorsque les mères des enquêté·e·s en question exerçaient une activité dissimulée, notamment celle de femme de ménage.

En outre, en surcroît des biais incarnés à la fois par les défaillances de la mémoire (Auriat, 1996) et les omissions conscientes évoqués précédemment s'ajoute celui du rapport illusoire que tout·e acteur·rice peut entretenir vis-à-vis de ses propres pratiques (Lahire, 2002). Ce dernier aspect a

129. Deux filles et un garçon de milieux socio-économiques variés.

130. Notamment en venant me voir quotidiennement et en me proposant de travailler pour moi.

131. Bien que le risque d'érotisation de la relation d'enquête ne soit pas réservé aux enquêteur·rices et enquêté·e·s hétérosexuel·le·s, je n'ai pas constaté de situation semblable avec des garçons, ce qui n'empêche pas que certains aient pu être concernés.

132. Recruté en centre socio-culturel de QPV.

été notamment difficile à contrôler vis-à-vis des récits de prises de risque de certains garçons, qui de manière plus ou moins flagrante, tendaient à amplifier les risques réels de certaines de leurs pratiques. Selon Bastien Soulé et Jean Corneloup (1998) cette volonté chez les « risqueurs[·euses] sportifs[·ves] », de projeter sur leur entourage une expression amplifiée du caractère risqué de leur pratique n'est pas forcément volontaire, dans le sens où certain[·e]s d'entre eux[·elles] paraissent convaincu[·e]s du caractère dangereux de leur activité. Selon les auteurs, les figures emblématiques portées aux nues par les médias et les fantasmes de l'extrême qui y sont associés tendent à générer une certaine « schizophrénie » sportive, par un mécanisme de mimétisme naïf et d'identification excessive. En somme, cette logique véhiculée du « faux semblant » participerait à expliquer les surévaluations flagrantes des risques corporels courus.

« [À vélo] j'ai failli mourir des centaines de fois, parce que quand je suis, quand on est entre potes, on fait vraiment n'importe quoi, on traverse sans regarder, on fait vraiment les cons, on se tire la bourre, on se pousse quoi, on respecte rien » (Jérôme, Term. ES).

Afin de tenter de réduire l'écart entre « l'ordre du faire » et « l'ordre du dire sur le faire » (Lahire, 1998 : 26), l'observation objective des pratiques, *in situ* et répétée aurait été pertinente en complément des entretiens. À défaut, pour tenter de contrer ce type de biais, j'ai autant que possible invité les enquêté·e·s à raconter en détail des séquences de pratiques significatives pour illustrer leurs propos, en pointant parfois des contradictions et/ou en revenant sur des points restés sombres.

Exemple n°1 : « Tu peux me raconter en détail la dernière fois que tu as failli mourir ? ».

Exemple n°2 : « Tu m'as dit que tu avais failli mourir des centaines de fois, j'imagine que tu as eu des accidents, que tu as déjà été hospitalisé ? ».

Parce que tous les entretiens n'ont pas été réalisés dans les mêmes contextes et conditions, il convient de détailler certaines particularités. J'ai déjà souligné les spécificités, les avantages et les limites de ceux réalisés au domicile des enquêté·e·s (propres à l'enquête réalisée dans la métropole de Montpellier). Il s'agit désormais de détailler les conditions et les particularités de ceux réalisés en lycée (quarante-six au total) et de ceux effectués en CSC de QPV (treize au total).

4.4 Particularités du terrain dans les lycées

Comme cela a déjà été souligné, la situation d'enquête peut s'avérer problématique notamment lorsque la mise en contact du/de la chercheur·e avec les adolescent·e·s se fait par l'intermédiaire de l'institution scolaire et vient augmenter les possibilités de confusion entre la recherche proprement dite et les activités scolaires habituelles. Ce risque de confusion peut par exemple se traduire par le fait que certain·e·s élèves n'osent pas refuser la proposition de participation à la recherche alors perçue comme une obligation à leurs yeux (Sime, 2008). Si ce problème du consentement éclairé n'est pas propre aux enquêté·e·s mineur·e·s (Vassy et Keller, 2008), il se pose donc de manière spécifique pour les adolescent·e·s et se trouve renforcé lorsque

ceux/celles-ci forment un groupe social présentant une plus faible qualité de vie que les autres (Morrow, 2008). Particulièrement vulnérables, ils/elles peuvent facilement se voir imposer les schémas d'interprétation du/de la chercheur·e lors de l'interaction que représente l'entretien. Ainsi, le principal écueil que j'ai dû éviter lors des entretiens en lycée était de conférer à l'enquête une connotation scolaire aux yeux des élèves. Pour ce faire, j'ai autant que possible adopté un langage ainsi qu'un code vestimentaire distincts de ceux des professeur·e·s. Par ailleurs, j'ai fortement insisté auprès des enquêté·e·s sur le fait que je n'étais là ni pour les juger, ni pour les évaluer, et j'ai pris le temps de les questionner systématiquement sur leur ressenti au cours, puis à la fin des entretiens.

Si ces efforts ne se sont pas toujours avérés payants et que quelques élèves ont eu du mal à me tutoyer, je suis parvenu dans l'ensemble à faire tomber les barrières du cadre scolaire, à gagner leur confiance, ou du moins, à les mettre à l'aise. Parfois, cela s'est traduit par des propositions qu'il n'est probablement pas convenu ou habituel de faire à un·e professeur·e, comme lorsque des élèves m'ont proposé une partie de foot. Lors de certains entretiens, le niveau de confiance était tel que j'ai eu le sentiment de jouer pour l'enquêté·e le rôle de psychologue, sinon de confident. Ce fut par exemple le cas lorsqu'un enquêté m'a confié qu'il n'était pas musulman mais qu'il craignait de l'avouer à ses parents par peur qu'ils ne comprennent pas et/ou ne l'acceptent pas. Ce fut également le cas lorsqu'une élève m'a longuement parlé des problèmes de violence et d'alcool de son « *ancien*¹³³ père ».

Pour autant, sachant d'une part que l'enquête exploratoire était basée sur le principe du volontariat, et d'autre part, que « l'anti-intellectualisme » est une des formes usuelles de résistance populaire face à la culture légitime (Grignon et Passeron, 1989), mon statut de « thésard » ou de doctorant a certainement participé – malgré mes précautions – à repousser les adolescent·e·s de milieux défavorisés et/ou en situation d'échec scolaire. *A contrario*, comme je l'ai souligné, il est apparu que les élèves les plus « intéressé·e·s à la chose scolaire » (Bourdieu et Passeron, 1964) et ayant un rapport conforme à l'institution, se sont plus volontiers porté·e·s volontaires pour participer à l'enquête.

De surcroît, il est à noter que tous les individus ne présentent pas les mêmes capacités à communiquer et à interagir, notamment avec une personne qui leur est « étrangère », et d'autant plus avec un·e enquêteur·rice (Gumperz J., 1989). De ce fait, il est fort probable que les élèves les moins bien doté·e·s en termes de « capital communicationnel », soit les plus susceptibles d'être assujetti·e·s dans un rapport de domination symbolique (Bourdieu, 2001) instauré à travers les interactions verbales de l'entretien, se soient d'eux/elles-mêmes privé·e·s de participer à l'enquête. En connaissance de cause, j'ai évité de constituer mon corpus en me basant sur le seul principe de « l'arborescence ». En effet, si la plupart des enquêté·e·s m'ont permis d'entrer en contact avec d'autres jeunes proches de leurs cercles de sociabilités, je n'étais pas sans savoir que ce type de démarche tend à circonscrire l'enquêteur·rice à un ou plusieurs sous-groupes spécifiques de la population plus large (Olivier de Sardan, 1995). J'ai donc procédé parallèlement à un choix « raisonné » des enquêté·e·s (Gaudric, Mauger et Zunigo, 2016) en tentant de cibler certain·e·s élèves selon leurs caractéristiques sociales, leur niveau scolaire, ou encore leur niveau

133. Mot notamment utilisé pour signifier qu'elle ne le considère plus comme son père.

d'isolement social – notamment en me fournissant les emplois du temps des classes rassemblant les « *meilleur·e·s* » et les « *pires* » élèves, les documentalistes des CDI m'ont beaucoup aidé à poursuivre ce but. De surcroît, les biais décrits ont été limités en enquêtant dans des lycées aux filières variées (générale et technologique, mais aussi professionnelle), ainsi que dans des Centres Socio-Culturels de QPV. Par ailleurs, j'ai veillé à interviewer aussi bien des élèves semblant exprimer un isolement relationnel que des élèves dont le cercle de sociabilités paraissait étendu. Parce qu'il est apparu que les élèves aux faibles compétences communicationnelles et/ou manifestement en conflit avec toute forme d'autorité se montraient particulièrement réticent·e·s, j'ai construit des modèles de discours visant à « abaisser les barrières » (Goffman, 1973 : 189), à alléger tout ce qui pouvait faire apparaître la situation comme inégale, et à lever leurs appréhensions. L'argumentaire suivant en est un exemple :

« Je ne suis pas un prof, je suis tout le contraire ! Un prof, tu dois l'écouter et te taire. Un prof, il cherche à t'évaluer en te pénalisant si tu lui donnes pas la réponse qu'il attend, si tu fais des fautes d'orthographe, si tu prononces mal un mot ou si tu conjugues mal un verbe... Avec moi, c'est tout le contraire ! Dans un entretien, le but n'est pas de t'évaluer, il ne faut surtout pas que tu cherches à me donner la réponse que tu penses que j'attends ! Tout simplement parce qu'il n'y a pas de mauvaise réponse ! Aucune réponse n'est meilleure qu'une autre ! Toutes tes réponses sont bonnes. Et il ne faut surtout pas que tu cherches à parler en faisant attention à ton vocabulaire, au contraire ! Tu es complètement libre ! Je ne suis pas là pour t'évaluer, je suis là pour t'écouter, je suis tout le contraire d'un prof ! ».

En outre, en raison de ma présence relativement prolongée sur place, les enquêtes en lycée ont présenté un biais incarné par le fait que je n'ai pu empêcher certain·e·s élèves d'échanger entre eux/elles sur les déroulements de leurs entretiens, et sur certaines de mes questions/relances. Certain·e·s d'entre eux/elles ont donc eu davantage de recul pour se plonger dans leurs souvenirs, notamment ceux associés à leur phase d'apprentissage du vélo. À ce biais s'ajoutait une autre limite temporelle liée aux emplois du temps chargés des lycéen·ne·s, imposant quasi-systématiquement des créneaux d'entretien de moins d'une heure. Cependant, dans la mesure où la grande majorité des élèves étaient découragé·e·s à l'idée que l'entretien puisse durer plus de quarante-cinq minutes, l'expérience a montré que cette limite n'en était pas vraiment une. De surcroît, ma présence plus ou moins prolongée (de trois à neuf semaines selon les cas) au sein des lycées comportait l'avantage non négligeable de me conduire à recroiser régulièrement certain·e·s enquêté·e·s, et de me permettre de revenir avec eux/elles sur certains points non abordés lors des entretiens. Cette manière de procéder a été facilitée par le fait que je m'efforçais de réécouter certains entretiens et/ou de relire mes prises de notes au fur et à mesure que l'enquête progressait. Elle s'est avérée fructueuse du fait que j'invitais systématiquement les élèves à revenir me voir (notamment s'ils/elles pensaient à des éléments/souvenirs omis lors de l'entretien), et que les situations qui en découlaient bénéficiaient alors d'un cadre moins formel (absence d'enregistrement).

Qu'en est-il des entretiens réalisés en Centres Socio-Culturels de quartiers prioritaires ?

4.5 Particularités du terrain dans les Centres Socio-Culturels de quartiers prioritaires de Strasbourg

Les entretiens en Centres Socio-Culturels (CSC) de Quartiers Prioritaires de la Politique de la Ville (QPV) ne concernent que l'enquête menée dans la métropole strasbourgeoise (ce qui ne m'a pas empêché d'interviewer des résident·e·s de QPV à Montpellier). En raison d'un accueil particulièrement favorable de la part des président·e·s des quatre structures concernées (3.2.2), mon entrée s'y est avérée plus aisée que dans les lycées. Néanmoins, en raison de la faible fréquentation des filles d'une part, et des adolescent·e·s de plus de 16 ans d'autre part, il s'est avéré beaucoup plus compliqué de trouver des jeunes de la classe d'âge recherchée. Pour chaque CSC, j'ai dû me renseigner sur les horaires auxquels j'avais le plus de chance d'en rencontrer. Si elles ont participé à ma visibilité, mes allées et venues dans les différents CSC (parfois plusieurs fois par jour) se sont souvent avérées infructueuses. Et lorsqu'il m'arrivait de croiser des jeunes correspondant à la cible, j'avais beaucoup de mal à les convaincre. Deux raisons majeures étaient formulées : le manque de temps et le manque d'intérêt pour le vélo. Fréquemment, certain·e·s affirmaient qu'ils/elles n'étaient pas prêt·e·s à m'accorder plus de cinq minutes. En somme, de la même manière que mon statut de « thésard » ou de doctorant a participé à repousser les lycéen·ne·s de milieux défavorisés et/ou en situation d'échec scolaire, il m'a desservi pour susciter un retour positif de la part des adolescent·e·s fréquentant les CSC de QPV. Cette distance sociale m'a notamment été soulignée sur le plan économique par des garçons déscolarisés : « *Ab onais ! Doctorat ! Vous allez gagner plein de tunes quoi !* »¹³⁴; « *Moi je gagne quoi si je fais l'entretien ? Toi je suis sûr que tu fais de la maille !* »¹³⁵. Plus généralement, il est arrivé à plusieurs reprises que des garçons de QPV cherchent à savoir si j'étais rémunéré pour réaliser cette enquête.

De la même façon qu'un·e enquêteur·rice, les enquêté·e·s tentent plus ou moins consciemment de décrypter divers indices sociaux tels que la position de la voix, l'accent, le ton, la manière de se tenir, la physionomie, le regard, ou encore, le véhicule, la tenue vestimentaire, la montre, le dictaphone, etc. Ainsi, malgré ma familiarité avec le langage « adolescent » et en dépit du fait que je me sois efforcé d'utiliser le code vestimentaire ainsi que le langage les plus « neutres » possibles, il est fort probable que cette « neutralité » ait sonné « snob » aux oreilles des jeunes. Néanmoins, loin d'être dans « l'illusion de faire illusion », je n'ai ni visé à me « prendre pour l'un des leurs » ni tenté d'être « accueilli comme l'un des leurs » (Mauger, 1991 : 128). Plus modestement, j'ai cherché à euphémiser la distance sociale afin de contrecarrer l'inconvénient difficilement surmontable incarné par le fait que le/la sociologue est lui/elle-même observé·e par ceux/celles qu'il/elle cherche à étudier.

Dans cette perspective, l'enquête en CSC n'aurait pas été possible si je m'étais contenté d'aller rencontrer les jeunes en faisant appel aux volontaires. Deux stratégies se sont avérées particulièrement fructueuses. La première visait à gagner en proximité en participant aux activités qui leur été proposées dans les différents centres. À plusieurs reprises, j'ai ainsi pris part à des

134. Olivier (Déscolarisé). Extrait du journal de terrain. CSC Cronembourg, Strasbourg, Novembre 2015.

135. Youssef (Déscolarisé). Extrait du journal de terrain. CSC Port du Rhin, Strasbourg, Octobre 2015.

cessions de *street workout*¹³⁶, de musculation, de basket, de tennis de table et de foot. Loin de me contenter de participer, je me suis permis de « vanner », de provoquer, de défier les jeunes et les ai invités à en faire de même avec moi. Dans plusieurs cas, le temps passé avec eux m'a permis d'identifier quels étaient les « chefs de bande », avec qui mes échanges se sont avérés précieux pour l'acceptation du groupe dans son entier à nous parler, voire à nous vanner¹³⁷. Cette démarche m'a permis de faire tomber deux images auxquelles certain·e·s jeunes étaient susceptibles de m'associer : celle de « flicologue » ou de « socio-flic » (Marlière, 2008) d'une part, et celle de l'étudiant exclusivement porté sur l'intellect à laquelle les plus « sportifs » m'avaient probablement identifié, d'autre part.

Ma deuxième stratégie visait à m'appuyer sur les éducateurs·rices ou animateurs·rices, qui ont su, bien mieux que moi, trouver les arguments pour convaincre, voire motiver un·e ou plusieurs jeunes. Il a s'agit le plus souvent de négociations, sous forme de « manipulation » (« *Ab ! Toi tu as 17 ans, tu as de la chance... je pensais que tu avais encore 16 ans ! Du coup c'est bon, tu as le droit d'être interviewé !* ») ; sous forme d'arrangement (« *Le premier qui accepte de faire l'entretien avec David aura au choix, la priorité de passage sur le banc ou la barre de traction pendant un mois !* ») ; ou sous forme de « chantage » (« *Le premier qui refuse de faire un entretien avec David sera sur la touche jeudi soir* »). Si dans un cas, l'entretien a été vécu comme une punition par l'enquêté qui a manifesté son mécontentement en écourtant au maximum ses réponses, dans la quasi-totalité des cas, les jeunes ont joué le jeu et une grande partie m'ont même signifié *a posteriori* avoir passé un moment agréable (explicitement et/ou en m'envoyant un·e de leur camarade).

En dehors de ces deux stratégies, le fait de comprendre et de savoir prononcer un certain nombre d'expressions courantes en arabe a joué à plusieurs reprises en ma faveur pour amoindrir la distance symbolique me séparant des jeunes en question, stupéfait·e·s de me voir comprendre et parfois répondre à certaines de leurs sentences. Dans chaque CSC, le plus difficile a été de décrocher un premier entretien, qui s'est à chaque fois révélé déterminant par la suite, tant il a participé à lever les craintes et appréhensions des plus hésitant·e·s. Il m'est même arrivé de surprendre un adolescent en train de se vanter auprès d'autres d'avoir été choisi en raison de son intelligence, qui faisait de lui un informateur privilégié. Étant probablement perçu comme occupant une position culturelle et économique élevée à ses yeux, il est probable que l'alliance nouée avec lui lors de l'entretien ait pu représenter « à la fois une anticipation de l'accès au "monde des autres" escompté, de la mise en œuvre de stratégies promotionnelles plus ou moins réalistes et que cette alliance fortuite contribue à crédibiliser, un élargissement du capital social mobilisable, une occasion de profits de distinction par rapport à l'entourage, une "évasion" hors du cercle des relations habituelles » (Mauger, 1991 : 136).

Cependant, l'absence de filles à ces activités sportives m'a longtemps posé problème. C'est en contactant le responsable du CSC Hautepierre que la situation s'est débloquée. J'ai ainsi pu prendre contact avec l'animatrice assurant l'« Accueil filles » du vendredi (18h-20h), un créneau

136. Littéralement : « entraînement de rue », le *street workout* est un sport à mi-chemin entre la gymnastique et la musculation qui gagne en popularité depuis quelques années. Le but est de mélanger des figures de force, de souplesse et d'équilibre sans utiliser de charge. Si l'activité se pratique essentiellement en extérieur, le CSC Elsau est équipé d'une infrastructure *indoor* spécialement dédiée.

137. Constat également fait par Isabelle Clair (2005).

encadré réservé aux filles, leur permettant d'élaborer et de mener à bien leurs projets, de participer à l'organisation d'activités, de sorties ou de loisirs divers. C'est dans ce cadre que j'ai pu interviewer trois filles issues de quartier prioritaire en plus de celles interviewées en lycée.

4.6 Présentation chiffrée de l'échantillon

Au total, le corpus comprend 101 entretiens semi-directifs formels réalisés avec 43 garçons et 39 filles âgé·e·s de 17 ou 18 ans, ainsi que 26 de leurs parents. Tous ont été effectués, entièrement retranscrits et analysés par mes soins afin de faciliter un réel suivi et une connaissance approfondie de chacun·e des enquêté·e·s.

La majorité des adolescent·e·s ont 17 ans (66 %). 6 % résident en hypercentre, 33 % dans des quartiers périphériques de l'hypercentre (hors QPV), 17 % en première couronne (hors QPV), 21 % en deuxième couronne (hors QPV), et 23 % en QPV. Il est à noter que si aucun·e des enquêté·e·s ne réside dans une « commune rurale¹³⁸ » selon le découpage de l'INSEE, une grande partie des communes de deuxième couronne peuvent être considéré·e·s comme des « espaces ruraux » si on se réfère à la définition de l'espace rural retenue par le Plan stratégique national de développement rural 2007-2013. Reposant en partie sur des considérations de géographie physique et humaine, ce dernier englobe sous la dénomination d'espace rural, l'espace à dominante rurale et le périurbain – « Le périurbain comprend en effet des paysages de campagne, l'agriculture et la forêt y occupent une place importante. Plus de 35 % des exploitations agricoles y sont situées » (p. 3). Cette considération paraît d'autant plus pertinente que plusieurs villages des métropoles de Montpellier (n = 4) et de Strasbourg (n = 7) comptent moins de 2 000 habitant·e·s et que plusieurs enquêté·e·s en sont issu·e·s (n = 12).

L'échantillon présente par ailleurs une forte hétérogénéité sur le plan des situations scolaires (notamment celui de Strasbourg), avec près de 69 % d'élèves de terminale générale (36,6 %), technologique (18,3 %) ou professionnelle (14,6 %), près de 12 % d'élèves inscrit·e·s en études supérieures (licence, BTS ou classe préparatoire première année), mais également, des jeunes déscolarisé·e·s¹³⁹ (6,1 %), des élèves de classe de première (7,4 %), deux élèves de CAP (certificat d'aptitude professionnelle) (2,4 %), et deux élèves de seconde (2,4 %) (Tableau 20).

Aussi, l'échantillon présente des adolescent·e·s de milieux sociaux variés : 27 % sont assimilables à la catégorie « populaire », 17 % peuvent être dit·e·s « médiateur·rice·s », 29 % correspondent à des « technicien·ne·s », 12 % à des « intellectuel·le·s » et 15 % à des « technocrates » (Encadré 4). Comme expliqué précédemment, l'échantillon n'aurait pas été aussi hétérogène si j'avais continué à vouloir systématiquement interviewer les parents des adolescent·e·s. En somme, si l'hétérogénéité des adolescent·e·s constitue l'un des points forts de l'enquête, l'absence d'entretiens formels¹⁴⁰ avec des parents résidant en QPV en constitue probablement la principale limite. Cette dernière découle du fait que la plupart des adolescent·e·s étaient réticent·e·s à l'idée

138. Communes qui n'appartiennent pas à une unité urbaine.

139. Ni en études, ni en formation, ni sous contrat de travail.

140. Je n'ai pu échanger avec/questionner plusieurs parents aux abords des CSC, mais sans jamais réaliser d'entretiens formels.

que j'interviewe leurs parents, et à ma résolution (discutable) à ne vouloir enquêter que des parents d'adolescent·e·s préalablement interviewé·e·s afin de pouvoir confronter/comparer leurs discours et pratiques. Par ailleurs, la grande majorité des entretiens ont duré entre 45 et 60 minutes ; cinq ont duré entre 35 et 45 minutes et une petite dizaine ont duré entre 60 et 90 minutes. À ces entretiens formels s'ajoutent huit entretiens informels non retranscrits réalisés avec des adolescent·e·s déjà interviewé·e·s. Leur durée varie entre cinq minutes et trente-cinq minutes.

Encadré 4. Découpage des catégories sociales

Nous définissons les catégories populaires comme l'ensemble des groupes sociaux caractérisés par la petitesse du statut social et professionnel, par un faible capital économique et culturel et par un style de vie spécifique (Schwartz, 1998). N'ayant pu obtenir des informations systématisées sur les ressources économiques des parents, nous avons considéré la position sociale des enquêté·e·s en nous basant essentiellement sur le statut social et professionnel ainsi que le capital scolaire de leurs parents.

Nous avons considéré qu'un·e adolescent·e appartient aux catégories populaires lorsqu'il/elle réside dans un ménage constitué exclusivement d'ouvriers·ères et/ou d'employé·e·s et/ou de chômeurs·euses, et qu'aucun de ses parents n'a fait d'études supérieures.

Concernant les catégories moyennes/supérieures, nous avons mobilisé à l'instar de Christine Mennesson, Julien Bertrand et Martine Court (2016), la catégorisation proposée par Agnès Van Zanten (2009). S'inspirant des propositions de Pierre Bourdieu, l'auteure différencie les classes moyennes en fonction du volume et de la structure du capital. Sa proposition prend également en compte le secteur d'emploi et la nature du travail effectué. Elle distingue ainsi quatre groupes de familles : les « technocrates » représentent le pôle économique des classes moyennes supérieures (cadres d'entreprises, ingénieur·e·s et chef·fe·s d'entreprise), les « intellectuel·le·s », le pôle culturel de cette strate supérieure (cadres de la fonction publique, professions intellectuelles et artistiques), les « technicien·ne·s » sont positionné·e·s du côté économique des classes moyennes intermédiaires (« technicien·ne·s », artisan·ne·s commerçant·e·s, professions intermédiaires et employé·e·s des entreprises), et les « médiateur·rice·s » constituent le pôle culturel de cette fraction de classe (professions intermédiaires de l'enseignement, de la santé et de la fonction publique). Les professions libérales apparaissent aussi bien dans le groupe des technocrates que dans celui des intellectuel·le·s.

Comme Christine Mennesson, Julien Bertrand et Martine Court (2016), nous avons estimé plus pertinent de ne pas considérer seulement la position sociale du père, et pris en compte celle des deux parents.

Tableau 20. Zone de résidence, âge, et situation scolaire des adolescent·e·s de l'échantillon

		Montpellier Métropole	Strasbourg Métropole	% total
Zone de résidence	Hypercentre	3	2	6 %
	Quartiers périphériques de l'hypercentre (hors QPV)	8	19	33 %
	1 ^{ère} couronne (hors QPV)	6	8	17 %
	2 ^{ème} couronne (hors QPV)	9	8	21 %
	QPV	3	16	23 %
Âge	17 ans	19	35	66 %
	18 ans	10	18	34 %
Situation scolaire	Terminale générale (S, ES ou L)	16	14	36,6 %
	Terminale technologique	3	12	18,3 %
	Terminale professionnelle	0	12	14,6 %
	Déscolarisé·e	1	4	6,1 %
	Licence 1 ^{ère} année	4	0	4,9 %
	BTS 1 ^{ère} année	1	3	4,9 %
	1 ^{ère} générale (S, ES ou L)	3	0	3,7 %
	1 ^{ère} technologique ou professionnelle	0	3	3,7 %
	Classe préparatoire	0	2	2,4 %
	CAP	0	2	2,4 %
Seconde	1	1	2,4 %	

Lecture : 66 % des adolescent·e·s ont 17 ans, 23 % résident en QPV, 6,1 % sont déscolarisé·e·s.

En outre, 29 % des adolescent·e·s (n = 25) n'avaient pas pratiqué le vélo de manière répétée durant les 12 mois précédant l'enquête (38,5 % des filles, et 20,9 % des garçons). À titre indicatif, le bus constitue le mode de déplacement principal de 33 % d'entre eux/elles, contre 23 % pour le tramway, 21 % pour le vélo, 10 % pour la marche, 5 % pour la voiture (passager·ère), 5 % pour le train, 1 % pour le skateboard/*longboard* (un seul cas, garçon), et 1 % pour le deux-roues motorisé (un seul cas, garçon) (Tableau 21). Bien que l'échantillon ne se veuille pas représentatif, il est également à noter à titre indicatif que le vélo constitue le mode de déplacement principal de 27,9 % des garçons et de 12,8 % des filles. À l'inverse, la marche représente le mode de déplacement d'environ 13 % des filles contre 7 % de garçons. En outre, alors que la voiture (en tant que passagère) constitue le mode de déplacement principal de près de 10 % des filles interviewé·e, elle ne représente l'équivalent pour aucun garçon de l'échantillon.

Par ailleurs, bien que les communes de Montpellier et de Strasbourg soient équipées d'un système de vélos en libre-service (Montpellier) et d'un système de « vélo partagé » (Strasbourg), aucun adolescent·e de l'échantillon n'a déclaré utiliser régulièrement ou occasionnellement le premier type, et un seul adolescent a déclaré recourir (régulièrement) au deuxième. Ce constat est notamment lié à des conditions de location peu adaptées aux personnes mineures (possession d'une carte bancaire, dépôt de garantie etc.), mais également au fait que les contrats avantageux proposés s'adressent aux majeur·e·s¹⁴¹, ou aux étudiant·e·s¹⁴², très minoritaires dans notre échantillon (Tableau 20).

141. C'est le cas du « contrat mobilité jeune » permettant d'accéder à l'intégralité du réseau TaM (Tramway, Bus), correspondances comprises, aux parkings P+Tram, aux véloparcs, à Vélo magg libre-service et aux parkings TaM du centre-ville de Montpellier. Cf. le site de la TaM : <http://commercial.tam-voyages.com/contrat-mobilite-jeune.html>.

142. À Strasbourg, les tarifs Vélhop de location longue durée pour les particuliers s'avèrent plus avantageux pour les étudiant·e·s (« Formule Spéciale Étudiant » = 42 euros/10 mois) que pour les non-étudiant·e·s de 16 à 26 ans (« tarif réduit - 26 ans » = 68 euros l'année) Cf. le site de l'Eurométropole : http://www.velhop.strasbourg.eu/sag_vld_tarifs.html.

Tableau 21. Mode de déplacement principal des adolescent·e·s interviewé·e·s

	Montpellier Métropole		Strasbourg Métropole		Total %
	Garçons	Filles	Garçons	Filles	
Bus	6	5	9	7	33 %
Tramway	3	4	6	6	23 %
Vélo	3	2	9	3	21 %
Marche	1	2	2	3	10 %
Voiture (passager·ère)	0	1	0	3	5 %
Train	1	0	2	2	6 %
Skateboard/ <i>longboard</i>	0	0	1	0	1 %
Deux-roues motorisé	0	0	1	0	1 %

Lecture : le vélo constitue le mode de déplacement principal de 21 % des adolescent·e·s interviewé·e·s.

4.7 Expérimentation directe et observation directe

Comme cela a été souligné précédemment, l'enquête ne se base pas seulement sur des entretiens mais sur la combinaison entre des entretiens et de l'observation.

Le travail d'observation s'est caractérisé tant par de l'expérimentation directe que de l'observation directe. Dans la première situation, il s'agissait d'expérimenter à vélo des contextes particuliers décrits par des enquêté·e·s : une piste cyclable décrite comme particulièrement confortable ou dangereuse, un parc particulièrement apprécié, une forêt/un bosquet/le quai d'un canal perçus comme particulièrement insécurisants, un terrain à bosses, etc. Une démarche notamment utile pour mieux situer les récits et compléter les informations recueillies.

Dans la deuxième situation, il s'agissait d'observer directement des pratiques en train de se faire. L'essentiel de ce type observations s'est effectué aux abords de collèges/lycées, de CSC, de stades (essentiellement *citystades*), et de places (ou esplanades). J'ai notamment pu observer les tenues vestimentaires, équipements et vélos des adolescent·e·s, mais également leurs manières de se tenir sur leur vélo, leurs manières de monter dessus, d'en descendre, de traverser sur un passage piéton, de franchir un trottoir, de doubler, de transporter/se faire transporter sur le porte bagage arrière (plus rarement sur le guidon ou le tube supérieur du cadre), de franchir l'enceinte de l'établissement, de stationner devant l'établissement en faisant des figures/des dérapages, de s'échanger leurs vélos, etc.

Au même titre que mon statut d'observateur (tantôt « incognito », tantôt « à découvert ») (Arborio, 2007), le degré et les modalités de ma participation ont considérablement varié selon les contextes d'observation. D'une manière générale, plus je passais de temps dans un lycée/un CSC, plus le nombre d'adolescent·e·s informé·e·s des raisons de ma présence augmentait, plus mes observations tendaient à se faire à découvert. En outre, mises à part quelques exceptions, mon degré de participation est resté faible. Plus précisément, j'ai participé à très peu de situations de pratiques à vélo en tant que cycliste, mais j'ai parfois observé des pratiques cyclistes tout en participant à d'autres activités (principalement le *street-foot*, et essentiellement avec des garçons).

Cet aspect découle du fait que j'insistais, lorsque je me présentais, sur le fait que je n'étais pas là pour faire la promotion du vélo¹⁴³, d'où le choix de ne pas m'afficher à vélo sur le terrain. Il

143. « Moi je m'en fous que les gens fassent plus de vélo, je ne suis pas là pour vous dire de faire plus de vélo, je n'ai rien à vendre, donc n'essayez surtout pas de me dire que vous pensez que le vélo c'est merveilleux si vous ne le pensez pas ».

m'arrivait par ailleurs de commencer des observations incognito, puis de venir me présenter aux protagonistes pour obtenir des informations complémentaires par questions – avantage considérable de l'approche à découvert (Arborio et Fournier, 1999).

Au-delà de l'observation des pratiques de « grand·e·s adolescent·e·s », j'ai également été attentif à des situations de pratiques d'enfants ou de préadolescent·e·s, le plus souvent en interaction avec leurs pairs ou leurs parents. Pour ce faire, l'observation incognito a largement été privilégiée, permettant une meilleure adéquation des constats à la réalité ordinaire et facilitant la compréhension intime des rôles sociaux (Arborio et Fournier, 1999). À proximité du stade de foot d'un village situé à l'extrémité Est de la métropole montpelliéraine, j'ai par exemple pu observer (en incognito) la manière dont un père pouvait inciter son fils à prendre des risques à vélo, notamment en prenant lui-même des risques¹⁴⁴. De la même manière, j'ai pu noter dans mon journal de terrain des situations concrètes de pratiques entre pairs au cours desquelles le vélo servait de support à l'apprentissage d'une composante essentielle de la virilité : la prise de risque.

En m'inspirant de la grille générale proposée par Henri Peretz (1998), je me suis concentré dans chaque situation d'observation, sur quatre dimensions renvoyant à différents niveaux de questionnements :

- Le lieu : description de l'environnement du lieu ; À quel usage est-il *a priori* dédié ? L'activité observée correspond-elle à un usage ponctuel ou habituel de ce lieu ? Quelle est son occupation ? Est-il très peuplé ou peu (densité) ? Comporte-il des objets/un décor particuliers, dans quelle configuration ?
- Les personnes : combien de personnes sont là ? Quelle est/comment évolue leur(s) position(s) dans l'espace (nous avons parfois fait des plans et/ou pris des photos). Quelles sont leurs caractéristiques apparentes : sexe, âge, ethnie, tenue vestimentaire, signes d'appartenance sociale. Existe-t-il des liens d'interconnaissance entre elles ? Lesquels ?
- L'activité ou les activités : à quoi les personnes en question jouent-elles ? Les activités en cours répondent-elles à des règles formelles ? Lesquelles ? Existe-t-il une activité centrale (celle qui réunit le plus de monde et/ou qui fait le plus de bruit et/ou vers laquelle les regards sont tournés), des activités secondaires ? Les protagonistes sont-ils/elles tou·te·s en accord avec ces règles ?
- Les rôles : quels sont les rôles remplis par les différentes personnes ? Selon quels critères ? Sexe ? Âge ? Ont-elles des interactions verbales ? Lesquelles ? De quelle manière (durée, hauteur et ton de la voix, etc.) ?

Enfin, j'ai cherché à chiffrer tout ce que je pouvais chiffrer (Peneff, 1995) : nombre de vélos dans l'abri-vélo, nombre de vélos dotés de garde-boue avant/arrière, nombre de garçons/filles qui franchissent le portail sur leur vélo, ou qui traversent à tel endroit sans descendre de leur vélo dans tel laps de temps.

144. Notamment en dérapant volontairement quitte à perdre complètement l'équilibre, mais aussi en tentant de sauter par-dessus un muret afin de le franchir tout en restant sur son vélo.

4.8 « L'après-coup » qui prime en matière d'éthique

Nombre de chercheur·e·s en sciences sociales soulignent que les principaux questionnements déontologiques surviennent souvent *a posteriori*, une fois l'enquête de terrain achevée (Fassin, 2008 ; Sakoyan, 2008) : c'est « l'après-coup » qui prime en matière d'éthique (Razy, 2014). Malgré toutes les précautions prises, je n'ai pas vraiment dérogé à cette règle. Comme je l'ai largement souligné, il n'a pas toujours été facile de recruter des adolescent·e·s de la classe d'âge recherchée. Cependant, je n'avais pas songé lors de la préparation des enquêtes aux sentiments de frustration que les adolescent·e·s exclu·e·s du processus, notamment les « trop jeunes », pouvaient ressentir. Les réflexions de Mustapha El Miri et Philippe Masson (2009 : 7) sont éclairantes à ce sujet : « [La procédure du « consentement éclairé »] n'existe que pour donner aux enquêté[e]s la possibilité de refuser l'investigation sociologique. Mais ne devrait-elle pas donner aussi la possibilité de dire "oui, nous voulons être étudiés" ? [...] Y a-t-il un droit à être l'objet d'enquête sociologique ? ».

Ainsi, il est arrivé que, parce que je n'avais pas suffisamment insisté sur l'âge des adolescent·e·s recherché·e·s, ou que mes entremetteurs·euses (parfois des adolescent·e·s déjà enquêté·e·s) n'y avaient pas suffisamment prêté attention, je me retrouve en situation de refuser un entretien à des adolescent·e·s¹⁴⁵ qui prenaient l'initiative de venir me rencontrer. Alors que ceux/celles-ci manifestaient un vif intérêt de participer comme l'avaient fait leur·s camarad·e·s un peu plus âgé·e·s, ils/elles se retrouvaient parfois exclu·e·s, voire stigmatisé·e·s suite à notre refus en présence de ces derniers·ères.

L'entretien sociologique est une occasion de donner la parole à des enfants ou adolescent·e·s qui ne l'ont que rarement, une opportunité de leur montrer que ce qu'ils ont à dire est important, et sera écouté, et je n'en avais pas nécessairement conscience lors de la préparation des enquêtes. Cette prise de conscience tardive m'a néanmoins conduit en fin d'enquête, à accorder davantage d'attention à ces adolescent·e·s particulièrement motivé·e·s, en prenant le temps de les écouter, en les enregistrant, et en les convainquant que leurs témoignages était tout aussi précieux que ceux de leurs aîné·e·s¹⁴⁶.

Nous venons de détailler les caractéristiques, le déroulement et les modalités des enquêtes de terrain menées. À partir des données issues de ces dernières, nous allons élaborer dans la partie qui suit, un outil d'analyse sous forme de typologie permettant de rendre intelligible la diversité et la fluidité des manières de penser et de pratiquer le vélo des adolescent·e·s. Dans un deuxième temps, l'enjeu sera de s'appuyer sur l'outil en question pour dégager les principales tendances d'évolution de ces *manières d'être pratiquant·e* selon le sexe, les milieux socio-économiques et résidentiels au cours de l'adolescence.

145. Aussi bien de filles que des garçons, de différents milieux socio-économiques et résidentiels.

146. Ces entretiens n'ont pas été retranscrits mais ont constitué un véritable atout pour appréhender et analyser les itinéraires de certain·e·s adolescent·e·s.

CHAPITRE 4 : Rendre intelligible et décrire la diversité et la fluidité des manières de penser et de pratiquer le vélo des adolescent·e·s

L'objectif premier de ce chapitre est d'élaborer une typologie permettant de rendre intelligible la diversité et la fluidité des manières de penser et de pratiquer le vélo des adolescent·e·s. Comme précisé en introduction, nous nous intéresserons essentiellement aux pratiques de mobilités actives libérées de cadres institutionnels. Dans la partie qui suit, nous allons voir qu'à notre connaissance, il n'existe pas dans la littérature scientifique internationale de typologie de cyclistes appropriée à notre objet de recherche.

1. Dépasser les typologies existantes

1.1 Des typologies réservées aux adultes et n'appréhendant pas le vélo comme une pratique en soi

La littérature scientifique rassemble de nombreuses typologies de cyclistes. En s'intéressant à des individus à la fois cyclistes et titulaires du permis de conduire, Mette Jensen (1999) est l'une des premières à avoir évoqué différents types de cyclistes. Parmi six catégories construites en fonction des rapports passionnés ou nécessaires à la voiture, au vélo, et aux transports en commun, l'auteure distingue trois types d'utilisateurs·rices de vélos et transports en commun : « Les cyclistes ou usagers de transports en commun de cœur », utilisent l'un ou l'autre par choix et décident de ne pas posséder de voiture ; « Les cyclistes ou usagers de transports en commun de commodité » utilisent l'un ou l'autre parce que c'est le mode le plus pratique ; et « Les cyclistes ou usagers de transports en commun de nécessité » utilisent l'un ou l'autre parce qu'ils n'ont pas les moyens de s'offrir une voiture.

La même année, Francis Papon (1999) distingue « les cyclistes sportif[·e]s », qui ne font que des déplacements à vélo pour faire du sport ou se promener, « les cyclistes optatif[·ve]s », qui font des déplacements utilitaires à vélo alors qu'ils/elles ont accès à une voiture (permis et voiture), et les « cyclistes usuel[·le]s » qui font des déplacements utilitaires à vélo et qui n'ont pas accès à une voiture.

En dressant une typologie basée sur des critères saisonniers et selon la fréquence d'utilisation du vélo, Anna Bergström et Rolf Magnusson (2003) mettent pour leur part en évidence le rôle déterminant des conditions météorologiques. Quatre types sont établis : « Les cyclistes hivernaux » (*winter cyclists*), « les cyclistes seulement estivaux » (*summer-only cyclists*), « les cyclistes non-fréquents » (*infrequent cyclists*) et les « jamais cyclistes » (*never cyclists*). Les analyses qui en découlent indiquent notamment que les « cyclistes hivernaux » (pratiquant toute l'année) sont davantage motivé·e·s par l'exercice, que les « cyclistes seulement estivaux » sont négativement

impacté·e·s par les conditions météorologiques et par la route, et que les « cyclistes non-fréquents » et les « jamais cyclistes » sont particulièrement découragé·e·s par les durées de trajet.

Quelques années plus tard, Roger Geller (2006) propose une typologie qui classe quatre types de cyclistes navetteurs selon leur niveau de confort sur différents types de rues et d'infrastructures : « les hors de question », « les intéressés mais inquiets », « les enthousiastes et confiants », et « les forts et intrépides »¹⁴⁷.

En 2011, la typologie proposée par Jacob Larsen et Ahmed El-Geneidy permet de montrer que les cyclistes utilitaires réagissent d'autant mieux à la diversité des infrastructures qu'ils pratiquent fréquemment. Elle distingue ceux/celles qui « utilisent un vélo fréquemment, dans toutes les conditions » ; ceux/celles qui « utilisent un vélo régulièrement, dans des conditions moyennes » ; et ceux/celles qui « utilisent un vélo occasionnellement, dans de bonnes conditions ». En plus de souligner que les cyclistes les moins assidu·e·s sont plus susceptibles de préférer les aménagements cyclables physiquement séparés du trafic motorisé que les autres, les auteurs montrent que les cyclistes « fréquents » pratiquent sur des trajets plus longs que les autres cyclistes.

Plus récemment, la typologie réalisée par Roger Geller (2006) a fait l'objet d'analyses dans une autre étude (Dill et McNeil, 2013) qui pointe du doigt quelques résultats curieux, comme le fait que les membres du groupe « intéressé[·e]s mais inquiets[·ètes] » pratiqueraient davantage que les « fort[·e]s et intrépides ».

Les données découlant de ces typologies manquent néanmoins de détails vis-à-vis de la répartition des cyclistes selon leur sexe, ainsi que sur certaines dimensions structurantes avérées des habitudes de pratiques du vélo, notamment l'influence positive des pairs (Sherwin *et al.*, 2014). En outre, la plupart des typologies de cyclistes se focalisent sur les adultes d'une part, et cantonnent souvent le vélo à un mode de transport utilitaire d'autre part, ou du moins à un moyen de réaliser une/des activité·s. Un constat problématique vis-à-vis de notre objet de recherche sachant que durant l'adolescence, une partie non négligeable des pratiques du vélo n'ont pas de motif primaire à destination mais prennent la forme de mobilités « circulaires », de « jeux en mouvement », de poursuites, ou autres « jeux de provocation » (Devaux, 2013), qui pour être appréhendés, invitent à recourir à une acception dépassant la simple adéquation « origine-destination » des déplacements. D'où l'intérêt d'appréhender les mobilités à vélo non pas comme des moyens de réaliser des activités, mais comme des pratiques en soi.

1.2 Résumer la méthode employée

Notre typologie a été élaborée sans présupposer de catégories *a priori*. En revanche, certaines dimensions se sont révélées discriminantes au fil de nos recherches pour distinguer les adolescent·e·s entre eux/elles. Une attention soutenue a ensuite été portée à ces dimensions en en systématisant l'étude dans les entretiens. Chacun d'entre eux a fait l'objet d'une fiche où la position de l'enquêté·e a été condensée et structurée afin de chercher à identifier et à comprendre

147. “No way no how”, “Interested but concerned”, “Enthusiastic and confident” et “Strong and fearless”.

les récurrences observées. Parce que plusieurs interlocuteurs·rices ne pratiquent plus le vélo depuis plusieurs années, et parce que d'autres déclarent ne pas en faire durant l'année scolaire mais pratiquer quasiment tous les jours durant l'été, nous avons décidé de construire notre typologie en tenant compte de la position des individus lors des douze mois précédant les dernières pratiques déclarées. Nous avons alors commencé par repérer des *manières d'être pratiquant·e*¹⁴⁸ contrastées et intelligibles à partir de l'analyse approfondie des entretiens perçus comme les plus « aisément compréhensibles (principe de vraisemblance) » (Demazière, 2013 :337) vis-à-vis des dimensions structurantes identifiées. Dès cette phase initiale, trois figures typiques ont été dégagées (*utilitaristes, récréatifs·ves* et *adeptes*, cf. Tableau 22) et ont joué des rôles d'attracteurs afin que d'autres discours puissent y être agrégés. En parallèle, les dimensions structurantes ont été révisées, puis explicitées. Cependant, nombre d'entretiens « résistaient au classement » (Demazière, 2013 : 337) et les manières incertaines, fluides ou composites d'être pratiquant·e étaient trop fréquentes pour être délaissées ou simplement réduites par classement dans un tas. La suite de notre entreprise s'inspire fortement de la démarche cartographique proposée par Didier Demazière (2013), préconisant de ne pas négliger les entretiens qui mettent en échec les principes de vraisemblance et de ressemblance au fondement de la démarche typologique. Nous nous sommes alors basés sur les *manières types d'être pratiquant·e* préalablement dégagées afin d'analyser les variations et les déclinaisons repérables dans les périmètres de chaque pôle attracteur, ce qui a eu pour effet d'en étendre et d'en nuancer le contenu. Afin d'asseoir notre démarche dans une perspective strictement qualitative, nous avons écarté les variations réductibles à des gradients d'intensité dont les écarts ne pouvaient être compréhensibles qu'en termes de distance de longueur variable, d'amplitude par paliers, ou d'échelle graduée. Toujours dans l'optique de considérer les entretiens qui « résistaient au classement », nous avons ensuite cherché à inventorier des zones intermédiaires entre les différents types, ce qui nous a permis d'identifier à la fois ce qui les relie entre eux, en repérant des points de contact, et ce qui les oppose au regard de ces mêmes catégories frontières. À défaut de renoncer à la nécessité d'intelligibilité en allongeant la liste des *manières types d'être pratiquant·e* du vélo, nous avons ainsi cherché à produire une description plus fine des manières de penser et de pratiquer le vélo des adolescent·e·s. Pour ce faire, Didier Demazière (2013 : 342) recommande « d'identifier les dimensions qui structurent l'espace de circulation » des manières types, ce qui implique d'intégrer graduellement l'ensemble des entretiens dans l'analyse en les situant dans l'espace en construction. La carte des *manières d'être pratiquant·e* du vélo a donc été ajustée, affinée, complétée, corrigée par un travail itératif, dans un double mouvement d'intégration d'entretiens supplémentaires et de correction des catégorisations. Ce n'est qu'à l'issue de ce processus qu'elle a été stabilisée autour des dimensions qui la structurent. Comme le souligne l'auteur (*ibid.*), une telle entreprise ne peut se réaliser sans procéder à une réduction. Inévitablement, nous avons ainsi dû parfois trancher pour privilégier une définition de situation à une autre. À cette réduction, s'est ajoutée une nécessité de traduction, puisque les discours particuliers des différent·e·s interviewé·e·s ont été comparés, puis parfois raccordés, avec une catégorie analytique.

148. La formule « manières d'être pratiquant·e » peut sembler emphatique, mais elle nous paraît la plus à même de signifier que nous nous intéressons tant aux manières de pratiquer le vélo qu'aux différents sens que les pratiquant·e·s leur attribuent.

2. Cartographier les *manières types d'être pratiquant·e* du vélo des adolescent·e·s en milieu urbain

Comme on peut le voir dans le Tableau 22, les trois figures contrastées et intelligibles dégagées lors de la première phase ont été nommées *utilitaristes*, *récréatifs·ves* et *adeptes*. Deux dimensions particulièrement structurantes ont émergé : les rapports que les adolescent·e·s entretiennent dans leurs pratiques avec le potentiel utilitaire du vélo, et ceux qu'ils/elles entretiennent avec le potentiel récréatif du vélo. En fonction de ces deux dimensions, les trois figures traduisent des *manières types d'être pratiquant·e* foncièrement différentes (Tableau 22). Pour les *utilitaristes*, le vélo est réduit à une fonction utilitaire, il ne constitue d'ailleurs pas le mode de déplacement préféré : sauf exception, les mobilités répondent à un besoin de déplacement. Sauf exception, les mobilités des *récréatifs·ves* ne répondent pas à des besoins de déplacement, mais sont engagées pour le divertissement. Enfin, pour les *adeptes*, les mobilités sont alternativement et/ou simultanément engagées pour le divertissement et/ou pour répondre à un besoin de déplacement. Le vélo constitue par ailleurs le mode de déplacement préféré et le ou l'un des divertissements préférés.

Tableau 22. Trois *manières types d'être pratiquant·e* du vélo durant l'adolescence

Rapport entretenu avec	<i>Utilitaristes</i>	<i>Récréatifs·ves</i>	<i>Adeptes</i>
Le potentiel utilitaire du vélo	Sauf exception, les mobilités répondent à un besoin de déplacement	Sauf exception, les mobilités ne répondent pas à un besoin de déplacement	Seule une partie des mobilités répond à un besoin de déplacement
Le potentiel récréatif du vélo	Sauf exception, les mobilités ne sont pas engagées pour le divertissement	Sauf exception, les mobilités sont engagées pour le divertissement	Seule une partie des mobilités est engagée pour le divertissement

2.1 Prendre en compte les variations et déclinaisons entre les *manières types d'être pratiquant·e*

Bien que précisément délimités, les attracteurs que constituent chaque type fédèrent des variantes non uniformes. Malgré plusieurs traits saillants, les *utilitaristes* présentent des manières divergentes de penser leurs pratiques. L'analyse de ces variations, soit l'exploration du périmètre du pôle attracteur que constitue ce type, permet de repérer deux déclinaisons. Pour une majeure partie des *utilitaristes* – notamment des filles – le vélo est perçu et décrit comme un mode de déplacement commode, confortable. Essentiellement pratiqué sur piste cyclable, le vélo est présenté comme un choix pratique. Pour une plus petite partie d'entre eux/elles – essentiellement des garçons – le vélo est décrit comme une contrainte utile : bien qu'il leur soit nécessaire, il ne serait pas choisi en présence d'autres alternatives. Il est par ailleurs aussi bien pratiqué sur piste cyclable qu'en cohabitation avec le trafic motorisé. Ce constat semble fortement lié, d'une part au

fait que les *utilitaristes* filles pratiquent plus souvent accompagnées de copines, d'autre part au fait que celles tendant à percevoir leur usage du vélo comme une contrainte sont moins encouragées par les parents à continuer d'adopter ce mode¹⁴⁹ que les garçons du même âge ; nous y reviendrons.

En dépit de plusieurs traits caractéristiques, les *récréatifs·ves* font état de rapports au divertissement divergents. Alors que les *utilitaristes* et les *adeptes* déclarent tou·te·s utiliser/avoir utilisé au moins occasionnellement le vélo seul·e·s, une partie des *récréatifs·ves* – essentiellement constituée de filles – ne pratique jamais/n'ont jamais pratiqué en l'absence d'adulte, le vélo reste/est resté pour eux/elles une pratique familiale en présence d'adulte·s. Une seconde partie des *récréatifs·ves* – davantage constituée de filles mais dans une moindre mesure – pratiquent/ont pratiqué de manière répétée en l'absence d'adulte, mais jamais en solitaire. Pour eux/elles, le vélo n'est ni réduit à une pratique familiale, ni réduit à une pratique surveillée par un adulte, il représente le moyen de partager une activité, aussi bien en famille, qu'entre pairs :

« *Non seule c'est l'ennui, pour moi le vélo c'est une activité collective, en famille ou entre potes* » (Camille, licence 1^{ère} année information/communication).

« *Les seules fois où je le prends c'est quand mes potes me disent : "on va faire du vélo !", sinon je le laisse dans ma cave. [...] Franchement, moi je me suis jamais dit : "euh bon je vais faire du vélo tout seul !"* » (Mihály, Term. STMG¹⁵⁰).

Pour la partie restante – essentiellement constituée de garçons – le vélo n'est pas réduit à une pratique collective, il constitue aussi une pratique individuelle, pouvant même être motivée par un désir d'indépendance, voire de recueillement :

« *Le vélo c'est aussi un moyen de s'évacuer [...] d'être seul, tranquille, se reposer intellectuellement, mentalement* » (Quentin, 1^{ère} S).

En outre, on peut distinguer les *récréatifs·ves* qu'on pourrait qualifier simplement de « baladeurs·euses » – groupe essentiellement constitué de filles – dont l'essentiel des pratiques se réduit à des promenades dépourvues de dimension « ludo-sportive »¹⁵¹, des *récréatifs·ves* - « ludo-sportifs·ves » – groupe essentiellement constitué de garçons – qui peuvent également se balader mais dont l'essentiel des pratiques prend une dimension ludique. Ces dernières peuvent à la fois être assimilées à ce que Pierre Parlebas (2007 : 24) qualifie de « quasi-jeux sportifs », soit des « jeux physiques informels, dénués de règles, soumis à des usages locaux et dépendants des impératifs du milieu », ou de « jeux sportifs de rue », soit des « pratiques ludomotrices urbaines, parfois nouvelles, parfois imitant des sports consacrés, qui se donnent des règles simples et fluctuantes en gardant une grande part d'improvisation ». Il peut s'agir de jeux solitaires, mais aussi de jeux d'opposition, où sont notamment confrontées agilité et puissance physique. Même lors de ce qui peut être qualifié de « balade », la mobilité en question est indissociable du jeu : le

149. Elles tendent notamment dans ce cas à être plus souvent accompagnées en voiture que les garçons.

150. STMG : Sciences et Technologies du Management et de la Gestion.

151. Il ne s'agit pas de jouer, ni sur/avec le vélo, ni sur/avec le terrain pratiqué, ni par interaction avec autrui, ce qui n'empêche pas de pouvoir en retirer du plaisir.

vélo est perçu et pratiqué comme un instrument de jeu, le terrain pratiqué est perçu et pratiqué comme un terrain de jeu. Cette dernière *manière type d'être pratiquant·e récréatif·ve–ludo-sportif·ve* est par ailleurs celle qui se retrouve chez quasiment tou·te·s les *adeptes*, filles comme garçons.

Malgré plusieurs traits particuliers, les *adeptes* diffèrent selon qu'ils/elles appartiennent ou non à une communauté de cyclistes plus fermée que celle qui rassemble implicitement l'ensemble des cyclistes. C'est notamment le cas de membres d'ateliers associatifs d'autoréparation de vélo¹⁵², de clubs de vélo (cyclo-cross, bike-polo, cyclisme artistique), de communautés de cyclovoyageurs·euses, ou encore, de « *fixed crews* »¹⁵³. Très au fait des principaux bienfaits du vélo sur le plan de la santé et de l'environnement, ces *adeptes* adoptent une posture partisane en tenant parfois des discours dithyrambiques et en promouvant leurs pratiques auprès de leur entourage, certain·e·s se vantant même d'avoir initié, voire « converti » plusieurs de leurs proches. Entouré·e·s d'autres *adeptes*, ils/elles aiment partager leur passion et ont ainsi l'habitude de la pratiquer régulièrement en groupe¹⁵⁴. À l'opposé, une partie des *adeptes* entretiennent un rapport confidentiel au vélo. Ils/elles ne se déclarent attaché·e·s à aucune cause particulière et n'appartiennent à aucune forme d'organisation fédératrice autour de leurs pratiques, ce qui ne les empêche ni de considérer le vélo comme l'une de leurs activités favorites, ni de pratiquer parfois avec un pair ou un membre de leur famille. Si le groupe constitué par les *adeptes* est – en proportion – constitué de peu de filles (n = 4 contre 13 garçons), les adolescentes se répartissent autant dans la déclinaison des partisan·e·s que dans celle des *confidentiel·le·s*.

2.2 Relier les *manières types d'être pratiquant·e*

Bien que désignant des pratiquant·e·s opposé·e·s, les *utilitaristes* et les *adeptes* ont notamment en commun d'exploiter le potentiel utilitaire du vélo en mettant en avant sa dimension « pratique ». Une démarche commune qui se traduit pourtant différemment chez les deux types. Les *utilitaristes* admettent la facilité d'utilisation du vélo sur des itinéraires coutumiers, la plupart du temps équipé·e·s en aménagements cyclables qu'ils/elles estiment sécurisants. Les *adeptes* sont d'abord séduit·e·s par le potentiel d'adaptation conféré par le vélo, souvent décrit par la formule : « *à vélo on peut aller où on veut quand on veut* ». En d'autres termes, si pour les premiers·ères, l'idée de « praticité » rime avec « facilité », elle rime avec « flexibilité » ou « adaptabilité » pour les second·e·s. Aussi, si pour les *utilitaristes* le vélo permet des utilisations quasi-standardisées¹⁵⁵ se traduisant par une faible propension à investir des itinéraires connus, les *adeptes* pratiquent volontiers le vélo de manière circonstanciée (Figure 5), n'hésitant pas à varier leurs itinéraires, à improviser en cours de pratique et à s'aventurer dans des espaces inconnus.

152. Ateliers de promotion du vélo principalement basés sur l'apprentissage de la mécanique, le réemploi de vélos inutilisés ainsi que l'organisation de festivités sur le thème du vélo. Notre échantillon compte deux membres de « Bretz'Selle » (Strasbourg), et deux membres du « Vieux biclou » (Montpellier).

153. Équipe d'adeptes de *fixie* (vélo monté avec une roue arrière dont l'unique pignon est solidaire de celle-ci) notamment réunis pour échanger sur leurs pratiques/expériences et organiser des *rides* (promenades). Nous reviendrons plus en détail sur le sujet dans le prochain chapitre.

154. Atteignant dans certains cas plus d'une dizaine de membres.

155. Leurs pratiques présentent généralement peu, voire aucune variation/improvisation et se traduisent par un faible nombre d'itinéraires répétés.

Figure 5. Relier les utilitaristes et les adeptes



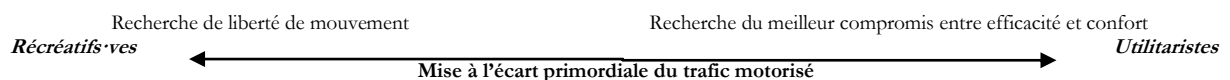
Les *adeptes* ont également un point commun avec les *récréatifs·ves* : celui d'exploiter le potentiel de divertissement du vélo. Mais, si les pratiques des *récréatifs·ves* se réduisent à la quête de divertissement, ce n'est pas le cas de celles des *adeptes*, dont les mobilités répondent aussi à un besoin de déplacement. En outre, si les pratiques des *récréatifs·ves* sont généralement associées à des manières de se distraire, d'occuper son temps, voire de lutter contre l'ennui, celles des *adeptes* sont davantage assimilables à l'exercice d'une passion (Figure 6).

Figure 6. Relier les récréatifs·ves et les adeptes



Les *récréatifs·ves* sont également indirectement lié·e·s aux *utilitaristes* dans la mesure où les uns comme les autres cherchent impérativement à se mettre à l'écart du trafic motorisé. Une conduite commune qui se traduit pourtant différemment chez les deux types. Si les *utilitaristes* sont généralement à la quête du meilleur compromis entre efficacité et confort¹⁵⁶ et privilégient les voies réservées aux cycles, les *récréatifs·ves* recherchent avant tout de la liberté de mouvement et privilégient pour ce faire les zones de circulation apaisées (voies réservées à la desserte locale, places, parking...), les chemins, ou les pistes cyclables en site propre (Figure 7).

Figure 7. Relier les récréatifs·ves et les utilitaristes



En somme, après ajustements, corrections, et affinements, la carte des *manières types d'être pratiquant·e* du vélo a été stabilisée autour de quatre dimensions qui la structurent :

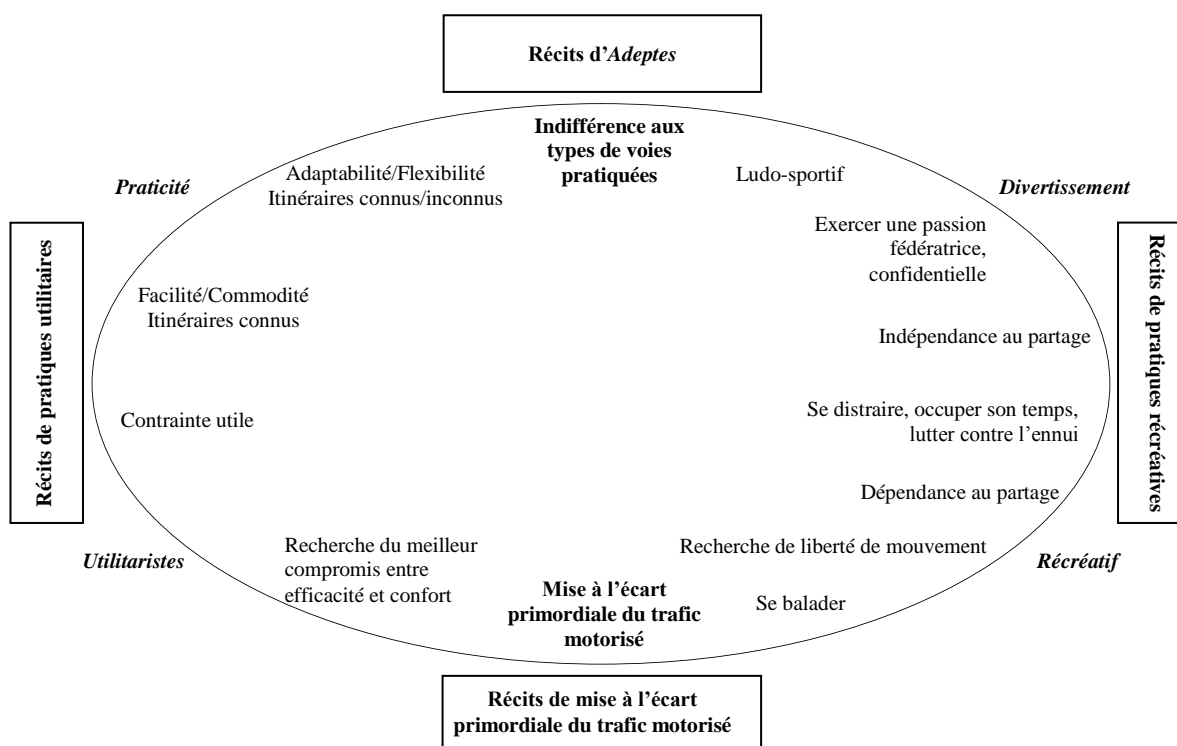
- Le rapport au potentiel *utilitaire* du vélo ;
- Le rapport au potentiel *récréatif* du vélo ;
- Le rapport (cycliste) au trafic motorisé ;
- Le rapport (cycliste) à la pratique solitaire.

156. La notion de confort étant fortement associée à leur sentiment de sécurité.

2.3 Créer un espace structuré et continu entre les *manières types d'être pratiquant·e*

L'opposition principale confronte les récits orientés vers des pratiques récréatives du vélo à ceux relatant des pratiques utilitaires. Cette opposition fonctionne comme un gradient sur lequel les entretiens se distribuent, depuis ceux qui ne relatent que des pratiques motivées par une nécessité de déplacement jusqu'à ceux qui n'évoquent que des pratiques de divertissement, en passant par ceux qui expriment une certaine ambivalence. Cette tension se décline dans l'éventail des récits relatifs à la deuxième opposition principale. Quand ceux-ci s'inscrivent dans le registre des *adeptes*, la dimension utilitaire traduit l'adaptabilité, la flexibilité que le vélo confère (« *on va où on veut quand on veut* »), et la dimension récréative est alors incarnée par la passion, *fédératrice* ou *confidentielle*, des pratiquant·e·s. Dans le registre de la mise à distance du trafic motorisé sont dissociées la quête du meilleur compromis entre efficacité et confort, et la recherche de liberté de mouvement. La deuxième opposition principale dissocie les récits d'*adeptes* à ceux évoquant la mise à distance primordiale du trafic motorisé. Quand ils expriment un usage utilitaire, les discours des *adeptes* attribuent au vélo le statut de leur mode de déplacement préféré et décrivent une certaine indifférence aux types de voies pratiquées (dont celles qui sont partagées avec les véhicules motorisés, mais également celles qui sont réservées à d'autres types d'usagers, notamment la plateforme du tramway). À l'extrême opposé, ceux qui expriment une utilisation utilitaire mais prônent une mise à l'écart primordiale du trafic motorisé, présentent le vélo comme un mal nécessaire, une contrainte utile. Lorsqu'ils relatent des pratiques récréatives, les discours des *adeptes* décrivent une passion, alors que ceux qui prônent une mise à l'écart essentielle du trafic motorisé mettent davantage en avant le passe-temps, voire la lutte contre l'ennui qu'incarne le vélo pour l'adolescent·e. Enfin, dans le registre des pratiques récréatives sont dissociées les *indépendant·e·s* et les *dépendant·e·s* au partage de leurs pratiques : les premiers·ères alternant entre pratique solitaire et collective, les second·e·s déclarant ne jamais pratiquer seul·e·s (Figure 8).

Figure 8. Carte des *manières types d'être pratiquant·e* du vélo des adolescent·e·s en milieu urbain



3. Compléter la méthode cartographique

3.1 Revenir sur les principaux choix de réduction effectués

Si l'opération de cartographie nous permet d'éviter de ranger les unités d'analyse dans des catégories isolées et étanches, en préservant la continuité, la fluidité et la circulation de *manières d'être pratiquant·e* pourtant bien différenciées, elle n'en demeure pas moins un moyen d'ordonner la diversité des données pour la remplacer par un ensemble intelligible et cohérent (Schnapper, 1999). Il nous semble ainsi bienvenu de revenir sur les principaux choix de réduction qu'a impliqués notre démarche. Par rapport à celles sur lesquelles la typologie et la cartographie se sont stabilisées, certaines dimensions sont apparues à la fois moins structurantes et moins à même d'établir des frontières entre les différentes *manières types d'être pratiquant·e*. Elles permettent néanmoins de décrire davantage les déclinaisons repérables dans les périmètres de chaque pôle attracteur et nous seront ainsi utiles pour affiner l'analyse. On peut par exemple discerner deux variations d'*utilitaristes* selon les temporalités de leurs pratiques : les un·e·s (filles comme garçons) n'utilisant le vélo que durant le week-end et les vacances scolaires, les autres (filles comme garçons) pratiquant également en semaine (notamment pour se rendre sur leur lieu d'étude). On distingue également deux variations d'*utilitaristes* selon la spatialité de leurs pratiques : si une partie d'entre eux/elles – majoritairement des filles – n'utilisent leur vélo qu'à proximité immédiate de leur quartier (ou village), une autre partie – majoritairement des garçons – l'utilisent également

dans une logique « non-localiste »¹⁵⁷ (Devaux, 2013). En outre, trois variations de *récréatifs·ves* sont identifiables en fonction de leurs rapports à l'exploration. Une partie d'entre eux/elles – majoritairement des garçons – n'hésitent pas à s'aventurer dans des lieux éloignés et méconnus, en se fixant puis en repoussant par à-coups les limites de leur champ spatial des possibles. Dans une même logique « non-localiste », certain·e·s – majoritairement des filles – pratiquent quasi exclusivement vers des lieux et via des itinéraires familiers¹⁵⁸. D'autres – majoritairement des garçons¹⁵⁹ – sont davantage « localistes » et s'adonnent principalement à des mobilités d'ancrage « circulaires », se traduisant par le fait de tourner aux alentours du quartier de résidence pour se divertir ; ou de « stationnement » (Devaux, 2013 :172), au cours desquelles il s'agit surtout d'occuper un lieu, souvent en faisant des figures ; nous y reviendrons. Enfin, les *adeptes* présentent des variations selon leur rapport à l'aventure. Certain·e·s, qu'on pourrait qualifier de « simultanée·e·s », ne dissocient quasiment jamais le divertissement et l'utilité de leurs mobilités dans la mesure où celles-ci sont quasiment toujours orientées vers une destination précise¹⁶⁰ :

« Même si je prends la forêt pour aller voir quelqu'un, et en même temps je fais du vélo en forêt parce que y'a toute une technique à faire, pour par exemple passer les branches, les racines, essayer de contrôler mon vélo dans les descentes et tout ça [...], j'ai toujours une destination dans la tête, quelque chose que je veux faire, je sais toujours où je vais en fait ! » (Gabriel, BTS biotechnologies 1^{ère} année).

À l'opposé, une autre partie des *adeptes* dissocient distinctement les pratiques qui répondent à un besoin de déplacement de celles qui visent à se divertir. Contrairement aux « simultanée·e·s », ils/elles pratiquent en partant parfois ou régulièrement « à l'aventure »¹⁶¹ :

« Quand j'ai pas de déplacement à faire, genre quand je m'ennuie, je prends mon vélo, je pars me promener un peu au hasard, je roule, sans savoir vraiment où je vais » (Michael, 17 ans, 1^{ère} S)

Si comme indiqué, les filles sont peu représentées parmi les *adeptes*, elles se répartissent de manière égale parmi les deux déclinaisons.

Par ailleurs, si la démarche cartographique permet de soulever les traits qui différencient les types entre eux, et ceux qui s'avèrent communs à deux types, elle n'invite pas à mettre en lumière ce qu'ils ont tous en commun. Or une dimension non évoquée mais non négligeable émerge de nos données, à savoir le rapport à l'activité physique. Bien que tou·te·s les pratiquant·e·s ne déclarent pas être en partie motivé·e·s par la dépense physique induite par leurs mobilités à vélo, cette inclination est aussi bien mise en avant dans des discours d'*adeptes* que dans ceux de *récréatifs·ves* ou d'*utilitaristes*. Autrement dit, contrairement au vélo en tant que moyen de transport, le vélo en tant qu'activité physique rassemble tous les types de pratiquant·e·s adolescent·e·s. Comme nous le

157. En opposition à une « mobilité de l'ancrage » qui caractérise un fort localisme dans les pratiques, la « mobilité non-localiste » désigne une indépendance par rapport au territoire de résidence dans les pratiques quotidiennes.

158. Pratiques qui semblent se rapprocher de celles des utilitaristes à la grande différence que les mobilités des récréatifs·ves ne répondent pas à un besoin de déplacement.

159. Alors que durant l'enfance, cette forme de pratique est très peu sexuée.

160. Ce qui ne les empêche pas d'improviser sur l'itinéraire emprunté.

161. Nous entendons par « mobilités d'aventure » des mobilités initiées sans destination précise.

verrons par la suite, cela n'enlève rien au fait que des variations particulièrement prégnantes s'observent à ce sujet entre filles et garçons. En outre, certaines dimensions ont été écartées en raison de leur réductibilité à des gradients d'intensité. C'est notamment le cas du rapport aux conditions météorologiques. Alors que les *adeptes* pratiquent par tout temps sauf cas extrêmes (déluge, tempête, route enneigée...) et toute l'année¹⁶², de mauvaises conditions météorologiques constituent un frein important pour les *utilitaristes* (notamment pour les filles), qui concentrent la quasi-totalité de leurs pratiques entre le mois de mai et le mois d'octobre, et s'avèrent généralement rédhibitoire pour les *récréatifs·ves* (notamment pour les filles), dont l'essentiel des pratiques est concentré durant les vacances d'été.

Enfin, il semble important de rappeler qu'en dépit du « caractère (légèrement) flottant » (Demazière, 2013 : 344) de la situation de chaque entretien qui serait positionné sur la carte (Figure 4)¹⁶³, et malgré l'absence de discontinuité entre les groupes, aucune position, si hybride ou instable soit-elle, ne se retrouve telle quelle à l'état pur dans la réalité des expériences vécues.

3.2 Dégager les principales tendances d'évolution des *manières types d'être pratiquant·e* selon le sexe au cours de l'adolescence

La montée en âge au cours de l'adolescence se traduit par une diminution de la part des filles chez les *récréatifs·ves* et les *adeptes*.

Chez les *récréatifs·ves*, ce constat résulte notamment d'une tendance à l'abandon particulièrement prononcée chez les filles n'ayant jamais pratiqué sans adulte, et d'une augmentation du nombre de *récréatifs* (garçons) appréciant la pratique en solitaire s'opposant à une stagnation du nombre de filles présentant la même caractéristique. De surcroît, si le nombre de pratiquant·e·s *récréatifs·ves*–*baladeurs·euses* tend à diminuer chez les filles comme chez les garçons, le nombre de *ludo-sportifs·ves* tend à stagner chez les garçons alors qu'il chute chez les filles. En conséquence, avec la montée en âge, le nombre global de *récréatifs* garçons tend à diminuer beaucoup moins fortement que chez les filles.

Chez les *adeptes*, le creusement de l'écart provient d'une plus forte tendance à l'augmentation d'une posture de *partisans* chez les garçons, et d'une stagnation du nombre de filles *confidentielles* s'opposant à une augmentation de garçons du même type.

En conséquence, le nombre d'*adeptes* garçons augmente fortement (↗↗) au cours de l'adolescence alors qu'il progresse plus faiblement chez les filles.

Chez les *utilitaristes*, la tendance est à la baisse chez les filles comme chez les garçons. Mais l'origine de la baisse est inversée. Pour les garçons, elle provient d'une augmentation du nombre de pratiquants assimilant le vélo à une « contrainte utile » qui ne compense pas la chute du

162. Concernant cet aspect, les adeptes font écho aux cyclistes hivernaux (« *winter cyclists* ») de la typologie de Anna Bergström et Rolf Magnusson (2003).

163. Notre choix de ne pas faire figurer chaque entretien sur la carte (ni par un point ni par une tache) tient au fait que cette carte constitue selon nous davantage un outil d'analyse qu'un résultat en soi.

nombre de ceux qui l'associent à un « choix pratique ». Pour les filles, elle découle d'une augmentation du nombre de pratiquantes assimilant le vélo à un *choix pratique* qui ne compense pas l'effondrement du nombre de celles qui l'associent à une *contrainte utile* (Figure 9).

Figure 9. Tendence d'évolution du nombre de garçons et de filles pratiquant·e·s selon les différentes manières types d'être pratiquant·e au cours de l'adolescence

		Garçons	Filles
<i>Utilitaristes</i>	<i>contrainte utile</i>	↗	↘↘
	<i>choix pratique</i>	↘↘	↗
	ensemble	↘	↘
<i>Récréatifs·ves</i>	<i>jamais sans adulte</i>	↘	↘↘↘
	<i>jamais en solitaire</i>	↗	↗
	<i>pratique solitaire appréciée</i>	↗	→
	ensemble	→	↘↘
<i>Récréatifs·ves'</i>	<i>baladeurs·euses</i>	↘	↘
	<i>ludo-sportifs·ves</i>	→	↘
	ensemble	↘	↘↘
<i>Adeptes</i>	<i>partisan·e·s</i>	↗↗	↗
	<i>confidentiel·le·s</i>	↗	→
	ensemble	↗↗	↗

Lecture : au cours de l'adolescence, le nombre de pratiquant·e·s *récréatifs·ves–ludo-sportifs·ves* tend à stagner chez les garçons et à chuter chez les filles.

Rappelons que notre échantillon comprend ainsi une part bien plus importante de filles ayant abandonné le vélo en cours d'adolescence, et n'ayant de ce fait, pas pratiqué durant les 12 mois précédant l'enquête (38,5 % des filles, et 20,9 % des garçons). Si on se réfère aux pratiques déclarées lors de ces douze dernier mois, on constate que chez les 58 pratiquant·e·s de 17-18 ans de l'échantillon, 16,7 % des filles (n = 4) peuvent être considérées comme *adeptes*, contre 38,2 % des garçons (n = 13) ; 33,3 % des filles (n = 8) contre 38,2 % des garçons (n = 13) peuvent être désigné·e·s comme *récréatifs·ves* ; et 50 % des filles (n = 12) contre 23,5 % des garçons (n = 8) peuvent être considéré·e·s comme *utilitaristes*.

Plus précisément, on constate que les filles sont très majoritairement rassemblées chez les *utilitaristes* qui associent le vélo à un *choix pratique*, chez les *récréatifs·ves* ne pratiquant *jamais en solitaire*, et chez les *récréatifs·ves–baladeurs·euses*.

Les garçons sont quant à eux notablement davantage représentés chez les *adeptes–confidentiel·le·s*, chez les *récréatifs* appréciant la pratique du vélo en solitaire, chez les *utilitaristes* assimilant le vélo à une « contrainte utile », et chez les *récréatifs·ves–ludo-sportifs·ves* (Tableau 23).

Tableau 23. Positions des adolescent·e·s pratiquant·e·s, lors des 12 mois précédant l'enquête

		Garçons		Filles	
		%	n	%	n
<i>Utilitaristes</i>	<i>contrainte utile</i>	11,8	4	0	0
	<i>choix pratique</i>	11,8	4	50	12
<i>Récréatifs·ves</i>	<i>jamais sans adulte</i>	0	0	4,2	1
	<i>jamais en solitaire</i>	17,6	6	20,8	5
	<i>pratique solitaire appréciée</i>	20,6	7	12,5	3
<i>Récréatifs·ves'</i>	<i>baladeurs·euses</i>	2,9	1	20,8	5
	<i>ludo-sportifs·ves</i>	35,3	12	12,5	3
<i>Adeptes</i>	<i>partisan·e·s</i>	11,8	4	8,3	2
	<i>confidentiel·le·s</i>	26,5	9	8,3	2

Lecture : Lors des 12 mois précédant l'enquête, les *récréatifs-ludo-sportifs* représentent 35,3 % des garçons pratiquants.

3.3 Dégager les principales tendances selon les milieux socio-économiques et résidentiels au cours de l'adolescence

Par ailleurs, il paraît important de noter que pour les garçons comme pour les filles des classes moyennes intermédiaire et supérieure, la montée en âge se traduit généralement par une augmentation du temps scolaire associée à un investissement croissant de l'espace domestique au cours du temps libre, notamment autour des « devoirs ». Nous faisons ici le même constat que Julian Devaux (2015) qui rapporte que cette tendance est largement alimentée par les stratégies éducatives des parents concernés qui, notamment durant les années lycées, mettent l'accent sur les performances scolaires de leurs enfants, généralement inscrit·e·s dans des filières générales. Le désinvestissement croissant de l'espace extérieur qui s'en suit se traduit généralement par une limitation des mobilités, notamment chez les *récréatifs·ves*, mais également chez les *utilitaristes* qui utilisaient principalement, voire exclusivement, leur vélo pour se rendre chez leurs ami·e·s.

En outre, il est à souligner que si le type des *récréatifs·ves* et ses déclinaisons rassemblent des individus de milieux sociaux et résidentiels très hétérogènes, celui des *adeptes* ne réunit que des résident·e·s de quartiers périphériques de l'hypercentre (hors QPV) et de première couronne (hors QPV) dont aucun·e n'est issu·e de la catégorie « populaire » ou n'est inscrit·e dans une filière scolaire « dépréciée » (Gautier, 1994) (toute·s passent par la voie générale). Comme le type des *récréatifs·ves*, celui des *utilitaristes* rassemble des adolescent·e·s issu·e·s de milieux sociaux et résidentiels variés, à l'exception des QPV, où ils/elles se font très rares.

Afin de nous focaliser dans un premier temps sur la construction des dimensions sexuées du clivage, nous reviendrons plus tard sur ces constats, notamment dans le chapitre 8.

Parce que nombre d'adolescent·e·s ont modifié leurs *manières d'être pratiquant·e* selon les contextes d'action et les différentes étapes de leur trajectoire, il paraît essentiel d'analyser ces processus de transformation en faisant apparaître les éléments qui les favorisent. Une telle entreprise invite à interroger conjointement les équipements dont les adolescent·e·s disposent, les compétences qu'ils/elles ont acquises et les dispositions qu'il/elles ont incorporées au cours de leur parcours, ainsi que les injonctions sexuées diffusées par les diverses instances de socialisation.

Tout en s'appuyant sur l'outil d'analyse incarné par les différentes *manières types d'être pratiquant·e*, il s'agit notamment d'illustrer en quoi les socialisations adolescentes des filles et des garçons se traduisent généralement par des alternatives réelles de fonctionnements sexués synonymes de propensions sensiblement différenciées de se retrouver dans telle ou telle position. De surcroît, il sera question de se demander quelles dimensions participent à faciliter, ou au contraire à freiner les atypies de genre.

Dans le chapitre qui suit, nous nous intéresserons aux biens matériels dont disposent les enfants et les adolescent·e·s au cours de leurs trajectoires. Plus précisément, nous nous demanderons dans un premier temps en quoi les vélos et équipements destinés aux filles et aux garçons durant l'enfance jouent un rôle déterminant dans les processus de socialisations en véhiculant des injonctions de pratiques du vélo fortement sexués. Afin de bien cerner le sujet et de pouvoir le traiter, la problématique en question nous amènera d'abord à approfondir les éléments de littérature évoqués dans le premier chapitre (2.1) à propos de la socialisation aux (et par les) jouets durant l'enfance, puis à détailler la méthodologie spécifique mise en place pour y répondre (analyse d'un corpus d'images).

À partir des données issues de nos enquêtes de terrain, nous étudierons dans un deuxième temps dans quelle mesure les alternatives réelles de choix de vélos et d'équipements des adolescent·e·s sont sexués.

**PARTIE 2 – RÉSULTATS ISSUS DES
ENQUÊTES DE TERRAIN ET DE
TROIS ÉTUDES
COMPLÉMENTAIRES**

CHAPITRE 5 : La bicyclette des adolescentes, les vélos des adolescents

1. Hyperféminité, hypermasculinité : les injonctions cachées des vélos « de fille » et des vélos « de garçon »

« La bicyclette de dame, telle que la montre notre figure 1, doit avoir l'avant absolument dégagé, et la roue arrière, ainsi que la chaîne, enveloppées de telle sorte que les plis de la robe ne puissent pas s'y engager. Les pédales seront rapprochées du sol le plus possible, afin que la cycliste puisse se mettre en selle commodément et de pied ferme, sans usage de marche-pied. Les poignées seront assez rapprochées du corps pour que la femme puisse se tenir en selle à peu près droit ; c'est la position recommandée par l'hygiène, que nous indiquons sans entrer dans d'autres détails » (Gaston, 1894 : 124).



1.1 Socialisation sexuée aux jouets

Comme nous l'avons vu dans le premier chapitre, les enfants incorporent dès leur plus jeune âge des stéréotypes de sexe. Par l'observation, ils/elles assimilent très tôt quels comportements sont considérés comme appropriés pour chacun des deux sexes. En identifiant ceux qui sont le plus souvent adoptés par les hommes et rarement par les femmes et vice versa, ils/elles adoptent pour eux-mêmes les comportements observés comme étant typiques de leur propre sexe (Cherney *et al.*, 2006). Dès 2-3 ans, ceux/celles-ci ont déjà des connaissances substantielles sur les activités,

professions, comportements et apparences « stéréotypiquement » dévolus à chaque sexe. Si leurs choix sont influencés par les préférences des parents (Peretti et Sydney, 1984) qui ne proposent pas les mêmes jouets aux enfants des deux sexes (Baerlocher, 2006), en l'absence de leurs parents, les enfants de 4 à 5 ans choisissent d'abord les jouets en fonction de leur étiquetage par rapport au sexe (Martin *et al.*, 1995). Par ailleurs, les préférences pour des jouets de leur propre sexe sont plus fortes chez les garçons que chez les filles (Carter et Levy, 1988), les garçons ayant également une plus grande propension à détester des jouets du sexe opposé (Eisenberg *et al.*, 1982). Selon Anne Dafflon Novelle (2010), la valeur accordée aux codes sexués atteint des extrêmes entre 5 et 7 ans. À ce stade, les enfants considèrent généralement qu'adopter un comportement socialement dévolu au sexe opposé est inacceptable. En plus de prendre soin de bien respecter les codes en vigueur pour eux /elles-mêmes, ils/elles veillent à ce que les personnes autour d'eux/elles les respectent aussi. Après 7 ans, dès lors qu'ils/elles ont intégré qu'être une fille ou un garçon repose sur le fait d'avoir un appareil génital différent, ils/elles apprennent généralement à tenir compte de la variabilité individuelle face à la convention des rôles de sexe, et acceptent des chevauchements pour ce qui est considéré comme admissible pour chaque sexe en termes de comportements et d'apparences (Ruble et Martin, 1998). Cependant, la phase de rigidité qu'ils ont traversée entre 5 et 7 ans attire notre attention. D'une part, parce que tous les enfants la traversent « indépendamment de l'éducation reçue » (Dafflon Novelle, 2010 : 38), d'autre part, parce qu'elle correspond précisément à la période durant laquelle la grande majorité d'entre eux apprennent à faire du vélo (MTI Conseil et TNS Sofres¹⁶⁴, 2013). Si les enfants sont socialisé·e·s à adopter des jouets qui correspondent à leur propre sexe, nous allons voir que ces mêmes jouets sexués participent à les socialiser en retour.

1.2 Socialisation sexuée par les jouets

Anne Dafflon Novelle (2010) dénonce notamment l'implication de l'économie et du marketing en soulignant que le nombre d'objets destinés aux enfants existent de moins en moins en version neutre et sont déclinés en version fille ou en version garçon grâce à l'emploi de couleurs, logos ou éléments de décoration différents. Selon elle, cette stratégie commerciale touche de plus en plus de domaines au fil des décennies : vêtements, accessoires, fournitures scolaires, mais également l'univers des équipements sportifs (vélo, trottinette, roller, casque, protection, etc.). Attestant que ces méthodes permettent de vendre davantage, elle argumente : « les parents désirant acheter un vélo pour leur enfant vont le choisir en version fille ou version garçon selon le sexe de leur enfant. Puis, au moment du deuxième enfant, s'il s'agit d'un enfant du sexe opposé, les parents pourront racheter un nouveau vélo car le petit frère ne voudra pas du vélo rose estampillé Dora l'exploratrice de sa grande sœur. À noter que la petite sœur, au moment du stade de rigidité, ne voudra pas non plus du vélo Spiderman de son grand frère » (*ibid* : 39). Selon Élodie Baerlocher (2006), la catégorie du jouet « stéréotypiquement neutre » semble au contraire avoir légèrement augmenté au cours du dernier siècle, ce qui n'empêche pas les catalogues publicitaires de participer à la sexuation des jouets en les présentant comme si toutes les filles étaient uniquement intéressées par leur apparence, le pouponnage, et le ménage, et comme si tous les garçons étaient

164. Société Française d'Enquêtes par Sondages.

captivés par la mécanique et la construction. En permettant aux enfants d'exercer par imitation, des activités professionnelles et des loisirs empruntés au monde adulte, les jouets agissent comme leur première initiation à de nombreux domaines de la vie sociale. Ainsi, au même titre que les institutions de socialisation comme la sphère familiale, les espaces de vie enfantine, l'école, ou encore, les médias, les jouets représentent un des principaux vecteurs de la socialisation sexuée des enfants (Vincent, 2001).

À travers leur mise en scène dans les espaces de commercialisation qui leur sont dédiés, se cristallise une multitude de représentations sociales liées aux rôles traditionnellement associés à chaque sexe, comme l'exigence de séduction qui pèse sur les filles (*ibid.*). Les travaux de Mona Zegaï (2010) sont particulièrement éclairants au sujet de ces processus. Selon elle, la cristallisation est d'autant plus vigoureuse, que le plus souvent les métiers proposés comme modèles aux enfants à travers les jouets sont ultra-masculinisés ou ultra-féminisés. Ainsi, à défaut de refléter fidèlement le monde réel, les jouets exacerbent la division des sexes. Quand ils ne les entraînent pas à devenir marchande ou caissière, ceux destinés aux filles préparent ces dernières à de nombreuses activités traditionnellement féminines notamment liées à l'éducation, au travail domestique et à l'esthétique. De leur côté, en se mettant en scène dans des rôles de soldats, d'ouvriers, de pompiers, de pilotes de rallye, etc., les garçons se préparent à exercer des métiers souvent très physiques, nécessitant généralement un véhicule, et une « bonne dose de courage » pour faire face aux dangers. Mais selon Mona Zegaï (2010), les jouets ne font pas qu'exacerber les rôles traditionnellement sexués : ils encouragent activement leur reproduction. Les garçons comme les filles sont exhortés à reproduire les mêmes modèles de situations inégalitaires qu'ils/elles sont censés pouvoir observer dans leur sphère familiale. Alors qu'en dehors de l'activité du bricolage, le monde domestique est quasiment absent des jouets de garçons, en possédant de multiples jouets d'imitation leur permettant de faire « comme maman » (poussette, chariot), les petites filles apprennent « en douceur » et de manière ludique, des activités domestiques. S'articulant autour d'objets (ménagers), de personnes (bébés), de tâches (ménage) et de lieux communs (cuisine), ces pratiques de « petites mères » tendent à alimenter une certaine « complicité féminine » (*ibid.* : 41) qui tend à faciliter et renforcer ces apprentissages sexués. De manière générale, les jouets adressés aux garçons misent sur l'activité et l'extérieur alors que ceux pour filles sont axés sur la passivité et l'intérieur (Gianini Belotti, 1974 ; Brougère, 2003 ; Baerlocher, 2006). Toujours selon Mona Zegaï (2010), à l'image des voitures de course, motos, trains, bateaux, sous-marins, avions, etc., les jouets destinés aux garçons invitent d'une part ces derniers à s'approprier des connaissances en mécanique, et d'autre part à investir l'espace public sous toutes ses formes et sans limite (sous terre, dans les airs, la jungle, le désert, sur et sous l'eau). La mise en avant de leur capacité de propulsion et/ou de leur vitesse traduit le fait, qu'outre l'appropriation de l'espace, ces véhicules permettent de maîtriser le temps. Cette infinitude du territoire à conquérir et ces pouvoirs de maîtrise du temps poussent les garçons à sortir, à s'aventurer pour se challenger, dans des environnements souvent hostiles. Les personnages des jouets et les déguisements qui leur sont adressés (guerriers, aventuriers, super-héros) évoluent dans des univers où l'opposition, la confrontation, la compétition et l'affrontement sont fortement valorisés. À travers eux, ils apprennent à percevoir le danger comme une opportunité de se dépasser, de relever des défis et d'en accepter les risques. À l'inverse, les personnages des jouets pour filles sont quasiment tous féminins (bébés, mannequins, princesses et fées) et évoluent dans des univers coopératifs où les relations interpersonnelles se

matérialisent surtout par la relation d'amour ou d'amitié. Souvent conçus de manière à ce que les filles cherchent à écarter les bébés (poupons) de tout danger, à bien les nourrir, bien les couvrir, etc., ces jouets les conduisent essentiellement à incorporer des dispositions à la sécurité et à la prévention. En opposition à l'univers des garçons, les voitures font très peu partie du paysage des filles. Lorsque c'est le cas, cela aboutit à des usages très différenciés du véhicule, demeurant essentiellement utilitaire : domestique (promener « bébé »), commercial (shopping) et de loisirs (vacances). Par ailleurs, contrairement à ceux destinés aux garçons, les déguisements adressés aux filles représentent souvent des anonymes (princesses, fées) au visage découvert dotées d'une multitude d'accessoires de beauté.

1.3 Socialisation sexuée par les vélos « de garçon » et « de fille » ?

Ainsi, tant pour les fabricant·e·s qu'aux yeux des enfants et des parents, « les jouets ont un sexe » (Cromer, 2005 : 194) et participent pour les filles comme pour les garçons à l'appropriation de la dichotomie masculin-féminin (Rouyer et Robert, 2010). La puissance de cette appropriation est d'autant plus importante qu'à travers l'expérience ludique, les enfants sont acteurs·rices de leur propre socialisation. Parce que les objets issus de l'univers féminin font davantage référence à l'esthétique, la sécurité, la douceur, le confort, la passivité, l'intérieur, la sphère privée, et que ceux renvoyant à l'univers masculin sont davantage orientés vers l'action, la prise de risque, l'esprit de compétition, la technologie/mécanique, l'extérieur, et la sphère publique, la sexuation de l'univers des jouets alimente les stéréotypes de sexe, et contribuent à cristalliser des « natures "féminine" et "masculine" ». Comme nous l'avons évoqué en citant Anne Dafflon Nouvelle (2010), au même titre que la trottinette et le roller, le vélo ne semble pas être exclu de ce processus. De manière semblable à la plupart des jouets, dans quelle mesure les vélos d'enfants ont un sexe ? Plus concrètement, ceux dits « de fille » et ceux dits « de garçon »¹⁶⁵ sont-ils significativement différents ? Dans quelle mesure véhiculent-ils des stéréotypes de sexe ? Exacerbent-ils des inégalités de sexe tout en participant à l'injonction de leur reproduction ?

1.4 Méthodologie

Pour tenter de répondre à ces questions, nous avons décidé de recourir à *Google images*, un service proposé depuis 2001 par le moteur de recherche *Google*, pour permettre de trouver sur le web des images en rapport avec un sujet donné. Leader mondial des moteurs de recherche, *Google* doit notamment sa notoriété à sa capacité de proposer en priorité les pages jugées les plus pertinentes en général et les plus appropriées à une recherche en particulier. Pour ce faire, le moteur de recherche opère notamment en fonction de mesures de la qualité générale du site et de chacune de ses pages (cohérence des méta-informations avec le texte visible de la page par exemple), de mesure de poids de chacune des pages indexées, et d'un calcul de la pertinence de la page vis-à-vis de la recherche effectuée, tenant notamment compte :

165. Ou « pour fille » et « pour garçon ».

- De la présence des mots de la recherche (éventuellement élargis à leurs synonymes ou à leurs variantes singulier/pluriel) et de l'emplacement de ces mots dans la page (titre, méta-données, texte) ou dans les liens vers cette page ;
- Du $tf-idf$ ¹⁶⁶ de chaque mot, formule qui prend en compte le nombre d'occurrences du mot dans la page pondéré par l'inverse de la fréquence relative de ce mot dans la partie du web indexée par *Google* ;
- De la distance dans la page entre les mots cherchés (plus ils sont proches l'un de l'autre, plus la page est jugée pertinente) ;
- Du pays indiqué par l'URL d'accès à *Google* (*google.fr* accorde par exemple une nette préférence aux sites français) ;
- De la langue à laquelle se rattache les mots cherchés.

Concernant les mots-clés saisis dans *Google images*, la pertinence d'une image est notamment évaluée à partir du nom du fichier ou du texte encadrant l'image dans la page d'origine. Afin d'éviter d'obtenir des résultats personnalisés/ciblés, exercice dans lequel *Google* excelle, nous avons pris le soin d'activer certains paramètres de notre navigateur (*Mozilla Firefox*). En plus de cocher l'option « Ne pas me pister », nous avons effacé la totalité de notre historique de navigation. Afin de supprimer les informations enregistrées par les sites Internet sur notre ordinateur, nous avons également effacé les cookies. Enfin, nous avons décoché la case (cochée par défaut) « *Google peut utiliser mes informations de compte* ». Nous avons alors lancé deux recherches parallèles. L'une à partir des mots-clés « vélo garçon », l'autre à partir des mots-clés « vélo fille ». Nous avons ensuite identifié un seuil à partir duquel il apparaissait que plus de deux images par ligne de huit résultats proposés ne correspondaient plus à la recherche, notamment dans le cas d'image de casque de vélo, d'image où figurent plusieurs pratiquant·e·s ou un éventail de vélos, ou encore, d'image d'un vélo identifiable au sexe opposé par le texte qui l'accompagne (exemple : « vélo fille princesse » dans le corpus « vélo garçon »). Le seuil ayant été atteint autour d'une centaine d'images dans les deux corpus, nous avons décidé de retenir cent images pour chacun d'eux. Pour ce faire, nous avons écarté celles ne correspondant pas à la recherche, les doublons, ainsi que celles où la visibilité n'était pas suffisante pour identifier la présence de certains équipements (images de taille ou de résolution trop faible).

Dans un premier temps, un aperçu furtif des deux corpus nous a permis de repérer que si une forte dominante de rose caractérise les vélos « de fille », la prééminence de la couleur bleue est beaucoup moins évidente dans le corpus des vélos « de garçon ». En outre, certains vélos estampillés ont attiré notre attention : aux vélos « La reine des neiges » ou « Hello Kitty » destinés aux filles s'opposent des vélos « Spiderman » ou « Paris Saint-Germain Football Club » pour garçons. Les motifs des vélos décorés varient tout aussi sensiblement : les voitures de course, avions, flammes, éclairs, et skateboards qui parent les vélos « de garçon » se distinguent des cœurs, pois, étoiles, fleurs, fruits, et papillons qui ornent les vélos « de fille ».

Dans un deuxième temps, suite au passage en revue détaillé des deux-cents images sélectionnées, nous avons repéré qu'alors que 9 % des images de vélos « de fille » correspondent à des vélos

166. De l'anglais *term frequency-inverse document frequency*, désigne une méthode de pondération.

d'occasion, ce n'est le cas d'aucune image de vélos « de garçon ». Ce même passage en revue nous a ensuite conduit à identifier certaines caractéristiques semblant apparaître plus fréquemment dans le premier corpus que dans le second, et vice versa. Nous avons alors questionné l'existence d'un lien de dépendance significative entre le sexe (symbolique) d'un vélo et le fait qu'il soit rose ou partiellement rose (1), qu'il soit un VTT (2), qu'il soit un BMX (3), qu'il soit équipé d'un garde boue avant (4), d'un garde boue arrière (5), d'un carter de chaîne (6), d'un panier (7), d'une béquille (8), d'une suspension avant (9), d'une suspension arrière (10), de siège bébé/poupon (11), de vitesses (12), d'une gourde (13), de plaque avant « style BMX race/bicross » (14), de cornes (rallonges de guidon) (15), de guidon à pompons (16).

Certains de ces éléments méritent peut-être quelques précisions pour le/la lecteur·rice non averti·e.

Un carter de chaîne est une enveloppe permettant de protéger la chaîne et le système de transmission du vélo. Généralement moulé en plastique, il protège à la fois les éléments mécaniques qu'il contient des saletés et poussières abrasives, et le cycliste lui-même, des salissures liées au frottement avec la chaîne graissée.

Le BMX est un sigle utilisé pour désigner le *Bicycle Motocross*. Il s'agit d'un cycle ayant des roues de petite taille, un grand guidon qui rend plus aisé la réalisation de figure et qui est capable d'encaisser des chocs assez violents (Adamkiewicz, 1998). Le BMX est considéré comme un sport cycliste extrême, particulièrement spectaculaire. Il se retrouve sous plusieurs variantes. Le *BMX Race* ou *Bicross* est une discipline olympique qui consiste en une course entre huit concurrent·e·s devant parcourir une piste parsemée de bosses. Il s'agit d'un sport acrobatique et spectaculaire requérant un goût particulier pour le risque, vitesse, puissance, explosivité et endurance. En compétition, les vélos sont équipés d'une plaque avant sur laquelle est affichée le numéro du coureur/de la coureuse. Or, sur bon nombre de vélos destinés aux garçons (à partir de 2-3 ans), on retrouve une reproduction de ce type de plaque, servant le plus souvent de support marketing pour afficher la représentation d'un super-héro, l'affiche d'un film d'animation, ou encore le logo d'un club de foot. Tout aussi acrobatique et spectaculaire, le *BMX freestyle* ne consiste pas en une course, mais en la réalisation de figures techniques. Plusieurs catégories existent : le *flat*, le *street*, le *park*, le *vert*, le *trail* et le *dirt*. Toutes se pratiquent généralement en extérieur et invitent le plus souvent à pratiquer en occupant un lieu : une place « plane » pour le *flat*, un *skatepark* pour le *park*, un terrain vague pour le *trail*, un terrain à bosses en terre pour le *dirt*, etc. Seul le *street* peut conduire à changer de lieu en cours de pratique, le but étant d'utiliser le mobilier urbain (plans inclinés, murs, mains-courantes, murets, escaliers, banc, etc.) afin d'y effectuer des figures. Mais dans la mesure où elle invite à répéter des dizaines, voire des centaines de fois des figures ou enchaînements, elle incite bien souvent, comme toutes les autres variantes du *freestyle*, à occuper un lieu, souvent qualifié de *spot*. Ce dernier terme renvoie à un mot utilisé dans le domaine des sports de glisse pour décrire un lieu de pratique réputé représentant une centralité forte (Escaffre, 2005). Les *spots* sont connus parce qu'ils offrent de bonnes conditions de pratique mais aussi parce qu'ils accueillent plusieurs pratiquant·e·s. Leurs caractéristiques en font des « hauts lieux », soit le plus souvent des lieux d'exhibition, la dimension « spectaculaire » (Adamkiewicz, 1998) étant essentielle pour ne pas passer inaperçu, pour attirer le regard de l'autre.

En outre, les cornes, ou rallonges de guidon désignent une paire de tubes plus ou moins longs, servant d'extension au cintre, fixés perpendiculairement à chacune des extrémités de celui-ci. Elles sont surtout utilisées par les coureurs·euses cyclistes et les cyclo-randonneurs·euses ou cyclo-voyageurs·euses. Particulièrement utiles en montée pour augmenter l'effet de levier lorsque le/la coureur·euse est en position de « danseuse » (dressé·e sur les pédales, sans prendre appui sur la selle), elles permettent au/à la randonneur·euse ou au/à la voyageur·euse de varier la posture de ses mains sur le guidon afin de limiter la fatigue sur les longues distances.

Enfin, le guidon à pompons désigne un guidon équipant certains vélos (quasi systématiquement roses) destinés aux filles, aux extrémités duquel sont accrochés des pompons semblables à ceux utilisés par les « *pom-pom girls* », en fibres plus ou moins longues, plus ou moins larges et volumineuses, à dominante rose.

Image 1. Exemples d'images de vélos typiquement « de fille » et typiquement « de garçon »



1.5 Les injonctions cachées des vélos « de fille » et des vélos « de garçon »

Tableau 24. Probabilité pour un vélo de présenter certaines caractéristiques selon « son sexe »

	Vélo « de garçon » (n = 100)		Vélo « de fille » (n = 100)	
	%	valeur théorique	%	valeur théorique
Rose ou partiellement rose	8	44,5	81	44,5
VTT	46	35	24	35
BMX	10	5,5	1	5,5
Garde boue avant	55	66,5	78	66,5
Garde boue arrière	60	71	82	71
Carter de chaîne	60	69,5	79	69,5
Panier	4	21	38	21
Béquille	6	18,5	31	18,5
Suspension avant	26	17,5	9	17,5
Suspension arrière	12	7	2	7
Siège poupon	1	15	29	15
Vitesses	34	37,5	41	37,5
Gourde	8	4,5	1	4,5
Plaque avant « style BMX race/bicross »	20	10	0	10
Cornes (rallonges de guidon)	5	3	0	3
Guidon à pompons	0	3,5	7	3,5

Le Tableau 24 rend compte des probabilités pour un vélo « de garçon » ou « de fille », de présenter chaque caractéristique présélectionnée. Il permet par exemple d'indiquer que 81 % des vélos « de fille » sont roses ou partiellement roses, contre seulement 8 % des vélos « de garçon ».

Il permet en outre de relever que si les probabilités pour un vélo « de fille », d'être pourvu d'une plaque avant « style BMX race/bicross » ou de cornes, sont nulles, il en est de même de la probabilité pour un vélo « de garçon » d'être doté d'un guidon à pompons.

Le Tableau 25 rend compte des probabilités pour chaque caractéristique préalablement sélectionnée, d'être présentée par un vélo « de garçon » ou « de fille ». Il permet par exemple d'indiquer que 91 % des vélos roses ou partiellement roses sont des vélos « de fille », que 85,7 % des vélos équipés d'une suspension arrière sont des vélos « de garçon », ou encore, que 96,7 % des vélos pourvus d'un siège poupon, sont des vélos « de fille ».

Tableau 25. Probabilité pour certaines caractéristiques d'être présentées par un vélo selon « son sexe »

	Vélo « de garçon »	Vélo « de fille »	Total
Rose ou partiellement rose	9 %	91 %	100 %
VTT	65,7 %	34,3 %	100 %
BMX	90,9 %	9,1 %	100 %
Garde boue avant	41,4 %	58,6 %	100 %
Garde boue arrière	42,3 %	57,7 %	100 %
Carter de chaîne	43,2 %	56,8 %	100 %
Panier	9,5 %	90,5 %	100 %
Béquille	16,2 %	83,8 %	100 %
Suspension avant	74,3 %	25,7 %	100 %
Suspension arrière	85,7 %	14,3 %	100 %
Siège poupon	3,3 %	96,7 %	100 %
Vitesses	45,3 %	54,7 %	100 %
Gourde	88,9 %	11,1 %	100 %
Plaque avant « style BMX race/bicross »	100 %	0 %	100 %
Cornes (rallonges de guidon)	100 %	0 %	100 %
Guidon à pompons	0 %	100%	100 %

Si certaines différences apparaissent très marquées entre les deux types de vélos, d'autres, comme la présence de vitesses (observable sur 45,3 % « de garçon » et sur 54,7 % des vélos de filles) sont moins prononcées. D'où l'intérêt de contrôler qu'il existe bien une dépendance significative entre chaque variable relative aux caractéristiques présélectionnées et la variable *sexe du vélo*. En nous basant sur un seuil de signification de 0,95, nous testons pour chacune de ces variables, l'hypothèse d'indépendance H_0 avec la variable *sexe du vélo*. Parce que plusieurs effectifs théoriques sont inférieurs à 5 (Tableau 24), nous privilégions le test exact de Fisher à celui du Khi-deux. Nous posons :

$$\left\{ \begin{array}{l} H_0 = \text{indépendance entre la variable } \textit{sexe du vélo} \text{ et } X_i \text{ (avec } i = 1 \dots 16) \\ \text{contre} \\ H_1 = \text{dépendance entre la variable } \textit{sexe du vélo} \text{ et } X_i \text{ (avec } i = 1 \dots 16) \end{array} \right.$$

Tableau 26. Tests exacts de Fisher entre la variable sexe du vélo et chacune des variables relatives aux caractéristiques des vélos

i	Var.	Variable <i>Sexe du vélo</i> selon :	DDL	P.
1	X1	Rose ou partiellement rose	1	<0,0001
2	X2	VTT	1	0,0018
3	X3	BMX	1	0,0097
4	X4	Garde boue avant	1	0,0009
5	X5	Garde boue arrière	1	0,0010
6	X6	Carter de chaîne	1	0,0055
7	X7	Panier	1	<0,0001
8	X8	Béquille	1	<0,0001
9	X9	Suspension avant	1	0,0025
10	X10	Suspension arrière	1	0,0101
11	X11	Siège poupon	1	<0,0001
12	X12	Vitesses	1	0,3809
13	X13	Gourde	1	0,0349
14	X14	Plaque avant « style BMX race/bicross »	1	<0,0001
15	X15	Cornes (rallonges de guidon)	1	0,0289
16	X16	Guidon à pompons	1	0,0140

Les résultats des tests exacts de Fisher (Tableau 26) conduisent à rejeter H1 au seuil de 5 % pour la variable vitesses ($p=0,3809$). Compte tenu de l'injonction à la vitesse qui caractériserait une grande partie des jouets destinés aux garçons, ce résultat peut paraître surprenant, mais s'explique en partie par le fait que les BMX, qui représentent 10 % des vélos « de garçon » contre seulement 1 % des vélos « de fille », sont dépourvus de vitesses. En revanche, tous les tests effectués avec les autres variables s'avèrent significatifs au seuil de 5 %, la majorité étant même significatifs au seuil de 1 %. Ces résultats nous permettent d'avancer qu'un vélo « de garçon » a significativement plus de chance d'être :

- Un VTT (odds ratio = 2,7) ;
- Un BMX (odds ratio = 11) ;
- Équipé d'une suspension avant (odds ratio = 3,55) ;
- Équipé d'une suspension arrière (odds ratio = 6,66) ;
- Équipé d'une gourde (odds ratio = 8,61) ;
- Équipé de plaque avant « style BMX race/bicross »¹⁶⁷ ;
- Équipé de cornes¹⁶⁸.

Et qu'un vélo « de fille » a significativement plus de chance d'être :

- Rose ou partiellement rose (odds ratio = 49,03) ;
- Équipé d'un garde boue avant (odds ratio = 2,9) ;
- Équipé d'un garde boue arrière (odds ratio = 3,04) ;
- Équipé d'un carter de chaîne (odds ratio = 2,51) ;

167. Odds ratio non calculable pour une valeur nulle.

168. Idem.

- Équipé d'un panier (odds ratio = 14,71) ;
- Équipé d'une béquille (odds ratio = 7,04) ;
- Équipé de siège poupon (odds ratio = 40,44) ;
- Équipé de guidon à pompons¹⁶⁹.

Par ailleurs, les calculs des rapports de chances (odds ratio) permettent par exemple d'avancer qu'un vélo rose ou partiellement rose, et qu'un vélo équipé de siège poupon ont respectivement près de 49 et 44 fois plus de chance d'être un vélo « de fille » qu'un vélo « de garçon ».

Prenons le temps d'interpréter ces résultats. Comme nous l'avons vu, les vélos estampillés présentent le même type de sexualité que l'ensemble des jouets et déguisements pris dans leur ensemble : les injonctions à la vitesse et/ou à la prise de risque se retrouvent à travers les supers-héros, les voitures de course, les avions ou encore les flammes et les éclairs qui ornent plusieurs vélos « de garçon » mais aucun vélo « de fille ». *A contrario*, les injonctions à l'esthétique, à la douceur ou à l'amour se retrouvent à travers les reines, les princesses, ainsi que les cœurs, pois, étoiles, fleurs, fruits et papillons qui décorent essentiellement les vélos « de fille ». En outre, le constat que 9 % des images de vélos « de fille » correspondent à des vélos d'occasion alors que ce n'est le cas d'aucune image de vélos « de garçon » est peut être à mettre en lien avec le fait que les femmes dans leur ensemble déclarent posséder des vélos plus anciens que les hommes (Sofres *et al.*, 2013 : 8).

Par ailleurs, dans la mesure où les parents ont tendance à acheter des jouets correspondant au sexe de leur enfant, qui ont eux/elles-mêmes tendance à se porter vers les jouets leur étant destinés, nos résultats indiquent que les garçons ont significativement plus de chance de se voir offrir un VTT ou un BMX que les filles. Sachant que les disciplines VTT et BMX ne rassemblent respectivement que 11,6 % et 8,3 % de licenciés femmes (au sein de la Fédération Française de Cyclisme en 2014), nous constatons que l'univers des vélos destinés aux garçons et aux filles reflète et reproduit la tendance de sexualité de ces pratiques. Comme nous l'avons vu, le BMX est porteur d'une double injonction : la course, incarnée par le BMX *race/bicross*, et l'occupation d'un seul lieu extérieur pour faire des acrobaties spectaculaires, incarnée par le *freestyle*.

De surcroît, les garçons ont significativement plus de chance de se voir offrir un vélo équipé d'une suspension avant, d'une suspension arrière et d'une plaque avant « style BMX *race/bicross* », soit autant de caractéristiques exhortant à emprunter des terrains escarpés et/ou à s'identifier à un champion de Bicross en compétition. Dans la mesure où le type d'éléments en question se retrouve également sur des vélos équipés de roulettes/stabilisateurs¹⁷⁰, il paraît important de souligner que ces incitations touchent des garçons dès l'âge de 2-3 ans. Les garçons ont également significativement davantage de chance de se voir offrir un vélo équipé d'une gourde et de cornes (rallonges de guidon), soit des éléments invitant à s'identifier à un coureur cycliste, ou à un cyclo-randonneur/voyageur. Au-delà des injonctions à la vitesse et/ou à la prise

169. Idem.

170. Parfois sous des formes factices pour ce qui concerne les suspensions.

de risque, les vélos « de garçon » renvoient ainsi à des pratiques d'opposition et de compétition. Dans une bien plus grande mesure que les vélos « de fille », ils représentent une opportunité de se tester, de relever des défis, de se dépasser en repoussant les limites des territoires à explorer et/ou en investissant des environnements accidentés.

À l'opposé, les filles ont significativement plus de chance de se voir offrir un vélo équipé d'un garde boue avant, d'un garde boue arrière, et d'un carter de chaîne, soit autant d'éléments limitant les risques de se salir. Ainsi, à l'instar des médias, les vélos « de fille » contribuent à diffuser un modèle féminin enjoignant au « souci de netteté corporelle » et favorisant l'incorporation de dispositions à « l'attrait de la propreté » (Jodelet, 2007 : 125).

De même, les filles ont significativement plus de chance de se voir offrir un vélo équipé d'un panier et d'une béquille, un résultat qui fait écho au fait que les rares voitures et autres véhicules des espaces de jouets consacrés aux filles, appellent un usage utilitaire (notamment le shopping) (Zegai, 2010). Les filles ont également significativement plus de chance de se voir offrir un vélo équipé d'un siège poupon. Un élément leur permettant de jouer le rôle de « petites mères » (*ibid.*), soit de se socialiser à la « fonction maternelle » (Brugailles *et al.*, 2002) dès l'âge de 2 ou 3 ans. En s'appuyant sur les travaux de Florianne Ulrich (2014), Yves Raibaud (2015) rapporte à ce sujet qu'alors que les femmes représentent une minorité parmi les cyclistes bordelais·e·s, c'est sur leur vélo que la majorité des porte-bagages enfants sont installés. Enfin, à l'hypermasculinité valorisée à travers certains vélos « de garçon » s'oppose l'hyperféminité véhiculée par les vélos roses équipés de guidon à pompons. En renvoyant à l'activité de « *pom-pom girl* » (ou *cheerleader*), ces vélos sont porteurs de « signes "sexualisants" plus ou moins explicites » encourageant les petites filles à un érotisme d'adultes (Duru-Bellat, 2012 : 144), ils incitent à reproduire la sexuation des pratiques physiques et sportives d'une part, et participent dès l'enfance à générer un modèle féminin « hyper féminisé » (Frayse et Mennesson, 2009), voire érotisé d'autre part.

En somme, parce que les vélos d'enfant ont un sexe, ils sont susceptibles d'alimenter des inégalités d'opportunités entre filles et garçons, et de participer à cristalliser les « natures "féminine" et "masculine" » (Naves et Octobre, 2014). À partir de nos enquêtes de terrain, il s'agit désormais de se demander d'une part, dans quelle mesure les vélos et équipements utilisés par les adolescent·e·s de notre échantillon sont sexués, et d'autre part dans quelle mesure les alternatives réelles de choix de vélos et d'équipements des adolescent·e·s sont sexuées.

2. La bicyclette des adolescentes, les vélos des adolescents

2.1 Méthodologie

Nous avons questionné tou·te·s les adolescent·e·s de notre échantillon sur les caractéristiques du/des vélo·s qu'ils/elles ont le plus utilisé lors de leur dernière année de pratique (soit pour la majorité, les douze mois précédant l'enquête). Rappelons à ce titre qu'à l'exception des *adeptes*, qui étaient tou·te·s pratiquant·e·s durant ces douze derniers mois, l'échantillon comprend une part

plus importante de filles ayant abandonné le vélo¹⁷¹. La comparaison, qui aurait mérité dans l'idéal d'être effectuée par classe d'âge, est ainsi réalisée à partir de vélos utilisés à un âge moyen légèrement plus reculé pour les filles. Ce biais est compensé par le fait que ces dernières, dont le pic de croissance survient généralement plus tôt que celui des garçons, sont moins amenées à changer de vélo pour une raison de taille à partir de la fin des années collège. De surcroît, l'un des constats les plus prégnants à ce sujet tient au fait que celles qui changent de vélo au cours de l'adolescence ont davantage tendance à remplacer un VTT par un vélo *de ville*, que l'inverse. De ce fait, nous allons voir que les constats qui vont être faits ci-dessous auraient probablement été renforcés par une comparaison de classes d'âge ou selon un âge moyen précisément identique.

Parce qu'absents sur les vélos en question, certains éléments étudiés précédemment avec les vélos d'enfant n'ont pas été pris en compte, à savoir les guidons à pompons, les plaques avant « style BMX race/bicross », et les sièges poupon. Du fait qu'ils n'ont pas été questionnés de manière systématique, deux autres éléments n'ont donc pas été intégrés (gourdes et vitesses). En outre, parce que rares sont les adolescent·e·s sachant distinguer les différents types de cadres (col de cygne, torpille, « mixte », diamant, etc.), nous n'avons pas recueilli de données détaillées sur cet aspect au cours des entretiens. Enfin, trois types de vélo et deux éléments ont été ajoutés, à savoir les types de vélo *course/demi-course*¹⁷², *fixie* (description ci-après), et *ville/VTC*, ainsi que la présence de *compteur* et d'*éclairage·s avant et/ou arrière*. Lorsque l'enquêté·e ne savait pas répondre quant à la présence d'un élément (notamment carter de chaîne), nous avons considéré que le vélo en question n'en disposait pas. En outre nous avons pris en compte les *éclairages avant et/ou arrière* mobiles (non permanents), et exclu ceux déclarés comme la majorité du temps hors d'usage.

Nous entendons par vélos *de ville*, les vélos comportant un cadre ouvert, généralement un guidon relevé permettant de conduire avec le buste droit, une selle large, souvent rembourrée, des pneus lisses, un carter de chaîne, des garde boue, un/des éclairage·s, et souvent, un panier à l'avant. Relativement proches, les VTC (Vélo Tout Chemin) sont également essentiellement utilisés en ville, mais sont censés être un peu plus robustes pour permettre une utilisation sur des chemins non goudronnés, mais non accidentés.

Les vélos de *course* et *demi-course* se caractérisent notamment par des roues plus fines que les vélos *de ville*, ce qui leur confère d'une part une moindre adhérence au sol, et d'autre part de faibles frottements favorisant la vitesse.

Le *fixie*, « fixe » ou « pignon fixe », désigne un vélo (généralement de *course* ou *demi-course*) monté avec une roue arrière dont l'unique pignon est solidaire de celle-ci. Contrairement à la roue libre, qui permet d'interrompre momentanément le pédalage, le pignon fixe contraint à pédaler sans interruption. Aussi, bien que la loi française l'interdise (cf. article 315-3 du code de la route)¹⁷³, un *fixie* véritable ne possède pas de frein, et nécessite pour être bridé d'un blocage sec et puissant du pédalier, faisant dérapier le vélo : freinage technique périlleux désigné par l'anglicisme *skid* (dérapage). Si nombre de puristes ne jurent que par le *skid* ou le *skip* (variante du *skid*) sur des

171. 38,5 % des filles contre 20,9 % des garçons n'ont pas pratiqué de manière répétée durant les 12 mois précédant l'enquête.

172. Le *demi-course* est un vélo hybride, à mi-chemin entre le vélo de course et le vélo de tourisme, avec un guidon de vélo de course, et, initialement doté de porte-bagages et de garde boue.

173. « Tout cycle doit être muni de deux dispositifs de freinage efficaces ».

vélos toujours plus épurés et légers, la plupart des « pignons fixes » disposent aujourd’hui d’un frein avant à utiliser « *en cas d’urgence* », fréquemment fixé sur un guidon raccourci pour faciliter les slaloms entre les voitures. Bien que demeurant marginal, le mouvement n’a cessé de croître depuis ses prémises aux États-Unis (années 1990)¹⁷⁴, puis en Europe (milieu des années 2000), faisant du « fixe », un vélo urbain très tendance, mais rarement utilisé par des filles/femmes.

2.2 Un vélo confortable et sécurisant pour les filles, des vélos sportifs pour les garçons

Le Tableau 27 permet de comparer avec quelle récurrence les vélos utilisés par des garçons et ceux utilisés par des filles présentent certaines caractéristiques. Il permet par exemple d’indiquer que dans notre échantillon, 7 % des vélos utilisés par des garçons sont roses ou partiellement roses contre 30,8 % de ceux utilisés par des filles.

Tableau 27. Parts des vélos utilisés par des garçons et de ceux utilisés par des filles, en fonction de leurs caractéristiques

	vélos utilisés par garçons (n = 43)		vélos utilisés par filles (n = 39)	
	%	n	%	n
Rose ou partiellement rose	7,0	3	30,8	12
VTT	48,8	21	25,6	10
BMX	7,0	3	2,6	1
<i>Course/ Demi-course (non fixée)</i>	20,9	9	5,1	2
<i>Fixée</i>	11,6	5	0,0	0
Ville/VTC	11,6	5	66,7	26
Garde boue avant	16,3	7	35,9	14
Garde boue arrière	23,3	10	59,0	23
Carter de chaîne	9,3	4	35,9	14
Panier	2,3	1	28,2	11
Béquille	11,6	5	33,3	13
Suspension avant	34,9	15	10,3	4
Suspension arrière	18,6	8	2,6	1
Cornes (rallonges de guidon)	16,3	7	2,6	1
Compteur	11,6	5	0,0	0
Éclairage s avant et/ou arrière	11,6	5	35,9	14

Les vélos des adolescent·e·s sont beaucoup moins décorés que ceux destinés aux enfants. Ainsi, les injonctions sexuées véhiculées à travers les représentations de supers-héros, de voitures de course, d’avions, de flammes et d’éclairs d’un côté ; et de reines, princesses, cœurs, pois, étoiles, fleurs, fruits, et papillons de l’autre, se font plus rares. Néanmoins, on observe pour le reste les mêmes tendances que pour les vélos d’enfants. Les vélos utilisés par les garçons sont en proportion davantage des VTT, des BMX, des vélos équipés d’une suspension avant et/ou d’une suspension arrière et/ou de cornes ; et ceux utilisés par les filles sont dans une plus grande

174. Bien que le pignon fixe soit à la naissance même du vélo (la roue libre n’a fait son apparition qu’en 1897), la régression technologique incarnée par ce retour aux sources constitue un phénomène récent.

mesure équipés de garde boue avant et/ou arrière¹⁷⁵, et/ou d'un carter de chaîne, et/ou d'un panier, et/ou d'une béquille. Concernant les autres variables, on relève que les vélos utilisés par les garçons sont en proportion davantage des vélos de type *course/demi-course*, et/ou *fixie*, et/ou des vélos équipés de compteur ; et que ceux utilisés par des filles sont dans une bien plus grande mesure des vélos de type ville/VTC, et/ou des vélos équipés d'éclairage's.

Si les différences apparaissent très marquées, il se peut que certaines ne soient pas statistiquement significatives, notamment en raison de la faiblesse des effectifs (notamment concernant la variable BMX), mais dans la mesure où notre échantillon ne se veut pas représentatif de l'ensemble de la population adolescente, notre intérêt ici n'est pas de démontrer qu'il existe bien une dépendance significative entre chaque variable relative aux caractéristiques présélectionnées et la variable *sexe de l'utilisateur·rice*.

Les VTT d'une part, et ceux équipés de suspension avant et/ou de suspension arrière d'autre part, sont autant de caractéristiques permettant de pratiquer sur des terrains très variés, en ne se limitant ni aux routes goudronnées ni aux sentiers battus. Le plus souvent, les garçons utilisant un vélo à suspension's affirment que c'est le choix de vélo qui correspond le mieux à leurs attentes en termes de pratiques, y compris ceux qui ne pratiquent quasiment que sur du bitume. C'est le cas de Jean (Term ES), un *adepte-confidentiel*, qui argumente le fait d'utiliser un vélo « tout suspendu » en expliquant que la plupart des vélos ne lui permettraient pas de pratiquer en réalisant certaines acrobaties, du fait qu'ils ne sont tout simplement pas conçus à cet effet :

Nous : « *Ce que tu appelles un rockrider, c'est juste la marque du vélo en fait ?* »

Jean : « *Non, c'est un vélo avec suspensions avant et arrière* »

Nous : « *Ok, tu fais du cross ?* »

Jean : « *Non, même pas ! Mais je veux dire c'est important parce qu'avec un vélo normal, si on fait des figures et tout, c'est un peu plus dangereux pour le vélo, s'il est pas fait pour ça en quelque sorte, s'il a pas des suspensions avant, arrière etcetera, donc c'est en partie pour ça que je prends un rockrider* ».

Alors que les garçons de l'échantillon ont tendance à valoriser les VTT en général, et ceux à suspensions en particulier, à la fois pour des raisons esthétiques et fonctionnelles, plusieurs filles de l'échantillon manifestent l'idée que les vélos aux allures sportives pourraient compromettre leur « féminité ». C'est par exemple le cas de Marina (licence 1 psychologie, non pratiquante, ex-*utilitariste*), pourtant bien consciente qu'il existe des « *VTT pour filles* » :

« *Ce que j'aime pas c'est genre les VTT et tout euh, je trouve pas ça joli sur une fille. J'aime pas, je me sens pas à l'aise dessus, c'est trop sportif pour moi, je préfère un beau vélo* ».

Par « *beau vélo* », les filles, majoritairement rebutées par le VTT et/ou par des vélos aux allures « *trop sportives* » entendent généralement un vélo *de ville*, que certaines appellent d'ailleurs « *vélo*

175. Nous observons une différence très significative vis-à-vis de la proportion de vélos dotés de garde boue avant et/ou arrière au sein des deux métropoles, les vélos de Montpellier présentant plus de deux fois moins cette caractéristique que ceux de Strasbourg. Ce constat est à mettre en lien avec la différence de climat entre les deux territoires.

dame»¹⁷⁶, « *vélo de filles* » ou « *vélo de femmes* », c'est à dire des vélos au cadre ouvert¹⁷⁷, aux courbes qu'elles estiment « *plus fines* », « *plus souple* », « *plus gracieuses* », à l'instar du type de cadre en col de cygne¹⁷⁸.

Si nous n'avons pas recueilli de données précises et détaillées sur les différents types de géométries de cadres (col de cygne, torpille, « mixte », diamant, etc.) au travers des entretiens, les comptages effectués sur différents sites (abords de collèges-lycées)¹⁷⁹ nous permettent d'avancer qu'indifféremment des sites étudiés, plus de 70 % des cadres dits « fermés » (cadre classique, « en diamant¹⁸⁰ ») sont utilisés par des garçons, et que plus de 75 % des cadres « ouverts » (col de cygne, torpille, « mixte »¹⁸¹) sont utilisés par des filles¹⁸². Le vélo qui « fait fille » ou qui « fait femme » comporte généralement un guidon relevé et incliné vers l'arrière pour permettre de conduire avec le buste droit, une selle large, souvent rembourrée, offrant souplesse et confort, une sonnette et des éclairage·s permettant d'assurer sa sécurité et celle d'autrui, une béquille et un panier (particulièrement banni par les garçons), appelant un usage utilitaire, et enfin, le nécessaire de protection contre les salissures : un carter de chaîne, des garde boue avant et arrière. En somme, ce type de vélo est conçu pour assurer confort et sécurité lors de pratiques utilitaires ou de balades paisibles. En dehors de ces deux propriétés, le genre de vélo en question est à l'origine conçu pour permettre à son utilisateur·trice de rester élégant·e et distingué·e (Encadré 5).

Encadré 5. De la tenue à bicyclette, de l'ardeur à vélo

Odon Vallet (1998 : 61) soutient à ce titre que les mots « vélocipède¹⁸³ » et « bicyclette¹⁸⁴ » sont entrés en concurrence dès la fin du 19^{ème} siècle, notamment du fait de leur utilisation par des femmes (bourgeoises). D'abord abrégé en « véloce » puis en « vélo », l'auteur souligne que le premier mot a rapidement rimé

176. Il est intéressant de constater à ce titre que les entrées « vélo dame » et « vélo de ville » dans *Google images* débouchent sur une majorité d'images correspondant à des vélos très ressemblants.

177. Les cadres ouverts sont conçus pour être adaptés aux vêtements « féminins », ils s'opposent au « cadre classique », dit « cadre en diamant », fermé, soit le type le plus ancien et le plus courant, aussi qualifié de « cadre homme ».

178. Comme le rappelle Anne-Marie Clais (1998 : 74), le modèle col de cygne a été précisément conçu pour permettre aux femmes de la bourgeoisie de la fin du 19^{ème} siècle de monter à bicyclette en jupe longue, pour ce faire « on modifia la morphologie de l'engin, imaginant pour les belles le plus gracieux des modèles : le "col de cygne" ».

179. Prise en compte de deux sites à Montpellier et de trois sites à Strasbourg, pour un total de 430 vélos. Comptage effectué à partir de vidéos (caméra embarquée camouflée) réalisées sans autorisation.

180. Soit le type le plus ancien et le plus courant. Il est aussi qualifié de « cadre homme », par opposition au cadre ouvert, conçu pour être adapté aux vêtements « féminins ».

181. Le cadre torpille dispose d'un tube supérieur qui s'arrête à la tige de selle ; le cadre col de cygne, d'un tube supérieur courbé (vélo hollandais) ; et le cadre mixte, d'un tube se prolongeant de la fourche à l'axe de la roue arrière.

182. Le clivage est moindre au sein de la population adulte, notamment du fait de l'utilisation de vélos en location ou en libre-service, dotés d'un cadre ouvert.

183. Le nom est de formation française formé de deux racines : véloce- issue du latin *velox*, -cis adjectif « rapide », attesté déjà dans vélocifère depuis 1803 avec le joncteur « i » pour les racines latines et de -pède, dont le sens (sémantisme) serait « par les pieds » (Robin, 2008).

184. Provenant d'un nom de marque anglaise et dans un premier temps employé au masculin (Robin, 2008).

avec « macho », et « prolo » et est d'ailleurs devenu l'outil des classes laborieuses et des champions populaires. La position adoptée sur un vélo est plus aérodynamique, le corps est courbé et recherche de l'efficacité pour produire des efforts intenses et prolongés. En opposition, le mot bicyclette, d'abord employé au masculin puis au féminin, a très vite rimé avec trottinette, midinette et suffragette, et est ainsi apparu plus appropriée pour désigner la monture des demoiselles et des classes raffinées de l'époque, « Le suprême bon goût » était de s'y tenir le dos droit, sous peine d'être disqualifié·e et traité·e honteusement de « pédalard ».

Cette analyse historique (Vallet, 1998) (Encadré 5) nous parait d'autant plus éclairante que le type de vélo plébiscité par la plupart des filles de notre échantillon est conçu pour pratiquer en maintenant le buste droit, et que les discours de ces dernières (y compris des *adeptes*) mettent généralement en évidence une tendance à valoriser cette manière sexuée de se tenir sur un vélo. De manière inattendue, c'est généralement à travers les éléments de discours découlant de la relance : « *tu m'as parlé de "style"/"classe"/"tendance"/"mode"/"d'être branché·e"... est-ce que pour toi on peut être stylé/branché... à vélo ?* » que nous avons pu saisir la tendance en question. Ce fut par exemple le cas avec Claire (Term. ES, pratiquante *adepte-partisane*).

Claire : « *Personnellement je trouve que c'est vraiment trop élégant d'être à vélo, après ça dépend du vélo, si sur ton vélo t'es tout courbé·e c'est moche ! Mais si t'es assise, droite sur ton vélo : ah y'a une élégance qui se dégage moi je trouve !* »

Nous : « *Assise ? Tu parles des filles en général ?* »

Claire : « *Je sais pas, je sais pas si un garçon... assis droit sur son vélo... ben Sylvain [elle nous en a parlé précédemment] par exemple sur son vélo il est pas droit c'est quand même bien, je le trouve élégant quand il est à vélo alors qu'il est pas droit donc euh je sais pas, je sais pas* ».

Il est à noter à ce titre qu'alors que les vélos « de garçon » et « de fille » pour enfant¹⁸⁵ ne présentent pas de différence particulière vis-à-vis de la différence de hauteur entre la selle et le guidon (le guidon étant généralement surélevé), la plupart de ceux utilisés par les adolescentes se distinguent nettement sur ce point de ceux utilisés par les adolescents (à l'exception du BMX) : la surélévation du guidon par rapport à la selle étant caractéristique des vélos utilisés par les filles ; et l'alignement, voire la surélévation de la selle par rapport au guidon étant caractéristique des vélos utilisés par les garçons. De surcroît, les vélos dotés d'un guidon (ou cintre) recourbé vers l'arrière permettant de se tenir droit·e sont essentiellement utilisés par des filles. À l'opposé, ceux dotés d'extensions latérales inclinées vers l'avant, permettant une position courbée sont quasi-exclusivement montés par des garçons. Cette dernière position est à mettre en lien avec la posture aérodynamique adoptée par les cyclistes sur piste ou lors des contre-la-montre. Tout semble se passer comme si en grandissant, les garçons apprenaient à reproduire cette posture aérodynamique tandis que les filles apprenaient à ne pas se courber sur leur vélo.

En outre, à l'instar des VTT avec suspension avant et de ceux de type « tout suspendu », les garçons de l'échantillon disposent en proportion de davantage de vélos de *course*, de *demi-course*, et de *fixies*, soit des vélos plus aérodynamiques, plus légers, et aux pneus plus fins, favorisant la prise

185. Tant ceux des corpus d'images que ceux que nous avons pu observer sur le terrain.

de vitesse. Le plus souvent positionnée au même niveau, ou au-dessus du niveau du guidon, la selle est étroite et favorise une position inclinée – voire couchée vers l’avant. Comme nous l’avons vu, les *fixies* ont de surcroît la particularité d’être non réglementaires et de nécessiter des manœuvres techniques et périlleuses. En somme, les garçons de notre échantillon disposent davantage que les filles de vélos conçus pour être performants sur le plan de la vitesse, au détriment de la sécurité.

Aussi, dans une plus grande mesure que les vélos des filles, ceux des garçons sont équipés d’un compteur, soit d’un outil permettant notamment de mesurer ses performances en termes de vitesse et de distance parcourue.

En surcroît des différences sexuées, on constate quelques variations au sein de chaque classe de sexe selon les catégories sociales. Les deux plus prégnantes concernent les caractéristiques *rose ou partiellement rose* et *fixie*. Alors que la première se retrouve dans une bien plus grande mesure chez les filles de catégories populaires¹⁸⁶, la seconde ne concerne aucun garçon de catégorie populaire et ne se retrouve d’ailleurs que chez des garçons *adeptes* : constat sur lequel nous reviendrons.

2.3 Des alternatives limitées pour les filles

Nous remarquons par ailleurs, qu’alors que le vélo *de ville* ou plus précisément *le vélo conçu pour se tenir droit* semble être le seul type de vélo à être assimilé au sexe féminin (vélo qui « fait fille ») aux yeux des garçons comme des filles, tous les autres types de vélos identifiés par ces dernières semblent être associés au sexe masculin.

Célia¹⁸⁷ : « Non j’ai jamais eu de BMX ou de VTT. Mon voisin il en avait un, de BMX, je me souviens il me l’avait fait essayer vite fait, pas longtemps, c’était bizarre, j’étais pas... j’étais vraiment pas à l’aise [rires]. Soit t’es debout, ou alors tout penché·e, c’est n’importe quoi, c’est un peu ridicule en fait ! Enfin c’est pas pour moi [rires]. Moi je préfère vraiment un vélo de ville, vous voyez avec un panier devant. J’ai une copine elle en a un vraiment trop beau ! Avec des... je crois que c’est un vélo hollandais !? Mais avec euh... je sais pas comment vous dire, mais non. Moi je sais pas, je me sens vraiment pas à l’aise sur un vélo de garçon »

Nous : « Vélo de garçon ? C’est-à-dire ? »

Célia : « Pas de garçon mais... Vous voyez, c’est quand même plus des garçons qui... ben les BMX ça fait très garçon ! C’est surtout pour, mais même les VTT, enfin je veux dire, surtout avec les amortisseurs partout [rires]. Il y en a on dirait des motos ! et puis même euh, les vélos pour le cyclisme, je sais pas, c’est quand même euh presque que des hommes qui en font j’ai l’impression ! ».

Les filles souhaitant se porter vers un vélo qui « fait fille » ont des alternatives réelles considérablement plus limitées que les garçons souhaitant se porter vers un vélo qui « fait garçon ». Ayant à l’esprit que différents types de vélo permettant d’expérimenter de nouvelles techniques et de nouvelles sensations, leur sont destinés, les garçons de l’échantillon déclarent

186. Cette observation fait écho au constat selon lequel les pratiques de sexualité des vêtements sont plus marquées dans les classes populaires (Dafflon Novelle, 2006 ; Court, 2010).

187. Term. S. Abibac, pratiquante *utilitariste-choix pratique*.

avoir expérimenté – au cours de leurs parcours – et notamment durant leur adolescence, bien davantage de types de vélos que les filles. Le discours de Jean (Term. ES, pratiquant *adepte–confidentiel*) illustre bien ce constat :

« En fait, depuis que j'ai 5 ans j'ai jamais décroché de mon vélo en quelque sorte... J'ai eu d'abord un BMX, parce que je voulais faire des figures, j'ai eu ensuite un vélo, un rockrider parce que je voulais faire des levés et tout, [en]fin des stop it, tout ce qui est, enfin tout ce qu'on peut pas faire avec un BMX, puis j'ai eu ensuite un fixie ».

Par ailleurs, bien que cela n'ait pas été précisément quantifié, les adolescent·e·s nous ayant rapporté avoir ou avoir eu – durant une même période donnée – plusieurs vélos en état de fonctionnement dédiés à différents usages et/ou servant de remplacement lorsque l'un d'eux nécessite/a nécessité des réparations, sont dans une mesure considérablement plus grande, des garçons (notamment des *adeptes*, et plus rarement des garçons de la catégorie « populaire »). C'est par exemples le cas de Gabriel (BTS biotechnologies 1^{ère} année, catégorie « technicienne »), et de Jonathan (classe prépa. BCPST¹⁸⁸ 1^{ère} année, catégorie intellectuelle).

Gabriel : *« J'ai aussi un vélo de course, enfin demi-course [...]. En fait ça dépend de la saison, si y a la neige je vais plutôt prendre le VTT, si y'a du beau temps je vais prendre un pneu assez lisse, donc un vélo semi-course ».*

Jonathan : *« Ben si j'ai un problème avec mon vélo... maintenant j'ai un deuxième vélo chez moi, donc dès que j'ai un problème j'ai quand même un autre vélo ».*

Il est à noter à ce titre qu'en cas de possession de plusieurs vélos, le BMX possède rarement le statut du vélo le plus utilisé. Ainsi, la prise en compte de tou·e·s les vélos des adolescent·e·s de l'échantillon aurait débouché sur un écart d'utilisation de BMX plus prononcé entre filles et garçons. Aux yeux de la plupart des adolescent·e·s, le BMX « *fait garçon* », voire est un vélo « *pour garçon* ». Or comme nous l'avons vu précédemment, ce type de vélo est porteur d'une double image, la course, incarnée par le BMX *race/bicross*, et l'occupation d'un seul lieu extérieur pour faire des acrobaties spectaculaires, incarnée par le *freestyle*.

Alors que cette situation de possession simultanée de plusieurs vélos se présente ou s'est présentée pour plus d'une dizaine de garçons de notre échantillon, une seule fille (*adepte–partisane*) a déclaré être dans ce cas, en possédant deux vélos personnels en état de marche, dont un VTC, et un de type *demi-course*, utilisé lorsque l'autre est en attente de réparation. D'ailleurs, si les garçons de la catégorie populaire sont également moins concernés que les autres garçons en ce qui concerne la possession de plusieurs types de vélo, ils déclarent pourtant avoir eu l'occasion de tester au cours de leur parcours une variété de vélo comparable à ce que déclarent les autres garçons, ce qui est rarement le cas chez les filles.

Aussi, il est à noter que les garçons pratiquants sont considérablement plus nombreux à se déplacer avec des outils de réglage/réparation que les filles pratiquantes. Dans la plupart des cas,

188. Biologie, Chimie, Physique et Sciences de la Terre.

il ne s'agit que du minimum nécessaire pour réparer une roue crevée : démonte pneu, rustines, tube de colle, gratteur, chambre à air, mais l'équipement est parfois plus fourni : tournevis réversible, jeu de clés Allen, attache rapide, chiffon, etc. Notons à ce titre que le fait d'être équipé de ces outils lorsqu'on dispose des compétences associées (nous y reviendrons) représente notamment l'opportunité de s'éloigner de son lieu de domicile (sans qu'un petit incident technique ne condamne le/la pratiquant·e à rentrer à pied).

Au-delà des vélos utilisés et de leurs équipements propres, la question du port du casque a été systématiquement évoquée lors des entretiens, et des données associées aux tenues vestimentaires ont également été récoltées. Alors qu'on aurait pu s'attendre à ce que les filles – davantage portées sur la sécurité – soient plus enclines à se protéger la tête, le non-port du casque semble être généralisé indifféremment du sexe. Ce constat semble notamment tenir au fait qu'une grande partie des adolescent·e·s associent l'objet en question à l'enfance, bon nombre d'entre eux/elles en ayant porté un durant leur apprentissage et leurs premières années de pratique. Les argumentaires de leurs choix varient cependant. De fait, si dans une bien plus grande proportion, les garçons justifient le non-port du casque en évoquant son inutilité, expliquant parfois qu'ils ont de toute manière l'habitude de tomber, et/ou qu'il faut parfois savoir accepter de se faire mal, et/ou qu'en cas d'accident sérieux, un casque de vélo « *ne protège que dalle*¹⁸⁹ », dans une plus grande mesure, les filles se justifient en dénonçant ses propriétés inesthétiques et/ou en avançant que la grande prudence de leur manière de pratiquer les en dispense. C'est par exemple le cas de Zerah (Terminale STMG, pratiquante *utilitariste-choix pratique*) : « *Non le casque, je prends pas de risque, je vois pas pourquoi j'en aurais besoin d'un !* ».

En outre, si aucun garçon n'a évoqué le fait que certaines tenues vestimentaires pouvaient constituer un frein à la pratique du vélo, plusieurs filles de l'échantillon ont simplement évoqué l'idée, et deux filles ont particulièrement insisté dessus. Toutes deux sont d'anciennes pratiquantes (*utilitaristes*) ayant stoppé le vélo à la fin du collège (respectivement en 4^{ème} et en 3^{ème}). Particulièrement soucieuses de leur apparence et de leur « féminité » (maquillage, vernis et coiffure très soignés, sac à main assorti à leurs chaussures, etc.) elles soulignent notamment l'idée que certaines tenues « *féminines* » sont peu adaptées à la pratique du vélo et que cet aspect a sans doute pesé dans leur choix d'arrêter d'en faire¹⁹⁰. L'une d'elles, désormais en BTS Métiers de l'Esthétique, Cosmétique, Parfumerie, au lycée Jean Rostand de Strasbourg, a par exemple déclaré : « *Le vélo [...] avec les tenues, les robes, les jupes, c'est quand même moins confortable, en talons tout ça... C'est pas très pratique* » (Sara, non pratiquante, ex-*utilitariste*).

Colette Guillaumin (1992) a bien mis en évidence que l'habillement féminin et ses attributs sont autant d'interventions participant à fabriquer des corps sexués, notamment dans la mesure où ils permettent d'intervenir « sur la motricité ou la liberté du corps » (p. 121). Sur ce point il est à noter que le vélo a permis aux femmes bourgeoises de la fin du 19^{ème} siècle de se défaire de leurs tenues vestimentaires particulièrement encombrantes (Encadré 6).

189. C'est-à-dire, « ne protège rien ».

190. Bien qu'elles ne soient plus pratiquantes, toutes les deux sont par ailleurs concernées par la tendance à penser qu'il est disgracieux de se tenir courbée sur un vélo :

Nous : « *J'aimerais revenir sur la selle, pourquoi c'est important qu'elle soit basse ?* »

Sara : « *Parce que je trouve ça très joli, quand on est tout droit. Quand le dos est penché j'aime pas, je trouve ça pas très joli* ».

Encadré 6. Histoire du vélo et des tenues des femmes

Comme le rapporte Frédéric Héran (2015), le vélo permet à celles qui y ont accès de réclamer l'abandon du corset, mais également une coiffure plus libre, des chaussures plus commodes et le port du pantalon, qui était à l'époque un apanage strictement masculin. Suite à d'innombrables péripéties, elles obtiennent ensuite de pouvoir porter des jupes-culottes (ou « culottes de zouave »), soit un compromis entre la jupe et le pantalon. En 1892, en France, une circulaire préfectorale autorise le port du pantalon pour les femmes « à condition qu'elles tiennent à la main une bicyclette ou un cheval ». Comme en témoignent ces propos parus dans une revue de vulgarisation scientifique, les résistances restent néanmoins nombreuses : « Si la culotte donne à la femme ce petit air cavalier qui n'est pas incompatible avec la pratique du vélocipède, elle lui enlève une partie de sa grâce, et sur ce point, la femme, la vraie, saura toujours se reprendre » (Gaston, 1894 : 124).

Quelques années plus tard, Georges Montorgueil¹⁹¹ interpelle ses lecteurs·rices : si le vélo participe à l'émancipation des femmes, celles qui en font usage restent-elles des femmes ?

« La bicyclette a créé un troisième sexe. Ce n'est pas un homme, que ce passant en culottes bouffantes, le mollet libre, la taille dégagée et coiffée d'un canotier ou d'une tyrolienne, ou même d'une simple casquette de chef de gare. Est-ce une femme ? Le pied hardi, la démarche vive, les mains dans les poches, vaquant à son gré et sans compagnon, s'attablant aux terrasses, les jambes croisées, le verbe osé : c'est un bicycliste. C'est la femme affranchie du décorum, délivrée de la tapisserie de Pénélope qui n'avancait pas ; lancée à l'aventure, loin du nid : agrémentée d'organes de métal préjudiciables aux autres. Elle a gagné sur sa bécane le procès du costume. Elle se vêt en homme, et ses jambes devenues manivelles ont activé la roue qui la déplace » (Boutet et Montorgueil, 1897 : 14-15).

Il n'en demeure pas moins que les tenues vestimentaires destinées aux femmes constituent aujourd'hui encore un obstacle à la pratique du vélo. Si les deux filles particulièrement concernées ont en commun de ne pas être issues d'une catégorie sociale supérieure (respectivement catégories « populaire » et « technicienne ») et d'être scolarisées dans des filières techniques « dépréciées » (Gautier, 1994), l'ensemble de nos données suggère que ces dimensions ne s'avèrent pas nécessairement déterminantes d'une part, et que la disposition en question n'est pas propre à l'adolescence d'autre part. De fait, elle se retrouve tant chez des mères « technocrates » que des mères « techniciennes » de l'échantillon :

Mère de Théo¹⁹² : « *Malheureusement, c'est plus la voiture, [rires] alors pour plusieurs raisons. Justement, quand on fait du vélo, rapidement on a chaud, et quand on arrive à un rendez-vous client au travail et que justement on a eu chaud d'avoir fait du vélo c'est très difficile en fait de, d'enchaîner parce qu'on est trempée et voilà. Donc pour une femme c'est un peu embêtant* »

Nous : « *Plus pour une femme ?* »

Mère de Théo : « *Oui je pense. Un homme en fait, euh éventuellement, [en]fin c'est comme ça que je le vois, il va rapidement se changer, il va mettre un nouveau tee-shirt une nouvelle chemise, voilà ! Mais une femme en fait euh, bon voilà. Elle sera trempée, il faudra carrément, on va dire euh voilà il faudra un p'tit* »

191. Octave Lebesgue de son vrai nom, était un journaliste et écrivain français de l'époque (1857-1933).

192. 50 ans, comptable.

peu s'arranger, ça sera plus de temps. Entre guillemets, c'est moins pratique, voilà. Bon c'est pour ça que souvent en fait euh, je prends pas le vélo [...]. Pour aller voir des clients, ou pour aller au travail, le vélo n'est pas pratique pour ça ».

Comme l'illustrent les propos de la mère de Théo, l'inclination à penser et à agir selon l'idée qu'une femme doit davantage soigner son apparence qu'un homme se traduit par des opportunités réelles de pratiques du vélo considérablement limitées.

Dans la sous-partie qui suit, il va justement s'agir de faire ressortir les principales tendances de pratiques sexuées des adolescent·e·s de l'échantillon tout en tentant d'explicitier les liens dynamiques de ces tendances avec les équipements/accessoires différenciés.

2.4 Des alternatives sexuées aux pratiques sexuées

Les données qui vont être présentées ici sont à la fois issues des entretiens et des phases d'observation consignées par des prises de notes dans un journal de terrain. Seules les données nous ayant semblées particulièrement prégnantes tant à travers les entretiens que lors de nos observations seront relevées. Dans la mesure où nous reviendrons dessus lorsqu'il s'agira de les mettre en lien avec les dispositions et compétences des adolescent·e·s, certaines seront évoquées ici de manière succincte.

En dehors de la position « dos droit » déjà soulignée, nous observons que les filles ont dans leur ensemble des manières de pratiquer à la fois moins variées, moins ludiques, plus « lisses ¹⁹³», et plus licites que les garçons.

Davantage que ces derniers, elles ont tendance à « tracer » (Zaffran, 2016), soit à se déplacer d'un lieu à un autre sans s'arrêter, ou sans jamais rester longtemps au même endroit¹⁹⁴. Ce constat s'observe aussi bien chez les *utilitaristes* que chez les *récréatives* et les *adeptes*, très rarement enclines à stationner sur un même lieu en s'adonnant à des formes de pratiques ludo-sportives comme le font certains garçons. De surcroît, lorsqu'elles ne sont pas dirigées vers leur établissement scolaire ou vers une activité culturelle, les mobilités des filles ont le plus souvent pour destination un espace de consommation. Ce constat corrobore celui de Mary E. Thomas (2005) qui – en s'intéressant aux tactiques que les adolescentes de la ville de Charleston¹⁹⁵ mettent en place en réaction et en résistance au contrôle de l'espace public par les adultes – montre que leurs activités socio-spatiales vécues en public sont inévitablement dirigées vers un espace de consommation.

En opposition, les garçons, d'une part tendent à s'éloigner davantage de leur domicile, d'autre part réalisent dans une bien plus grande mesure des formes de mobilités « localistes », pouvant être « circulaires », et se traduire par le fait de tourner dans un quartier, ou dites, « de stationnement » (Devaux, 2013), soit des mobilités au cours desquelles les adolescents occupent

193. C'est-à-dire plus monotones, moins saccadées, priorisant la réduction des prises de risque.

194. On retrouve ce même constat chez de nombreux·ses auteur·e·s ayant travaillé sur la place des femmes dans l'espace public, notamment Carol Gardner (1995) et Marylène Lieber (2008).

195. Ville américaine (Caroline du Sud) de taille moyenne (310 000 habitant·e·s).

une place (de ville ou de village), un parvis, une esplanade, ou encore les abords d'un collège/lycée, en s'affichant notamment en train de faire des acrobaties (Encadré 7).

Encadré 7. Notes de journal de terrain du jeudi 12 novembre 2015

Posté incognito devant l'entrée principale du lycée Kléber de Strasbourg (lycée dans lequel je n'ai pas réalisé d'entretiens), lequel a ouvert depuis maintenant une dizaine de minutes, j'observe qu'alors que les filles qui arrivent à vélo (souvent à deux, et parfois en groupe de trois ou quatre) immobilisent systématiquement leur monture avant d'en descendre et de franchir le portail à pied, nombre de garçons approchent ce même portail tantôt en cabrant, tantôt en basculant une jambe d'un côté du cadre pour poursuivre leur course en équilibre sur une pédale. Certains d'entre eux franchissent ainsi le portail sans poser pied à terre jusqu'à l'abri vélo (acte visiblement interdit à en voir les grondes des surveillant·e·s). Pendant ce temps, un groupe de six garçons squattent le long du mur qui prolonge le portail. Partiellement à l'abri du regard des surveillant·e·s mais à la vue de tou·te·s les entrant·e·s, ils s'échangent deux VTT de type « tout suspendu » aux couleurs vives, pour tenter à tour de rôle, plusieurs sortes de figures (« cabrages », « roue avant¹⁹⁶ », dérapages...), les amenant fréquemment à trébucher – parfois volontairement, et à susciter les rires, et/ou les cris, et/ou les moqueries, et/ou les applaudissements de leurs camarades.

Âgés entre 15 et 17 ans, les six garçons en question (Encadré 7) – interrogés par la suite sous la forme d'un entretien de groupe informel (micro-trottoir), constituent un exemple parlant pour distinguer les *adeptes* des *récréatifs·ves*. Deux d'entre eux sont *adeptes* : ils sont propriétaires d'un vélo qui constitue à la fois leur mode de déplacement privilégié pour se rendre quotidiennement au lycée et l'une de leurs activités de loisir favorite lorsqu'ils réalisent des figures, ou qu'ils se rendent sur un terrain à bosses. Les quatre autres sont *récréatifs*. L'un d'entre eux a un vélo personnel en état de fonctionnement, qu'il utilise surtout pour « faire des tours et des figures » dans son quartier. Les trois autres n'utilisent aujourd'hui que les vélos de leurs camarades, essentiellement pour faire des acrobaties, et parfois des « *petits tours* ».

Sur plusieurs postes d'observation, nous avons en outre relevé que de manière sensiblement plus fréquente que les garçons, les filles ont tendance d'une part, à descendre de leur vélo pour traverser une rue/route (avec ou sans passage dédié) ou franchir un trottoir (même de faible hauteur), d'autre part, à attendre que le feu soit vert pour traverser. Deux constats qui rejoignent les discours des adolescentes de notre échantillon, qui mettent généralement en évidence leur prudence et leur attachement au respect des règles, notamment celles qui relèvent de la sécurité routière.

À l'opposé, les garçons, et notamment les *adeptes*, ont davantage pour habitude d'enfreindre délibérément le code de la route dès lors qu'ils ont l'impression de contrôler visuellement la situation. Bien davantage que les filles, ils traversent au feu rouge. Certains estiment qu'un trajet

196. En opposition à l'action de faire une « roue arrière » qui équivaut à cabrer le vélo en faisant décoller la roue avant, certains adolescents parlent de « roue avant » lorsqu'ils s'amuse à freiner du frein avant en se penchant en avant afin de soulever la roue arrière au risque de faire « un soleil » (c'est-à-dire basculer vers l'avant du vélo et chuter). Ce qui est plus rare, c'est de chercher à faire volontairement « un soleil », et se laisser trébucher vers l'avant, ce que ces deux garçons cherchaient à faire ce jour-là devant le lycée Kléber.

idéal est un trajet où on réussit à ne pas s'arrêter malgré les signalisations de priorité. D'autres tentent le même type de challenge en cherchant à poser le moins de fois possible les mains sur le guidon, et déclarent par ailleurs utiliser parfois leur téléphone alors même qu'ils pédalent. Ainsi leurs acrobaties essentiellement observées chez des garçons ne sont pas propres aux mobilités « de stationnement », elles s'effectuent également au cours des déplacements et prennent plusieurs formes : dérapages, sauts, cabrages, « *roue avant* », lâchers le guidon, franchissements, etc.

Ces formes de prises de risque et de liberté avec la règle se traduisent souvent par un accès augmenté à l'espace urbain. Constat que le contraste entre les discours tenus par Rémi (classe prépa. BCPST¹⁹⁷^{1^{ère}} année, pratiquant *adepte-confidentiel*) et Célia (Term. S Abibac, pratiquante *utilitariste-choix pratique*) permet d'illustrer :

« *Si y'a un passage, et que je dois passer, je vais pas faire un tour, je passe !* » (Rémi).

« *J'évite de passer par les écluses à vélo, parce que... C'est interdit tout simplement, même si ça me raccourci le chemin !* » (Célia).

Parce qu'ils/elles n'ont pas la même propension à s'émanciper de certaines règles, dans certains contextes, pour rejoindre une même destination en partant d'un même point, le vélo représente l'alternative de déplacement la plus efficiente pour Rémi, sans l'être pour Célia, pour qui un autre mode de déplacement (tramway, bus, etc.) sera plus avantageux sur le plan temporel. Un constat largement renforcé par le fait qu'à la différence de Rémi, Célia dispose d'un vélo « *avec un gros panier* », peu pratique pour se faufiler, et non conçu pour franchir des obstacles. Plus largement, nous avons fait ce même genre de constat lorsque des filles pratiquantes nous ont affirmé qu'elles gagneraient du temps « *en roulant comme une voiture* » (c'est-à-dire sur la route), ou « *en roulant sur la voie du tram* », soit des comportements que les filles ont généralement davantage tendance à s'interdire que les garçons.

La relation particulière que les garçons entretiennent généralement avec la vitesse se retrouve de manière prégnante dans les discours, et s'est manifestée lors de la plupart de nos phases d'observation. Bien davantage que les filles, ils doublent, y compris sur piste cyclable, quitte à frôler voire à bousculer la personne doublée. Bien davantage que les filles, ils jouent à faire la course, contre d'autres cyclistes (course-poursuite), mais aussi contre des bus, tramways et voitures :

« *Quand je fais la course par exemple, arrivé au feu rouge je sais que j'ai un laps de temps minime pour passer entre les voitures, avant qu'elles repartent, surtout qu'il y a une route et puis une autre route qui se lance même pas dix mètres après, du coup il faut slalomer rapidement entre les voitures, parce qu'elles sont à l'arrêt, et rejoindre le passage piéton, pour rejoindre une autre piste cyclable. On va dire que c'est une sorte d'autoroute parfois de prendre la route [rires]* » (Jérémy, Terminale S, pratiquant *adepte-partisan*).

197. Biologie, Chimie, Physique et Sciences de la Terre.

Ce constat d'une vitesse de circulation supérieure des garçons est conforté par les données de l'ENTD¹⁹⁸, qui permettent de calculer que la vitesse moyenne des déplacements des adolescentes cyclistes est près de 37 % inférieure à celles de leurs homologues « masculins », une tendance qui s'applique également à la marche (Tableau 28)¹⁹⁹.

Tableau 28. Vitesses moyennes de déplacement des adolescent·e·s selon le sexe

Modes	Sexe	Vitesse moy./ dplt.
Tous	Garçons (11-18ans)	22,1 km/h
Tous	Filles (11-18ans)	17,9 km/h
À pied	Garçons (11-18ans)	4,8 km/h
À pied	Filles (11-18ans)	3,9 km/h
Vélo	Garçons (11-18ans)	10,8 km/h
Vélo	Filles (11-18ans)	7,9 km/h

Données issues de l'exploitation de l'ENTD 2008. Déplacements locaux un jour de semaine ouvré d'individus résidant en France métropolitaine.

Ce dernier constat se traduit notamment par le fait que les garçons tendent à valoriser dans une bien plus grande mesure dans leurs discours l'avantage compétitif que constitue le vélo sur les transports en commun « *pour gagner du temps* ».

Notons en outre que si au quotidien les garçons ne déclarent pas réaliser en moyenne des déplacements à vélo plus longs que les filles (environ 2,3 kilomètres par déplacement)²⁰⁰, notamment du fait que leurs déplacements à vélo sont beaucoup plus fréquents, les adolescent·e·s de notre échantillon déclarant s'éloigner à vélo occasionnellement ou ponctuellement à plus de 10 kilomètres de leur domicile sont essentiellement des garçons, par ailleurs plus souvent équipés d'outils de réparation que les autres.

En outre, alors que la majorité des filles ont tendance à éviter à tout prix la cohabitation vélo-voitures et qu'une grande partie d'entre elles pratiquent quasi exclusivement sur des voies physiquement séparées du trafic motorisé, bien davantage de garçons n'hésitent pas à rouler en cohabitation avec les voitures. Ils sont en proportion également beaucoup plus nombreux à rouler sur les couloirs de bus, et sur la plateforme du tramway²⁰¹ (à Strasbourg comme à Montpellier). Bien plus rares, certains garçons jouent à se filmer (avec une caméra embarquée) en train de se faufiler entre deux tramways qui se croisent, avant de poster leur vidéo sur Facebook et Youtube²⁰². De surcroît, dans une mesure bien plus grande que les filles, les garçons franchissent sur leur vélo des équipements urbains (trottoirs, escaliers...), et parfois des obstacles délibérément bricolés à partir de matériaux de construction de travaux publics, ou autre matériau récupéré.

198. Enquête Nationale Transports Déplacements (2008).

199. Les calculs de vitesse étant basés sur des distances et durées de déplacement déclarées, ces résultats sont à prendre avec précaution. Il est néanmoins intéressant de remarquer que l'écart en question est sensiblement plus élevé que celui observé entre l'ensemble des hommes de plus de 6 ans (11,1 km/h) et l'ensemble des femmes de la même tranche d'âge des femmes de la même tranche d'âge (9,1 km/h), qui ne s'élève qu'à 22 % (Selon l'exploitation de l'ENTD 2008).

200. Selon l'exploitation de l'ENTD 2008.

201. Circulation interdite en France sur les plates-formes non situées en « site banal ».

202. Pour les plus curieux·euses, cf. par exemple : <https://www.youtube.com/watch?v=i3QsN0ipCig>

Ceux qui ont un *fixie* s'adonnent à des pratiques diverses et variées, comme l'*alleycat* (course cycliste urbaine comportant des points de passage obligatoires), le *ride* (sortie durant laquelle sont recherchées par alternance, performances de vitesse, dérapages, *barspin* et *track-stand*²⁰³), ou encore le *hardcourt bike polo* (polo à vélo sur terrain dur), se pratiquant la plupart du temps sur le bitume, produisant des percussions et des chutes particulièrement violentes. Autant de pratiques exigeant des techniques particulières peu accessibles pour qui n'est pas enclin à prendre des risques délibérés et/ou à se faire mal pour apprendre.

En outre, les adolescent·e·s déclarant ne pratiquer que durant la belle saison, ou seulement durant le week-end et les vacances scolaires sont très majoritairement des filles (*utilitaristes* et *récréatives*).

De même, les adolescent·e·s n'utilisant leur vélo que pour réaliser des itinéraires connus et très limités en nombre, sont très majoritairement des filles, et notamment des *utilitaristes*.

Aussi, on retrouve une majorité de filles parmi les *récréatifs·ves* adoptant une même logique « non-localiste », mais pratiquant quasi exclusivement vers des lieux et via des itinéraires familiers.

En outre, dans une bien plus grande proportion que les garçons du même âge, les filles se rendant à leur collège/lycée à vélo réalisent la totalité ou une partie de leur trajet accompagnées (le plus souvent par d'autres filles).

Par ailleurs, on retrouve parmi les adolescent·e·s n'ayant jamais pratiqué la nuit, et/ou sous la pluie, une très grande majorité de filles.

À ce titre, la relation entre équipements sexués et pratiques sexuées semble dévoiler certains paradoxes. Alors que les vélos utilisés par les filles sont plus fréquemment équipés de garde-boue et de lumière·s, les garçons sont plus enclins à pratiquer sous la pluie d'une part, et de nuit d'autre part. Bien qu'il puisse sembler paradoxal, ce constat semble d'abord dénoter une conformité des équipements des filles avec la disposition « féminine » incarnée par « l'attrait de la propreté » (Jodelet, 2007). Il conforte en outre la thèse de la construction sociale d'une peur sexuée dans l'espace public prenant particulièrement sens la nuit (Lieber, 2008).

Comme nous l'avons analysé à partir d'un corpus de deux-cents images issues de *Google images*, les vélos d'enfants sont sexués et participent à véhiculer des stéréotypes de sexe au point d'exacerber les inégalités de sexe et de participer à l'injonction de leur reproduction. De fait, les vélos « de garçon » présentent davantage de caractéristiques valorisant la compétition, et/ou exhortant à relever des défis, et/ou à rechercher de la vitesse, et/ou à occuper un même lieu extérieur en réalisant des acrobaties, et/ou à investir des environnements vastes et accidentés. En opposition, les vélos « de fille » sont davantage pourvus d'éléments appelant un usage utilitaire (*shopping*) et/ou permettant de se socialiser à la « fonction maternelle » et/ou enjoignant au « souci de netteté corporelle », et/ou véhiculant un modèle féminin « hyper féminisé » voire érotisé. Très tôt, les filles comme les garçons apprennent à reconnaître et à choisir des vélos convenables pour

203. Le *track-stand* est une technique visant à rester à l'arrêt sans poser les pieds au sol tout en réalisant des petits mouvements d'avant en arrière, tandis que le *barspin* consiste à faire tourner son guidon à 360° et à le rattraper après son tour complet, figure qui nécessite l'absence de frein à l'avant.

leur sexe, et reproduisent généralement ce schéma durant l'adolescence. Alors que la plupart des types de vélo qu'ils/elles identifient semblent être associés au sexe masculin (BMX, VTT, *course*, *demi-course*, *fixie*, etc.), un seul type de vélo paraît être assimilé au sexe féminin à leurs yeux, à savoir le vélo *de ville* ou plus précisément *le type de vélo conçu pour se tenir droit·e* et pour assurer confort et sécurité lors de pratiques utilitaires ou de balades paisibles.

Ainsi, non seulement les filles souhaitant se porter vers un vélo qui « fait fille » ont des alternatives réelles considérablement plus limitées que les garçons souhaitant se porter vers un vélo qui « fait garçon », mais le type de vélo vers lequel elles sont incitées à se porter tend à restreindre leurs possibilités réelles de pratiques. Ce constat est renforcé par une disposition sexuée semblant être renforcée avec la montée en âge, se manifestant par une tendance « féminine » à pratiquer sans se courber. Aussi, d'un côté, les filles qui changent de vélo au cours de l'adolescence remplacent bien plus souvent un VTT par un vélo *de ville* que l'inverse. De l'autre, ayant à l'esprit que différents types de vélo permettant d'expérimenter de nouvelles techniques et de nouvelles sensations, leur sont destinés, les garçons expérimentent – notamment durant l'adolescence – des types de vélos variés. De surcroît, ils sont – durant cet âge de vie – en proportion bien plus nombreux à avoir/avoir eu/avoir essayé – durant une même période donnée – plusieurs vélos en état de fonctionnement dédiés à différents usages et/ou servant de remplacement lorsque l'un d'eux nécessite/a nécessité des réparations.

À l'opposé du vélo qui « fait fille », ceux qui « font garçon » invitent à occuper un lieu extérieur en réalisant des acrobaties et/ou présentent des caractéristiques permettant de s'aventurer sur des terrains accidentés et/ou des propriétés permettant d'être performant sur le plan de la vitesse, souvent au détriment de la sécurité. Cumulée au fait que leurs vélos sont généralement plus maniables, leur propension à s'émanciper de la règle et à rechercher de la vitesse se traduit par le fait que le vélo constitue plus souvent une option de déplacement avantageuse (sur le plan temporel) pour eux que pour les filles. De surcroît, nous avons relevé que certains vêtements spécifiquement destinés aux femmes représentent un frein réel à la pratique du vélo aux yeux de certaines adolescentes cherchant particulièrement à mettre en avant leur féminité.

Ces équipements et habillements sexués sont associés à des pratiques fortement sexuées : les filles présentant dans leur ensemble des manières de pratiquer à la fois moins variées, moins ludiques, moins solitaires, moins risquées, plus licites, et inscrites dans des champs spatio-temporels plus restreints que les garçons. Autant de constats renforcés lorsque les filles ont incorporé des dispositions *assujettissantes* à ne pas pratiquer courbées et à agir selon l'idée qu'une femme doit davantage prendre soin de son apparence qu'un homme.

D'avantage que nous l'avons fait jusqu'à présent, l'enjeu des chapitres suivants sera de se demander dans quelle mesure et comment ces tendances sont socialement construites. En quoi les compétences que les adolescent·e·s acquièrent et les dispositions qu'ils/elles incorporent au cours de leurs parcours sont sexuées ? En quoi impactent-elles leurs *manières d'être pratiquant·e* ? Et dans quelle mesure sont-elles particulièrement *assujettissantes* pour les filles ?

Dans le chapitre qui suit nous nous pencherons notamment sur les liens dynamiques entre les socialisations aux (et par les) activités physiques, les socialisations aux (et par les) mobilités à vélo, et la fabrique de corps sexués. Pour ce faire, nous nous appuierons principalement sur les données issues de nos enquêtes de terrain, mais également sur des données issues d'études

complémentaires portant sur un corpus de discussions électroniques d'une part, et sur un corpus d'articles numériques d'information d'autre part. Mais dans un premier temps, nous illustrerons dans quelle mesure le vélo est notamment perçu comme un sport masculin et comme un mode de déplacement dangereux, ce qui nous conduira à rappeler quelques dimensions historiques essentielles à la compréhension de notre propos.

CHAPITRE 6 : Le vélo, un support à la fabrique des corps sexués

1. Le vélo, d'abord perçu comme un sport masculin et/ou un mode de déplacement dangereux

1.1 Le vélo, une activité sportive perçue comme masculine

Le vélo a connu un âge d'or avant le développement massif des véhicules à moteur. En Europe occidentale, cette période correspond à la première moitié du 20^{ème} siècle, où la bicyclette a représenté jusqu'à 20 % de la mobilité (Papon, 2012). Dès les années 1950-1960, les deux-roues motorisés, puis les quatre roues, ont eu le double effet de vulnérabiliser les cyclistes et de conférer au vélo une image rétrograde, ce qui a conduit à son déclin partout en Europe, y compris aux Pays-Bas (Héran, 2014). La suite de l'histoire est plus différenciée selon les contextes. Dans certains pays, le vélo a presque perdu son rôle de moyen de transport, et n'a plus subsisté qu'à l'état de jouet d'enfant ou d'article de sport. C'est notamment le cas aux États-Unis, pionniers de la motorisation dans les années 1920, où à l'image du VTT (*mountain bike*) et du BMX, les vélos de sport et de loisir ont largement remplacé le vélo comme mode de déplacement dès les années 1970. Il en va de même pour les pays latins d'Europe, fortement marqués par une tradition de sport cycliste (le Tour de France ; le *Giro*, soit le Tour d'Italie ; et la *Vuelta*, soit le Tour d'Espagne), conférant davantage au vélo une image de sport spectacle que d'objet quotidien (Papon, 2012). Premiers à prendre conscience des limites de l'automobile, et moins concernés par l'essor des deux-roues motorisés, les Pays-Bas prennent sérieusement en compte le vélo comme alternative aux véhicules motorisés, dès 1975, après le premier choc pétrolier (Héran, 2014). Peu de temps après, les autres pays nordiques et germaniques suivent le mouvement et développent de véritables politiques de transport multimodales. Une prise de conscience qui ne se produit qu'au milieu des années 1990 au Royaume-Uni et en France où les pratiques de mobilité à vélo peinent à se relancer malgré un léger essor en ville (Papon et de Solere, 2010). Ainsi, la part modale du vélo dans les déplacements de semaine en France est plus forte pour faire du sport ou se promener (8 %), que pour « rendre visite, aller à l'école » (3,4 %), « faire des achats, loisirs » (2,2 %), aller au travail (2 %), ou accompagner quelqu'un (0,8 %) (*ibid.*). Aussi, si quasiment toutes les usagères récentes du vélo²⁰⁴ déclarent au moins une utilisation dans l'année dans le cadre d'activités sportives ou de promenade (93,6 %), les taux ne s'élèvent qu'à 21,6 % pour les motifs travail ou études, et à 39,1 % pour le motif « courses » (achats). De même, lorsqu'on questionne les desseins des Françaises dans les deux années à venir, l'intention de faire du vélo dans un cadre sportif ou de promenade obtient une adhésion plus de deux fois plus élevée que celle visant à réaliser ses déplacements habituels à vélo (67,2 % contre 31,2 %) (MTI Conseil et TNS Sofres, 2013). Aussi, chez les Françaises sachant faire du vélo et ayant un vélo à disposition, le VTT est aujourd'hui le type de vélo le plus présent dans les foyers (44 %). Passe

204. Ayant déclaré avoir pratiqué au cours des douze mois précédant l'enquête.

partout et ludique, le phénomène VTT touche la France depuis les années 1980 et a totalement renouvelé la pratique et l'image de la bicyclette en contribuant à redistribuer les cartes de l'industrie et de la commercialisation du cycle (Mercat, 2009). Malgré une vive volonté de promouvoir un vélo du quotidien « qui adopte des couleurs utilitaires, d'intelligence et de forte praticité » (Rieg *et al.*, 2008 : 7), l'image du vélo « sport et détente » semble ainsi encore dominer en France. Ni propre aux adultes, ni propre à la France, cette association d'idées entre vélo et sport se retrouve de manière très prégnante dans les résultats d'une étude suisse réalisée auprès d'adolescent·e·s essentiellement âgé·e·s entre 15 et 17 ans (n = 482). En réponse à la question « qu'est ce qui te vient à l'esprit à l'évocation du mot "vélo" ? », le sport apparaît de très loin être le thème le plus évoqué, à savoir près de quatre fois plus fréquemment que le thème « promenade/balade » et plus de deux fois plus fréquemment que les thèmes « transport » et « déplacement » réunis (Allaz, 2014). Si l'étude ne creuse pas la question d'éventuelles divergences selon le sexe des adolescent·e·s, la prégnance de l'image du vélo en tant que sport n'est probablement pas sans conséquence sur la propension des filles et des garçons à pratiquer.

De fait, depuis la fin du 19^{ème} siècle, le sport s'est organisé en un espace essentiellement masculin (Elias et Dunning, 1994) et reste aujourd'hui encore, à travers ses institutions, ses pratiques, ses symboles, mais aussi ses discours, l'un des principaux lieux de la construction d'une masculinité « traditionnelle » (Louveau, 1996 ; Mennesson, 2004). De fait, dans la première moitié du 20^{ème} siècle, le sport féminin se développe essentiellement au sein d'organisations spécifiques, les institutions masculines refusant majoritairement de gérer la pratique des femmes. Le discours médical, qui juge alors les sports inadaptés à la physiologie féminine, sert fréquemment de justification. Extrêmement variable selon les activités (Davisse et Louveau, 1998), l'intégration progressive de la pratique féminine à ces institutions se généralise après la seconde guerre mondiale mais reste néanmoins souvent déterminée par le même type de considérations. Ainsi, soupçonnés de mettre en danger les capacités reproductrices des femmes, certains sports leur demeurent interdits jusqu'à très récemment²⁰⁵. Le monde sportif se présente ainsi comme un lieu particulièrement favorable à la production/reproduction de différences perçues comme naturelles entre les hommes et les femmes. Il constitue encore aujourd'hui l'un des domaines de la vie sociale où la socialisation sexuée est extrêmement marquée et contribue au maintien des représentations collectives traditionnelles de la masculinité et de la féminité (Courcy *et al.*, 2006). Plus globalement, notamment parce qu'il a été historiquement pensé et organisé pour former les hommes à la virilité, le sport est généralement étiqueté « masculin » (Matteo, 1986 ; Harry, 1995 ; Davisse et Louveau, 1998). Pour nombre de chercheur·e·s, cette représentation explique des investissements variables dans les activités selon les sexes (Eccles et Harrold, 1991).

Les activités sportives véhiculent un ensemble de valeurs viriles, compétitives, de notions techniques, associées et révélatrices d'identités masculines. Une multitude de travaux ont ainsi tenté d'évaluer le poids des représentations relatives aux différents sports selon le sexe et l'identité sexuée (ou le genre) des individus (Czisma, Wittig et Schurr, 1988 ; Marin, 1988 ; Ignico, 1989 ; Salminen, 1990 ; Pellett et Harrison, 1992 ; Koivula, 1995). La procédure la plus courante pour estimer le degré de féminité ou de masculinité d'une pratique sportive reposent sur le tri, en

205. Exemples : 1989 pour le rugby ; 1987 pour le 3000 steeple, le lancer de marteau, ou encore le triple saut.

trois groupes, par les individus au sein d'une liste des activités qu'ils considèrent appropriées aux hommes, aux femmes, ou convenant indifféremment aux deux sexes. Les différentes études en question présentent certaines variations mais font généralement consensus :

- La gymnastique, la gymnastique rythmique, la danse, l'équitation, la natation synchronisée et le patinage sont invariablement perçus comme des activités « féminines » ;
- Les sports collectifs (surtout ceux de grand terrain et de contact), les sports de combat et le cyclisme sont quasi-invariablement perçus comme des activités « masculines »²⁰⁶ ;
- Le tennis, le ski, la course et la natation font généralement l'objet de perceptions plus ambivalentes, voire sont considérées comme neutres (Vigneron, 2004).

Le cyclisme est donc généralement perçu comme une activité « masculine ». Au même titre que le cyclisme sur route, les autres disciplines pratiquées en extérieur enregistrent d'ailleurs moins de 12 % de licenciées (VTT : 11,6 %, BMX : 8,3 %) (Fédération Française de Cyclisme, 2014). Mais comme nous allons le voir, en dehors du sport, le vélo renvoie fortement à une deuxième image, celle d'un mode de déplacement particulièrement dangereux.

1.2 Le vélo, un mode de déplacement perçu comme particulièrement dangereux

« Les cyclistes sont vulnérables dans la circulation car, à quelques exceptions notables près, le réseau de voirie n'a pas été conçu pour eux. Plus précisément, il n'a pas été pensé dans l'optique que les véhicules rapides, lourds et bien protégés côtoient les usagers de la route lents, légers et non protégés » (OCDE/FIT, 2015).

En comparaison avec les pays européens avancés en matière de vélo urbain (notamment les Pays-Bas et le Danemark), l'urbanisme produit depuis 40 à 50 ans en France (comme en Italie, Wallonie, Europe centrale et orientale, Croatie, etc.) est hostile au vélo. Il a créé des quartiers, des villes et des bourgs aux distances étirées, aux emplois et aux services dispersés, à l'accessibilité essentiellement automobile (Goujon, 2012). À la fois nourri par le constat d'un réseau de voirie quasi consacré aux véhicules lourds et motorisés, par l'éducation à la sécurité routière, par les campagnes de sensibilisation, par les aménagements séparés du trafic routier, par les productions culturelles, par la presse et le débat public, l'imaginaire de la bicyclette se construit notamment autour du danger, et se traduit bien souvent par la peur de pratiquer (Horton, 2007)²⁰⁷. De fait, de nombreux travaux soulignent les effets négatifs de l'inquiétude vis-à-vis de l'insécurité associée au trafic, sur la pratique du vélo (Titze *et al.*, 2007 ; Bopp, Kaczynski et Besenyi, 2012). Le danger

206. S'il arrive que le cyclisme ne figure pas parmi les activités perçues comme « masculines », il ne figure jamais parmi celles qui sont perçues comme neutres ou « féminines ».

207. Dave Horton (2007) soutient l'idée qu'au même titre que les campagnes de sensibilisation au port du casque, l'implantation de voies cyclables séparées de la route contribue à légitimer l'idée que la pratique du vélo est particulièrement dangereuse.

perçu²⁰⁸ vis-à-vis du trafic routier figure parmi les principaux obstacles aux pratiques urbaines du vélo, la « crainte de l'accident » constituant après les « mauvaises conditions météorologiques », la deuxième raison majeure évoquée par les Français·es pour ne pas faire de vélo (MTI Conseil et TNS Sofres, 2013). Ce constat n'est probablement pas sans conséquence sur la propension des filles et des garçons à pratiquer.

1.3 Les filles, moins enclines que les garçons à s'engager dans des comportements risqués à vélo

De fait, nombre de travaux dévoilent l'existence de socialisations sexuées à la perception du danger d'une part, et à la prise de risque d'autre part. Malgré des capacités et des demandes de soutien physique de même niveau pour les enfants des deux sexes (Morrongiello et Hogg, 2004 ; Hagan et Kuebli, 2007), les parents tolèrent généralement mieux la prise de risque des garçons et concentrent leur effort éducatif sur l'apprentissage de l'évitement du risque chez les filles (Granié, 2008). Davantage surveillées, ces dernières bénéficient d'un contrôle plus strict de leur comportement (*ibid.*). Face au danger, elles sont plus souvent réprimandées ou aidées/assistées physiquement que les garçons, quant à eux davantage encouragés à se risquer (Morrongiello et Hogg, 2004). Aussi bien, qu'en cas d'accident, le comportement du garçon est plus systématiquement perçu comme une transgression de la règle, et celui de la fille comme une mauvaise prise en compte des risques (Morrongiello et Hogg, 2004). Autant de pratiques éducatives différenciées se traduisant par une socialisation sexuée au risque²⁰⁹ conduisant l'enfant (Bussey et Bandura, 1999) à manifester préférentiellement des comportements conformes aux attentes sociales relatives à son appartenance à un groupe de sexe. Les recherches actuelles en psychologie sociale tentent notamment d'expliquer les différences dans l'engagement dans les comportements à risque accidentel en interrogeant le niveau de conformité des individus aux stéréotypes de sexe. Les premiers effets de ces stéréotypes sur la prise de risque s'observent dès l'enfance préscolaire : le niveau de comportements à risque accidentel manifesté par les enfants de trois à six ans pouvant être expliqué par leur niveau de masculinité (tel que déclaré par leurs parents) (Granié, 2010). Au même titre qu'un garçon, une fille peut tout à fait adopter des traits de personnalité stéréotypiquement « masculins » et vice versa. Il n'en demeure pas moins que les garçons ont des accidents plus fréquents et plus graves que les filles (Rivara *et al.*, 1982 ; Baker *et al.*, 1992 ; Briem *et al.*, 2004), et que l'exposition au risque en termes de distance parcourue ne suffit pas à expliquer ce constat (Waylen et McKenna, 2002 ; Martin *et al.*, 2004). Ces différences sexuées sont notamment les conséquences de prises de risque plus importantes de la part des garçons (Byrnes *et al.*, 1999 ; Martin, *et al.*, 2004). En tant que piétons comme en tant que cyclistes, les adolescents ont d'ailleurs tendance à moins se conformer aux règles routières (Granié, 2009) et à déclarer plus de comportements à risque accidentel que les adolescentes (Elliott et Baughan, 2004 ; Sullman et Mann, 2009). L'internalisation de ces règles, soit le processus par lequel les individus acquièrent progressivement les valeurs et les prescriptions

208. La notion de danger perçu, ou de sécurité perçue permet de distinguer la sécurité objective, et la sécurité subjective (Heinen *et al.*, 2010).

209. La socialisation au risque étant ici définie par l'acquisition par l'enfant des représentations, attitudes et valeurs de son groupe social concernant les comportements à risque accidentel.

sociales et les transforment en attributs, valeurs personnelles et comportements autorégulés (Grolnick *et al.*, 1997), joue un rôle déterminant vis-à-vis de ces comportements sexuels. De fait, si les adolescentes présentent un niveau d'internalisation des règles relatives aux comportements piétons à risque supérieur à celui de leurs homologues « masculins », ce niveau d'internalisation apparaît être un excellent prédicteur de leur plus faible niveau de comportements à risque accidentel en tant que piétonnes (Granić, 2009). De même, durant la préadolescence (9-12 ans), les filles font état d'un niveau d'internalisation des règles se rapportant aux comportements à risque accidentel à vélo plus important que celui des garçons, perçoivent davantage le « risque accidentel pour soi », et développent une moindre propension que ces derniers à s'engager dans des comportements risqués à vélo (*ibid.* : 2011).

Le danger perçu par les parents continue de jouer un rôle déterminant à cet égard. La perception que ces derniers ont du volume de trafic à proximité du lieu de résidence s'avère davantage discriminante vis-à-vis des probabilités de faire du vélo des adolescentes que de celles des adolescents (Carver *et al.*, 2005). De surcroît, les mobilités vélocipédiques des adolescentes sont particulièrement dépendantes de la vitesse du trafic (Nelson et Woods, 2010) et de la présence de voies cyclables séparées (Evenson *et al.*, 2006).

En somme, parce qu'en France le vélo est notamment perçu comme un sport ; que le sport est traditionnellement perçu comme une activité « masculine » ; que le cyclisme fait partie des activités perçues comme les plus « masculines » ; que les filles comme les garçons apprennent généralement à s'approprier des pratiques « conformes » à leur sexe ; et que l'adolescence est généralement marquée par un durcissement des assignations de genre et une affirmation de l'identité sexuée ; la littérature mobilisée conduit à envisager que les adolescentes se construisant une identité « féminine » et ayant particulièrement tendance à associer le vélo au sport, sont particulièrement peu enclines à pratiquer le vélo, notamment selon des modalités sportives (recherche de défis, de performance, d'affrontement, etc.).

De surcroît, parce que le réseau de voirie français est encore peu adapté aux pratiques urbaines du vélo ; que le vélo est généralement perçu comme un mode de déplacement particulièrement risqué ; et que les adolescentes sont moins enclines que les adolescents à s'engager dans des comportements risqués à vélo, il est probable que celles-ci soient davantage susceptibles d'être découragées par le risque accidentel qu'elles perçoivent pour elles-mêmes de la pratique du vélo.

2. L'adolescence, ou le renforcement des dispositions sexuelles à *risquer* ou protéger son corps

Parmi les *manières types d'être pratiquant·e* du vélo élaborées (Chapitre 4), le type des *récréatifs·ves* est celui qui rassemble le plus d'ancien·ne·s pratiquant·e·s qui, assimilant fortement le vélo à l'enfance, ont délaissé leur bicyclette un peu comme ils/elles se sont débarrassé·e·s de leurs jouets. Si elle se repère chez des interlocuteurs·rices de *Montpellier Méditerranée Métropole* indifféremment de leur lieu de résidence, et chez la quasi-totalité des adolescent·e·s de QPV de Strasbourg, cette tendance est nettement moins manifestée chez les résident·e·s de l'ensemble de la métropole strasbourgeoise (QPV exclus) – constat très probablement lié au fait que Strasbourg soit la première commune de France en termes de déplacements domicile-travail à vélo (Kelhetter

et Vuillier-Devillers, 2017), et que les adolescent·e·s en question ont plus souvent, au moins un parent *utilitariste* et/ou *adepte*. Pauline (Term. S, non pratiquante, *ex-récréative*), qui habite un petit village à l'extrémité Est de Montpellier Méditerranée Métropole, associe l'arrêt de la pratique du vélo, à sa sortie de l'enfance : « *Avant 14 ans j'en faisais tout le temps ! Je sais pas... j'ai dû me sentir plus grande* ».

Cette tendance à assimiler le vélo à l'enfance se traduit souvent par une faible propension à considérer le vélo comme un mode de transport crédible, ce qui explique qu'elle se repère notamment chez les *récréatifs·ves*. Mais, alors qu'elle se retrouve autant chez les adolescentes que chez les adolescents, il ressort dans les discours des interviewé·e·s, d'une part, qu'à âge équivalent, les garçons présentent un rapport au vélo beaucoup plus ludique que les filles, et d'autre part, que ces dernières situent généralement leur sortie de l'enfance à des âges plus précoces que les garçons.

2.1 Protéger/soigner son corps, éviter de *faire mâle*

Le premier constat semble fortement lié au fait que « jouer à vélo », c'est bien souvent prendre le risque de tomber, de se faire mal et/ou de s'abîmer. Or, de la même manière qu'elles sont souvent découragées par les contextes de circulation appelant à cohabiter avec des véhicules motorisés, les filles de notre échantillon sont sensiblement moins disposées que les garçons à tenter de nouvelles expériences et/ou de nouveaux gestes techniques représentant un risque accru de chute par rapport à leur pratique habituelle, soit une disposition semblant fréquemment se renforcer au cours de l'adolescence.

Bien souvent, cette inclination à éviter impérativement de se faire mal est associée à une disposition à éviter impérativement de faire mal (à autrui). Gwenaëlle (Term. S, pratiquante *utilitariste-choix pratique*), qui durant son enfance jouait avec son petit frère à faire la course et des dérapages, déclare avoir cessé de prendre ces « *risques inutiles* » en prenant conscience du fait qu'il fallait « *faire attention* » :

Nous : « *Et ça signifie quoi pour toi de savoir bien faire du vélo ?* »

Gwenaëlle : « *Euh, ben pour moi bien faire du vélo c'est, ben prendre en compte la sécurité de soi et des autres, [en]fin, faire attention aux autres et en même temps euh, essayer de pas tomber, [en]fin de pas, de pas mettre, de pas se mettre en danger. Et après, ouais je pense que je fais bien du vélo. Pour moi le plus important c'est la sécurité. Après, le reste ça compte pas* »

Nous : « *Pourquoi c'est ce qu'il y a de plus important pour toi la sécurité ?* »

Gwenaëlle : « *Ben faut pas faire mal aux gens, faut pas se faire mal à soi-même, enfin il faut pas, c'est mieux quoi !* ».

Cette disposition à faire attention peut être plus ou moins activée ou mise en veille selon les contextes. Elle est notamment activée dans les contextes perçus comme insécurisant, et mise en veille dans ceux perçus comme plus rassurant. Par exemple, Gwenaëlle explique qu'elle adore « *prendre de la vitesse* » sur la parcelle d'une piste cyclable « *assez pentue* » et « *loin de la route* »

lorsqu'elle constate « *qu'il n'y a personne* ». À l'opposé, elle raconte qu'elle a peur de rouler lorsqu'il y a « *beaucoup de monde* », et qu'elle a « *très peur de tomber* » lorsque « *les voitures sont près* » et lorsqu'il y a des graviers au sol, soit des craintes qu'on retrouve dans une mesure considérablement plus grande chez les filles que chez les garçons.

Cette disposition « féminine » à « *faire attention* » n'est pas sans incidence sur les manières de pratiquer le vélo. Alors que la vitesse moyenne de circulation à vélo des jeunes garçons ne cesse de s'accroître au cours de l'enfance, celle des jeunes filles commence à suivre la même tendance, puis commence à chuter à partir de l'âge de dix ans (Briem *et al.*, 2004)²¹⁰.

Aussi, il ressort des entretiens qu'une chute à vélo durant l'adolescence semble avoir considérablement plus de chance de se solder par un arrêt prolongé, voire définitif (subsistant) chez les filles que chez les garçons, d'autant plus si cette chute se traduit par une blessure visible. Aussi, alors que les garçons relatent généralement leur chute en donnant beaucoup de détails sur les conditions de son déroulement et sa dimension spectaculaire, les filles concernées insistent essentiellement sur les détails inesthétiques des traces laissées par l'incident, au point de laisser penser que la chute n'aurait pas eu d'importance si elle n'avait pas laissé de trace. Ce fut le cas d'Awa (CAP métiers de la mode, 2^{ème} année), une ancienne pratiquante *récréative* qui n'a jamais refait de vélo (à part du vélo « en salle ») depuis une chute, survenue à l'âge de 14 ans :

« Je comprends même pas pourquoi j'ai arrêté en fait. C'était un accident, mais c'était pas un accident, je veux dire, pas un traumatisme qui m'a arrêtée tout de suite. Voilà, c'était juste... je sais pas, du jour au lendemain je suis tombée, je me suis fait mal certes voilà, et un poignet un peu enflé, j'avais même une grosse cicatrice parce que ça m'avait arraché toute la peau et tout ça, et ça se voyait pendant plusieurs semaines, et puis j'ai pas repris. [...] Je suis plus remontée sur un vélo, enfin sur un vrai vélo, parce que je suis déjà allée en salle de sport pour faire... je sais plus comment on appelle, vous voyez les vélos en salle quoi ».

Si Awa ne parvient pas à expliquer ce qui l'a poussée à arrêter, elle a pourtant appris que les hématomes, cicatrices, bosses, éraflures, etc., sont moins les traces de la féminité que celles de la masculinité et de la virilité : « *c'est vrai que pendant un moment, j'étais pas très belle à voir, mais après c'est parti* ». Comme l'écrivent Yannick le Hénaff et ses collaborateurs, « De la marque sur la femme, plus encore que sur l'homme, découle suspicions et préjugés, les corps féminins étant plus dépendants des diktats de la beauté » (Hénaff *et al.*, 2008 : 555). Ainsi que le rapporte Caroline Moulin (2005), la presse destinée aux adolescentes (notamment *20 ans* et *Girls !*) participe ardemment de cette « socialisation à la perfection corporelle » enjoignant les filles à « masquer les marques » (p. 78), à « débarrasser la peau des impuretés » (p. 73), à voiler les imperfections, c'est-à-dire à préserver autant que possible la « douceur », la « fraîcheur », et la « netteté » (p. 72) de leur corps. Ces pratiques de « préservation du corps » sont présentées comme d'autant plus essentielles que l'entrée dans une période de « hors-jeu social de séduction » survient tôt : trente ans correspondant déjà à « l'âge "où la peau commence sérieusement à s'essouffler et à perdre de son énergie" » (p. 67)²¹¹.

210. Étude réalisée dans une configuration de simulation de trafic.

211. Cf. Caroline Moulin (2005), chapitre 2 « Quel(s) modèle(s) corporel(s) pour quelle(s) féminité(s) ? » (pp. 59-116).

Ainsi, à l'instar d'Awa, qui associe sa chute à une erreur en précisant qu'elle n'aurait pas dû prendre le vélo de son cousin, trop grand pour elle, les filles qui racontent leur chute durant l'adolescence expriment fréquemment leur regret, voire leur culpabilité.

En outre, comme nous l'avons relevé, il ressort des discours que les filles semblent généralement situer leur sortie de l'enfance à des âges plus précoces que les garçons. De fait, alors que les récits de ces derniers s'y rapportant (« *j'étais plus un gamin/minot* » ; « *j'avais grandi dans ma tête* » ; « *je faisais déjà plus mature* » ; etc.) font souvent allusion à la période du lycée, ou à la toute fin du collège, ceux des filles font davantage référence à la « mi-collège » (Devaux, 2013). Ce constat est probablement lié au fait que les transformations corporelles des garçons sont généralement plus tardives (Mardon, 2010c ; Montagne et Bui-Xuân, 2015), et aux stéréotypes de sexe selon lesquels ces derniers ne mûriraient pas au même rythme que les filles (Mardon, 2010a). Concernant ces dernières, il semble que les premières règles jouent pour certaines un rôle déterminant vis-à-vis du regard qu'elles portent sur elles-mêmes, pouvant se traduire par une cessation de pratique pour celles assimilant le vélo à l'enfance. Le témoignage de la mère de Marina²¹² (42 ans, éducatrice petite enfance) est éloquent à ce sujet :

« Je dirais la 4^{ème}, oui, je crois qu'elle a complètement arrêté d'en faire en 4^{ème}. En 4^{ème}, c'est là qu'elle s'est sentie plus, enfin, qu'elle est devenue une femme, une jeune femme quoi, enfin elle a eu ses trucs [son regard et sa main droite indiquent son bas ventre], voilà quoi. En fait, ses copines et sa sœur [jumelle] les avaient eu avant du coup, oui elles avaient eu leurs règles plus jeunes, et du coup quand Marina les a eu, elle était contente comme tout ! Et elle s'est sentie grande quoi ! Maquillage, tout ça, et c'est vrai que là, le vélo euh... elle en a plus trop fait, mais ses copines en faisaient plus de toute façon alors bon... ».

Comme le relève Aurélia Mardon (2010a : 126), « les premières règles constituent un véritable moment de transition identitaire, c'est-à-dire un événement qui agit sur la définition qu'elles se font d'elles-mêmes et pensent qu'on se fait d'elles. Que leur découverte ait été vécue comme effrayante, neutre ou positive, les premières règles signent la fin de l'enfance et participent à la définition de leur identité de femme, ce qui implique pour elles des changements d'actions et d'attitudes ». Comme l'affirme l'auteure, l'expérience des premières règles fait partie des événements dont les jeunes filles se souviennent mais dont l'évocation ne va pas de soi. Parce qu'elle engage des parties du corps et des sécrétions intimes que les normes sociales imposent de cacher et de taire, les récits sont marqués par les codes qui régissent l'expression de l'intimité corporelle ; « L'expérience ne se raconte pas en présence d'un garçon même si elle peut l'être devant plusieurs autres filles. Et même dans ce cas, les règles sont désignées par des tournures impersonnelles telles que "ça" ou "les avoir" »²¹³ (Mardon, 2010a : 126). En dehors de la possibilité que les filles n'aient pas toujours conscience des changements d'actions et d'attitudes associés à leur ménarche²¹⁴, cette analyse explique probablement en partie pourquoi, alors que plusieurs adolescentes interviewées ont mis en lien de manière plus ou moins explicite leur cessation ou quasi-cessation de pratique avec leur sortie de l'enfance, aucune n'a explicitement évoqué ses premières règles.

212. Étudiante en première année de psychologie à Montpellier.

213. Remarquons à ce titre que même lorsqu'il ne s'agit pas d'évoquer ses propres règles, mais celles de sa fille, la mère de Marina les nomme dans un premier temps par « ses trucs ».

214. Première menstruation.

Le témoignage de la mère de Marina nous avait en outre éclairé sur un aspect tout aussi important : celui de la socialisation au maquillage. Il nous a permis de nous rendre compte par la suite, d'une part que les adolescentes qui se rendent fréquemment à vélo dans les collèges-lycées et lycées enquêtés sont très rarement maquillées de manière prononcée et/ou « intégrale » (panoplie mascara, fond de teint, rouge à lèvres, vernis à ongles), et d'autre part que, comme ce fut le cas pour Marina, les cessations ou interruptions de pratique du vélo de plusieurs interviewées semblent coïncider avec l'entrée dans les étapes de « transgression » ou de « séduction » décrites par Dominique Desjeux (2006). L'étape dite de « transgression » est généralement associée aux années collège. Elle se caractérise par l'acquisition de son propre maquillage – dont la pratique reste occasionnelle mais joue un rôle important vis-à-vis des sociabilités –, la circulation des produits favorisant l'intégration au sein du groupe de pairs et la construction de la féminité (notamment par imitations). Le plus souvent, la pratique est surveillée de près par les parents, elle donne ainsi lieu à de nombreuses négociations et se fait souvent en cachette. L'étape dite de la « séduction » correspond généralement aux années lycée. La pratique du maquillage devient plus libre et est notamment vouée à séduire. Pour certaines, c'est le début de l'usage du fond de teint, mais surtout du rouge à lèvres, qui peut constituer un signe de passage vers le statut de jeune femme. Il est en tout cas un signe fort de féminisation.

Bien qu'un brin caricaturale, ces deux étapes sont révélatrices de tendances réelles, considérablement sexuées : si toutes les adolescentes ne se maquillent pas, la pratique reste encore quasi exclusivement réservée aux filles/femmes. Dans ce cadre, apprendre à se maquiller, puis en prendre l'habitude durant l'adolescence peut se traduire par un renforcement des tendances à agir selon l'idée que les femmes doivent davantage soigner leur apparence que les hommes. Notamment perceptible dans des discours de parents, la coïncidence entre les cessations ou interruptions de pratique du vélo et la pratique du maquillage (ou plus généralement de soins du corps) semble davantage s'observer chez les filles scolarisées dans des filières scolaires techniques dépréciées²¹⁵ et ne concerne aucune fille assimilable à la catégorie « intellectuelle » – constat semblable à celui effectué pour les filles déclarant que l'acquisition de tenues vestimentaires « féminines » a sans doute pesé dans leur choix d'arrêter de faire du vélo (Chapitre 5 : 2.3). Dans un cas, le « décrochage » du vélo peut être associé au début d'une longue période d'application quotidienne de fond de teint pour masquer de l'acné, faisant craindre la transpiration ; dans deux autres cas, il peut être mis en lien avec un report modal vers la voiture (en tant que passagère), qui confère l'avantage de pouvoir se maquiller (et se coiffer) durant le trajet ; et dans plusieurs cas, il peut être associé avec un report modal vers des modes de transport en commun, qui aurait notamment été motivé pour éviter des gerçures aux lèvres et aux mains liées à la pratique du vélo par temps froid.

Si le maquillage n'est pas propre à l'adolescence, la période en question est souvent celle durant laquelle les filles en font un usage « abusif » et/ou « provoquant », l'étape qui suit celle du lycée étant à l'opposée qualifiée « de discrétion » (Desjeux, 2006). Il semble effectivement que pour certaines filles, le passage à l'université (ou équivalent) se traduise par une période critique de certains comportements « hyper-féminisés ». Marie (BTS 1^{ère} année Assistance de Gestion, pratiquante *utilitariste*) se situe dans ce cas de figure, et nous a confié avoir honte de sa période

215. Nos observations rejoignent sur ce point celles de Patricia Gautier (1994).

« *fin de collège-début de lycée* », au cours de laquelle elle avait totalement arrêté le vélo, et durant laquelle elle se maquillait « *beaucoup trop et pas naturel du tout !* », au point que ça en devenait une « *obsession ridicule* » : « *Limite mon seul souci était de pas écailler mon vernis quoi !* [rires] ».

Particulièrement prégnant durant l'adolescence, le souci de soigner son apparence corporelle (notamment pour séduire) semble ainsi se situer au cœur du renforcement des dispositions sexuées à *risquer* ou protéger son corps. Alors que les risques corporels que comportent la plupart des pratiques ludiques du vélo sont fréquemment mis en avant par les garçons tendant à assimiler le vélo à l'enfance pour justifier le fait qu'ils pratiquent encore, la tendance est généralement inverse chez les filles. Celles qui racontent avoir joué à des jeux à vélo durant leur enfance [notamment avec leur·s frère·s et/ou leur·s cousin·s ou voisin·s, et parfois entre filles], ont davantage tendance à dévaloriser ces pratiques, et/ou à insister sur le fait qu'elles ne sont associées qu'à l'enfance, et/ou à préciser le fait qu'elles n'étaient pas douées pour les activités en question et/ou, comme Célia (Term. S, pratiquante *utilitariste-choix pratique*), à mettre en valeur leur dimension artistique plutôt que les risques et difficultés techniques qu'elles comportaient :

« Alors, c'est vraiment débile là ce que je vais raconter, mais je me souviens qu'avec ma voisine et ma sœur on avait fait un parcours dans notre cour, de jardin ouais, et, on faisait du vélo sur le parcours, on avait mis des planches, on passait dessus, on devait faire des slaloms. [...] Je devais avoir 10 ans... très créative hein ? Mais euh on l'a pas fait souvent, qu'une fois je crois ».

Célia fait partie des adolescent·e·s avec qui nous avons pu échanger à plusieurs reprises à la suite de l'entretien, que nous avons eu le temps de relire entre temps. Nous avons pu ainsi lui demander pourquoi elle avait qualifié de « *débile* » le fait de faire du vélo sur un parcours ponctué de planches et d'obstacles. Sa réponse nous a paru particulièrement éclairante vis-à-vis de l'effet de la montée en âge sur la nécessité que perçoivent certaines adolescentes de se conformer à certains codes esthétiques de la beauté « *féminine* » :

« Je sais pas pourquoi j'ai dit ça ! Euh c'était amusant mais bon euh... c'est sûr que je le ferais pas aujourd'hui. J'étais gamine, et puis je sais pas, au bout d'un moment, ben t'as plus l'âge d'avoir les genoux écorchés quoi ! [rires] *C'est un peu con ce que je dis je sais ».*

L'inclination en question semble alimentée par la croyance selon laquelle *se faire mal* à vélo revient à ne pas *faire femme*, voire à *faire mâle*. Le renforcement au cours de l'adolescence de dispositions à soigner et/ou préserver impérativement son corps semble se manifester à travers un autre constat : celui selon lequel certaines filles ayant pratiqué durant toute (ou quasiment toute) leur enfance en tant que *récréatives* (*baladeuses* ou *ludo-sportives*), avancent l'idée que le vélo « *fait mal aux fesses* » comme un élément qui viendrait expliquer en partie leur cessation de pratique au cours de l'adolescence, tout en ne sachant expliquer pourquoi il ne les empêchait pas de pratiquer durant l'enfance. Pour les filles concernées (issues de milieux socio-économiques variés), tout semble se passer comme si une tendance à éviter impérativement de se faire mal et/ou une disposition à se penser particulièrement fragiles avait été acquise en grandissant, mais les entretiens ne nous ayant pas permis de creuser davantage cette dimension, nous tenterons de l'explorer plus tard à travers une toute autre approche.

2.2 Exposer son corps, risquer de se faire mal

Si comme nous l'avons relevé, les garçons assimilant le vélo à l'enfance s'autorisent à jouer à vélo à des âges plus avancés que les filles présentant cette même disposition, il faut noter que ce constat semble paraître tout à fait « naturel » aux yeux de plusieurs parents interviewés, dont les discours ont tendance à essentialiser le fait que « *Les garçons ont besoin de se défouler* ». À cette croyance se superposent souvent les convictions selon lesquelles durant l'adolescence, les garçons deviennent plus solides physiquement d'une part, et plus doués pour les sports en général d'autre part. Le discours du père d'Achille (62 ans, auditeur financier à la retraite) permet bien de comprendre comment ces dimensions peuvent participer à renforcer les pratiques éducatives sexuées durant l'adolescence. Estimant que durant cette période les garçons deviennent généralement « *plus robustes, plus solides, enfin moins fragiles normalement* », mais aussi « *plus dégourdis* » ; il considère qu'il est « naturel » de les laisser davantage « *se débrouiller seuls* » et « *sortir faire les cons* ». Il ajoute :

« Moi, ma fille, enfin je la considère comme ma fille²¹⁶, je peux vous dire que jamais elle aurait pu faire les mêmes conneries que j'ai fait à vélo, et que, et que mes fils je sais qu'ils ont fait pareil, parce que c'est des trucs de garçons, c'est des trucs de garçons tout simplement, je veux dire, c'est brut[al ?], enfin y'a de quoi se faire peur, y'a de quoi se faire très mal, je me souviens, surtout en VTT [...]. Après c'est sûr y'a des filles qui sont pas pareilles, qui ont moins peur de se faire mal, qui sont plus euh courageuses, ça je sais bien ça existe aussi ».

Aussi, certains garçons qui ont fait beaucoup de vélo durant leur enfance laissent entendre qu'ils en font désormais « *juste histoire de sortir* » ou « *juste pour tourner prendre l'air* ». Par ailleurs, certains affirment qu'ils ne s'autorisent à en faire aujourd'hui que sous la forme d'acrobaties. Ils expliquent par exemple que le vélo ne les « *excite plus comme avant* », mais qu'ils en font encore de temps en temps, « *histoire d'envoyer quelques figures quand y a rien à faire, mais pas plus* ».

En opposition aux adolescentes, les blessures évoquées par les adolescents de l'échantillon ne sont jamais décrites comme enlaidissantes. Certains n'ont pas hésité à nous montrer une/des « *cicatrices vélo* » avec des sourires semblant traduire une certaine fierté. La frustration que suscitent les blessures est fréquemment associée à la privation temporaire de pratique physique qu'elles imposent (comme lors d'une immobilisation plâtrée). Chez certains, les accidents sont même racontés sur un ton particulièrement enjoué, comme le témoignage de leur propension à prendre des risques corporels – c'est notamment le cas lorsqu'ils insistent bien sur le fait que la blessure est la suite logique d'une tentative (de figure, de franchissement, etc.) particulièrement périlleuse.

Bien souvent, les garçons s'identifient ou se sont identifiés au cours de l'adolescence à des champions plus ou moins emblématiques de sports extrêmes, dont les chutes, les accidents, les fractures, les hospitalisations, les cicatrices, font partie du quotidien. Ceux résidant dans la métropole héraultaise semblent particulièrement influencés par le FISE, célèbre Festival International de Sports Extrêmes qui se déroule chaque année à Montpellier en rassemblant plusieurs centaines de milliers de personnes, et dont le BMX et le *mountain bike* constituent deux

216. Il parle de sa belle-fille.

des six disciplines historiques²¹⁷. La majorité des garçons de l'échantillon en question y ont déjà assisté (notamment des garçons des classes moyenne et supérieure) et deux y ont même déjà participé en tant qu'amateurs. Sur une cinquantaine de compétitions, seules six sont dédiées aux femmes, les figures emblématiques de chaque discipline étant quasi-exclusivement des hommes. Les vidéos des acrobaties les plus vertigineuses, à savoir les plus prestigieuses, sont de plus en plus diffusées sur internet, et sont fréquemment diffusées et échangées par les garçons concernés.

Comme l'explique Nicolas Penin (2007 : 95), ces disciplines « élitistes » s'inscrivent dans une logique selon laquelle « les prises de risque sont au fondement du principe de séparation sexuée des modes de pratique, et sont déterminantes dans la hiérarchisation des façons de faire. Aux hommes les prises de risque valorisantes, aux femmes les styles d'engagement moins risqués et moins distinctifs ». Parce que ces dernières sont sous-représentées dans ces disciplines, et que leurs engagements corporels sont moins valorisés, les opportunités d'identification à des figures féminines sont plus rares et n'offrent que des modèles infériorisés par la société. Le clivage est tel que les reproductions ou (tentatives d') imitations des pratiques en question (sauts, figures avec ou sans les mains/pieds, franchissements, dérapages, etc.) sont souvent assimilées par les filles (comme par les garçons) à des pratiques « de garçons » ou « d'hommes », ce qui participe par exemple à expliquer que les *skateparks* (également destinés aux pratiques du BMX) constituent des espaces particulièrement sexués.

Malgré ce dernier constat, les pratiques « extrêmes » du vélo (notamment le BMX) sont tant valorisées dans des discours de garçons que de filles. Bien souvent, ces dernières les qualifient d'« *impressionnantes* », de « *trop stylées* », « *trop classes* », sans pour autant envisager de s'y essayer.

Nous : « *Et est-ce que y'a un type de vélo qui est plus stylé qu'un autre pour toi ?* »

Noémie²¹⁸ : « *Euh je dirais le BMX, parce que bon voilà, c'est le vélo avec lequel les mecs font des figures et tout* ».

Nous : « *Et est-ce que y'a des façons de faire du vélo qui sont plus stylées pour toi ?* »

Clémence²¹⁹ : « *Euh ben en ville je pense pas non, mais bon après quand y'a les skateparks les trucs comme ça ouais forcément* »

Nous : « *"Forcément", c'est-à-dire ?* »

Clémence : « *Ben ceux qui font du BMX, enfin moi j'aime beaucoup les regarder... justement moi j'avais des amis qui en faisaient donc euh, j'aimais bien, ils faisaient du trial aussi...* »

Nous : « *Et donc tu trouves ça stylé ? Autant pour les filles que pour les garçons ?* »

Clémence : « *Le BMX j'aime bien, j'en ferais pas je pense mais, mais j'aime bien, après j'ai rarement vu des filles en faire... donc euh stylé euh pour les filles je pourrais pas dire* ».

217. Les quatre autres disciplines sont le *skateboard*, le *scooter* (ou trotinette), le *roller* et le *wakeboard*.

218. Term. STMG, non pratiquante, ex-récréative.

219. 1^{ère} année DTMS (Diplôme de Technicien des Métiers du Spectacle), pratiquante *utilitariste-choix pratique*.

Les filles concernées semblent avoir incorporé l'idée qu'elles ne sont pas faites pour ça, voire que les filles en général ne sont pas faites pour ça. On repère ainsi une forme de violence symbolique incarnée par l'adoption par les filles du point de vue dominant, associée à une soumission qui n'est pas perçue comme telle : violence symbolique qui selon Pierre Bourdieu (1990 : 11) « fait l'essentiel de la domination masculine ».

Les garçons n'ont pas pour autant tous les mêmes propensions à s'adonner à ces formes de pratiques dominantes. D'une manière générale, moins ils sont dotés en capital économique moins leurs vélos se rapprochent de ceux utilisés par des professionnels et moins leurs pratiques sont calquées sur les sports extrêmes formels. De fait, les garçons possédant au cours de leur parcours ou durant une période donnée, plusieurs types de vélos dédiés à différents usages spécifiques sont essentiellement issus d'un milieu favorisé sur le plan économique, et il en est de même pour ceux qui ont déjà participé au FISE, ainsi que pour deux garçons de Strasbourg (Michael et Jeremy) qui ont été licenciés plusieurs années dans un club de BMX *racing*. Mais il ne faut pas comprendre à travers ces constats que les garçons de milieux populaires prennent moins de risques corporels à vélo. D'une part, ils expérimentent également – notamment par le prêt/l'échange – différents types de vélo, d'autre part, comme nous le verrons, les prises de risques des adolescents ne prennent pas seulement leur inspiration à travers des sports dits « extrêmes ».

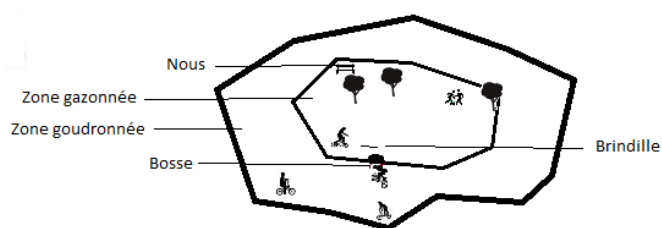
Particulièrement durant l'adolescence, ce type de sports, mais peut-être plus encore les films d'actions, servent de source d'inspiration à des mises à l'épreuve de la virilité s'inscrivant quasi-systématiquement dans le cadre de l'homosociabilité. À vélo, il peut notamment s'agir de « *prendre une bosse* » ou de franchir un obstacle jugé particulièrement difficile, de sauter en contre bas d'une plateforme, de descendre des escaliers ou une pente particulièrement raide et/ou escarpée, de franchir un cours d'eau, de parcourir une distance donnée sans les mains ou seulement sur la roue arrière, en mettant plus ou moins en gage, son intégrité physique. Prenant le plus souvent la forme de défis improvisés, ces pratiques constituent des rites permanents de masculinité, ayant moins pour fonction de marquer le passage d'une phase ou d'un statut à un·e autre que de souligner l'appartenance à des réseaux de pairs (Le Breton, 2009). Elles peuvent être interprétées comme des formes ritualisées visant à prouver le courage et l'audace des protagonistes aux yeux de leurs pairs. Si ceux qui relèvent les défis attestent de leur virilité, le refus de s'y engager est *a contrario* stigmatisant et peut déboucher sur des moqueries remettant en cause le statut d'« homme véritable » de ceux qui affichent leur peur (Penin, 2007). Du fait de l'entre-soi masculin, ces pratiques sont des moyens de se situer dans la compétition virile dont le vélo sert de support. Comme l'explique Pierre Bourdieu (1998 : 77), seuls les pairs sont légitimes pour juger de cette virilité, celle-ci « doit être validée par les autres hommes, dans sa vérité de violence actuelle ou potentielle, et certifiée par la reconnaissance de l'appartenance au groupe des "vrais hommes" ». Si les filles sont le plus souvent exclues de ces rites, le risque de déclassement qui pèse sur les garçons moins virils, conduit Nicolas Penin (2007) à préférer parler de domination virile plutôt que de domination masculine. Si ces socialisations sont notamment homolatiques, le rôle des écarts d'âge, notamment au sein de la fratrie, n'est pas à négliger. Nous avons pu observer à ce titre la manière dont un grand frère peut mettre à l'épreuve son petit frère par la négociation, voire le chantage, pour le pousser à démontrer devant ses pairs qu'il est capable de prendre des risques corporels, soit en somme, qu'il « n'est pas une fille » : cadre dans lequel le vélo sert de support à l'apprentissage/la fabrication de la virilité (Encadré 8).

Encadré 8. Notes de journal de terrain du samedi 28 mars, milieu d'après-midi

Posté sur un banc public de la place d'une commune de près de 2 000 habitant·e·s située à l'extrémité nord-est de la métropole montpelliéraine, j'observe une bande de six garçons semblant âgés entre 10 et 14 ans. Deux d'entre eux jouent avec un ballon, en jonglant et en se faisant des passes sur une partie légèrement surélevée et gazonnée de la place. Les quatre autres jouent à prendre à tour de rôle une bosse formée par la surélévation de cette partie gazonnée par rapport à la périphérie goudronnée de la place (cf. schéma ci-dessous). Un concours est engagé entre les quatre cyclistes : le but est de sauter le plus loin possible, la longueur de chaque saut étant marquée par une brindille de platane positionnée à l'endroit où tombe la roue arrière du vélo. De par leurs interactions verbales, je comprends rapidement qu'un des deux garçons qui jouent au foot, semblant avoir entre 10 et 12 ans, est le petit frère d'un des quatre garçons qui jouent « à sauter » et qui semble avoir 13 ou 14 ans.

Depuis maintenant une trentaine de minutes, le petit frère s'acharne à convaincre les cyclistes, et notamment son frère, de venir faire un match de foot : « *Venez on fait un trois-trois [trois contre trois] !* » ; « *Venez on fait pas longtemps, le premier à 5 [buts] a gagné* » ; « *Je vais dire à papa que t'as pas voulu jouer au foot avec moi* ». Une dizaine de minutes plus tard, son grand frère lui propose un deal. Il rapproche la brindille de la bosse et déclare : « *si tu sautes ça on joue au foot !* ». Hésitant mais semblant particulièrement excité par l'idée de faire un match, le petit frère accepte le défi. Suite à trois tentatives timides (il décolle à peine) et moquées par les autres, qui lui reprochent de ne pas prendre suffisamment de vitesse, son frère s'exclame : « *Tu essayes même pas ! Essaie au moins ! Arrête de faire ta peureuse un peu !* ».

Lors de sa quatrième tentative, le petit frère prend un peu plus de vitesse et bondit de manière plus verticale qu'horizontale : désarticulé, il lâche le vélo, retombe en position accroupie, puis roule sur le côté pendant que le vélo termine sa course deux ou trois mètres plus loin. Tout en semblant un peu désorienté par sa chute, il se met à rire. En somme, il est loin d'avoir dépassé la limite marquée par la brindille, mais son frère lui lance : « *Voilà ! Là au moins t'as pas fait semblant ! [...] Allez venez les gars on fait une dernière fois, celui qui [celui qui] saute le plus loin fait les équipes [pour jouer au foot] !* ». Une dizaine de minutes plus tard, après avoir réalisé les équipes et positionné leurs vestes/pulls en guise de buts, ils démarrent un match de foot.



Certains adolescents interviewés sont tout à fait conscients du fait qu'ils prennent davantage de risques en présence de pairs et n'hésitent pas à laisser entendre que les pratiques en solitaire s'avèrent souvent plus reposantes. Mais cette capacité réflexive ne les empêche pas de prendre part au processus de compétition en question. De surcroît, on repère fréquemment dans leurs discours des confusions ou des tensions entre une interprétation sociologisante et « essentialisante » des pratiques.

Nous : « Tu m'as dit que tu aimais bien en faire seul [du vélo]. Tu dirais que tu préfères en faire seul ou accompagné ? »

Pierre²²⁰ : « Bah c'est différent, c'est pas le même plaisir, j'aime bien les deux. Tout seul ya quand même, peut-être que ma curiosité vis-à-vis de ce qui m'entoure est plus attisée quand je suis tout seul quoi. Je peux m'arrêter plus simplement que si j'étais avec les autres, prendre tel ou tel chemin. Et puis j'ai moins aussi envie, enfin le goût du risque ou des trucs comme ça : tout seul, je suis plus tranquille quoi, y'a moins la compétition parce que bon quand on est entre garçons il faut toujours montrer qu'on est plus fort quoi, ou des choses comme ça donc, euh je prends moins de risque tout seul aussi ».

Nous : « Ok si je comprends bien le fait d'être en groupe te fait prendre plus de risques ? »

Pierre : « Oui, c'est une question de testostérone on va dire »

Nous : « C'est-à-dire ? »

Pierre : « C'est plus le fait d'être avec d'autres garçons et de vouloir se montrer ou quoi plutôt que d'avoir vraiment envie du risque pour le risque quoi. Après ça dépend aussi de l'endroit, enfin moi je sais qu'en ville c'est pas la même, je prends pas, je prends moins de risque, je sais pas mais je pense que je me sens moins euh chez moi quoi, comme j'ai grandi à la campagne, je suis plus à l'aise. Dans Montpellier on va dire que je suis moins serein, je joue pas à domicile quoi [rire] ! En ville y'a des panneaux partout, tu peux pas vraiment faire comme tu veux, du coup ouais c'est comme si, je me sens moins libre de faire n'importe quoi en fait ».

Par ailleurs, comme l'illustre le discours de Pierre, il est à noter que la disposition à *se risquer* ne s'active pas de la même manière selon les contextes de pratique. De manière générale, elle se trouve d'autant plus mise en veille que l'individu se perçoit étranger au contexte en question et/ou qu'il a l'impression de ne pas le maîtriser.

Si les prises de risque sont la plupart du temps favorisées par le « repli homolatique » (Moulin, 2005) et par le sentiment de connaissance/maitrise du contexte de pratique, certains garçons nous ont confié qu'il leur est arrivé de « répéter » des figures, des franchissements, ou des gestes techniques à l'abri des regards, avant de s'afficher en public²²¹, pour « impressionner les autres », ou tout simplement « pour moins se taper la honte ». Comme cette démarche le laisse penser, l'enjeu pour « valider » sa virilité n'est pas tant de prendre des risques que de persuader les autres qu'on en prend. Dans cette perspective, le danger provient des forces qui poussent à vouloir convaincre à tout prix, les chutes et les blessures constituant sans doute les meilleures preuves.

Par ailleurs, nous observons à travers les discours que les adolescents des pôles « intellectuels » tendent à insister davantage sur trois aspects : la dimension réfléchie et préméditée de leurs prises de risque à vélo (d'ailleurs fréquemment filmées), le travail/l'entraînement nécessaire avant de se

220. Term. ES, pratiquant *adepte-partisan*.

221. Bastien Soulé et Jean Corneloup (1998 : § 34) ont observé des comportements semblables chez des adolescents pratiquant le skate et le roller. Comme ils le notent, « on retrouve les notions de représentation, de région postérieure (où a lieu la répétition) et de région antérieure (où l'on se donne à voir) chères à Goffman (1973) et à son approche dramaturgique ».

lancer dans certaines tentatives, et la dimension esthétique²²² des tentatives associées aux prises de risque. En comparaison, ceux issus des milieux plus populaires mettent davantage l'accent sur la spontanéité de leurs actions, et ont davantage tendance à expliquer leur succès à réaliser certaines prouesses par le caractère inné de leurs qualités : plusieurs assurent d'ailleurs qu'ils n'ont jamais appris à faire du vélo, mais que « *ça s'est fait naturellement* ». Cette observation semble pouvoir être mise en lien avec le fait que les personnes peu ou non diplômées sont en proportion bien plus nombreuses que les autres à apprendre le vélo en dehors du cadre familial, « avec des copains » (23,2 %) (MTI Conseil et TNS Sofres, 2013 : 5).

En outre, comme le suggèrent les récits de garçons issus de milieux variés, il semble que les situations de pratique en groupe hétérogène sur le plan de l'âge puissent inciter à augmenter les prises de risque. De fait, plusieurs racontent qu'ils se sont fait mal en cherchant à faire comme leurs aînés (parfois un grand frère).

Les alternatives de pratiques ludiques du vélo ne se limitent pas aux sports dits « extrêmes » ou « à risque » et à leurs dérivés ou imitations. Mais, à l'instar du *hardcourt bike polo* (polo à vélo sur terrain dur), même les alternatives ludiques perçues comme moins « extrêmes » rassemblent très peu de filles. Si cette pratique comporte aussi un risque de chute permanent, et dissuade probablement les moins disposé·e·s à risquer de s'abîmer, elle requiert des appétences particulièrement « masculines » qui participent probablement à expliquer la faible part des adolescentes à s'y adonner – notamment le goût pour le bricolage. De fait, comme on le comprend bien à travers son récit, l'engagement passionné d'Alexandre (licence 1 de sciences mécaniques, pratiquant *adepte-partisan*), dans cette activité pratiquée « *entre hommes* », est indissociable de l'acquisition d'appétences pour la mécanique/le bricolage, également renforcées entre pairs de même sexe au cours de l'adolescence :

« On allait au Vieux Biclou²²³ trois fois par semaine, on bricolait nos vélos j'avait rien qui allait tu vois c'était un peu le côté, un peu la bricole quoi, on fait les trucs nous-mêmes. [...] On a acquis à la fois des connaissances et des compétences dans le domaine du vélo, [en]fin ça a commencé par là parce que ouais tu commences par démonter ton pédalier, ton boîtier de pédalier, puis, ton moyeu²²⁴, puis à la fin t'as besoin d'une nouvelle roue, tu la rayannes... Là maintenant j'ai appris à souder et en fait je cadre, du coup euh tu vois petit à petit, et c'est vraiment parti de là, c'est vraiment parti de ce côté euh [...] et comme pour le polo y'a rien qui existe euh d'un point de vu gros commerce quoi, du coup on fait tout nous-même, [en]fin tout nous-même ou on trouve un mec qui te le fait en fait, c'est ça le truc, et euh du coup je sais pas euh le maillet²²⁵ c'est quand même le gros truc ! Avant, les maillets on les construisait nous-mêmes, tu vois donc c'est pareil, les maillets on allait les construire au Vieux Biclou au début tu vois, on venait avec nos bâtons de ski dans un truc de vélo ! ».

222. Constat qui fait écho à la « grâce masculine » évoquée par Christian Pociello (1981) pour signifier que les Activités Physiques de Pleine Nature (APPN) révéleraient moins de caractéristiques masculines orientées vers la violence que centrées sur une certaine esthétique de l'action attestant de la relative distance aux modèles de virilité des classes populaires.

223. Association de promotion du vélo comme mode de déplacement de la ville de Montpellier proposant un atelier d'autoréparation.

224. Partie centrale de la roue.

225. Instrument avec lequel les joueurs·euses de bike-polo contrôlent, dirigent et frappent la balle.

Si le rôle déterminant de la dimension mécanique se retrouve dans la plupart des pratiques sportives (formelles ou non) du vélo, le bike-polo appelle aussi une disposition « masculine » qui lui est propre, à savoir, l'inclination à s'engager dans un affrontement physique autorisant la percussion. Comme Alexandre l'explique :

« Avec le polo tu vois je te dis y'a du contact ! Parfois on joue à l'arrêt, donc euh faut vraiment encaisser quoi, t'as des phases dans un coin où il faut garder ta balle, t'as des mecs ils viennent et ils te mettent des coups d'épaules, et parfois à une bonne vitesse ! [...] C'est pour ça aussi qu'il y a pas trop de filles je pense, mais c'est ouvert à tout le monde, il y a même des papy's qui jouent c'est ça qui est bien avec le polo, c'est vraiment ouvert à tout le monde ».

Par ailleurs, le cas d'Alexandre permet également de confirmer le rôle non négligeable des vidéos partagées sur les réseaux sociaux numériques dans les socialisations sexuées à ces types d'activités physiques :

« Le bike-polo j'en ai entendu parler par les mecs qui faisaient du fixe [vélo fixe], quand je suis allé les rencontrer parce que je m'étais monté un fixe, et euh, et le pignon fixe il me semble que c'est un pote à moi qui m'avait montré une vidéo sur Youtube, de mecs qui en faisaient à New York, je crois bien que c'est parti de là ! ».

En outre, l'influence du cinéma, et notamment des films d'action, sur la fabrique de manières sexuées d'être pratiquant·e n'est pas à négliger. Certains garçons racontent par exemple s'identifier/s'être déjà identifiés au héros du film « Premium rush », Wilee, un coursier new-yorkais roulant en *fixie*, dont le quotidien consiste à réaliser des courses express en traversant la ville à vive allure, en tous sens, slalomant entre les taxis, les voitures, les piétons, tout en s'affranchissant des règles de circulation. Le film raconte une course ordinaire qui se transforme en un « contre-la-montre mortel à travers les rues de Manhattan »²²⁶, au cours duquel Wilee chute à maintes reprises, se fait renverser, secourir par une ambulance et poursuit malgré tout sa route en enchaînant les cascades. Deux adolescents de l'échantillon nous ont affirmé qu'ils empruntent plus souvent la route depuis le visionnage de ce film, notamment pour slalomer entre les voitures « comme les coursiers ». L'un d'eux, Jeremy (Term. S, *adepte-partisan*), nous a même raconté avoir tenté de reproduire avec ses copains certaines cascades du film, notamment celle où Wilee passe sous une passerelle située à environ un mètre du niveau de la route en descendant de son vélo en marche, tout en le tenant par le guidon, pour s'accroupir – pieds au sol – à son côté, en se laissant dérapier le temps du franchissement, avant de remonter sur son vélo encore en marche.

En opposition avec la disposition à éviter de se faire mal, la disposition à *se risquer* est *incitative* : elle se traduit par un accroissement des possibilités réelles de pratiques de mobilités à vélo, notamment celles prenant une forme « ludo-sportive » (Chapitre 4 : 2.1).

Dans la mesure où – comme nous l'avons vu – la plus grande propension des garçons à prendre des risques corporels débouche sur des accidents plus fréquents et plus graves que ceux des filles (Rivara *et al.*, 1982 ; Baker *et al.*, 1992 ; Briem *et al.*, 2004), on peut se demander dans quelle

226. Extrait du synopsis du film en question, cf. le site allocine : http://www.allocine.fr/film/fichefilm_gen_cfilm=185050.html

mesure la disposition « masculine » *incitative* en question positionne les individus concernés en situation de dominants. On peut effectivement considérer que ces derniers sont dominés vis-à-vis des chances accrues qu'ils ont d'être blessés, voire mortellement blessés. En dépit de ce postulat, on peut selon nous parler de disposition *hégémonique* ou *dominante* dans la mesure où, d'une part, les pratiques perçues comme les plus risquées (notamment celles liées aux sports « extrêmes ») sont généralement considérées comme les plus prestigieuses aux esprits des garçons comme à ceux des filles ; d'autre part parce que ceux-ci et celles-ci sont enclins à penser que les garçons sont *naturellement* dotés de qualités leur permettant d'être plus performants dans ces pratiques « légitimes » (Bourdieu, 1979), notamment de par leur force et leur courage.

En somme, l'adolescence semble généralement se traduire par un renforcement des dispositions « masculines » et « féminines » à risquer ou ne pas risquer d'abimer son corps. Les adolescents comme les adolescentes ont à l'esprit que les alternatives de pratiques « ludo-sportives » à vélo non réservées aux enfants, soit des activités comportant généralement un risque accru de chute et de blessure, sont destinées aux jeunes hommes. Ces alternatives sont davantage déclinées par les filles, notamment par celles présentant une disposition particulièrement « féminine » à protéger impérativement leur corps contre tout risque d'égratignure ; il semble que ce soit d'autant plus le cas lorsque celles-ci considèrent qu'elles ont quitté le monde de l'enfance et/ou qu'elles attachent une importance particulière aux signes extérieurs de « féminité », à l'instar du maquillage. À l'inverse, ces alternatives de pratique du vélo sont davantage saisies par les garçons, notamment par ceux semblant chercher à valider leur virilité auprès de leurs pairs de même sexe. Dans ce cadre le vélo fait office de support au renforcement ou à l'acquisition de dispositions « masculines » à la prise de risques corporels.

Comme nous l'avons vu à travers l'exemple du rôle que peut jouer la ménarche vis-à-vis de la cessation de pratique des filles – qui nous aurait sans doute échappé si nous n'avions pas interviewé certaines mères de famille – les entretiens semi-directifs ne semblent pas constituer l'approche la plus appropriée pour aborder les sujets les plus intimes. Ce constat conduit à s'interroger sur les dimensions possiblement influentes que les entretiens n'ont pas véritablement permis d'explorer, notamment concernant l'acquisition par les adolescentes de dispositions à éviter impérativement de se faire mal et/ou à se penser particulièrement fragiles.

Dans la sous-partie qui suit, il s'agira dans un premier temps de rappeler que la fragilité particulière des femmes, et notamment celles de leurs organes génitaux, est restée médicalement attestée jusqu'à une période récente. Dans un deuxième temps, nous nous baserons sur l'analyse d'un corpus de messages provenant de forums de discussions électroniques dédiés aux adolescent·e·s pour nous demander dans quelle mesure certaines adolescentes peuvent être amenées à craindre de pratiquer certaines activités physiques/sportives (dont le vélo) dans le souci de protéger leur hymen. Si cette étude se veut surtout complémentaire de l'analyse des données issues des enquêtes de terrain, elle sera l'occasion de discuter l'intérêt et les limites d'une approche méthodologique peu usitée.

2.3 Perdre sa virginité en pratiquant certaines activités physiques/sportives (dont le vélo) : une croyance dépassée ? Analyse d'un corpus de discussions électroniques

2.3.1 Quels héritages de la religion et de la médecine ?

« Tout effort trop violent épuise les réserves organiques et risque d'aboutir à de graves lésions gynécologiques » : c'est ainsi qu'en 1947, les docteurs Maurice Boigey et Robert Andrivet affirment le danger du sport pour les femmes (Adam, 2012). Au cours de l'histoire, la fragilité particulière du corps « féminin » a longtemps été cautionnée médicalement. Dans le prolongement des polémiques liées à l'équitation féminine, les pratiques de la bicyclette ont souvent été placées au centre des débats. Rappelons en effet que durant le 19^{ème} siècle et une partie du 20^{ème} siècle, les femmes montaient à cheval presque toutes en amazone « pour répondre aux canons de la féminité » de l'époque (Tourre-Malen, 2004). D'une part, leurs jupes les empêchaient de monter à califourchon. D'autre part, on a pendant longtemps considéré que la monte à califourchon pouvait entraîner un déchirement de l'hymen, dont l'intégrité était – symboliquement – fortement associée à la virginité. Ainsi, comme le souligne Catherine Tourre-Malen (2004), à cette époque la figure des amazones constituait dans l'occident moderne la manifestation d'une mise en position d'infériorité et d'une ségrégation des sexes. Justifiée par des croyances liées à la nature féminine et à l'ordre social, la posture (ou technique) en question positionnait les femmes en équilibre précaire et limitait leur autonomisation. La distinction entre hommes et femmes qu'elle imposait résultait d'un « dressage » du corps féminin, intériorisé par les femmes elles-mêmes, au point qu'elles contribuaient à le pérenniser. La bicyclette ne va pas échapper à ces problématiques. Dans l'opinion publique de la Belle Époque, la bicyclette, « partenaire technologique de la femme nouvelle » (Silverman, 1989), incarne notamment pour la jeune fille la possibilité de se dérober à la surveillance de ses parents pour partager des moments d'intimité avec l'élu de son cœur (Thompson, 1998). De surcroît, assimilé au désir d'indépendance et d'égalité des femmes, le vélo est accusé par certains médecins de l'époque, de porter atteinte au bon fonctionnement des organes reproducteurs, ou encore de posséder un potentiel masturbatoire : « Depuis longtemps déjà, on écrit que les mouvements des cuisses à bicyclette provoquaient des frottements, des frictions des lèvres et du clitoris et amenaient la femme à des pratiques vicieuses » (O'Followell, 1900 : 63). Les adolescentes sont particulièrement visées, y compris par les moins conservateurs de l'époque. C'est le cas du docteur Ludovic O'Followell, auteur d'un ouvrage intitulé *Bicyclettes et organes génitaux*, dans lequel il recommande de « prescrire avec prudence l'usage du cyclisme chez les jeunes filles de 12 à 13 ans, au moment où la puberté s'établit. Il pourrait y avoir des inconvénients au point de vue de l'éveil de l'instinct génésique » (p. 63). Le faible taux de naissance français caractérisant cette période durant laquelle les préconisations eugénistes ressurgissent explique en partie cette hantise de la femme cycliste se masturbant avec son nouveau partenaire technologique : une femme qui remplace son mari par un vélo ne risque pas de tomber enceinte (Thompson, 1998). Perçue comme mystérieuse et incontrôlable, la sexualité féminine constitue également une menace pour l'ordre moral bourgeois (Harris, 1989). Marquée par une revendication de leur droit au plaisir, la prise en charge par les femmes de leur vie sexuelle s'attaque au consensus masculin de l'époque, selon lequel la femme n'existait sexuellement que pour procréer dans le cadre du mariage et satisfaire l'homme (Renoy,

1975). Dans ce contexte, nombre de médecins, comme Georges Émile Joseph Demeny, persistent à affirmer que le vélo restera toujours pour les femmes « *un appareil peu recommandable, une machine à stérilité* » (Demeny, 1903). Un peu moins suspicieux, en 1912, le Docteur Francis Hecker rappelle toutefois aux femmes leur « fragilité » particulière en leur conseillant de « rouler à vitesse modérée et (de) ne jamais faire une promenade qui excède la durée d'une heure sans un repos de dix minutes » (Adam, 2012 : 25-26). Qu'en est-il aujourd'hui ? Quels sont les héritages des religions et des résistances acharnées de la médecine ?

Aux Pays-Bas, où le vélo est pourtant roi, une *fatwa*²²⁷ décrétée en 2007 interdit aux femmes musulmanes sa pratique car, selon les religieux qui la répandent, « enjambrer la selle du vélo suscite chez la femme une excitation sexuelle et le vélo devient, de ce point de vue, un objet prohibé »²²⁸. En outre, au cœur d'un quartier prioritaire de Montpellier (La Mosson), Hélène Daude a observé en tant qu'infirmière scolaire, que les appréhensions à l'égard de la pratique de la gymnastique et du vélo liées à la peur de la « perte de la virginité » s'avèrent extrêmement prégnantes chez les jeunes filles issues de l'immigration maghrébine (Daude, 2011). Selon Aurélia Mardon (2009), ces dernières sont également particulièrement confrontées à la proscription de l'utilisation de tampons hygiéniques, qui participerait à renforcer leurs craintes de rupture de l'hymen. Le fait que ces filles puissent rarement échanger avec leurs mères sur ces sujets, participent à sacraliser l'hymen (*ibid*). Ultime « capital féminin » (Charpentier, 2013), il constitue selon les coutumes musulmanes traditionnelles la matérialisation de la virginité de la jeune fille (Sissa, 1987), qui assure la sauvegarde de l'honneur de la famille (Bouhdiba, 2001). Une préservation qui implique l'interdiction de toute expérience sexuelle et induit l'idée de la fermeture du corps à toute sexualité en dehors du cadre légitime du mariage. De surcroît, « la pratique des exercices pouvant lui faire perdre sa virginité, condition fondamentale pour se marier, sera évitée par la jeune fille » (Fates, 1994 : 110). Bien qu'elle semble aujourd'hui plus prégnante chez les filles « de culture musulmane », la peur de « perdre sa virginité » préoccuperait également des filles issues de familles où le pucelage n'est plus considéré comme la condition *sine qua non* à un éventuel mariage, ou la garantie d'une pureté morale (Knibiehler, 2012). De fait, il n'est pas rare de lire dans des articles de presse divers des témoignages de filles ou de jeunes couples catholiques, juifs²²⁹, ou protestants²³⁰ affirmant leur souhait de « rester vierges » jusqu'au mariage. Pour expliquer ce phénomène, Yvonne Knibiehler rappelle notamment qu'au milieu du 18^{ème} siècle, la découverte des ovaires et du fait qu'il n'est pas nécessaire aux femmes de jouir pour procréer a participé à justifier la dimension « naturelle » de la douleur qu'elles devaient subir, notamment lors de la déchirure de l'hymen. L'historienne dénonce ainsi la tendance historique de la médecine à confondre le physique et le moral en cherchant sans cesse à trouver un fondement

227. Une fatwa désigne un avis juridique donné par un spécialiste de la loi islamique sur une question particulière.

228. Cf. site de l'Assemblée parlementaire du Conseil de l'Europe. Political Affairs Committee. 2008. « C. Explanatory memorandum by Mrs Wurmn », Doc. 11540 <http://assembly.coe.int/nw/xml/XRef/Xref-XML2HTML-en.asp?fileid=11864&lang=en>

229. Le Plus Nouvel Obs, 20 septembre 2014, Louise Auvitu : <http://leplus.nouvelobs.com/contribution/1241944-je-veux-rester-vierge-jusqu-au-mariage-le-sexe-ne-me-degoute-pas-c-est-juste-symbolique.html>

230. Le Plus Nouvel Obs, 27 août 2014, Samantha Pugsley : <http://leplus.nouvelobs.com/contribution/1235184-j-ai-attendu-jusqu-a-ma-nuit-de-noces-pour-perdre-ma-virginité-et-je-le-regrette.html>

anatomique ou génétique pour justifier et imposer des systèmes de valeurs et des croyances. Selon elle, alors que beaucoup la pense désuète en Occident (à l'exception des religieux, toutes confessions confondues), la virginité féminine n'a pas perdu toute sa valeur et occupe encore aujourd'hui une place considérable (Knibiehler, 2012).

Les résultats présentés par Dominique Berger et ses collaborateur·rices à partir d'une enquête réalisée auprès d'élèves de collège (classes de 4^{ème} et de 3^{ème} ordinaires) et de Section d'Enseignement Général et Professionnel Adapté (SEGPA)²³¹ tendent à corroborer ce constat. De fait, sans dévoiler de différence structurelle sur le sujet entre les deux cohortes, l'étude indique que 65 % des élèves interrogé·e·s se déclarent croyant·e·s²³² et que le même pourcentage d'enquêté·e·s pensent qu'il est important « de suivre les principes de la religion » (p. 21) en matière de sexualité ; le principe déclaré comme le plus important en matière de religion étant la virginité (Berger *et al.*, 2015).

Ces analyses font d'autant plus écho à notre objet de recherche que l'adolescence constitue une période charnière de découverte de la sexualité. Elles invitent selon nous à se demander dans quelle mesure certaines adolescentes peuvent être amenées à craindre de pratiquer des activités physiques comme le vélo, ou l'équitation, dans le souci de protéger leur hymen.

2.3.2 De l'intérêt d'enquêter l'intime via les forums de discussions électroniques

Parce qu'elle touche à l'intime, cette problématique de recherche est sensible et nécessite une méthodologie d'enquête particulière. Comme nous l'avons relevé, il est probable que les filles les plus concernées par le sujet n'aient pas l'occasion de dialoguer avec des adultes de leurs préoccupations, et soient amenées à se tourner vers d'autres sources d'information. Comme nous l'avons souligné précédemment, les nouvelles technologies de l'information et de la communication offertes par Internet contribuent aujourd'hui à la diversification des sources de transmission des savoirs et de socialisation. Elles viennent compléter ou prendre le relais des autres modalités présentes dans l'espace proximal des internautes (parents, pairs) (DiMaggio *et al.*, 2001). À ce titre, les forums de discussion virtuelle constituent une composante à travers laquelle les participant·e·s sont à même d'obtenir des informations, des conseils, de se procurer de l'assistance et du soutien, ou de réaliser des productions collectives, le plus souvent dans une atmosphère de compréhension, de considération et d'encouragement (Henri et Charlier, 2005). Ces liens peuvent aider à surmonter des crises liées aux transitions entre âges de la vie (Bresnahan et Murray-Johnson, 2002). Si, en comparaison des moteurs de recherche, des réseaux sociaux, ou encore de Wikipedia (ou sites assimilés), le forum de discussion ne figure pas parmi les dispositifs les plus utilisés par les adolescent·e·s pour s'informer, près de la moitié d'entre eux/elles (47 %) déclarent « lire des articles dans des newsgroups/forums » au moins une fois par mois, et 31 % au moins une fois par semaine (Amey et Salerno, 2015). Ainsi, les sites proposant des forums de discussion dédiés aux adolescent·e·s (comme *Teemix*²³³ ou *Ados.fr*) font partie des sites les plus

231. Comme le précisent les auteur·e·s, les élèves de SEGPA sont le plus souvent « en grandes difficultés scolaires et/ou comportementales », et issu·e·s de « familles socialement défavorisées » (p. 19).

232. Les religions pratiquées n'étant pas renseignées.

233. Au moment de l'enquête, *Teemix* proposait encore des forums de discussions.

visités sur le Web (Marcoccia, 2010). Ces forums leur permettent essentiellement d'échanger avec moins de gêne, de peur et d'anxiété sur des sujets relevant notamment de l'intime, sous-tendus par des problèmes à résoudre d'une part, et dont ils/elles ne peuvent pas aisément parler avec leurs parents d'autre part (*ibid.*). Au même titre que les relations amoureuses, l'apparence physique, les difficultés relationnelles, scolaires et familiales, la sexualité fait ainsi partie des thèmes les plus récurrents (Quinche, 2008). Selon Lalita K. Suzuki et Jerel P. Calzo (2004), les contributions des adolescent·e·s à ces thèmes sont de différents types : exposition d'une opinion personnelle (63 %), conseils (44 %), apport d'information concrète (37 %), récit de son expérience personnelle (33 %), soutien émotionnel (12 %), renvoi vers une aide médicale/professionnelle (4 %). Ainsi, contrairement aux messageries instantanées, aux SMS²³⁴, ou aux applications de type *WhatsApp*²³⁵, de par la grande variété d'usages qu'ils suscitent (entrer en relation avec des inconnus, s'entraider, débattre), les forums participent davantage à élargir les réseaux de sociabilité qu'à entretenir les relations habituelles. Dans le but de décrire et d'analyser les pratiques d'écriture et les compétences communicatives mises en œuvre par les adolescent·e·s sur les forums, Michel Marcoccia (2010) a enquêté sur le forum du site *Ados.fr*. Selon lui, les activités et échanges des usagers peuvent se regrouper autour de quatre types : la réalisation d'activités de soutien et d'entraide, la confrontation d'opinions, le partage d'affinités et les activités ludiques. Parce que le « soutien en ligne » est demandé à des inconnu·e·s, on retrouve dans les forums de discussion un type d'entraide finalement assez courant, qui renouvelle les mécanismes habituels du soutien social. Bien souvent, la demande d'aide respecte un certain *pattern* : « L1 salue, présente clairement le problème, décrit ses conséquences négatives, et formule explicitement la requête, L2 salue et apporte le soutien demandé, L1 valide le soutien reçu et remercie » (p. 143). L'entraide peut être initiée par une « demande d'évaluation » (de sa situation, de son identité, de son état psychologique, de son apparence physique), par exemple, lorsqu'un·e internaute questionne les autres pour savoir si selon eux/elles, le fait d'adopter tel genre de pratique et de s'habiller de telle manière fait de lui/d'elle un·e gothique. L'appel au soutien peut également être engagé par une « demande de témoignage » : pour tenter de résoudre un problème, on demande aux autres de raconter comment eux/elles-mêmes l'ont résolu. Mais l'activité d'entraide la plus représentée prend la forme d'une « demande d'informations », sur un film, un artiste, une information scientifique, etc. Dans la mesure où les forums de discussion constituent des espaces de débat et d'argumentation, il n'est pas surprenant que le deuxième type d'activités le plus important soit la confrontation d'opinions (*ibid.*). En formulant des problématiques, certains fils de discussion sont même ouverts par des messages proposant explicitement un cadrage argumentatif, définissant l'objet du débat à partir duquel s'établiront les positions de proposant·e et d'opposant·e (Plantin, 1993). La confrontation d'opinions est facilitée par de multiples facteurs, tels l'anonymat et l'absence de présence physique, qui favorisent la gestion de désaccords et l'expression d'opinions, mais également par le caractère public des échanges, qui symbolise l'ampleur de l'auditoire et peut satisfaire un désir de diffusion d'opinions personnelles. Enfin, le fait que l'échange soit asynchrone et passe par l'écrit facilite le développement argumentatif (Marcoccia, 2003). À l'opposé, certaines discussions au cours

234. Acronyme en anglais de « *Short Message System* », soit littéralement en français « Système de Message Succinct ».

235. *WhatsApp* est une application mobile multiplateforme qui fournit un système de messagerie instantanée via Internet et via les réseaux mobiles.

desquelles les participant·e·s échangent leurs opinions positives sur un sujet se traduisent par des partages d'affinités, qui jouent d'ailleurs un rôle central vis-à-vis de la constitution de communautés dans le forum (exemples : les fans de tel·le ou tel·le star, jeu, émission, équipe, etc.). Enfin, les discussions sont aussi l'occasion de se livrer à des activités ludiques, pouvant par exemple prendre la forme de devinettes.

En somme, parce qu'ils sont très accessibles (sans exclusion *a priori*), que les adolescent·e·s peuvent y entrer et en sortir quand ils/elles le veulent, qu'ils/elles peuvent s'y exprimer sans être jugé·e·s par des adultes et y satisfaire leur besoin croissant d'intimité (de Kernier, 2008), qu'ils/elles y conservent leur anonymat en usant de pseudonymes, qu'ils/elles peuvent y mettre à l'épreuve leur potentiel de séduction par le verbe, mais aussi s'engager dans des confrontations sans fin, en s'affranchissant des engagements que génère un échange physique, les forums permettent au sociologue d'explorer les composantes principales de la transmission d'informations horizontales traduisant un cadre de socialisation entre pairs (de Pierrepont, 2010). Les discussions électroniques semblent ainsi constituer la base de données idéale pour explorer les gênes, les peurs, les anxiétés, et les croyances relevant de l'intime des adolescent·e·s. Possédant l'avantage non négligeable de ne pas être le produit de l'enquête, elles permettent l'analyse de discours ne faisant pas l'objet d'une construction conjointe par le/la chercheur·e et les acteurs·rices, comme lors d'un entretien (Akrich et Méadel, 2002).

On ne peut pour autant nier que les discours en question sont produits en situation d'interaction. De fait, les questionnements appellent des réponses menant à des échanges discursifs, résultant de l'action ordonnée et coordonnée de plusieurs « interactant·e·s », qui construisent une action collective : une relation interpersonnelle (Marcoccia, Atifi et Gauducheau, 2014). D'un point de vue conceptuel, cette relation interpersonnelle peut renvoyer à trois dimensions spécifiques : la distance (les échanges instaurent-ils de la proximité ou de la distance ?), la gestion des faces (les échanges sont-ils polis ou malveillants ?), la relation hiérarchique (les échanges sont-ils égalitaires ou inégalitaires ?) (Kerbrat-Orecchioni, 1992). Dans les communications interpersonnelles, la relation « inégalitaire » renvoie, selon l'école de Palo Alto (Winkin, 1981), à une relation de pouvoir, de dominance et d'autorité qui situe les participant·e·s sur un axe où ils/elles sont susceptibles d'occuper respectivement une place plus ou moins élevée. Selon une approche interactionniste, la hiérarchie des relations est liée à la production par les participant·e·s de plusieurs marqueurs verbaux et non verbaux parfois qualifiés de taxèmes (Kerbrat-Orecchioni, 1996) : la quantité de parole (quantifiable en durée ou en volume), la gestion des thèmes ou des termes (imposer à autrui son vocabulaire, ses interprétations), les actes de langage (comme l'ordre, l'interdiction, la critique ou le reproche). Au même titre que l'anonymat, l'hétérogénéité relative des participant·e·s, qui n'ont pas tou·te·s le même âge, ni le même niveau social, culturel et scolaire, tendraient à favoriser les asymétries (Marcoccia, Atifi, et Gauducheau, 2014).

Malgré les inévitables situations de confrontations qu'ils abritent, les forums du site *Ados.fr* paraissent pertinents vis-à-vis de notre objet du fait qu'ils comportent majoritairement des sujets de discussion intimes. En effet Michel Marcoccia et ses collaborateurs·rices (Marcoccia, Atifi et Gauducheau, 2014) ont mené une étude sur la construction du rapport à autrui dans les forums, à partir du site en question. Cette dernière montre que les relations entre adolescent·e·s sont

fréquemment conflictuelles (présence de critiques et reproches, d'insultes parfois très dures)²³⁶ et qu'elles sont par ailleurs souvent marquées par une dimension inégalitaire, elle aussi conflictuelle. Mais l'un des constats les plus probants tient au fait que la très grande majorité des échanges est marquée par l'expressivité émotionnelle et l'intimité des sujets d'une part, et par une très faible prise en compte d'autrui, qui se manifeste par un degré très faible d'adressage personnel des messages, d'autre part. En instaurant une relation proche, mais avec personne en particulier, la plupart des sujets de discussion sont intimes. Néanmoins, les discussions électroniques présentent la limite non négligeable de ne pas permettre de caractériser sociologiquement les individus qui les tiennent. C'est pourquoi l'ambition de cette approche méthodologique doit rester modeste. Avant d'être confrontée aux données de nos enquêtes de terrain, elle vise simplement à se demander si des adolescentes sont aujourd'hui amenées à craindre de pratiquer des activités physiques comme le vélo ou l'équitation dans le souci de protéger leur hymen, et, le cas échéant, quelles formes de croyances sous-tendent ces craintes ?

2.3.3 Méthodologie et présentation du corpus

Pour traiter la problématique posée, nous avons analysé les forums accessibles à partir du site web Ados.fr (<www.ados.fr>), soit le site le plus important parmi ceux qui proposent des forums de discussion dédiés aux adolescent·e·s. Propriété du groupe Lagardère Interactive, ce site du groupe Medcost-Doctissimo offre des articles classés dans les rubriques suivantes : « musique, ciné, *gaming*, TV-séries, style, livres, *after school* ». Il propose également des « interviews et reportages exclusifs dans l'intimité des stars » en vidéo, une *webradio* déclinée en de nombreuses stations, des diaporamas beauté, des dossiers « psycho ou santé », des « tests love », ou encore, des chroniques de séries. Il se distingue aujourd'hui de la plupart des sites dédiés aux adolescent·e·s en proposant l'accès à des forums de discussions très variés. Au mois de janvier 2017 (période d'élaboration de notre échantillon), ces derniers rassemblaient plus de deux millions d'utilisateur·rice·s enregistré·e·s. Avec près de quatre millions de visites mensuelles, plus de 10 000 messages y sont postés chaque jour.

Lorsqu'on accède à la page « forums », on a la possibilité de consulter douze forums différents répartis selon les catégories « débats » ou « loisirs ». Dans la partie « débats » figurent les forums « actualités » (« Réagis sur les faits marquants du moment en France et à l'international ») ; « blah blah & Cie » (« Tu as quelque chose à dire mais tu n'as pas trouvé le bon forum pour le dire, alors parles-en sur celui-ci ! ») ; « coups de cœur » ; « coups de gueule » ; débats ; « entraide ». Dans la catégorie « loisirs » sont rassemblés les forums « présentations²³⁷ » ; « animaux » ; « bons plans vacances » ; « cuisine » ; « jeux fun », « le mot du modo²³⁸ ». Mais on peut aussi accéder aux différents forums et à leurs sous-catégories en cliquant sur les raccourcis suivants : « forum Actu » ; « forum Études » ; « forum Télé » ; « forum Musique » ; « forum Ciné » ; « forum

236. L'étude confirme ainsi que la « plaisanterie malveillante » (allant de la vanne à l'insulte), constitue un mode énonciatif récurrent des sociabilités adolescentes dans les forums de discussion. Ce constat fait écho à la culture du « lulz » (variante négative du « lol », « *Laughing Out Loud* » soit en français « rire aux éclats »), qui consiste à rire aux dépens d'autrui (Dagnaud, 2011).

237. Où les adolescent·e·s peuvent se présenter.

238. Où les adolescent·e·s peuvent poser des questions concernant le fonctionnement des forums (inscription, mot de passe, etc.).

Livres BD » ; « forum Beauté » ; « mode forum People » ; « forum Santé » ; « forum Love » ; « forum Sport » ; « forum Multimédia » ; « forum 100% Filles ».

Après une période d'observation assidue des forums²³⁹ qui nous a familiarisé avec le terrain (Herring, 2004), nous avons constitué un corpus. Afin de pallier « les erreurs de placement » des interventions (Marriccia, 2004), nous avons fait le choix d'investiguer à partir de diverses entrées dans la barre de recherche du site. Dans un premier temps, nous avons initié deux recherches à partir des associations « hymen sport », et « hymen virginité ». Nous avons alors identifié les activités physiques/sportives²⁴⁰ revenant le plus fréquemment au cours des discussions, à savoir notamment l'équitation, la gymnastique, le vélo et la danse. Dans un deuxième temps, nous avons donc associé alternativement « hymen » et « virginité » à « équitation », « cheval », « gym », « gymnastique », « vélo », « VTT », « danse », « activité physique », et « natation ». Enfin, nous avons repéré que certains mots étaient parfois mal orthographiés (exemple : « Vierginité »). Nous avons donc renouvelé le même processus avec tous les mots mal orthographiés répertoriés. Nous avons ainsi sélectionné vingt-deux fils de discussion se concentrant sur la période 2005-2016, rassemblant 396 messages pour une moyenne de 6,7 participant·e·s. Dix-sept des vingt-deux fils proviennent du forum « love », deux du forum « sport », deux du forum « santé » et un du forum « 100 % filles ». Sur les dix-sept fils provenant du forum « love », treize appartiennent à la catégorie « désir et plaisir » et quatre à la catégorie « première fois ». Les deux fils issus du forum « sport » ont pour sous-catégorie « équitation ». Ceux provenant du forum « santé » ont pour sous-catégories « forum libre santé » et « contraception », et celui issu du forum « 100 % filles » a pour sous-catégorie « confidences » (Tableau 29). Si le format du titre des fils ne permet pas de longs messages et se traduit par une question condensée ou un thème concis, une grande partie des fils renvoient à des messages aux questionnements multiples. En faisant confiance aux marqueurs discursifs observables (pseudos, prénoms, contenu des messages, séquences de présentation de soi, références à des parties anatomiques, marques grammaticales), on peut considérer que ces messages sont exclusivement formulés par des filles, ce qui n'empêche pas quelques garçons d'intervenir par la suite au cours de certaines discussions.

Afin d'étudier la variété des interrogations, craintes et croyances des adolescent·e·s concernant la pratique d'activités physiques, l'hymen et la perte de la virginité, nous avons réalisé une analyse thématique en nous focalisant sur les questionnements de filles formulés au début ou au cours de discussions (ce qui explique que le titre de plusieurs fils de discussion n'ait pas de rapport avec l'activité physique). Nous avons utilisé la « méthode des tas »²⁴¹, qui implique de procéder de manière inductive pour classer par essais et erreurs les questionnements autour d'unités noyaux. Ces dernières ont été élaborées à partir de questionnements paraissant particulièrement explicites vis-à-vis de l'information recherchée, et ont ensuite joué une fonction d'« attracteurs » dans l'élaboration de la classification. Trois unités ont d'abord servi à classer l'ensemble des questionnements. Mais en réexaminant successivement les différents entretiens, un quatrième critère nous a paru discriminant (cf. le quatrième type de questionnement ci-après). Certaines filles formulent plusieurs types de questionnements, parfois à travers plusieurs messages, parfois

239. Durant trois semaines à temps plein.

240. À l'exception des pratiques sexuelles, aussi « physiques » soient-elles.

241. Ou méthode de l'« agrégation autour d'unités-noyaux » (Coenen-Huther, 2007).

au cours d'un même message. Ceux qui serviront d'illustration seront cités en conservant leur orthographe et les symboles utilisés.

Tableau 29. Liste des fils de discussion

Titre du fil de discussion	Forum	Sous-catégorie	Nb. de messages	Nb. de participant·e·s	Date de création
« Hymen..Aide svp! »	FORUM Ados-Love	Désir et plaisir	2	2	26/12/2016
« L'hymen peut se percé a cause du sport ? »	FORUM Ados-Love	Première fois	13	7	02/01/2014
« Rapport entre l'hymen et le sport »	FORUM Ados-Love	Première fois	11	5	11/05/2013
« Déchirer son hymen sans rapport sexuel »	FORUM Ados-Love	Désir et plaisir	5	3	29/01/2013
« Sujet : La masturbation »	FORUM Ados-Love	Désir et plaisir	15	5	02/12/2013
« HYmen percé ou pas ,? »	FORUM Ados-Sante	Forum libre santé	5	2	19/02/2012
« Est ce que le sport (danse Break dance et jazz) peut casser l'hymen ? »	FORUM Ados-Love	Désir et plaisir	16	4	01/11/2011
« Je fais de l'équitation, mon hymen peut-il se déchirer?? »	FORUM Ados-Love	Première fois	38	8	30/03/2011
« Déchirer son hymen sans rapport sexuel . »	FORUM Ados-Love	Désir et plaisir	38	5	22/02/2011
« Se déchirer l'hymen seule »	FORUM Ados-Love	Désir et plaisir	40	4	28/07/2010
« Coment peut-on perdre son hymen? »	FORUM Ados-Sante	Contraception	24	8	19/02/2010
« équitation : hymen déchiré ? »	FORUM 100 % filles	Confidences	35	5	04/01/2010
« Peur de perdre ma virginité en me masturbant »	FORUM Ados-Love	Désir et plaisir	29	20	30/12/2009
« Hymen = Douleur ? »	FORUM Ados-Love	Désir et plaisir	9	4	15/11/2009
« Grâce au sport , l'hymen peut se déchirer ? ! »	FORUM Ados-Love	Désir et plaisir	24	6	18/06/2009
« est-ce vrai:???: »	FORUM Ados-Love	Première fois	12	7	08/02/2010
« Perdre sa virginité en équitation; Possible? »	FORUM Ados-Sport	Equitation	20	8	20/02/2009
« hymen presente ? »	FORUM Ados-Love	Désir et plaisir	5	5	30/12/2008
« équitation et hymen »	FORUM Ados-Love	Désir et plaisir	17	11	17/05/2008
« perdu sa virginité a chval, ui ou non???: »	FORUM Ados-Sport	Equitation	28	18	16/01/2007
« virginité »	FORUM Ados-Love	Désir et plaisir	10	6	30/04/2006
« virginité/sport »	FORUM Ados-Love	Désir et plaisir	4	3	31/07/2005

2.3.4 Perdre sa virginité en pratiquant certaines activités physiques/sportives (dont le vélo), une crainte bien réelle

Tous ces questionnements (n = 35) peuvent être identifiés comme des demandes de « soutien et d'entraide » (Marcoccia, 2010). Si certains prennent la forme de « demande de témoignage », tous correspondent à des « demandes d'informations ». On distingue au total quatre types de questionnements.

▪ Questionnement de type 1 : L'hymen peut-il (vraiment) se déchirer/disparaître en pratiquant certaines activités physiques/sportives ? (n = 10)

Le premier rassemble des pratiquantes ou anciennes pratiquantes d'activités physiques/sportives, qui manifestent leur inquiétude à l'idée qu'elles pourraient déchirer/perdre (ou avoir déchiré/perdu) leur hymen en s'adonnant à ces activités. Celles qui précisent leur âge ont 13 ou 14 ans. Leurs interrogations sont quasi-systématiquement associées à la découverte ou l'exploration de la sexualité et visent souvent à savoir à quel point la déchirure de l'hymen peut faire mal. Certaines ont déjà cherché des renseignements ailleurs, et tentent d'obtenir des confirmations, ou des témoignages. C'est le cas de *Cleo_patre* :

« Bonjour tout le monde ! Alors voilà, je me pose certaines questions sur l'acte sexuel, etc... et j'ai lu dans le dico des filles que pour certaines filles sportives, l'hymen peut être déjà déchiré avant le premier rapport. Je fais de l'équitation depuis 4 ans et j'ai presque 13 ans. (Je n'ai jamais eu de rapports sexuels), et je voudrais savoir si certaines filles qui font de l'équitation ont eu leur hymen déchirer à cause de ça. 😊 Merci d'avance !. » (Cleo_patre).

Au même titre que l'usage d'une ponctuation parfois expressive (exemple : « ??!! ») ou d'étirements graphiques (« caractères-échos »)²⁴² (Tatossian, 2008) (exemple : « si vs pouvez, aidez mooooiiii!!!!!! !! »), les types de smileys (ou émoticônes) utilisés (😄😃😅😆😇😈😉😊😋😌😍😎😏😐😑😒😓😔😕😖😗😘😙😚😛😜😝😞😟😠😡😢😣😤😥😦😧😨😩😪😫😬😭😮😯😰😱😲😳😴😵😶😷😸😹😺😻😼😽😾😿😺) renseignent sur les émotions des auteures. Censés mettre à disposition des interlocuteurs·rices un ensemble de représentations imagées de ce que pourrait être leur expression faciale, ils agissent comme des métaphores de leur état émotionnel (Béliard et Brossard, 2012) en dévoilant leur angoisse, leur état de désarroi, voire de détresse. Autant d'éléments qu'on retrouve également dans des messages relevant des autres types de questionnements.

▪ Questionnement de type 2 : La pratique de certaines activités physiques/sportives peut-elle conduire à la perte de la virginité ? (n = 7)

Le deuxième type présente les mêmes caractéristiques que le premier, à la différence que les filles assimilent dans leurs questionnements, la déchirure de l'hymen à la perte de la virginité. Certaines, comme *Lou-00*, cherchent à savoir si la masturbation, au même titre que l'équitation, le vélo ou la danse, peut causer la perte de la virginité :

242. Répétition de caractères dans le but de simuler l'accent d'insistance pour exprimer une émotion ou pour renforcer l'intensité d'une émotion exprimée.

« Bonsoir, Voilà j'ai une petite question a vous poser et j'espère que vous allez me répondre très vite. Je me masturbe en me caressant le clito mais je n'ai jamais rien rentré a l'intérieur de mon vagin. Je voulais savoir, si en faisant ça je risquer de perdre ma virginité. J'ai aussi fait étant petite de l'équitation ou du vélo mais pas en pratique de sport uniquement une fois ou deux, j'ai fait aussi de la danse et donc le grand écart. Aidez moi svp est-ce possible qu'à cause de la masturbation ou de la pratique de la danse ou même de la fois où j'ai pu faire du cheval ou encore du vélo j'ai perdu ma virginité ?. » (Lou-00).

Dans certains cas, ce type de questionnement est formulé de manière plus complexe, parce que sous-tendu par d'autres formes de croyances, comme le fait que la virginité pourrait se récupérer au cours du temps :

«slt a tous, ba voila ma ptite histoire g perdu ma virginité a l age de 9 ans par un accident (chni tombé de vélo é la pédale ma pénétré c été pa du tt agréable é super douloureux 🍋) et le gynéco m avait dit ce temps la que g été encore jeune et ke ma virginité pouvait se reconstitué. maint j ai 17 ans et je voulu votre avis avant ke j aille chez le gynéco est ce ke c possible ke g redeviene vierge après toute c période??et est ce que vs conaissé des personnes a qui c déjà arrivé. merci d avance. » (rojroja).

En outre, pour ce qui concerne les deux premiers types de questionnement, les messages de plusieurs filles suggèrent que celles-ci n'associent pas seulement le risque de perte de l'hymen ou de la virginité aux types d'activités physiques/sportives, mais également à leur répétition, à l'intensité avec laquelle elles sont/ont été pratiquées. C'est ainsi que Lou-00, précédemment citée, précise qu'elle a fait de l'équitation et du vélo, « mais pas en pratique de sport » et « uniquement une fois ou deux ». De surcroît, nous notons que les craintes liées aux risques de chutes, de choc, de sur-étirement ou de frottement de l'entrejambe ne se limitent pas au champ des activités physiques/sportives citées comme étant les plus récurrentes. Il s'agit parfois de toboggan, de balançoire, ou encore d'« accrobranche ».

- **Questionnement de type 3 : Dans le cas d'un hymen déjà déchiré/étiré/assoupli lors d'une pratique physique/sportive, le premier rapport sexuel est-il moins douloureux ? (n = 7)**

Le troisième type de questionnement s'oppose nettement aux deux premiers. En cherchant à savoir si le fait d'avoir un hymen déjà « déchiré »/« étiré »/« assoupli » peut favoriser un premier rapport sexuel moins douloureux, la plupart des intervenantes voient en la pratique de certaines activités physiques/sportives un moyen potentiel de limiter les désagréments potentiellement douloureux de la « première fois » :

« Bonsoir x) je voudrais savoir si le fait de faire de l'équitation pouvait diminué la douleur de notre première fois ? (J'ai entendu parler de ça). » (YMCMBL).

- **Questionnement de type 4 : Comment savoir/vérifier si notre hymen est déchiré/percé/n'a pas disparu ? (n = 11)**

Malgré le trait qui le caractérise (la même information est recherchée), le quatrième type de questionnement fédère des variantes non uniformes. Certaines (n = 7), comme Miss-audrouille, semblent effrayées à l'idée qu'elles auraient pu « perdre » leur hymen en pratiquant certaines

activités physiques/sportives, au point qu'elles semblent parfois culpabiliser de s'être adonnées à ces pratiques. Il n'en demeure pas moins qu'elles souhaitent se rassurer urgemment en trouvant un moyen de vérifier si leur hymen est « déchiré », « percé », ou n'a pas « disparu » :

« srx je fai du chval, du velo, et g fai de la danse ! parai ke c tt se ki fo pa faire ... g peur davoit perdu mon hymen ... sa me stress vraiment je c pa pk ... comment savoir si je lai perdu ? . » (Miss-audrouille).

D'autres, moins nombreuses (n = 4), se posent la même question mais seraient au contraire rassurées d'apprendre que leur hymen est déchiré, ce qui, selon elles, leur occasionnerait moins de souffrance lors de leur premier rapport sexuel. À l'extrémité de cette position, certaines filles faisant état d'une forte détermination cherchent un moyen de déchirer leur hymen avant leur premier rapport sexuel. C'est le cas d'*Enjoyed-life*, qui, parce qu'elle n'a jamais fait de gymnastique ou d'équitation, qu'elle n'a jamais saigné ou ressenti de douleur en se masturbant, cherche à s'assurer qu'elle n'aura pas à afficher sa douleur face à son partenaire lors de leur « première fois » :

« Bon alors voilà , j'aurais voulu déchirer mon hymen seule. Les raisons étant que je n'aime pas faire part de mes sentiments et ressentis aux gens (je ne veux pas que mon copain voit que j'ai mal) et je veux moi même contrôler ma douleur . On va peut-être me trouver ridicule mais c'est un choix personnel . Bref peu importe , tout ca pour dire éviter les réponses du genre 'il vauz mieux faire ca à deux , en douceur blablabla ...' Quels moyens je pourrais utiliser pour faire ca ? Parce que moi , j'ai déjà essayé de pénétrer de 10 cm un objet (oui ça n'a pas vraiment de nom , je ne sais même pas à quoi ca sert o_O), de 3.5 cm de diamètre et je n'ai ni saigné ni ressenti une douleur particulière . Je pense donc qu'il ne s'est toujours pas déchirer, si ? PS : Je n'ai jamais fait de gym , d'équitation . En revanche je me doigte assez régulièrement et mon copain le fait aussi . Alors déchirer ou pas ? Si la réponse est non , comment le faire ? . » (Enjoyed-life).

2.3.5 Des inquiétudes ne se limitant pas à des préoccupations religieuses

Nous notons que les adolescentes qui établissent un lien entre la « perte »/« déchirure » de l'hymen et la pratique de certaines activités physiques/sportives ne sont pas des cas isolés. Si l'idée de déchirer ou d'avoir déchiré son hymen est perçue comme un avantage pour quelques filles, qui y voient un moyen potentiel de limiter la douleur – souvent supposée inévitable – de la « première fois »²⁴³, elle s'avère angoissante pour la grande majorité des filles du corpus. Ces dernières manifestent explicitement leurs inquiétudes à pratiquer certaines activités plus ou moins fréquemment et/ou de manière plus ou moins intense, par peur d'abîmer leur hymen, et expriment parfois une certaine culpabilité à s'y adonner/s'y être adonnées. En dehors des *smileys*, déjà évoqués, le désarroi de ces filles est repérable au champ lexical de l'inquiétude particulièrement présent dans leurs discours (« *stresse* », « *peur* », « *inquiète* », « *risque* », « *trouille* », etc.), ainsi qu'à l'urgence de réponse qu'appellent certains de leurs questionnements : « *Aidez-moi svp* ». Qu'elles soient rassurées ou angoissées à l'idée que leur hymen pourrait être déchiré, les filles ont souvent en commun d'appréhender leur premier rapport sexuel, qu'elles associent inévitablement à la douleur. Ce constat fait écho à une recherche de Patricia Legouge (2010). En analysant les contenus de papiers consacrés à la sexualité dans le magazine « Jeune & Jolie », la

243. Premier rapport sexuel avec pénétration du vagin.

chercheuse fait observer que la rédaction tend parfois à véhiculer l'idée que le plaisir sexuel féminin ne doit pas être la finalité du premier rapport sexuel, la douleur tendant à être présentée comme incontournable, et le plaisir comme suspect. L'auteure va plus loin en soutenant qu'il est question dans le processus en jeu d'une survivance du patriarcat. En montrant que la revue ne laisse pour les femmes que très peu de place à une sexualité récréative, c'est-à-dire hors de tous sentiments amoureux et/ou projets conjugaux, elle défend l'idée que *Jeune & Jolie*, comme d'autres magazines « féminins », promeut de façon implicite le système généralisé de domination des hommes et d'oppression des femmes.

Pour certaines filles du corpus, la peur de la douleur s'accompagne d'autres craintes liées à des croyances solidement ancrées, comme le fait d'associer le premier rapport sexuel au saignement systématique du vagin (cf. *Enjoyed-life*). Une des croyances les plus prégnantes est incarnée par l'association opérée entre la déchirure de l'hymen et la perte de la virginité. Les discours des filles ayant incorporé cette croyance sont particulièrement chargés d'indicateurs d'angoisse et prennent fréquemment la forme d'un appel à l'aide. Cependant, à l'exception de trois cas liés à la religion musulmane, les préoccupations religieuses sont rarement avancées pour expliquer ces inquiétudes.

Une des explications tient sans doute au fait que si les forums étudiés semblent favoriser les confidences, celles qui procèdent à des dévoilements de soi (Traverso, 2000) prennent parfois le risque de se retrouver en position de dominées sur le plan de la hiérarchie des relations. C'est par exemple le cas de *Leea7*, qui cherche à savoir si « *le sport (danse Break dance et jazz) peut casser l'hymen ?* », et qui se voit recevoir l'ordre d'arrêter de se « focaliser sur ça ! » puis à qui il est reproché, en lettres capitales pour renforcer la valeur expressive de l'agressivité du propos, la stupidité de ses craintes : « *Bordel, mais PEUR DE QUOI ? Y A PAS DE PEUR A AVOIR !!* ». Or, une des situations les plus conflictuelles survient lorsqu'une questionneuse, *Sibelal*, affirme que la raison de ses craintes est liée à sa religion musulmane. Inquiète, elle cherche entre autres à savoir s'il est possible que son hymen se soit déchiré en faisant du toboggan lorsqu'elle avait 11 ans. Poussée à se justifier (« *En quoi cela est-il si important ?* », *Alathorn*), elle répond qu'elle est musulmane et que son hymen doit rester intacte pour son copain, avant qu'*Alathorn* lui réponde :

« *C'est stupide ! Ton hymen peut se déchirer suite à une activité physique intense, genre équitation, voir même abdos. Exiger qu'il soit intact est une connerie, tu peux même naître sans hymen hein...* ».

Comme le précédent, ce constat rappelle que le contexte d'anonymat n'évite pas à celles qui se confient plus facilement d'être jugées, voire ridiculisées par d'autres. Ainsi, il est probable que les forums de discussion non dédiés à une religion particulière ne constituent pas des sources d'information privilégiées pour les filles souhaitant échanger sur leurs pratiques religieuses et/ou ayant tout simplement peur de se sentir rabaisées en subissant ce genre de conflit.

Dans la plupart des cas, les discussions découlant des questionnements étudiés ne sont pas conflictuelles, et des réponses formulent clairement, et sans agressivité, que seul un rapport sexuel peut entraîner la perte de la virginité. Mais la précision ne semble pas suffisante pour rassurer certaines filles. S'il n'est pas toujours facile d'identifier les principaux facteurs qui sous-tendent ces inquiétudes persistantes, certains argumentaires formulés par des filles laissant entendre

qu'elles ne pratiquent aucune religion, révèlent une croyance selon laquelle « offrir sa virginité à un homme » constitue un acte « particulièrement romantique », ou un merveilleux cadeau :

« moi je la croi a 100% parceke c arrivé a une amie é c vrémen dur ! pour l'hymen vs avé rézon mais dans certenes famille c très important dêtre vierge et avoir son hymen et surtt dans la religion musulmane une fille doit resté vierge jusko mariage ... je suis dacor parceke ofrir sa virginité a un homme est un très bo cado c mieu ke de se fêr dépuclé par nimporte ki ! en tt ca courage rojroja ! c pa grav. » (profil supprimé).

Comme nous venons de le voir, les inquiétudes des filles du corpus sont loin de se limiter au souci de respecter des règles religieuses. Elles sont le plus souvent associées à la peur de la douleur, pensée comme inévitable lors du premier rapport sexuel pénétratif, ou encore à une conception romantique de la virginité. Bien que peu prégnant et fondé sur un nombre de cas réduits (n = 3), le constat selon lequel la religion musulmane peut favoriser la crainte de la rupture de l'hymen semble néanmoins se confirmer. Comme en témoigne le discours tenu par xBaaabeC, les inquiétudes des filles concernées semblent notamment liées à la peur de voir leur réputation ternie :

« Ok, mais moi je suis musulmane donc quand l'hymen est trouer sa veux automatiquement dire que tu n'est plus vierge au yeux des autres [...] ».

Les données recueillies ne sauraient pour autant nous autoriser à conclure que la crainte de la rupture de l'hymen ou la perte de la virginité par la pratique d'une activité physique/sportive se trouve être significativement plus prégnante chez les adolescentes pratiquant cette religion ou en étant issues. De fait, malgré les multiples avantages qu'elles confèrent, les discussions électroniques en tant que bases de données comportent comme nous l'avons vu la limite non négligeable de ne pas fournir de données sociologiques systématisées pour tous les individus. Bien que certain·e·s précisent leur âge ou leur orientation sexuelle et que, plus rarement, d'autres font mention de leur lieu d'habitation, dans la plupart des cas, l'enquêteur·rice manque d'informations pour situer les individus et les comparer entre eux.

Par ailleurs, bien que nous n'ayons pas creusé davantage le sujet à travers les entretiens, le constat selon lequel certaines filles ayant pratiqué durant leur enfance en tant que *récréatives* (tant *baladeuses* que *ludo-sportives*) avancent l'idée que le vélo « fait mal aux fesses » comme un élément qui viendrait expliquer – au moins en partie – leur cessation de pratique au cours de l'adolescence, a été effectué chez deux filles issues de familles musulmanes pratiquantes, mais également chez une fille se disant « catholique non pratiquante »²⁴⁴ :

« Je sais pas mais, c'était peut-être parce que ça faisait un moment que j'en avais pas fait je sais pas et puis j'en faisais pas souvent, mais je me souviens, en 5^{ème} on avait, j'avais fait une balade avec deux copines à moi, et je sais pas comment dire, mais ça me faisait trop mal aux, aux fesses on va dire [rires]. Je sais pas pourquoi, si c'était mon vélo ou quoi qui faisait ça [rires], mais c'est vrai qu'après cette balade j'ai, j'avais plus trop envie d'en faire » (Noémie, Terminale STMG, non pratiquante, ex-récréative).

244. Elle a reçu une « éducation catholique » durant l'enfance, notamment à travers le catéchisme, mais ne se dit ni pratiquante ni « vraiment croyante » aujourd'hui.

Lors des entretiens, le fait de ne pas avoir osé questionner davantage les filles concernées pour tenter de saisir les croyances sous-tendant le phénomène en question constitue une limite importante des enquêtes de terrain. En tant qu'enquêteur homme, j'ai craint d'aborder des dimensions intimes, notamment par peur de susciter des suspicions (y compris celle de la pédophilie) susceptibles de mettre en cause la bienveillance de ma démarche et de nuire aux enquêtes. Comme en témoigne le travail de mémoire d'Hélène Daude (2011), le statut d'infirmière scolaire est probablement le plus opportun pour recueillir ce type de données.

Toutefois, l'étude complémentaire réalisée dans cette partie a permis de répondre en partie à la problématique posée, en montrant notamment que par peur d'abîmer leur hymen, voire de perdre leur virginité, certaines adolescentes sont disposées à craindre de pratiquer des activités physiques/sportives (principalement l'équitation, le vélo et la gymnastique, mais également toute activité physique²⁴⁵ comportant un risque de chute, de choc, de sur-étirement ou de frottement de l'entrejambe comme le toboggan ou encore la balançoire) plus/ou moins fréquemment, et de manière plus ou moins intense.

Sous-tendues par des croyances héritées des religions et des résistances acharnées de la médecine au sport féminin, ces dispositions sont fort susceptibles d'alimenter les inégalités d'opportunités de pratiques physiques/sportives entre garçons et filles durant l'adolescence, y compris celles liées aux pratiques du vélo.

Si, comme nous l'avions relevé précédemment, la période de l'adolescence semble généralement se traduire par un renforcement des dispositions « masculines » et « féminines » à risquer ou ne pas risquer d'abîmer son corps, nous venons de voir que l'intensité des pratiques peut être associée au souci de préservation ou de protection du corps. Dans la partie qui suit, nous montrerons que l'adolescence se traduit également par le renforcement de dispositions sexuées à *forcer/ ne pas forcer*.

3. L'adolescence, ou le renforcement des dispositions sexuées à *forcer* ou *ne pas forcer*

3.1 Renforcement des dispositions sexuées à l'effort physique

3.1.1 *Forcer pour renforcer* son corps de jeune homme

« Salut à vous, j'ai 17 ans et j'ai 62 kg pour 1m68, j'ai pas de muscu (à part quelques pompes/abdos (kéké mais j'ai pas de barre de traction 😊)), mais j'ai beaucoup de vélo, notamment pour aller en cours, (10 km/jour) mais aussi pendant mon temps libre, et j'ai environ 2500 km par ans ... Ce qui me fait faire ce topic, c'est que j'ai des jambes fines, surtout les mollets ... (on va dire que mes cuisses sont "normales" pour quelqu'un de pas trop gras de mon âge) Alors certes les gens me disent que ça va bien avec un slim, j'ai trouve que ça fait ridicule, surtout quand je suis en short ... À quoi c'est du ? Au fait que le vélo affine le muscle ? Parce que je mange pas assez ? Au fait que la taille des mollets est surtout déterminée par l'ossature (et vu que j'ai des chevilles fines ...) ? j'voudrais juste des mollets athlétiques ... ».

245. Rappel : hors pratiques sexuelles.

Comme l'illustre ce message d'un certain *Kotobuki66* posté sur le forum de discussion du site *jeuxvideos.com*²⁴⁶ pour ouvrir le sujet « Cyclisme et jambes fines », l'adolescence constitue souvent une période durant laquelle les garçons se préoccupent du volume de leurs muscles (Inserm, 2008 : 81). Si on peut ici faire l'hypothèse qu'il suffirait d'assurer à *Kotobuki66* que la pratique du vélo affine les muscles des jambes pour qu'il cesse de pratiquer, le vélo représente plus couramment aux yeux des adolescents-garçons une alternative permettant de se renforcer musculairement. Le souci de se muscler peut ainsi conduire ces derniers à incorporer au cours de l'adolescence une disposition à *forcer pour se renforcer* se traduisant généralement par un virement vers des formes de pratiques plus « intenses », parfois ponctuées par des conduites au cours desquelles le vélo est utilisé comme un appareil de musculation ambulante et réversible. C'est par exemple le cas de Gabriel (BTS biotechnologie 1^{ère} année), *adepte-confidentiel* depuis ses débuts, mais qui, depuis environ deux ans (période correspondant à ses premiers flirts), a d'une part transformé ses pratiques *récréatives* en leur conférant un objectif « sportif », et d'autre part adjoint à ses usages utilitaires une visée athlétique, le conduisant par exemple à ne pas changer les vitesses de son VTT pour forcer davantage et en tirer un maximum de bénéfice vis-à-vis de ses capacités physiques :

« Maintenant je le prends aussi pour, euh pour rester en forme, pour essayer de travailler un peu tout ce qui est jambes et tout ça, plus (davantage) dans un optique plus sportif que, que loisir balade [...]. Les vitesses, je les change pas tellement en fait, je... reste toujours sur la vitesse maximum, pour essayer je sais pas, d'ajouter une difficulté, pour essayer de pédaler assez fort, pour justement entretenir on va dire ma forme physique... Quand je suis en ville et que par exemple y'a une petite côte, je vais pas mettre la première vitesse pour pédaler tout lentement et monter assez facilement la côte : au contraire ! ».

Si Gabriel utilise un VTT, on comprend que sa disposition à *forcer pour se renforcer* pourrait le conduire à vouloir acquérir un *fixie*. Mais encore faudrait-il pour cela qu'il soit disposé à risquer de s'abimer/de se faire mal. De fait, rouler en *fixie* (rappel : pignon fixe, mono-vitesse), exige non seulement une inclination à s'exposer au risque accru de chute violente qu'implique le *skid* (Chapitre 5 : 2.1), mais également une disposition à se mettre intentionnellement en situation de *forcer* davantage.

De manière quasi-systématique, les garçons particulièrement concernés par ces dispositions, présentent également une disposition compétitive (ou « à l'affrontement ») semblant favoriser leur tendance à relever les défis physiques proposés par leurs camarades, qui ne sont pas sans conséquence sur leur propension à prendre des risques corporels et/ou à fournir des efforts physiques, parfois intenses. Ce processus de renforcement entre pairs se manifeste par exemple dans les récits de Michael (1^{ère} S.) et Jeremy (Term. S), deux frères *adeptes-partisans* de 17 et 18 ans, qui racontent faire partie d'une « sorte de team » constituée uniquement de garçons de la classe d'âge 17-20 ans, avec qui ils réalisent régulièrement des sorties en *fixie*, dont les distances ne cessent d'augmenter, les poussant à aller « au bout de l'effort », et parfois à « finir mal », ou « dans le mal ». C'est ainsi que Michael, parti à jeun lors de leur dernière sortie (Strasbourg-Colmar aller

246. Jeuxvideo.com est un site web français spécialisé dans le domaine du jeu vidéo. Néanmoins, comme le site Ados.fr, il héberge également des forums très actifs sur des sujets extrêmement variés. Le message en question a été posté sur un forum intitulé « Forum Musculation & Nutrition » lui-même issu du « Forum principal Sport ».

retour = environ 145 km), a été victime d'un malaise (hypoglycémie réactionnelle) à quelques kilomètres de la fin du trajet retour. Lorsqu'ils ne recherchent pas à se défier sur leurs capacités d'endurance, ils participent à des *alleycats*, des courses cyclistes urbaines comportant des points de passage obligatoires et se tenant généralement la nuit. Mises en place par des coursiers à vélo, ces courses reproduisent leur quotidien avec différentes adresses d'enlèvement et de livraison à faire dans la ville en un minimum de temps. Elles exigent pour gagner de bien connaître la ville, de savoir planifier son parcours de manière efficace et de rouler particulièrement vite en s'affranchissant du code de la route. Plus le niveau de concurrence est élevé, plus il incite à produire des efforts physiques intenses, et à prendre des risques.

De manière semblable aux socialisations sexuées aux prises de risques corporels, les socialisations sexuées aux efforts physiques semblent ainsi fortement renforcées à travers les pratiques entre pairs. Mais les données issues des entretiens suggèrent que le rôle joué par la famille s'avère tout aussi déterminant. De fait, il semble important de noter que si plusieurs filles et garçons (*récréatifs·ves* ou *adeptes*) continuent de pratiquer le vélo avec leurs parents durant l'adolescence, les « transmissions croisées » (Court, 2010) deviennent beaucoup plus rares que durant l'enfance. Trois filles de l'échantillon déclarent avoir déjà fait du vélo avec leur père au cours de l'adolescence, mais pour l'accompagner lors de son footing. Dans les trois cas, les adolescentes racontent que l'initiative est venue du père, qui en plus d'être un homme, est « sportif », d'où leur impossibilité – même si elles le voulaient, de rivaliser avec lui sur le plan physique. Pas un seul garçon n'a déclaré de sortie vélo en tête à tête avec sa mère durant les périodes du collège et du lycée. En revanche, les sorties père-fils et mère-fille ne sont pas rares au cours de l'adolescence et constituent des phases d'éducation implicite au cours desquelles les adolescent·e·s s'imprègnent des modèles de rôles présentés par leurs parents. Or, les modèles affichés par les pères et les mères pratiquant le vélo pour leur loisir divergent sensiblement, notamment vis-à-vis de leur rapport au plaisir de pratiquer. Alors que les mères insistent souvent sur les moments de détente que le vélo leur procure, les pères concernés mettent généralement bien davantage l'accent sur les notions de défi, de performance, voire de mesure objective de la performance (notamment sur le plan de la vitesse et/ou des distances parcourues) :

« Euh, en fait y'a plusieurs plaisirs à la fois dans le fait de pratiquer le vélo : en premier lieu c'est de faire un effort physique qui va dans mon cas par exemple, vous épuiser en fait, vous vider complètement, et moi je recherche souvent ça dans le vélo ; ensuite, y'a la performance, le fait de rouler vite, c'est pour ça que je pratique le vélo de route parce que on a une sensation de vitesse [...]. Je ne pars pas sans mon compteur, tout le temps, tout le temps, c'est impératif, je partirais pratiquement jamais si j'avais pas de compteur »
(père de Bastien, 46 ans).

Ainsi, pour les garçons pratiquant avec leur père, notamment sous la forme de randonnées VTT ou d'excursion en vélo de course (pratiques bien moins répandues chez les mères), l'adolescence constitue une période durant laquelle le défi physique est central, l'objectif du garçon étant de dépasser le père.

Deux croyances semblent particulièrement influentes pour limiter la possibilité d'une interaction père-fille semblable :

- L'inclination à penser que l'appétence pour le sport et le défi physique est plus naturelle pour un garçon que pour une fille ;
- L'inclination à penser qu'une fille qui développerait cette même appétence ne saurait répondre au challenge physique proposé par un homme.

Le discours tenu par la mère de Théo (50 ans, comptable) pour parler de son mari, un *adepte* avec qui elle a deux autres garçons *adeptes-confidentiels* de 13 et 20 ans, illustre bien ces deux croyances :

Nous : « *J'ai l'impression que votre mari les a toujours encouragés à faire du vélo ?* »

Mère de Théo : « *Oui oui ! Toujours parce que c'est vraiment, comme je vous dis c'est un sport²⁴⁷ de famille en fait, parce que c'est euh, parce que mon mari aime ça et qu'il a, voilà il a embarqué les garçons là-dedans et qui aiment ça aussi, qui sont pas mauvais à ça, et que donc en fait, c'est un peu aussi, euh comment dire, chez nous c'est comme ça, en fait euh comme c'est des garçons entre guillemets c'est facile, de faire du sport avec des garçons* »

Nous : « *Pourquoi c'est plus facile avec des garçons ?* »

Mère de Théo : « *En fait euh... parce que c'est... [en]fin c'est plus facile parce que euh... on va dire un père a plus de facilité, comment dire, à embarquer ses garçons à faire du sport qu'avec une fille, que même si elle aime ça en fait euh, y'a le côté en fait un peu challenge. En fait le papa, à un moment même s'il embarque tout le monde, à un moment en fait quand ses garçons vont grandir, il va y avoir un challenge physique, et actuellement c'est, ben on va dire ça fait partie du côté fun de ce sport, c'est que surtout les deux grands en fait sont devenus très très bons, donc même à leur âge en fait ils peuvent arriver à challenger leur père* ».

Par ailleurs, pour les garçons bien davantage que pour les filles, la pratique d'un sport formel, avec des objectifs de performance pris très au sérieux durant l'adolescence encourage parfois la reprise temporaire de la pratique du vélo, l'intensification d'une pratique existante ou encore la conversion vers d'autres *manières d'être pratiquant*. Ce fut le cas de Quentin (Term. S), qui a connu deux conversions. Durant son enfance, sa *manière d'être pratiquant* correspondait au type de l'*utilitariste—contrainte utile*. Il se rendait tous les jours à l'école à vélo, d'abord accompagné par ses parents, puis seul à partir de la mi-CM1, mais en le vivant comme une contrainte :

« *Ben quand j'étais petit c'était pas vraiment ça... Quand je voyais que les parents de mes potes ils les amenaient en voiture en cours, et moi je devais faire du vélo, entre guillemets moi ça me faisait chier donc euh, au début c'était plus euh un poids, une chaîne attachée au pied, et au fur et à mesure c'est devenu un plaisir, j'ai pris goût au vélo* ».

Plusieurs dimensions liées à l'univers du sport semblent avoir particulièrement joué dans ses conversions. D'abord, son père peut lui-même être considéré comme un *adepte* : il aime utiliser le vélo pour se rendre au travail, et surtout, il est passionné de cyclisme. Bien que son fils ait préféré faire du foot, et qu'il ait cessé d'être *utilitariste* dès lors qu'il est entré au collège (prenant désormais le bus), il lui a « *toujours offert de beaux vélos tout neufs* » d'une part, et a souvent regardé le Tour de

247. Bien que la mère de Théo utilise le mot « sport », il n'est pas question ici d'un sport formel, seulement d'un père qui aime partir en randonnée VTT avec ses fils, en les incitant à se dépasser physiquement.

France avec lui, d'autre part. Quentin parle ainsi de la première fois qu'il a regardé la grande boucle à la télévision comme d'un moment marquant de son enfance, et il suit encore de très près l'évènement aujourd'hui. Durant la fin de ses « années collège », son père le motive occasionnellement à l'accompagner lors de sorties du dimanche, au cours desquelles ils pratiquent durant plusieurs heures. Il raconte que son niveau de foot commençait à devenir exigeant, et que ces sessions lui permettaient de rester en forme. Il devient ainsi *récréatif*. Puis, désormais au lycée, et prenant conscience du fait qu'il ne sera jamais footballeur professionnel, il se donne pour objectif de devenir arbitre professionnel. Là encore, le temps passé à regarder des matchs de foot à la télé avec son père semble avoir joué un rôle non négligeable :

« Quand je voyais un arbitre donner un carton à la télé, ça me faisait quelque chose, je me suis dit : "pourquoi pas moi ?!", et ça m'a plu, donc j'ai passé le pas un jour et depuis, je n'ai que cet objectif en tête ».

C'est cet objectif incarné par son projet professionnel qui le conduit ensuite à devenir *adepte-confidentiel*. Le vélo devient son mode de déplacement favori, celui qui lui procure le plus de plaisir. Avec la motivation constante d'accroître ses capacités physiques d'endurance, il saisit toutes les occasions possibles de pédaler pour se déplacer. Malgré une injonction contradictoire incarnée par sa petite copine, qui lui reproche de consacrer trop de temps à ses activités physiques/sportive, il se met à faire de plus en plus de sorties « sportives » seul ou avec son père, et s'est même mis à la natation :

« Je commençais l'arbitrage, fallait que je travaille mon endurance, et on m'a toujours dit, l'endurance c'est la natation, le cyclisme ou la course à pied. Course à pied, j'aime pas ; natation et cyclisme, c'est plus (davantage) mon truc. Maintenant, je suis entre guillemets à haut niveau, donc euh fallait que je travaille mon endurance. Le cyclisme ça me permet de faire de plus longues distances ».

Ainsi, à l'instar de Quentin, les garçons présentent dans leur ensemble une bien plus grande propension à s'approprier le vélo comme un moyen de préparation physique en complément des sports qu'ils pratiquent (bien davantage que les filles) en club. Si certains d'entre eux font du vélo en parallèle de leur sport, d'autres ne l'utilisent quasiment que durant les périodes de trêve sportive, pour « garder la forme », « s'entretenir », « se renforcer », « travailler le cardio » et parfois « suivre un programme d'entraînement » physique. Ainsi, plusieurs garçons qui avaient délaissé leur vélo durant leurs années collège, notamment parce que « ça faisait gamin », semblent avoir acquis au cours de l'adolescence, une disposition à produire des efforts physiques dans le but d'améliorer leurs capacités physiques, les conduisant à se réapproprier le vélo comme un moyen d'y parvenir, notamment sur le plan de l'endurance. Bien souvent, cette réappropriation est rendue possible par l'acquisition d'un nouveau vélo aux allures particulièrement « sportives », comportant des caractéristiques permettant de pratiquer sur des terrains accidentés, ou des propriétés permettant d'être performant sur le plan de la vitesse. L'appropriation du vélo comme un moyen d'améliorer ses capacités physiques se retrouve chez des *adeptes*, mais également chez certains *utilitaristes* et *récréatifs*, qui tout en répondant à des besoins de déplacement ou en se divertissant, se confortent dans l'idée qu'ils font de l'activité physique, et que le fait de forcer sur les pédales les rend plus forts :

« Quand je me déplace c'est genre euh je pédale au maximum ! Le plus vite possible, je force, je transpire, pour que ça fasse du sport aussi ! » (Yassine, Term. STMG, pratiquant utilitariste-choix pratique).

Si cette disposition semble concerner des garçons de tous les milieux socio-économiques, elle se repère moins facilement chez les garçons issus des pôles intellectuels des classes moyennes/supérieures, qui semblent moins concernés d'une part, et tendent à mettre davantage en avant le plaisir, voire la stimulation intellectuelle que suscite chez eux la pratique du vélo, d'autre part. Davantage que chez les autres garçons, on retrouve chez eux une résistance à déclarer vouloir gagner en puissance musculaire. On retrouve par exemple cette attitude chez Jonathan (Term. S, pratiquant *adepte-confidentiel*), dont le père est chercheur en biologie et la mère assistante de direction. Alors qu'il déclare avoir « *besoin de faire du sport* » et même avoir « *besoin d'appuyer, de se [me] faire un peu mal de temps en temps* », Jonathan explique ce besoin par le plaisir et le bénéfique qu'il retire sur le plan mental, notamment lors des efforts physiques réalisés à vélo :

« Et puis ça force en montée, j'aime bien, je prends plus de plaisir que de prendre le tram par exemple, un tram bondé ou quoi, donc oui c'est mieux, parce que le vélo ça stimule aussi ! Je veux dire, tu réfléchis plus facilement, plus libre... Ton esprit est plus libéré, que, qu'oppressé dans le tram, ou dans les embouteillages ».

3.1.2 Ne pas trop forcer pour ne pas trop renforcer son corps de jeune femme

Plusieurs filles s'approprient/se sont approprié·e·s le vélo comme un outil bénéfique pour le corps. Mais la tendance en question prend généralement une forme bien différente que pour les garçons. De fait, les adolescentes concernées ont davantage tendance à s'approprier le vélo comme un « partenaire minceur ». C'est notamment le cas de celles qui se réunissent/réunissaient entre copines dans un parc le week-end, pour rouler dans l'optique de perdre du poids :

« Avec les copines dans le parc, je me rappelle on s'était lancé dans un défi, voilà faire du sport en faisant du vélo entre copines, dans la perspective voilà, de perdre du poids et tout ça, donc on s'était lancé dedans avec trois-quatre copines, et puis c'était tous les week-ends » (Awa, CAP métiers de la mode 2^{ème} année, ex-récréative).

Parmi les filles de l'échantillon évoquant que le potentiel du vélo pour contrôler son poids constitue/constituait l'un des éléments les motivant/ayant motivées à pratiquer, on peut distinguer celles qui sont manifestement en surpoids, celles qui ne semblent ni minces ni en surpoids (n = 2) et celles qui paraissent minces, voire particulièrement minces. Les premières sont presque toutes issues de milieux populaires (trois sur quatre). Les troisièmes (n = 4) sont toutes issues de classes moyennes ou supérieures (indifféremment du pôle économique ou culturel). À ce titre, le vélo semble parfois constituer un instrument de distinction sociale par le contrôle du corps. On perçoit bien cet aspect dans le discours de Gwenaëlle (Term. S, pratiquante *utilitariste-choix pratique*), fille d'un père « technocrate » et d'une mère « intellectuelle », qui explique en quelques sortes en quoi le vélo lui permet de se distinguer de celles qui « mangent trop » et qui « réfléchissent » peu.

Gwenaëlle : « *[du vélo] J'en fait aussi pour le sport, pour rester en bonne santé, et je trouve que c'est une façon de se défouler en faisant, enfin c'est une bonne façon de se défouler, il y en a qui mangent, moi je fais du sport c'est comme ça ! [rires]* »

Nous : « *"Il y en a qui mangent", tu ne manges pas toi ?* »

Gwenaëlle : « *Si bien sûr, mais je veux dire... il y en a qui mangent trop, genre qui passent leur vie à Mc Do[nald] et qui après s'étonnent d'être grosses ! Il y en a je sais pas si elles réfléchissent beaucoup !* ».

Néanmoins, de manière pouvant sembler paradoxale, quel que soit leur milieu socio-économique, les filles ayant évoqué être/avoir été motivées par le potentiel du vélo pour contrôler leur poids ne semblent pas moins enclines que les autres à éviter les montées et à présenter l'une des dispositions « féminines » les plus prégnantes chez les adolescentes de l'échantillon, à savoir l'inclination à *ne pas trop forcer*. Ce constat invite d'abord à mettre en évidence des liens dynamiques entre les pratiques sportives formelles et les pratiques du vélo. De fait, parce qu'elles sont moins nombreuses à pratiquer des sports formels, encore moins nombreuses à en faire en compétition, et encore moins nombreuses à avoir des objectifs de performance (Naves et Octobre, 2014), les filles sont sensiblement moins enclines à s'appropriier le vélo comme un moyen de préparation physique que les garçons. Le discours de Célia (Term. S Abibac, *utilitariste-choix pratique*), rare fille de l'échantillon à pratiquer un sport formel avec des objectifs de performance, permet d'explicitier ce propos :

« *Maintenant je fais de l'aviron, et du coup, je me dis que faire du vélo, c'est bien pour mon sport, c'est bien pour me muscler les cuisses. Avant je faisais de la danse, c'est pas très euh... c'est pas les mêmes muscles on va dire ! Donc je pense que ça a aussi beaucoup joué [sur sa motivation à faire davantage de vélo avec l'idée de se renforcer musculairement]... puis avant j'avais pas un objectif sportif alors euh ça peut aussi jouer, avant je me disais je prends le bus c'est pas grave ! Alors que là, quand je peux faire du sport, je fais du sport* ».

Le discours en question suggère que la promotion du sport de compétition féminin participerait à offrir à davantage de filles la possibilité de s'appropriier le vélo comme un mode de préparation physique. Mais les résistances sont encore nombreuses. Il est par exemple à noter qu'aucune des filles ayant déclaré des pratiques avec leur mère au cours de l'adolescence (près d'un tiers des pratiquantes) n'évoquent la recherche d'amélioration ou de maintien d'un niveau de performance. De manière sensiblement opposée à la plupart des interactions père-fils, les sorties mère-fille prennent le plus souvent la forme de balade/promenade sur des terrains plats, et sont généralement l'occasion de renforcer la complicité mère-fille autour de la discussion. Dans aucun des cas rapportés, il n'est question de faire la course, ni même de se challenger. Si comme nous l'avons relevé, les pères associent généralement dans leurs discours bien davantage le plaisir de pratiquer aux sensations fortes, au défi physique, à la performance, voire à la mesure objective de la performance, les mères insistent principalement sur les moments de détente que le vélo leur procure. D'une manière générale, elles présentent une forte disposition à aimer pratiquer « à

condition que ça ne fasse pas mal», ou en tout cas « sans trop forcer », et sont d'ailleurs bien plus enclines à déclarer envisager l'achat d'un vélo électrique²⁴⁸ :

« J'envisage d'acheter un vélo électrique, pour que justement, euh... quand en fait ça devient dur euh... ben voilà j'enclenche l'électrique et puis comme ça c'est déjà moins dur et voilà y a plus que le plaisir qui reste quoi » (mère de Victor, 50 ans, institutrice).

Pour des raisons semblables, en réponse à la question « tu t'imagines te rendre comment au travail plus tard »²⁴⁹, quatre filles de l'échantillon et un seul garçon²⁵⁰ ont répondu envisager de se rendre plus tard à leur travail en vélo électrique. C'est le cas de Margot (1^{ère} L, non pratiquante, ex-récréative) :

« Si c'est pas trop loin, pourquoi pas [se rendre au travail] à vélo, mais non en fait, si c'est pas loin autant y aller à pied, tranquillement, et sans transpirer [rire crispé]... après si c'est un peu loin euh quand il fait, s'il fait beau, je me dis que le vélo électrique c'est pas mal du tout, on force moins, si y'a de la montée et tout, ça m'irait bien, ou du vent, s'il y a du vent²⁵¹ aussi ! parce que c'est horrible le vent ! je me souviens d'une balade avec ma mère, euh à la mer, c'était affreux, j'ai cru mourir, ah non le vent pour le vélo c'est horrible ».

Si on repère dans son discours une appréhension à se présenter en public transpirante, il est à noter que ce constat se fait dans une mesure comparable dans les discours des garçons de l'échantillon. Ce décalage par rapport aux études suggérant que la préoccupation en question concerne essentiellement les filles²⁵² s'explique probablement par le fait que, se dire préoccupé·e par l'idée de transpirer en public, c'est déjà confesser qu'on transpire, voire que notre sueur est particulièrement malodorante. En admettant que le corps transpirant est socialement moins bien acceptée/perçue chez une femme, on peut faire l'hypothèse que – face à un enquêteur homme – les filles se sont davantage gardées d'évoquer leurs appréhensions à ce sujet que les garçons.

Cela dit, la disposition à pratiquer « sans trop forcer » s'observe de manière prégnante chez les adolescentes, y compris chez certaines déclarant prendre du plaisir à faire du vélo et/ou chez certaines se présentant comme sportives. C'est par exemple le cas de Gwenaëlle (Term. S, pratiquante *utilitariste-choix pratique*) qui comme nous l'avons vu précédemment, se déplace à vélo en ayant à l'esprit que cela lui permet de faire du sport et de rester en bonne santé :

248. Pour des raisons semblables, en réponse à la question « tu t'imagines te rendre comment au travail plus tard » plusieurs filles de l'échantillon (n = 4) et un seul garçon ont répondu envisager de se rendre plus tard à leur travail en vélo électrique. C'est le cas de Margot (1^{ère} L, ex-pratiquante *récréative*) : « Si c'est vraiment pas loin, pourquoi pas [se rendre au travail] à vélo, mais non en fait, si c'est pas loin autant y aller à pied, après si c'est un peu loin euh quand il fait beau, je me dis que le vélo électrique c'est pas mal du tout, on force moins, si y'a de la montée et tout, ça m'irait bien, ou s'il y a du vent aussi, parce que c'est horrible le vent, je me souviens d'une balade avec ma mère, euh à la mer, c'était affreux, j'ai cru mourir, ah non le vent pour le vélo c'est horrible ».

249. Posée de manière quasi-systématique en fin d'entretien.

250. Nous avons échangé avec d'autres garçons au sujet du vélo électrique. Il en ressort de manière générale que ceux-ci soulignent davantage le fait que ce type de vélo permet de gagner en vitesse alors que les filles mettent d'abord en avant l'opportunité qu'il représente de moins forcer physiquement.

251. Le vent perçu comme un frein important au vélo se repère notamment chez des filles résidant au sein de la métropole montpellieraine, davantage vendeuse (chapitre 3) que celle de Strasbourg.

252. À ce sujet, Annick Davaisse, Nicole Dechavanne et Françoise Labridy (2000) observent par exemple que l'image « de la "sportive en transpiration" ne convient pas à l'image de féminité que les adolescentes veulent se donner » (p. 28).

« Faut que ça reste du plaisir et pas une corvée, je peux pas, enfin ça me dit pas, et après euh... je sais pas si c'est le bon terme, le relief ! Parce que euh, un endroit où il y a des montées c'est pas quelque chose qui me plaît non plus ! J'aime le sport mais je suis un peu flemmarde, faut pas trop en faire non plus ».

L'inclination à « *ne pas trop en faire non plus* », ou à « *ne pas trop forcer* » se retrouve tant à travers les discours de filles *récréatives* qu'à travers ceux de filles *utilitaristes*, et sont fréquemment mis en lien avec la « *paresse* » ou la « *flemme* ». Ces récits sont parfois très difficiles à analyser dans la mesure où cette « *flemme* » de fournir des efforts physiques est souvent associée au « *manque de temps* » et semble parfois indissociable de manières de penser et d'agir aussi multiples que variées : notamment les inclinations à éviter de se déplacer seule (1), à éviter de *s'aventurer* (hors d'espaces connus) (2), et à éviter de sortir sans être apprêtée (*a minima* coiffée et maquillée), disposition à mettre en lien avec la croyance selon laquelle une femme doit davantage soigner son apparence qu'un homme (3). On repère bien cet entremêlement dans le discours d'Alexia (1^{ère} S, pratiquante *utilitariste-choix pratique*), qui déclare dans un premier temps utiliser de moins en moins son vélo parce qu'elle a « *la flemme* » :

Nous : « *C'est-à-dire "la flemme" ? Quand tu m'as dit que tu allais à l'école primaire tous les jours à vélo, tu dirais que tu avais moins "la flemme" ?* »

Alexia : « *Je sais pas, mais après c'est l'effort parce que j'habite en hauteur. Quand je dois y aller c'est plus facile parce que c'est en descente, et après pour revenir c'est en montée, là j'ai la flemme* »

Nous : « *T'aimes pas la montée ?* »

Alexia : « *C'est dur la montée ! [rires] Après en fait, je crois qu'en général c'est la flemme de bouger [voix basse] seule en plus (1) [retour voix haute] je veux dire, pas forcément la flemme de prendre le vélo, c'est la flemme de, d'aller autre part aussi (2). Oulah c'est bizarre ce que je dis ! [rires]* »

Nous : « *La flemme d'aller autre part ?* »

Alexia : « *Oui seule en plus euh, bof quoi ! Mais aussi vraiment j'ai plus l'temps, là avec les devoirs et tout, j'ai pas le temps, et puis euh c'est surtout la flemme de, de sortir, d'aller, de sortir de la maison, enfin de se préparer pour sortir (3) de la maison aussi* ».

Alors que ce n'est le cas d'aucun garçon de l'échantillon, à l'instar d'Alexia, quatre autres filles, tant (ex-)récréatives qu'(ex-)utilitaristes, mais principalement issues des catégories moyennes supérieures (quatre sur cinq) et inscrites dans des filières générales, ont avancé le manque de temps pour expliquer qu'elles font moins de vélo ou qu'elles ont arrêté. Pour les *utilitaristes* concernées, il semble que ce constat puisse être mis en lien avec le fait que les filles tendent d'une part à rouler moins vite que les garçons, d'autre part à surestimer la durée de leurs déplacements à vélo²⁵³. Pour les *récréatives*, on pourrait penser que l'argument – souvent associé à la surcharge de devoirs scolaires – n'a été avancé que pour masquer d'autres éléments et/ou de manière à écourter la durée de l'entretien. Mais les résultats de l'étude « 24 heures chrono » dans la vie d'un

253. Nous avons en effet interviewé à plusieurs reprises des filles qui étaient persuadées que leur trajet en tramway était plus, voire beaucoup plus rapide en tramway/bus, alors que le vélo aurait considérablement réduit leur temps de trajet, même à une vitesse moyenne de seulement 6 kilomètres par heure. Ce constat s'est rarement vérifié avec des garçons, chez qui la tendance nous a même semblé inverse.

jeune : les modes de vie des 15-24 ans » suggèrent de prendre cet argument très au sérieux (DREES, 2015)²⁵⁴. De fait, l'étude indique que les « jeunes femmes » âgées entre 15 et 24 ans consacrent en moyenne 27 minutes de plus par jour « aux études et à la formation » (p. 5) que les « jeunes hommes » du même âge. Ce constat est notamment le résultat d'une meilleure réussite scolaire et d'une scolarisation en moyenne plus longue : les jeunes femmes terminant aujourd'hui leurs études plus diplômées que les jeunes hommes (45 % sont diplômées de l'enseignement supérieur en 2010, contre 35 % des hommes) (Rouaud et Joseph, 2014). Par ailleurs, selon une étude antérieure, les filles âgées de 15 à 17 ans consacrent plus de temps à l'hygiène (alors que ce n'est pas le cas des mères par rapport aux pères) ; s'habillent plus lentement (alors que la différence s'observe dans une moindre mesure entre pères et mères) ; et consacrent près de 40 minutes de plus par jour aux tâches ménagères que les garçons du même âge, qui bénéficient quant à eux de temps dédiés aux loisirs et aux sociabilités bien supérieurs (DREES, 2004).

Par ailleurs, si le propos d'Alexia semble se contredire à plusieurs reprises, c'est notamment le fait des injonctions socialisatrices contradictoires qui lui sont adressées. Du fait qu'elle pratique le football en club, elle perçoit l'intérêt qu'elle aurait à faire du vélo plus régulièrement pour améliorer sa condition physique. En opposition, les injonctions provenant des encadrant·e·s et de ses « copines de foot » appellent à privilégier le plaisir et la convivialité à la recherche de performance. En parallèle, alors que son père a plutôt tendance à la soutenir dans son choix de pratique, elle est consciente du fait que sa mère souhaiterait qu'elle arrête, notamment parce qu'elle estime que « *c'est un sport d'imbéciles* » et « *trop violent* ». Probablement en raison d'habitudes d'actions incorporées à travers la pratique du football, Alexia est l'une des filles de l'échantillon les moins concernées par l'inclination à éviter impérativement de chuter/se faire mal²⁵⁵. Il semble malgré tout que de manière combinée, trois manières de penser et d'agir *a priori* hétéroclites, s'avèrent *in fine* cohérentes entre elles pour participer à limiter sa propension à sortir et à fournir des efforts physiques à vélo.

Aussi, il est à souligner que sa disposition à *forcer* semble s'activer plus facilement sur un terrain de foot au service du collectif, qu'à vélo et seule : « *Le truc au foot c'est que tu joues pour les potes, pour l'équipe quoi, c'est quand même plus motivant* ». À l'inverse, certains contextes de pratiques favorisent grandement la mise en veille de sa disposition à *forcer*, notamment lorsqu'elle est « *habillée pour sortir* », mais aussi lorsqu'elle ne peut pas prendre de douche dans la foulée : constat également fait chez certains garçons, mais dans une moindre mesure.

En outre, deux adolescentes rencontrées de manière totalement inattendue sur le terrain nous ont alerté sur le fait que la propension à *ne pas forcer* puisse, pour certaines filles, être associée à la crainte de prendre du volume musculaire (Encadré 9).

254. Direction de la Recherche, des Études, de l'Évaluation et des Statistiques (DREES).

255. Je m'aperçois lors de l'entretien qu'un de ses coudes est un peu égratigné/brulé, elle m'explique que ça lui arrive parfois lorsqu'elle joue au foot sur du gazon synthétique.

Encadré 9. Notes de journal de terrain du mardi 13 octobre 2015

Alors que je marche dans la cour pour sortir du lycée (Jean Monnet de Strasbourg), deux filles ayant manifestement entendu parler de l'enquête m'interpellent. Après m'avoir salué, une d'elles me demande assez subitement si le vélo est efficace pour maigrir. Avant que je n'aie le temps de répondre, elle m'annonce que sa copine a entendu dire que le vélo fait « *grossir les cuisses* ». Parce qu'elles affichent toutes les deux un grand sourire d'une part, et qu'aucune d'elles ne semble être en surpoids (elles sont toutes les deux plutôt sveltes), j'ai dans un premier temps du mal à savoir si leur demande est sérieuse. La questionneuse m'explique par la suite qu'elles cherchent toutes les deux « *le meilleur sport pour maigrir* », mais qu'elles ne veulent pas « *grossir des cuisses* ». Sa copine me dit que sa sœur a lu un article sur internet qui expliquait que « *faire du vélo fort ça pouvait faire grossir les cuisses* », et enchaîne en me demandant si je suis compétent pour répondre à ce genre de question. Sa copine ajoute : « *c'est vrai que les cyclistes ils ont des gros mollets en fait ! Mais nous on va pas faire comme eux non plus, genre on va pas faire le tour de France ! Je veux dire si on en fait "tranquille" ça va pas non plus... ?* ». Après avoir pris le temps de leur répondre, je leur explique comment se déroule l'enquête et leur propose d'y participer (bien que l'une d'elle n'ait pas encore 17 ans). Nous fixons ensemble deux rendez-vous en fonction de leur emploi du temps. L'une d'elles arrivera avec un retard trop important à son rendez-vous pour que l'entretien ait lieu – j'apprends à cette occasion que toutes les deux sont en classe de première L. La deuxième ne viendra pas au rendez-vous. Aucun des deux entretiens n'aura finalement lieu.

Les questionnements de ces deux adolescentes suggèrent en effet que si le vélo représente souvent aux yeux des filles l'opportunité de mincir ou de rester mince, il peut également incarner la menace d'une masculinisation de l'apparence corporelle. Quel genre d'article numérique peut participer à véhiculer de pareilles craintes ? Et de quelle manière ?

3.2 *Ne pas forcer* : principale injonction cachée derrière le diktat de la minceur « féminine ». Analyse d'un corpus d'articles numériques d'information

3.2.1 De l'intérêt d'enquêter à partir de dispositifs numériques d'information

Cette rencontre inattendue sur le terrain nous a encouragé à creuser davantage le sujet en question, afin de nous demander notamment si à l'exception de sites de type pro-ana²⁵⁶, des sources d'information faisant la promotion de la minceur « féminine », et plus spécifiquement des jambes minces, étaient réellement susceptibles d'inciter à faire du vélo *sans trop forcer*.

Nous avons commencé par nous rendre sur des forums dédiés aux adolescent·e·s et nous sommes rendu compte que certaines filles étaient particulièrement soucieuses de mincir des jambes sans trop se muscler, et que cette préoccupation était effectivement susceptible de les détourner du vélo, ou du moins de les dissuader de *trop forcer*. On peut illustrer ce constat en prenant l'exemple de *cocotte-rose* qui, alors qu'elle ne s'estime « *pas du tout grosse* » et qu'elle n'a « *pas*

256. Raccourci de « pro-anorexia », sites faisant la promotion de l'anorexie mentale et des troubles du comportement alimentaire, ce qui constitue un délit en France depuis le 2 avril 2015.

de grosses cuisses », voudrait « qu'elles soient encore plus minces ». Sur le forum « Beauté » du site *Ados.fr*, elle questionne alors d'autres adolescent·e·s pour savoir s'ils/elles connaissent « un exercice efficace pour affiner les cuisses et avoir des jambes bien galbées et fuselées en dehors bien sûr du footing ou de la natation ». Lorsqu'on lui suggère le vélo, elle répond :

« Bab j'en ai refais avec mon copain l'autre fois du vélo mais j'ai peur d'avoir des jambes musclées comme les cyclistes à force 😬 J'voudrais juste les affinées un peu mais pas les muscler 😬 ».

Comme en témoignent certains messages postés sur des forums divers et variés, il faut préciser que la problématique n'est pas propre à la période de l'adolescence :

« Bonjour. je suis une etudiante de 21 ans. Un jour, j'en ai eu marre du metro et je me suis achete un velo de ville, assez lourd. Je vais a la fac avec, ce qui me fait 45min aller et 45 min retour, avec des cotes et des descentes. Ma hantise est de finir avec des cuisses de cyclistes. est ce que quelqu'un sait si je vais prendre des cuisses? et le velo fait-il perdre du ventre car je perdrais bien mes petiteas poignee d'amour ? Merci beaucoup »²⁵⁷.

Comme nous l'avons déjà relevé, les adolescentes sont particulièrement concernées par l'image négative qu'elles ont souvent de leur corps, associée à une crainte de prise de poids (Amireault, Lemieux et Massie, 2014) ou de volume musculaire (Hargreaves et Tiggemann, 2004). Or, les cuisses, zones les plus sollicitées lors de la pratique du vélo, correspondent à la partie du corps la plus concernée par leur désir de minceur (Parnot *et al.*, 2006). De surcroît, si l'évolution des chiffres concernant la maigreur est saisissante ces dernières années, l'augmentation de sa prévalence concerne particulièrement les adolescentes, par ailleurs concernées à des âges de plus en plus précoces par le phénomène.

Les nouvelles technologies d'information et de communication offertes par internet contribuent aujourd'hui à la diversification des sources de transmission des savoirs et de socialisation. Elles viennent compléter ou prendre le relais des autres modalités présentes dans l'espace proximal des internautes (parents, pairs) (DiMaggio *et al.*, 2001). Les moteurs de recherche font aujourd'hui partie des dispositifs les plus utilisés par les adolescent·e·s pour s'informer. Près de 80 % d'entre eux/elles y recourent dans ce but plusieurs fois par semaine et 47 % utilisent ce moyen tous les jours. Par ailleurs, toujours dans l'optique de s'informer, près de 40 % des adolescent·e·s recourent plusieurs fois par semaine à Wikipedia ou des sites similaires, et respectivement 43 % et 37 % se portent vers des portails d'information de journaux et des portails d'information de chaînes de la télévision au moins une fois par semaine (Amey et Salerno, 2015). À l'heure où les lectures numériques dépassent – notamment chez les jeunes – les lectures papier²⁵⁸, notre

257. Posté sur le forum « Bien être, forme » du site *aufemin* : <http://bien-etre-forme.aufeminin.com/forum/le-velo-donne-des-grosses-cuisses-fd415818>

258. Pour davantage de précisions, consulter les résultats de la quatrième vague 2016 de l'étude ACPM ONE Global sur l'audience « print+numérique » des marques de presse, disponibles sur le site de l'Alliance pour les Chiffres de la Presse et des Médias : <http://www.acpm.fr/Actualites/Toutes-les-actualites/Communiqués-de-presse/Resultats-ONE-GLOBAL-2016-V4>.

Pour une synthèse des principaux résultats, cf. Nouvel Obs, Thierry Noisette, 18 janvier 2017 : <http://tempsreel.nouvelobs.com/rue89/sur-le-radar/20170118.RUE6172/la-lecture-numerique-de-la-presse-depasse-celle-sur-papier.html>

démarche a ainsi visé à se demander dans quelle mesure les sources d'information numériques faisant la promotion des jambes « féminines » minces sont porteuses d'injonctions susceptibles d'impacter les manières de penser et de pratiquer le vélo des filles/femmes cherchant à mincir ou à rester minces.

3.2.2 Méthodologie et présentation du corpus

Pour ce faire, nous avons rassemblé les trente²⁵⁹ premiers articles numériques trouvés remplissant les cinq conditions suivantes (Tableau 30) :

- Faire la promotion de la minceur « féminine » ;
- Mettre en avant la minceur des jambes ;
- Évoquer l'idée de pratiquer le vélo (en extérieur) ;
- Ne pas s'adresser aux séniors ou encore aux femmes après une grossesse ;
- Ne pas faire la promotion de l'anorexie.

Notons que les articles délivrant des conseils pour avoir des jambes minces sont exclusivement et quasi-systématiquement explicitement destinés aux filles/femmes et qu'il ne nous a ainsi pas été nécessaire de spécifier « femmes » ou « filles » dans le moteur de recherche (*Google*). Relevons au passage qu'à l'opposé, les articles délivrant des conseils pour obtenir des jambes plus volumineuses sont quasi-exclusivement et explicitement destinés aux hommes, mais notre recherche se focalise ici sur ceux adressés aux femmes. Par ailleurs, nous observons que les articles du corpus illustrés de photos, soit la plupart d'entre eux, font figurer de jeunes mannequins minces (rarement plus de 30 ans), auxquels nous postulons que les adolescentes désirant des jambes fines peuvent tout à fait s'identifier. Certains articles du corpus retenu sont dédiés spécifiquement au vélo, d'autres recommandent des activités diverses et variées, dont le vélo. Certains sont issus de sites de type « recueil universel collaboratif » (exemple : « WikiHow »)²⁶⁰ ; d'autres proviennent de portails d'information de chaînes TV (exemple : site de l'émission « Allô docteurs » diffusée sur France 5) ; d'autres figurent sur des sites relevant du secteur de la santé en général (exemple : La Mutuelle Générale) ou de sites spécialisés en conseils sur les activités physiques, et/ou sur la musculation et/ou la nutrition et la diététique ; et d'autres sont issus de sites de magazines féminins (« Elle », « Cosmopolitan », « Marie Claire », « Femme actuelle »).

259. Le nombre d'articles a été arrêté en fonction du temps dont nous disposions pour nous imprégner des données et les analyser rigoureusement. Il est néanmoins à noter que – cumulés – les cinq critères sont particulièrement restrictifs. Ainsi, la recherche n'était pas loin d'arriver à saturation.

260. *WikiHow* est un recueil universel et multilingue de guides simples, visant à créer et proposer des conseils ou instructions sur presque tous les sujets imaginables et « permettre à n'importe qui d'apprendre à faire quoi que ce soit ».

Tableau 30. Manières de recommander ou de contre-indiquer la pratique du vélo des articles numériques d'information faisant la promotion des jambes « féminines » fines

Le vélo est recommandé sans condition restrictive particulière	Le vélo est recommandé avec une/des condition's restrictive's spécifique's explicites et/ou implicites	Le vélo est proscrit ou contre-indiqué
Objectif jambes fuselées https://www.ligne-en-ligne.com/articles/jambes-fuseeles	« Les meilleurs sports pour des jambes fuselées » http://www.elle.fr/Minceur/Dossiers-minceur/Bougez-pour-avoir-de-belles-jambes-871420	« Maigrir des cuisses et avoir des jambes fines » http://www.cosmopolitan.fr/maigrir-des-cuisses,2510692,1587246.asp
« Comment avoir des jambes plus fines rapidement » http://fr.wikihow.com/avoir-des-jambes-plus-fines-rapidement	« Comment affiner ses mollets sans les muscler : solutions et astuces pour maigrir des jambes ? » http://www.go-maigrirvite.com/comment-affiner-ses-mollets/	« Objectif jambes fines » http://www.marieclaire.fr/jambes-fines,20262,688787.asp
« Des jambes fuselées grâce au vélo » http://sante.journaldesfemmes.com/forme/0706-sports-ete/cinq-sports/4.shtml	« Comment réduire la taille de vos mollets » http://fr.wikihow.com/r%C3%A9duire-la-taille-de-vos-mollets	« Course à pied plutôt que vélo ou roller pour mincir » http://entrainement-sportif.fr/maigrir-des-cuisses.htm
« Que faire pour des jambes plus fines ? » https://amelioretasante.com/que-faire-pour-des-jambes-plus-fines/	« Maigrir des cuisses : comment perdre des cuisses rapidement ? » http://www.personal-sport-trainer.com/blog/maigrir-des-cuisses/	« Choisir le bon sport pour maigrir ciblé » http://www.cosmopolitan.fr/maigrir-par-zone-je-choisis-le-bon-sport,2109,1343522.asp
« Comment maigrir uniquement des jambes ? » http://jemangejemincis.fr/comment-maigrir-uniquement-jambes/	« 3 conseils pour se muscler les jambes à vélo » http://ellesfontduvelo.com/2014/05/du-velo-pour-des-jambes/	« Comment maigrir des mollets ? » https://ronds-rondes.com/comment-maigrir-des-mollets/
« Comment maigrir des jambes : 3 solutions terriblement efficaces » https://www.comment-maigrir-rapidement.info/comment-maigrir-des-jambes-3-solutions-efficaces/	« Méthodes et exercices pour affiner ses cuisses durablement » https://regimeminceur.info/comment-affiner-ses-cuisses/	
« 5 secrets pour des jambes plus fines... » https://www.lamutuellegenerale.fr/le-mag-sante/forme-et-bien-etre/5-secrets-pour-des-jambes-plus-fines.html	« Quel sport pour affiner les cuisses ? » http://www.femmeactuelle.fr/minceur/mincir-le-programme/jambes/maigrir-des-cuisses-sport-32277	
« Entraînement pour avoir de longues jambes minces » http://selection.readersdigest.ca/sante/vivre-sainement/entrainement-pour-avoir-de-longues-jambes-minces/	« Sport : affiner vos genoux » http://www.allodocteurs.fr/bien-etre-psycho/sport-et-sante/sport-affiner-vos-genoux_16459.html	
« 5 sports pour affiner les cuisses » http://www.terrafemina.com/article/5-sports-pour-affiner-les-cuisses_a266955/1	« Comment affiner ses cuisses » http://physiquedereve.fr/comment-affiner-ses-cuisses/	
« 10 sports qui font maigrir des cuisses » http://www.fourchette-et-bikini.fr/sport/10-sports-qui-font-maigrir-des-cuisses-30126.html	« Amoureuse du vélo, c'est possible ! » https://santesportmag.wordpress.com/2011/06/06/amoureuse-du-velo-c%E2%80%99est-possible/	
« Comment perdre des cuisses » http://www.leboncomplement.com/comment-perdre-des-cuisses/	« Comment affiner ses mollets ? » http://www.personal-sport-trainer.com/blog/gros-mollets-affiner/	
« Affiner ses cuisses : comment avoir des jambes fines et fuselées ? » http://www.personal-sport-trainer.com/blog/affiner-ses-jambes/	« 7 astuces pour de beaux mollets » http://www.puretrend.com/rubrique/beaute_r22/7-astuces-pour-de-beaux-mollets_a64396/1	
	« Conseils Vivons Vélo : le vélo, ça me fait de belles jambes ! » https://cyclotourismemag.com/2017/07/02/26268/	

Bien que nous les ayons exclus du corpus analysé afin de garder la focale au plus près de notre objet, la quantité d'articles n'incitant les femmes qu'à des pratiques statiques et *indoor* du vélo (vélo aquatique, *biking*, *spinning*, vélo elliptique) à intensité modérée pour éviter de « *trop solliciter les quadriceps* »²⁶¹, constitue l'un des constats les plus prégnants de la phase exploratoire de la recherche :

*« Si vous aimez utiliser le vélo elliptique pour brûler des graisses, assurez-vous que vous l'utilisez correctement afin d'éviter de trop développer vos muscles des cuisses. Appuyez sur vos talons autant que vous le pouvez. Cette posture vous assure de cibler uniquement vos fesses, l'extérieur de vos cuisses et vos muscles ischio-jambiers, et non vos quadriceps. Vous éviterez ainsi d'avoir de larges cuisses trop musclées, comme cela arrive souvent lorsque les femmes utilisent le vélo elliptique. Il existe aussi des programmes pour les hommes, qui n'ont évidemment pas les mêmes objectifs que les femmes. Le corps d'une femme est compliqué, plein de contradictions »*²⁶².

3.2.3 Trois manières de recommander ou de contre-indiquer le vélo à celles qui désirent avoir des jambes fines

Selon la manière dont ils recommandent ou contre-indiquent le vélo, les 30 articles rassemblés sont répartissables en trois groupes :

- Dans ceux du premier groupe (n = 11), qui proviennent d'un ensemble de sites très hétérogène, **le vélo est recommandé sans avertissement spécifique ou condition restrictive particulière**. Il est présenté comme l'une des alternatives, voire comme l'une des meilleures alternatives pour avoir des jambes musclées et fines à la fois. Présentés sous formes de défis, certains articles concernés, invitent même les femmes à se challenger sur le plan de l'intensité et/ou de la répétition des pratiques : « *Pour accroître le défi : augmentez l'intensité (répétitions ou séries) ou la difficulté (débutant ou avancé)* »²⁶³.

Certains articles cherchent même à démystifier la croyance selon laquelle la pratique du vélo faciliterait l'hypertrophie musculaire au niveau des cuisses et/ou des mollets :

*« Oubliez le mythe selon lequel le vélo ferait des mollets exagérément développés. Au contraire, il dessine les muscles pour des jambes fines et fuselées »*²⁶⁴.

- Dans les articles du deuxième groupe (n = 14), **le vélo est recommandé avec un/des avertissement·s et/ou une/des recommandation·s et/ou une/des condition·s restrictive·s spécifique·s** explicites et/ou implicites. La préconisation qui revient le plus fréquemment de manière explicite est le plus souvent formulée à l'impératif : « *Ne pas forcer* ». Elle est le plus souvent accompagnée ou déclinée par des recommandations très concrètes :

261. Cf. le site « Mon guide sport » : <http://monguidesport.com/comment-maigrir-des-cuisses/>

262. Extrait d'un article du site « moncoach.com », intitulé « Comment avoir des jambes et des cuisses fines ? » : <http://blog.moncoach.com/comment-avoir-des-jambes-et-des-cuisses-fines/>

263. Cf. le site du magazine mensuel de type familial et généraliste « Sélection du Reader's digest » : <http://selection.readersdigest.ca/sante/vivre-sainement/entrainement-pour-avoir-de-longues-jambes-minces/>

264. Cf. le site du magazine « Le journal des femmes » : <http://sante.journaldesfemmes.com/forme/0706-sports-ete/cinq-sports/4.shtml>

- « Rouler sans trop de résistance »/« Privilégier un petit développement »/« Mouliner » ;
- « Éviter les cotes »/« Rouler sur du plat »/« Éviter les dénivelés », etc. ;
- « Privilégier la durée plutôt que l'intensité » ;
- « S'étirer régulièrement afin de favoriser l'allongement du muscle et l'affinement des mollets »/Idem pour les cuisses.

Une seconde préconisation explicite très liée à la première revient de manière moins systématique : « *Ne pas chercher à aller vite* ». Elle est également accompagnée ou déclinée par des recommandations très concrètes :

- « Éviter les grosses phases d'accélération »²⁶⁵ ;
- « Maintenir un rythme régulier ».

On les retrouve parfois sous des formes très implicites :

- « Privilégier une assise basse » ;
- « Éviter d'être trop penchée en avant ».

Et parfois associées à d'autres préconisations implicites *a priori* non connexes mais correspondant à des dispositions « féminines » particulièrement prégnantes chez les filles de notre échantillon :

- Ne pas pratiquer dans une grande ville/dans des zones à fort trafic ;
- Pratiquer l'été/à la belle saison ;
- Pratiquer lorsqu'il ne pleut pas/lorsqu'il ne fait pas froid.

Un article intitulé « Quel sport pour affiner les cuisses ? » paru dans *Femme actuelle* illustre bien la manière dont ces dernières sont diffusées :

*« Autre pratique sportive accessible à toutes : le vélo ! Si vous avez la chance d'habiter en dehors d'une grande agglomération, cette pratique peut être fort agréable lorsque les beaux jours pointent le bout de leur nez. Pour les autres, vous pouvez tout aussi bien vous rabattre sur un vélo d'appartement ou vous inscrire dans la salle de sport la plus proche de chez vous. Dans ce cas, pensez à expérimenter le vélo elliptique »*²⁶⁶.

Le principal constat des articles du deuxième groupe tient au fait qu'à l'exception des étirements réguliers favorisant l'allongement du muscle et l'affinement des mollets/cuisses, toutes les injonctions diffusées à travers ces recommandations/avertissements recourent avec une

265. On peut effectivement lire sur le site du magazine « Physique de rêve » dans un article intitulé « Comment affiner ses cuisses ? » : « Pour celles qui ont des cuisses trop musclées, un petit détail tout de même les exercices comme le vélo ou le footing ne doivent pas comporter de grosses phases d'accélération au risque de muscler vos cuisses en volume » : <http://physiquedereve.fr/comment-affiner-ses-cuisses/>

266. Cf. le site du magazine « Femme actuelle » : <http://www.femmeactuelle.fr/minceur/mincir-le-programme/jambes/maigrir-des-cuisses-sport-32277>

étonnante précision certaines des dispositions et pratiques « féminines » les plus prégnantes des filles de notre échantillon, notamment les inclinations à *ne pas forcer*, à *ne pas trop accélérer*, et à *craindre de pratiquer le vélo en cohabitation avec le trafic motorisé*.

Si la plupart des recommandations ou conditions restrictives sont intelligibles, certaines paraissent plus ambiguës, voire totalement insaisissables. C'est parfois le cas dans des rubriques cherchant pourtant à afficher une légitimité sur le plan médical, à l'exemple de cet article de la rédaction d'Allodocteurs.fr, justifié par le fait que « *Le volume des genoux peut être dérangeant pour certaines personnes, notamment les femmes [...] au printemps, à l'heure où les jupes et shorts sont de rigueur* », et recommandant à ces dernières d'effectuer « des petits mouvements [?] à vélo avec la selle en position assez basse²⁶⁷ »²⁶⁸.

Même lorsque les recommandations sont plus intelligibles et surtout mieux détaillées, il arrive que des médecins encouragent explicitement les femmes à se conformer aux injonctions de beauté « féminines ». C'est par exemple le cas du Docteur Stéphane Cascua, médecin du sport, auteur d'un article dans « Santé Sport Magazine » dans lequel il écrit entre autres :

« Au lieu d'appuyer très fort sur les pédales, moulinez ! En tournant vite les jambes sur de petites résistances, vos muscles ne grossissent pas à l'excès. Restez tonique sur la pointe des pieds, n'écrasez pas les talons. Grâce aux fixations automatiques, tirez sur les pédales en fléchissant les genoux. Regardez les chaussures de vélo, leurs semelles sont cambrées comme celles des escarpins à talons. Votre mollet fonctionne dans une position conforme aux critères de l'esthétique féminine ; il se galbera harmonieusement en hauteur²⁶⁹. De surcroît, le vélo permet de longues sorties peu intenses favorisant la combustion des graisses ; c'est bien pour fuseler vos jambes ! »²⁷⁰.

Si ces types de recommandations sont confortés et légitimés par nombre de coachs sportifs, préparateurs physiques et médecins, il faut noter qu'ils sont également véhiculés par un nombre très important de femmes d'une part, et de femmes se présentant comme sportives/cyclistes d'autre part. De surcroît, un constat non négligeable de cette recherche tient au fait que certaines recommandations restrictives très explicites et très intelligibles sont formulées dans des articles publiés sur des sites spécifiquement dédiés au vélo. On peut prendre comme exemple un article intitulé « 3 conseils pour se muscler les jambes à vélo » publié sur le site du magazine « Ellesfontduvélo », animé par « *une rédaction curieusement bike addict* » mettant en avant « *les regards, vécus, expériences et expertises de femmes cyclistes de tous horizons. Pour mieux conjuguer le vélo au féminin, à tous les temps : du vélo urbain au VTT en passant par le design, le coaching et la nutrition* ». Articulé en trois parties correspondant aux trois conseils, à savoir « *Mouliner c'est la clef du succès* », « *Se muscler les jambes... chez soi !* » et « *Pas d'impasse sur les étirements* », l'article contient un nombre particulièrement important de recommandations explicites :

267. Nous soulignons.

268. Cf. le site « Allodocteurs.fr » : http://www.allodocteurs.fr/bien-etre-psycho/sport-et-sante/sport-affiner-vos-genoux_16459.html

269. Nous soulignons.

270. Cf. le site « Santé Sport Magazine » : <https://santesportmag.wordpress.com/2011/06/06/amoureuse-du-velo-c%E2%80%99est-possible/>

« Pour muscler ses jambes en finesse et en longueur, mieux vaut privilégier un petit développement. La pratique en force favorise en effet la prise de volume. Vous saurez que vous monlinez si vous avez l'impression de pédaler sans forcer.

Pour les mêmes raisons, choisissez de préférence un parcours plat ou très peu vallonné.

L'astuce en plus : de manière générale, si vous souhaitez affiner votre silhouette optez pour des sorties longues, 1h minimum. On privilégie donc la durée plutôt que l'intensité,²⁷¹ qui aura davantage tendance à développer la masse musculaire et donc à donner du volume »²⁷².

- Moins représenté que les deux premiers (n = 5), le troisième groupe se rapproche du second, mais à sa différence, il rassemble des articles dans lesquels **le vélo est proscrit, ou contre-indiqué**. C'est par exemple le cas d'un article intitulé « Maigrir des cuisses et avoir des jambes fines » paru sur le site du magazine « Cosmopolitan », qui au même titre que le vélo, contre-indique la course à pied et la natation (constat beaucoup plus rare que pour le vélo) aux femmes qui veulent avoir des jambes fines :

« Pour perdre des cuisses, il faut aussi accompagner votre régime alimentaire par un effort physique. En d'autres termes, pour maigrir des cuisses, il faut faire du sport ! En la matière, privilégiez un sport qui va étirer votre silhouette sans la muscler. Le but étant d'allonger votre muscle et non de le faire "gonfler". A ce titre, oubliez la natation, le vélo ou la course à pied : ces trois sports auront en effet le résultat inverse à celui que vous recherchez puisqu'ils vont solliciter les muscles de vos cuisses en les gonflant. Certes, vous aurez des jambes musclées mais leur puissance va les rendre plus larges²⁷³. En revanche, vous pouvez opter pour le yoga, pour une gym douce comme le Qi Gong, ou bien encore... pour le trapèze ! Pensez aussi au Pilates qui muscle en étirant et dotera vos jambes d'un galbe parfait »²⁷⁴.

On peut également citer l'exemple d'un article intitulé « 3 astuces pour perdre des cuisses », provenant d'un site dédié à l'entraînement sportif. Dans un paragraphe titré « Course à pied plutôt que vélo ou roller pour mincir », on peut y lire qu'en comparaison de la course à pied, le vélo et le roller « donnent trop de volume musculaire aux cuisses²⁷⁵ en sollicitant les muscles des fesses et les quadriceps »²⁷⁶.

Comme nous l'avions rappelé, c'est durant l'adolescence que les filles sont particulièrement susceptibles d'être concernées par le souci d'être minces, voire maigres, notamment au niveau des cuisses. Nous savons désormais que celles qui chercheraient à s'informer *via* internet sur les activités physiques recommandées dans le but d'avoir des jambes fines sont susceptibles de lire des articles de provenance variée (presse féminine, sites dédiés à l'entraînement sportif ou au bien être) proscrivant ou contre-indiquant explicitement la pratique du vélo, sous prétexte d'un inévitable gonflement des muscles. Plus encore, elles sont susceptibles de lire des articles publiés

271. Nous soulignons.

272. Cf. le site du magazine « Elles font du vélo » : <http://ellesfontduvelo.com/2014/05/du-velo-pour-des-jambes/>

273. Nous soulignons.

274. Cf. le site du magazine « Cosmopolitan » : <http://www.cosmopolitan.fr/maigrir-des-cuisses,2510692,1587246.asp>

275. Nous soulignons.

276. Cf. le site « Entraînement sportif » : <http://entrainement-sportif.fr/maigrir-des-cuisses.htm>

par des acteurs·rices extrêmement varié·e·s (femmes, hommes, journalistes, médecins, sportifs·ves, coachs sportifs·ves, préparateurs·rices physiques, etc.) ne recommandant la pratique du vélo que sous certaines conditions restrictives, préconisant notamment de *ne pas forcer*, de ne pas chercher à accélérer, et/ou invitant parfois à privilégier une assise basse, à éviter d'être trop penchée en avant, à ne pas pratiquer dans des zones à fort trafic et/ou lorsqu'il pleut, soit autant d'injonctions recoupant avec une surprenante précision certaines des dispositions et pratiques « féminines » les plus prégnantes des filles de notre échantillon.

Si on pourrait penser au regard de ces résultats, qu'à défaut d'incorporer des dispositions à *forcer* et à rechercher de la vitesse, les adolescentes tendent davantage que les garçons à chercher à développer (à travers la pratique du vélo) davantage de capacités d'endurance, les données issues des entretiens tendent à montrer le contraire. Comme nous l'avons vu au début de cette sous-partie, bien plus nombreux à pratiquer un sport formel, les garçons sont également sensiblement plus enclins à s'approprier le vélo comme un moyen de préparation physique. Ainsi, il n'est pas rare que certains d'entre eux, qui avaient délaissé leur vélo durant leurs années collège, acquièrent au cours de l'adolescence, une disposition à produire des efforts physiques dans le but d'améliorer leurs capacités physiques, les conduisant parfois à se réapproprier le vélo comme un moyen d'y parvenir, notamment sur le plan de l'endurance. Généralement sujets à des injonctions opposées sur le plan de la prise de volume musculaire, les garçons sont d'une manière plus générale, davantage enclins à incorporer au cours de l'adolescence une disposition à *forcer pour se renforcer* se traduisant parfois par un virement vers des formes de pratiques plus « intenses ».

Si les filles concernées par le désir d'avoir des jambes fines sont également susceptibles d'être confrontées à des articles recommandant le vélo sans condition restrictive particulière, cette recherche tend à montrer que les formes de résistances aux pratiques physiques/sportives féminines se sont renouvelées. Prenant autrefois pour principal prétexte les prétendus risques d'altération des capacités reproductrices des femmes, elles s'appuient désormais sur un diktat de la minceur particulièrement propagé sur internet, y compris via des sites spécialisés en conseils « santé et bien être ». C'est sur ce dernier aspect que se loge probablement le moteur le plus efficace du processus : celui de la légitimation sanitaire. Ainsi que Moreno Pestaña (2015 : 6) le fait habilement remarquer : « Qui oserait résister aux diktats qui assurent s'ériger pour notre bien-être et notre santé ? ».

L'analyse combinée des données issues des enquêtes de terrain et des études complémentaires présentées par la suite suggère que les socialisations sexuées au (et par le) vélo méritent d'être analysées dans leurs articulations avec les socialisations sexuées aux (et par les) activités physiques/sportives en général, au même titre qu'avec les socialisations sexuées au (et par le) risque, ainsi qu'avec les socialisations sexuées au (et par la) sexualité hétéronormée, mais également avec les normes et codes de beauté sexuées.

Ils indiquent en parallèle que malgré des variations – notamment selon les milieux socio-économiques – entre les filles d'une part, et les garçons d'autre part, l'adolescence se traduit par une période de renforcement des dispositions particulièrement sexuées à (ne pas) *risquer son corps*, et à (ne pas) forcer physiquement.

Si toutes les adolescentes ne sont pas sujettes de la même manière aux mêmes injonctions socialisatrices – de surcroît parfois contradictoires entre elles – celles qui impactent essentiellement des filles participent notamment à l’incorporation ou au renforcement de dispositions *assujettissantes* à protéger son corps et à éviter de forcer physiquement. Si elles peuvent être plus ou moins activées ou mises en veille selon les contextes, ces dispositions se repèrent chez des filles de tous les milieux socio-économiques et résidentiels, et restreignent considérablement leurs possibilités réelles de s’engager dans des formes de pratiques du vélo ludiques et dans celles sollicitant particulièrement les capacités physiques de force et/ou de vitesse ; mais également dans celles appelant à cohabiter avec le trafic motorisé.

À l’opposé, si tous les adolescents ne sont pas sujets de la même manière aux mêmes injonctions socialisatrices – de surcroît parfois contradictoires entre elles –, celles qui impactent essentiellement des garçons participent notamment à l’incorporation ou au renforcement de dispositions *hégémoniques* à *risquer son corps* et à *forcer pour se renforcer*. Si elles peuvent être plus ou moins activées ou mises en veille selon les contextes de pratique, ces dispositions *incitatives* se repèrent chez des garçons de tous les milieux socio-économiques et résidentiels, et augmentent considérablement leurs possibilités réelles de s’engager dans des formes de pratiques du vélo ludiques d’une part, et dans celles sollicitant particulièrement les capacités physiques de force et/ou de vitesse et/ou d’endurance d’autre part.

Dans le chapitre qui suit, il s’agira de se demander dans quelle mesure – durant l’adolescence – les socialisations sexuées à l’investissement de l’espace public se traduisent par un renforcement des inégalités d’opportunités réelles de pratiques du vélo entre filles et garçons. En nous appuyant sur les données issues de nos enquêtes de terrain, nous questionnerons ainsi les liens dynamiques entre les socialisations urbaines, les socialisations aux (et par les) mobilités à vélo, et la fabrique d’espaces publics sexués. Le principal enjeu sera de se demander dans quelle mesure les filles incorporent généralement au cours de leur parcours – et notamment durant l’adolescence – davantage de dispositions spatiales *restrictives* et *assujettissantes* vis-à-vis de leurs possibilités réelles de mobilités à vélo, que les garçons du même âge.

CHAPITRE 7 : Le vélo, un support à la fabrique d'espaces publics sexués

1. L'adolescence, ou le renforcement des dispositions sexuées à (ne pas) craindre de se déplacer seul·e

Au cours de l'adolescence, les pratiques de l'ensemble des *récréatifs·ves* tendent à diminuer avec la montée en âge (Chapitre 4 : 3.2). Comme nous l'avons vu, c'est le cas dans une moindre mesure pour les garçons, pour qui cette alternative – en particulier lorsqu'elle prend des formes acrobatiques ou qu'elle se manifeste par des efforts intenses – constitue une opportunité de faire « valider » sa virilité auprès des pairs de même sexe. Mais bien d'autres dimensions permettent d'expliquer un déclin moins prononcé chez les garçons, notamment le renforcement au cours de l'adolescence, des dispositions particulièrement sexuées à (ne pas) se déplacer seul·e, soit en l'absence de pairs ou d'adulte de son entourage.

Si c'est plus souvent le cas pour les filles, plusieurs *récréatifs* garçons de l'échantillon ont stoppé ou quasiment stoppé leurs pratiques du vélo en cours d'adolescence et ont – comme la majorité des filles dont c'est le cas – la particularité non négligeable de n'avoir jamais, ou quasiment jamais, pratiqué seuls. La plupart d'entre eux ont/avaient construit un rapport ludique au vélo ne prenant sens que sous forme de pratique collective entre pairs, mais se déplacent occasionnellement, voire régulièrement seuls à pied et/ou en transport en commun. À leur différence, les filles concernées ont généralement incorporé une disposition à craindre de se déplacer seules.

Ce décalage semble notamment creusé par le renforcement des pratiques éducatives sexuées durant l'adolescence, principalement alimenté par le souci des parents de protéger leurs filles des risques de violences sexuelles. Si quel que soit leur milieu social, les adolescentes sont généralement sujettes à des pratiques éducatives plus « protectrices » que les garçons du même âge, nous montrerons qu'il est possible de distinguer deux grandes tendances en termes de stratégies de protection selon les milieux socio-économiques.

Cinq filles de notre échantillon, toutes issues de classes populaires ou du pôle économique de la classe moyenne intermédiaire, et résidant dans des milieux urbains variés, n'ont jamais pratiqué le vélo dans l'espace public en l'absence d'adulte, ce qui n'est le cas d'aucun garçon.

Pour ces filles socialisées dès le plus jeune âge à craindre l'espace extérieur, l'adolescence correspond surtout à une période de socialisation fixatrice de dispositions incorporées pendant l'enfance. Quatre d'entre elles ont le statut de première fille de leur fratrie, ce qui suggère que les filles placées dans cette position tendent à être davantage protégées par les parents.

Toutes ont été éduquées à travers des restrictions de sortie particulièrement stables et durables²⁷⁷. Toutes ont appris, dès le plus jeune âge, à craindre de s'aventurer à l'extérieur, et à s'y sentir particulièrement vulnérables au point de se percevoir illégitimes, voire coupables de se déplacer

277. Maintenus à des âges particulièrement tardifs par rapport à la moyenne.

seules dans l'espace public, ou pire, d'y stationner. Si dans une plus grande mesure que les garçons, les filles déclarent avoir appris à faire du vélo dans un espace relativement exigü, explicitement délimité, voire cloisonné (exemple : un jardin/une cour fermée, voire une terrasse/un balcon), les filles en question sont particulièrement concernées. Dès leur plus jeune âge, elles ont été socialisées à privilégier des espaces aux « frontières qui procurent un sentiment d'intimité et de sécurité et qui établissent une relation claire intérieur/extérieur » (Shirtcliff, 2010 : 18). Elles sont d'ailleurs particulièrement concernées par une forte « culture de la chambre » (Glévarec, 2010) se prolongeant durant toute l'adolescence. Elles décrivent généralement un de leur parent (la mère dans trois cas) comme particulièrement « protectrice·eur » ou « mère/père poule », qui les met continuellement en garde contre les dangers du monde extérieur, notamment en attirant leur attention sur des faits divers ou histoires dramatiques, dont les filles/femmes sont quasiment toujours les victimes. Enfin, elles figurent parmi les filles les moins concernées par « la difficulté de dire sa peur » (Lieber, 2008 : 234)²⁷⁸. Parmi ces cinq filles, Roxane (Term. STMG, pratiquante *récréative-jamais sans adulte*), aînée d'une fratrie de quatre membres (deux frères de 9 ans et 1 an, et une sœur de 5 ans) est la seule à pratiquer encore, toujours de manière récréative, et toujours avec ses parents, ou son grand-père, le week-end, durant les vacances, et notamment durant les beaux-jours. Encore davantage que les autres, son discours est marqué par le champ lexical de la peur, qui semble avoir toujours été omniprésente dans sa vie :

« [Avec les roulettes] Déjà au début j'avais peur. Après, on m'a enlevé une roue, j'avais toujours peur. Et après, ma mère elle me tenait par la selle derrière, et elle m'a lâchée, et là j'étais toute contente parce que j'ai réussi à faire 2 mètres en vélo et après je suis tombée... mais euh ça allait, parce que j'étais dans la cour »

« J'ai la phobie du bus et du tram, en fait j'ai la phobie de la gastro, et y'a trop de microbes dans le bus et dans le tram, je supporte pas... Du coup j'évite au maximum de prendre le bus... »

« C'est surtout ma mère parce qu'elle est protectrice, elle a peur, avec tout ce qu'on entend dehors, tout ce qu'on voit euh aux informations, euh voilà... »

« [À pied ou à vélo] j'ai peur, je sais pas comment expliquer en fait, j'ai toujours un, dans ma tête, un moment où on peut m'écraser, où on peut me percuter ou m'enlever, ou m'agr[esser ?] »

« Je me sens jamais vraiment en sécurité en fait ».

Malgré sa grande propension à utiliser le mot « peur », Roxane fait souvent « un amalgame entre différents types de peurs » (Lieber, 2008 : 223), notamment entre la « peur préoccupation » et la « peur sexuée » (Chapitre 1 : 2.2). Elle a par ailleurs – comme la plupart des filles de l'échantillon – de fortes réticences à nommer la dimension « sexuelle » du type d'agression qu'elle craint particulièrement. Ce constat récurrent nous a semblé être renforcé par le fait d'être un enquêteur homme. De fait, comme Roxane, lorsqu'elles venaient d'exprimer le fait que selon elles la menace d'agression venait essentiellement des hommes, bien souvent les filles interviewées ont éprouvé le

278. Selon Marylène Lieber (2008), trois principales raisons expliqueraient la réticence des femmes à utiliser le mot « peur » : la première est liée à la connotation raciste que le terme incarne et dont certaines veulent impérativement se démarquer ; la seconde a trait au sentiment de honte de certaines d'avouer leur peur ; la troisième raison est liée à la dimension d'« évidence », soit au fait que la peur est souvent considérée comme tellement « naturelle » lorsqu'on est une femme qu'elle n'a pas besoin d'être explicitée en termes concrets.

besoin d'ajouter « *enfin je ne veux pas dire que tous les hommes sont comme ça...* » de manière à éviter que je me sente visé. Malgré les amalgames, tout semble se passer chez Roxane comme si les différents types de peurs qui la traversent s'alimentent les uns les autres. Comme si la peur d'être renversée renforçait sa peur d'être enlevée qui elle-même renforçait sa peur d'être sexuellement agressée, et vice versa. En parallèle, Roxane explique qu'elle partage les inquiétudes de sa mère qui, en tant que mère bienveillante, a toujours fait son nécessaire pour la protéger des dangers du monde extérieur. Si elle admet que sa mère est protectrice, elle est tellement persuadée que ce comportement est « naturel » et légitime qu'elle tend à le valoriser. Comme le rapporte Clément Rivière (2014), les discours inquiétants relayés et produits par la presse et surtout par la télévision participent de l'accroissement de leur visibilité par les parents et les enfants²⁷⁹, et tendent à en amplifier la perception. L'incorporation de l'idée d'un danger permanent est telle chez Roxane (entre autres) qu'elle raconte avoir décliné des opportunités de sortie avec ses copines lorsqu'elle en a eu le droit, et qu'elle n'envisage pas encore l'idée de se déplacer seule à vélo aujourd'hui, alors qu'elle en a l'autorisation depuis environ un an :

Roxane : « *J'ai une maman, très maman poule, et j'ai pas le droit de sortir seule, enfin si... maintenant oui, mais ça fait pas longtemps, je viens d'avoir mes 18 ans donc euh... ouais ça fait peut-être un an, que je peux, seule avec mes copines* »

Nous : « *Avant 17 ans tu ne pouvais pas ?* »

Roxane : « *Non. Elle me cherchait, elle me ramenait... j'avais le droit d'être avec mes copines mais j'y allais pas* »

Nous : « *Et...du coup avant tes 17 ans, tu t'es jamais déplacée seule, t'as jamais pris le tram ou le bus seule, je veux dire sans personne que tu connais bien ?* »

Roxane : « *Si, l'année dernière, mais pas avant [...]* »

Nous : « *Et du vélo, t'as le souvenir d'avoir déjà fait du vélo seule ?* »

Roxane : « *Euh ben dans la cour chez ma grand-mère c'est tout. Je me vois pas partir à vélo seule en fait [...]. Je sais pas du tout, c'est peut-être euh les accidents que j'ai déjà vus, les histoires que j'ai entendues, je sais pas* ».

Ainsi, comme la majorité des filles interviewées, Roxane aime particulièrement passer du temps dans sa chambre. Elle présente même des capacités réflexives vis-à-vis des effets socialisants des pratiques éducatives particulièrement restrictives de sa mère sur ses dispositions casanières.

Nous : « *Est-ce que y'a un endroit où tu aimes particulièrement passer du temps et surtout pourquoi ?* »

Roxane : « *Dans ma chambre... parce que je me sens chez moi, je sais pas, c'est là où je vis en fait, je suis toujours dans ma chambre... juste pour descendre euh manger, boire euh, c'est tout... pratiquement tout le temps dans ma chambre* »

Nous : « *Tu préfères être dans ta chambre qu'en ville par exemple ?* »

279. Comme le fait remarquer Vincent Goulet (2010) au sujet des classes populaires, les faits divers dont sont victimes les enfants, et en particulier les disparitions d'enfants, suscitent un intérêt particulier tant chez les parents que chez les enfants.

Roxane : « *Oui* »

Nous : « *Tu saurais dire pourquoi ?* »

Roxane : « *Parce que quand mes copines elles y allaient elles me demandaient et moi j'avais pas le droit de sortir, du coup ben ça a fait que connaître le sentiment d'aller en ville avec ses copines ben ça me manque pas, je sais pas c'est quoi [je ne sais pas ce que c'est] donc euh j'ai jamais eu l'envie en fait.* »

Comme de nombreuses filles présentant des dispositions casanières similaires, Roxane a tendance à dénigrer ceux/celles qui manifestent des comportements opposés, à savoir ceux/celles qui « *traînent dehors* ». Pour Roxane, comme pour deux autres filles de notre échantillon, il semble que le fait de résider à la frontière d'un Quartier Prioritaire de la Ville (QPV) perçu comme malfamé ait contribué à renforcer cette inclination :

Nous : « *Si tu faisais du vélo seule, est-ce que y'a des endroits où tu éviterais d'aller ?* »

Roxane : « *Sur la route... mais sinon, surtout, ben dans les quartiers* »

Nous : « *Les quartiers ?* »

Roxane : « *Neuhof, Meinau, Schtokfeld... j'habite à côté, mais je sors pas donc ça me dérange pas... mais voilà j'ai pas envie de fréquenter les personnes qui habitent là-bas et qui traînent dehors toute la journée.* »

Sa disposition restrictive à ne pas se déplacer seule fait ainsi particulièrement sens et trouve d'autant plus les raisons de son activation dans ces « *quartiers* ».

Par ailleurs, notons que si Roxane a toujours été accompagnée par un adulte dans ses déplacements jusqu'à ses 17 ans, le fait que ses parents (tou·te·s les deux auto-entrepreneur·se·s), et notamment sa mère (qui travaille à mi-temps dans la vente de produits ménagers) aient eu/ont un emploi du temps flexible, et que ses grands-parents – résidant à proximité – semblent avoir toujours été très disponibles, y a largement contribué. Enfin, notons que la levée de ses interdictions de sortie n'a selon elle rien à voir avec le fait qu'elle soit désormais majeure. Elle est davantage à mettre en lien avec la présentation de son petit copain à ses parents puis à ses grands-parents. Petit copain, qui en rassurant ces derniers prend en quelque sorte le relai de sa protection. Notons au passage que plusieurs adolescentes de l'échantillon déclarent avoir bénéficié d'une plus grande liberté de la part de leurs parents après leur avoir présenté leur petit copain. Dans la majorité des cas, le fait que celui-ci soit plus âgé, qu'il ait le permis de conduire et accès à une voiture, semble y avoir largement contribué. Par ailleurs, nous constatons au sujet de la majorité civile, qu'alors que l'atteinte de l'âge adulte se traduit généralement par un gain de liberté de sortie considérable pour les garçons²⁸⁰, elle semble avoir un impact infime vis-à-vis des sorties des filles vivant encore sous le toit de leurs parents.

En outre, parce qu'elle se sent toujours particulièrement vulnérable à pied, qu'elle se sentirait encore plus vulnérable à vélo, et qu'elle a la phobie des transports en commun, Roxane est particulièrement pressée d'avoir son code et son permis de conduire. Pour elle, la voiture est

280. Notamment en milieu populaire, il est fréquent à ce sujet que les garçons déclarent qu'ils sont totalement libres de faire ce qu'ils veulent depuis qu'ils ont 18 ans.

directement associée à l'idée de « *protection* ». En voiture, elle se sent à l'abri. En voiture, elle s'imagine tout à fait se déplacer seule. En voiture, elle pourrait sortir, tout en restant à l'intérieur :

« Je préfère la voiture, à cause des agressions, ou les accidents euh... et vu que je prends pas le tram ni le bus ben, je sais pas comment je pourrais aller en ville sinon ».

Remarquons enfin que si le fait de n'avoir jamais pratiqué le vélo en l'absence d'adulte ne concerne que des filles *récréatives* (dans notre échantillon), les *utilitaristes* filles sont tout de même – dans leur ensemble – beaucoup plus enclines à se déplacer accompagnées que les *utilitaristes* garçons. Étant – même lorsqu'ils le voudraient – moins accompagnés par leurs parents avec la montée en âge, ces derniers deviennent généralement plus enclins à assimiler le vélo à une *contrainte utile* (Chapitre 4 : 2.1).

Comme nous venons de le voir, l'inclination de Roxane à craindre de se déplacer en solitaire ne saurait expliquer à elle seule son nombre réduit d'alternatives réelles de pratique. De fait, l'inclination en question est indissociable de plusieurs autres dispositions, notamment les affinités qu'elle a développées avec l'univers intérieur (cloisonné), elles aussi indissociables de sa propension à associer la voiture à un mode de déplacement particulièrement sécurisant par rapport au vélo, avec lequel elle a davantage tendance à craindre la cohabitation avec le reste du trafic.

Comme Roxane, la plupart des filles *récréatives* enclines à craindre de faire du vélo seules ont très peu d'expérience de pratique à vélo en interaction avec le trafic motorisé (y compris pour certaines résidant en ville-centre), et appréhendent particulièrement cette idée, considérant que l'usage du vélo en ville, et/ou de manière générale sur la route, est particulièrement périlleux. Cette tendance à craindre de faire du vélo en cohabitation avec le trafic motorisé est également présentée par plusieurs garçons, chez qui elle a été confortée au cours de l'adolescence. Mais alors qu'elle ne paraît jamais – chez eux – avoir été acquise ou renforcée au cours de l'adolescence, de nombreuses filles de l'échantillon sont concernées. C'est notamment le cas chez des adolescentes résidant en seconde couronne (de Montpellier comme de Strasbourg) dans des environnements très peu desservis en aménagements cyclables, qui comme Morgane (Term. S, ancienne pratiquante, *récréative*), ne s'autorisent pas aujourd'hui des pratiques qu'elles s'autorisaient et que leurs parents leur autorisaient quand elles étaient plus jeunes.

Morgane : *« Je prends plus le vélo, y'a trop de circulation donc j'ai peur, je peux plus me déplacer à vélo ici ! »*

Nous : *« Tu m'as dit qu'à 8 ou 9 ans tu te baladais jusqu'à Beaulieu avec tes copines... t'avais déjà peur de la circulation à cette époque ? »*

Morgane : *« Euh non ! J'ai ...c'est maintenant que... parce que avant j'étais petite, je m'en rendais pas compte ».*

Aussi, les filles de l'échantillon – notamment celles dont les parents n'ont jamais ou très peu vécu à proximité du centre-ville d'une grande agglomération – et d'autant plus celles qui résident dans des environnements peu desservis en aménagements cyclables – déclarent dans une bien plus grande mesure que les garçons être découragées par des contextes de circulation en étant

dépourvus – les dangers liés au trafic motorisé représentant dans leurs discours une cause importante du recul de leur pratique du vélo. Cependant, l'analyse plus fine des entretiens permet de se rendre compte qu'à leurs yeux comme à ceux de leurs parents, le risque routier ne se traduit pas uniquement par la menace d'accident à proprement parler, mais aussi par celle de l'enlèvement (« *kidnapping* », « *capture* », etc.), elle-même indissociable de la menace du viol, qui constituent autant de craintes ni manifestées par les garçons interviewés, ni par leurs parents à leur sujet. Ce constat rejoint des analyses communes de Gill Valentine (1997) et de Clément Rivière (2014) : si le risque d'agression sexuelle ne constitue pas un impensé pour les garçons durant l'enfance, il le devient après la puberté, au même titre que de manière plus générale au sujet des hommes (Lieber, 2008). En plus d'être supposés mieux capables de se défendre face à l'attitude menaçante d'un adulte, l'éventualité que les adolescents-garçons puissent susciter le désir d'agresseur ne semble ni envisagée par les parents ni par les adolescent·e·s. Les résultats présentés par Dominique Berger et ses collaborateurs·rices à partir de l'enquête réalisée auprès d'élèves de collège et de SEGPA citée précédemment (Chapitre 6 : 2.3.1) suggèrent que ce constat serait davantage prégnant chez les adolescent·e·s en grandes difficultés scolaires et/ou comportementales, par ailleurs souvent issu·e·s de familles socialement défavorisées. De fait, 38 % d'entre eux/elles seraient d'accord pour dire que « les garçons ne peuvent pas se faire violer », contre 27 % des élèves de classes ordinaires (Berger *et al.*, 2015 : 22).

Par ailleurs, il apparaît que la menace de l'accident routier soit parfois utilisée de manière plus ou moins consciente par les parents comme un prétexte pour contrôler les sorties de leur fille et les autres formes de dangers auxquelles celles-ci exposent (notamment les risques de violences sexuelles). C'est le cas des parents de Morgane (« technicien·ne·s »), interviewés simultanément suite à l'entretien avec leur fille. Comme elle, ils insistent tous les deux sur le danger que représente la circulation motorisée pour les cyclistes. Cependant, bien que ce danger soit réel et qu'ils en soient convaincus, ils ont semblé se rendre compte en cours d'entretien qu'ils tendaient à utiliser cette menace pour éviter que leur fille ne passe trop de temps à « *traîner* » dehors, et ne fasse de « *mauvaises rencontres* ».

Père de Morgane²⁸¹ : « Ici, on a toujours peur de la route²⁸². Y'a que maintenant qu'elle commence à sortir un peu la nuit, voir des copines un peu plus loin... »

Nous : « Là c'est toujours de la peur de la route dont vous parlez ? »

Père de Morgane : « Non pffou ! Maintenant elle [n']a plus peur de la route ! [sa femme le coupe] »

Mère de Morgane²⁸³ : « C'est d'autre chose maintenant, enfin euh... y'a pas grand monde dans le village, mais on aime pas qu'elle traîne quoi... voilà ! ».

De surcroît, comme deux autres mères interviewées²⁸⁴ (de milieux sociaux variés), celle de Morgane met en lien le renforcement de ses craintes avec les tenues vestimentaires de sa fille. Ce

281. 50 ans, auto-entrepreneur dans le bâtiment.

282. La circulation a pourtant été ralentie depuis l'époque où Morgane commençait à faire du vélo avec ses copines, passant de 50 à 30 kilomètres par heure sur la quasi-totalité de la traversée du village par la route dont il parle, à savoir la départementale 610.

283. 47 ans, assistante comptable.

constat rejoint celui fait par Clément Rivière (2014 : 326) selon qui les adolescentes voient leur mobilité davantage encadrée « lorsqu'elles cherchent à s'inscrire dans les normes de la féminité dominante », leur nouvelle apparence renforçant les craintes parentales :

« Je sais que depuis que, qu'elle veut s'habiller "femme", plus féminine, plus femme, on fait plus attention. Déjà, elle achète pas... [en]fin elle met pas ce qu'elle veut, puis on lui dit, elle sait que quand, surtout quand on est jeune comme elle est, dès qu'on s'habille un peu, j'allais dire "sexy", mais même pas forcément sexy, euh féminin, dès qu'on va mettre euh, même une jupe, euh pas mini du tout, ben ça provoque quoi, ça attire plus facilement les regards, et ben souvent pas que les regards d'ailleurs, donc on fait peut-être plus attention qu'avant c'est sûr, et elle aussi ».

Ainsi, Morgane fait partie des filles anciennes *récréatives* qui se sont senties moins libres de mouvement dans l'espace public en sortant de l'enfance. Pour certaines, le changement a eu lieu dès l'entrée au collège, pour d'autres, à la « mi-collège ». Alors qu'à 8-9 ans, Morgane traînait régulièrement dans son village (2^{ème} couronne, à l'Est de Montpellier) avec ses copines du même âge, avec qui elle se baladait fréquemment (notamment durant l'été) à vélo au-delà des limites de la commune, et parfois jusqu'à des villages voisins, elle affirme ne plus avoir fait de vélo à partir du collège, mises à part quelques fois pour accompagner son père lors de son footing.

Si elle avait déjà intégré l'idée qu'une fille ne doit pas se déplacer seule durant l'enfance, sa tendance à se sentir libre de bouger ou de stationner dans l'espace public avec ses copines s'est transformée au cours de l'adolescence en tendance à se sentir particulièrement vulnérable dans ce même espace public. Cette tendance est notamment liée à l'incorporation des manières de penser et d'agir selon lesquelles – parce qu'elles sont des « proies sexuelles » particulièrement vulnérables – les jeunes filles ne doivent pas traîner dans l'espace public d'une part, et ne pas s'aventurer hors des espaces connus d'autre part, soit deux autres dispositions particulièrement « féminines » et *assujettissantes* sur lesquelles nous reviendrons dans les parties suivantes. Malgré l'incorporation de ces dispositions, Morgane entre parfois en conflit avec ses parents afin d'obtenir davantage de degré de liberté dans ses sorties, mais s'incline le plus souvent, car comme elle l'explique elle-même, elle « *[sait] qu'ils font ça pour [son] bien, pour [la] protéger* ».

Les *récréatives* ne sont pas les seules à être susceptibles d'incorporer – au cours de l'adolescence – des dispositions limitant leurs alternatives réelles de mobilités à vélo. C'est également le cas pour plusieurs *utilitaristes*-filles de l'échantillon. Bien qu'elles soient autant susceptibles que les garçons de se rendre à l'école primaire seules, couramment à partir du CM2, et parfois plus tôt, les *utilitaristes*-filles pratiquant seules à partir du collège se font plus rares, et le fait qu'elles se fassent plus fréquemment accompagnées en voiture que les garçons du même âge y participe largement.

Lorsque ce n'est pas le cas, il arrive qu'un frère joue ce rôle. Le cas d'Eva (Term. STMG) est éclairant à ce sujet. Elle explique que parce qu'elle n'avait pas encore le droit de prendre les transports en commun, elle se rendait seule à l'école primaire à vélo à partir du CM1, « *même l'hiver* », sur un trajet urbain (commune de près de 27 000 habitant·e·s au sud de Strasbourg) de près de dix minutes. Elle raconte ensuite qu'elle a cessé de prendre son vélo aussitôt qu'elle a eu l'autorisation de prendre le bus (à son entrée au collège, situé juste en face de son école primaire).

284. La mère de Margot (43 ans, institutrice) et celle de Célia (49 ans, ouvrière).

Dès lors, elle a tout de même continué à utiliser occasionnellement (moins d'une fois par mois) son vélo – désormais accompagnée par son grand frère – pour se rendre à son activité sportive (le patinage artistique). En la questionnant, nous nous sommes rendu compte que son frère ne l'accompagnait pas parce qu'il se rendait lui-même au centre sportif en question. Eva semble d'ailleurs ne jamais s'être demandée pourquoi il l'accompagnait : « *je sais pas pourquoi il m'accompagnait en fait, ça m'allait bien, mais je sais pas* ». Ce constat illustre d'une part le fait que la plupart des garçons sont tout aussi enclins à penser et agir selon l'idée qu'une jeune fille ne doit pas se déplacer seule. Il illustre d'autre part que si la plupart des filles sont conscientes du fait qu'elles préfèrent éviter de se déplacer en solitaire, celles qui tendent à être systématiquement accompagnées n'en ont pas toujours conscience, au point que plusieurs ont semblé s'en rendre compte au cours de l'entretien. Enfin, en classe de 4^{ème}, Eva stoppe le patinage et ne fera plus de vélo, constat qui met une fois de plus en évidence les liens dynamiques entre les pratiques sportives formelles et les pratiques du vélo.

Si les pratiques éducatives sexuées jouent un rôle essentiel, l'exemple de Sara (BTS Métiers de l'Esthétique, Cosmétique, Parfumerie, 1^{ère} année) permet d'illustrer qu'elles sont loin d'expliquer à elles seules l'incorporation de cette disposition *assujettissante* à craindre de se déplacer seule au cours de l'adolescence. Résidant dans une commune de près de 12 000 habitants, dès le CM1, Sara se rendait régulièrement à l'école primaire à vélo. À partir de son entrée en 6^{ème}, et jusqu'à la fin de la 4^{ème}, elle l'utilisait tous les jours pour aller au collège et en revenir. Une pratique qu'elle a fini par subir puisqu'à mesure qu'elle voyait son corps « *prendre des formes de femme* », elle vivait mal les regards insistants et autres formes de harcèlements de la part des hommes, qui l'ont poussée à arrêter :

« Je me souviens que comme j'avais grandi, je faisais déjà plus femme, euh en vélo c'est vrai qu'on se faisait plus facilement siffler, accoster ou regarder, en plus comme c'était en VTT la position était pas... très... confortable... du coup ça me gênait un peu par rapport à ça quand y'avait les voitures derrière et tout, j'aimais pas trop ».

Le récit en question est très éclairant vis-à-vis des socialisations par le vélo que font certaines filles au cours de l'adolescence. Comme Sara, celles n'ayant pas appris durant leur enfance à ne pas trop se pencher sur leur vélo et/ou qui utilisent une monture destinée au sexe masculin alors qu'elles sont désormais dotées des « attributs corporels de la féminité » (Mardon, 2010b : 19) s'exposent à des rappels à l'ordre sexués (Lieber, 2008) pouvant les décourager. Parce que les filles concernées n'ont pas toujours l'opportunité qu'a eue Sara de se faire par la suite accompagner en voiture par leur mère, la plupart apprennent à « tracer » (Zaffran, 2016) et/ou à modifier parfois leur itinéraire en faisant des petits détours et/ou apprennent à éviter de se déplacer seules, soit autant de tactiques renforçant le constat selon lequel le vélo constitue plus souvent une alternative de déplacement avantageuse sur le plan temporel (efficace) pour les garçons que pour les filles.

D'ailleurs, les données issues des entretiens indiquent que les adolescentes se voient plus fréquemment interdire formellement d'une part, et dissuader d'autre part (« *tu fais comme tu veux mais c'est plus prudent d'y aller accompagnée, je serai plus rassurée* »), de pratiquer le vélo seules. Mais ces interdictions, ou mises en garde parentales et les précautions prises en conséquence n'empêchent pas à certaines filles de faire durant l'adolescence, des expériences effrayantes, voire

traumatisantes. Certaines relatent des formes de harcèlement sexuel alors même qu’elles étaient accompagnées, parfois par leur copain ou des membres de leur famille, mais plus couramment par d’autres copin·e·s :

« *C’était quand je rentrais un soir [il ne faisait pas nuit], y’avait un mec en voiture, j’étais avec une copine à moi et... il nous a embêté pendant tout le trajet. Du coup on a quand même eu peur, du coup on a sonné chez des personnes... et après les personnes elles nous ont déposé chez moi* » (Laurie, 1^{ère} ES, pratiquante *utilitariste*).

Par ailleurs, à l’instar de Laurie, Célia (Term. S, pratiquante *utilitariste–choix pratique*) nous a raconté une anecdote permettant d’illustrer le fait que la récolte systématique d’informations sur les orientations sexuelles des enquêtées²⁸⁵ aurait probablement permis d’enrichir notre analyse. Célia relate qu’en sortant à pied d’un cercle commercial (environ un mois avant notre entretien) avec une copine à elle, un groupe de trois garçons les ont harcelées en les suivant et en cherchant à savoir avec insistance si elles étaient lesbiennes :

« *En fait ils ont vu qu’on se tenait la main, on fait ça des fois avec ma pote, mais c’est amical c’est ma meilleure amie, c’est pas, mais bon ils nous ont suivies, j’ai cru qu’ils allaient jamais nous laisser tranquilles, c’était très stressant, parce que ils nous ont parlé mal et ils nous suivies pendant longtemps* ».

Ce récit permet de rappeler que, comme le précise le guide intitulé *Non au harcèlement. Comprendre pour agir: l’homophobie*²⁸⁶ : alors que les femmes hétérosexuelles sont notamment exposées au risque de violences sexuelles dans la sphère privée, les lesbiennes y sont particulièrement sujettes dans les espaces publics. Dans la mesure où ces dernières – au même titre que les gays²⁸⁷ – « appartiennent à des minorités dont la spécificité n’est pas visiblement évidente à l’œil nu » (Blidon, 2006 : 3)²⁸⁸ et ont souvent tendance à masquer leur homosexualité en public pour se prémunir contre les violences gayphobes²⁸⁹ et lesbophobes²⁹⁰, on peut faire l’hypothèse qu’ils/elles sont davantage enclin·es à développer une disposition à craindre de se déplacer en couple que les femmes et les hommes hétérosexuel·le·s. En indiquant que 63 % des femmes lesbiennes se privent de manifester des signes d’affection à leur partenaire en public par peur des réactions d’hostilité, les résultats de l’enquête *Visibilité des lesbiennes et lesbophobie* réalisée par « SOS

285. À ce sujet, malgré la question volontairement neutre et posée de manière quasi-systématique « *Est-ce que tu es déjà sorti·e avec quelqu’un ?* » (au lieu de « *Est-ce que tu as déjà eu un·e petit·e copin·e* »), aucun·e des enquêté·e·s n’a évoqué de relation avec une personne du même sexe.

286. Guide publié en décembre 2015 par le Ministère de l’Éducation nationale, de l’Enseignement supérieur et de la Recherche, réalisé à destination des équipes pédagogiques de collège et lycée. Version en ligne : https://www.nonauharcèlement.education.gouv.fr/wp-content/uploads/2015/12/2015_Guide-Comprendre-pour-agir_-lhomophobie.pdf

287. D’après le dernier rapport annuel sur l’homophobie (2017) le plus grand nombre de témoignages de violences homophobes concerne les lieux publics, « principalement la rue où gays et lesbiennes y sont tout autant agressé[e]s » (p. 24).

288. Marianne Blidon reformule ici un constat effectué par Erving Goffman (1968).

289. Formes de stigmatisations sociales à l’égard des gays et des hommes considérés comme tels.

290. Formes de stigmatisations sociales à l’égard des lesbiennes et des femmes considérées comme telles.

homophobie » en 2013 tendent à justifier l'intérêt de cette hypothèse, cela malgré le fait que la tendance soit moins prononcée chez les plus jeunes (les moins de 25 ans)²⁹¹.

Cependant, les adolescentes n'ont ni besoin d'incorporer – au sein de la sphère familiale – des inclinations à penser et à agir selon l'idée qu'elles sont particulièrement vulnérables dans l'espace public (notamment la nuit), ni besoin de faire l'objet de restrictions parentales particulières, ni besoin d'être sujettes à des formes de harcèlement, pour être mises en garde. D'autres voies de transmission sociale de la peur sexuée reposant parfois sur des processus de culpabilisation se retrouvent dans plusieurs récits. De fait, malgré des dispositions à ne pas craindre de pratiquer seule le vélo, y compris la nuit (fait assez rare pour être souligné), Claire (Term. ES, *adepte-partisane*) n'échappe pas à des formes de rappels à l'ordre sexués²⁹² (Lieber, 2008) présentant le manque de précaution contre le risque « naturel » d'agression comme une forme d'inconscience :

« Y'a 3 ans, j'étais à une soirée scout et je devais rentrer toute seule à vélo chez moi, il était euh minuit, et j'étais en 3^{ème}, donc les gens ils disaient, même mes copines elles disaient : "oh mais t'as pas peur ?!" et tout ça machin. Moi ma mère euh pas de souci quoi, ça la dérangeait pas, mais tout le monde était là : "ah mon Dieu ! Mais quelle horreur ! Elle rentre toute seule à vélo !". Alors que moi ça me pose pas de problème et ma mère non plus ça ne lui posait aucun problème ».

Les constats qui viennent d'être effectués sont d'autant plus problématiques lorsque les filles sont particulièrement disposées à craindre de se déplacer seules. Lorsque c'est le cas, il est fréquent que les adolescentes qui décident ou s'estiment contraintes d'arrêter le vélo provoquent la cessation de pratique de la/des copine·s avec qui elles pratiquaient. Ce constat s'applique quelles que soient les causes de l'arrêt. De ce fait, certaines adolescentes qui changent de commune de résidence ou parfois simplement d'établissement scolaire alors qu'elles avaient l'habitude de s'y rendre avec une copine (parfois deux) sont parfois amenées à stopper le vélo. Et il en va de même pour la copine concernée. Il arrive également qu'en se liant d'amitié avec une/des filles non pratiquante·s, certaines adolescentes soient amenées à réduire leur pratique du vélo afin de pouvoir se déplacer à pied avec cette/ces dernière·s, mettant souvent en avant le fait que « *c'est plus pratique pour discuter* ». C'est par exemple le cas de Monica (Term. STL), qui a arrêté de se rendre au collège à vélo afin de pouvoir accompagner sa voisine à pied :

« Elle avait pas de vélo. J'ai quand même beaucoup de mes amies qui ont pas de vélo, du coup on y allait à pied et puis j'ai continué à y aller à pied, j'ai laissé le vélo en tout cas pour les trajets jusqu'au collège. Les week-ends pour les sorties c'était toujours à vélo, parce que c'était plus rapide [...] mais voilà pour le collège, bon là on mettait plus de temps mais on parlait plus longtemps, et...du coup c'était bien aussi [rires] ».

291. Le rapport souligne l'importance du contexte. 80 % des femmes qui s'embrassent selon le contexte affirment prendre en compte le quartier où elles se trouvent, et ce taux passe à 86 % pour l'enlacement des mains. Pour plus de détails, cf. version en ligne du rapport : https://www.sos-homophobie.org/sites/default/files/enquete_sur_la_visibilite_des_lesbiennes_et_la_lesbophobie_2015.pdf

292. Qui ne se limitent pas – comme l'illustrent les propos de Claire – à des actes exercés par les hommes contre les femmes.

Ce dernier constat est éclairant dans la mesure où les sociabilités des adolescentes (notamment chez les plus jeunes) paraissent fortement basées sur des activités conversationnelles entre copines. Or, observons qu'en comparaison au vélo, la marche facilite l'action de se déplacer à deux tout en conversant côte à côte. En effet, à l'exception des tandems (extrêmement minoritaires parmi les cycles), et des rarissimes vélos bricolés pour transporter légalement un pair²⁹³, le vélo constitue très probablement le mode de déplacement le plus individuel qui soit en milieu urbain. Si dans la plupart des contextes urbains, la marche permet relativement facilement de se déplacer à deux tout en conversant côte à côte, voire en se tenant la main, l'équivalent est beaucoup moins aisé à vélo – et n'est par ailleurs pas encouragé par le code de la route – qui impose aux cyclistes de « se mettre en file simple dès la chute du jour et dans tous les cas où les conditions de la circulation l'exigent, notamment lorsqu'un véhicule voulant les dépasser annonce son approche » (Article R431-7) – une contrainte qui en ville, oblige bien souvent les cyclistes à se déplacer continuellement en file indienne.

D'ailleurs, si rares sont les travaux concluant que les adolescentes sont en proportion aussi nombreuses que les adolescents à se rendre dans leur établissement scolaire à vélo, plusieurs études n'observent pas de différence significative concernant la marche (Bricker *et al.*, 2002 ; Booth *et al.*, 2007 ; McDonald, 2012) et certaines rapportent même que les filles ont significativement plus de chance de venir au collège en marchant – un constat notamment observable dans des contextes où les garçons présentent une probabilité d'utiliser le vélo plus de deux fois supérieure à celle des filles (Leslie *et al.*, 2010).

Dans la mesure où – comme nous l'avons relevé précédemment – les sociabilités des adolescents s'articulent davantage autour de défis physiques que d'activités conversationnelles, remarquons que le vélo représente tant un support de développement idéal de leurs sociabilités homolatiques, qu'un obstacle idéal au développement de celles des filles.

Comme nous venons de le voir dans cette partie, la période de l'adolescence se traduit généralement par un renforcement de la disposition particulièrement « féminine » et *assujettissante* à craindre de se déplacer seule, laquelle restreint considérablement les opportunités réelles des adolescentes de s'adonner à des formes de pratiques « solitaires » du vélo, qu'elles soient *récréatives* ou *utilitaires*.

Par ailleurs, ainsi que nous l'avons souligné, notamment à travers le cas du parcours biographique de Morgane, cette disposition particulière est souvent associée à l'acquisition d'une tendance à éviter impérativement de faire du vélo en cohabitation avec le trafic motorisé, mais également à l'incorporation d'inclinations à craindre de *s'aventurer* et à craindre de *traîner* dans l'espace public : soit des dispositions tout aussi « féminines » et *assujettissantes* que nous allons aborder dans les parties suivantes.

293. Selon l'article R.431-5, le transport d'un passager sur le vélo n'est possible que sur un siège fixé au vélo et différent de celui du pilote. Mis à part le siège du « deuxième pilote » des tandems, le siège passager doit être muni d'une poignée et de deux repose-pieds, voire d'une courroie d'attache. Par ailleurs, un siège spécifique muni d'un système de retenue est obligatoire pour les enfants de moins de cinq ans, leurs pieds étant maintenus loin des parties mobiles (R.431-11).

2. L'adolescence, ou le renforcement des dispositions sexuées à (ne pas) *s'aventurer*

Notamment alimenté par le souci des parents de protéger leurs filles des risques de violences sexuelles, le renforcement des pratiques éducatives sexuées durant l'adolescence se traduit généralement par un renforcement des dispositions particulièrement sexuées à (ne pas) aimer *s'aventurer* (dans des espaces inconnus).

Si durant l'enfance, les différenciations des pratiques éducatives d'encadrement des mobilités à vélo des garçons et des filles sont difficilement perceptibles, les garçons tendant même à être perçus comme plus vulnérables dans l'espace public de par la moindre maturité qui leur est associée (Rivière, 2014), les filles sont généralement beaucoup plus protégées durant l'adolescence. De fait, les données issues de nos entretiens indiquent que les filles bénéficient notamment d'autorisations de sorties plus limitées que les garçons du même âge, tant sur le plan spatial que temporel : elles se voient plus fréquemment interdire formellement d'une part, et dissuader d'autre part, de sortir du quartier de résidence/du village, et/ou de pratiquer la nuit qu'elles soient accompagnées ou non. De surcroît, elles se voient plus systématiquement conduites en voiture pour se rendre dans un lieu où elles ne sont jamais allées :

« Quand je sais où elles vont, par où elles passent, je suis, on est plus rassuré·e·s. Par exemple, le week-end dernier, elles devaient aller à un anniversaire, chez une copine chez qui, chez qui elles étaient jamais allées, enfin jamais seules, et, mais bon elles voulaient y aller à vélo, je leur ai dit : "vous connaissez la route ?" et, et on va dire qu'elles m'ont pas du tout rassurée, voilà quand c'est comme ça c'est vrai qu'on préfère les emmener ça nous prend du temps mais ça nous, on est plus rassuré·e·s » (Mère de Célia, ouvrière, 49 ans).

Ce constat semble renforcé par le fait que les parents, notamment ceux résidant en deuxième couronne dans des villages peu denses, semblent généralement beaucoup plus angoissés à l'idée que leur fille se retrouve égarée :

« Les garçons c'est pas pareil, disons que si un garçon a un problème ou qu'il se perd, il fait du stop ou il demande son chemin ; une fille euh, disons que c'est plus risqué ! Enfin les risques sont pas les mêmes, surtout que par ici il y a des routes où y'a pas beaucoup de monde qui passe, il suffit de tomber sur la mauvaise personne » (Mère de Nathan, 49 ans, notaire).

Le constat en question pourrait sembler contradictoire d'une part avec l'analyse de Michel Bozon et Catherine Villeneuve-Gokalp (1994) selon laquelle les parents considèrent qu'« en milieu rural, les sorties sont moins à surveiller ; le dehors est réputé moins dangereux qu'en ville » (p. 1529) ; d'autre part avec le fait que c'est en commune rurale que les adolescents comme les adolescentes sont en proportion les plus nombreux·euses à déclarer une pratique régulière du vélo (Chapitre 2). Cependant comme nous l'avons précisé, aucun·e de nos enquêté·e·s ne résident dans une commune rurale, y compris ceux/celles résidant dans des petits villages pouvant être inclus dans la définition de l'« espace rural » retenue par le Plan stratégique national de développement rural 2007-2013. D'où l'importance de toujours bien préciser ce qui est entendu par « milieu rural ».

Toujours est-il qu'aux yeux de plusieurs filles résidant/ayant résidé dans des villages de deuxième couronne, la faible densité de population semble renforcer cette crainte de se retrouver égarées, liée à un sentiment de vulnérabilité aux risques d'agressions et d'enlèvements accru.

« *Au final y'a rien de plus dangereux que la campagne ! Je me suis déjà retrouvée paumée, euh en marchant entre deux villages, dans le noir complet, bon parce que j'avais fait le mur en fait, euh j'étais pas tranquille ! Tu peux tomber mal, vu que y'a aucune voiture qui passe, il suffit qu'il y en ait une qui passe, tandis que là [en ville] comme y'a tout le temps du monde, t'as moins de chance de te faire agresser, ou kidnapper ou je ne sais quoi d'autre. Moi je me suis jamais sentie en sécurité pour ça à la campagne » (Marie, BTS Assistance Gestion 1^{ère} année, pratiquante utilitariste).*

Ce constat illustre bien qu'au même titre que l'inclination à craindre de pratiquer seule, la disposition à craindre de *s'aventurer* peut être plus ou moins activée ou mise en veille selon les contextes. Les deux dispositions sont d'autant plus activées la nuit et dans des lieux perçus comme menaçants. Si toutes les adolescentes ne sont pas précisément inquiétées ou rassurées de la même manière par les mêmes lieux, la plupart semblent particulièrement craindre les endroits qu'elles connaissent le moins et/ou dont elles ont simplement entendu parler du caractère menaçant et/ou où une de leur proche a été sujette à une forme de harcèlement sexuel et/ou où elles ont elles-mêmes été sujettes à une forme de harcèlement sexuel. Par ailleurs, toutes ont appris à éviter/craindre des endroits bien précis. Certains de ces lieux ne sont pas présentés comme davantage dangereux pour une personne en fonction de son sexe, par exemple une rue où elles pourraient se faire mordre par un chien. Mais d'autres sont évoqués comme particulièrement menaçants pour une jeune fille, par exemples un parc/un bois où une/des femme·s se seraient déjà fait agresser/violé ; une rue/zone commerciale où traîneraient des « *mecs relou, des racailles qui passent leur temps à te draguer* » ou « *à te suivre* » ; une route, où elles pourraient se faire enlever ; un « *quartier* », à proximité duquel elles se sont déjà fait klaxonner/siffler ; ou encore le long d'un canal où traîneraient des « *drogué·e·s* ».

Cela étant, ces constructions de peurs ciblées à l'égard de lieux précis semblent souvent se généraliser. Ainsi, l'appréhension vis-à-vis d'un bois où se seraient fait violer plusieurs filles/femmes tend à se traduire par une tendance à craindre les bois et les forêts en général²⁹⁴. De la même manière, une expérience désagréable (voire une agression) avec un individu « *des quartiers [sensibles]* » tend à déboucher sur une tendance à éviter de *s'aventurer* dans tous les quartiers identifiés comme tel. Bien souvent, on retrouve dans les discours des mères interviewées des craintes similaires à celles déclarées par leurs filles, ce qui illustre l'existence d'une forte transmission mère-fille.

Aussi, bien davantage que ce n'est le cas pour les garçons pratiquant le vélo, les parents (notamment les mères) cherchent à connaître l'itinéraire précis de leur fille (y compris celles pratiquant le vélo), avançant parfois l'idée que cela facilitera leur recherche en cas de problème. Si

294. À ce titre, il paraît intéressant de noter que la peur de *s'aventurer* seul·e en forêt se retrouve également dans des discours de quelques garçons, mais apparaît (dans notre échantillon) spécifique aux adolescent·e·s interviewé·e·s au sein de la métropole de Strasbourg. Ce constat est peut-être à mettre en lien avec le fait que le « souvenir du loup » – animal fortement associé à la forêt – serait encore particulièrement vivace en Alsace, cela malgré sa disparition du territoire au début du 20^{ème} siècle (Pfeiffer, 2006).

elle semble souvent rassurer les filles concernées, il semble que cette pratique éducative participe largement à renforcer, d'une part, leur sentiment de vulnérabilité, et d'autre part, leur tendance à agir selon l'idée qu'en raison de sa vulnérabilité « naturelle », une jeune fille ne doit pas *s'aventurer*.

Ainsi, les pratiques éducatives sexuées ne se basent pas seulement sur des interdictions. Dans certains cas, les parents affirment même qu'ils n'interdisent jamais rien à leur fille, tandis que cette dernière est pourtant convaincue que certaines pratiques lui sont défendues. Ce constat semble souvent venir du fait que sans lui interdire explicitement les pratiques en question, les parents dissuadent parfois leur fille à force d'évoquer le danger et/ou de la mettre en garde en faisant régulièrement allusion aux principaux risques, notamment ceux de l'enlèvement et/ou de l'agression sexuelle.

Nos constats rejoignent sur ce point ceux de Céline Camus (2004). En s'intéressant entre autres à l'éducation qu'ont reçue deux générations d'hommes et de femmes à propos de leurs sorties, elle analyse les règles que les uns et autres ont dû observer durant leur adolescence. Elle explique que ces règles ne semblent pas avoir évolué pour les hommes, pour qui elle n'observe pas de distinction entre les deux générations, tous faisant part d'une grande marge de liberté, d'une incitation à l'indépendance et au développement de l'autonomie. En revanche, la chercheuse observe que les pratiques éducatives semblent avoir changé d'une génération à l'autre pour les femmes. Alors que les propos des personnes les plus âgées laissent entrevoir que leurs sorties étaient explicitement régulées et chaperonnées²⁹⁵, les plus jeunes ont davantage de difficultés à exposer les règles qui présidaient à leurs sorties, apparaissant implicites. Bien que moins visibles, des injonctions existaient bel et bien, et imposaient paradoxalement toujours le même type de contraintes : horaires à respecter, accompagnement souhaité (et non plus exigé) et nécessité de connaître le cadre de la sortie.

En effet, nous observons que du fait de mises en garde et/ou d'allusions régulières au danger, les adolescentes apprennent d'une part que l'espace public est dangereux, d'autre part qu'il l'est d'autant plus pour les filles. Pour certaines, la fréquence des mises en garde et du rappel des dangers est quotidienne. Le discours des parents de Célia (pôle économique de la classe moyenne intermédiaire), interviewé·e·s simultanément, deux heures après leur fille (qui a une sœur aînée âgée de 19 ans) est éclairant à ce titre :

Père de Célia²⁹⁶ : *« Moi j'ai beaucoup de mal, je veux dire j'ai beaucoup de mal pour euh, lâcher mes filles. C'est parce que le danger est partout, on vit dans un monde de, de fous euh ! Oui enfin elles sont parties en vélo euh déjà seules ouais, peut-être avant 10 ans même déjà, mais, c'était une balade, et c'était : "fais attention, fais très attention !" . Moi je suis très protecteur on va dire, ma femme aussi mais moi je l'exprime beaucoup plus... moi mes filles quand elles partent le matin quand moi je suis debout, parce que des fois je rentre très tard la nuit, donc quand moi je suis debout, quand elles partent, il faut que je leur dise : "fais attention à toi !" , je fais : "au revoir bonne journée, fais attention à toi !" , c'est euh... si je le dis pas, je suis pas bien ! Voyez un peu le malade ! »*

Nous : *« Est-ce que ça se manifeste parfois par des consignes plus précises ? »*

295. Le caractère explicite de l'encadrement parental semble être le résultat d'une particularité de l'éducation des années 1950-1965. Les relations parents-adolescent·e·s de cette période sont d'ailleurs qualifiées d'« autoritaires » par Michel Fize (1990), contrairement aux deux décennies suivantes.

296. 49 ans, technicien menuisier.

Père de Célia : « *Non, nos filles n'ont pas de consignes à respecter, parce qu'elles sont au fait des choses, je me gêne pas pour leur répéter, et répéter, et répéter ! Euh ben qu'on vit dans un monde de fous, qu'il faut faire attention aux dingues ! Mais je ne leur interdis rien, y'a pas d'interdits chez nous ! Elles veulent partir faire du vélo, je ne vais jamais dire : "ne va pas faire du vélo parce qu'il y a le danger", je vais dire : "y'a le danger, fais attention !" »*

Nous : « *Ok, et est-ce que vous leur dites précisément, à quoi elles sont censées faire attention, particulièrement, à quels dangers ? »*

Père de Célia : « *Les dangers en vélo c'est les autres voitures, c'est euh ben les dingues, les dingues, ça fait peur »*

Nous : « *Votre principale peur c'est quoi ? »*

Mère de Célia²⁹⁷ : « *C'est qu'elle·s se fasse·nt agresser par un mec ! »*.

Comme c'est le cas chez les parents de Célia, on retrouve chez la plupart des parents des amalgames entre la « peur préoccupation » et la « peur sexuée » (Lieber, 2008) particulièrement difficiles à interpréter. Ce constat paraît notamment lié à la gêne (pudeur) occasionnée par le fait de parler de violences sexuelles, qui nous a semblée notamment concerner les pères. Il nous paraît en outre principalement découler de la dimension d'« évidence » décrite par Marylène Lieber (2008 : 236), soit au fait que la peur de l'agression sexuelle pour une jeune fille soit considérée à ce point « naturelle » qu'elle n'a pas besoin d'être explicitée en termes concrets. Enfin, ce constat a parfois semblé découler d'une tactique d'effacement de certaines pratiques éducatives (Lahire, 2012) par des parents (notamment des « intellectuel·le·s ») conscients du moindre risque d'agression sexuelle dans l'espace public mais assumant difficilement d'en avoir peur.

De surcroît, à l'instar de Marylène Lieber nous observons qu'aucun·e des adolescent·e·s et parents interviewé·e·s n'a évoqué dans son discours l'idée que la peur des violences masculines révélait quelque part une « domination masculine ». Fréquemment, les violences en question ont par contre été présentées comme le fait de « fous », de « tarés », de « dingues », ou de « drogués » : soit d'hommes déviants. Néanmoins, à la différence des analyses de Marylène Lieber, les menaces n'ont jamais été explicitement présentées par nos interlocuteurs·rices « comme le fait d'individus originaires de cultures différentes » (Lieber : 2008 : 289). Ce constat s'explique peut-être du fait de mon « faciès méditerranéen », qui m'a d'ailleurs valu d'être questionné sur mes origines à plusieurs reprises. Comme nous le verrons dans le chapitre suivant, certaines menaces ont malgré tout été explicitement présentées par nos interlocuteurs·rices comme le fait d'individus d'origine sociale ou résidentielle différentes, mais revenons à notre présent propos.

Renforcées au cours de l'adolescence, les pratiques éducatives sexuées débouchent sur les constats selon lesquels les adolescent·e·s interviewé·e·s étant particulièrement enclin·e·s à *s'aventurer* sont essentiellement des garçons, et ceux/celles particulièrement enclin·e·s à *craindre/éviter de s'aventurer*, sont essentiellement des filles.

297 À l'image de la mère de Célia (48 ans, ouvrière), les mères de famille sont souvent plus explicites pour désigner la peur de l'agression sexuelle que les pères, qui semblent avoir plus de mal à l'évoquer.

Nous : « *Est-ce que tu t'es déjà perdue ?* »

Amina²⁹⁸ : « *Euh, à pied ou à vélo ?* »

Nous : « *Peu importe* »

Amina : « *Non, non j'ai jamais tenté d'aller dans un endroit, que je connaissais pas, [en]fin du coup donc non* ».

En surcroît des craintes particulières d'agression sexuelle, cette tendance semble particulièrement renforcée par la croyance selon laquelle les filles/femmes ne sont naturellement pas « douées » pour s'orienter dans l'espace. Croyance tant partagée par les adolescent·e·s que par leurs parents, issu·e·s de milieux socio-économiques variés.

« *Je n'ai aucun, il paraît que c'est les femmes ça, j'ai aucun sens de l'orientation, c'est catastrophique !* »
(Mère de Matthieu, 42 ans, DRH).

Ainsi, la croyance en question semble notamment renforcée à travers les pratiques éducatives des parents. Comme nous l'avons relevé dans le chapitre précédent, il est peu courant que durant l'adolescence, les filles pratiquent le vélo avec leur père, et les garçons avec leur mère. Or, si les garçons pratiquant avec leur père déclarent généralement réaliser des parcours variés, partir parfois « à l'aventure », « improviser », « explorer », les adolescentes pratiquant avec leur mère racontent fréquemment réaliser un seul et même parcours, ou un nombre très limité de parcours. Le discours d'Alexia (Term. S, pratiquante *utilitariste-choix pratique*) permet de faire le lien entre la peur de se perdre et la disposition à éviter de *s'aventurer* :

Alexia : « *Je vais pas dans les endroits que je connais vraiment pas, j'ai un sens de l'orientation c'est horrible ! Donc euh je fais tout le temps les mêmes trajets en fait* »

Nous : « *Mais ça t'arrive jamais de devoir te rendre dans un endroit que tu connais pas ?* »

Alexia : « *Si... mais j'évite. C'est rare. Sinon je me perds à tous les coups ! Non, j'évite* ».

Plusieurs récits, comme celui de la mère (42 ans, éducatrice petite enfance) de Louise et Marina (deux jumelles interviewées successivement après leur mère) permettent d'illustrer l'effet boule de neige suscité par la croyance selon laquelle les filles/femmes ne sont naturellement pas « douées » pour s'orienter dans l'espace, qui facilite chez celles qui y adhèrent, l'acquisition de dispositions à éviter de *s'aventurer*, lesquelles restreignent leurs occasions d'apprendre à mieux s'orienter. La mère des jumelles explique que comme beaucoup de femmes, elle n'a pas le sens de l'orientation depuis « toute petite », au point qu'elle se perdait partout, à la plage, dans les supermarchés, etc. Elle ajoute :

« *J'avais tellement peur de me perdre que du coup après, je me déplaçais pas trop euh, et je suis toujours un peu comme ça, si je dois aller dans un endroit que je connais pas euh, je suis pas très sereine* ».

298. 1^{ère} S, pratiquante *récréative-baladeuse-jamais en solitaire*.

Les entretiens effectués avec ses deux filles jumelles éclairent plusieurs dimensions. Ils permettent à la fois d'illustrer que la disposition à craindre de *s'aventurer* n'est pas automatiquement transmise des mères aux filles, que cette disposition est intimement liée à l'inclination à craindre de se déplacer en solitaire, et également que les filles sont parfois conscientes de l'effet boule de neige évoqué et du fait que les pratiques du vélo peuvent participer à le contrer. Contrairement à sa sœur, qui tend à adopter et à assumer une posture de garçon manqué (Croquette, 2004), Marina (licence psychologie 1^{ère} année) a fait très peu de vélo durant l'adolescence, puis a totalement arrêté lorsqu'elle était en 4^{ème} (Chapitre 6 : 2.1). Elle explique que parce que sa sœur est plus « sportive » qu'elle, elle a fait beaucoup plus de vélo. Lorsque plus tard dans l'entretien, nous lui demandons si elle s'est déjà perdue, elle nous répond par la négative tout en suggérant que c'est probablement lié au fait qu'elle n'ait jamais pratiqué seule mais systématiquement accompagnée et guidée par sa sœur, qui serait moins prudente qu'elle, mais qui aurait un meilleur sens de l'orientation. Elle ajoute :

« Elle a un meilleur sens de l'orientation parce qu'elle sortait plus que moi, du style elle allait plus à Montpellier par exemple, elle connaissait mieux Montpellier que moi, et puis ben, elle sortait à vélo plus que moi etcetera ».

Si Marina se faisait accompagner par sa sœur, il est bien plus courant qu'au sein des fratries, ce rôle d'accompagnateur·rice soit assuré par un frère (parfois même le frère cadet) qui, la plupart du temps, est tout aussi disposé que sa sœur à penser qu'une jeune fille ne doit pas se déplacer seule.

Comme nous l'avons souligné, les adolescent·e·s particulièrement disposé·e·s à *s'aventurer* sont essentiellement des garçons. Si dans une bien plus grande mesure, ceux-ci pratiquent et appréhendent la ville (ou le village) comme une infinité d'espaces à explorer, dans une bien plus grande proportion, les filles la (ou le) pratiquent et l'appréhendent comme un nombre réduit d'espaces à traverser.

Contrairement aux adolescentes, la majorité des adolescents ne doutent pas de leurs capacités à s'orienter dans l'espace, et surtout, ne sont pas aussi préoccupés par l'idée de se retrouver dans un endroit qu'ils ne connaissent pas. De fait, ce sont notamment les réponses à la question « *Est-ce que tu t'es déjà perdu·e ?* » qui ont permis de rendre compte à quel point les rapports à l'orientation et à la « désorientation » des adolescent·e·s sont sexués. Si la majorité d'entre eux/elles s'estiment perdu·e·s à partir du moment où ils ne savent plus où ils/elles sont, ceux/celles qui ne s'estimeraient perdu·e·s qu'à partir du moment où ils/elles n'auraient plus aucun moyen pour retrouver leur chemin, sont essentiellement des garçons (de milieux socio-économiques et résidentiels variés).

Nous : « *Est-ce que tu t'es déjà perdu ?* »

Théo²⁹⁹ : « *Euh, à vélo ?* »

Nous : « *Peu importe* »

299. Term. S, pratiquant *adepte* – *confidentiel*.

Théo : « *Je me suis jamais perdu. Ben j'ai un bon sens de l'orientation en fait donc euh je me suis jamais perdu, après ça dépend ce que vous entendez par perdu ?* »

Nous : « *Ton sens à toi* »

Théo : « *D'accord alors je me suis jamais perdu, pour moi se perdre c'est n'avoir plus aucun moyen pour retrouver son chemin, son orientation, je veux dire s'il y a des gens autour par exemple, on peut toujours, on est pas perdu, on sait où on est* ».

À la différence des filles considérant qu'elles ne se sont jamais perdues parce qu'elles n'ont jamais pris le risque de se perdre, ces garçons estiment qu'ils ne se sont jamais perdus dans la mesure où ils ont toujours trouvé le moyen de retrouver leur chemin, y compris lorsqu'ils ne savaient plus où ils étaient.

Nous : « *Est-ce que tu t'es déjà perdu pendant tes déplacements ?* »

Mihály³⁰⁰ : « *Je sais pas, non, je pars du principe que si on a un téléphone, et on a internet ou n'importe quoi, on est jamais perdu !* ».

Alors que la tendance est généralement inverse pour les filles, l'adolescence se traduit ainsi pour la plupart des garçons par une période de renforcement de leur disposition à aimer explorer des espaces inconnus. Pour certains, cette disposition n'avait pas du tout été incorporée durant l'enfance, mais a tout de même été acquise et renforcée au cours de l'adolescence. Le parcours de Nathan paraît particulièrement intéressant à analyser à ce titre, notamment pour comprendre quelles dimensions permettent de faciliter cette incorporation.

À six ans, Nathan perd son père (maladie). Il a appris à faire du vélo, et dispose d'un vélo personnel, mais il est alors particulièrement craintif, et même lorsqu'il en a l'occasion, il préfère – à l'instar de son frère aîné (de deux ans) – rester à l'intérieur.

Le fait qu'il réside alors au bord d'une route départementale participe à renforcer sa peur du monde extérieur :

« J'avais appris à en faire mais j'en faisais pas en fait » [...] « J'osais pas, on osait pas sortir... moi le vélo je voyais ça comme dangereux ».

À douze ans, il réside dans un village de la Drôme dans un « *quartier de lotissements* » qu'il estime davantage propice à l'utilisation du vélo. Alors qu'il se fait offrir un nouveau vélo à sa taille et qu'il obtient la liberté d'en faire tout seul, ses tendances à craindre l'espace public en général et la route en particulier, ainsi que ses tendances à assimiler le vélo à une pratique particulièrement dangereuse vont être transformées, voire converties. Alors que son grand frère joue de plus en plus au foot, lui va s'approprier le vélo comme un partenaire permettant de partir à l'aventure et d'explorer son quartier de résidence, puis son village, puis bien au-delà. De fait, son vélo (un VTT) devient son compagnon, auquel il donne même un nom, « *Tornado* », soit le nom d'un des chevaux de fiction les plus emblématiques de Zorro, notamment caractérisé par sa robe noire,

300. Term. STMG, pratiquant *récréatif-baladeur-jamais en solitaire*.

son obéissance, sa rapidité et son aptitude au combat. Avec sa monture, il se met à réaliser seul des pratiques exploratoires qu'on pourrait qualifier de mobilités *de tâtonnement*, au cours desquelles il se challenge lui-même, en se fixant puis en repoussant par petits à-coups ses propres limites ainsi que celles fixées par sa mère :

« J'essayais d'aller, toujours plus loin, toujours m'écarter un peu plus de euh... d'aller voir euh, j'avais un village voisin, j'me disais est-ce que j'suis capable d'y aller, c'est toujours un peu un défi [...]. On cherche aussi à aller beaucoup, à je sais pas, à titiller nos limites... Moi c'est ce que j'essayais, par exemple une semaine je vais jusqu'à ce point-là, après je vais essayer d'aller plus loin, pour découvrir ».

Non seulement il se met à sortir de plus en plus, mais en roulant de plus en plus fréquemment sur la route en cohabitation avec les voitures, et en dépassant par pallier, les limites territoriales que sa mère lui impose.

En parallèle, alors qu'il n'a auparavant jamais fait de vélo en tant que moyen de transport, et qu'il n'a jamais vu sa mère (qui continue à assurer seule son éducation) en faire pour ses déplacements non plus, il se met à utiliser son vélo pour se rendre occasionnellement au collège, situé à environ cinq minutes de chez lui. De surcroît, il utilise également son vélo pour aller voir en cachette ses premières petites copines. Notons au passage que si cette pratique est assez courante chez les garçons, il est plus rare que des filles se déplacent à vélo dans un village ou quartier voisin pour rendre visite à leurs premiers amours.

Certes, les conversions de tendances à penser et à agir de Nathan ont été facilitées par sa mobilité résidentielle et par son gain d'indépendance associé à sa montée en âge et son nouveau statut de collégien. Et sans doute, ne faut-il pas négliger la force de sa socialisation « masculine » antérieure, notamment caractérisée par son identification à des héros masculins, qui à l'image de Zorro, affichent un goût particulier pour l'aventure et les défis physiques. Mais, à en croire les propos de sa mère, Nathan n'aurait pas bénéficié des mêmes opportunités pour incorporer au cours de l'adolescence, des dispositions à aimer pratiquer seul d'une part, et à aimer explorer des espaces inconnus d'autre part, s'il avait été une fille. De fait, après nous avoir expliqué qu'elle avait d'autant plus cherché à accorder de liberté à ses deux fils qu'elle en avait elle-même été particulièrement privée durant son adolescence, nous avons cherché à la faire réfléchir et (surtout) à la faire argumenter en lui demandant si elle pense qu'elle aurait fait de même si elle avait eu deux filles.

« Oui ! Ah oui ! J'ai tellement été privée si vous voulez, que c'était vraiment important pour moi, alors oui je pense, oui... Après c'est sûr qu'une fille, on peut moins la laisser partir seule, ou aller n'importe où parce qu'on sait jamais, on sait pas ce qui peut arriver... C'est quand même différent, mais c'est pas pour ça qu'il faut rester enfermée. J'aurais peut-être, oui j'aurais essayé de savoir plus où elle va, mais j'aurais tout fait pour, pour qu'elle ait plus de liberté que moi. Moi je discutais pas, moi y'avait pas de discussion possible, c'était comme ça, mais donc oui, si j'en avais eu, si j'avais une fille elle aurait eu plus de liberté, ah ça oui ! Et sans doute un peu moins que mes garçons, enfin pas moins, mais euh plus faire attention, un peu plus surveillée disons » (Mère de Nathan, 49 ans, notaire).

À 15 ans, alors qu'il vient juste de déménager dans une commune de près de 8 000 habitant·e·s située au nord-ouest de Montpellier (1^{ère} couronne), Nathan doit subir une opération chirurgicale (« une greffe osseuse de la branche aux pieds ») à la suite de laquelle il reste en fauteuil

roulant pendant quasiment deux années au cours desquelles sa mère le conduit partout où il doit se rendre. Bien que remis sur pied un peu avant ses 17 ans, il ne refait pas de vélo pour autant : son usage n'est pas vraiment « *à la mode* » dans son lycée. Mais, au cours d'un séjour dans le nord de la France chez un copain, pendant ses vacances d'été, il a l'opportunité de faire plusieurs randonnées avec le père de son ami, particulièrement féru de VTT :

« Lui il faisait du vélo de compét mais bon, avec nous voilà il en faisait un peu plus soft, on allait dans les forêts dans les chemins les trucs comme ça ».

Durant cette période, Nathan marche toujours en boitant, mais il réalise lors de ce séjour qu'à vélo il peut aller partout, passer partout, et que son handicap, n'est pas visible. En rentrant de vacances, il se fait offrir par son oncle un VTT à suspension avant, bricolé à partir de différentes pièces de vélos « sportifs » de grande qualité. Dès la rentrée, il se met à l'utiliser tous les jours pour se rendre et revenir de son lycée, situé à près de six kilomètres de son lieu de résidence. Le vélo lui permet ainsi de retrouver de l'indépendance dans ses mobilités, il n'est plus dépendant de sa mère et cela le réjouit. Il pourrait prendre le bus, mais il juge que la desserte n'est pas assez fréquente, et surtout, que le bus ne permet pas de faire de sport. Particulièrement frustré d'en avoir été privé pendant deux ans, le vélo représente dorénavant pour lui la possibilité de se renforcer physiquement sans abîmer ses pieds encore fragiles, mais également d'explorer les environs de Montpellier, en s'aventurant dans des espaces inconnus :

« C'est quelque chose à quoi je pensais pas avant, mais là vraiment j'ai recommencé le vélo en me disant c'est le sport ! C'est le truc qui va te permettre de te dépenser ou ce genre de chose de truc, tout en gardant cette idée de déplacement derrière... et puis comme je vous ai dit, j'adore parce que je change, toujours je découvre des nouveaux chemins, des nouveaux endroits, des quartiers que je connaissais pas, ça j'adore, le vélo c'est trop bien pour ça ».

Comme le suggère son discours, son séjour passé chez son « *pote* » semble avoir joué un rôle non négligeable vis-à-vis de sa conversion vers une *manière d'être pratiquant adepte*. Si dans son cas, le séjour en question s'est effectué sous la surveillance et la responsabilité d'un adulte, il est à noter que les garçons acquièrent généralement plus tôt la possibilité de partir en vacances sans être sous la responsabilité d'adultes. Avant les filles, ils ont ainsi l'occasion d'expérimenter des moments d'indépendance et de liberté de mouvement en rupture rituelle et saisonnière avec le quotidien. Selon Michel Bozon et Catherine Villeneuve-Gokalp (1994), ce n'est qu'à 20 ans que les filles rejoignent le niveau des garçons sur cet aspect.

En dehors des trajets domicile-lycée, Nathan explique qu'il lui arrive aujourd'hui d'improviser tout seul des randonnées avec son VTT. En outre, il utilise de plus en plus son vélo pour sortir, souvent de nuit, en rentrant seul, sans éclairage, fréquemment au-delà de minuit. Bien qu'il soit ainsi devenu *adepte (confidentiel)*³⁰¹, et qu'il ait incorporé durant l'adolescence, une disposition à aimer explorer des espaces inconnus, il n'a jamais acquis de disposition particulière à *traîner* dans l'espace public, et ne s'est par conséquent jamais adonné à des mobilités d'ancrage dites « de

301. Rappel : à l'opposé des *adeptes-partisan·e·s*, qui tendent à fédérer et à se fédérer autour de leur·s pratique·s du vélo, les *adeptes-confidentiel·le·s* entretiennent un rapport passionné plus personnel au vélo, et ne cherchent pas spécialement à en faire la promotion.

stationnement », au cours desquelles il s'agit surtout d'occuper un lieu. Nous verrons par la suite que ce constat peut notamment être mis en lien avec un sentiment particulier de vulnérabilité associé à son handicap physique.

3. L'adolescence, ou le renforcement des dispositions sexuées à (ne pas) *trainer* dans l'espace public

Comme nous l'avions relevé dans le Chapitre 4 (3.1), on peut distinguer trois variations de *récréatifs·ves* en fonction de leurs rapports à l'exploration de l'espace. Une partie d'entre eux/elles, essentiellement des garçons, n'hésitent pas à s'aventurer dans des lieux éloignés et méconnus, en se fixant puis en repoussant par à-coups les limites de leur champ spatial des possibles. Dans une même logique « non-localiste », certain·e·s, essentiellement des filles, pratiquent quasi exclusivement vers des lieux et via des itinéraires familiers³⁰². D'autres, sont davantage « localistes », et s'adonnent principalement à des mobilités d'ancrage « circulaires », se traduisant par le fait de tourner aux alentours du quartier de résidence pour se divertir ; ou « de stationnement », au cours desquelles il s'agit surtout d'occuper un lieu, notamment en jouant à des jeux, en faisant des dérapages, ou des figures.

Malgré le fait que, dans une plus grande mesure que les garçons, les filles déclarent avoir appris à faire du vélo dans un espace relativement exigu, explicitement délimité, voire cloisonné (exemple : un jardin/une cour fermée, voire une terrasse/un balcon), leurs discours suggèrent qu'elles s'adonnent durant l'enfance presque autant que les garçons à des mobilités d'ancrage « circulaires » ou « de stationnement », revêtant une disposition à ne pas craindre de *traîner* dans l'espace public. Mais l'adolescence se traduit généralement par un renforcement des dispositions sexuées à (ne pas) *traîner* dans l'espace public. De fait, la disposition à « tourner » ou à « stationner » durant l'enfance tend d'une part à se désactiver chez les filles (tous milieux confondus), d'autre part à se renforcer chez les garçons, notamment chez ceux issus de classes populaires, et notamment chez ceux résidant en quartier prioritaire.

Chez certains, la montée en âge se traduit même précisément par une évolution des pratiques d'exploration/d'aventures vers des mobilités « de stationnement » en passant par des pratiques de mobilités « circulaires ». C'est par exemple le cas de Rayan, qui fait partie des garçons assimilant le vélo à l'enfance et ne s'autorisant à en faire aujourd'hui que sous la forme d'acrobaties (Chapitre 6 : 2.2) :

« Euh déjà quand j'ai appris à faire du vélo, quand j'en faisais c'était pour me promener avec mes potes. On partait un peu n'importe où quoi. Après, vers 10-11 ans, c'était là pour tourner dans le quartier, c'est pas mon... moyen de transport on va dire, juste pour traîner dans le quartier avec les potes. Et après, à partir 12-13 ans, j'ai arrêté de faire du vélo. Depuis, si je fais du vélo c'est juste pour faire euh vite fait, pas grand-chose, juste je prends un vélo, je lève un peu la roue, je fais des levers des trucs comme ça mais je fais pas vraiment du vélo, j'en fais plus du vélo » (Rayan, 1^{ère} STMG, pratiquant récréatif-ludo-sportif-pratique solitaire appréciée).

302. Pratiques qui semblent se rapprocher de celles des *utilitaristes* à la grande différence que les mobilités des récréatifs ne répondent pas à un besoin de déplacement.

On comprend à travers ce discours qu'à l'instar de Rayan, certains garçons faisant occasionnellement, voire régulièrement du vélo sous la forme de mobilité « de stationnement » ne considèrent pas qu'ils font du vélo. Ce constat mériterait une attention particulière de la part des concepteurs·rices des futures enquêtes sur les mobilités des ménages.

Par ailleurs, comme Rayan, qui s'adonne notamment à ce type de mobilités aux abords d'un *citystade*, souvent en attendant de pouvoir jouer/entrer en jeu, les récits de nombreux garçons permettent de révéler le rôle opéré par les équipements sportifs urbains mis en place par les collectivités dans le renforcement des dispositions sexuées à *traîner* durant l'adolescence. De fait, qu'ils leur soient délibérément « destinés » ou non, ce type d'équipement rassemblent essentiellement des garçons (Maruéjols, 2012 ; Raibaud, 2014) et constituent souvent des lieux aux abords desquels ceux-ci s'adonnent à des formes de mobilités « de stationnement ».

Aucune fille de notre échantillon n'a continué à s'adonner durant l'adolescence à ce type de mobilités à vélo. Même en présence d'autres filles, aucune n'est encline à pratiquer le vélo en occupant une place, un parking, une esplanade. Aucune n'est encline à squatter les abords de son lycée, en s'affichant comme le font certains garçons, en train de faire des acrobaties, figures et/ou dérapages. Mais également, aucune n'est encline à pratiquer le vélo en occupant une aire urbaine dédiée aux pratiques dites « de glisse » (*skateparks*, modules de *street skate*) dont le BMX fait notamment partie (Escaffre, 2005).

Certaines ont continué ou se sont mises à pratiquer de manière « circulaire », mais en privilégiant des espaces aux « frontières qui procurent un sentiment d'intimité et de sécurité et qui établissent une relation claire intérieur/extérieur » (Shirtcliff, 2010 : 18). C'est principalement le cas d'adolescentes qui se réunissent/réunissaient entre copines dans un parc le week-end, pour rouler dans l'optique de perdre du poids (Chapitre 6 : 3.1.2)

Comme nous allons le voir, le décalage entre les propensions des filles et des garçons à « tourner » ou à « stationner » semble en partie renforcé par des pratiques éducatives sexuées, mais les premières expériences de harcèlement que font les filles lors de la préadolescence ou en début d'adolescence s'avèrent tout aussi déterminantes. Le cas de Laïla (Term. STMG, pratiquante *utilitariste-choix pratique*) est éclairant à ce titre. Elle raconte que lorsqu'elle avait 11 ans, elle adorait, durant les vacances d'été, se rendre sur une petite place située près de chez elle, avec le BMX de son frère aîné (qui lui avait 15 ans et venait d'avoir un scooter). Elle explique qu'elle était « *plutôt assez forte* », qu'elle arrivait à « *en faire en arrière* », à mettre les pieds sur les cales, à « *faire tourner le guidon* », etc. Mais, sujette à des formes de harcèlements sexuels, elle a fini par arrêter :

« En fait y'avait des gars, de l'âge de mon frère, ils venaient fumer sur un banc de la place, au début ils me calculaient pas, donc ça allait, mais un jour ils ont commencé à être relou, c'est pas qu'ils me draguaient mais genre ils ont commencé à me parler, je voyais qu'ils me moquaient, ils faisaient des mauvaises remarques... genre il y en un qui m'a demandé si ça me faisait du bien, euh si ça me faisait jouir la selle et tout, bref trop relou ! Et après je l'ai dit à mon frère il voulait les taper... et je me souviens, après j'étais, du BMX j'en avais refait, j'avais une copine elle avait un jardin, et je l'avais pris une fois ou deux, on en avait fait dans le jardin ».

Comme Laïla, la plupart des filles apprennent à penser et à agir en tant que « proie sexuelle », particulièrement vulnérable. Très vite, elles apprennent qu'elles sont d'autant plus embêtées lorsqu'elles se déplacent seules, lorsqu'elles semblent ne pas savoir où elles vont, ou pire, lorsqu'elles stationnent. Très vite, elles apprennent à « tracer » (Zaffran, 2016).

Que ce soit par le biais de mises en garde, d'interdictions formelles, ou de protection rapprochée, les parents jouent généralement un rôle essentiel vis-à-vis de la désactivation de la disposition des filles à *traîner* (cf. cas de Morgane cité précédemment). Certains parents, appartenant notamment au pôle économique des classes moyennes-supérieures, attachent également une grande importance à ce que leurs fils ne traînent pas/ne squattent pas. Il ne s'agit alors jamais de les protéger contre les risques de harcèlements sexuels, mais essentiellement de contrôler leurs fréquentations. La mère de Matthieu (42 ans, DRH) explique par exemple qu'elle n'aime pas l'idée que ses fils (17 et 14 ans) traînent. Selon elle, « *ceux qui passent leur temps dans la rue* » ne peuvent pas être de « *bonnes fréquentations* », ils ont nécessairement des pratiques illicites : notamment la consommation de drogue et/ou d'alcool. Or elle estime que les fréquentations de ses garçons seront déterminantes vis-à-vis de leur réussite scolaire, puis professionnelle :

« Parce que la vie est faite de rencontres, et c'est, c'est ça qui détermine ton chemin, c'est les rencontres que tu fais, et ce que, ce qu'elles vont t'apporter, ce que tu vas en retirer, en fonction de comment tu vas les appréhender etcetera ».

En parallèle, on repère dans son discours qu'elle attache une importance capitale à l'autonomie, à l'indépendance et à la responsabilisation de ses garçons en matière de mobilité. Les expériences réalisées et les compétences qu'ils acquièrent doivent leur être profitables à moyen-terme. On retrouve ici toute la logique de l'« encadrement préparateur » (Rivière, 2017a) (Chapitre 1 : 1.1). S'ils ne sont pas encouragés par leurs parents à *traîner* dans la rue avec leur vélo, les garçons concernés figurent néanmoins parmi les plus enclins à s'adonner à des pratiques sportives formelles. Ainsi deux garçons concernés ont pratiqué le BMX en club durant plusieurs années de leur adolescence. Dans ce cadre, les heures qu'ils passaient à s'entraîner dans des aires urbaines dédiées aux pratiques dites « de glisse » (*skateparks*, modules de *street skate*) pour atteindre des objectifs de performance n'étaient pas perçues comme une perte de temps par les parents.

Si quel que soit leur milieu social les adolescentes sont généralement sujettes à un encadrement plus « protecteur » que les garçons du même âge, on peut observer des variations dans les stratégies de protection selon les milieux socio-économiques. Nos constats tendent à corroborer sur ce point les observations de Michel Bozon et Catherine Villeneuve-Gokalp (1994) selon qui – à l'inverse des garçons – les filles de milieu populaire tendent à être plus strictement contrôlées que les filles de cadres qui bénéficient généralement d'un contrôle plus souple – « Ainsi, alors qu'on continue à observer une sorte de double standard selon le sexe en milieu populaire, on peut parler d'une tendance au rapprochement dans le traitement des garçons et des filles en milieu aisé, autour d'une norme intermédiaire de contrôle indirect des sorties » (p. 1529).

Cependant, nos données suggèrent que le clivage en question n'est pas tant le fait de variations d'intensité de contrôle que de différences de stratégies (plus ou moins conscientes) de contrôle. De fait, il semble que d'une manière générale, les familles des classes populaires et du pôle économique des classes moyennes intermédiaires soient davantage dans une dynamique

d'encadrement visant à *éviter le danger* (dynamique par ailleurs particulièrement prégnante en QPV), tandis que celles des pôles culturels des classes moyennes intermédiaires et moyennes supérieures ainsi que les « technocrates » se positionnent davantage dans une dynamique *d'accompagnement* visant à *composer avec le danger*. Dans la première dynamique (*d'encadrement*, visant à *éviter le danger*), les rôles féminins et masculins sont plus clairement différenciés. Tout est mis en œuvre (notamment par la mère) pour que l'adolescente ne soit pas confrontée aux menaces, notamment par le biais de règles explicites mais peu expliquées, on veillera davantage à ce que celle-ci reste à l'intérieur, soit accompagnée lors de ses déplacements, ne s'aventure pas dans des lieux inconnus, ne traîne pas dans l'espace public, notamment la nuit. Dans la seconde dynamique (*d'accompagnement*, visant à *composer avec le danger*) les rôles féminins et masculins sont moins clairement différenciés. Il s'agit également de limiter le danger, mais notamment en apprenant à composer avec. Avec l'ambition première d'établir une relation de confiance parents-enfants, tout est mis en œuvre pour que l'adolescente sache d'elle-même comment reconnaître les menaces et comment réagir en fonction. En encourageant le développement de son autonomie et de son indépendance ainsi qu'en l'incitant au dialogue³⁰³, on veillera davantage à ce qu'elle apprenne quelles précautions prendre ou tactiques mettre en place si elle est amenée à se déplacer seule, à chercher son chemin, ou à stationner (exemple : attendre le bus), notamment la nuit :

« On en parle, elle sait que, parce que je lui ai dit et répété, que quand on est une fille, et surtout quand on est une jolie fille, ce qui est, ce qui est quand même son cas hein on va pas se mentir, ben il faut faire attention, être vigilante. J'aime pas trop qu'elle se déplace seule, mais on a pas vraiment le choix, je veux dire il faut vivre ! Et comme je lui répète, elle sait que quand elle est seule, c'est bien de suivre des mouvements, des groupes, de pas montrer qu'elle est seule en fait, et puis, de filer, pas faire du sur-place quoi, ou alors si elle doit s'arrêter, plutôt rentrer dans un commerce ou quoi, et, et demander son chemin, mais pas rester planter, à attendre » (Mère de Mathilde, 57 ans, « intellectuelle »).

Notamment parce que la plupart des adolescentes mettent en place des stratégies pour échapper à la surveillance de leurs parents, toutes se retrouvent exposées un jour ou l'autre aux dangers desquels les parents visent à les protéger. Il semble à ce titre, que pour les filles concernées par une dynamique *d'encadrement* visant à *éviter le danger*, les expériences de harcèlement sexuel se soldent davantage par un renforcement des dispositions *assujettissantes* à craindre de se déplacer seule, de *s'aventurer*, et de *traîner*. À l'opposé, les filles davantage préparées – le plus souvent par leur mère – à faire face à des situations de danger caractéristiques, semblent moins enclines à renoncer à leurs habitudes en se pliant de manière radicale aux principales injonctions *assujettissantes*.

Il n'en demeure pas moins qu'au même titre que les dispositions à craindre de se déplacer seule et de *s'aventurer*, l'inclination à craindre de *traîner* s'avère particulièrement « féminine ». De fait, les filles concernées par des pratiques éducatives visant à les préparer à composer avec le danger ne sont pas pour autant disposées à ne pas craindre de *traîner*.

303. Nos constats recourent ainsi des distinctions entre les axes « autonomie/fusion », « ouverture/fermeture » et « normative/communicationnelle » (Widmer, Kellerhals et Levy, 2003) présentées dans le premier chapitre.

Aussi, alors qu'indifféremment de leurs *manières types d'être pratiquant·e*, la quasi-totalité des garçons interviewés n'associent à la pratique du vélo d'autres dangers que celui que représente la circulation motorisée, et déclarent systématiquement se sentir plus « *en sécurité* » à pied qu'à vélo, près d'un tiers des filles de notre échantillon, résidant principalement à proximité du centre-ville de la métropole ou en première couronne, et étant notamment concernées par une dynamique *d'accompagnement* visant à *composer avec le danger*, attestent du sentiment inverse, avançant l'idée qu'à vélo « *tu te fais moins remarquer* » et/ou « *tu peux partir plus vite en cas de danger* ». Une tendance systématiquement animée par une peur sexuée incarnée par l'éventualité d'une agression sexuelle :

« *Euh, moi je me sentirais plus en sécurité à vélo, comme ça tu peux partir plus vite si y'a un danger, après c'est vrai y'a les voitures mais euh non, en vélo quand même !* » (Alexia, Term. S, pratiquante utilitariste-choix pratique).

Si pour la plupart, la tendance en question prend surtout sens en soirée, la peur de se déplacer la nuit – et pire de *traîner* la nuit – est exprimée de manière plus systématique chez les filles non pratiquantes, ou ayant peu d'expérience de pratiques. À l'opposé, la tendance à se sentir plus « *en sécurité* » à vélo qu'à pied jour et nuit confondu·e·s, est de manière très significative, repérable chez les pratiquantes (*adeptes* et *utilitaristes*) les plus assidues³⁰⁴ de l'échantillon, qui sont également les plus enclines à se déplacer de nuit.

Cependant, y compris chez ces dernières, au moment de l'entretien le choix du vélo pour se déplacer ne constituait pas nécessairement une stratégie consciente visant à combattre leur sentiment de vulnérabilité. Les discours des mères interviewées confirment d'une part, que lorsqu'elle est manifestée, la tendance à penser le vélo comme un mode de déplacement plus rassurant est le plus souvent partagée par leur fille, d'autre part, qu'elle correspond plus systématiquement pour les mères à une stratégie consciente, notamment chez celles étant ou ayant été des pratiquantes assidues (notamment *récréatives* ou *adeptes*). La mère de Mathilde (57 ans, « intellectuelle ») est dans ce cas. À propos de sa fille, qui se déplace quasi-systématiquement avec une copine à elle (également interviewée), elle déclare :

« *Je suis plus tranquille quand elles sont en vélo que quand elles sont à pied. J'explique ça facilement, c'est parce qu'à pied euh je trouve que, bon ce sont des jeunes qui sont relativement jolies, enfin même celles qui sont pas jolies elles se font embêtées aussi, mais d'autant plus quand elles sont jolies, et je trouve qu'à vélo, c'est plus, ça passe plus vite, elles se font moins remarquer. [En]fin quand je dis elles se font moins remarquer, ou si elles se font remarquer c'est, plus, c'est fugace quoi, euh j'ai beaucoup moins peur qu'on les suive à vélo, que de se faire suivre à pied et de se faire embêter à pied* ».

Ces propos permettent de rendre compte d'une des principales contradictions des injonctions socialisatrices auxquelles les adolescentes sont sujettes. D'une part, elles apprennent généralement qu'elles doivent prendre soin d'elles et se faire belles pour plaire, d'autre part elles intègrent que le fait d'être jeunes et jolies les rend particulièrement vulnérables dans l'espace public.

304. Celles qui déclarent pratiquer plusieurs fois par semaine.

Aux yeux de la mère d'Eva (43 ans, « technicienne », en reprise d'études), actuelle *utilitariste*, se déplacer à vélo (elle possède comme sa fille, un vélo « *dame* », avec une selle basse), c'est notamment minimiser le risque d'afficher sa silhouette et sa démarche « *de femme* »³⁰⁵ :

« On s'est séparé y'a pas longtemps avec mon mari, y'a quatre mois, et donc euh un soir il m'envoie un message et il me dit : "est-ce que c'est normal que Eva soit en ville à vélo, à l'heure qu'il est ?", et je lui ai dit "je l'ai autorisée à sortir et à mon avis, il me semble que c'est mieux à vélo qu'à pied". Moi je suis plus rassurée quand elle est à vélo parce qu'elle se fait pas emmerder, parce que quand t'es à vélo, si y'a des mecs, euh on voit pas la façon dont elle marche, fin elle est moins sujette à se faire emmerder par des mecs. [...] Je l'ai vérifié moi-même, quand euh des fois je sors le soir et que je rentre tard à vélo, je me sens beaucoup plus secure qu'à pied, je ferais pas la même chose à pied et à vélo ».

En rassurant certaines filles comme leurs mères (rarement dans la catégorie « populaire »), le vélo agit en faveur de leur sentiment de sécurité dans l'espace public. Il constitue une stratégie plus ou moins consciente leur permettant d'investir l'espace public en s'émancipant en partie de leur inclination à s'y sentir particulièrement vulnérables. Dans la mesure où le choix du vélo leur permet ainsi de s'écarter du rôle que l'institution leur assigne et de détourner les attentes de l'univers rigide dans lequel elles évoluent, il peut être assimilé à ce qu'Erving Goffman (1968) appelait une « adaptation secondaire ». Et dans la mesure où cette « adaptation secondaire » se traduit pour celles qui en sont capables par un accès augmenté à la ville, elle constitue quelque part un « avantage différentiel » (Lareau, 2003).

Cependant, qu'elle soit mise en place de manière consciente ou pas, cette stratégie ne permet pas de contrer la disposition des filles à craindre de *traîner* dans l'espace public, laquelle limite leurs possibilités réelles de s'adonner à des pratiques du vélo prenant la forme de mobilités d'ancrage/d'occupation de l'espace, et notamment « de stationnement ».

Qu'elles soient plus ou moins concernées par les dispositions à craindre de se déplacer seules et/ou de *s'aventurer* et/ou de *traîner*, les filles bénéficient généralement au cours de l'adolescence d'alternatives de pratiques du vélo considérablement limitées les conduisant à accumuler moins d'expériences que les garçons. Dans la partie qui suit, nous allons voir que ces moindres expériences se traduisent en déficits de compétences et/ou de sentiments de compétences, participant à renforcer les mêmes dispositions « féminines » *assujettissantes* qui les alimentent.

4. L'adolescence, ou le renforcement des compétences cyclistes sexuées

Cumulées avec un déficit d'expérience de pratiques se traduisant par des compétences limitées, les dispositions décrites, et notamment l'inclination à craindre de se déplacer seule, représentent un frein considérable vis-à-vis de la propension des filles non pratiquantes à refaire du vélo. Si la

305. Il est à noter qu'elle portait des talons le jour de l'entretien, après lequel elle devait sortir dîner. Après relecture de l'entretien, il nous a semblé qu'elle souhaitait développer l'idée selon laquelle à vélo, les talons perdent à la fois de leur potentiel esthétique (mise en valeur des courbes) et de leur potentiel ralentisseur (les talons faisant généralement obstacle à la vitesse).

plupart demeurent susceptibles de pratiquer à nouveau, notamment de manière récréative, dans le cas d'une opportunité de sortie collective qui se présenterait, ce n'est pas le cas de quatre adolescentes de notre échantillon (ex-récréatives), qui ont la particularité de douter d'être capables de faire du vélo aujourd'hui. Si elles résident dans des zones urbaines variées, toutes sont issues de la catégorie « populaire » ou « technicienne », toutes n'ont pratiqué que dans des environnements isolés de la circulation motorisée (cour, jardin, parc, place, etc.), toutes ont arrêté très tôt (avant le collège ou à la « mi-collège ») et toutes déclarent que leurs parents leur ont accordé moins de liberté de sortie que les parents de leurs copines.

Amélie (Term. L, catégorie « technicienne ») est l'une d'entre elles. Relativement bridée par ses parents quant à ses sorties tout au long de son adolescence, elle n'a jamais pratiqué seule et jamais en dehors d'un même parc. Alors même qu'elle jouit aujourd'hui d'une plus grande indépendance, elle se retrouve dans une impasse lorsqu'on lui propose une balade en groupe :

« Une copine me propose parfois des balades [à vélo] en forêt mais je dis non... parce qu'en fait, vu que j'en n'ai pas fait depuis cinq ans je sais plus si je sais encore en faire ».

Parce que les compétences requises peuvent fortement différer selon l'environnement et le type de pratique du vélo considérée (exemple : *fixié*), le choix d'appréhender le large champ des pratiques de mobilité à vélo implique, pour faciliter l'analyse, d'identifier des indicateurs de compétences élémentaires mobilisées dans la plupart de ces pratiques. Pour ce faire, nous avons contacté la totalité des vélo-écoles de la Fédération Française des Usagers de la Bicyclette de France (environ 80), puis synthétisé une série de critères et indicateurs communs aux grilles utilisées par la plupart d'entre elles pour évaluer les niveaux de compétences et de progression de leurs élèves. Cette démarche nous a conduit à produire la grille suivante :

Tableau 31 . Grille d'analyse de compétences élémentaires déclarées par les adolescent·e·s lors des entretiens

Critères	Indicateurs
Équilibre	Savoir prendre un virage serré sans poser le pied à terre
	Lâcher une main, bras tendu en ligne droite
	Lâcher une main, bras tendu dans un virage
Efficience	Savoir changer les vitesses
	Changer les vitesses sans regarder ses mains
Adaptabilité au terrain	Savoir rouler sur une surface non lisse
	Savoir lever la roue avant pour franchir un petit obstacle
	Savoir descendre une forte pente
Mécanique de base	Entretien courant
	Crevaision / réparation
	Équipement de sécurité
	Régler les freins

C'est précisément le caractère rudimentaire des indicateurs retenus qui permet de faire parler la grille. Confrontée aux données issues des entretiens, celle-ci nous permet de relever que – parmi les individus déclarant ne pas disposer de ces compétences mobilisables dans la plupart des pratiques de mobilité à vélo – on retrouve une très grande majorité d'adolescentes, et notamment d'adolescentes résidant en QPV. Bien que probablement renforcé par le fait que les filles sont généralement socialisées à se percevoir moins habiles dans les activités physiques et sportives que les garçons (Amireault, Lemieux et Massie, 2014), ce constat semble fortement lié au fait que les adolescentes sont plus nombreuses à ne pas pratiquer d'une part, et que celles qui pratiquent accumulent généralement moins d'expériences que les garçons d'autre part. Si, comme nous l'avons vu, certaines déclarent ne pas savoir si elles seraient capables de manier un vélo aujourd'hui parce qu'elles n'ont pas pratiqué depuis de nombreuses années, d'autres, qui ont également très peu pratiqué, déclarent devoir poser le pied à terre pour négocier la plupart des virages, ou pour croiser/contourner d'autres usagers·ères. Qu'il s'agisse davantage d'un sentiment d'incompétence ou d'un réel déficit de compétence, les filles concernées laissent fréquemment entendre que leur peur de tomber/glisser (notamment lorsqu'il pleut) les empêche/les ont empêchées d'apprendre certains gestes basiques.

Nous : « *Est-ce que tu sais lâcher une main du guidon pour indiquer que tu vas tourner par exemple ?* »

Awa³⁰⁶ : « *Non, j'ai peur... j'ai jamais essayé, mais rien que le fait de me dire si je lâche une main je pourrais tomber, ça m'empêche en fait, du coup j'ai jamais essayé* ».

En conséquence, bien souvent les filles concernées voient leurs opportunités réelles de pratique considérablement limitées. Alors qu'elles ont généralement appris à éviter les zones trop isolées, à l'abri des regards, elles n'osent pas non plus s'aventurer dans les zones encombrées, les obligeant à poser le pied à terre sans arrêt et/ou à descendre fréquemment de leur vélo. Au-delà de la peur de tomber, la peur de renverser quelqu'un revient souvent dans leurs discours : un constat qui semble tant lié au souci de l'autre qu'au fait que les filles peu confiantes en leurs compétences d'équilibre et d'adaptabilité au terrain empruntent très fréquemment les trottoirs. En surcroît de la peur de se faire mal et/ou de faire mal, la peur de faire du vélo en cohabitation avec le trafic motorisé est fréquemment avancée par les filles pour expliquer leur faible expérience et/ou leur déficit de compétences. Comme nous l'avons vu, aux yeux des adolescentes comme à ceux de leurs parents, le risque routier ne se traduit pas uniquement par la menace d'accident à proprement parler, mais aussi par celle de l'enlèvement (« *kidnapping* », « enlèvement », « capture »), indissociable de la menace du viol, qui constituent des craintes ni manifestées par les garçons interviewés, ni par leurs parents à leur sujet.

Mais les compétences relatives à la *mécanique de base*, s'avèrent de très loin être l'axe le plus clivé. En effet, à titre d'exemple, quand la majorité des garçons déclarent savoir réparer seul·e·s une roue de vélo crevée de A à Z, ce n'est le cas que de quelques adolescentes de l'échantillon. Cependant, alors que la quasi-totalité des garçons déclarant détenir cette compétence *mécanique* affirment que celle-ci leur a été transmise par leur père ou par un grand frère, ce n'est le cas pour aucune des filles concernées, lesquelles déclarent une transmission par leur mère, une tante, ou

306. CAP 2^{ème} année, non pratiquante, ex-récréative.

dans un cas, un organisme de promotion du vélo de Strasbourg. Le clivage est tel que certaines filles se font réparer leur vélo par leur petit frère. Bien souvent, elles semblent avoir incorporé l'idée selon laquelle il n'est pas bienvenu pour une fille de s'afficher avec des traces de cambouis. Un constat bien illustré par les propos de Laïla (Term. STMG, pratiquante *utilitariste-choix pratique*), dont les quatre sœurs ne se sont – comme elle – jamais vu apprendre à réparer une roue de vélo crevée, par leur père mécanicien, qui a pourtant transmis cette compétence à son fils :

Laïla : « *Si, c'est eux [son père et son frère] qui réparent, parce que moi j'aime pas ça, après ça salit les mains et tout donc euh non, après ça part pas ! [rires]* »

Nous : « *Et ton frère ça lui salit pas les mains ?* »

Laïla : « *Si, mais lui il s'en fout ! [...] Il va pas me dire non pour réparer donc euh je lui demande à chaque fois* ».

Dans la mesure où ce clivage correspond à une reproduction de rôles sexués, le déficit en mécanique/bricolage s'avère parfois être un frein de taille pour les enfants élevé·e·s sans père, et peut être encore davantage pour les filles. De fait, si un garçon (Justin, Term. S, pratiquant *adepte-confidentiel*) de l'échantillon dans ce cas (sans père depuis l'âge de trois ans) s'est vu apprendre certains rudiments mécaniques par son oncle, deux filles dans des situations comparables n'ont quant à elles jamais appris.

De surcroît, comme nous l'avons noté précédemment, la maîtrise des compétences de mécanique de base peut impacter les manières de pratiquer dans la mesure où elle constitue l'opportunité de s'éloigner davantage de son lieu de résidence. Or, il arrive que ce déficit notamment présenté par les filles, serve de prétexte aux parents pour leur interdire une sortie lointaine, pour exiger de connaître leur itinéraire, ou pour exiger qu'elles ne soient pas seules. C'est ce qui est arrivé à Aïssata (Bac pro. Services de proximité, 2^{ème} année, pratiquante *récréative-baladeuse-jamais en solitaire*), dont on peut supposer qu'elle serait devenue *adepte* si elle n'avait pas été tant surveillée et quasi-systématiquement accompagnée dans ses mobilités.

Aïssata : « *Mon père il voulait pas que j'y aille à vélo [chez une copine lorsqu'elle était en 3^{ème}] parce que c'était un peu loin et que le vélo c'est vrai que je sais pas ce qu'il avait, il arrétait pas d'être crevé, même tout seul sans rien faire c'était abusé, et, mais là il était gonflé et tout, et, mais comme je sais pas mettre les comment ça s'appelle, les trucs qu'il faut coller sur la roue ? Enfin pas sur la roue... sur, je sais plus comment ça s'appelle* »

Nous : « *Les rustines ?* »

Aïssata : « *Voilà, les rustines. Comme moi je sais pas le faire, il, mon père, il m'a dit : "non t'y vas pas, si ça va crever, tu vas faire comment et tout ?". Du coup je voulais qu'il me montre et après mon frère il est rentré il m'a amenée* »

Nous : « *Et t'as appris depuis ?* »

Aïssata : « *[rires] Non [rires], après comme je vous ai dit du vélo j'en fais pas vraiment, enfin à part l'été, et si je dois aller quelque part, je trouve toujours quelqu'un pour m'amener* ».

Malgré d'importantes différences de méthodes et de diversité des dimensions interrogées, tous les résultats présentés dans cette partie corroborent les récents constats de Jennifer Dill (2017). Par le biais d'une étude longitudinale (de deux ans) visant à examiner les effets de nouvelles infrastructures sur les attitudes et pratiques de mobilités actives (marche et vélo) de 328 ménages de Portland (Oregon), l'auteure s'est penchée de près sur le décrochage particulièrement prononcé de la pratique du vélo des filles durant l'adolescence³⁰⁷. Selon elle, ce constat est notamment lié à un déclin des attitudes positives des filles qui serait renforcé avec la montée en âge par plusieurs facteurs ne s'avérant pas significatifs chez les garçons, à savoir :

- « Le fait de se sentir moins à l'aise seule dans la rue » ;
- « Le fait de n'avoir personne avec qui faire du vélo » ;
- « Le trafic, qui de manière générale rend la pratique désagréable » ;
- « Un trafic dense sans piste cyclable » ;
- « Un trafic dense avec piste cyclable » ;
- « Un trafic peu dense sans piste cyclable » ;
- « La confiance en ses capacités à pratiquer en présence de trafic » ;
- « Le fait de penser que la voiture est plus sûre [*safe*] que le vélo » ;
- « Par temps de pluie » ;
- « Le manque de temps ».

Par ailleurs, les résultats présentés dans cette partie confirment que les socialisations sexuées au (et par le) vélo méritent d'être analysées dans leurs articulations avec les socialisations sexuées à (et par) l'investissement de l'espace public. Ils indiquent en parallèle que malgré des variations selon les milieux socio-économiques et résidentiels entre les filles d'une part et les garçons d'autre part, l'adolescence se traduit par une période de renforcement des dispositions particulièrement sexuées à (ne pas) craindre de se déplacer seul·e, à (ne pas) aimer *s'aventurer*, et à (ne pas) aimer *traîner* dans l'espace public.

Tout en soulignant que ce constat est notamment lié au renforcement des pratiques éducatives sexuées, principalement alimenté par le souci des parents de protéger leurs filles des risques de violences sexuelles, nous avons relevé des variations dans les stratégies de protection selon les milieux socio-économiques. Il semble en effet que d'une manière générale, les familles des classes populaires et du pôle économique des classes moyennes intermédiaires soient davantage dans une dynamique d'encadrement visant à *éviter le danger*, tandis que celles des pôles culturels des classes moyennes intermédiaires et moyennes supérieures ainsi que les technocrates se positionnent davantage dans une dynamique d'accompagnement visant à *composer avec le danger*.

307. Analyse effectuée à partir des données issues de questionnaires administrés à trois reprises sur un intervalle de deux ans à 122 adolescent·e·s âgé·e·s entre 11 et 17 ans, équipé·e·s d'un dispositif GPS et d'un moniteur d'activité (appareil électronique permettant de mesurer l'intensité et la quantité d'activité physique effectuée) pendant trois jours au début, et à la fin de l'enquête.

Si toutes les adolescentes ne sont ainsi pas sujettes de la même manière aux mêmes injonctions socialisatrices – de surcroît parfois contradictoires entre elles – nous avons insisté sur le fait que celles qui impactent essentiellement des filles participent notamment à l’incorporation ou au renforcement de dispositions à craindre de se déplacer seules, de *s’aventurer* et de *traîner* dans l’espace public. Coproduites et mutuellement renforcées avec des compétences *cyclistes* sexuées, ces dispositions *assujettissantes* se repèrent chez des filles de tous les milieux socio-économiques et résidentiels, et ont pour effet de restreindre leurs possibilités réelles de s’adonner à des formes de mobilités à vélo solitaires, aventurières, improvisées, « circulaires » et/ou « de stationnement ».

Comme nous l’avons relevé, les dispositions en question peuvent être plus ou moins activées ou mises en veille selon les contextes et le sentiment de vulnérabilité qu’ils suscitent. De surcroît, sans nous y attarder nous avons fait remarquer que certains lieux de résidence peuvent favoriser certaines craintes, au même titre que certaines pratiques éducatives sexuées. Nous avons noté le fait que les filles résidant en QPV semblent particulièrement concernées par un encadrement d’*évitement* du danger sans développer davantage cet aspect.

Dans le chapitre qui suit, nous allons voir que les possibilités réelles de mobilités à vélo sont particulièrement sexuées dans ces quartiers. Tout en illustrant la nécessité d’analyser les socialisations au (et par) le vélo à travers une approche intersectionnelle, nous chercherons à repérer les dimensions susceptibles de faciliter, ou au contraire de freiner les atypies de genre.

CHAPITRE 8 : Le vélo, un support de distinction sexuée, sociale et spatiale, par les corps.

1. Des socialisations au (et par le) vélo particulièrement sexuées en QPV

Comme nous l'avons souligné dans le Chapitre 2, c'est en ZUS (désormais QPV) que le clivage vis-à-vis des probabilités de faire du vélo régulièrement ou occasionnellement est le plus sexué. Il s'agit désormais de confronter ce constat avec les données issues des dix-neuf entretiens que nous avons réalisés avec huit filles et onze garçons résident·e·s en QPV, ainsi qu'avec celles issues de notre travail d'observation. Tout en dépassant le mode d'analyse se réduisant à la fréquence de pratiques réalisées, l'enjeu sera d'étudier les processus de production sociale qui sous-tendent le constat en question et de rendre compte de sa dimension intersectionnelle.

1.1 Des traits communs

Une des observations les plus probantes des données issues de nos enquêtes par entretiens tient au fait que la quasi-totalité des résident·e·s de QPV de notre échantillon sont ou n'ont été que des *récréatifs·ves*. Si comme nous le verrons, l'adolescence se traduit pour eux/elles par des socialisations particulièrement sexuées, ce constat n'enlève rien au fait que les garçons et les filles de ces quartiers présentent plusieurs traits communs.

Pour commencer, bien davantage qu'ailleurs, le vélo est assimilé à l'enfance. Bien souvent, il ne représente aux yeux des adolescent·e·s interviewé·e·s ni un outil, ni un objet très personnel. Un peu comme un jouet, il se partage, se prête, s'emprunte, s'échange, se donne :

« Dans le quartier, quelqu'un a un vélo, je le prends, je fais un petit tour, je m'amuse et je le rends »
(Sezai, déscolarisé, pratiquant *récréatif-ludo-sportif-pratique solitaire appréciée*, Cronenbourg).

L'analyse d'une grande partie de leurs discours permet de révéler que cette tendance à assimiler le vélo à l'enfance est fortement liée au rapport entretenu avec la voiture, lui-même indissociable du rapport au trafic motorisé. Considérant la voiture comme un *sine qua non* de leur réussite sociale, il leur est souvent difficile d'imaginer qu'on puisse préférer se déplacer à vélo, en transports en commun, ou même en scooter. La majorité d'entre eux/elles estiment que la route est faite pour la voiture et que le vélo n'y a pas sa place, ou doit s'y faire discret. Selon eux/elles, le code de la route aussi est fait pour les voitures, et les cyclistes doivent leur céder la priorité en cas de cohabitation. Par ailleurs, la dimension écologique du vélo est quasiment absente de leurs discours. En comparaison, bien que cet aspect ne constitue jamais leur première motivation à pratiquer, la plupart des *adeptes* et certain·e·s *utilitaristes* (principalement des filles) affirment se sentir concerné·e·s par le respect de l'environnement. De surcroît, aux yeux de la plupart des adolescent·e·s interviewé·e·s, la voiture est plus pratique, plus confortable, mais surtout plus présentable pour aller travailler, que le vélo. La plupart d'entre eux/elles sont des enfants

d'immigré·e·s de pays du Maghreb ou d'Afrique subsaharienne, où le vélo est surtout utilisé par ceux/celles qui ne peuvent faire autrement. En opposition à la richesse exprimée par la possession d'une voiture, le vélo renvoie ainsi à la pauvreté. Antinomique de la tendance à penser le vélo comme son mode de déplacement préféré, cette relation est apparue de manière encore plus explicite dans le discours des adolescent·e·s ayant passé une partie, voire toute leur enfance en Afrique. C'est le cas de Rebecca (Term. L, non pratiquante, *ex-récréative*, Meinau), immigrée depuis seulement un an, stupéfaite de voir qu'à Strasbourg, certaines personnes des classes aisées se déplacent à vélo :

Rebecca : « *C'est débile... mais je vois des gens ils sont cravatés et tout et ils sont sur le vélo, moi je trouve ça bizarre* »

Nous : « *Pourquoi ?* »

Rebecca : « *Ça fait euh, ça fait pauvre !* ».

En outre, les garçons comme les filles de QPV interviewé·e·s ont tendance à manifester un sentiment d'appartenance et d'attache à leur quartier, faisant parfois abstraction de son image stigmatisée et mettant en avant l'ambiance qui y règne ainsi que les réseaux de sociabilités qu'ils y ont tissés : « *J'aime mon quartier, j'aime les gens, l'ambiance, j'ai grandi ici, toute ma vie est ici* » (Aïssata, bac pro. Services de proximité, 2^{ème} année, pratiquante *récréative–baladense–jamais en solitaire*, Haute-pierre).

Plus précisément, il ressort souvent de leurs discours qu'ils/elles entretiennent avec leur quartier un rapport ambivalent « qui oscille entre attachement et rejet, entre fierté d'appartenir au quartier et volonté d'échapper au stigmat » (Authier, 2007 : 246).

Enfin, bien que ce soit notamment le cas pour les filles, dans l'ensemble, les garçons comme les filles ont en commun de concentrer la quasi-totalité de leurs pratiques du vélo durant la « belle saison », celles ayant lieu entre les mois d'octobre et de mars se faisant très rares.

1.2 Des opportunités de pratiques du vélo particulièrement limitées pour les adolescentes

Malgré ces traits communs, on constate des différences de possibilités réelles de mobilités à vélo entre adolescentes et adolescents de QPV particulièrement prononcés et fondées sur des dimensions multiples.

Rappelons d'abord qu'en QPV, la part de femmes exprimant un sentiment d'insécurité dans leur quartier est plus de deux fois supérieure à celle des femmes de la France entière (31,7 % contre 14,7 %), et que ce sentiment est par ailleurs beaucoup plus fréquent chez les femmes que chez les hommes de ces quartiers (écart de 12 points) (CGET³⁰⁸, 2016). Il repose pour une part sur une peur issue d'un vécu personnel de l'insécurité et plus largement sur une inquiétude plus diffuse liée à un climat général de désordre, d'incivilités et de prégnance des trafics et consommations de

308. Commissariat Général à l'Égalité des Territoires.

drogues. Dans les faits, les femmes de QPV ne seraient pourtant que légèrement plus exposées que les habitantes des autres quartiers aux atteintes personnelles telles que les injures et violences physiques dans l'espace public. Ce serait ainsi essentiellement le niveau d'insécurité « perçue » qui serait à l'origine de l'inégalité d'accès sexuée à l'espace public particulièrement prononcée dans ces quartiers, où les normes habitantes d'appropriation masculine de l'espace public sont généralement plus prégnantes qu'ailleurs (CGET, 2016).

Si les filles de QPV interviewé·e·s tendent – autant que les garçons – à manifester un sentiment d'appartenance et d'attache à leur quartier, elles sont considérablement plus nombreuses à y dénoncer malgré tout la violence et l'insécurité qui y règne. Elles sont également en proportion plus nombreuses à manifester un sentiment de rejet de leur quartier et à ne jamais fréquenter l'espace public de résidence (n = 5). On repère généralement chez elles plusieurs des quatre stratégies classiques d'autoprotection symbolique des habitant·e·s de quartiers ségrégués stigmatisés (Wacquant, 2011) : la première stratégie est la « distanciation mutuelle et l'élaboration de microdifférences avec les autres habitant[·e]s »³⁰⁹ ; la seconde est qualifiée de « dénigrement latéral », elle consiste à reprendre à son compte les représentations injurieuses et stigmatisantes issues de l'extérieur pour les appliquer à ses voisin·e·s³¹⁰ ; la troisième stratégie consiste à « se retirer dans la sphère privée et chercher refuge dans l'économie morale et sociale restreinte du ménage » ; enfin, la quatrième stratégie consiste à « quitter le quartier » dès que sont réunies les ressources suffisantes pour partir (p.21). Les filles concernées passent ainsi l'essentiel de leur temps libre à leur domicile, à celui de leurs amies (généralement peu nombreuses), et privilégient plus généralement la fréquentation de lieux fermés qu'elles savent surveillés par des adultes, ou plus rarement des lieux de plein air leur garantissant de ne pas y croiser des jeunes de leur quartier.

Aussi, immergé·e·s dans un environnement caractérisé par de fortes dichotomies hiérarchisées hommes/femmes, extérieur/intérieur, public/privé, les filles et les garçons de QPV ne se socialisent pas avec les mêmes opportunités de s'identifier à une figure de leur sexe investissant l'espace extérieur.

De surcroît, si quels que soient les milieux géographiques et sociaux considérés l'apprentissage du vélo se fait le plus souvent par le père, il n'est pas rare que la mère assure ce rôle. Cependant ce n'est le cas pour aucun·e·s des dix-neuf résident·e·s de QPV interviewé·e·s, qui n'ont pour la grande majorité, jamais vu leur mère faire du vélo, et laissent entendre la plupart du temps qu'elle ne sait pas en faire. Par ailleurs, parce qu'ils/elles font souvent partie d'une fratrie nombreuse, il arrive que l'apprentissage du vélo se fasse par un/des grand·s frère·s (n = 4), mais dans aucun cas par une/des grande·s sœur·s, lesquelles ont pourtant généralement appris à faire du vélo. En outre, si elles déclarent parfois avoir des copines de leur quartier qui n'ont jamais appris à faire de vélo, les adolescentes interviewées ont toutes appris à en faire durant leur enfance. Mais à la différence des garçons, qui déclarent généralement un pic de pratique entre 10 et 14 ans, la majeure partie des pratiques des filles se concentrent entre 7 et 10 ans.

309. Il s'agit notamment de mettre en avant la moindre propriété personnelle permettant d'établir une distance avec une population et un lieu qu'elles savent salis et salissant.

310. « Ce qui revient à relayer et à propager le regard méprisant que la société porte sur ses parias urbains » (Wacquant, 2011 : 21).

Ce constat est notamment lié au fait que la pratique du vélo par une fille à partir de la préadolescence semble souvent aller à l'encontre des normes sociales en vigueur dans les quartiers étudiés qui – rappelons-le – sont particulièrement défavorisés (Chapitre 3 : 3.2.2 et 3.3.2). Le phénomène en question s'observe tant dans les QPV de Montpellier que dans ceux de Strasbourg. Amir (1^{ère} S, non pratiquant, ex-récréatif), lui-même résident d'un QPV (Petit Bard, Montpellier) et par ailleurs issu d'une famille musulmane, a explicitement évoqué le sujet :

« En fait, une femme d'un quartier immigré qui fait du vélo, je pense que c'est mal vu. Enfin, une fille peut sortir à vélo, même dans mon quartier y'a des filles qui mettent pas forcément le foulard, qui ont pas peur des préjugés des autres mais je pense qu'il y a quand même, comme une pression, surtout quand elles commencent à avoir des [gestes mimant une poitrine voluptueuse] des attributs de femme ! ».

Le cas d'Amina (1^{ère} S, pratiquante récréative–baladeuse–jamais en solitaire, Mosson), benjamine d'une fratrie composée de quatre garçons et trois filles, permet d'explicitier les propos d'Amir. Après avoir appris à faire du vélo à l'âge de cinq ans sur son balcon avec l'aide d'un de ses frères (plus âgé de deux ans), elle partage un vélo avec une de ses grandes sœurs, avec qui elle se promène occasionnellement dans son quartier, et autour d'un lac artificiel situé près de chez elle, jusqu'à ses huit ans, âge auquel elle se voit offrir « un grand vélo » par son père. Un cadeau qu'elle n'utilisera qu'une fois puisque, suite à une chute lors de sa première utilisation, elle déclare ne plus jamais en avoir fait en France, mention essentielle puisqu'elle affirme en parallèle en faire depuis quelques années, l'été, avec ses cousines, dans le village où réside une partie de sa famille au Maroc :

« En fait au Maroc je vois tout le monde en faire et tout ça [en]fin, les jeunes filles enfin et tout ça, alors qu'ici je... enfin c'est juste des garçons, enfin après j'ai pas trop envie d'en faire ».

Le cas d'Amina est essentiel pour illustrer l'importance du contexte dans la propension de chaque individu à adopter telle ou telle *manière d'être pratiquant·e*. En dépit de la permanence de son appétence pour la pratique du vélo et malgré la maîtrise de compétences lui permettant de pratiquer au Maroc, les normes sociales à l'œuvre dans son quartier de résidence ne lui permettent pas de convertir ses ressources en possibilités réelles de pratique. Les opportunités d'Amina sont d'autant plus réduites que le « repli homolatique » (Moulin, 2005) observé dans ces quartiers est fort. Tellement fort qu'alors que ses copines ne font pas de vélo, elle ne semble pas encline à envisager la possibilité d'en faire avec des garçons. De surcroît, bien qu'elle n'en avait pas conscience avant le début de notre entretien, elle déclare ne jamais se déplacer seule en France alors que ça ne lui pose pas de problème au Maroc. Ce constat illustre une fois de plus le fait que certains contextes favorisent la mise en veille de la disposition à craindre de se déplacer seule.

En outre, il est à noter que contrairement à sa « plus grande sœur », sa position au sein de la fratrie a favorisé son apprentissage du vélo d'une part, et ses pratiques estivales au Maroc d'autre part. De fait, comme elle l'explique :

« Ma plus grande sœur, enfin la plus grande, elle fait pas le vélo au Maroc non plus, en fait parce qu'elle sait pas en faire, enfin elle a appris mais pas bien, pas vraiment, pas comme moi et mon autre sœur, du coup elle a peur je crois ».

Comme nous l'avons relevé précédemment, le fait d'être la première fille d'une fratrie implique fréquemment un encadrement plus « protecteur », et il semble que ce soit notamment le cas au sein des familles défavorisées où on observe une dynamique d'encadrement *d'évitement*. Nous reviendrons sur ce point.

En QPV plus qu'ailleurs, il semble ainsi que l'adolescence se traduise souvent pour les filles par une transformation de dispositions parfois précoces à trainer dans l'espace public en dispositions à éviter de trainer dans ce même espace public.

De plus, si – notamment en raison de faibles ressources économiques – les adolescent·e·s de ces quartiers déclarent plus fréquemment que la moyenne ne pas avoir disposé ou ne pas disposer d'un vélo personnel, cela concerne dans une bien plus grande mesure les filles. Aussi, parmi les adolescentes déclarant ne pas maîtriser les compétences élémentaires communes aux pratiques urbaines du vélo et/ou assurant ne jamais avoir pratiqué la nuit, et/ou seules, et/ou en cohabitation avec les voitures, les filles résidant en QPV sont surreprésentées. Dans une bien plus large mesure que les autres adolescentes, ces dernières sont enclines à craindre la nuit, une peur souvent fondée sur l'imaginaire d'un univers effrayant parce que méconnu, dans lequel évolueraient essentiellement des personnes mal intentionnées, notamment incarné·e·s (dans leurs discours) par les prostituées et les buveurs d'alcool. Ce schéma représentatif est explicité par les propos tenus par Nacéra (Term. STSS, Port du Rhin, non pratiquante, ex-*récréative*, première fille de sa fratrie) pour justifier le fait de n'avoir jamais fait de vélo de nuit :

Nacéra : « *Non la nuit, il fait noir... [en]fin il fait sombre, on voit pas, c'est dangereux, ça fait peur [...]. Dans le quartier, il y a des filles qui se promènent la nuit, voilà quoi, et euh... y a aussi des fous [en]fin qui boivent et tout ça* »

Nous : « *Des filles qui se promènent ?* »

Nacéra : « *Des filles oui, qui se promènent la nuit, pas des filles mais... [long silence] Prostituées ! Ça se dit pas trop...* »

Nous : « *Pourquoi ça se dit pas ?* »

Nacéra : « *Je sais pas, y'a ça et puis... les alcoo... les alcoolistes...* ».

Plus tard dans l'entretien, Nacéra m'expliquera qu'une fille qui sort la nuit n'est pas forcément une prostituée si elle est habillée « correctement » (pas trop découverte), mais qu'elle sera mal vue « *on se dira : "qu'est-ce qu'elle fait là en plein milieu de la nuit !? C'est pas normal !"* ». Par ailleurs, à l'instar de Nacéra, aux yeux de la plupart des filles de QPV interviewées, la principale menace en termes de violences sexuelles semble provenir des « buveurs d'alcool ». Il est probable que ce constat soit lié au fait que la plupart d'entre elles sont issues de familles musulmanes dans lesquelles la consommation d'alcool est prohibée et/ou perçue comme particulièrement déviante.

En outre, le peu de temps passé dans l'espace public constitue l'un des éléments les plus prégnants dans les discours des filles de QPV interviewées. Comme l'explique Isabelle Clair (2008), même en journée, les adolescentes de quartiers sensibles doivent particulièrement faire preuve de réserve, de discrétion, leur visibilité dans l'espace public ne pouvant souvent être légitimée aux yeux des garçons/hommes, que par des visées sexuelles. Pour protéger leur image

sociale (éviter les rumeurs sur leurs vertus amoureuses et/ou sexuelles) et se conformer aux normes qu'alimentent les croyances dans l'« ordre du genre », elles cherchent à être le moins possible seules et le plus possible invisibles à l'extérieur. Bien que pouvant sembler caricaturale, cette analyse permet de comprendre la force de la pression sociale incarnée par la réputation, tant celle-ci peut, de par la forte densité et l'interconnaissance entre les habitant·e·s de ces quartiers (Oppenheim, 2012), rapidement engager celle de leur famille ou devenir le prétexte d'agressions verbales et/ou physiques (Clair, 2008).

Non seulement les filles de QPV interviewées sont particulièrement enclines à « traçer » (Zaffran, 2016) mais leurs déplacements sont souvent contrôlés afin qu'elles empruntent systématiquement le·s même·s itinéraire·s sans improviser. Les grands frères jouent un rôle important à ce titre, y compris vis-à-vis de celles qui n'en ont pas. Ce constat s'observe par exemple dans le récit de Nacéra :

« Avec mes copines [...] en fait on fait toujours le même trajet pour rentrer, c'est rare qu'on change, on change pas, en fait avant oui un peu, mais une fois, c'était juste y'a deux ans je crois on avait fait un détour pas long, c'était rien, même pas cinq minutes je crois, mais en fait on voulait acheter des gâteaux ou des bonbons des trucs comme ça, c'était l'hiver et il faisait déjà nuit mais c'était tôt, c'était genre dix-sept heures, et le frère de ma copine, Karim, euh elle a plusieurs frères mais euh Karim, son, le plus grand, il avait fait le chemin à l'envers pour la trouver, le chemin normal qu'on devait prendre, et du coup il nous a pas trouvées, et quand ma copine elle est rentrée, lui il est rentré après elle comme il la cherchait, et après il a dit à son père que moi j'étais, que j'étais mauvaise en fait, que j'étais pas, il a dit qu'on était allées voire des garçons et tout, il a dit n'importe quoi ! Alors qu'il savait rien, il a dit n'importe quoi et moi après mes parents ils me croyaient plus, parce qu'il est allé voir mon père, c'était pfo ! C'était n'importe quoi ! J'étais folle contre lui, juste pour, tout ça juste pour des gâteaux en fait ! [rires] Et du coup euh je sais plus ce que je disais ».

Le constat en question rappelle celui que fait Ahmed Noujai (2011) à propos des socialisations sexuées au Maroc, observant que les filles scolarisées se voient le plus souvent imposer un contrôle afin qu'elles ne puissent dévier du chemin de l'école. Il fait également écho aux observations de Mary E. Thomas (2005), qui – en s'intéressant aux tactiques que les adolescentes de la ville de Charleston³¹¹ mettent en place en réaction et en résistance au contrôle de l'espace public par les adultes – montre que leurs activités socio-spatiales vécues en public sont inévitablement dirigées vers un espace de consommation. L'auteure examine plus particulièrement comment les jeunes filles utilisent, créent et reproduisent les multiples marqueurs sociaux lorsqu'elles sortent et consomment dans l'espace public urbain. Nous observons à ce titre que lorsqu'elles ne sont pas orientées vers leur établissement scolaire, les mobilités des filles de QPV interviewées se dirigent fréquemment vers des centres commerciaux, un phénomène qui serait notamment favorisé par le niveau de sécurité perçu dans ce genre de lieux (Vanderbeck et Johnson's, 2000) ainsi que par l'« anonymat familial »³¹² (Clair, 2008 : 204) qui y règne.

311. Ville américaine (Caroline du sud) de taille moyenne (310 000 habitant·e·s).

312. L'expression « anonymat familial » (Clair, 2008 : 204) est utilisée pour signifier que ces lieux permettent aux adolescent·e·s d'échapper aux regards de leurs proches, notamment de leurs parents, sans pour autant complètement les dépayser dans la mesure où ils/elles se retrouvent le plus souvent en présence avec d'autres adultes et adolescent·e·s de quartiers défavorisés.

Aussi, en surcroît de l'encadrement particulièrement protecteur auquel elles sont sujettes, nous observons chez les filles de QPV de notre échantillon une tendance au repli homolatique particulièrement prononcée. Il semble que la religion, en l'occurrence l'Islam, joue un rôle non négligeable vis-à-vis de ces constats, notamment dans la mesure où les filles en question sont majoritairement issues de familles pratiquantes³¹³. Nos observations corroborent sur ce point une étude réalisée en 2003 dans les établissements scolaires de l'agglomération grenobloise auprès de 1614 adolescent·e·s âgé·e·s de 13 à 19 ans, dont 198 s'étaient déclaré·e·s musulman·e·s. Les résultats qui en découlent indiquent que si le clivage des sociabilités selon le sexe est une caractéristique prégnante des jeunes musulman·e·s, c'est notamment le cas pour les filles (musulmanes), dont seulement 6 % auraient principalement leurs amis parmi les garçons, contre 16 % des filles catholiques et 20 % des filles irréligieuses. Or cette segmentation selon le sexe serait encore plus accentuée chez les musulman·e·s pratiquant·e·s. De surcroît, l'étude relève qu'alors que les garçons musulmans sortent tout autant que les garçons irréligieux ou catholiques « y compris en discothèque », les filles musulmanes sortent beaucoup moins que les filles catholiques ou sans religion – un constat qui confirme selon l'auteur, « l'existence d'un contrôle des sorties dans le cas des filles musulmanes, ou du moins d'une forte pression sociale susceptible de restreindre *de facto* leurs occasions de sortie » (Tournier, 2011 : 325).

Notre propos ne vise pas à démontrer que les adolescentes musulmanes ont d'autant moins de chances de sortir ou de faire du vélo qu'elles pratiquent leur religion de manière assidue. D'autant que, comme nous l'ont expliqué, plusieurs encadrant·e·s de centres socio-culturels (musulman·e·s pratiquant·e·s pour la plupart), les musulmanes de familles pratiquantes « *intensives* », « *extrêmes* », ou « *radicales* » (selon leurs propos) fréquentent rarement les CSC, et sont de toute manière peu susceptibles de se porter volontaires à un entretien sur le thème du vélo, qui plus est avec un homme³¹⁴. Mais selon l'une d'entre elles (Fatima, 40 ans, sans enfant), qui a le projet d'apprendre à faire du vélo à 40 ans, il ne s'agit pas seulement de pratique de la religion plus ou moins modérée, mais aussi et surtout d'« *ignorance* ». Tout en nous confiant qu'elle se considère comme une musulmane « *modérée* »³¹⁵, elle a affirmé connaître personnellement des mères musulmanes qui ont peur que leur fille « *se frottent le sexe* » ou « *se déviergent* » en faisant du vélo. Après nous avoir raconté l'histoire d'une amie à elle qui a interdit à sa fille de douze ans de continuer le vélo parce qu'elle « *était tombée devant beaucoup de monde* », elle nous explique que, d'une part, ces femmes sont (selon elle) peu éduquées, et que d'autre part, ce genre de sujet est particulièrement tabou, y compris chez les pratiquant·e·s « *modéré·e·s* ».

Les propos de Fatima font écho à deux de nos observations. La première est liée au fait que les filles de QPV issues de familles musulmanes interviewées sont particulièrement concernées par le constat selon lequel une chute à vélo durant l'adolescence semble avoir considérablement plus de

313. Au moins cinq d'entre elles (sur huit) sont considérées comme pratiquantes dans la mesure où elles font le ramadan. Nous avons questionné les adolescent·e·s sur le sujet seulement lorsqu'il/elles faisaient eux/elles-mêmes allusion à la religion au cours de l'entretien, ce qui explique que nous n'ayons pas recueilli de données systématisées sur ce thème.

314. Ils/elles faisaient alors référence aux musulmanes soucieuses de respecter des lectures du coran selon lesquelles il serait défendu à un homme et une femme n'étant ni époux ni proches parents, de se retrouver seul·e·s dans une pièce isolée.

315. « *Je ne mange pas le porc, je ne bois pas d'alcool, mais c'est tout !* ».

chance de se solder par un arrêt prolongé, voire définitif (subsistant) chez les filles que chez les garçons (cf. cas d'Awa, Chapitre 6 : 2.1). Couplé à ce constat, le discours de Fatima corrobore ce que notait Mounia Bennani-Chraïbi (1995) à propos de la jeunesse urbaine marocaine, « la socialisation au sein de la famille [...] structure la perception du sexuel [...]. Au fondement se trouve le souci de préserver l'hymen, objet de préventions à la limite de l'obsessionnel. Sauter du haut d'un endroit surélevé, tomber d'un vélo sont présentés comme des actes pouvant faire perdre la virginité » (p. 110).

La deuxième observation est liée à des scènes dont nous avons été témoin dans divers QPV. À plusieurs reprises, nous avons aperçu des filles et des femmes se faire transporter à vélo/mobylette/moto en amazone³¹⁶ (Encadré 10). Deux dimensions ressortent de ce constat. La première s'observe indifféremment des zones urbaines et des milieux sociaux³¹⁷. Elle relève de la norme selon laquelle il revient à l'homme de transporter la femme et non l'inverse (notamment sur un « deux-roues »), et révèle un « arrangement entre les sexes » universellement ancré, permettant à chacun d'être identifié en tant que femme ou en tant qu'homme (Goffman, 2002). La seconde dimension du constat, à savoir la monte en amazone, n'a pas été observée en dehors de QPV. Bien que la posture en question ne provienne pas de l'univers du vélo, elle incarne – comme nous l'avons vu précédemment – la manifestation d'une mise en position d'infériorité et d'une ségrégation des sexes (Chapitre 6 : 2.3.1). Selon Catherine Tourre-Malen (2004), le passage, dans les années 1930, de la monte en amazone (à cheval) à la monte à califourchon peut ainsi être interprété comme une avancée importante dans la voie de la désaliénation des femmes de l'occident moderne. Il n'en reste pas moins qu'ainsi que nous l'avons souligné précédemment (Chapitre 6 : 2.3.1), certains religieux tentent de nos jours (et y compris en Europe) de proscrire ou de dissuader au nom de l'Islam, la pratique du vélo par les femmes, et que l'incitation à la monte en amazone sur vélo/mobylette/scooter/moto reste par ailleurs courante dans plusieurs pays musulmans³¹⁸. Si cet usage du corps culturel, sexué et hiérarchisé est loin d'être généralisé en France, y compris en QPV, il nous semble important de souligner qu'il existe et que les croyances dont il découle continuent à renforcer les inégalités d'opportunités réelles de pratiques du vélo entre les sexes d'une part, et entre les filles d'autre part.

316. Avec les deux jambes du même côté.

317. Si quelques filles de l'échantillon déclarent transporter ou avoir transporté occasionnellement ou régulièrement d'autres filles sur leur vélo, aucune ne déclare faire ou avoir fait l'équivalent avec un garçon. Or la situation inverse a été observée à de multiples reprises, et se retrouve dans le discours de plusieurs garçons.

318. The Guardian, 7 janvier 2015 : <https://www.theguardian.com/world/2013/jan/07/indonesia-aceh-ban-women-motorbikes>

Le Point International, 26 janvier 2015, Haitham El-Tabei. Cf. version en ligne : http://www.lepoint.fr/monde/au-caire-de-rares-femmes-affrontent-a-velo-bouchons-et-harcelement-26-01-2015-1899597_24.php

Encadré 10. Notes de journal de terrain du samedi 31 octobre 2015, sur la place située devant le local du Ricochet (CSC de HautePierre)

Posté en bordure de la place, j'observe depuis quelques instants les pratiques ludiques d'une dizaine d'enfants et préadolescent·e·s dont la plupart jouent à des jeux d'attrape, tournent en rond, et/ou font des acrobaties en s'échangeant leurs vélos. Mon attention se porte particulièrement sur un groupe constitué d'un garçon et de deux filles d'une dizaine d'années, qui jouent à se transporter à tour de rôle sur un vélo jaune équipé d'un porte bagage arrière. Le plus souvent, ils/elles slaloment entre des banquettes en béton et un potelet métallique, en tentant de ne pas poser pied à terre. L'une des filles mesure près de dix centimètres de plus que les deux autres, mais ne me semble guère plus âgée. Le premier constat qui m'interpelle tient au fait que les deux filles – pourtant vêtues d'un pantalon – se font systématiquement transporter en amazone, une manière de monter que j'avais déjà observée à quelques reprises dans différents QPV, mais sur des mobylettes/motos, et avec des jeunes femmes, mais jamais des jeunes filles. Le deuxième constat tient au fait que si les filles jouent tant au rôle de *transporteuse* que de *transportée*, le garçon lui, n'assume que le rôle de *transporteur*. Enfin, le troisième constat tient au fait que les deux filles ne s'autorisent manifestement pas à transporter le garçon : ni celle qui transporte, pourtant une fille plus grande que lui, ni celle qui est plus grande que lui. De fait, après avoir tenté et partiellement réussi à transporter les deux filles en même temps (sur une distance inférieure à deux mètres), le garçon affiche d'abord une grande fierté, lisible à travers son sourire, son buste redressé, sa tête légèrement en arrière, et sa main droite sur la hanche ; puis, tout en se positionnant à cheval sur le porte bagage, il invite la plus grande des deux filles à le transporter. La fille rigole tout en refusant d'un signe de la tête, et commence à s'éloigner. Toujours à califourchon sur le porte-bagage arrière, le garçon s'écrie comme s'il voulait que tout le monde entende : « *Hania, j'ai fait les deux, et toi tu peux pas faire moi ?!* ». La fille revient, se positionne lentement sur le vélo, puis d'un sourire hésitant, semble prête à se lancer, quand, voyant qu'il a attiré les regards de deux autres garçons désormais focalisés sur la scène en train de se jouer, le garçon en position de passager décide finalement de se lever, avant de crier : « *J'ai pas confiance ! [rires] C'est pas grave* ».

Les informations transmises par les propos de Fatima font également écho à celles rapportées par Haïfa Tlili et Nicolas Delorme (2014), révélant que certaines mères sont susceptibles de demander à leur fille de ne plus pratiquer la gymnastique « par peur qu'elle perde sa virginité en faisant le grand écart » (p. 43). Elles corroborent également les constats d'Hélène Daude (2011), selon lesquels les appréhensions à l'égard de la pratique de la gymnastique et du vélo liées à la peur de la « perte de la virginité » s'avèrent extrêmement prégnantes chez les jeunes filles issues de l'immigration maghrébine.

Il convient néanmoins de souligner d'une part que toutes les filles musulmanes de QPV ne sont pas concernées par ce type de croyances³¹⁹, d'autre part qu'ainsi que nous l'avons relevé dans le Chapitre 6 (2.3.5), nos données conduisent à penser que certaines filles issues de la religion catholique pourraient également être particulièrement concernées par la peur d'abîmer leur parties intimes en faisant du vélo. Par ailleurs comme nous allons le voir, toutes les filles musulmanes de QPV ne sont pas disposées de la même manière à s'approprier le vélo durant l'adolescence.

319. D'ailleurs, comme indiqué dans le chapitre 6, le constat selon lequel d'*ex-récréatives* avancent l'idée que le vélo « *fait mal aux fesses* » comme un élément venant expliquer – au moins en partie – leur cessation de pratique durant l'adolescence, n'a été effectué que chez deux des cinq filles de QPV issues de familles musulmanes pratiquantes.

1.3 Des variations entre filles

Laïla (Term. STMG) se distingue nettement des autres filles de l'échantillon à ce titre. Bien qu'elle n'ait quasiment jamais fait de vélo en dehors de la « belle saison » et que ses pratiques sont très irrégulières (elle peut en faire trois fois dans la même semaine puis ne pas en faire pendant deux semaines), elle se démarque du fait de n'avoir jamais vraiment cessé de pratiquer depuis son apprentissage d'une part, et du fait d'avoir adopté depuis plusieurs années une *manière d'être pratiquante utilitariste-choix pratique*, d'autre part :

« Quand on me dit d'acheter du pain, j'y vais avec le vélo ; quand on me dit d'aller à la poste j'y vais avec le vélo fin c'est pratique... et des fois aussi au lycée, mais rarement ».

Comme nous l'avons vu précédemment, on observe pourtant dans sa famille une reproduction des rôles sexués : son père mécanicien transmettant ses compétences mécaniques à ses fils et non à ses filles, qui elles, s'occupent par exemple davantage de la préparation des repas.

De même, alors que sa mère ne sait pas faire de vélo, elle a souvent vu son père en faire, et en a même fait plusieurs fois avec lui durant son enfance.

Mais, à la différence des autres filles de QPV de l'échantillon, Laïla a la particularité d'avoir une mère qui a le permis de conduire ainsi qu'une voiture personnelle³²⁰. De ce fait, elle a grandi avec la possibilité de s'identifier à un modèle de femme capable de se déplacer seule en pilotant elle-même son véhicule, ce qui semble avoir joué un rôle important vis-à-vis de l'incorporation de sa disposition à pratiquer le vélo en solitaire.

En outre, arrivée dans son quartier de résidence actuel (la Meinau) à l'âge de douze ans, elle n'a – à la différence de la plupart des filles en question – pas passé son enfance dans un QPV. De surcroît, avant ses douze ans, elle a fait l'expérience de cinq déménagements à la suite desquels elle a toujours eu un vélo à sa disposition. Elle a ainsi pratiqué dans des contextes sensiblement différents (à la campagne comme en ville-centre d'une commune de près de 20 000 habitant·e·s), ce qui a eu pour effet de renforcer ses capacités d'adaptation et ses compétences : elle est par exemple l'une des seules à avoir déjà fait du BMX et l'une des seules à déclarer ne pas descendre de son vélo pour franchir la plupart des trottoirs. En outre, elle s'est socialisée d'une part, en interagissant avec des pairs issus de milieux sociaux très hétérogènes, d'autre part sans jamais développer un sentiment d'appartenance à un territoire ou un quartier quelconque, ce qui pourrait participer à expliquer qu'elle parvienne à s'émanciper de la norme selon laquelle il n'est pas bienvenu pour une adolescente de s'afficher en train de faire du vélo dans ces milieux résidentiels.

Le fait qu'elle réside en marge du quartier de la Meinau semble avoir conforté son sentiment de non-appartenance au territoire en question, qu'elle tend même à dénigrer. Ainsi, si on repère dans

320. L'accès à la voiture est particulièrement difficile pour les femmes en QPV. Cf. *Combattre maintenant les inégalités sexuées, sociales et territoriales dans les quartiers politique de la ville et dans les territoires ruraux fragilisés*. Rapport du Haut conseil à l'égalité entre les femmes et les hommes n° 2014-06-19, relatif aux inégalités territoriales en matière d'égalité femmes - hommes, p. 153. Version en ligne : <http://www.ladocumentationfrancaise.fr/var/storage/rapports-publics/144000357.pdf>

son discours une stratégie de « dénigrement latéral » (Wacquant, 2011 : 21) consistant à reprendre à son compte les représentations stigmatisantes issues de l'extérieur pour les appliquer à ses voisins, la « distanciation » qu'elle met en œuvre s'appuie tant sur une différenciation sociale que spatiale :

« Moi j'habite pas vraiment dans le quartier, j'habite un peu en dehors, c'est quand même dans mais c'est pas comme le... c'est propre c'est pas sale, c'est pas comme dans le quartier où c'est tagué etcetera, c'est propre, les personnes sont respectueuses etcetera ».

La configuration de son quartier, les normes qui y règnent, l'hétérogénéité de son réseau de sociabilités, et les incitations de ses parents sont porteuses d'injonctions fortement dissonantes (Lahire, 2006). De fait, comme près de 95 % de la population de la Meinau, Laïla réside à plus de 500 mètres d'un arrêt de TCSP (Chapitre 3 : 3.2.2). Parce qu'elle est disposée à pratiquer seule, ce contexte constitue à ses yeux une incitation à se déplacer à vélo, souvent perçu comme l'alternative la plus pratique et la plus rapide. En parallèle, elle explique qu'aucune de ses copines du quartier ne fait du vélo, ce qui l'a incitée à se rendre au collège systématiquement à pied. Par ailleurs, elle raconte, qu'arrivée en première, elle s'est bien entendu avec une fille de sa classe (n'habitant pas dans son quartier) qui venait tous les jours à vélo, ce qui l'a motivée pendant environ un mois à venir elle aussi à vélo. Mais, elle raconte qu'elle croisait « *tout le temps des copines de [son] quartier* » sur son chemin, et que certaines lui ont reproché de ne pas s'arrêter pour faire la route avec elles tout en formulant des « accusations de fierté » (Weber, 1989) liées à un prétendu changement d'attitude :

« Ça a commencé à parler... pfff, voilà, à dire euh, en fait y'en avait une qui avait redoublé elle disait euh : "[Laïla] elle me calcule plus depuis que, depuis qu'elle est en première" et tout et tout, comme elle elle avait redoublé je crois qu'elle était... et puis, je sais pas, il a fait froid aussi, ça fait froid aux mains après le vélo [rires] et puis j'ai arrêté... Enfin je l'ai juste repris en cas d'urgence ».

En parallèle, ses parents l'incitent à pratiquer depuis la « mi-collège » en l'envoyant régulièrement faire des « *petites courses* », qui constituent aujourd'hui ses principaux motifs de pratique.

Néanmoins, il est à noter que sa position de première fille de la fratrie constitue aujourd'hui un frein à sa pratique du vélo. De fait, elle explique qu'aujourd'hui ses parents demandent davantage à ses petites sœurs (13 ans et 10 ans) d'aller faire ce genre de « *petites courses* » pendant qu'elle, participe davantage à « *faire la cuisine, le repas et tout ça* ».

Une autre fille de QPV de l'échantillon se démarque d'une toute autre manière. Il s'agit d'Aïssata (Bac pro. Services de proximité, 2^{ème} année, pratiquante *récréative-baladense-jamais en solitaire*, Hautepierre) qui comme nous l'avons vu, fait état d'un fort sentiment d'appartenance à son quartier, Hautepierre. Notamment parce que de nombreux membres de sa famille et que la majorité de son réseau amical particulièrement fourni (exclusivement des filles) y résident, elle bénéficie d'une grande liberté de déplacement dans l'espace local résidentiel, sans pour autant y stationner.

Bien que ne pratiquant – comme les autres, jamais seule³²¹ et jamais la nuit –, elle raconte qu’après avoir stoppé le vélo entre 11 ans et 15 ans (« *J’avais un vélo c’était horrible il était pas confort[able], il faisait mal au cul, aux fesses* »), il lui est arrivé durant les deux derniers étés de faire des balades d’un type bien particulier. Accompagnée d’« *une dizaine de copines* », elle sortait du quartier, puis suivait des pistes cyclables sans vraiment savoir où elle allait, « *juste pour rouler* », parfois pendant plusieurs heures, avant de faire demi-tour, et de rentrer, « *toujours avant la nuit* ».

Aïssata explique que ces pratiques demandaient une certaine organisation. Elle se concertait avec les filles en question pour acheter des vélos (de type « dame » : « *avec une grosse selle et un beau panier* ») sur le site internet *Le Bon Coin*, qu’elles revendaient à la fin de l’été, notamment en raison des difficultés de stationnement des vélos, par ailleurs achetés sans antivol.

Ainsi, par le nombre, certaines filles de QPV non disposées à trainer dans l’espace public, et à pratiquer le vélo en solitaire, parviennent à s’émanciper de leur disposition à ne pas *s’aventurer* hors de l’espace connu. En dehors du nombre, la forme de pratique qu’elles adoptent laisse penser que la continuité des pistes cyclables favorise également cet effet, en leur permettant de quitter l’espace de leur quartier de résidence sans jamais sortir de l’espace qui leur a permis de le quitter, à savoir la piste cyclable. De fait, depuis le quartier de HautePierre, une piste cyclable permet de rejoindre directement la « Piste des Forts », soit un itinéraire cyclable franco-allemand de 85 kilomètres inauguré en 2010, associant patrimoine urbain et nature aux portes de Strasbourg, et se développant notamment sur des aménagements cyclables et voies vertes. Or c’est précisément sur cet itinéraire qu’Aïssata et ses copines ont pratiqué lors des deux derniers étés.

1.4 Le vélo, support de consolidation des dispositions des garçons à s’approprier l’espace public

En opposition à la situation des filles, en QPV plus qu’ailleurs, l’adolescence se traduit souvent pour les garçons par une période de double transformation : de leurs dispositions à trainer dans l’espace public en dispositions à s’approprier ce même espace public ; et de leurs dispositions à assimiler le vélo à l’enfance en dispositions à se l’approprier comme un support d’affirmation de leur courage et de leurs habiletés physiques.

De fait, c’est en QPV qu’on retrouve le plus de garçons assimilant le vélo à l’enfance, laissant entendre qu’ils ne s’autorisent à en faire aujourd’hui que sous la forme d’acrobaties, et expliquant que le vélo ne les « *excite plus comme avant* », mais qu’ils en font encore de temps en temps, « *histoire d’envoyer quelques figures quand y a rien à faire, mais pas plus* ».

C’est par exemple le cas de Youssef (Déscolarisé, pratiquant *récréatif–ludo-sportif–pratique solitaire appréciée*, Port du Rhin). Il affirme qu’à cause de nombreuses chutes, il a longtemps eu peur de faire du vélo. Mais il explique qu’à force d’en faire, tous les étés, parfois toute la journée, et « *même la nuit* » avec ses copains, il est tellement tombé qu’il n’a plus peur de tomber. Bien que le vélo ne l’intéresse plus et qu’il préférerait aujourd’hui avoir un scooter, il lui arrive d’emprunter un vélo de temps en temps, soit pour faire des levers de roue (avant ou arrière), soit pour en faire « *sans les*

321. Mise à part Laïla.

mains», soit pour descendre des escaliers : « *ou par exemple si y'a des escaliers et ils sont très hauts, je descends* ».

Outre les espaces dédiés (exemples : *skatepark*, piste de cyclo-cross) c'est au sein de QPV que nous avons observé le plus fréquemment des garçons se défier et s'afficher en s'adonnant à des pratiques acrobatiques mettant en scène des habiletés techniques et/ou valorisant une prise de risque délibérée. La pratique la plus couramment observée est le « cabrage », dit « lever », ou encore « *wheeling* ». Consistant à rouler uniquement sur la roue arrière, cette figure³²² est si fréquemment employée qu'on pourrait se demander s'il est mal perçu pour un jeune garçon de ces quartiers de rouler sur deux roues. Si elle peut sembler « sauvage » (Carroux, 1978) pour un·e néophyte, la figure est implicitement codifiée, et d'autant plus valorisée que la distance parcourue (sans poser la roue avant) est importante et/ou si elle est réalisée avec une seule main sur le guidon.

À choisir, la plupart des garçons de l'échantillon préféreraient faire ces mêmes acrobaties en scooter ou en moto. Contrairement aux filles, la plupart d'entre eux en ont déjà fait de manière répétée, et quelques-uns (n = 4) en ont déjà possédé, mais souvent peu longtemps, notamment en raison d'un vol, ou d'une dégradation précoce liée aux chutes répétées résultant d'utilisations inappropriées (notamment le *wheeling* et le *burn*³²³)

Ainsi, même ceux qui pensent que certains vélos peuvent être « stylés » (notamment « *s'ils coûtent cher* »), établissent dans leur discours une hiérarchie des différents modes de déplacement selon la valeur symbolique qu'ils leur attribuent. Aussi, de la même manière qu'ils estiment qu'on ne peut pas préférer se déplacer à vélo qu'en voiture, ils considèrent qu'on ne peut pas préférer se déplacer à vélo plutôt qu'en scooter, ou en scooter plutôt qu'en voiture.

Notre échange à ce sujet avec Olivier (Déscolarisé, pratiquant *récréatif-ludo-sportif-pratique solitaire appréciée*, Cronenbourg) est très éclairant. Alors qu'il vient d'affirmer qu'on ne peut pas préférer se déplacer à vélo qu'en scooter et encore moins préférer se déplacer en scooter qu'en voiture, nous lui répondons que c'est pourtant le cas de plusieurs jeunes déjà interviewé·e·s. Pour lui il n'y a qu'une possibilité, ils/elles ont menti :

« Ils mentent, parce qu'ils savent que c'est un truc [une enquête] sur le vélo, ils vont dire qu'ils préfèrent le vélo. Ils mentent, ils sont pas honnêtes... pour moi [...] je sais pas c'est logique ! C'est la logique d'un panel hein, vous mettez ça dans la famille en or, ils vont vous répondre euh 100 %... [En]fin je pense hein... c'est comme dire : "vous préférez quoi entre une Twingo et une Maserati", celui qui va dire "la Twingo" ben soit il est handicapé mentalement ou soit euh je sais pas ce qu'il a dans la tête... mais y'a un problème ! ».

Que ce soit à vélo ou en scooter, les acrobaties représentent pour les garçons résidant en QPV l'occasion d'affirmer deux qualités « masculines » : leur propension à prendre des risques (leur courage) d'une part, et leur propension à s'appropriier l'espace public d'autre part.

322. Aussi bien réalisée par les conducteurs de scooter.

323. Le *burn* consiste à faire déraiper la ou roue arrière ou avant en accélérant tout en bloquant partiellement ou non la roue avant ou arrière. La figure se réalise également en voiture.

Mais sans même faire d'acrobaties, le clivage femme-intérieur/homme-extérieur est tel dans les quartiers étudiés que le simple fait de fréquenter l'espace public permet aux garçons de s'affirmer comme tel. À tel point qu'un adolescent qui ne sort pas de chez lui fait souvent figure de « bouffon » (Lepoutre, 2001)³²⁴, et peut faire l'objet de moqueries remettant en cause son identité de sexe et/ou son orientation sexuelle (Encadré 11).

Encadré 11. Notes de journal de terrain du jeudi 29 octobre 2015. À l'« Aquarium », un complexe sportif du CSC Victor Schoelcher (Cronenbourg).

Alors que je viens de prendre rendez-vous avec deux garçons dans la salle de musculation du centre, je descends au rez-de-chaussée afin de tenter de trouver des volontaires filles, et croise deux jeunes-hommes d'environ une vingtaine d'années, qui sortaient eux aussi de la salle de musculation. Après leur avoir expliqué rapidement les raisons de ma présence, je leur confie qu'il est particulièrement difficile d'interviewer des filles.

L'un d'eux m'explique que c'est normal, que les filles font un peu de vélo quand elles sont petites, puis s'en désintéressent en devenant plus grandes, parce qu'elles préfèrent rester entre elles pour « discuter, juste elles discutent, elles parlent entre elles c'est tout, elles s'arrêtent pas ! ».

Je lui réponds alors qu'ici, je serais ravi de croiser des adolescentes qui discutent entre elles, mais que je n'en rencontre pas. Son camarade me coupe en lançant : « C'est normal, elles restent chez elles, c'est pas la peine de sortir pour discuter, elles restent dans leur chambre », puis, voyant qu'un autre garçon (d'environ 16 ans) tente de se rapprocher pour essayer d'entendre, voire de s'immiscer dans la conversation, il l'interpelle : « Qu'est-ce tu fais là toi, qu'on te voit jamais en plus ! ». En s'adressant à nouveau à moi, il ajoute ensuite : « tu vois par exemple lui ou sa sœur c'est pareil ! Il sort jamais, lui du vélo il en a pas beaucoup consommé ! [rires] ». Puis, voyant que le garçon en question est resté à proximité en tendant l'oreille, il lui lance : « Qu'est-ce tu fais ! T'as rien à faire ? Retourne jouer dans ta chambre, va discuter avec ta sœur, petit pédé va ! Tu vois pas qu'on parle entre hommes là ! ».

Je cherche ensuite à savoir pourquoi il l'a insulté de « pédé ». Il m'explique que ça n'avait rien de méchant, qu'il fait ça tout le temps, et que c'était juste pour le « taquiner un peu parce que sa mère le laisse pas souvent sortir "miskine"³²⁵, et aussi [...] parce qu'il est tout maigre à force de jouer au ping-pong, il ferait mieux de venir à la muscu soulever un peu, ça lui ferait du bien ! ».

Cette forme de « rappel à la virilité » (Devaux, 2015 : 350) est renforcée par le repli homolatique particulièrement marqué dans ces quartiers. Les adolescents pris pour cible sont ramenés à un statut inférieur : celui des femmes ou de ceux qui ne sont pas vraiment des hommes, soit à la « catégorie typiquement féminine des "faibles", des "mauviettes", des "femmelettes", des "pédés", etc. » (Bourdieu, 1998 : 58). En offrant une « figure repoussoir » (Borrillo, 2000 : 84),

324. L'auteur désigne de la sorte les adolescents de cités extérieures au groupe central et à sa culture, qui, n'ayant incorporé des dispositions suffisamment viriles et agressives sont fortement dominés par leurs pairs. Cette domination concerne particulièrement ceux qui passent beaucoup de temps au domicile durant leur temps libre, et qui s'opposent ainsi à un « goût pour le dehors » proprement masculin.

325. « Le pauvre », de l'arabe *مِسْكِين* *miskīn* (« pauvre »).

L'homosexuel suscite une « phobie » qui s'inscrit indéniablement dans cette logique de domination virile³²⁶.

En somme, il semble que le fait pour un adolescent de QPV de passer l'essentiel de son temps libre au sein de la sphère domestique ne soit pas mieux accepté socialement que le fait pour une adolescente de QPV d'investir assidûment l'espace public, notamment en y *stationnant*.

Socialisés presque autant que les filles à travers un entre-soi homosexué particulièrement prégnant, les garçons résidant en QPV sont de très loin ceux qui déclarent le plus, « *trainer* » ou « *tourner* » à vélo. Sous-tendues par une disposition « masculine » à s'appropriier l'espace public, ces formes de mobilités « localistes », « circulaires », ou « de stationnement » (Devaux, 2013) s'inscrivent la plupart du temps dans les limites de grands ensembles, se traduisant par des distributions de types « concentrées³²⁷ » et « axiales-grands ensembles³²⁸ » (Ramadier *et al.*, 2008 : 73). À travers ces mobilités, les adolescents occupent l'espace, marquent leur place, affirment leur « droit de présence » (Ripoll, 2006) ou « droit de cité » par le corps (Danic, 2016) et finalement, renforcent les normes habitantes d'appropriation masculine des espaces publics.

Révélatrice de leur « sentiment de légitimité » (*sense of entitlement*) (Lareau, 2003) à *circuler* ou à *stationner* dans l'espace public local, cette appropriation est encore plus marquée la nuit. Contrairement à leurs homologues féminines, la plupart des garçons de QPV de l'échantillon font/ont fait fréquemment du vélo la nuit. Pratiquant également essentiellement l'été, nombre d'entre eux déclarent faire/avoir fait régulièrement des tours au-delà de minuit. Certains, comme Erdoğan (Term. STSS, pratiquant *récréatif-ludo-sportif-pratique solitaire appréciée*, Meinau), affirment même qu'ils préférèrent pratiquer la nuit :

« Je préfère en faire le soir, quand il fait nuit, y'a pas... il fait mieux... y'a pas trop de gens qui circulent sur la route, je me sens plus libre ! ».

Il faut noter, que, comme c'est le cas dans notre échantillon, les garçons de QPV sont particulièrement concernés par le décrochage scolaire (Oppenchain, 2012) : les quatre garçons déscolarisés (contre une seule fille) résident d'ailleurs tous en QPV. On observe de manière prégnante que les adolescents concernés par le décrochage scolaire, ont tendance à surinvestir la scène résidentielle, en réalisant davantage de mobilités « circulaires » ou « de stationnement », et en développant notamment des sociabilités locales. Ces observations rejoignent celles de Stéphane Beaud (2003), également effectuées auprès de jeunes résidant au sein d'une cité HLM³²⁹ : de plus en plus investi au sein de l'espace public, le groupe de copains locaux permet de partager un même temps social et devient une source de profit symbolique particulièrement

326. Isabelle Clair (2012) fait des observations semblables et souligne, que notamment pour les garçons résidant dans les cités d'habitat social, le « pédé » ne désigne pas seulement un garçon ayant des rapports sexuels avec des garçons mais, également une figure déviante susceptible de décrire tout garçon non conforme aux normes de la virilité.

327. Principalement autour du domicile.

328. En opposition à une fréquentation de lieux qui forment un axe entre le domicile et le centre-ville (distribution axiale), cette structure spatiale des lieux fréquentés présente la particularité de relier des grands ensembles (exemple : les grands ensembles de Cronembourg à ceux de HautePierre, un QPV situé à moins de 2000 mètres) selon une distribution spatiale qui « tourne le dos » au centre-ville.

329. Habitation à Loyer Modéré.

efficace, permettant de fabriquer un « entre-soi » masculin particulièrement rassurant. Ce temps libre et partagé est largement favorisé par leur faible attention pour les tâches scolaires, combinée à une surveillance parentale relâchée³³⁰. Il ne faut pas pour autant penser que les garçons concernés ont attendu d'être en situation d'« échec scolaire » pour investir l'espace public local. D'ailleurs, selon Stéphane Beaud (2003), si les filles réussissent généralement mieux que les garçons, c'est notamment parce qu'elles bénéficient d'une situation de relatif enfermement au domicile, autorisant « l'ascétisme scolaire ».

À ce sujet, il est à noter qu'ainsi que le font remarquer Bastien Soulé et Jean Corneloup (1998), « si la recherche de profits symboliques par le biais de la prise de risque (en général) est omniprésente quel que soit le public, cette idée de gain prend une dimension matérielle chez les jeunes socialement instables » (§ 31). De fait, pour certains jeunes en situation d'« échec » ou de « chute » scolaire, la pratique sportive peut même être envisagée comme un substitut à la qualification scolaire. Selon les auteurs, ce désir de reconnaissance et de réussite par le sport et/ou la prise de risque justifie des efforts annexes, comme la pratique de la musculation ou l'inscription en club. Licenciés dans des clubs de foot et/ou d'arts martiaux et/ou dans des centres sociaux leur donnant accès à des salles de musculation, la plupart des garçons de QPV de notre échantillon semblent effectivement se trouver dans « une logique de marché (recherche de profits, situations concurrentielles...) » (§ 31) où les affrontements sportifs (plus ou moins formels) tiennent une place particulièrement sérieuse. À la recherche d'une quelconque forme de réussite, l'usage qu'ils font des activités physiques/sportives est presque logiquement orienté vers ce but, avec des modalités et des prises de risque spécifiques. On peut parler selon Jean-Pierre Rey (1993) de stratégies identitaires, soit des tentatives « de réaliser et de réussir une action individuelle dans un contexte de jeu très difficile et en prenant donc des risques. » (p. 226). C'est précisément dans cette quête que surviennent des tentatives de gestes acrobatiques, spectaculaires, permettant de « devenir, l'espace d'un instant, unique » (Soulé et Corneloup, 1998 : §32).

En outre, malgré le fait qu'ils pratiquent le plus souvent le vélo entre pairs, dans une bien plus grande mesure que les filles résidant dans les mêmes quartiers, les garçons de QPV font parfois du vélo seuls « *juste pour tourner* », couramment avec de la musique dans les oreilles. Par ailleurs, si la plupart de leurs mobilités sont des pratiques d'ancrage, une partie d'entre eux n'hésitent pas à *s'aventurer* dans des lieux éloignés pour explorer des espaces inconnus. En cherchant à varier les itinéraires qu'ils empruntent, certains n'hésitent pas à risquer de se perdre. Enfin, comment nous venons de le souligner, la plupart des garçons de QPV de notre échantillon font/ont fait des sports en club, ou en association. Ainsi, plusieurs d'entre eux, qui n'avaient pas fait de vélo depuis deux ou trois ans, déclarent avoir refait du vélo dans le cadre d'un stage sportif, ou durant les périodes de trêve sportive, pour « *se renforcer* », « *suivre un programme d'entraînement physique pour le foot* », ou parfois, simplement « *garder la forme* ». Dans ces cas, le vélo n'est pas considéré comme un sport en soi, mais plutôt comme un moyen de préparation ou d'entretien physique. Le discours tenu par Jordan (Term. Pro. Commerce, pratiquant *récréatif-baladeur-pratique solitaire*

330. Julian Devaux (2013) fait un constat similaire pour les adolescents issus des familles les plus « marginalisées » d'un village rural francilien.

appréciée, Cronenbourg), qui attache une grande importance au football, sa « *pratique passion* », est éclairant à ce sujet :

« Du vélo, j'en faisais plus vraiment, mais là cet été, y'a eu la trêve d'été, et il fallait que je continue à faire du sport, mais pas forcément du sport trop intense, donc j'ai réparé un vélo, j'en ai fait tous les jours, tous les jours pendant trois semaines comme ça, c'était une reprise en fait, avant de reprendre le vrai sport ».

En opposition, comme nous l'avons vu précédemment (Chapitre 2 : 1.2), les filles de QPV sont particulièrement moins nombreuses à pratiquer un sport formel. De ce fait, elles sont sensiblement moins enclines à s'approprier le vélo comme un moyen de préparation physique que les garçons de QPV d'une part, et que les filles dans leur ensemble d'autre part.

Cette construction d'inégalités d'opportunités entre garçons et filles est d'autant plus complexe qu'elle est alimentée par les politiques sportives. De fait, Carine Guérandel (2016, 2017) explique à ce sujet que depuis les années 2000, la prise de conscience progressive d'une inégalité de traitement entre les sexes, associée à la visibilité grandissante des « filles de cités » dans le débat public, a favorisé la promotion de la pratique féminine dans les quartiers populaires urbains stigmatisés, où les politiques sportives n'étaient jusqu'alors que centrées sur « les garçons des cités » potentiellement dangereux. Bien que visant en priorité l'égalité d'accès aux pratiques pour les filles et les garçons depuis une quinzaine d'années, cette démarche politique active n'a rien changé au constat selon lequel les sportives des cités révèlent toujours des écarts considérables de pratique entre les deux groupes de sexe d'une part, et entre ces filles et les adolescentes dans leur ensemble d'autre part. Selon l'auteure, la permanence de ces inégalités s'explique en partie par les catégories de pensée qui structurent les orientations politiques. De fait, les différences d'engagement et de performance entre les sexes sont fréquemment analysées dans les textes et rapports officiels comme le résultat d'une déficience des filles, naturellement moins fortes ou puissantes, et socialement moins enclines à la compétition ou à l'effort physique, en raison notamment d'une religion ou d'une culture d'origine qui freinerait leur engagement. Selon l'auteure, cette vision binaire et statique des différences entre les sexes participe à générer des pratiques professionnelles construites sur la base de principes stéréotypés de vision et de division des pratiquant·e·s qui tendent à reproduire les rapports sociaux de classe, de sexe et de racisation. Elle met ainsi en évidence toute la difficulté pour les dirigeant·e·s d'association et les intervenant·e·s qui rédigent leur projet et/ou organisent l'offre et les enseignements sportifs, à ne pas reproduire les inégalités en enfermant les adolescent·e·s dans leurs soi-disant spécificités « naturelles » ou « psychologiques » ou « culturelles » essentialisées, « pensées comme indépassables » (Guérandel, 2017 : 111), et en ne leur proposant en conséquence, que des pratiques et des modalités de pratique censées leur correspondre.

En somme, nous faisons le constat global d'un clivage d'opportunités réelles de pratiques physiques en général et de pratiques de mobilités à vélo en particulier semblant particulièrement prononcé en QPV. Il est néanmoins important de noter qu'ainsi que nous avons pu l'observer sur le terrain, tous les garçons ne sont pas disposés de la même façon à pratiquer telle ou telle activité physique de telle ou telle manière (Encadré 11), et ce constat s'applique également pour les pratiques du vélo. Notamment en raison de leur rapport ludique au vélo ne prenant souvent sens que sous forme de pratique collective entre pairs, tous ne sont pas enclins à pratiquer le vélo en

solitaire. Tous, ne sont pas non plus disposés à faire des acrobaties et/ou à explorer des espaces éloignés et inconnus. Et, tous ne sont pas non plus enclins à pratiquer tard la nuit.

1.5 Amir, un cas de socialisation sexuée inversée en QPV

Un garçon de QPV de l'échantillon se distingue particulièrement des autres du fait de sa socialisation à (et par) l'investissement de l'espace public selon des modalités sexuées inversées : Amir. Notamment du fait de l'encadrement *d'évitement* particulièrement protecteur auquel il est sujet, il n'a jamais incorporé de dispositions à trainer dans l'espace public, à faire des acrobaties, ou à *s'aventurer* hors de l'espace connu.

Amir a 17 ans. Il réside dans le quartier « Petit-Bard Pergola » (Montpellier) situé en Zone de Sécurité Prioritaire (ZSP)³³¹. « Bon élève », il est en 1^{ère} S au lycée Jean Monnet de Montpellier. Il a une petite sœur de 14 ans, elle aussi « bonne élève ». Leur mère est femme au foyer. Elle n'a pas le permis de conduire et ne sait pas faire de vélo. Leur père est « *ouvrier* ». Né dans une ville du Nord-est du Maroc de près de 300 000 habitant·e·s, Amir est arrivé en France – dans son quartier actuel – à l'âge de sept ans. Il a appris à faire du vélo à l'âge de huit ans, d'abord à l'école primaire – à l'occasion d'une initiation à la sécurité routière³³² – puis dans une cour au pied de son immeuble (HLM)³³³, avec son père. Par la suite, il n'a jamais eu le droit de pratiquer au-delà de cette cour. Alors que sa mère ne s'y oppose pas, son père a peur qu'il se fasse mal et estime de manière plus générale que la pratique du vélo est trop dangereuse en ville. Par ailleurs, Amir n'a le droit de sortir en ville (à pied ou en transport en commun) que depuis l'âge de quinze ans, soit plusieurs années après ses camarades de classe du même âge. De surcroît, il n'a toujours pas le droit de se déplacer à pied la nuit, et s'est d'ailleurs fait sérieusement « *grondé* » par son père la seule fois où cela s'est produit. Lui, aimerait pourtant se déplacer à vélo, sans faire d'acrobaties inutiles, en restant sur des pistes cyclables « *pour garder la sécurité* », car il ne se sent pas encore assez compétent pour « *rouler comme une voiture* ». Il estime même que le vélo pourrait grandement lui faciliter la vie, en lui faisant gagner un temps précieux, notamment pour se rendre au lycée : alors qu'il n'a jamais été qu'un *récréatif* (frustré), il rêve de devenir *utilitariste*. Ainsi, bien qu'il n'ait pas le droit de faire du vélo en dehors de la cour au pied de son immeuble – ce dont il s'est lassé – il manifeste une disposition à se déplacer seul, disposition qu'il a d'ailleurs eu l'occasion de convertir il y a trois ans en pratique à vélo lors d'un séjour chez une de ses tantes au Maroc, laquelle l'avait autorisé – sans que son père ne le sache – à utiliser un vélo d'une part, et à prendre le bus seul pour la première fois d'autre part.

Mais il explique que, particulièrement soucieux de « *bien s'intégrer en France* », ses parents l'ont toujours « *surprotégé* » en insistant sur l'importance de sa réussite scolaire, et de sa bonne conduite.

331. Une zone de sécurité prioritaire est un territoire géographique français qui « souffre plus que d'autres d'une insécurité quotidienne et d'une délinquance enracinée » ou qui « connaît depuis quelques années une dégradation importante de ses conditions de sécurité » et qui a été identifié comme tel par le Ministère de l'Intérieur du Gouvernement (Jean-Marc Ayrault), afin de lui faire bénéficier de gendarmes ou policiers supplémentaires.

332. Il est le seul garçon de l'échantillon à avoir déclaré que l'école a joué un rôle déterminant vis-à-vis de son apprentissage du vélo, une fille étant également concernée.

333. Habitation à Loyer Modéré.

Ils lui ont appris à se méfier des garçons qui « *trainent* » dans le quartier, qu'il associe à des individus qui ne sont pas intégrés, et auxquels il peine d'ailleurs à s'identifier :

« On habite dans les HLM et euh... puis j'aime pas trop me balader dans le quartier parce que euh, parce que les jeunes qui sont là-bas et tout ben ils me correspondent pas, pas trop. Ils ont un comportement plutôt violent, du coup ben ça me correspond pas trop ; ils ont pas les mêmes centres d'intérêts que moi. [...] En fait moi je me suis jamais senti différent des autres, je me sens comme les autres, enfin français et tout, alors qu'eux je pense que ils se sentent un peu euh, un peu pas dans la société française et tout, ils se sentent exclus ».

Dans la mesure où il se retire autant que possible dans la sphère privée et qu'il essaye de quitter son quartier dès qu'il en a l'occasion, on retrouve en somme chez Amir les quatre stratégies classiques d'autoprotection symbolique des habitant·e·s de quartiers ségrégués stigmatisés détaillées précédemment (Wacquant, 2011).

Par ailleurs, s'il évite de se balader dans son quartier (qu'il tend à dénigrer), même lorsqu'il se déplace en centre-ville ou pour venir au lycée, Amir a appris à ne jamais stationner dans l'espace public :

« Partout où je vais, enfin si je me déplace [à pied], je m'arrête pas, je sais qu'on peut m'embêter sinon, mais de toute façon, je vois pas pourquoi je traînerais, je fume pas, et puis euh, je sais pas, mais j'aurais rien à faire, enfin si, je pourrais discuter avec des gens qui aiment bien discuter, mais euh pour ça c'est pas la peine de rester dehors... ».

En outre, les stratégies de « distanciation » et de « dénigrement latéral » (Wacquant, 2011) repérables chez Amir ne s'appliquent pas seulement à l'égard des jeunes de son quartier. Issu d'une famille de musulman·e·s pratiquant·e·s, lui ne se dit pas croyant et ne pratique (notamment le ramadan) que par peur de blesser ses parents. Il s'avère même très critique à l'égard de la religion en question. Selon lui, notre problématique de thèse n'est pas complexe³³⁴ : bien que lui, fasse figure d'exception parce son père cherche trop à le protéger, il estime que d'une manière générale, les adolescentes font autant de vélo que les adolescents, mais que les adolescentes musulmanes font beaucoup moins de vélo que les adolescents musulmans, pour une raison simple :

« Au Maroc, d'ailleurs en France aussi dans les quartiers comme le mien, il faut que la femme elle reste à la maison, il faut qu'elle se cache, il faut qu'elle aide sa mère à la cuisine, parce que plus grande elle va se marier, donc voilà. [...] Si y'avait pas la religion, cette vision pourrait, cette vision de la femme, pourrait plus vite disparaître, la religion elle ralentit le progrès, mais je peux pas parler de ça avec mes parents ».

De surcroît, Amir est le seul garçon de QPV de l'échantillon qui d'une part attribue davantage de valeur symbolique au vélo qu'au scooter, et d'autre part, manifeste de vives préoccupations écologiques :

334. Il est l'un·e des seul·e·s à nous avoir questionné sur notre problématique de recherche.

Nous : « *Tu aimerais avoir un scooter ?* »

Amir : « *Non parce que je pense qu'un vélo c'est mieux qu'un scooter parce que ça pollue pas l'environnement, et aussi ben j'aime pas le bruit que ça fait un scooter, quand ça passe devant, je déteste ! Ça fait mal aux oreilles [...] et je pense vraiment que si plus de gens se déplaçaient à vélo, ça pourrait, faire moins d'impact sur l'environnement, et puis aussi sur la santé des gens, y'auraient moins de cas d'obésité je pense* »

Nous : « *C'est des choses importantes ça à tes yeux ?* »

Amir : « *Ben oui c'est important la santé ! Et puis, la pollution aussi c'est important, parce que, la pollution c'est les grands pays riches qui font la pollution mais, c'est pas eux qui en souffrent* ».

En outre, bien que cette dimension ne ressorte pas explicitement dans ses propos, le fait qu'Amir soit particulièrement petit et frêle pour son âge a probablement participé à renforcer ses dispositions de « traceur »³³⁵ d'une part, et a possiblement à la fois favorisé et été favorisé (par) la « *surprotection* » de ses parents d'autre part. Caractérisé par des interdictions explicites mais jamais explicitement expliquées, leur encadrement d'*évitement* s'appuie notamment sur la transmission de représentations particulièrement péjoratives des « *jeunes qui traînent* », implicitement associés à des comportements déviants (deal, violence). De surcroît, les parents d'Amir³³⁶ semblent très préoccupés par les opportunités d'ascension sociale incarnées par la réussite scolaire. Comme l'indique le discours d'Amir, ils utilisent fréquemment l'exemple du parcours exemplaire d'un de ses oncles devenu informaticien pour l'inciter à rester sérieux, c'est-à-dire à rester à l'intérieur. Amir grandi ainsi avec l'idée qu'il est différent des garçons de son quartier, qu'il est comme son oncle, particulièrement intelligent. En opposition à la plupart des adolescents de son environnement résidentiel, il passe beaucoup de temps enfermé, à lire, et « *[s]'instruire sur l'ordinateur* ». L'oncle en question semble aujourd'hui constituer un modèle auquel il s'identifie beaucoup, à tel point qu'il veut lui aussi devenir informaticien.

En somme, alors qu'il jouait beaucoup dans l'espace public au Maroc durant son enfance jusqu'à ses sept ans, la période qui a suivie, puis l'adolescence, se sont traduites pour Amir, par une transformation de sa disposition à traîner dans l'espace public en disposition à « tracer » dans l'espace public, soit un cheminement caractéristique des socialisations « féminines » des filles de QPV de l'échantillon. Notons néanmoins, que sa socialisation inversée à (et par) l'investissement de l'espace public ne l'a malgré tout pas empêché d'incorporer une disposition à se déplacer seul. De surcroît, il est à noter que sa disposition à « tracer » dans l'espace est mise en veille lorsqu'il se rend au Maroc, où il déclare fréquemment « *traîner* » et/ou « *jouer dans la rue* » avec deux de ses cousins dans sa ville natale, pourtant de taille comparable à celle de Montpellier.

Le cas d'Amir permet de rendre compte – comme l'ont déjà fait Michel Kokoreff (2003), Stéphane Beaud (2003), Cyprien Avenel (2004), ou encore Nicolas Oppenheim (2012) – de l'extrême diversité des relations sociales et des manières d'habiter observables dans les quartiers défavorisés. Malgré leurs caractéristiques, les QPV ne constituent pas des « espaces homogènes

335. Ou ses dispositions « à tracer » (Zaffran, 2016).

336. Amir n'a accepté l'entretien que sous la condition que nous ne cherchions pas à interviewer ses parents.

cumulant uniformément les handicaps et l'enclavement géographique » (Avenel, 2009 : 37). En leur sein se développent des relations de méfiance et des pratiques de mise à distance du quartier et de ses habitant·e·s, au profit parfois d'un repli sur la sphère privée et familiale du logement, de divisions et de conflits. Ainsi, ni les *ménages économiquement les plus pauvres*, ni les *familles immigrées*, ni les *adolescent·e·s*, ni les *adolescents* ne constituent des groupes véritablement homogènes.

Enfin, à l'instar des analyses de Stéphane Beaud (2003), la situation d'Amir par rapport aux autres garçons de QPV interviewés illustre bien que si l'environnement résidentiel peut constituer une ressource pour les jeunes présentant des difficultés scolaires, ceux/celles qui sont en situation de réussite ont tendance à mettre davantage à distance leur quartier, qui fait figure de repoussoir.

Si comme nous l'avons vu dans cette partie, les adolescent·e·s de QPV forment un groupe au sein duquel le clivage des pratiques du vélo durant l'adolescence est particulièrement sexué – les filles bénéficiant d'opportunités réelles de pratiques particulièrement réduites par rapport aux garçons – nous allons voir dans la partie qui suit qu'un autre groupe se caractérise par un clivage faiblement prononcé.

2. Les adeptes-filles : des adolescentes aux opportunités réelles augmentées

Le groupe en question est constitué des garçons et des filles correspondant aux *adeptes* de l'échantillon. Pour rappel, les *adeptes* se caractérisent par le fait que le vélo constitue leur mode de déplacement préféré et le ou l'un de leurs divertissements préférés. Leurs mobilités sont alternativement et/ou simultanément³³⁷ engagées pour le divertissement et/ou pour répondre à un besoin de déplacement. Le groupe en question est constitué de quatre filles et de treize garçons actuellement pratiquant·e·s. Nous commencerons par présenter les caractéristiques communes aux quatre *adeptes-filles*, ce qui nous conduira à rendre compte des dispositions et compétences qu'elles partagent généralement avec les *adeptes-garçons*. L'analyse nous conduira à illustrer en parallèle dans quelle mesure le vélo mérite à être analysé comme un support de distinction sexuée, sociale, et spatiale par les corps. Dans un dernier temps, nous montrerons que certaines dispositions s'avèrent tout de même particulièrement « féminines » ou « masculines », et qu'alors que les premières sont particulièrement *assujettissantes*, les secondes sont particulièrement *hégémoniques*.

2.1 Une socialisation au (et par le) vélo ouverte, communicationnelle, et marquée par leur mère.

Alors que la norme est habituellement inverse, les quatre filles *adeptes* ont en commun d'avoir appris le vélo avec une figure féminine de leur famille. Trois d'entre elles déclarent un

337. C'est le cas lorsque le/la pratiquant·e cherche à se divertir tout en répondant à un besoin de déplacement, notamment lorsqu'il/elle ponctue son parcours de figures ou de franchissements (trottoirs, escaliers, etc.).

apprentissage avec leur mère, et une, Ludivine (Term. L, *adepte-confidentielle*), affirme avoir appris avec sa grand-mère, sur le même vélo avec lequel avait appris sa mère. Aucune d'elles n'est issue de la catégorie « populaire ». Le père et la mère de Claire (Term. ES, *adepte-partisane*), divorcés, sont respectivement ingénieur chimiste et professeure d'anglais. Dans le même ordre, les parents de Madeleine (Term. pro. métiers de la mode, *adepte-partisane*) sont garagiste et institutrice ; ceux de Ludivine (Term. L, *adepte-confidentielle*) sont conseiller d'insertion et médecin ; et la mère d'Alice (Term. ES, *adepte-confidentielle*) – parent unique – est infirmière. Toutes encore pratiquantes, les mères sont ou ont elles-mêmes été *adeptes* et pratiquent encore occasionnellement avec leur fille, notamment pour faire des balades. Seule la mère de Madeleine ne peut être considérée aujourd'hui comme une *adepte*, mais elle l'a été, notamment durant ses études. Inscrite en STAPS³³⁸ option cyclisme, elle a même été amenée à faire quelques courses en compétition. Bien qu'elle ne pratique plus aujourd'hui que sous forme de petites balades apaisées, notamment pour des raisons de santé, le vélo tient encore une place importante dans sa vie puisqu'elle est devenue entraîneuse officielle de cyclisme artistique dans un club de cyclisme en salle d'une commune située au sud-ouest de Strasbourg – club dans lequel ses trois enfants, trois filles de 17, 22 et 26 ans, sont licenciées (nous y reviendrons).

Les quatre *adeptes*-filles s'accordent à dire à leur manière, qu'en plus de leur apprendre à en faire, leur mère respective a grandement participé à leur donner/transmettre le goût du vélo, lequel s'est renforcé au cours du temps, et notamment durant l'adolescence :

« Alors, quand j'étais plus petite, je faisais souvent du vélo avec ma mère. J'habite un peu à l'extérieur de la ville, du coup vu qu'il y a une piste cyclable pas trop loin, on allait souvent en centre-ville à vélo et, on allait au bar, je sais pas si vous connaissez la petit France, y'a un bar qui s'appelle la corde à linge, et du coup on y allait le dimanche après-midi, on prenait un truc à boire, de la grenadine ou quelque chose comme ça et après on revenait. Et après, au fur et à mesure du temps, je prenais de plus en plus le vélo toute seule, pour par exemple aller au centre-ville, ou voir mes copines, à partir du collège » (Ludivine, Term. L).

L'une d'entre elles, Claire, partage plus que des balades ordinaires avec sa mère. Depuis l'âge de sept ans, soit un an après que ses parents aient divorcé, elle fait du cyclotourisme avec elle, et parfois plusieurs autres membres de sa famille (tantes, oncles, cousins), en France comme à l'étranger. En parallèle du goût pour le vélo, elle explique que sa mère et sa tante ont largement participé à lui transmettre des préoccupations écologiques :

« On fait souvent des voyages en famille, et comme toute ma famille, ben ma tante elle est dans le parti "écologie", du coup euh toute ma famille est un peu engagée. Du coup tout le monde prend le vélo, du coup quand on part en vacance on part souvent en vélo, et on fait des itinérants vélo, une fois on en avait fait un dans le sud... et le premier dont je me souviens vraiment c'était en Corse, donc on est parti de la Toscane, on a fait la Toscane à vélo et on est allé en Corse pendant une semaine, on a fait du vélo, et c'est un itinérant donc on s'arrête à des étapes différentes, c'est super intéressant parce que faire juste une balade à vélo je trouve ça nul, tu reviens au même endroit, alors que quand tu fais un itinérant y'a un but, tu vas quelque part d'autre. [...] À Pâques, pendant les vacances on est parti sur les îles Anglo-Normandes, à vélo, avec mon oncle, ma tante, mon autre tante, ma mère et moi, donc là on était juste cinq, et en fait on a laissé notre voiture à Saint-Malo et on est parti avec le ferry avec nos vélos, avec tous les bagages sur les vélos c'est trop drôle, et donc on est parti à, à Jersey, à Guernesey et à Sercq, Sercq c'est une toute petite île où y'a

338. Sciences et Techniques des Activités Physiques et Sportives.

pas de voiture, y'a que des tracteurs, des vélos et des piétons, c'était trop chouette, voilà donc on a fait ça. Et cet été, je suis partie en Écosse avec ma mère, avec nos vélos, donc là on avait rien du tout on est parties en train avec nos vélos, on est allées à Amsterdam, ensuite on a pris le ferry pour aller en Écosse, et on a fait tout un tour à vélo, c'était trop génial ! Nous on avançait pas trop vite parce que c'est un peu euh haut-bas-haut-bas euh l'Écosse mais c'était chouette, super ! Et alors on est aussi inscrit sur un site qui s'appelle "Warm Showers"³³⁹, c'est un site pour cycliste c'est un peu comme euh... en gros y'a des cyclistes qui peuvent dormir chez nous et nous on peut dormir chez eux, et du coup cet été, [en]fin genre en juin comme ça, y'a des Canadiens et des Espagnols qui ont dormi chez nous, et en Écosse on a dormi chez des gens qui étaient sur ce site ».

Faisant partie d'une communauté de cyclo-randonneurs·euses liée par un site basé sur un système d'échange gratuit d'hébergement à travers le monde, Claire fait ainsi partie des *adeptes* qui appartiennent à une communauté de cyclistes plus fermée que celle qui rassemble implicitement l'ensemble des cyclistes. Très au fait des principaux bienfaits du vélo sur le plan de la santé et de l'environnement, elle adopte une posture *partisane* (Chapitre 4 : 2.1) en tenant parfois des discours dithyrambiques, en promouvant ses pratiques auprès de son entourage, et en se vantant d'avoir initié, voire « *converti* » plusieurs de ses proches au vélo.

Par ailleurs, le divorce de ses parents a eu une influence non négligeable sur les pratiques du vélo de sa mère et les siennes. De fait, comme elle l'explique :

« Mes parents se sont séparés donc c'est mon père qui a pris la voiture. Du coup, comme j'habite chez ma mère, on a pas de voiture, ce qui explique aussi le fait qu'on prenne tout le temps le vélo, mais moi ça me dérange pas, je préfère même, comme ça on pollue pas ».

Comme les trois autres *adeptes*-filles, Claire a bénéficié très tôt de l'opportunité de se déplacer seule à vélo. De fait, toutes les quatre se sont rendues occasionnellement ou quotidiennement seules à l'école primaire à vélo, avec des distances inférieures ou égales à un kilomètre, dans des contextes urbains très variés (de la ville-centre au petit village), avec ou sans piste cyclable. L'une d'entre elle, Madeleine, s'est même rendue quotidiennement seule à vélo à l'école dès la mi-CP. Bien qu'elle résidait alors dans un village de près de 1200 habitant·e·s qu'elle devait traverser sans franchir de route, son cas est unique dans l'échantillon, même chez les garçons.

Les quatre filles ont par la suite bénéficié d'une liberté précoce vis-à-vis de leurs sorties. Comme nous l'avons évoqué dans le chapitre précédent (Chapitre 7 : 1), Claire, qui réside dans un quartier du sud-ouest de Strasbourg, avait par exemple le droit de sortir et de rentrer seule tard la nuit à vélo dès l'âge de quatorze ans – des autorisations qui se sont trouvées particulièrement dissonantes avec plusieurs rappels à l'ordre sexués provenant d'instances de socialisation secondaires (exemple : les scouts). La liberté en question se manifeste tant sur le plan des horaires que sur le plan spatial : les limites territoriales fixées étant comparables à celles généralement rapportées par les garçons aux mêmes âges et dans des contextes comparables. Parce que les histoires qu'elles entendent, les expériences qu'elles vivent dans la rue ainsi que les exemples que constituent la plus grande partie des filles de leur âge entrent en contradiction avec la souplesse

339. La communauté *Warm Showers* est un système d'échange gratuit d'hébergement entre cyclo-randonneur·se·s à travers le monde.

du cadre proposé par leurs parents, il arrive qu'elles aient du mal à s'y retrouver, au point de négocier davantage d'encadrement :

« Ben ma mère est très cool, dès que je lui demande quelque chose, c'est : "oui oui vas-y du moment que t'es prudente et que tu fais pas de conneries, pas de problème !". Des fois je me reproche à moi-même quand je fais une bêtise, je fais : "maman, pourquoi tu me laisses autant de liberté ?!" » (Alice, Term. ES).

Pour Claire et Ludivine, le degré de liberté accordé est directement associé à leur réussite scolaire, ce qui apparaît tout à fait contradictoire avec la tendance générale, selon laquelle les (très) « bon·ne·s élèves » passent généralement la majeure partie de leur temps libre au sein du domicile :

« Ben ça dépend surtout de est-ce que j'ai des bonnes notes en cours. J'ai beaucoup plus le droit de sortir du coup, et du coup ils me laissent quand même pas mal de liberté. Par exemple, j'ai le droit de dormir chez mon copain, euh j'ai le droit d'aller à des fêtes, j'ai le droit de dormir chez une amie en semaine, par exemple si je commence un peu plus tard le lendemain, euh j'sais pas je suis déjà partie en vacances avec mon copain, je suis déjà partie seule avec ma sœur, je suis déjà partie toute seule en vacances aussi, et je pense, oui ils me laissent pas mal de liberté... même, j'ai souvent la maison pour moi toute seule, ce genre de petites choses » (Ludivine, Term. L).

Comme on peut le comprendre à travers le discours de la mère d'Alice, qui incite ses deux fils (19 et 13 ans) comme sa fille, à s'ouvrir au monde extérieur et à devenir autonomes le plus rapidement possible, cette manière de faire répond parfois à une nécessité pragmatique. Divorcée comme la mère de Claire, et élevant seule ses enfants, elle explique que le fait de leur accorder une grande marge de manœuvre – souvent de manière prématurée par rapport à leurs camarades du même âge – est à la fois un principe qui lui tient à cœur et une contrainte d'organisation que l'utilisation effrénée du téléphone portable lui permet de négocier. Il ne s'agit pas pour autant de les laisser se débrouiller sans les accompagner, la régulation est essentiellement communicationnelle (Kaufmann et Widmer, 2005). La relation de confiance est centrale. Des consignes sont données mais elles peuvent être négociées, la priorité étant donnée au dialogue :

Nous : *« Est-ce que vous avez l'impression de lui laisser plus, moins, autant... de liberté que les parents de ses copines ? »*

Mère d'Alice : *« Je pense qu'elle en a plus, oui c'est même sûr. Je pense que je lui ai fait confiance plus tôt, bon c'était un peu nécessaire parce que avec, ben voilà plusieurs enfants et toute seule, je leur ai donné, le portable aussi et les consignes, mais en leur disant : "voilà, je vous fais confiance, et en attendant, vous vous gagnez en autonomie, et moi en confiance", mais il faut, on a testé pendant quelques mois, voilà, avec des appels, peut-être pour les rassurer, et pour me rassurer, et maintenant après ouais, j'ai pu leur laisser cette liberté. Je pense qu'ils en ont plus que pas mal d'enfants de leur âge oui. [...] Je leur accorde plus de liberté parce que je pense que c'est important pour leur épanouissement, et puis ben j'ai un principe c'est, éduquer c'est élever à l'extérieur, les encourager à devenir des adultes et donc envisager des trucs, et les appréhender en les accompagnant quand même voilà au niveau des consignes, pas les lâcher dans la nature. C'était : "bon voilà, je te donne cette consigne, je te donne ce portable, mais je t'autorise ça". Effectivement peut être un peu plus tôt que, que beaucoup de parents, c'est, on en a déjà discuté, voilà, ils s'en sont rendus compte je pense avec des copains, que effectivement ils avaient des marges de manœuvre, je leur fais confiance parce qu'on a vu, qu'on l'a éprouvé ensemble et on a vu que ça marchait ».*

De surcroît, les mères des quatre adeptes-filles se sont présentées et/ou ont été présentées par leurs filles³⁴⁰ comme des femmes douées ou « *pas moins douées qu'un homme* » pour s'orienter dans l'espace³⁴¹. En plus d'être critique à l'égard de cette croyance, elles ont conscience du fait que ce type de disposition s'acquiert et se développe au fil des expériences. Elles attachent ainsi de l'importance au fait que leur fille apprenne à se repérer pour gagner en autonomie dans leurs déplacements. Enfin, elles ne sont ni animées par la peur de se perdre, ni par la crainte que leur fille se perde.

Nous : « *Est-ce que vous vous êtes déjà perdue ?* »

Mère d'Alice : « *Est-ce que je me suis déjà perdue... euh quand j'étais jeune [vers 16 ans], je me perdais volontairement. Je partais à vélo euh le matin tôt en été, et je me perdais volontairement, je savais pas où j'allais et, et le but c'était d'essayer de m'orienter pour retrouver la maison. Ça m'a fait découvrir des nouveaux paysages. [...] Je lui disais [à mon père] quelle zone, plutôt nord, plutôt ouest, quel genre de village et je partais... À la base, j'étais carrément nulle en orientation donc je m'étais donnée, je connaissais même pas ma droite et ma gauche, je m'étais dit : "si tu veux apprendre à t'orienter, il faut apprendre à se perdre quoi !". Maintenant je suis incollable ! Je connais tous les petits quartiers et tout, parce que j'ai gardé ça, je me perds en voiture exprès et tout pour gagner du temps pour, et maintenant j'ai une vision assez, assez rapide du chemin que je dois prendre. Je [ne] suis plus le cliché de la femme qui se perd maintenant [rires] !* »

Nous : « *Vous avez une opinion là-dessus ? Pourquoi vous parlez de cliché ?* »

Mère d'Alice : « *Non, je pense que c'est le fait qu'on cherche pas forcément à, ça se travaille quoi ! Si on avait envie de le travailler, si on avait un intérêt, on le ferait quoi* ».

La mère d'Alice explique malgré tout qu'elle a davantage besoin d'être rassurée par sa fille que par ses fils. Si elle attache beaucoup d'importance à élever sa fille comme ses fils, notamment vis-à-vis de la répartition des tâches domestiques³⁴², elle estime malgré tout que quelques différences de traitement s'imposent. Tout en lui accordant de plus en plus de liberté, elle donne à sa fille des consignes bien spécifiques depuis qu'elle « *ressemble à une femme* », notamment en essayant de lui faire comprendre que le fait de devenir une femme l'expose à de nouvelles formes de menaces. Plus précisément, il s'agit de lui faire comprendre que le danger n'est plus seulement d'ordre accidentel :

« Avant je la mettais pas en garde contre les autres, contre la violence des autres, contre le caractère des autres, je la mettais en garde plutôt contre voilà, les comportements de voiture en général. Maintenant je lui fais entrer plus la notion que c'est l'autre, l'humain qui peut être dangereux, que ça peut être volontaire, pas accidentel, parce que je sais que le reste elle l'a acquis, toutes les règles de sécurité euh, regarder à droite à gauche, signaler qu'elle change de voie etcetera ».

340. Les mères de Ludivine et de Claire n'ont pas été interviewées.

341. Au sujet de sa mère, Claire déclare qu'elle a un « *super sens de l'orientation* » et que c'est souvent elle qui « *prend les devants* » (y compris face à ses oncles) lorsqu'il s'agit de faire des choix d'orientation lors des voyages itinérants réalisés en famille.

342. Elle s'appuie alors sur l'exemple de la vaisselle : « *Moi je considère qu'il n'y a pas de raison que ma fille fasse plus souvent la vaisselle, bon là son frère est plus petit, il aide un peu moins, il met la table tout ça, mais il fera pareil, à âge équivalent quoi, il fera autant les tâches de m[er]de ?] les tâches, enfin le ménage et tout quoi, là-dessus je suis très, je fais très attention* ».

Ainsi, sans chercher à l’effrayer, elle dialogue régulièrement avec sa fille dans le but de lui donner des conseils et des consignes pour apprendre à reconnaître des situations dangereuses, à les éviter, ou même à s’en débarrasser. On retrouve chez elle comme chez les autres mères des quatre filles-adeptes une dynamique d’accompagnement visant à composer avec le danger :

« Des fois tu peux pas, même en faisant attention, je veux dire l’ho[mme ?], l’humain est pas toujours euh, bien intentionné, donc même en faisant attention on est jamais à l’abri de... donc l’une des consignes qu’elle connaît c’est : "si tu vois que y’a des gens autour tu cris tout de suite pour faire arrêter l’agresseur", parce que la peur d’être démasqué fait qu’il va s’arrêter, donc je l’ai toujours incitée à se manifester, à crier "au feu !", "au secours", ce qu’elle veut, mais à crier ».

Dans le cadre de cet apprentissage, le vélo est présenté de manière plus ou moins explicite comme une consigne de sécurité. C’est le cas lorsque les mères respectives d’Alice et de Madeleine se disent toutes les deux beaucoup plus rassurées lorsque leur fille fait des sorties nocturnes à vélo plutôt qu’à pied ou en transport en commun, avançant l’idée que le fait de se déplacer à vélo permet de limiter les risques d’agression, ou d’en échapper plus rapidement.

2.2 Une tendance consciente à se penser moins vulnérables à vélo

Comme nous l’avons vu, cette tendance à penser le vélo comme un mode de déplacement plus rassurant n’est pas propre aux mères d’adeptes-filles, mais elle se retrouve de manière particulièrement prégnante chez les mères étant ou ayant été des pratiquantes assidues, et elle est le plus souvent partagée par leur·s fille·s.

Ainsi, elle est manifestée chez les quatre filles-adeptes. En les rassurant comme il rassure leurs mères, le vélo agit en faveur de leur sentiment de sécurité dans l’espace public. Et, si environ la moitié des adolescentes ayant manifesté cette inclination ne l’avaient pas conscientisée avant l’entretien, les quatre filles en question en étaient totalement conscientes du fait d’avoir déjà échangé avec leur mère sur le sujet.

Nous : *« Tu te sens plus en sécurité à pied ou à vélo ? »*

Ludivine : *« À vélo ! »*

Nous : *« Pourquoi ? »*

Ludivine : *« Parce que je me dis si quelqu’un m’attaque je peux quand même aller plus vite, que lui il va courir »*

Nous : *« Tu viens d’y penser ou t’y as déjà pensé ? »*

Ludivine : *« Ah non j’y ai déjà pensé plus d’une fois ! Des fois c’est pas éclairé, et du coup je me dis si je roule très vite il aura peut-être pas le temps de m’arrêter... à pied, ça (l’agression) va quand même plus vite, [en]fin il suffit que la personne sorte du buisson, et m’attrape, alors qu’à vélo euh... faut déjà qu’il m’arrête ».*

Bien que la question « *Tu te sens plus en sécurité à pied ou à vélo ?* », systématiquement posée, visait à recueillir des données permettant de comparer le sentiment de sécurité à pied ou à vélo en fonction du contexte, certaines filles de l'échantillon (pratiquantes ou anciennes pratiquantes assidues) ont également affirmé leur préférence pour le vélo par rapport aux transports en commun, notamment la nuit, ce fut par exemple le cas de Claire :

Claire : « *À vélo !* »

Nous : « *Pourquoi ?* »

Claire : « *Parce que à vélo, ben surtout la nuit en fait ! À pied euh tu marches, y'a quelqu'un qui t'agresse euh je sais pas, tu pars en courant... mais je trouve ça plus stressant ! Parce que quand t'es à vélo, tu te dépêches un peu, et les gens qui sont autour de toi t'en as rien à faire !* »

Nous : « *T'y avais déjà pensé ou c'est parce que je te pose la question ?* »

Claire : « *Ab non non non j'y pense souvent ! Même que je préfère rentrer de soirée à vélo, même plutôt que d'être dans un tram ou dans un bus, parce que t'es pas... enfermée, en face des gens !* ».

Particulièrement rassurée à vélo, Claire met en avant le fait qu'on peut être « *féminine* » tout en faisant du vélo. À l'opposé des filles estimant que les tenues féminines constituent un frein à la pratique du vélo, elle a particulièrement insisté sur la compatibilité – notamment esthétique – des deux éléments :

« *Les filles qui sont en jupe je trouve ça joli sur un vélo* » ; « *Être en collant à vélo, je trouve ça trop beau, je ne sais pas pourquoi* »³⁴³ ; « *Je trouve qu'il y a une certaine esthétique, une élégance en robe ou en jupe à vélo* ».

L'inclination à se penser plus en sécurité à vélo qu'à pied ou qu'en transport en commun permet ainsi d'investir l'espace public en s'émancipant en partie de la tendance à s'y sentir particulièrement vulnérables. Notons au passage que Nathan qui, depuis une opération chirurgicale, peut remarquer lentement (Chapitre 7 : 2), sans pour autant courir, est le seul garçon de l'échantillon à avoir manifesté cette inclination. Particulièrement angoissé de constater que ses possibilités de mobilité pédestre sont réduites, il est – comme les filles-*adeptes* – conscient de se sentir désormais beaucoup plus vulnérable à pied qu'à vélo, même si la menace qu'il percevait n'est pas d'ordre sexuel :

« *Quand on est à pied on part beaucoup moins vite et du coup, ça fait mal aux pieds parce que je peux pas courir, donc ça c'est sûr, c'est, c'est psychologique je sais, le vélo c'est un soutien à ce niveau-là, quand je suis en vélo je me sens rassuré* ».

Aussi, comme l'ensemble des *adeptes*, les *adeptes*-filles développent au cours de l'adolescence un attachement particulier à leurs vélos. Pour la plupart, ils représentent bien plus que de simples outils, ils deviennent des partenaires qu'on respecte et dont on reste à l'écoute. Autant qu'ils/elles en ont besoin pour se mouvoir, leurs vélos ont besoin d'eux/elles pour bien se porter. On

343. Elle portait d'ailleurs une jupe avec des collants le jour de l'entretien.

retrouve dans leurs discours énormément de pronoms possessifs : « *C'est le mien* » ; « *C'est mon vélo à moi* ». Notamment chez les adeptes-filles, on relève également des personnifications : « *Ça fait mal à la roue* » ; « *Mon vélo aime pas ça* » ; « *Ton vélo, il est toujours là pour toi !* » (Claire). Alice, qui n'a elle qu'un seul vélo, et une trottinette qu'elle prend lorsque son vélo nécessite d'être réparé, déclare :

« Moi, mon vélo c'est mon petit chéri [large sourire] ! Au début c'était pas forcément ça, puis au fur et à mesure quand j'ai plus mon vélo je fais "Ah ! Ça me manque trop !" . Après la trottinette [qu'elle utilise lorsque son vélo est crevé], quand j'ai repris mon vélo j'étais là : "Oh là là ! Tu m'as manqué !" . Ça fait du bien, à nouveau de retrouver la sensation du pédalage et tout ça ! [...] [Mon vélo] c'est un peu comme une partie de moi en fait, au final ».

Il est à noter cependant que de la même façon qu'elles ne sont pas à l'abri des rappels à l'ordre sexués, les filles-adeptes ne sont pas à l'abri du harcèlement et des agressions de rue. De plus, comme en témoigne le récit d'Alice, ces formes de violences s'effectuent parfois des femmes/filles envers les femmes/filles. Ainsi, Alice raconte qu'elle s'est fait agresser par quatre filles et un garçon en se faisant coincer dans une rue alors qu'elle roulait au pas. Lui reprochant d'être « *habillée comme une pute* », les filles l'ont fait basculer du vélo en lui tirant les cheveux, puis l'ont criblée de coups pendant que le garçon volait son vélo.

Il est à noter à ce titre que si la tendance est inverse chez les plus âgé·e·s, les femmes les plus jeunes (les mineures) sont plus souvent utilisatrices du mot « *salope* » que les jeunes garçons, ce qui témoigne de l'importance accordée à la réputation liée à la sexualité des filles à cet âge et de la pression des normes qui pèsent sur elles et entre elles (MIPROF³⁴⁴, 2015). À ce propos, Fabio Lorenzi-Cioldi (2009) observe que les filles sont généralement plus intolérantes que les garçons vis-à-vis des « *tenués* » des filles : constat que confirme Dominique Berger et ses collaborateur·rices (2015) en indiquant que les filles de collègue adhèrent davantage à l'idée selon laquelle certaines tenues constituent un « *appel au viol* » (p. 21) que les garçons du même âge.

Par ailleurs, Alice semble avoir appris que « *[sa] petite tête d'ange* » (elle est blonde aux yeux bleus) l'exposait davantage aux harcèlements et agressions d'ordre sexuel des hommes en général et aux violences de tout ordre des « *jeunes des quartiers* » (filles comme garçons confondu·e·s) en particulier. Cette croyance semble notamment lui avoir été transmise par sa mère, qui explique qu'elle connaît les codes des quartiers sensibles « *pour y avoir vécu* ». Alors qu'elle tend à se sentir plus en sécurité à vélo qu'à pied dans la quasi-totalité des contextes urbains, elle explique qu'une femme qui se déplace à vélo dans des quartiers sensibles a plus de chance d'attirer l'attention et de se faire embêter qu'à pied. Si les « *jeunes des quartiers* », notamment « *dans leurs quartiers* », constituent ainsi une menace particulière aux yeux d'Alice, elle a appris à ne jamais stigmatiser les jeunes en question en se basant sur leurs origines religieuses ou ethniques. De ce fait, elle raconte qu'elle a eu beaucoup de mal à décrire ses agresseurs. En revanche, elle semble avoir eu moins de difficultés à les stigmatiser en fonction de leur corpulence : constat qui illustre l'importance pour

344. Mission Interministérielle pour la Protection des Femmes contre les violences et la lutte contre la traite des êtres humains.

les *adeptes* de se distinguer par une hygiène de vie irréprochable et un contrôle du corps au service duquel la pratique du vélo trouve toute son importance et toute sa légitimité³⁴⁵.

« J'ai eu beaucoup de mal à les identifier moi-même, parce que quand les gens m'embêtent, je suis plutôt du genre à baisser les yeux et à pas me faire remarquer plus, et du coup quand ils [les policiers] m'ont demandé, j'avais même du mal à dire d'origine maghrébine ou quoi que ce soit j'osais pas, donc euh ils m'ont dit : "ils sont arabes ?", euh comme je suis pas du genre non plus à vouloir enfoncer le couteau dans la plaie ou quoi, euh je voulais pas me tromper. [...] Je savais... je leur ai dit qu'au moins deux des filles étaient grosses... après y'en a qui m'ont fait des blagues en disant qu'elles allaient pouvoir maigrir avec mon vélo [rire crispé] ».

Si ce n'est pas le cas pour Alice, les trois autres *adeptes*-filles assurent qu'elles se sentent moins vulnérables à vélo qu'à pied dans l'espace public indifféremment du contexte urbain.

2.3 Des compétences et dispositions caractéristiques des garçons

Au-delà de cette inclination « féminine », une disposition semble particulièrement corrélée à l'inclination à s'approprier le vélo comme un partenaire : l'appétence pour les efforts physiques. Particulièrement repérable chez les *adeptes* filles et garçons qui déclarent prendre du plaisir à se dépenser physiquement et à sentir que leurs muscles sont sollicités, cette disposition semble renforcer leur propension à considérer le vélo comme leur meilleur allié pour « *garder la forme* » et/ou « *rester en bonne santé* ». Toutes déclarent par ailleurs aimer les défis physiques.

Durant les voyages itinérants, Claire aime relever le défi que représentent les étapes les plus difficiles vis-à-vis du dénivelé ou du nombre de kilomètres parcourus. Elle est fière de réaliser qu'elle est capable de traverser des villes, des départements, des régions entières, mais aussi parfois de gravir des monts, à la force de ses jambes.

Alice n'aime pas particulièrement les montées, mais déclare toujours essayer de les grimper « *entièrement en un coup* ». Elle explique d'une part qu'elle en retire une grande satisfaction lorsqu'elle y parvient, d'autre part qu'elle aime sentir qu'elle gagne « *en résistance* » au fil du temps, à force de pédaler.

Madeleine est particulièrement concernée par cette recherche d'entretien, voire d'amélioration des capacités physiques : « *Je sais pas comment expliquer, c'est plus seulement mon moyen de transport, c'est mon outil, mais c'est aussi, comme mon partenaire de sport quoi* ».

Si elle ne déclare jamais être dans la perspective de *forcer* ou de gagner en force musculaire, elle se positionne dans une dynamique de performance. Pratiquant le vélo artistique au plus haut niveau français, à raison de trois entraînements par semaine et avec des objectifs de performance de plus

345. Pour une analyse des distinctions relatives aux inégalités des individus à produire et à intégrer les normes du contrôle du poids selon les appartenances sociales, cf. Faustine Régner et Ana Masullo (2009). Les auteures montrent entre autres que s'ils présentent de plus grandes capacités à répondre aux injonctions en question, les membres des catégories aisées sont davantage soumis à des impératifs – notamment diététiques – déterminant un « goût de nécessité », ce qui rend la lecture de l'ordre social particulièrement complexe.

en plus précis, Madeleine s'est approprié le VTT comme un moyen d'entretenir une bonne condition physique, notamment sur le plan de l'endurance. Cette disposition a notamment été fabriquée au cours de l'adolescence, au fur et à mesure que son niveau de pratique montait en puissance et que ses objectifs de performance devenaient explicites et exigeants. Elle semble notamment avoir été construite à travers des cessions de pratiques mixtes avec des garçons ayant eux aussi des objectifs de performance dans leur sport :

« Euh sinon j'ai fait, ben justement, pour mon sport, je voulais faire un peu plus de physique... Donc en fait je commençais à courir, mais j'ai un ami à moi qui faisait des courses cyclistes, et alors il m'a dit, il m'a proposé de faire, de sortir et de faire des balades un peu plus sportives, pour s'entraîner... et du coup je partais en VTT aussi les week-ends et je faisais des sorties VTT genre une heure un truc comme ça. C'était pour garder la forme ».

Peu communes durant l'adolescence, les pratiques du vélo hétérosexuées concernent pourtant les quatre adeptes-filles, qui ont régulièrement ou occasionnellement pratiqué avec des garçons (cousins, voisins, copains, petits-copains) au cours de cette période. Ludivine raconte à ce titre que son petit copain actuel, avec qui elle est en couple depuis plusieurs années, a largement contribué à renforcer son goût pour le vélo et la fréquence de ses pratiques :

« C'est un gros passionné de vélo, du coup il m'a aussi un peu passé cette passion-là d'une certaine façon, j'en faisais déjà mais lui c'est vraiment un grand fan de vélo. Par exemple, il fait du BMX, par exemple il monte lui-même ses vélos, ses fixies, il a un chopper³⁴⁶ aussi. Il est vraiment passionné de vélo, donc il en a vraiment beaucoup ».

Comme Ludivine, Madeleine a aussi un petit copain passionné de vélo, qui a lui aussi monté lui-même son fixie et qui est lui aussi propriétaire de plusieurs types de vélos. Il fait d'ailleurs partie des adeptes-garçons de l'échantillon. Claire, qui elle n'a pas de petit-e-ami-e, affirme d'ailleurs : « Moi si je voulais sortir avec quelqu'un, s'il est à vélo c'est toujours positif ! ».

Ces derniers constats traduisent une tendance importante à l'homophilie qui définit de plus en plus les sociabilités adolescentes à partir de la fin des années collège (Bidart, 1997). Les dispositions deviennent généralement de plus en plus ancrées et les goûts culturels affirmés, ce qui participe à structurer les affinités électives. Ce processus se trouve d'autant plus renforcé par les phénomènes de stylisation propres à l'adolescence contemporaine (Pasquier, 2005 ; Metton-Gayon, 2009 ; Devaux, 2015), c'est à dire la structuration de leurs sociabilités au travers de l'appartenance symbolique à des groupes définis autour d'identités culturelles, qui recoupent souvent des appartenances sociales, sujet sur lequel nous reviendrons dans la sous-partie suivante.

Parce qu'elles ont davantage d'expérience de pratiques du vélo que la plupart des filles de l'échantillon, les quatre filles adeptes déclarent toutes maîtriser les compétences élémentaires relatives à l'équilibre, à l'efficacité, et à l'adaptabilité au terrain (Chapitre 7 : 4). À l'exception de Madeleine, dont le père garagiste n'a appris à réparer une roue de vélo crevée à aucune de ses

346. Type de vélo imitant les motos typiquement américaines, se caractérisant par une fourche très longue, un pot d'échappement très sonore et une peinture personnalisée ; souvent réalisées dans des garages spécialisés qui se chargent d'un assemblage artisanal.

trois filles, toutes déclarent maîtriser les compétences en *mécanique de base* (entretien courant, crevaison/réparation, réglage des freins). Mais aucune d'entre elles ne s'est vue transmettre cette compétence par son père. Si Alice l'a acquise « grâce à son [mon] grand-frère », Claire déclare avoir appris l'essentiel de la mécanique du vélo grâce à sa tante, et Ludivine grâce à sa mère, qui avait elle-même appris ces essentiels durant les années où elle résidait aux Pays-Bas.

Par le biais du vélo, les filles *adeptes* sont celles qui présentent la plus grande inclination à se sentir libres de mouvement dans l'espace urbain. Particulièrement « masculine », cette disposition se repère notamment lorsque les pratiquant·e·s ne craignent pas de pratiquer la nuit, ou à *s'aventurer* pour leur plaisir dans des espaces inconnus, parfois lointains, repoussant sans-cesse les limites de leur champ spatial des possibles. Ils/elles ont ainsi une grande propension à improviser, à varier leurs itinéraires pour explorer la ville et améliorer sa connaissance. Cette propension est d'autant plus importante que les *adeptes* filles comme garçons déclarent généralement n'avoir aucun problème à pratiquer sous la pluie (y compris ceux/celles de Montpellier métropole).

Aussi, comme nous l'avons illustré en citant les propos de la mère d'Alice, ces tendances à se sentir libre de mouvement à vélo dans l'espace urbain peuvent se traduire par des inclinations à risquer délibérément de se perdre, qu'on retrouve également de manière très prégnante dans le discours de Claire³⁴⁷ :

Claire : « *Le vélo c'est génial parce que ça permet de mieux connaître la ville, puisque mine de rien quand tu prends le bus tu connais juste ton arrêt, et les rues où il passe, donc les rues principales, alors qu'à vélo tu essayes d'éviter les rues principales si t'es un bon cycliste, donc, tu découvres des nouvelles petites ruelles, et des raccourcis et tout ça, donc tu découvres ta ville... même pour aller de la Montagne verte à Schiltigheim par exemple, je peux prendre des chemins différents, du coup je découvre des endroits, et c'est vachement intéressant le vélo pour ça... et j'aime bien aussi me perdre dans Strasbourg, à vélo, je me dis : "ah là je connais !", donc je prends l'autre direction, comme ça je découvre ! J'adore faire ça !* »

Nous : « *Prendre le risque de te perdre ?* »

Claire : « *C'est pas un risque, c'est un plaisir !* ».

La disposition en question est indissociable de l'inclination à apprécier le fait de se déplacer seul·e et d'en percevoir des avantages, notamment le fait d'être libre d'« aller où on veut ». Elle apparaît également fortement liée à un faible niveau d'internalisation des règles (Granié, 2011). De fait, les *adeptes*-filles comme garçons ont pour habitude d'enfreindre le code de la route dès lors qu'ils/elles ont l'impression de contrôler visuellement la situation. De surcroît, si elles ne déclarent pas faire la course avec d'autres cyclistes ou voitures comme le font plusieurs garçons *adeptes*, *récréatifs* ou *utilitaristes*, les quatre *adeptes*-filles se disent explicitement attirées par la rapidité des déplacements à vélo et/ou par les sensations de vitesse que cette pratique leur procure. Ainsi, les *adeptes*-filles comme garçons tendent à estimer qu'un trajet idéal est un trajet où on réussit à ne pas s'arrêter (ou poser le pied par terre) malgré les signalisations de priorité. Ils/elles déclarent par ailleurs utiliser parfois leur téléphone alors même qu'ils/elles pédalent, ce qui leur permet d'insister à la fois sur les libertés qu'ils/elles prennent par rapport au code de la route et sur l'aisance qu'ils/elles ont à manier leur vélo. Ces inclinations se traduisent généralement par une

347. Claire explique d'ailleurs que sa mère l'encourage à « *connaître la ville par cœur* ».

grande liberté de mouvement et un accès augmenté à l'espace urbain. À ce titre, Claire raconte par exemple qu'il lui arrive de « griller » la quasi-totalité des feux rouges (environ une quinzaine) qui ponctuent ses itinéraires³⁴⁸ pour se rendre au lycée. Alice explique quant à elle prendre souvent des raccourcis en faisant « *des sauts de trottoir* », en empruntant la plateforme du tramway, et plus rarement, en descendant des escaliers sur son vélo. En plus de déclarer aimer les sensations de « *grande vitesse* », elle n'hésite pas à se qualifier de « *casse-cou* » et à mettre en avant son « *tempérament de garçon manqué* ». On repère nettement dans son discours ses dispositions à *se risquer* et à *forcer*. Ainsi, pour Alice, « [la] douleur n'est pas saisie comme un signal d'alerte mais comme un obstacle à dépasser » (Sorignet, 2006 : 51).

« J'aimerais être plus endurante, et du coup pouvoir aller à des vitesses vertigineuses que j'arrive pas forcément à avoir, du coup quand je suis en descente ou sur des grandes lignes droites, ben j'aime beaucoup accélérer, accélérer jusqu'à ce que jusqu'à ce que je sente que j'ai mal aux jambes et que j'arrive plus à pédaler. [...] Je me dis que ça muscle le vélo tout ça, et je me dis que si je m'arrête dès que j'ai mal aux jambes, et ben ça m'aidera pas à pouvoir ensuite aller au-dessus, au-dessus ».

En somme, parmi les quelques filles de l'échantillon présentant les compétences les plus « masculines » – à savoir les *compétences cycliques en mécanique* – figurent notamment des filles-*adeptes*.

De la même manière, parmi les quelques filles de l'échantillon présentant des dispositions « masculines » à *forcer* et/ou *se risquer* et/ou *s'aventurer* et/ou *se déplacer seule*, on retrouve notamment les quatre filles-*adeptes*.

2.4 Des équipements et dispositions caractéristiques des fractions intellectuelles

Les prises de distance vis-à-vis du code de la route observées chez la plupart des *adeptes* peuvent être mises en lien avec le rapport qu'ils/elles entretiennent avec l'automobile. Certain·e·s font dans leurs discours complètement abstraction de la dimension écologique et revendiquent surtout l'aspect pratique du vélo, moins coûteux, plus flexible et moins encombrant que la voiture. À l'opposé, d'autres, notamment les *partisan·e·s* (Chapitre 4 : 2.1), revendiquent explicitement leurs préoccupations écologiques. C'est le cas de Ludivine et de Claire (catégorie « intellectuelle ») :

« [La voiture], je trouve ça utile... Si par exemple j'ai un boulot où j'ai besoin d'avoir le permis, sur le CV c'est bien [...] mais chaque fois que je vois des voitures en ville je me dis : "Mais qu'est-ce qu'elles font là !", Ca a pas sa place ici, ça sert à rien, c'est pour ça aussi que je veux pas de scooter, parce que : "vas-y, pollue encore plus la planète !". Évidemment quoi ! C'est ça que j'aime bien chez le vélo. [...] Cet été j'étais à Amsterdam, c'était le paradis, ah là là ! Plus (d'avantage) de vélos que de voitures dans la rue, c'était le paradis ! » (Claire, Term ES).

Rappelons que le groupe constitué par les *adeptes* ne réunit que des résident·e·s de quartiers périphériques de l'hypercentre (hors QPV) et de première couronne (hors QPV) dont aucun·e n'est issu·e de la catégorie « populaire » ou n'est inscrit·e dans une filière scolaire dépréciée (Gautier, 1994) (toute·s passent par la voie générale). Sans pour autant résider particulièrement

348. Elle n'emprunte pas systématiquement le même itinéraire.

près de leur lycée et/ou de leurs principaux centres d'intérêts³⁴⁹, ils/elles déclarent généralement aimer résider où ils/elles résident, d'abord pour la situation « *idéale* », voire « *stratégique* » dont ils/elles estiment jouir, expliquant souvent qu'ils/elles bénéficient des avantages de la ville sans en subir les inconvénients. Bien que les *adeptes* (Strasbourgeois·es comme Montpeliérain·e·s) roulent volontiers sur la même voie que les voitures, ceux/celles de la métropole strasbourgeoise insistent davantage dans leurs discours sur l'avantage que constitue la continuité du réseau cyclable :

« *En dix minutes je suis en ville, en quinze minutes je suis à mon lycée, cinq minutes je suis chez ma grand-mère [...] et aussi, si je veux, en deux minutes je suis à une piste cyclable, qui va le long de l'eau, c'est vachement sympa. Et j'ai une autre piste qui part ensuite sur un pont pour aller ici, et j'ai une autre piste... j'ai des pistes cyclables qui vont partout en fait !* » (Claire, Term. ES).

Notamment issus·es des fractions intellectuelles des classes moyennes intermédiaire et supérieure, les *adeptes-partisan·e·s* semblent trouver à travers le vélo un support de distinction sociale. Davantage que les autres pratiquant·e·s, ils/elles aiment généralement mettre en avant le fait que leur pratique est réfléchie, modérée, sobre, en opposition aux usages *vulgaires* que font les jeunes des quartiers défavorisés du scooter ou de la moto, et aux usages abusifs des « *grosses voitures* » des plus riches de centre-ville. Découlant la plupart du temps de schèmes de perception intériorisés au sein de la sphère familiale, ces critiques semblent constituer des « formes d'expressions idéologiques typiques de l'affrontement symbolique entre des agents dotés de propriétés sociales différentes » (Durand, 2006 : 195). Elles prennent parfois une forme moralisatrice qui participe d'une stratégie plus ou moins consciente de discrédit des individus issus des milieux sociaux avec lesquels ils/elles se démarquent le plus. Ces manières de penser et d'agir se retrouvent également chez quelques filles et garçons *utilitaristes* des fractions intellectuelles de l'échantillon. On observe de manière prégnante dans leurs discours comme dans ceux de la plupart des *adeptes*, une inversion de la hiérarchie des valeurs symboliques des éléments du triptyque voiture–moto/scooter–vélo manifestée par les adolescent·e·s issu·e·s de milieux défavorisés, notamment ceux/celles de QPV. À leur grande différence, ils/elles déclarent qu'ils/elles se rendront dans l'idéal à leur futur travail à vélo, et qu'ils/elles n'utiliseront la voiture qu'en cas d'urgence ou pour réaliser des longs trajets, notamment pour partir en voyage.

Par ailleurs, à l'opposé des adolescent·e·s de QPV interviewé·e·s, les réseaux amicaux des *adeptes* (*partisan·e·s* comme confidentiel·le·s) sont constitués d'une grande partie de pairs extérieur·e·s à leur quartier ou commune. Généralement enclin·e·s à effectuer des déplacements excédant cinq kilomètres, ils/elles intensifient au fil de leur montée en âge leurs pratiques de mobilité en dehors de l'espace local. C'est notamment le cas de ceux/celles résidant dans des communes de la première couronne, qui multiplient les allers-retours avec le centre-ville ou certains quartiers périphériques.

Aussi, si les manières de pratiquer le vélo peuvent assigner les individus à des identités sexuées, elles les situent également dans l'espace social. En plus d'être l'apanage d'*adeptes*-garçons de milieux favorisés, certaines pratiques et certains équipements particuliers·ères s'observent très peu dans les villages, et encore plus rarement en QPV. C'est le cas des multiples variantes de pratiques

349. Près d'un tiers d'entre eux/elles résident à plus de 20 minutes à vélo de leur lycée, ce qui ne les empêche pas de s'y rendre à vélo occasionnellement, régulièrement, voire quotidiennement.

en *fixie* et des types de cadres qui y sont associés. Qu'ils soient de type « coursier », « piste », « street », ou « polo »³⁵⁰, qu'ils soient neufs ou bricolés à partir d'un cadre vintage, ces vélos sont surtout présents dans les quartiers favorisés de centre-ville et de première couronne. Malgré les prémices d'une démocratisation des prix, la commercialisation de ce type de vélo et surtout des pièces nécessaires à sa fabrication reste d'ailleurs réservée à des petits commerces spécialisés implantés dans des quartiers gentrifiés. À l'inverse, la plupart du temps réalisé avec un VTT, le « cabrage », ou « lever », est davantage caractéristique des garçons de quartiers défavorisés. À tel point que certaines résidant dans des quartiers plus favorisés – qui déclarent être attirées par les garçons roulant en *fixie* – sont rebutées par ceux qui font des « levers ». C'est par exemple le cas de Célia, pourtant issue de la catégorie « technicienne », mais qui fréquente au quotidien des adolescent·e·s des pôles « intellectuels » du fait de ses excellents résultats scolaires et de son intégration dans une section élitiste (Abibac³⁵¹) :

Célia : « *Les gens qui font des roues levées : stop ! C'est ringard ! On arrête les conneries quoi ! [rires]* »

Nous : « *Pourquoi c'est "ringard" ?* »

Célia : « *Parce que... c'est les gens de la cité qui font ça !* ».

Ainsi, le vélo mériterait d'être analysé encore davantage que nous l'avons fait comme une pratique de distinction à la fois sexuée et sociale (Gaboriau, 1991), mais aussi spatiale, de par la « prise de pouvoir symbolique sur la ville » qu'il semble incarner (Clerval, 2005).

Comme nous l'avons relevé précédemment, en opposition à Célia, qui cherche à mettre en avant le fait que le vélo constitue un mode de déplacement à la fois « *pratique et responsable* », de nombreux garçons de QPV considèrent le vélo comme le mode de déplacement du pauvre par excellence et ne l'utilisent quasiment que comme le moyen de *traîner* dans l'espace public en faisant des « *roues levées* ». Cette pratique est riche de symboles. De la même manière que le fait de retirer les roulettes de leur premier vélo leur avait permis de montrer qu'ils n'étaient plus des « petits », le fait de ne rouler que sur une roue, semble désormais leur permettre d'attester qu'ils ne sont pas des filles d'une part, et que le vélo ne constitue pas leur moyen de déplacement d'autre part.

Pour nombre d'adolescent·e·s de QPV, un jeune qui préfère se déplacer à vélo plutôt qu'en voiture est souvent perçu·e comme « ringard·e », et associé·e à un « *boloss* », c'est-à-dire une « victime », un « bouffon ».

Nous : « *Tu t'imagines te rendre comment au travail plus tard ?* »

Aïssata : « *En voiture !* »

350. Le type « coursier » est souvent issu d'une conversion de cadre de course très compact pour faciliter le slalom dans la circulation urbaine. Le cadre du *fixie* « piste » reprend les codes des vélos de cyclisme de piste, particulièrement légers, et aérodynamiques. Le « street » est souvent moderne et suffisamment robuste pour réaliser certaines figures de *flat* (*freestyle* en milieu urbain). Enfin le type « polo » est généralement compact et très maniable, notamment pour faciliter la tenue en équilibre.

351. Section qui permet d'obtenir de manière simultanée le baccalauréat français et son équivalent allemand.

Nous : « *Forcément en voiture ?* »

Aïssata : « *En voiture !* »

Nous : « *Pourquoi ?* »

Aïssata : « *Parce que, en voiture ! À part si c'est proche de chez moi genre... mais non en fait, non ! Je partirai quand même pas au travail en vélo, je sais pas pourquoi...* »

Nous : « *Tu dois bien avoir une idée ?* »

Aïssata : « *Non, pas en vélo ! Parce que, pas le vélo ! Le vélo c'est, c'est kao, c'est pourri d'aller au travail en vélo ! Ça fait boloss un peu tu vois ! Non, non j'aime pas ! Je préfère y aller à pied carrément !* »

Ainsi, le simple fait de revendiquer que le vélo constitue un choix privilégié de mode de déplacement pour venir au lycée constitue quelque part un marqueur social. Si comme le soutient Jean-René Carré (1998), la période que nous vivons correspond à un « âge écologique » du vélo (Chapitre 1 : 1.3), il semble bien que les adolescent·e·s les mieux doté·e·s en capital culturel soient aujourd'hui les plus disposé·e·s à répondre aux injonctions que cet « âge » véhicule, notamment en étant porteurs·ses du « goût légitime » (Bourdieu, 1979) pour le vélo comme loisir et mode de déplacement écologique.

Par ailleurs, les quatre *adeptes*-filles possèdent des vélos de type VTC (vélo tout chemin). Bien que n'invitant ni à la performance de vitesse ni à la pratique du vélo dans des environnements accidentés, les VTC sont tout de même plus robustes que les vélos de ville classiques. En comparaison, ils facilitent les franchissements de petits obstacles, et permettent de réaliser ce qu'Alice appelle les « *sauts de trottoir* », avec un moindre risque d'endommagement.

En outre, comme la plupart des *adeptes*, elles estiment qu'un vélo « *tendance* », « *swag*³⁵² », « *stylé* » est un vélo personnalisé qui garde un bon rendement. Un vélo vintage bien restauré est ainsi particulièrement bien perçu. Cette tendance s'oppose radicalement avec les discours de la plupart des adolescent·e·s de QPV interviewé·e·s, aux yeux desquel·le·s un vélo ne peut généralement être « *stylé* » que s'il est neuf et moderne (les vélos de marque Btwin³⁵³ bénéficient d'une image particulièrement positive), mais surtout s'il coûte cher.

Comme la majorité des *adeptes*, elles sont par ailleurs équipées pour pratiquer le vélo sous la pluie. Toutes ont un poncho, et deux d'entre elles (Claire et Ludivine) utilisent régulièrement un surpantalon imperméable.

Aussi, parce qu'elles stationnent fréquemment leur vélo dans l'espace public, les quatre filles-*adeptes* sont particulièrement équipées contre le vol. Toutes ont un « antivol en U » de qualité. Claire et Ludivine utilisent systématiquement un antivol souple supplémentaire et ont de surcroît

352. Anglicisme : « qui a du style ».

353. Marque cycle de Decathlon.

fait marquer leur vélo³⁵⁴ : acte fort de symbole, conférant au vélo une identité, un signe distinctif certifié.

Enfin, Claire et Ludivine sont les deux seules filles de l'échantillon qui se déplacent constamment avec un kit de réparation en cas de crevaison. Elles sont aussi celles qui s'éloignent le plus de leur domicile à vélo.

Comme nous l'avons vu, les filles *adeptes* ont au cours de leur socialisation incorporé des dispositions et acquis des compétences se traduisant par des opportunités réelles de pratiques du vélo et d'accès à l'espace public bien supérieures à celles des filles dans leur ensemble, mais nous allons voir dans la sous-partie qui suit que certaines dispositions particulièrement « féminines » et *assujettissantes* indissociables de normes sexuées sont à ce point ancrées qu'elles semblent partagées par toutes les adolescentes de l'échantillon.

3. Des normes sexuées et des dispositions « féminines » *assujettissantes* « trop » solidement ancrées ?

3.1 La femme ne transporte pas l'homme

La première disposition semblant être partagée par toutes les filles de l'échantillon, y compris par les pratiquantes les plus assidues et les plus sportives, est alimentée par la croyance selon laquelle les hommes sont naturellement capables de réaliser des choses physiquement impossibles pour les femmes. L'ancrage de cette croyance est notamment soulevé par Carine Guérandel (2016) dans le portrait qu'elle fait de Flora (p. 158-161) dans l'ouvrage issu de sa thèse. Alors que Flora est tant crainte par les filles que les garçons en raison de sa maîtrise des codes de la rue et de ses performances sportives – qu'elle investit notamment dans la boxe – elle ne remet pas pour autant en question la supériorité physique des hommes. La croyance en question se traduit par une disposition « féminine » et *assujettissante* à la passivité physique en situation de mixité. Elle participe en parallèle à façonner une disposition « masculine » et *hégémonique* à s'imposer physiquement en assujettissant la femme en situation de mixité.

Dans notre échantillon, on peut illustrer ce point à partir du cas de Claire, la pratiquante la plus assidue des filles-*adeptes*, qui possède un VTC et un *demi-course*, et qui fait régulièrement des voyages à vélo avec des membres de sa famille en parcourant fréquemment plus de 100 kilomètres par jour. Elle fait partie des adolescent·e·s avec qui nous avons pu échanger à plusieurs reprises à la suite de l'entretien, que nous avons eu le temps de relire entre temps. Claire nous avait confié au cours de ce dernier échange qu'elle aimait particulièrement « *prendre des gens* » sur son porte bagage. À deux reprises, nous avons effectivement pu l'observer transporter une fille de sa classe jusqu'à l'arrêt de tramway situé à quelques dizaines de mètres de la sortie du lycée Jean-Monnet de Strasbourg. Quelques jours plus tard, nous la croisons alors qu'elle sort seule de l'établissement. Nous en profitons pour revenir sur le sujet en lui demandant s'il lui est

354. Gravure d'un numéro unique permettant d'identifier le vélo, d'en dissuader le vol ou de faciliter sa recherche en cas de vol.

déjà arrivé de transporter des garçons. Après une courte hésitation, elle nous répond qu'elle pense n'avoir transporté que des filles. Elle ajoute avoir déjà été transportée par un garçon sur son propre vélo, en rentrant d'une soirée. Nous lui demandons alors pourquoi elle ne l'a pas transporté elle-même, ce à quoi elle nous répond que « *ça s'est fait assez naturellement* », et qu'elle pense qu'elle aurait certainement pu le transporter, « *à part dans la montée de... mais bon lui non plus il a pas réussi, on a fini à pied, alors moi j'imagine même pas !* ». Elle exprime par la suite quatre idées distinctes. D'abord, elle avance qu'il lui paraît logique que « *celui qui a le plus de force transporte l'autre* ». Ensuite, elle suggère que le garçon en question n'aurait probablement pas accepté d'être transporté. Après quoi, elle exprime l'idée qu'elle « *trouve ça plus romantique dans ce sens* ». Enfin, elle prononce une phrase peut-être plus surprenante : « *en même temps, si je suis plus forte que lui, il me sert à rien ! [rires] Ben quoi !? C'est vrai !* ». Les quatre idées en question indiquent que la norme selon laquelle il revient à l'homme de transporter la femme et non l'inverse (notamment sur un « deux-roues ») révèle bien un « arrangement entre les sexes », permettant à chacun d'être identifié en tant que femme ou en tant qu'homme (Goffman, 2002). Elles suggèrent ainsi que la norme en question est indissociable de la norme hétérosexuelle. Enfin, comme l'illustre la dernière idée, la disposition des filles à la passivité physique en situation de mixité semble indissociable de la norme selon laquelle il revient à l'homme d'être plus fort pour protéger la femme, et non l'inverse.

3.2 La femme ne protège pas l'homme

Ce constat nous amène à aborder une deuxième dimension semblant largement partagée par les filles de l'échantillon : l'inclination à se sentir plus en sécurité accompagnée de garçons que de filles. Le discours tenu par Alice, qui bénéficie pourtant d'une grande liberté de mouvement vis-à-vis de ses sorties est éclairant à ce sujet. Le plus souvent, Alice pratique le vélo seule, notamment pour ses déplacements quotidiens vers le lycée, mais également pour se rendre dans le centre-ville de Montpellier situé à environ vingt minutes de chez elle à vélo. Pour rappel, elle adopte certains comportements caractéristiques du sexe opposé (en recherchant des sensations de vitesse, en faisant des « *sauts de trottoirs* », en empruntant fréquemment la plateforme du tramway, etc.) et n'hésite pas à se qualifier de « *casse-cou* ». Comme la plupart des *adeptes*, elle préfère le plus souvent se déplacer seule à vélo, notamment parce que cela lui permet de choisir son allure « *sans contrainte* ». Pourtant, elle préfère être accompagnée lorsqu'elle est à pied ou en tramway et, d'une part, affirme qu'elle se sent plus en sécurité en présence d'amis garçons, et d'autre part, suggère que sa mère l'encourage à se déplacer avec des garçons :

« On se sent plus [davantage], généralement plus [davantage] en sécurité avec un mec, qu'avec ses amies, à moins qu'on soit plusieurs, mais même ! Ma mère d'ailleurs elle préfère aussi quand je lui dis : "j'ai un ami qui vient", là ça va, mais si c'est une amie ben je sais que, voilà... Donc c'est vrai que sinon ça me dérange pas qu'on soit sans garçon mais, [en]fin plus on est, mieux c'est, si par exemple c'est tard le soir ou quoi ».

Ce constat fait écho au fait relevé précédemment, selon lequel nombre de filles déclarent avoir bénéficié d'une plus grande liberté en termes de sorties après avoir présenté leur petit copain à leurs parents. Ainsi, si elle permet de contrer l'inclination de nombreuses filles cyclistes à se penser particulièrement vulnérables dans l'espace public, la tendance à se penser plus en sécurité

à vélo n'enlève rien au fait que leurs alternatives réelles en termes de choix de modes de déplacement se trouvent limitées, en particulier lorsqu'elles sont seules, et notamment en soirée.

3.3 La femme ne met pas en jeu son corps dans l'espace public

De plus, leurs alternatives réelles de pratiques ne sont pas restreintes qu'en termes de choix de modes de déplacement, elles se trouvent limitées en termes d'utilisation de l'espace public. De fait, comme nous l'avons noté dans le chapitre précédent (Chapitre 7 : 3), aucune fille de l'échantillon n'a continué à s'adonner durant l'adolescence à des mobilités « de stationnement » à vélo. Même en présence d'autres filles, aucune n'est encline à pratiquer le vélo en occupant une place, un parking, une esplanade. Aucune n'est encline à squatter les abords de son lycée en s'affichant comme le font certains garçons, en train de faire des acrobaties, figures et/ou dérapages, mais également aucune n'est encline à pratiquer le vélo en occupant une aire urbaine dédiée aux pratiques dites « de glisse ».

Le parcours de Madeleine semble particulièrement éclairant vis-à-vis de ce dernier point. Pour rappel, Madeleine pratique le vélo artistique au plus haut niveau français, à raison de trois entraînements par semaine. Au cours de l'adolescence, elle s'est s'appropriée le vélo comme un moyen de préparation physique, notamment à travers des sessions de pratiques mixtes en VTT, au fur et à mesure que son niveau de pratique dans sa discipline montait en puissance, et que ses objectifs de performance devenaient exigeants. Sa mère est l'entraîneuse officielle de cyclisme artistique de son club de cyclisme en salle. Elle entraîne également ses deux sœurs aînées (22 et 26 ans). Baignant dès son plus jeune âge dans l'univers de cette discipline, notamment en assistant aux compétitions de ses sœurs, Madeleine débute dans le club à l'âge de huit ans. Durant cette période, et durant ses années d'école primaire, elle raconte qu'elle passait beaucoup de temps à faire des figures à l'extérieur, devant chez elle, mais également devant l'école :

« Ben j'ai commencé à cinq ans, avec un petit vélo, je me rappelle il était jaune, c'était un VTT. Je partais tout le temps à l'école à vélo, parce que j'habitais pas loin, et je faisais, j'allais à la musique à vélo aussi, parce que ça permettait à mes parents de pas m'emmener en voiture... et après je faisais du vélo artistique... direct, à huit ans, et du coup, j'en faisais tout le temps, tous les... trois fois par semaine au moins, et après, je m'amusais aussi à faire des figures sur mon VTT, quand j'allais à l'école aussi, c'était pareil, devant l'école, je faisais déjà des figures je me rappelle ah ah [rires] ! ».

Pourtant, à mesure que ses entraînements en salle vont s'intensifier, sa montée en âge va se traduire par une autocensure de ses pratiques acrobatiques en extérieur, entreprise dès l'entrée au collège. Pour expliquer cette évolution, Madeleine se contente d'insister sur le fait que le cyclisme artistique « ne se pratique qu'en salle ».

Effectivement, le cyclisme artistique fait partie de la catégorie « cyclisme en salle » de la Fédération Française de Cyclisme. Très pratiqué en Allemagne, il est également populaire en Alsace, et s'est aussi développé, dans une moindre mesure en région Rhône Alpe et en Auvergne. Il consiste en l'exécution de figures et de mouvements d'exercices gymniques, de sauts et de passages sur un vélo spécifiquement adapté (pignon fixe, selle et guidon spécifiques), en roulant sur deux roues ou seulement sur la roue arrière en position de marche avant, de marche arrière,

ou en position envers. Majoritairement féminines, et vêtues/maquillées de manière semblable aux gymnastes, les athlètes peuvent évoluer seul·e·s (individuel), à deux (duo), à quatre (quadrille) ou à six (quadrille à six) en tournant autour d'un cercle de quatre mètres de diamètre tout en restant à l'intérieur d'un second cercle de huit mètres de diamètre. Parmi les différents types de figures à effectuer, on retrouve notamment les « sauts » (éléments qui permettent de passer d'une situation à une autre sans toucher le sol et en gardant les deux roues en contact avec le sol), les « debouts » (se tenir debout sur la selle ou sur le guidon) et les « cabrés » (figures réalisées en ayant uniquement la roue arrière en contact avec le sol).

Ainsi, une partie importante des figures se fait en position « cabrée », tout à fait comparables aux levers de roue quasi-exclusivement effectués par des garçons dans l'espace public. Autrement dit, dans la mesure où elle figure parmi les meilleures Françaises de sa discipline, Madeleine est de loin l'adolescent·e de notre échantillon qui pratique les figures les plus complexes à vélo, mais dans un gymnase. Comme elle l'explique :

« [le cyclisme artistique] c'est un peu comme du BMX, mais en artistique en fait. C'est avec un pignon fixe, c'est une espèce de fixie finalement, mais y'a plus [davantage] d'équilibre, il est pas aussi lourd, c'est plus léger, et c'est que dans une salle en fait, c'est pas pour l'extérieur ».

Si, parce qu'elles sont réalisées en *indoor*, les pratiques en question peuvent paraître hors de propos, le parcours de Madeleine nous paraît d'autant plus intéressant vis-à-vis de notre objet de recherche que cette dernière représente l'une des seules filles ayant contribué – de par sa *manière d'être pratiquante* du vélo – à modifier en profondeur celle d'un garçon, à savoir son petit copain actuel, que nous avons pu interviewer. Justin ne pratiquait jusque-là que de manière récréative. Il faisait régulièrement des randonnées VTT depuis l'enfance, d'abord avec son oncle, puis avec un copain. Puis, suite à la vue de vidéos « *de mecs tarés ! Trop forts qui faisaient des sauts de malades* », que ce même copain lui avait montrées sur *Youtube* durant les années collège, il s'était mis à faire du *dirt*, soit un vélo situé à mi-chemin entre le VTT et le BMX, conçu pour exécuter des figures dans les airs, sur des bosses en terre ou des structures artificielles (*skateparks*). Alors qu'il n'avait jamais utilisé le vélo en tant que mode de déplacement, ni pour aller à l'école, ni pour aller faire une course, il explique que sa rencontre avec Madeleine, à l'âge de dix-sept ans, l'a poussé à vouloir se fabriquer un *fixie*, « *mais pour en faire à l'extérieur ! Pas en salle* ». Ayant peu de connaissance en mécanique, notamment parce qu'il a grandi sans père et que sa mère « *n'y connaît rien* », il s'est appuyé sur un de ses oncles pour assembler son propre *fixie* à partir d'un vieux vélo de *course*. Alors qu'il pensait au départ l'utiliser pour tenter de faire des figures, il raconte ensuite qu'il a réalisé à quel point son nouvel instrument lui permettait d'aller plus vite qu'en transport en commun (« *tout va plus vite en fixe* »), ce qui l'a motivé à l'utiliser pour la plupart de ses déplacements, et pour venir au moins deux fois par semaine au lycée, pourtant situé à près de neuf kilomètres de chez lui. Tout en continuant à pratiquer le *dirt* certains week-ends, il assure aujourd'hui sans hésitation que le *fixie* constitue son mode de déplacement préféré, particulièrement pour les sensations de vitesse, mais également pour les techniques de freinage spécifiques et les « *montées d'adrénaline* ».

En somme, *adepte* depuis son enfance, Madeleine a participé à convertir Justin, ancien *récréatif*, en *adepte (confidentiel)*. Pour autant, de la même manière qu'elle ne s'imagine pas pratiquer le *fixie* « à

toute vitesse en slalomant entre les voitures », lui, n'est pas attiré par le cyclisme artistique, qu'il juge « *trop cadré* ». Leurs socialisations à tous les deux ont été particulièrement marquées par des identifications à des figures de leur sexe. Justin s'est d'abord identifié à son oncle, qui l'a très tôt initié au VTT et aux sports « de glisse » en général, notamment en lui offrant un skateboard. Dans un deuxième temps, durant la « mi-collège », il est devenu fan de plusieurs figures masculines plus ou moins célèbres de BMX et de *dirt*.

3.4 La « femme fragile » fabriquée par l'institution sportive

Madeleine s'est quant à elle fortement identifiée à ses sœurs aînées et à sa mère, qui ont toutes pratiqué sa discipline avant elle. Comme nous l'a expliqué sa mère (que nous avons également interviewée), sa sœur aînée la moins âgée était pourtant attirée par le cycle-balle, l'autre discipline de la catégorie « cyclisme en salle » de la fédération, proche du football mais joué sur des vélos. Cependant, connaissant parfaitement les réglementations de ces sports (elle est même devenue juge internationale de cyclisme artistique), elle l'en a dissuadé en lui expliquant qu'elle serait de toute façon forcée d'arrêter à quatorze ans, du fait que la discipline en question est formellement interdite aux filles à partir de cet âge. Surpris par cette information, nous avons interviewé une de ses collègues, entraîneuse de cycle-balle pour tenter de comprendre si elle en savait davantage sur cette interdiction :

Entraîneuse : « *Ben c'est que la balle elle est dure et que, elles ont aucune protection au niveau de [elle porte une main en direction de sa poitrine], c'est dangereux* »

Nous : « *La poitrine ?* »

Entraîneuse : « *Oui, si c'est que des filles qui jouent entre elles y'a pas de problème mais si c'est filles et garçons mélangés...* »

Nous : « *Pourquoi, le ballon est moins dur pour les filles qui jouent entre elles ?* »

Entraîneuse : « *Non, mais elles ont moins de puissance que les garçons, jusqu'à quatorze ans elles sont autorisées à jouer dans les équipes mixtes, filles-garçons ensemble* »

Nous : « *Ok, et ça veut dire que les garçons ils jouent avec des coquilles ? [nous indiquons d'un signe de la main la direction de notre entrejambe]* »

Entraîneuse : « *Non* »

Nous : « *Pour eux c'est pas dangereux ?* »

Entraîneuse : « *Ils sont plus ou moins protégés par le guidon disons mais...* »

Nous : « *Vous, vous pensez que c'est dangereux ?* »

Entraîneuse : « *Pour les filles oui, parce qu'une balle toute neuve, est vraiment très dure* »

Nous : « *Plus dangereux que le foot par exemple ?* »

Entraîneuse : « *Je sais pas si au foot on tire aussi fort, je pense pas, là le terrain il est pas très grand donc les passes sont très très près, quand ils tirent c'est très près du but* »

Nous : « *Et cette règle pour les plus de quatorze ans, elle est appliquée dans toutes les fédérations dans le monde ?* »

Entraîneuse : « *Oui, partout* »

Nous : « *Et elle n'est pas discutée ?* »

Entraîneuse : « *Ben pour le moment ça s'est jamais présenté* »

Nous : « *Et avant quatorze ans, vous savez quel est le pourcentage de filles à pratiquer ?* »

Entraîneuse : « *Oui, chez nous actuellement en Alsace y'en a qu'une* ».

Si les constats qui sont faits ici peuvent paraître éloignés de notre objet de recherche, ils ont selon nous le mérite de participer à montrer que les socialisations sexuées au vélo sont susceptibles d'être alimentées par des périphériques de socialisations aussi inattendus que diversifiés. Ils conduisent en parallèle à penser qu'au moins aussi longtemps que les réglementations sportives participeront à essentialiser la fragilité particulière des filles et des femmes, des parents, des dirigeant·e·s d'association et des éducateur·rice·s continueront à reproduire les inégalités existantes en enfermant les adolescent·e·s dans leurs prétendues spécificités « naturelles », « psychologiques » ou « culturelles » essentialisées, « pensées comme indépassables » (Guérandel, 2017 : 111), et en ne leur proposant en conséquence, que des pratiques et des modalités de pratique censées leur correspondre.

Nous nous sommes demandé dans ce chapitre dans quelle mesure les possibilités réelles de mobilités à vélo sont particulièrement sexuées en QPV.

Nous avons vu que toutes les adolescentes de QPV ne sont pas sujettes de la même manière aux mêmes injonctions socialisatrices – de surcroît parfois contradictoires entre elles – et ne développent ainsi pas toutes les mêmes dispositions. Elles paraissent néanmoins particulièrement concernées durant l'adolescence par l'incorporation ou le renforcement de dispositions à protéger son corps, à craindre de se déplacer seules, de *s'aventurer*, et de *traîner* dans l'espace public. Coproduites et mutuellement renforcées avec des compétences *cyclistes* sexuées, ces dispositions *assujettissantes* restreignent considérablement leurs possibilités réelles de s'adonner à des formes de mobilités à vélo solitaires, aventurières, improvisées, « circulaires », « de stationnement » et ludiques.

En parallèle, nous avons également souligné que tous les adolescents de QPV ne sont pas sujets de la même manière aux mêmes injonctions socialisatrices – de surcroît parfois contradictoires entre elles – et ne développent ainsi pas tous les mêmes dispositions. Ils paraissent néanmoins particulièrement concernés durant l'adolescence par l'incorporation ou le renforcement de dispositions à *risquer son corps*, à *forcer pour se renforcer*, et à apprécier de *traîner* dans l'espace public. Coproduites et mutuellement renforcées avec des compétences *cyclistes* sexuées, ces dispositions « masculines » *hégémoniques* augmentent considérablement leurs possibilités réelles de s'adonner à des formes de mobilités à vélo ludiques, « circulaires » et « de stationnement », mais également celles sollicitant particulièrement les capacités physiques de force et/ou de vitesse et/ou d'endurance.

Plusieurs dimensions participent à renforcer ces constats. Nous avons notamment souligné le fait que les normes habitantes d'appropriation masculine de l'espace public dans les QPV sont généralement plus prégnantes qu'ailleurs. De surcroît, les mères des adolescent·e·s interviewé·e·s sont le plus souvent femmes au foyer. Majoritairement originaires du Maghreb ou d'Afrique subsaharienne et de confession musulmane, elles n'ont pas appris à faire de vélo, et ont rarement le permis de conduire et/ou accès à une voiture. Ainsi, les garçons et les filles enquêté·e·s ont grandi avec des opportunités particulièrement inégales de s'identifier à une figure de leur sexe investissant l'espace extérieur, faisant du vélo et/ou étant capable de se déplacer seule en pilotant son propre véhicule. Sujettes à un encadrement particulièrement protecteur laissant peu de place au dialogue, les filles de QPV interviewées semblent avoir subi – dès la préadolescence – une norme sexuée selon laquelle il n'est pas bienvenu pour une jeune femme de s'afficher en train de faire du vélo dans le quartier, d'autant si cette pratique consiste à *traîner* dans l'espace public tout en comportant un risque de chute accru. En outre, le processus est conforté par le fait que les sociabilités homolatiques sont à ce point renforcées dans ces quartiers à partir de l'adolescence, que les filles qui pourraient pratiquer le vélo tendent à ne pas envisager la possibilité d'en faire avec des garçons. Enfin, nous avons relevé le fait qu'en opposition aux adolescents de QPV, pour qui les activités physiques/sportives tiennent souvent une place sérieuse permettant de compenser la stigmatisation liée au décrochage scolaire, les filles de QPV sont particulièrement peu nombreuses à pratiquer un sport formel. De ce fait, elles sont sensiblement moins enclines à s'approprier le vélo comme un moyen de préparation physique que les garçons de QPV d'une part, et que les filles dans leur ensemble d'autre part.

Nous nous sommes intéressé dans un deuxième temps aux quatre filles *adeptes* de l'échantillon, pour lesquelles le vélo constitue à la fois un divertissement/loisir et leur mode de déplacement préféré.

Nous avons montré que les quatre filles concernées présentent toutes des compétences et dispositions caractéristiques du sexe opposé. De fait, parmi les filles de l'échantillon présentant les dispositions « masculines » à *forver*, à *se risquer*, à se déplacer seul·e, et à *s'aventurer*, on retrouve notamment les quatre adolescentes en question. Toutes déclarent par ailleurs maîtriser les compétences élémentaires relatives à l'*équilibre*, à l'*efficacité* et à l'*adaptabilité au terrain*, et trois d'entre elles affirment également maîtriser les compétences en *mécanique de base* du vélo, compétences rarement acquises par les filles du fait d'une tendance à la transmission de père en fils. Deux d'entre elles sont constamment équipées d'un kit de réparation leur permettant de s'éloigner plus sereinement de leur domicile.

Plusieurs dimensions semblent favoriser ces constats. Alors que la norme est habituellement inverse, les quatre filles en question ont en commun d'avoir appris le vélo par une figure féminine de leur famille, de ne pas être issues d'un milieu populaire, et d'avoir une mère *adepte* ou ancienne *adepte* avec qui elles ont toujours pratiqué et pratiquent encore, au moins de manière occasionnelle.

Par ailleurs, les quatre filles concernées ont bénéficié d'une liberté relativement précoce vis-à-vis de leurs sorties. Au travers d'une régulation familiale valorisant le dialogue, elles ont toutes été incitées à s'ouvrir au monde extérieur et à devenir autonomes le plus rapidement possible, notamment vis-à-vis de leurs déplacements.

Dans ce cadre, toutes se sont appropriées consciemment le vélo comme un partenaire permettant de limiter les risques d'agression ou d'en échapper plus rapidement. En les rassurant comme il rassure leurs mères, le vélo agit en faveur de leur sentiment de sécurité dans l'espace public et leur permet de l'investir en s'émancipant en partie de l'inclination à s'y sentir particulièrement vulnérables.

En plus d'avoir été encouragées par leur socialisation familiale, l'acquisition de compétences et l'incorporation de dispositions « masculines » semblent avoir été facilitées par le fait que les quatre filles en question ont régulièrement ou occasionnellement pratiqué le vélo avec des garçons (cousins, voisins, copains, petits-copains) au cours de leur adolescence. Actuellement, deux d'entre elles ont d'ailleurs pour petit-copain un *adepte*, ce qui suggère que le vélo participe à structurer des affinités électives.

Tout en tentant d'illustrer la nécessité d'analyser les socialisations au (et par) le vélo à travers une approche intersectionnelle, nous avons montré à ce titre que les *adeptes* filles comme garçons présentent généralement des dispositions caractéristiques des fractions intellectuelles des catégories moyennes intermédiaire et supérieure. Pour une grande partie d'entre eux/elles, dont deux des quatre filles *adeptes*, le vélo semble même constituer un moyen de se distinguer des individus des classes aisées comme défavorisées ayant un usage jugé « viril », voire « vulgaire » des véhicules motorisés en ville. Le vélo se traduit ainsi par une pratique de distinction à la fois sociale et spatiale. De fait, on retrouve de manière prégnante dans les discours de la plupart des *adeptes*, une inversion de la hiérarchie des valeurs symboliques des éléments du triptyque voiture–moto/scooter–vélo repérable chez les adolescent·e·s issu·e·s de milieux défavorisés (notamment ceux/celles de QPV). Ces schèmes de perceptions sont étroitement liés à leurs manières d'habiter. De fait, les *adeptes* déclarent généralement aimer résider où ils/elles résident, d'abord pour la situation « idéale » voire « stratégique » dont ils/elles jouissent, expliquant souvent qu'ils/elles bénéficient des avantages de la ville sans en subir les inconvénients. À l'opposé des adolescent·e·s de QPV, leurs réseaux amicaux sont constitués d'une majorité de pairs extérieurs à leur quartier ou commune. Généralement enclin·e·s à effectuer des trajets à vélo excédant cinq kilomètres, ils/elles multiplient ainsi avec l'âge les pratiques de mobilité en dehors de l'espace local.

Les constats effectués peuvent ainsi sembler contradictoires par rapport aux résultats issus de l'exploitation quantitative de l'ENTD 2008 (Chapitre 2), suggérant que le niveau de diplôme de la personne de référence du ménage participe moins à expliquer le fait de faire du vélo régulièrement, occasionnellement ou jamais, que le niveau de revenu par unité de consommation. Cependant, rappelons que le groupe formé par les *adeptes* est particulièrement sexué (treize garçons contre quatre filles), ce qui suggère que la distinction sociale incarnée par le vélo pratiqué à la fois comme loisir et mode de déplacement, semble encore traduire un phénomène « masculin ».

De surcroît, revenons sur le fait que – mis à part pour les *adeptes*, particulièrement encouragé·e·s par leurs parents et leur entourage à faire du vélo – la montée en âge se traduit généralement pour les adolescent·e·s des pôles intellectuels par une augmentation du temps scolaire associée à un investissement croissant de l'espace domestique au cours du temps libre (notamment autour des « devoirs »). Comme nous l'avons déjà relevé, cette tendance est largement alimentée par les

stratégies éducatives des parents concernés, qui, notamment durant les années lycées, mettent l'accent sur les performances scolaires de leurs enfants, généralement inscrit·e·s dans des filières générales. Comme nous l'avons noté, le désinvestissement croissant de l'espace extérieur qui s'en suit, se traduit généralement par une limitation des mobilités, notamment chez les *récréatifs·ves* mais également chez les *utilitaristes* qui utilisaient principalement, voire exclusivement, leur vélo pour se rendre chez leurs ami·e·s. Dans la mesure où les filles sont sensiblement plus représentées dans les filières générales³⁵⁵, il serait intéressant d'étudier cette variable à partir d'un échantillon représentatif, notamment au regard du temps passé à l'extérieur du domicile et des mobilités. D'autant qu'ainsi que nous l'avons relevé, le manque de temps comme explication de la réduction ou cessation de pratique du vélo s'observe principalement chez des filles de catégories moyennes supérieures inscrites dans des filières générales.

Dans une dernière partie, nous avons souligné que certaines dispositions particulièrement « féminines » et *assujettissantes* indissociables de normes sexuées sont à ce point ancrées qu'elles semblent partagées par toutes les adolescentes de l'échantillon. C'est notamment le cas de la disposition à la passivité physique en situation de mixité, fortement liée à la croyance selon laquelle les hommes sont naturellement capables de réaliser des prouesses physiquement impossibles pour les femmes : croyance elle-même à l'origine des normes selon lesquelles il revient à l'homme de transporter (notamment sur un « deux-roues ») et de protéger la femme, et non l'inverse. C'est également le cas de la disposition à craindre de *traîner* dans l'espace public notamment en mettant en jeu son corps à travers des pratiques ludo-sportives.

Ainsi, nous avons fait remarquer que si la disposition à s'approprier le vélo comme un mode de déplacement particulièrement rassurant permet de contrer l'inclination de nombreuses filles cyclistes à se penser particulièrement vulnérables dans l'espace public, elle n'enlève rien au fait que leurs alternatives réelles en termes de choix de modes de déplacement et d'investissement de l'espace public se trouvent limitées, en particulier lorsqu'elles sont seules, et notamment en soirée.

Enfin, nous avons montré que les orientations de genre atypiques sont parfois contrées de manière combinée par les parents, les éducateurs·trices, et les règlements institutionnels. Ce constat nous a permis de rejoindre l'analyse de Carine Guérandel (2016), qui pointe du doigt la complexité pour un système éducatif dont les catégories de pensées sont notamment structurées par des stéréotypes essentialisant la fragilité particulière des femmes, à ne pas reproduire les inégalités existantes en enfermant les adolescent·e·s dans leurs spécificités présumées « naturelles », et en ne leur proposant en conséquence, que des pratiques et des modalités de pratique censées leur correspondre.

355. Sur cent élèves inscrit·e·s en première générale à la rentrée 2015, plus de 62 % étaient des filles. Cf. *Filles et garçons sur le chemin de l'égalité De l'école à l'enseignement supérieur*. Rapport de la Direction de l'évaluation, de la prospective et de la performance, 2017. Version en ligne : http://cache.media.education.gouv.fr/file/2017/23/5/depp-filles-et-garcons-2017_727235.pdf

Conclusion générale

Pour conclure cette thèse, nous synthétiserons dans un premier temps son cheminement argumentaire, en reprenant la question de recherche et en revenant sur les principaux pas effectués pour y répondre. Dans un deuxième temps, nous ferons le point sur les principales limites de notre travail et tenterons d'en faire découler de nouvelles perspectives de recherches.

Synthèse des résultats de recherche

Aussi bien lorsqu'elles sont considérées en tant qu'activités sportives que lorsqu'elles sont interrogées comme moyen de déplacement, les pratiques du vélo apparaissent particulièrement sexuées durant l'adolescence, les filles faisant sensiblement moins de vélo que les garçons. L'objectif général de cette thèse était ainsi de se demander dans quelle mesure – notamment au cours de cette période – les alternatives réelles de mobilités à vélo des adolescentes sont particulièrement limitées par rapport à celles des adolescents du même âge.

Dans un premier temps, l'exploitation statistique de la dernière Enquête Nationale Transports et Déplacements disponible (ENTD 2008) nous a permis de nous demander si certains déterminants socio-spatiaux des pratiques du vélo des adolescent·e·s impactent dans une mesure significativement différente les filles et les garçons.

En étudiant une variable n'appréhendant pas le vélo comme le moyen de réaliser une activité mais comme une pratique en soi, nous avons vu que pour les adolescents comme pour les adolescentes, la probabilité de ne déclarer aucune pratique de mobilité à vélo augmente avec l'âge ; diminue en fonction du « quartile de revenu » ; est systématiquement plus élevée en banlieue qu'en ville centre ; apparaît sensiblement plus faible en commune rurale ; et s'avère considérablement plus élevée en Zones Urbaines Sensibles (désormais « Quartiers prioritaires de la ville : QPV). En parallèle, deux principaux résultats sont ressortis, à savoir, d'une part, que la probabilité de déclarer une pratique régulière ou occasionnelle du vélo décroît de manière plus prononcée et essentiellement concentrée entre la « préadolescence » et « la fin des années collège » (Devaux, 2014) chez les filles, et d'autre part, que c'est systématiquement en ZUS que le clivage s'avère le plus sexué.

Mais, en se basant sur des mobilités réalisées plutôt que sur des différences en termes de contraintes, d'accès ou de potentialités réelles de pratique, les données issues de l'ENTD ne permettent pas en soi de traduire des inégalités d'opportunités entre filles et garçons. D'où la nécessité de mettre en exergue le caractère socialement construit du clivage sexué des pratiques du vélo durant l'adolescence, et d'étudier les articulations entre le champ des possibles, les contraintes, les aspirations, les habitudes d'action incorporées, et les compétences des individus.

À travers une analyse notamment dispositionnaliste et autant que possible contextualiste, nous sommes parti du postulat selon lequel les injonctions à la mobilité ne sont pas formulées à tou·te·s de la même façon et n'ont les mêmes effets sur les individus, qui ne sont par ailleurs pas toujours libres de choisir. Tout en cherchant à renseigner les effets des espaces et des interactions

associé·e·s aux mobilités sur les socialisations sexuées, l'approche par les dispositions nous a permis d'envisager que tou·te·s les adolescent·e·s ne présentent pas les mêmes rapports aux normes, aux lieux, à l'anonymat, aux différentes manières de se déplacer, ou encore à l'effort physique. Elle nous a autorisé à postuler qu'en fonction de leurs expériences/pratiques antérieures, selon leurs incorporations en cours de trajectoire, ils/elles n'ont pas les mêmes croyances et imaginaires ; mais aussi à envisager qu'à aptitudes égales, tou·te·s ne sont pas « disposé·e·s à disposer » des mêmes lieux, à travers les mêmes formes de pratique.

Nous avons considéré que certaines dispositions sont *restrictives*, dans la mesure où – dans des contextes donnés – elles se traduisent pour l'individu concerné par une réduction de ses possibilités réelles de mobilités à vélo. À l'inverse, certaines dispositions sont considérées comme *incitatives*, dans la mesure où elles se traduisent – dans des contextes donnés – par un accroissement des possibilités réelles de pratiques de mobilités à vélo par rapport à un individu qui n'en disposerait pas.

Dans l'optique d'une sociologie des rapports sociaux de sexe, nous avons de surcroît considéré que lorsqu'une disposition *restrictive* découle d'un processus de construction sociale de différenciation et de hiérarchisation de catégories positionnant les individus concernés en situation de dominés, la disposition en question peut être considérée comme *assujettissante*. Lorsqu'au contraire, une disposition *incitative* est alimentée par un processus de construction sociale de différenciation et de hiérarchisation de catégories positionnant les individus concernés en situation de dominants, nous avons proposé de considérer cette disposition comme *dominante* ou *hégémonique*.

En somme, ces postulats et concepts nous ont permis de nous demander dans quelle mesure les adolescents et les adolescentes du même âge présentent des dispositions différenciées, plus ou moins *restrictives* ou *incitatives*, *assujettissantes* ou *hégémoniques*, ne leur faisant pas bénéficier des mêmes alternatives réelles en termes de mobilités à vélo. En d'autres termes, ils nous ont permis d'analyser dans quelle mesure le fossé sexué des mobilités à vélo durant l'adolescence résulte de constructions sociales de dispositions « féminines »³⁵⁶ notamment *restrictives* et *assujettissantes*, et/ou de dispositions « masculines » notamment *incitatives* et *hégémoniques*.

En nous appuyant sur un corpus de 101 entretiens semi-directifs réalisés avec 43 garçons et 39 filles âgés de 17 ou 18 ans, ainsi que 26 de leurs parents, dans des milieux géographiques et sociaux variés des métropoles de Montpellier et de Strasbourg, nous avons élaboré un outil d'analyse permettant de rendre intelligible la diversité et la fluidité des manières de penser et de pratiquer le vélo des adolescent·e·s. Débouchant sur une typologie de *manières d'être pratiquant·e*, l'élaboration de cet outil a été stabilisée autour de quatre dimensions paraissant particulièrement structurantes, à savoir, le rapport au potentiel *utilitaire* du vélo ; le rapport au potentiel *récréatif* du vélo ; le rapport (cycliste) au trafic motorisé ; et le rapport (cycliste) à la pratique solitaire (indépendante). La typologie en question ne constitue pas un résultat en soi, mais simplement un outil au service de l'analyse.

356. Comme précisé en introduction : sont entendues par dispositions « féminine » ou « masculine » des dispositions observées chez une proportion notablement plus grande de femmes ou d'hommes.

En outre, parce que les enquêtes de terrain en question ne nous ont pas semblé constituer les méthodes les plus appropriées pour étudier certaines dimensions – notamment d’ordre intime – nous avons réalisé trois études complémentaires. La première est basée sur un corpus d’images issues de *Google images* (n = 200) ; la seconde sur un corpus de discussions électroniques (n = 22) provenant du site pour adolescent·e·s *Ados.fr* ; et la troisième sur un corpus d’articles numériques d’information (n = 30).

Comme nous l’avons montré à partir de l’étude du corpus d’images, les vélos d’enfants sont généralement sexués et véhiculent des stéréotypes de sexe au point d’exacerber les inégalités de sexe et de participer à l’injonction de leur reproduction. De fait, les vélos « de garçon » présentent davantage de caractéristiques valorisant la compétition, et/ou exhortant à relever des défis, et/ou à rechercher de la vitesse, et/ou à occuper un même lieu extérieur en réalisant des acrobaties, et/ou à investir des environnements vastes et accidentés. En opposition, les vélos « de fille » sont davantage pourvus d’éléments appelant un usage utilitaire (*shopping*) et/ou permettant de se socialiser à la « fonction maternelle » et/ou enjoignant au « souci de netteté corporelle », et/ou véhiculant un modèle féminin « hyper féminisé ».

En confrontant ces données avec celles issues de nos enquêtes de terrain, nous avons fait observer que les filles comme les garçons apprennent très tôt à reconnaître et à choisir des vélos convenables pour leur sexe, et qu’ils/elles reproduisent généralement ce schéma durant l’adolescence. Alors que la plupart des types de vélo qu’ils/elles identifient semblent être associés au sexe masculin (BMX, VTT, course, *demi-course*, *fûxie*, etc.), un seul type de vélo paraît être assimilé au sexe féminin à leurs yeux, à savoir le vélo de ville ou plus précisément le type de vélo conçu pour se tenir droit·e et pour assurer confort et sécurité lors de pratiques utilitaires ou de balades paisibles.

Ainsi, non seulement les filles souhaitant opter pour un vélo qui « fait fille » ont des alternatives réelles considérablement plus limitées que les garçons souhaitant se porter vers un vélo qui « fait garçon », mais le type de vélo vers lequel elles sont incitées à se porter tend à restreindre leurs possibilités réelles de pratiques. Ce constat est renforcé par une disposition sexuée semblant être renforcée avec la montée en âge, se manifestant par une hexis corporelle « féminine » à pratiquer/se mouvoir sans se courber. Aussi, d’un côté, les filles qui changent de vélo au cours de l’adolescence remplacent bien plus souvent un VTT par un vélo *de ville* que l’inverse. De l’autre, ayant à l’esprit que différents types de vélo permettant d’expérimenter de nouvelles techniques et de nouvelles sensations leur sont destinés, les garçons expérimentent – notamment durant l’adolescence – des types de vélos variés. De surcroît, ils sont – durant cet âge de vie, en proportion bien plus nombreux à avoir/avoir eu/avoir essayé – durant une même période donnée – plusieurs vélos en état de fonctionnement dédiés à différents usages et/ou servant de remplacement lorsque l’un d’eux nécessite/a nécessité des réparations.

À l’opposé du vélo qui « fait fille », ceux qui « font mâle » invitent à occuper un lieu extérieur en réalisant des acrobaties et/ou présentent des caractéristiques permettant de s’aventurer sur des terrains accidentés et/ou des propriétés permettant d’être performant sur le plan de la vitesse, souvent au détriment de la sécurité. Cumulée au fait que leurs vélos sont généralement plus maniables, leur propension à s’émanciper de la règle et à rechercher de la vitesse se traduit par le fait que le vélo constitue plus souvent une option de déplacement avantageuse (sur le plan

temporel) pour eux que pour les filles. De surcroît, nous avons relevé que certains vêtements spécifiquement destinés aux femmes représentent un frein réel à la pratique du vélo aux yeux de certaines adolescentes cherchant à adopter les codes de la féminité dominante.

Nous avons noté dans la foulée que ces équipements et habillements sexués sont associés à des pratiques fortement sexuées, les filles présentant dans leur ensemble des manières de pratiquer à la fois moins variées, moins ludiques, moins solitaires, moins risquées, plus licites, et inscrites dans des champs spatio-temporels plus restreints que les garçons. Autant de constats renforcés lorsque les adolescentes ont incorporé des dispositions *assujettissantes* à ne pas pratiquer courbées et à agir selon l'idée qu'une femme doit davantage prendre soin de son apparence qu'un homme.

L'analyse combinée des données issues des enquêtes de terrain et des études complémentaires présentée par la suite suggère que les socialisations sexuées au (et par le) vélo méritent à être analysées dans leurs articulations avec les socialisations sexuées aux (et par les) activités physiques/sportives en général, au même titre qu'avec les socialisations sexuées au (et par le) risque, ainsi qu'avec les socialisations sexuées à (et par la) sexualité hétéronormée, mais également avec les normes et codes de beauté sexué·e·s.

Plus précisément, les résultats présentés indiquent que malgré des variations – notamment selon les milieux socio-économiques – entre les filles d'une part, et les garçons d'autre part, l'adolescence se traduit par une période de renforcement des dispositions particulièrement sexuées à (ne pas) *risquer son corps*, et à (ne pas) forcer physiquement.

Si toutes les adolescentes ne sont pas sujettes de la même manière aux mêmes injonctions socialisatrices – de surcroît parfois contradictoires entre elles – celles qui impactent essentiellement des filles participent notamment à l'incorporation ou au renforcement de dispositions *assujettissantes* à protéger son corps et à éviter de forcer physiquement. Si elles peuvent être plus ou moins activées ou mises en veille selon les contextes, ces dispositions se repèrent chez des filles de tous les milieux socio-économiques et résidentiels, et restreignent considérablement leurs possibilités réelles de s'engager dans des formes de pratiques du vélo ludiques et dans celles sollicitant particulièrement les capacités physiques de force et/ou de vitesse, mais également dans celles appelant à cohabiter avec le trafic motorisé.

Aussi modeste soit-il, le principal résultat issu de l'étude basée sur le corpus de discussions électroniques provenant du site pour adolescent·e·s *Ados.fr* nous paraît particulièrement préoccupant. De fait, il indique que par peur d'abîmer leur hymen, voire de perdre leur virginité, certaines adolescentes sont encore disposées à craindre de pratiquer des activités physiques/sportives (principalement l'équitation, le vélo, et la gym, et toute activité physique comportant un risque de chute, de choc, de sur-étirement ou de frottement de l'entrejambe) plus/ou moins fréquemment, et de manière plus ou moins intense. Sous-tendue par des croyances héritées des religions et des résistances acharnées de la médecine au sport féminin, cette crainte ne se limite plus aujourd'hui à des préoccupations religieuses mais est fort susceptible d'alimenter les inégalités d'opportunités de pratiques physiques/sportives entre garçons et filles durant l'adolescence, y compris celles liées aux pratiques du vélo.

Nous avons par ailleurs insisté sur le rôle joué par les médias. De fait, nous avons montré comment à travers le diktat de la minceur particulièrement propagé sur internet – y compris à

travers des supports bénéficiant d'une légitimation sanitaire – sont véhiculés des messages proscrivant ou contre-indiquant explicitement la pratique du vélo sous prétexte d'un inévitable gonflement des muscles. Plus encore, nos résultats indiquent que les adolescentes – qui sont particulièrement concernées par l'image négative qu'elles ont de leur corps, souvent associée à une crainte de prise de poids ou de volume au niveau des cuisses – sont susceptibles de tomber sur des articles publiés par des acteurs·rices extrêmement varié·e·s (femmes, hommes, journalistes, médecins, sportifs·ves, coachs sportifs·ves, préparateurs·rices physiques, etc.) ne recommandant la pratique du vélo que sous certaines conditions restrictives, préconisant notamment de *ne pas forcer*, de ne pas chercher à accélérer, et/ou invitant parfois à privilégier une assise basse, à éviter d'être trop penchée en avant, à ne pas pratiquer dans des zones à fort trafic et/ou lorsqu'il pleut, soit autant d'injonctions recoupant avec une surprenante précision certaines des dispositions et pratiques « féminines » les plus prégnantes des filles de notre échantillon.

En parallèle, nous avons fait remarquer que les adolescents (garçons) sont généralement sujets à des injonctions opposées sur le plan de la prise de volume musculaire et de la recherche de défis physiques. Si tous ne sont pas sujets de la même manière aux mêmes injonctions socialisatrices – de surcroît parfois contradictoires entre elles – celles qui impactent essentiellement des garçons participent notamment à l'incorporation ou au renforcement de dispositions *bégémoniques* à *risquer son corps* et à *forcer pour se renforcer*. Si elles peuvent être plus ou moins activées ou mises en veille selon les contextes de pratique, ces dispositions *incitatives* se repèrent chez des garçons de tous les milieux socio-économiques et résidentiels, et augmentent considérablement leurs possibilités réelles de s'engager dans des formes de pratiques du vélo ludiques d'une part, et dans celles sollicitant particulièrement les capacités physiques de force et/ou de vitesse et/ou d'endurance d'autre part. En surcroît des agents de socialisation incarnés par la famille, les pairs, les médias et les sports extrêmes, nous avons souligné le fait que, bien plus nombreux à pratiquer un sport formel, les garçons sont en conséquence sensiblement plus enclins à s'approprier le vélo comme un moyen de préparation physique. Ce constat invite à penser que la féminisation des pratiques sportives formelles en cours se traduira à terme par une réduction des inégalités sexuées d'opportunités réelles de pratiques de mobilité à vélo.

En outre, les résultats issus de nos enquêtes de terrain indiquent que les socialisations sexuées au (et par le) vélo méritent d'être analysées dans leurs articulations avec les socialisations sexuées à (et par) l'investissement de l'espace public. Ils indiquent en parallèle que malgré des variations selon les milieux socio-économiques et résidentiels entre les filles d'une part, et les garçons d'autre part, l'adolescence se traduit par une période de renforcement des dispositions particulièrement sexuées à (ne pas) craindre de se déplacer seul·e, à (ne pas) aimer *s'aventurer*, et à (ne pas) aimer *traîner* dans l'espace public.

Tout en soulignant que ce constat est notamment lié au renforcement des pratiques éducatives sexuées, principalement alimenté par le souci des parents de protéger leurs filles des risques de violences sexuelles, nous avons relevé des variations dans les stratégies de protection selon les milieux socio-économiques. Il semble en effet que d'une manière générale, les familles des classes populaires et du pôle économique des classes moyennes intermédiaires soient davantage dans une dynamique d'encadrement visant à *éviter le danger*, tandis que celles des pôles culturels des classes moyennes intermédiaires et moyennes supérieures ainsi que les « technocrates » se positionnent davantage dans une dynamique d'accompagnement visant à apprendre à *composer avec le danger*.

En particulier pour les filles et les mères concernées par la deuxième dynamique, le vélo est souvent pensé comme étant plus sécurisant que la marche du fait qu'il incarne la possibilité d'éviter ou d'échapper plus rapidement à une potentielle agression sexuelle. Sans pour autant les émanciper de toutes leurs dispositions *assujettissantes*, il constitue pour ces dernières un avantage différentiel d'accès à l'espace urbain.

Ainsi, si toutes les adolescentes ne sont pas sujettes de la même manière aux mêmes injonctions socialisatrices – de surcroît parfois contradictoires entre elles – nous avons insisté sur le fait que celles qui impactent essentiellement des filles participent à l'incorporation ou au renforcement de dispositions à craindre de se déplacer seules, de *s'aventurer*, et de *traîner* dans l'espace public. Coproduites et mutuellement renforcées avec des compétences *cyclistes* sexuées, ces dispositions *assujettissantes* peuvent être plus ou moins activées ou mises en veille selon les contextes. Elles se repèrent chez des filles de tous les milieux socio-économiques et résidentiels, et ont pour effet de restreindre leurs possibilités réelles de s'adonner à des formes de mobilités à vélo solitaires, aventurières, improvisées, « circulaires », et « de stationnement ».

Dans un dernier chapitre, nous nous sommes demandé dans un premier temps dans quelle mesure les possibilités réelles de mobilités à vélo sont particulièrement sexuées en quartiers prioritaires (QPV).

Nous avons vu que toutes les adolescentes de QPV ne sont pas sujettes de la même manière aux mêmes injonctions socialisatrices – de surcroît parfois contradictoires entre elles – et ne développent ainsi pas toutes les mêmes dispositions. Elles paraissent néanmoins particulièrement concernées durant l'adolescence par l'incorporation ou le renforcement de dispositions à protéger son corps, à craindre de se déplacer seules, de *s'aventurer*, et de *stationner* dans l'espace public. Coproduites et mutuellement renforcées avec des compétences *cyclistes* sexuées, ces dispositions *assujettissantes* restreignent considérablement leurs possibilités réelles de s'adonner à des formes de mobilités à vélo solitaires, aventurières, improvisées, « circulaires », « de stationnement » et/ou ludiques.

En parallèle, nous avons également souligné que tous les adolescents de QPV ne sont pas sujets de la même manière aux mêmes injonctions socialisatrices – de surcroît parfois contradictoires entre elles – et ne développent ainsi pas tous les mêmes dispositions. Ils paraissent néanmoins particulièrement concernés durant l'adolescence par l'incorporation ou le renforcement de dispositions à *risquer son corps*, à *forcer pour se renforcer*, et à apprécier de *stationner* dans l'espace public. Coproduites et mutuellement renforcées avec des compétences *cyclistes* sexuées, ces dispositions « masculines » *hégémoniques* augmentent considérablement leurs possibilités réelles de s'adonner à des formes de mobilités à vélo ludiques, « circulaires » et « de stationnement », mais également celles sollicitant particulièrement les capacités physiques de force et/ou de vitesse et/ou d'endurance.

Plusieurs dimensions participent à renforcer ces constats. Nous avons notamment souligné le fait que les normes habitantes d'appropriation masculine de l'espace public dans les QPV sont généralement plus prégnantes qu'ailleurs. De surcroît, les mères des adolescent·e·s interviewé·e·s sont le plus souvent femmes au foyer. Le plus souvent originaires du Maghreb ou d'Afrique subsaharienne et de confession musulmane, elles n'ont pas appris à faire de vélo et ont rarement le permis de conduire et/ou accès à une voiture. Ainsi les garçons et les filles enquêté·e·s ont

grandi avec des opportunités particulièrement inégales de s'identifier à une figure de leur sexe investissant l'espace extérieur, faisant du vélo et/ou étant capable de se déplacer seule en pilotant son propre véhicule. Ce constat invite à encourager vivement le travail considérable des vélos-écoles pour adultes. Florissantes ces dernières années, ces dernières accueillent essentiellement des femmes originaires d'Afrique subsaharienne et du Maghreb, où la « culture vélo » est parfois inexistante ou souvent réservée aux hommes, au point d'être parfois considérée comme « incorrecte » pour une femme.

Sujettes à un encadrement particulièrement protecteur laissant peu de place au dialogue, les filles de QPV subissent généralement – dès la préadolescence – une norme sexuée selon laquelle il n'est pas bienvenu pour une jeune femme de s'afficher en train de faire du vélo dans le quartier, d'autant si cette pratique consiste à *traîner* dans l'espace public tout en comportant un risque de chute accru. En outre, le processus est conforté par le fait que les sociabilités homolatiques sont à ce point renforcées dans ces quartiers à partir de l'adolescence, que les filles qui pourraient pratiquer le vélo tendent à ne pas envisager la possibilité d'en faire avec des garçons. Enfin, nous avons relevé le fait qu'en opposition aux adolescents de QPV, pour qui les activités physiques/sportives tiennent souvent une place sérieuse permettant de compenser la stigmatisation liée à l'échec scolaire, les filles de QPV sont particulièrement peu nombreuses à pratiquer un sport formel. De ce fait, elles sont sensiblement moins enclines à s'approprier le vélo comme un moyen d'entretien ou de préparation physique que les garçons de QPV d'une part, et que les filles dans leur ensemble d'autre part.

Nous nous sommes intéressé par la suite aux quatre seules filles de l'échantillon pour qui le vélo constitue à la fois un divertissement/loisir et leur mode de déplacement préféré, nommées comme les treize garçons présentant les mêmes caractéristiques : les *adeptes*. Nous avons montré que les quatre filles concernées présentent toutes des compétences et dispositions caractéristiques du sexe opposé et bénéficient ainsi d'opportunités réelles de pratiques à vélo ainsi que d'un accès spatio-temporel à l'espace public bien supérieures à celles des filles dans leur ensemble.

Plusieurs dimensions semblent favoriser ces constats. Alors que la norme est habituellement inverse, les quatre filles en question ont en commun d'avoir appris le vélo avec une figure féminine de leur famille, de ne pas être issues d'un milieu populaire, et d'avoir une mère *adepte* ou ancienne *adepte* avec qui elles ont toujours pratiqué et pratiquent encore, au moins de manière occasionnelle.

Par ailleurs, les quatre filles concernées ont bénéficié d'une liberté relativement précoce vis-à-vis de leurs sorties. Au travers d'une régulation familiale valorisant le dialogue, elles ont toutes été incitées à s'ouvrir au monde extérieur et à devenir autonomes le plus rapidement possible, notamment vis-à-vis de leurs déplacements.

Dans ce cadre, toutes se sont appropriées consciemment le vélo comme un partenaire permettant de limiter les risques d'agression ou d'en échapper plus rapidement. En les rassurant comme il rassure leurs mères, le vélo agit en faveur de leur sentiment de sécurité dans l'espace public et leur permet de l'investir en s'émancipant en partie de l'inclination à s'y sentir particulièrement vulnérables.

En surcroît des encouragements émanant du milieu familial, l'acquisition de compétences et l'incorporation de dispositions « masculines » semblent avoir été façonnées au travers de mobilités à vélo et de sociabilités hétérosexuées régulières ou occasionnelles au cours de leur adolescence, s'opposant radicalement à la prégnance du repli homolatique observé en QPV.

Tout en illustrant la nécessité d'analyser les socialisations au (et par) le vélo à travers une approche intersectionnelle, nous avons montré que les *adeptes* filles comme garçons présentent généralement des dispositions caractéristiques des fractions intellectuelles des catégories moyennes intermédiaire et supérieure. Pour une grande partie d'entre eux/elles, dont deux des quatre filles *adeptes*, le vélo semble même constituer un moyen de se distinguer des individus des classes aisées comme défavorisées ayant un usage jugé « viril », voire « vulgaire » des véhicules motorisés en ville. En somme, nos résultats suggèrent que le vélo mériterait – encore davantage que nous l'avons fait – d'être analysé comme une pratique de distinction à la fois sexuée, sociale et spatiale.

Dans une dernière partie, nous avons souligné que certaines dispositions particulièrement « féminines » et *assujettissantes* indissociables de normes sexuées sont à ce point ancrées qu'elles semblent partagées par toutes les adolescentes de l'échantillon. C'est notamment le cas de la disposition à la passivité physique en situation de mixité, fortement liée à la croyance selon laquelle les hommes sont naturellement capables de réaliser des choses physiquement impossibles pour les femmes : croyance elle-même à l'origine des normes selon lesquelles il revient à l'homme de transporter (notamment sur un « deux-roues ») et de protéger la femme, et non l'inverse (c'est également le cas de la disposition à craindre de *traîner* dans l'espace public en mettant en jeu son corps à travers des pratiques ludo-sportives).

Ainsi, nous avons fait remarquer que si la disposition à s'appropriier le vélo comme un mode de déplacement particulièrement rassurant permet de contrer l'inclination de certaines filles cyclistes à se penser particulièrement vulnérables dans l'espace public, elle n'enlève rien au fait que leurs alternatives réelles en termes de choix de modes de déplacement et d'investissement de l'espace public se trouvent limitées, notamment lorsqu'elles sont seules, et notamment en soirée.

Enfin, nous avons montré que les orientations de genre atypiques sont parfois contrées de manière combinée par les parents, les éducateurs·trices, et les règlements institutionnels. Ce constat nous a permis de rejoindre l'analyse de Carine Guérandel (2016), qui souligne la complexité pour un système éducatif dont les catégories de pensées sont notamment structurées par des stéréotypes essentialisant la fragilité particulière des femmes, à ne pas reproduire les inégalités existantes en enfermant les adolescent·e·s dans leurs spécificités présumées « naturelles », et en ne leur proposant en conséquence, que des pratiques et des modalités de pratique censées leur correspondre.

Limites et perspectives

Notamment en raison d'inévitables bornes temporelles, toute recherche comporte des limites sur lesquelles il convient de revenir afin de formuler des perspectives de recherches futures.

Si l'hétérogénéité des adolescent·e·s interviewé·e·s ainsi que le fait d'avoir interviewé une partie de leurs parents constitue l'un des points forts de notre travail, l'absence d'entretiens formels avec des parents résidant en QPV en constitue probablement la principale limite. Faisant le constat que les adolescent·e·s de ces quartiers étaient particulièrement réticent·e·s à l'idée que nous interviewions également leurs parents, nous avons fait le choix de ne pas insister et d'accepter leurs conditions. À ce titre, une observation participante prolongée dans un centre socio-culturel de QPV en tant qu'animateur nous aurait certainement permis d'interviewer quelques parents. Mais cette approche aurait elle aussi rencontré ses limites, car ainsi que nous l'ont expliqué plusieurs encadrant·e·s de CSC de QPV (musulman·e·s pour la plupart), les personnes les plus susceptibles de décourager la pratique du vélo de leur fille sont certainement les moins susceptibles de se porter volontaires à un entretien sur le thème du vélo, qui plus est avec un homme.

Le fait de ne pas avoir osé ou su questionner davantage les filles présentant des dispositions particulièrement fortes à *éviter de se faire mal*, sur des dimensions relevant de l'intime constitue également une limite non négligeable de ce travail. En tant qu'enquêteur homme, j'ai craint d'aborder des dimensions intimes, notamment par peur de susciter des suspicions (y compris celle de la pédophilie) susceptibles de mettre en cause la bienveillance de notre démarche et de nuire aux enquêtes. Il est probable que les filles concernées auraient eu plus de facilité à évoquer leurs craintes à une enquêtrice femme. Comme en témoigne le travail de mémoire d'Hélène Daude (2011) – qui a observé que les appréhensions à l'égard de la pratique de la gymnastique et du vélo liées à la peur de la « perte de la virginité » s'avèrent extrêmement prégnantes chez les jeunes filles issues de l'immigration maghrébine – le statut d'infirmière scolaire semble particulièrement opportun pour recueillir ce type de données.

Au même titre, nous avons souligné que la récolte systématique d'informations sur les orientations sexuelles des enquêtées aurait probablement permis d'enrichir l'analyse. De fait, des données récoltées sur le terrain nous ont conduit à illustrer que la gayphobie et la lesbophobie sont à ce point virulentes qu'elles ne touchent pas seulement les gays et les lesbiennes, mais également les filles et les garçons suspecté·e·s de l'être. Ces formes de stigmatisations et de violences débouchent sur des autocensures et des stratégies d'évitement synonymes d'opportunités réelles de mobilités limitées. Étant donnée la rareté des travaux dédiés au public adolescent sur le sujet, il serait selon nous bienvenu d'étudier l'impact des craintes, stigmatisations et expériences spécifiques que font les adolescent·e·s gays, lesbiennes, bi·e·s, ou trans dans l'espace public, sur le façonnement de leurs dispositions à (ne pas) craindre de se déplacer seul·e·s, de *stationner*, et de *s'aventurer*, ainsi que sur leurs propensions à adopter telle ou telle *manière d'être pratiquant·e* du vélo.

En outre, une piste qu'il serait selon nous intéressante à suivre consisterait à recontacter des adolescent·e·s interviewé·e·s dans un an ou deux, afin de comprendre comment évoluent leurs *manières d'être pratiquant·e* entre l'adolescence et l'âge adulte. Cette démarche serait l'occasion d'élargir la question de recherche en s'intéressant aux effets des différents « seuils d'entrée dans la vie adulte » (Van de Velde, 2008 ; Galland, 2011). En particulier, il s'agirait d'étudier l'effet de l'obtention du permis de conduire, qui constitue selon plusieurs auteur·e·s un rite de passage particulièrement important (Maslet, 2002 ; Devaux, 2014). Au même titre, ce serait l'occasion de

s'intéresser aux effets de l'entrée dans la vie active, à ceux du processus de mise en couple, ou encore à ceux des mobilités résidentielles liées à décohabitation du domicile parental.

Aussi, nos résultats mériteraient probablement d'être confrontés à des études menées dans des communes rurales, où les filles comme les garçons présentent la plus faible probabilité de ne déclarer aucune pratique du vélo. Comme nous l'avons souligné, le fait que les entretiens menés dans les petits villages des métropoles n'aient pas conduit à un constat semblable confirme l'importance de préciser ce qui est entendu par « milieu rural ».

Par ailleurs, si nous espérons avoir justifié l'intérêt de mobiliser une sociologie dispositionnaliste pour éclairer la (re)production d'inégalités de potentiels de mobilités et des rapports sociaux de sexe, notre travail mériterait selon nous d'être approfondi par une approche à la fois davantage contextualiste, interactionniste et intersectionnelle. De fait, il paraît important, d'une part, d'étudier plus en détail les contextes favorables à l'activation ou à la mise en veille des dispositions *assujettissantes* et *hégémoniques*, et d'autre part, de parvenir à analyser la manière dont les femmes et les hommes composent avec ces dispositions pour gérer les injonctions socialisatrices qui s'appliquent à eux/elles à travers les séquences interactionnelles qu'occasionnent les mobilités, en fonction de leur âge, de leur genre, de leur milieu socio-économique et culturel, voire de leur religion.

Par ailleurs, une perspective de recherche particulièrement fructueuse consisterait à étudier les parcours biographiques d'adolescentes s'adonnant à des pratiques typiquement « masculines » telles que le BMX ou des formes de pratiques en *fixie*. Dans la même idée, il serait bienvenu de pouvoir étudier le cas d'adolescentes de QPV pratiquant l'art de la « roue levée ». Dans l'optique d'ouvrir l'objet de recherche aux jeunes adultes, il serait également particulièrement intéressant de pouvoir se pencher sur le cas des (rares) coursières à vélo, qui – ainsi que nous pouvons l'observer au quotidien à Paris – semblent peu concernées par la nécessité de circuler à l'écart du trafic motorisé.

Faisant le constat que cette inclination particulièrement « féminine » à privilégier les voies de circulation offrant un maximum de séparation du reste du trafic s'observe chez les femmes dans leur ensemble (Garrard *et al.*, 2008), y compris chez les cyclistes dites « expérimentées » (Emond, Tang et Handy, 2009), certain·e·s auteur·e·s recommandent la construction massive de pistes cyclables afin de promouvoir le vélo « féminin » (Garrard *et al.*, 2008) dans les contextes fortement sexués. De la même façon que d'autres auteur·e·s soutiennent que les campagnes de sensibilisation au port du casque et l'implantation de voies cyclables séparées de la route contribuent à légitimer l'idée que la pratique du vélo est particulièrement dangereuse (Horton, 2007), on peut se demander s'il est possible de légitimer la construction de pistes cyclables sous prétexte que les femmes s'y sentent plus à l'aise sans essentialiser leurs dispositions à se sentir plus fragiles et plus vulnérables – notamment dans l'espace public.

D'ailleurs, comme nous l'avons vu, d'autres auteur·e·s et militant·e·s pointent du doigt les aménagements publics urbains qui, essentiellement destinés aux garçons (exemples : *skatepark*, *citystade*), favoriseraient leurs pratiques urbaines et expliqueraient en partie le « décrochage » sportif des filles (Maruéjols, 2011 ; Raibaud, 2014). Nous avons effectivement observé sur le terrain comment certaines infrastructures favorisent l'entre-soi masculin ainsi que des mobilités « de stationnement » à vélo typiquement « masculines ». Mais n'est-il pas antinomique de vouloir

lutter contre la sexuation de l'espace public sans chercher à lutter contre la sexuation des pratiques s'y inscrivant ? En d'autres termes, le meilleur moyen de lutter contre la ségrégation des femmes dans l'espace public ne consisterait-il pas de promouvoir des pratiques physiques/sportives urbaines mixtes auprès des adolescents ?

Comme nos résultats le suggèrent, la sexuation de l'espace public découle notamment du fait que les filles sont animées par une peur d'agression sexuelle qu'on ne retrouve pas chez les garçons (de notre échantillon). Dans la mesure où la croyance selon laquelle les hommes sont naturellement plus forts que les femmes semble largement participer à alimenter ce constat, tout porte à penser que ces dernières seront dominées dans l'espace public aussi longtemps que perdurera cette croyance. Toutes les initiatives mises en œuvre pour la déconstruire sont ainsi particulièrement recommandables. Avant d'instaurer une mixité progressive dans tous les sports – y compris à haut-niveau – cela devrait selon nous commencer par la dé-sexuation des règlements sportifs qui participent inévitablement à essentialiser la particulière faiblesse physique des femmes. Comment peut-on encore justifier le fait que les *tenniswomen* ne puissent réaliser de matchs en trois sets gagnants à l'heure où des femmes remportent – contre des hommes – des *ultra-trails* de 125 kilomètres en un peu moins de quatorze heures de course intensive ?

Annexes

Annexe 1. Caractéristiques socio-spatiales des adolescent·e·s enquêté·e·s

	Âge	Situation scolaire	Catégorie sociale	Métropole de résidence	Zone de résidence	Parent·s interviewé·s	Frère·s	Sœur·s
Achille	17	Term. génér.	méd.	Montp.	Qu. péri./hyp.	père	×2 (25 ans et 22 ans)	×1 (23 ans)
Aïssata	17	Term. pro.	pop.	Stra.	QPV	×	×4 (26, 26, 4, 3 ans)	×1 (18 ans)
Alexandre	18	lic. 1 ^{ère} ann.	méd.	Montp.	Qu. péri./hyp.	mère	×1 (23 ans)	0
Alexia	17	Term. génér.	technoc.	Montp.	2 ^{ème} couronne	×	0	0
Alice	18	Term. génér.	méd.	Montp.	Qu. péri./hyp.	mère	×3 (19 et 13 ans, 1 an)	0
Amandine	17	Term. génér.	technic.	Montp.	Hypercentre	×	×1 (4 ans)	0
Amélie	18	Term. génér.	technic.	Stra.	Qu. péri./hyp.	×	×1 (21 ans)	×1 (27 ans)
Amina	17	Term. génér.	pop.	Montp.	QPV	×	×4 (plus âgés)	×2 (plus âgées)
Amir	17	1 ^{ère} génér.	pop.	Montp.	QPV	×	0	×1 (13 ans)
Assia	17	Term. pro.	technic.	Stra.	2 ^{ème} couronne	×	×1 (20 ans)	×2 (24 ans et 12 ans)
Awa	18	CAP	pop.	Stra.	QPV	×	×1 (6 ans)	×4 (26, 22, 20, 17 ans)
Aydin	17	Term. génér.	pop.	Stra.	Qu. péri./hyp.	×	×1 (26 ans)	×1 (28 ans)
Bastien	17	Term. génér.	technoc.	Montp.	Hypercentre	père	×2 (20 ans et 12 ans)	0
Benoît	17	Term. tech.	technic.	Stra.	Qu. péri./hyp.	×	×1 (19 ans)	×1 (13 ans)
Camille	17	lic. 1 ^{ère} ann.	technoc.	Montp.	Qu. péri./hyp.	×	×2 (14 ans et 11 ans)	0
Carine	17	Term. pro.	méd.	Stra.	2 ^{ème} couronne	×	×2 (21 ans et 11 ans)	0
Celia	17	Term. génér.	technic.	Stra.	2 ^{ème} couronne	mère + père	0	×1 (19 ans)
Claire	17	Term. génér.	intell.	Stra.	1 ^{ère} couronne	×	0	0
Clémence	18	Term. pro.	technic.	Stra.	Qu. péri./hyp.	×	0	×1 (22 ans)
Emma	17	Term. génér.	technoc.	Montp.	Qu. péri./hyp.	mère	×1 (13 ans)	0
Erdogan	18	Term. tech.	pop.	Stra.	1 ^{ère} couronne	×	×2 (21 ans et 15 ans)	0
Eva	17	Term. tech.	technic.	Stra.	1 ^{ère} couronne	×	×1 (18 ans)	0
Fabien	17	Term. tech.	intell.	Stra.	Hypercentre	×	0	×1 (13 ans)
Gabriel	18	BTS 1 ^{ère} ann.	technic.	Stra.	1 ^{ère} couronne	×	0	0
Gwenaëlle	17	Term. génér.	technoc.	Montp.	1 ^{ère} couronne	×	×1 (15 ans)	×1 (20 ans)
Ibrahim	18	Déscolarisé	pop.	Stra.	QPV	×	×1 (21 ans)	×2 (17 ans et 11 ans)
Jean	18	Term. génér.	technoc.	Stra.	Qu. péri./hyp.	×	×4 (23, 20, 17, 16 ans)	×1 (10 ans)
Jeremy	18	Term. génér.	intell.	Stra.	Qu. péri./hyp.	×	×2 (28 ans et 17 ans)	×1 (34 ans)
Jérôme	17	Term. génér.	technic.	Stra.	Qu. péri./hyp.	×	0	×1 (21 ans)
Johanna	17	Term. génér.	technic.	Stra.	2 ^{ème} couronne	×	0	×2 (22 ans et 14 ans)
Jonathan	18	Prépa 1 ^{ère} ann.	intell.	Stra.	1 ^{ère} couronne	×	0	×1 (17 ans)
Jordan	17	Term. pro.	pop.	Stra.	QPV	×	×5 (plus âgés)	×2 (29 ans et 17 ans)
Justin	17	Term. génér.	méd.	Stra.	1 ^{ère} couronne	×	0	0
Karim	17	1 ^{ère} pro.	pop.	Stra.	QPV	×	×1 (14 ans)	0
Laïla	18	Term. tech.	pop.	Stra.	QPV	×	×2 (22 ans et 8 ans)	×4 (16, 13, 10, 3 ans)
Laure	17	Term. tech.	technic.	Stra.	2 ^{ème} couronne	×	0	×1 (14 ans)
Laurie	17	Term. tech.	technic.	Stra.	1 ^{ère} couronne	×	0	×1 (25 ans)
Lilian	18	CAP	Technoc.	Stra.	Quartiers péri.	×	0	×2 (26 ans et 23 ans)
Loïc	17	Term. tech.	technic.	Stra.	1 ^{ère} couronne	×	×1 (16 ans)	×2 (22 ans et 20 ans)
Louise	18	lic. 1 ^{ère} ann.	méd.	Montp.	Hypercentre	mère	0	×1 (18)
Ludivine	17	Term. génér.	intell.	Stra.	Qu. péri./hyp.	×	0	×1 (24 ans)

Madeleine	17	Term. pro.	technic.	Stra.	2 ^{ème} couronne	mère + père	0	×2 (26 ans et 22 ans)
Margot	17	1 ^{ère} génér.	méd.	Montp.	2 ^{ème} couronne	mère	0	×1 (15)
Marie	18	BTS 1 ^{ère} ann.	méd.	Montp.	Qu. péri./hyp.	×	×1 (10 ans)	×1 (14 ans)
Marina	18	lic. 1 ^{ère} ann.	méd.	Montp.	2 ^{ème} couronne	mère	0	×1 (18)
Marius	18	Term. pro.	pop.	Stra.	QPV	×	×2 (27 ans et 15 ans)	×2 (16 et 13 ans)
Mathilde	17	2 ^{nde}	technoc.	Montp.	Qu. péri./hyp.	mère	×1 (23 ans)	×1 (27 ans)
Matthieu	17	Term. génér.	technoc.	Montp.	2 ^{ème} couronne	mère	×1 (14 ans)	0
Mehdi	17	Term. pro..	pop.	Stra.	QPV	×	×4 (21, 19, 18 et 8 ans)	0
Michael	17	1 ^{ère} génér.	intell.	Stra.	Qu. péri./hyp.	×	×2 (28 ans et 18 ans)	×1 (34 ans)
Mihály	17	Term. tech..	technic.	Stra.	Qu. péri./hyp.	×	0	0
Monica	17	Term. pro.	technic.	Stra.	Qu. péri./hyp.	×	×1 (20 ans)	0
Morgane	17	Term. génér.	méd.	Montp.	2 ^{ème} couronne	mère + père	×1 (20 ans)	0
Nacéra	17	Term. tech.	pop.	Stra.	QPV	×	×2 (12 ans et 7 ans)	×1 (16 ans)
Nathan	18	Term. génér.	technoc.	Montp.	1 ^{ère} couronne	mère	×1 (21 ans)	0
Noan	17	Term. génér.	technic.	Montp.	QPV	×	0	×1 (11 ans)
Noémie	17	Term. tech.	méd.	Montp.	2 ^{ème} couronne	×	0	×2 (24 ans et 15 ans)
Olivier	18	Déscolarisé	pop.	Stra.	QPV	×	×1 (24 ans)	×1 (17 ans)
Paul	18	BTS 1 ^{ère} ann.	intell.	Stra.	Qu. péri./hyp.	×	×1 (12 ans)	0
Pauline	17	Term. génér.	intell.	Montp.	2 ^{ème} couronne	père	×1 (10 ans)	0
Pierre	18	Term. génér.	méd.	Montp.	Qu. péri./hyp.	×	0	× 1 (7 ans)
Quentin	17	Term. génér.	technic.	Stra.	Qu. péri./hyp.	×	×1 (23 ans)	×1 (26 ans)
Rayan	17	1 ^{ère} tech.	pop.	Stra.	QPV	×	×5 (plus âgés)	0
Rebecca	18	Term. génér.	pop.	Stra.	QPV	×	0	×2 (17 ans et 8 ans)
Rémi	18	Prépa 1 ^{ère} ann.	intell.	Stra.	Qu. péri./hyp.	×	×2 (24 ans et 16 ans)	0
Roxane	18	Term. pro.	technic.	Stra.	Qu. péri./hyp.	×	×2 (9 ans et 1 an)	×1 (5 ans)
Safia	17	Term. pro.	pop.	Stra.	Hypercentre	×	×2 (19 ans et 14 ans)	×3 (23, 21 et 10 ans)
Sara	17	BTS 1 ^{ère} ann.	technic.	Stra.	Qu. péri./hyp.	×	0	×1 (14 ans)
Sezai	17	Déscolarisé	pop.	Stra.	QPV	×	×1 (20 ans)	×2 (23 ans et 19 ans)
Sofiane	18	Term. génér.	technic.	Montp.	2 ^{ème} couronne	mère + père	×1 (18 ans)	0
Solene	17	1 ^{ère} tech.	technic.	Stra.	Qu. péri./hyp.	×	×2 (22 et 20 ans)	0
Sylvain	17	Term. tech.	technic.	Stra.	Qu. péri./hyp.	×	×2 (20 ans et 15 ans)	0
Théo	17	Term. génér.	technoc.	Montp.	1 ^{ère} couronne	×	×2 (20 ans et 13 ans)	0
Tom	17	1 ^{ère} génér.	technoc.	Montp.	1 ^{ère} couronne	père	×1 (10 ans)	0
Toufik	18	Term. génér.	technic.	Montp.	2 ^{ème} couronne	mère + père	×1 (18 ans)	0
Victor	17	Term. génér.	méd.	Montp.	2 ^{ème} couronne	mère	0	×1 (17)
Wassim	17	2 ^{nde}	pop.	Stra.	QPV	×	×2 (22 ans et 17 ans)	0
Yanis	18	Term. tech.	intell.	Montp.	1 ^{ère} couronne	mère + père	×2 (20 ans et 10 ans)	×1 (24 ans)
Yasmine	18	Déscolarisée	pop.	Stra.	QPV	×	×2 (21 ans et 21 ans)	×1 (18 ans)
Yassine	17	Term. tech.	pop.	Stra.	2 ^{ème} couronne	×	0	×2 (20 ans et 11 ans)
Youssef	17	Déscolarisé	pop.	Stra.	QPV	×	×1 (11 ans)	×1 (1 an)
Zerah	17	Term. tech.	technic.	Stra.	Qu. péri./hyp..	×	×1 (5 ans)	×1 (21 ans)

Annexe 2. Guide d'entretien (adolescent·e·s)

Âge : Sexe : Sit° scolaire :

Nbre de frère·s (âge·s) :

Sœur·s (âge·s) :

Apprentissage et pratiques

Est-ce que tu as déjà fait du vélo ?

Est-ce que tu peux me raconter ta propre histoire du vélo depuis que tu as appris à en faire jusqu'à aujourd'hui ?

Tu sais à peu près à quel âge tu as appris à faire du vélo ? Tu te souviens qui t'a appris ? Tes parents font du vélo ? quel·s usage·s ?

Est-ce que tu sais à peu près à partir de quand tu as eu le droit de faire du vélo sans adulte ? Tu faisais quoi ? Où ? Avec qui ? Tu avais/as-le droit d'en faire (complètement) seul·e ? À partir de quand ?

Est-ce qu'il t'est arrivé d'aller à l'école à vélo ? Au collège ? Au Lycée (quand ?/en quelle classe ?) Pour te rendre à des activités sportives/culturelles ?

Est-ce que tu as l'impression que tes parents te laissent plus de liberté que les parents de tes potes ?

Influence des pairs

Est-ce que tu fais/as déjà fait du vélo seul·e ? Pourquoi ? Aujourd'hui ? Avec filles/garçons ?

Est-ce que tu as l'impression que la plupart de tes potes ont les mêmes habitudes de déplacement que toi ? Pourquoi ?

Est-ce que tu es déjà sorti·e avec quelqu'un ? Est ce que ça a changé quelque chose pour toi sur le plan de tes déplacements ?

Place du vélo/rapport à la mobilité et à l'espace

Est-ce qu'il y a eu dans ta vie des évènements dont tu te souviens qui t'ont amené·e à modifier tes habitudes de déplacement ?

Tu as déjà déménagé ? Est-ce que ça t'a amené·e à modifier tes habitudes de déplacement ? Pourquoi ?

Est-ce que tu aimes ton lieu de résidence ? Et surtout pourquoi ?

Est-ce que tu as un mode de déplacement préféré ? Pourquoi ? Ça a toujours été le cas ? Pourquoi ?

Tu m'as dit que tu prenais souvent le/la bus/tram/voiture. Tu aimes bien ? Pourquoi ?

Est-ce qu'il y a un endroit particulier où tu aimes bien passer du temps ? Pourquoi ?

Est-ce que ça t'arrive de squatter dehors ? Et à vélo, ça t'arrive/t'est arrivé d'en faire en squattant un endroit ?

Ça t'arrive/t'est arrivé de partir à l'aventure à vélo ? ou autrement ?

Est-ce que tu t'es déjà perdu·e ? Ça arrive souvent ? Comment tu as fait pour retrouver ton chemin ?

Est-ce que tu as déjà fait du vélo dans une autre ville en France ou ailleurs ? Pourquoi ?

Tu vas passer ton permis de conduire un jour ? Quand ? Pourquoi ? Ça va changer quoi pour toi ?

Compétences/sentiment de compétence

Tu penses que tu sais bien faire du vélo ? Qu'est-ce que signifie bien faire du vélo pour toi ?

Tu sais faire du vélo en lâchant une/deux main·s ? Et dans un virage ? Ça t'arrive souvent de le faire ?

Lever la roue avant pour franchir un petit obstacle, comme un trottoir de hauteur moyenne ? Tu as déjà roulé sur des chemins cailloutés ? Dans la boue ? Tu aimes bien Pourquoi ? Cabrer ?

Est-ce que tu sais réparer seul·e une roue de vélo crevée ? Tu l'as déjà fait seul·e de A à Z ? Comment tu as appris ? T'aimerais bien savoir le faire ? Tu sais régler les freins de ton vélo ? Tu fais comment ? Etc.

Rapport au vélo/motivations

Est-ce que tu peux me donner deux mots qui qualifient le mieux ce que représente pour toi le vélo, et m'expliquer pourquoi tu as choisi ces mots ?

Ça t'arrive de te faire prêter un vélo/de prêter ton vélo ?

Qu'est ce qui peut te dissuader/motiver de (à) prendre le vélo ? Est-ce que ça a toujours été le cas ?

Tu as déjà voulu un scooter ? Pourquoi ?

Tu dirais que tu te sens plus en sécurité à pied ou à vélo ? Pourquoi ?

Pratiques à risque/rapport au risque ?

Est-ce que tu as l'impression de prendre/d'avoir pris des risques à vélo ? Pourquoi ? Lesquels ?

Tu peux me raconter en détail la dernière fois ...?

Est-ce que tu cherches à respecter le code de la route ? Pourquoi ?

T'es déjà tombé·e ?/ t'as déjà eu un accident ? Des conséquences sur ton comportement ? Sur celui de tes parents ?

Ça t'arrive d'utiliser ton portable/d'écouter de la musique pendant que tu roules ?

Est-ce que il y a des lieux que tu évitais/évites à vélo ? Quand ? Pourquoi ? et la nuit ? Pourquoi ?

T'as déjà eu une/des expérience·s déplaisante·s pendant tes déplacements à vélo ou autre ? Un évènement dont tu gardes un mauvais souvenir ?

Projection

Pour toi, on peut être « stylé » à vélo ? Y'a des vélos plus stylés que d'autres ? Est-ce qu'il y a des manières de faire du vélo qui sont stylées ? C'est pareil pour les garçons/filles ?

Si tu as des enfants un jour, souhaiteras-tu qu'ils apprennent à faire du vélo ? Pourquoi ?

Tu t'imagines utiliser quel mode de transport pour aller au travail plus tard ?

Tu t'imagines en faire pour le loisir ? Le sport quand tu seras adulte ?

Question bilan

Il semble que ta perception/pratique du vélo ait (n'ait pas) évolué au fil du temps ? Comment tu l'expliques ? Tu peux revenir sur l'évolution ?

Informations complémentaires

Lieu de naissance :

Lieu d'habitation :

Type d'habitation :

Principal mode de transport :

Vélo personnel : oui non

Description du vélo le plus utilisé lors de la dernière année de pratique

Couleur :

Type : VTT ; BMX ; Course (non fixie) ; *Demi-course* (non-fixie) ; Fixie ; Ville ; VTC.

Garde boue avant : oui non

Garde boue arrière : oui non

Panier : oui non

Béquille : oui	non
Suspension avant : oui	non
Suspension arrière : oui	non
Cornes : oui	non
Compteur : oui	non
Éclairage avant : oui	non
Éclairage arrière : oui	non

Propriétaire d'un 2 RM : oui non

Nombre de vélos dans le ménage :

Nombre de voitures :

Nombre de 2RM :

Profession des parents :

Lieu de l'entretien :

Durée de l'entretien :

Annexe 3. Guide d'entretien (Parents)

Âge : Sexe :

Apprentissage et pratiques éducatives

Pouvez-vous me raconter votre propre histoire du vélo depuis que vous avez appris à en faire jusqu'à aujourd'hui ?

Avez-vous appris à votre enfant à en faire ? Pourquoi ? L'avez-vous encouragé à en faire ? Depuis quand ? Pourquoi ?

Comment vous déplacez-vous au quotidien ?

Est-ce que vous vous souvenez à partir de quand vous-avez autorisé votre enfant à se déplacer (à vélo) sans adulte, où ? Pour faire quoi ? Avec qui... ?

(À partir de quand) l'avez-vous autorisé à se déplacer (totalement) seul, où ? Pour faire quoi ?

A/Avait-il des consignes à respecter ? Lesquelles ?

Ces consignes sont/étaient/seront/seraient-elles différentes pour sa/son/ses sœur·s/frère·s ?

En général, respecte/respectait-il ces consignes ? Des changements ? Quand ? Pourquoi ?

Qu'est ce qui arrive·rait dans ce cas ?

Préfér·iez-vous l'accompagner quand il doit/devait aller à tel ou tel endroit ? Ça a toujours été le cas ? Des changements ? Où ? Quand ? Pourquoi ?

Arrive-t-il que vous soyez en désaccord avec votre conjoint à sujet (ou un autre) ?

Est-ce que parfois vous avez peur (lorsqu'il prend son vélo) ? Qu'est-ce qui vous fait peur ?

Avez-vous l'impression de lui laisser plus de liberté que les autres parents ?

Place du vélo/rapport à la mobilité et à l'espace

Avez-vous déjà déménagé ? Y-avait-il un rapport avec l'arrivée de votre/vos enfants ? Etaient-ils né·s ? Est-ce que ça avait modifié vos habitudes de déplacement ? Pourquoi ? Et celles de votre enfant ? Pourquoi ?

Est-ce que vous aimez votre lieu de résidence ? Pourquoi ? Ça a toujours été le cas ? Est-ce que vous souhaitez y rester ?

Est-ce qu'il y a un endroit particulier où vous aimez particulièrement passer du temps ? Pourquoi ?

Est-ce que ça vous arrive/vous est déjà arrivé de partir à l'aventure à vélo ? ou autrement ?

Est-ce que vous vous êtes déjà perdu·e ? Ça arrive souvent ?

Avez-vous déjà fait du vélo dans un autre contexte que votre lieu d'habitation ?

Prenez-vous souvent les transports en commun ? Comment vous-y sentez vous ? Pourquoi ?

Souhaitez-vous que votre enfant passe son permis de conduire ? Pourquoi ? Qu'est-ce que cela va changer pour vous ? Pour lui ?

Pratiques à risque/rapport au risque

Prenez-vous des risques dans vos déplacements ? Pourquoi ? Lesquels ? Respectez-vous (toujours) le code de la route ? Pourquoi ?

Avez-vous eu une/plusieurs expérience·s déplaisante·s dans l'espace public (dans la rue) ?

Cette expérience/ces expériences a-t-elle/ont-elles eu des conséquences sur votre comportement ? Sur l'encadrement de votre enfant ?

Et votre enfant :

Pensez-vous qu'il prenne des risques dans ses déplacements ? Pourquoi ? Lesquels ?

Pensez-vous qu'il respecte le code de la route ? Pourquoi ?

Pensez-vous qu'il ait déjà eu une/plusieurs expérience·s déplaisante·s dans l'espace public (dans la rue) ?

Cette expérience/ces expériences a-t-elle/ont-elles eu des conséquences sur son comportement ? Sur le vôtre ?

Rapport au vélo

Est-ce que vous pouvez me donner deux mots qui qualifient le mieux ce que représente pour vous le vélo, pouvez-vous m'expliquer pourquoi vous avez choisi ces mots ?

Selon vous, peut-on être « branché » en se déplaçant à vélo ? Pourquoi ?

Ça vous arrive de vous faire prêter un vélo/de prêter votre vélo ?

Qu'est ce qui peut vous dissuader/motiver de (à) prendre le vélo ? Est-ce que ça a toujours été le cas ?

Vous diriez que vous vous sentez plus en sécurité à pied ou à vélo ? Pourquoi ?

Compétences/sentiment de compétence

Diriez-vous que vous savez bien faire du vélo ? Pourquoi ? Qu'est-ce que signifie bien faire du vélo pour vous ?

Est-ce que vous savez réparer seul·e une roue de vélo crevée ? Vous l'avez déjà fait seul·e de A à Z ? Comment avez-vous appris ? Vous aimeriez bien savoir le faire ?

Rapport au vélo/motivations

Est-ce que vous pouvez me donner deux mots qui qualifient le mieux ce que représente pour vous le vélo, et m'expliquer pourquoi vous avez choisi ces mots ?

Informations complémentaires

Lieu de naissance :

Lieu d'habitation :

Type d'habitation :

Principal mode de transport :

Vélo personnel : oui non

Propriétaire d'un 2 RM : oui non

Nombre de vélos dans le ménage :

Nombre de voitures :

Nombre de 2RM :

Profession :

Lieu de l'entretien :

Durée de l'entretien :

Bibliographie

- Aarnio M., Winter T., Kujala U.M., Kaprio J. (1997) "Familial aggregation of leisure-time physical activity-a three generation study". *International Journal of Sports Medicine*, 18: 549-556.
- Adam T. (2012) *Gynécologie du sport. Risques et bénéfices de l'activité physique chez la femme*. Paris, Springer Verlag France.
- Adamkiewicz E. (1998) « Les performances sportives de la rue ». *Annales de la Recherche urbaine*, 79 : 50-59.
- Akrich M., Méadel C. (2002) « Prendre ses médicaments/prendre la parole : les usages des médicaments par les patients dans les listes de discussion électroniques ». *Sciences Sociales et Santé*, 20 : 89-116.
- Alexander L.M., Inchley J., Todd J., Currie D., Cooper R., Currie C. (2005) "The broader impact of walking to school among adolescents: seven day accelerometry based study". *British Medical Journal*, 331: 1061-1082.
- Alessandrin A., Raibaud Y. (eds.) (2013). *Géographie des homophobies*. Paris, Armand Colin.
- Allaz E. (2014) *Enquête sur la représentation et l'utilisation du vélo chez les adolescents. Étude d'efficacité du projet de promotion du vélo DÉFI VÉLO dans le canton de Vaud*, Mémoire sous la direction de Marco Astolfi, Université de Lausanne, Sciences du mouvement et du sport, 134 p.
- Allender S., Cowburn G., Foster C. (2006) "Understanding Participation in Sport and Physical Activity among Children and Adults: A Review of Qualitative Studies". *Health Education Research*, 21: 826-835.
- Amey P., Salerno S. (2015) « Les adolescents sur Internet : expériences relationnelles et espace d'initiation ». *Revue française des sciences de l'information et de la communication*, <http://rfsic.revues.org/1283>
- Amireault S., Lemieux M.-C., Massie C.-L. (2014) *L'activité physique et sportive des adolescentes : bilan, perspectives et pistes d'action*. Ministère de l'éducation, du loisir et du sport, 47 p.
- Amoros E., Blaizot S., Mouloud Haddak M., Papon F. (2012) *Accidentalité à Vélo et Exposition au Risque (AVER) - Risque de traumatismes selon quatre types d'usagers de la route : piétons, cyclistes, usagers de deux-roues motorisés et automobilistes*, Délégation à la Sécurité et à la Circulation Routière.
- Amoros E., Martin J.-L., Laumon B. (2008) « Estimation de la morbidité routière, France, 1996-2004 ». *Bulletin épidémiologique hebdomadaire*, 19 : 157-160.
- Andersen L.B., Wedderkopp N., Kristensen P., Moller N.C., Froberg K., Cooper A.R. (2011) "Cycling to school and cardiovascular risk factors: a longitudinal study". *Journal of Physical Activity and Health*, 8: 1025–1033.
- Andréo C. (2005) *Déviance scolaire et contrôle social, Une Ethnographie des jeunes à l'école*. Villeneuve d'Ascq, Presses Universitaires du Septentrion.
- Annesi J.J. (2005) "Improvements in self-concept associated with reductions in negative mood in preadolescents enrolled in an after-school physical activity program". *Psychological Reports*, 97: 400-4.
- Antony C. (1987) « Divorce et logement ». In Haumont N., Segaud M. (eds). *Familles, modes de vie et habitat*. Paris, L'Harmattan, 226-244.

- Arborio A. (2007) « L'observation directe en sociologie : quelques réflexions méthodologiques à propos de travaux de recherches sur le terrain hospitalier ». *Recherche en soins infirmiers* : 26-34.
- Arborio A.-M., Fournier P. (1999) *L'enquête et ses méthodes : l'observation directe*. Paris, Nathan.
- Ariès P. (1979) *L'Enfant et la vie familiale sous l'Ancien Régime*. Paris, Seuil.
- Arnaud L. (1999) *Politiques sportives et minorités ethniques*. Paris, L'Harmattan.
- Association Prévention Routière, Assureurs Prévention, *L'enfant à vélo livret pédagogique Support d'apprentissage pour l'enfant cycliste, cycle 3*, 32 p. <http://eduscol.education.fr/semaine-du-velo/IMG/pdf/livret-pedagogique.pdf>
- Audric S., Tasqué O. (2010) Repères synthèses. Pour l'économie du languedoc-Roussillon. La population de Montpellier Agglomération a triplé au cours des cinquante dernières années. Montpellier Agglomération-Insee, 7 p.
- Augustini M., Duret P., Irlinger P., Louveau C. (1994) « Pratiques sportives des enfants et rôle socialisateur du sport ». *Enfance*, 2-3 : 171-185.
- Auriat N. (1996) *Les défaillances de la mémoire humaine. Aspects cognitifs des enquêtes rétrospectives*. Paris, INED, Cahier n° 136.
- Authier J.-Y. (2007) « Les "quartiers" qui font l'actualité ». *Espaces et sociétés*, 128-129 : 239-249.
- Authier J.-Y., Lehman-Frisch S. (2012) « Il était une fois... des enfants dans des quartiers gentrifiés à Paris et à San Francisco ». *Actes de la recherche en sciences sociales*, 195 : 58-73.
- Avenel C. (2004) *Sociologie des « quartiers sensibles »*. Paris, Armand Colin.
- Avenel C. (2009) « La construction du "problème des banlieues" entre ségrégation et stigmatisation ». *Journal français de psychiatrie*, 34 : 36-44.
- Ayral S., Raibaud Y. (2014) *Pour en finir avec la fabrique des garçons, Vol 1 et 2*. Pessac, MSHA.
- 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.
- Bacou M. (2014) « La fabrique des filles et des garçons dans la sphère des loisirs ». In Ayral S., Raibaud Y. (eds). *Pour en finir avec la fabrique des garçons, vol 2*, Pessac, MSHA.
- Baerlocher É. (2006) « Barbie contre Action Man ! Le jouet comme objet de socialisation dans la transmission des rôles stéréotypiques de genre ». In Dafflon-Novelle A. (eds). *Filles-garçons, socialisation différenciée ?*, Genève, PUG.
- Baker S.P., O'Neill B., Ginsburg M.J. (1992) *The injury fact book*. New York, Oxford University Press.
- Ball K., Timperio A., Crawford D. (2006) "Understanding environmental influences on nutrition and physical activity behaviors : where should we look and what should we count?". *International Journal of Behavioral Nutrition and Physical Activity*, 3: 33.
- Barber B.L., Eccles J.S., Stone Margaret R. (2001) "Whatever happened to the jock, the brain, and the princess? Young adult pathways linked to adolescent activity involvement and social identity". *Journal of Adolescent Research*, 16:429-455.
- Barnett L.M., van Beurden E., Morgan P.J., Brooks L.O., Beard J.R. (2009) "Childhood motor skill proficiency as a predictor of adolescent physical activity". *Journal of Adolescent Research*, 44: 252-259.
- Barthe F., Hancock C. (2005) « Le genre, constructions spatiales et culturelles ». *Géographie et Cultures*, n°54.

- Barthez A. (1982) *Famille, travail et agriculture*. Paris, Economica.
- Baudelot C., Establet R.J. (1987) "Parent's speech to toddlers : the effect to play context". *Journal of Child Language*, 14: 269-279.
- Bavoux P., Forêt C. (1990) En passant par le centre. La rue de la République à Lyon, anthropologie d'un espace public. Marseille, CERFISE, 95 p.
- Baxter-Jones A.D.G., Kontulainen S.A., Faulkner R.A., Bailey D.A. (2008) "Longitudinal study of the relationship of physical activity to bone mineral accrual from adolescence to young adulthood". *Bone*, 43: 1101-1107.
- Beaud S. (2003) *80 % au bac... et après ? Les Enfants de la démocratisation scolaire*. Paris, La Découverte.
- Beaugendre C., Leyendecker S., Schalek M., Mazery V. (2012) « Strasbourg à l'épreuve de la ségrégation ». *Compas études*, n° 1 : 6 p.
- Béliard A.-S., Brossard B. (2012) « Internet et la méthode ethnographique : l'utilisation des messageries instantanées dans le cadre d'une enquête de terrain ». *Genèses*, 88 : 114-131.
- Belotti E.G. (1974) *Du Côté des petites filles*. Des Femmes.
- Bennani-Chraïbi M. (1995) *Soumis et rebelles: les jeunes au Maroc*. Casablanca, Le Fennec.
- Bere E., Oenema A., Prins R., Seiler S., Brug J. (2011) "Longitudinal association between cycling to school and weight status". *International Journal of Pediatric Obesity*, 6: 182-187.
- Bereni L., Chauvin S., Revillard A., Jaunait A. (2012) *Introduction aux études sur le genre*. De Boeck Université, Ouvertures politiques, 2e édition revue et augmentée (2008).
- Berger D., Rochigneux J., Bernard S., Morand J., Mougnotte A. (2015) « Éducation à la sexualité : conceptions des élèves de 4e et 3e en collège et SEGPA ». *Santé Publique*, 27 : 17-26.
- Berger P., Luckmann T. (1986) *La construction sociale de la réalité*. Paris, Méridiens Klincksieck [1^{ère} éd., 1966].
- Bergonnier-Dupuy G. (1999) « Pratiques éducatives parentales auprès de jeunes enfants ». In Lemel Y., Roudet B. (eds). *Filles et garçons jusqu'à l'adolescence. Socialisations différentielles*, Paris, L'Harmattan, 57-84.
- Bergström, A., Magnusson R. (2003) "Potential of transferring car trips to bicycle during winter". *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 37: 649-666.
- Bernard M. (1976) *Le corps*. Paris, J.P. Delarge Editions universitaires.
- Berthet J.-M. (2002) *Lyon, la banlieue et leur centre. Entre la rue de la République et la Part Dieu, Rapport pour le programme interministériel*, « Apprentissages, transmission et créativité de la ville et dans la ville », 79 p.
- Biarotte L. (2017) « Féminismes et aménagement : influences et ambiguïtés ; La diffusion internationale d'initiatives d'urbanisme dédiées à l'émancipation des femmes ». *Les annales de la recherche urbaine*, 112 : 26-36.
- Bidart C. (1997) *L'Amitié, un lien social*. Paris, La Découverte.
- Biddle S.J.H., Gorely T., Stensel D.J. (2004) "Health-enhancing physical activity and sedentary behaviour in children and adolescents". *Journal of Sports Sciences*, 22: 679-701.
- Biddle S.J.H., Whitehead S.H., O'Donovan T.M., Nevill M.E. (2005) "Correlates of Participation in Physical Activity for Adolescent Girls: A Systematic Review of Recent Literature". *Journal of Physical Activity and Health*, 2: 423-434.

- Bil M., Bilova M., Müller I. (2010) "Critical factors in fatal collisions of adult cyclists with automobiles". *Accident Analysis & Prevention*, 42: 1632-1636.
- Billot-Grasset A. (2015) *Typologie des accidents corporels de cyclistes âgés de 10 ans et plus : un outil pour la prévention*. Thèse de doctorat, Université Claude Bernard – Lyon I, École Doctorale Interdisciplinaire Sciences-Santé, Santé publique et épidémiologie. U, 193 p.
- Blanchet A., Gotman A. (2001) *L'enquête et ses méthodes : l'entretien*. Paris, Nathan Université, 1^{ère} éd. 1992.
- Blanpain N., Lincot L. (2015) « Avoir trois enfants ou plus à la maison ». *Insee première*, n° 1531, 4p.
- Blidon M. (2006) « Entre visibilité et invisibilité, les formes spatiales gays dans la ville ». *Géopoint. La forme en géographie*, Avignon, 59-63.
- Blidon M. (2007) *Distance et rencontre. Éléments pour une géographie des homosexualités*. Thèse de géographie, sous la direction De Grataloup C., Université Paris 7 Denis-Diderot.
- Blumer H. (1986) *Symbolic interactionism : perspective and method*. Berkeley: University of California Press.
- Boltanski L. (1971) « Les usages sociaux du corps ». *Annales. Économies, Sociétés, Civilisations*. 26 : 205-233.
- Bonham J., Wilson A. (2012) "Bicycling and the Life Course: The Start-Stop-Start Experiences of Women Cycling". *International Journal of Sustainable Transportation*, 6: 195-213.
- Bonhauer M., Fernandez G., Püschel K., Yañez F., Montero J., Thompson B., Coronado G. (2005) "Improving physical fitness and emotional well-being in adolescents of low socioeconomic status in Chile: Results of a school-based controlled trial". *Health Promotion International*, 20: 113-22.
- Booth M.L., Okely A.D., Denney Wilson E., Hardy L.L., Dobbins T., Wen L.M., Rissel C. (2007) "Characteristics of travel to and from school among adolescents in NSW". *Australia Journal of Paediatrics and Child Health*, 43: 755-761.
- Bopp M., Kaczynski A.T., Besenyi G. (2012) "Active commuting influences among adults". *Preventative Medicine*, 54: 237-241.
- Bouchard P., Bouchard N. (2005) « L'imprégnation idéologique et la résistance : étude des réactions d'un groupe de préadolescentes a deux magazines pour jeunes filles ». *Recherches féministes*, 18 : 5-24.
- Bouhdiba A. (2001) *La sexualité en Islam*. Paris, PUF.
- Bouhia R., Garrouste M., Lebrère A., Ricroch L., de Saint Pol T. (2011) « Être sans diplôme aujourd'hui en France : quelles caractéristiques, quel parcours et quel destin? ». *Économie et Statistique*, 443: 93-105.
- Boukhobza N. (1997) « La noce au féminin: transmission des valeurs culturelles féminines dans le contexte migratoire maghrébin ». *Migrations et société*, 52 : 53-61.
- Bourbonnais R. (2015) *Économétrie, 9e édition, cours et exercices corrigés*. Paris, Dunod.
- Bourdieu P. (1979) *La distinction, critique sociale du jugement*. Paris, Éditions de Minuit, coll. « Le sens commun ».
- Bourdieu P. (1980) *Le sens pratique*. Paris, Minuit.

- Bourdieu P. (1984) « La Jeunesse n'est qu'un mot ». In Bourdieu P. (eds). *Questions de sociologie*. Paris, Éditions de Minuit, 143-154.
- Bourdieu P. (1990) « La domination masculine ». *Actes de la recherche en sciences sociales*, 84 : 2-31.
- Bourdieu P. (1998) *La domination masculine*. Paris, Seuil.
- Bourdieu P. (2001) *Langage et pouvoir symbolique*. Paris, Seuil.
- Bourdieu P., Passeron J.-C. (1964) *Les Héritiers. Les étudiants et la culture*. Paris, Minuit, coll. « Le sens commun ».
- Bousquet D., Sabathier R. (2014) *Combattre maintenant les inégalités sexuées, sociales et territoriales dans les quartiers de la politique de la ville et les territoires ruraux fragilisés*, Rapport pour le Haut conseil à l'égalité entre les femmes et les hommes, La Documentation française, France, 286 p.
- Boutet H., Montorgeuil G. (1897) *Les Parisiennes d'à présent*. Paris, H. Floury.
- Bozon M., Villeneuve-Gokalp C. (1994) « Les enjeux des relations entre générations à la fin de l'adolescence ». *Population*, 6 : 1527-1555.
- Bozon M., Villeneuve-Gokalp C. (1995) « Les parents favorisent-ils également l'émancipation des garçons et des filles ? ». *Recherches et Prévisions*, 40 : 65-77.
- Bresnahan M. J., Murray-Johnson L. (2002) "The healing web". *Health Care for Women International*. 23: 398-407.
- Breviglieri M. (2007) « Ouvrir le monde en personne. Une anthropologie des adolescences », In Breviglieri M., Cicchelli V. (eds). *Adolescences méditerranéennes. L'espace public à petit pas*. L'Harmattan, Paris, 19-59.
- Bricker S., Kanny D., Mellinger-Birdsong A., Powell K., Shisler J. (2012) "School transportation modes: Georgia, 2000". *MMWR Morbidity & Mortality Weekly Report*, 51: 704-705.
- Briem V., Radeborg K., Salo I., Bengtsson H. (2004) "Developmental Aspects of Children's Behavior and Safety While Cycling". *Journal of Pediatric Psychology*, 29: 369-377.
- Brougère G. (1999) « Les expériences ludiques des filles et des garçons ». In Lemel Y., Roudet B. (eds). *Filles et garçons jusqu'à l'adolescence, Socialisations différentielles*. Paris, L'Harmattan, 199-222.
- Brougère G. (2003) *Jouets et compagnie*. Paris, Stock.
- Brugailles C., Cromer I., Cromer S. (2002) « Les représentations du masculin et du féminin dans les albums illustrés, ou comment la littérature enfantine contribue à élaborer le genre ». *Population*, 57 : 261-292.
- Bruner J.-S. (1983) *Le développement de l'enfant : savoir faire, savoir dire*. Paris, puf.
- Brustad R.J., Partridge J.A. (2002) "Parental and peer influence on children's psychological development through sport". In Smoll F.I., Smith R.E. (eds). *Children and youth in sport: A biopsychosocial approach*. Dubuque, Kendall/Hunt Publishing, 187-210.
- Bussey K., Bandura A. (1999) "Social Cognitive Theory of Gender Development and Differentiation". *Psychological Review*, 106: 676-713.
- Butler J. (2005) *Trouble dans le genre. Pour un féminisme de la subversion*. Traduit de l'anglais par C. Kraus. Paris, La Découverte [1^{re} éd., 1990].
- Buysse J.-A., Embser-Herbert M.-S. (2004) "Construction of Gender and Sport, An Analysis of Intercollegiate Media Guide Cover Photographs". *Gender and society*, 18: 66-81.

- Byrnes J.P., Miller D.C., Schafer W.D. (1999) Gender differences in risk taking: a meta-analysis. *Psychological Bulletin*, 125: 367-383.
- Caillois R. (1967) *Les jeux et les hommes*. Paris, Gallimard [1^{ère} éd., 1958].
- Cairney J., Hay J., Veldhuizen S., Missiuna C., Mahlberg N., Faught B.E. (2010) "Trajectories of relative weight and waist circumference among children with and without developmental coordination disorder". *Canadian Medical Association Journal*, 182:1167-1172.
- Callède J.P. (1991) « Cultures sportives et politiques locales ». In Parisot D., Rasse P., Callède J.P. (eds). *Sport et insertion sociale, Actes du colloque Villeurbanne*, UFRAPS Lyon, Fédération Nationale Léo Lagrange, 69-92.
- Campbell M.-K., Donner A. (1989) "Classification efficiency of multinomial logistic regression relative to ordinal logistic regression". *Journal of the American Statistical Association*, 84: 587-591.
- Camus C. (2004) « L'éloge de l'ombre : le sentiment d'insécurité en milieu urbain, reflet des inégalités de sexe ? ». In Denèfle S. (eds). *Femmes et ville*. Tours, Presses Universitaires François-Rabelais, collections perspectives « villes et territoires », 225-238.
- Carré J. (1998) « Le vélo dans la ville : un révélateur social ». *Les cahiers de médiologie*, 5,(1), 151-164.
- Carroux J. (1978) « Figures urbaines du quotidien : le skate sauvage ». *Esprit*, 10 : 26-35.
- Carter B.D., Levy G.D. (1988) "Cognitive aspects of early sex-role development : The influence of gender schemas on preschoolers' memories and preferences for sex-typed toys and activities". *Child Development*, 59: 782-792.
- Carver A., Salmon J., Campbell K., Baur L., Garnett S., Crawford D. (2005) "How do perceptions of local neighbourhood relate to adolescents' walking and cycling?". *American Journal of Health Promotion*, 20: 139-147.
- Carver A., Timperio A., Hesketh K., Crawford D. (2012) "How does perceived risk mediate associations between perceived safety and parental restriction of adolescents' physical activity in their neighborhood ?". *International Journal of Behavioral Nutrition and Physical Activity*, 9 : 1-57.
- Cattan N., Leroy S. (2010) « La ville négociée : les homosexuel(le)s dans l'espace public parisien ». *Cahiers de géographie du Québec*, 54 : 9-24.
- Cefaï D. (2010) *L'engagement ethnographique*, Paris, Editions EHESS.
- CGET (2016) *Mieux connaître pour mieux lutter contre les inégalités sexuées dans les territoires fragiles*. Commissariat général à l'égalité des territoires, 4 p. <http://www.cget.gouv.fr/sites/cget.gouv.fr/files/atoms/files/note-egfh-8mars2016.pdf>
- Chailloux F., Giovanini S., Puccio B., Roussette M., Stemmelen L., Vimbert B. (2010) *Enquête ménages déplacements. Résultats essentiels CUS (1988 - 1997 - 2009)*. Observatoire des déplacements, Agence de Développement et d'Urbanisme de l'Agglomération Strasbourgeoise, 40 p.
- Chaix B. (2009) "Geographic Life Environments and Coronary Heart Disease: A Literature Review, Theoretical Contributions, Methodological Updates, and a Research Agenda". *Annual Review of Public Health*, 30: 81-105.
- Chamboredon J.-C. (1991) « Classes scolaires, classes d'âge, classes sociales. Les fonctions de scansion temporelle du système de formation ». *Enquête*, 6 : 1-14.
- Chantelat P., Fodimbi M., Camy J. (1996) *Sports de la cité. Anthropologie de la jeunesse sportive*. Paris, L'Harmattan.
- Charpentier I. (2013) *Le Rouge aux joues. Virginité, interdits sexuels et rapports de genre au Maghreb ?*. Saint-Étienne, Publications de l'université de Saint-Étienne, coll. Long-courriers.

- Charrier D. (1997) *Activités physiques et sportives et insertion des jeunes : enjeux éducatifs et pratiques institutionnelles*. Paris, La Documentation Française.
- Chauvel L. (2003) *Génération sociale et socialisation transitionnelle : Fluctuations cohortales et stratification sociale en France et aux Etats-Unis au XXe siècle*, Thèse H.D.R, Institut d'Études Politiques de Paris, 293 p.
- Cherney I.D., Harper H.J., Winter J.A. (2006) « Nouveaux jouets : ce que les enfants identifient comme “ jouets de garçons ” et “ jouets de filles ” ». *Enfance*, 58 : 266-282.
- Chiland C. (2014) « La construction de l'identité de genre à l'adolescence ». *Adolescence*, 32 : 165-179.
- Chillon E.K.R., Vaughn A., Ward D. (2011) “A systematic review of interventions for promoting active transportation to school”. *International Journal of Behavioral Nutrition and Physical Activity*, 8 : 10.
- Cicchelli V. (2008) *Les nouvelles jeunesses*. Paris, La documentation française.
- Clair I. (2005) *Amours sous silence. La socialisation amoureuse des jeunes de milieux populaires*, thèse de sociologie, université de Paris V, 454 p.
- Clair I. (2006) « La sexualité dans la relation d'enquête. Décryptage d'un tabou méthodologique ». *Revue française de sociologie*, 57 : 45-70.
- Clair I. (2008) *Les jeunes et l'amour dans les cités*. Paris, Armand Colin, coll. « Individu & Société ».
- Clair I. (2012) « Le pédé, la pute et l'ordre hétérosexuel ». *Agora débats/jeunesses*, 60 : 67-78.
- Clais A.-M. (1998) « Portrait de femmes en cyclistes ou l'invention du féminin pluriel ». *Les cahiers de médiologie*, 5 : 69-79.
- Clerval A. (2005) « David BROOKS, 2000, *Les Bobos, Les bourgeois bobèmes*, trad. par M. Thirioux et A. Nabet, Paris, Florent Massot, coll. Le livre de poche, 314 p. », *Cybergeo : European Journal of Geography*. <http://cybergeo.revues.org/766>
- Clifton K.J. (2003) “Independent mobility among teenagers: exploration of travel to after-school activities”, *Transportation Research Record*, 1854: 74-80.
- Cochran W.-G. (1954) “Some methods of strengthening the common x2 tests”. *Biometrics*, 10: 417-51.
- Coenen-Huther J. (2007) « Classifications, typologies et rapport aux valeurs ». *Revue européenne des sciences sociales*, 138 : 27-40.
- Collignon B. (2010) « L'éthique et le terrain ». *L'Information géographique*, 74 : 63-83.
- Connell R. (2014) *Masculinités. Enjeux sociaux de l'hégémonie*. Paris, Éditions Amsterdam.
- Cooper A.R., Wedderkopp N., Jago R., Kristensen P.L., Moller N.C., Froberg K., Page A.S., Andersen L.B. (2008) “Longitudinal associations of cycling to school with adolescent fitness”. *Preventive Medicine*, 47: 324-328.
- Courcy I., Laberge S., Erard C., Louveau C. (2006) « Le sport comme espace de reproduction et de construction des représentations stéréotypées de la féminité ». *Recherches féministes*, 19 : 29-36.
- Court M. (2007) « La construction du rapport à la beauté chez les filles pendant l'enfance : quand les pratiques entrent en contradiction avec les représentations du travail d'embellissement du corps ». *Sociétés & Représentations*, 24 : 97-110.
- Court M. (2010) *Corps de filles, corps de garçons : une construction sociale*. Paris, La Dispute.

- Craggs C., Corder K., van Sluijs E.M.F., Griffin S.J. (2011) "Determinants of Change in Physical Activity in Children and Adolescents: A systematic Review". *American Journal of Preventive Medicine*, 40: 645-658.
- Crenshaw K. (2005) « Cartographie des marges : intersectionnalité, politiques de l'identité et violences contre les femmes de couleur ». *Les Cahiers du genre*, 39 : 51-82.
- Cresson G. (2010) « Indicible mais omniprésent : le genre dans les lieux d'accueil de la petite enfance ». *Cahiers du Genre*, 49 : 15-33.
- Cromer S. (2005) « Vie privée des filles et garçons : des socialisations toujours différencielles ? ». In Maruani M. (eds). *Femmes, genre et sociétés*. Paris, La Découverte, 192-199.
- Croquette E. (2004) « Les sportives de haut niveau d'origine nord africaine : type d'investissement sportif, cadres de socialisation et configurations familiales ». *Staps*, 66 : 179-193.
- Cummins S. (2007) "Commentary: Investigating neighborhood effects on health-avoiding the "Local Trap" ". *International Journal of Epidemiology*, 36: 355-357.
- Czisma K.A., Wittig A.F., Schurr K.T. (1988) "Sports stereotypes and gender". *Journal of Sport and Exercise Psychology*, 10 : 62-74.
- Dafflon Nouvelle A. (2006) « Littérature enfantine : entre image et sexisme ». In Dafflon-Nouvelle A. (eds) *Filles-garçons, socialisation différenciée ?*. Genève, PUG.
- Dafflon Nouvelle A. (2010) « Pourquoi les garçons n'aiment pas le rose ? Pourquoi les filles préfèrent Barbie à Batman ? Perception des codes sexués et construction de l'identité sexuée chez les enfants âgés de 3 à 7 ans ». In Rouyer V., Croity-Belz S., Prêteur Y. (eds). *Genre et socialisation de l'enfance à l'âge adulte. Expliquer les différences, penser l'égalité*. Toulouse, Érès, 25-40.
- Dagnaud M. (2011) *Génération Y. Les jeunes et les réseaux sociaux, de la dérision à la subversion*. Paris, Presses de Sciences Po.
- Danic I. (2006) « La culture des 12-15 ans : les lascars pour modèle ». In Sirota R. (eds). *Éléments pour une sociologie de l'enfance*, Rennes, PUR, 275-283.
- Danic I. (2016) « Les places des adolescent.e.s en zone urbaine sensible, entre attributions, approbation et retrait ». *Annales de la recherche urbaine*, :111 : 78-89.
- Danic I., Delalande J., Rayou P. (2006) *Enquêter auprès d'enfants et de jeunes. Objets, méthodes et terrains de recherche en sciences sociales*, Presses Universitaires de Rennes.
- Dargelos B., Marchetti D. (2000) « Les professionnels de l'information sportive : entre exigences professionnelles et contraintes économiques ». *Regards sociologiques*, 20 : 67-87.
- Darmon M. (2010) *La socialisation*. Paris, Armand Colin.
- Darmon M. (2013) *Classes préparatoires. La fabrique d'une jeunesse dominante*. Paris, La Découverte.
- Daude H. (2011) *L'infirmière scolaire face à la demande de soins d'adolescents : Une approche spécifique ?*. Mémoire. Académie de Montpellier.
- Daune-Richard A.-M., Marry C. (1990) « Autres histoires de transfuges ? Le cas de jeunes filles inscrites dans des formations "masculines" de BTS et de DUT industriels ». *Formation Emploi*, 29 : 35-50.
- Davis C.L., Lambourne K. (2009) "Exercise and cognition in children". In McMorris T., Tomporowski P.D., Audiffren M. (eds). *Exercise and cognitive function*. John Wiley & Sons, Chichester, 249-67.

- Davison K., Lawson C. (2006) "Do attributes in the physical environment influence children's physical activity? A review of the literature". *International Journal of Behavioral Nutrition and Physical Activity*, 3: 19.
- Davisse A., Louveau C. (1998) *Sports, école, société. La différence des sexes*. Paris, L'harmattan.
- Dechavanne N., Davisse A., Labridy F.(2000) « La mixité est-elle garante d'une réelle égalité des sexes en Education Physique ». *Hyper EP*, 210 : 24 -28.
- De Geus B., de Bourdeaudhuij I., Jannes C., Meeusen R. (2008) "Psychological and environmental factors associated with cycling for transport among a working population". *Health Education Research*, 23: 697-708.
- de Kernier N. (2008) « Quête d'intimité à l'adolescence et imagos parentales intrusives ». *Dialogue*, 182 : 89-103.
- de Léonardis M., Lescarret O. (1996) « Pratiques éducatives familiales et réussite scolaire de l'adolescent : quelles différences filles/garçons ? ». In Lescarret O., de Léonardis M. (eds). *Séparation des sexes et compétences*. Paris, l'Harmattan, 207-226.
- de Pierrepont C. (2010) « La sexualité post-partum dans les fora internet ». *Civilisations*, <http://civilisations.revues.org/2246>
- de Singly F. (2002) « La "liberté de circulation" : un droit aussi de la jeunesse. *Recherches et Prévisions*, 67 : 21-36.
- Deaux K., Lafrance M. (1998) "Gender" In Gilbert D.T., Fiske S.T., Lindzey G. (eds). *The handbook of social psychology*. New-York, Mc Graw - Hill, 788-827.
- Decup-Pannier B. (2000) « Avoir une chambre chez chacun de ses parents séparés ». In de Singly F. (eds). *Libres ensembles*. Paris, Nathan, 219-236.
- Deladande J. (2001) *La cour de récréation, Pour une anthropologie de l'enfance*. Rennes, PUR.
- Delforge S. (2007) « Le genre de la fonction parentale : une analyse de la presse des professionnel(le)s de l'enfance ». In Coulon N., Cresson G. (eds). *La petite enfance : entre familles et crèches, entre sexe et genre*. Paris, l'Harmattan, 109-128.
- Delphy C. (2001) *L'Ennemi principal 2, Penser le genre*. Paris, Syllepse, Nouvelles Questions féministes.
- Demazière D. (2008) « L'entretien biographique comme interaction négociations, contre-interprétations, ajustements de sens ». *Langage et société*, 123 : 15-35.
- Demazière D. (2013) « Typologie et description. À propos de l'intelligibilité des expériences vécues ». *Sociologie*, 4 : 333-347.
- Demeny G. É. J. (1903) *Mécanisme et éducation des mouvements*. Paris, Félix Alcan.
- Denèfle S. (2004) *Femmes et villes*. Tours, Maison des Sciences de l'homme « Villes et territoires », Presses universitaires François-Rabelais.
- Denèfle S. (2008) *Utopies féministes et expérimentations urbaines*. Rennes, Presses universitaires de Rennes.
- Depeau S. (2008) « Radioscopie des territoires de la mobilité des enfants en milieu urbain. Comparaison entre Paris intra-muros et banlieue parisienne », *Enfances, Familles, Générations*, 8, <http://id.erudit.org/iderudit/018489ar>.
- Descoutures V. (2010) *Les mères lesbiennes*. Paris, Presses Universitaires de France.
- Desjeux D. (2006) *La consommation*. Paris, Presses Universitaires de France.

- Détrez C. (2010) « Les princes et princesses de la littérature adolescente aujourd'hui. Analyses et impressions de lecture ». *La lettre de l'enfance et de l'adolescence*, 82 : 75-82.
- Détrez C. (2011) « Des Shomens pour les garçons, des sholos pour les filles ? Apprendre son genre en lisant des mangas ». *Réseaux*, 168-169 : 165-186.
- Détrez C. (2014). « Les loisirs à l'adolescence : une affaire sérieuse ». *Informations sociales*, 181 : 8-18.
- Devaux J. (2013) *Mobilité du quotidien, manières d'habiter et socialisation d'adolescents d'un village rural francilien*. Thèse de doctorat, Université Paris-Est Marne-la-Vallée, Sociologie ? 459 p.
- Devaux J. (2014) « Les trois âges de socialisation des adolescents ruraux. Une analyse à partir des mobilités quotidiennes ». *Agora débats/jeunesses*, 68 : 25-39.
- Devaux J. (2015) « L'adolescence à l'épreuve de la différenciation sociale Une analyse de l'évolution des manières d'habiter de jeunes ruraux avec l'âge ». *Sociologie*, 6 : 339-358.
- Devaux J., Oppenchaim N. (2012) « La mobilité des adolescents : une pratique socialisée et socialisante ». *Métropolitiques*, <http://www.metropolitiques.eu/La-mobilite-des-adolescents-une.html>
- Devaux J., Oppenchaim N. (2017) « La socialisation a la mobilite n'est-elle qu'une question de genre ? - L'exemple des adolescents de categories populaires du rural et de zones urbaines sensibles ». *Les Annales de la recherche urbaine*, 112 : 48-59.
- Deville J. (2007) « Investir de nouveaux territoires à l'adolescence ». *Sociétés et jeunes en difficulté*, n°4, <http://journals.openedition.org/sejed/1633>
- Dill J. (2017) "Why do girls' attitudes about bicycling decline as they get older?". *Active Living Research Conference, Hilton Clearwater Beach, Florida*, 27 février.
- DiMaggio P., Eszter. H., Neuman R., Robinson J., (2001) "Social implications of the internet ». *Annual Review of Sociology*, 27: 307-336.
- Din D., Sallis J.F., Kerr J., Lee S., Rosenberg D.E. (2011) "Neighborhood Environment and Physical Activity Among Youth: A review". *American Journal of Preventive Medicine*, 41: 442-455.
- Doorley R., Pakrashi V., Ghosh B. (2015) "Quantifying the Health Impacts of Active Travel: Assessment of Methodologies". *Transport Reviews*, 35: 1-24.
- DREESS (2004) « Les modes de vie des adolescents âgés de 15 à 17 ans. Un aperçu à partir des enquêtes statistiques ». *Études et résultats*, 319 : 1-12.
- DREESS (2015) « 24 heures chrono dans la vie d'un jeune : les modes de vie des 15-24 ans ». *Études et résultats*, 911 : 1-6.
- Dubé F. (1987) *La galère : jeunes en survie*. Paris, Fayard.
- Dubé F. (2005) « Pour une conception dialogique de l'individu », *EspacesTemps.net*, <https://www.espacestemp.net/articles/conception-dialogique-individu/>
- Ducheyne F., de Bourdeauhuj I., Spittaels H., Cardon G. (2012). "Individual, social and physical environmental correlates of 'never' and 'always' cycling to school among 10 to 12 year old children within a 3.0 km distance from school". *International Journal of Behavioral Nutrition and Physical Activity* 9: 142-150.
- Dugal S. (1998) *Les filles c'est pas pareil, rapport sur la problématique des jeunes filles et la pratique de l'activité physique*. Rapport de recherche pour le Gouvernement du Québec Kino-Québec, 36 p.

- Dumith S.C., Gigante D.P., Domingues M.R., Kohl H.W. (2011) "Physical activity change during adolescence: a systematic review and a pooled analysis". *International Journal of Epidemiology*, 40: 685-698.
- Duncan S.C., Duncan T.E., Strycker L.A., Chaumeton N.R. (2007) "A Cohort-Sequential Latent Growth Model of Physical Activity From Ages 12 to 17 Years". *Annals of Behavioral Medicine*, 33: 80-89.
- Durand J.-P. (2006) *L'écologie politique : Une idéologie de classes moyennes*. Thèse de doctorat, Université d'Evry Val d'Essonne, Sociologie, 372 p.
- Duret P. (1996) *Anthropologie de la fraternité dans les cités*. Paris, PUF.
- Duru-Bellat M. (2012) « L'éducation des filles aux États-Unis et en France ». *Travail, genre et sociétés*, 28 : 133-149.
- Dworkin J.B., Larson R.W. (2006) "Adolescents' negative experiences in organized youth activities". *Journal of Youth Development*, 1:1-19.
- Dwyer J.J.M., Allison K.R., Goldenberg E.R., Fein A.J., Yoshida K.K., Boutilier M.A. (2006) "Adolescent Girls' Perceived Barriers to Participation in Physical Activity". *Adolescence*, 41: 75-89.
- Eccles J.S., Barber B.L., Stone M., Hunt J. (2003) "Extracurricular Activities and Adolescent Development". *Journal of Social Issues*, 59: 865-889.
- Eccles J.S., Harrold R. (1991) "Gender differences in sport involvement : applying the Eccles and al. model". *Journal of Applied Sport Psychology*, 3: 7-35.
- Edwards R., Aldred P. (2001) "Children and young people's views of social research: the case of research on home-school relations". *Childhood*, 6: 261-281.
- Eisenberg N., Murray E., Hite T. (1982) "Children's reasoning sex-typed toy choices". *Child Development*, 53 : 81-86.
- Ekeland E., Heian F., Hagen K., Coren E. (2005) "Can exercise improve self esteem in children and young people? A systematic review of randomised controlled trials". *British Journal of Sports Medicine*, 39: 792-798.
- El Miri M., Masson P. (2009) « Vers une juridicisation des sciences sociales ?. Sur l'utilité d'une charte de déontologie en sociologie ». *La Vie des idées*, <http://www.laviedesidees.fr/Vers-une-juridicisation-des.html>
- Elias N., Dunning É. (1994) *Sport et civilisation : la violence maîtrisée*. Paris, Éd. Fayard.
- Elliott M.A., Baughan C.J. (2004) "Developing a self-report method for investigating adolescent road user behavior". *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 7: 373-393.
- Emond C. Tang W., Handy S. L. (2009) *Explaining Gender Difference in Bicycling Behavior*, Committee on Women's Issues in Transportation: ABE70.
- Emond C.R., Handy S.L. (2012) "Factors associated with bicycling to high school". *Journal of Transport Geography*, 20: 71-79.
- Epiphane D. (2007) « My tailor is a man...La représentation des métiers dans les livres pour enfants ». *Travail, genre et sociétés*, 18 : 65-85.
- Erikson E. (1972) *Adolescence et Crise : La quête de l'identité*. Paris, Flammarion.
- Escaffre F. (2005) « Les lectures sportives de la ville : formes urbaines et pratiques ludosportives ». *Espaces et sociétés*, 122 : 137-156.

- Escalon H., Bossard C., Beck F. (2009) *Baromètre santé nutrition 2008*. Saint Denis, Inpes, coll. Baromètres santé, 424 p.
- Evenson K.R., Birnbaum A.S., Bedimo-Rung A.L., Sallis J.F., Voorhees C.C., Ring K., Elder J.P. (2006) "Girls' perception of physical environmental factors and transportation: reliability and association with physical activity and active transport to school". *International Journal of Behavioral Nutrition and Physical Activity*, 3 : 28.
- Fagnani J. (2000) *Un travail et des enfants. Petits arbitrages et grands dilemmes*. Paris, Bayard.
- Fassin D (2008) « L'éthique au-delà de la règle. Réflexions autour d'une enquête sur les soins en Afrique du Sud ». *Sociétés contemporaines*, 71 : 117-136.
- Fates Y. (1994) *Sport et Tiers monde*. Paris, PUF.
- Faulkner G.E.J., Buliung R.N., Flora P.K., Fusco C. (2009) "Active school transport, physical activity levels and body weight of children and youth: A systematic review". *Preventive Medicine*, 48: 3-8.
- Faure S. (2000) *Apprendre par corps*. Paris, La dispute
- Fédération Française de Cyclisme (2014). « Pour un cyclisme français conquérant plan fédéral 2014-2017 ». <http://www.fcc.fr/wp-content/uploads/2014/01/Projet-f%C3%A9d%C3%A9ral-2014.pdf?x17087>
- Feenstra H., Ruiter A.C.R., Kok G. (2010) "Social-cognitive correlates of risky adolescent cycling behavior". *BMC Public Health*, 10: 408.
- Feingold A., Mazzela R. (1998) "Gender differences in body image are increasing". *Psychological Science*, 9: 190-195.
- Ferrand M. (2004) *Féminin Masculin*. Paris, Découverte.
- Ferreira I., van der Horst K., Wendel-Vos W., Kremers S., van Lenthe F.J., Brug J. (2007) "Environmental correlates of physical activity in youth a review and update". *Obesity Reviews*, 8: 129-154.
- Fize M. (1990) *La démocratie familiale. Évolution des relations parents-adolescents*. Paris, Éd. Presses de la Renaissance.
- Fluckiger C. (2006) « La sociabilité juvénile instrumentée. L'appropriation des blogs dans un groupe de collégiens », *Réseaux*, 138 : 111-138.
- Fontayne P. (1999) *Motivation et activités physiques et sportives : influence du sexe et du genre sur la pratique du sport et de l'éducation physique*. Thèse de doctorat non publiée. Université Paris Sud ORSAY, STAPS.
- Foucault M. (1975) *Surveiller et punir*. Paris, Gallimard.
- Fralon J.-A (2016) *Les secrets du tour de France*. Paris, Vuibert.
- Fraser-Thomas J., Côté J. (2009) "Understanding adolescents' positive and negative developmental experiences in sport" *The Sport psychologist*, 23: 3-23.
- Frayse M., Mennesson C. (2009) « Masculinités hégémoniques et féminités : les modèles de genre dans une revue de VTT ». *Sciences sociales et sport*, 2 : 25-53.
- Fredricks J.A., Eccles J.S. (2005) "Family socialization, gender, and sport motivation and involvement". *Journal of Sport & Exercise Psychology*, 27: 3-31.
- Friedenreich C.M., Courneya K.S., Bryant H.E. (2001) "Influence of physical activity in different age and life periods on the risk of breast cancer". *Epidemiology*, 12: 604-612.

- Gaboriau P. (1991) « Les trois âges du vélo en France ». *Vingtième Siècle, revue d'histoire*, 29 : 17-34.
- Galland O., *Sociologie de la jeunesse*, 5^{ème} édition. Paris, Armand Colin.
- Gallez C., Kaufmann V. (2009) « Aux racines de la mobilité en sciences sociales : contribution au cadre d'analyse sociohistorique de la mobilité urbaine ». In Flonneau M., Guigueno V. (eds). *De l'histoire des transports à l'histoire de la mobilité ?*. Rennes, Presses universitaires de Rennes, 41-55.
- Gaston T. (1894) « La nature ». *Revue des sciences et de leurs applications aux arts et à l'industrie*, 428 p.
- Gaudric P., Mauger G., Zunigo X. (2016) *Lectures numériques. Une enquête sur les grands lecteurs*. Villeurbanne, Presses de l'Enssib, series: « Papiers ».
- Gaussot L. (2002) « Le jeu de l'enfant et la construction sociale de la réalité ». *Spirale*, 24 : 39-51.
- Gautier P. (1994) « Différences culturelles, sexuelles et professionnelles dans un L.E.P. féminin ». In Baudelot C., Mauger G. (eds). *Jeunes populaires, les générations de la crise*. Paris, L'Harmattan, 305-324.
- Gavarini L. (2010) « Discours et pratiques déclaratives et performatives à propos de l'âge d'adolescence ». *Le Télémaque*, 38 : 41-56.
- Geller R. (2006) *Four types of cyclists*. Portland Office of Transportation: <http://www.portlandoregon.gov/transportation/article/264746>
- Geneviève C. (2010) « Indicible mais omniprésent : le genre dans les lieux d'accueil de la petite enfance ». *Cahiers du Genre*, 49 : 15-33.
- Ghasarian C. (2002) *De l'ethnographie à l'anthropologie réflexive : Nouveaux terrains, nouvelles pratiques, nouveaux enjeux*. Paris, Armand Colin.
- Giami A., Olomucki H., de Poplavsky J. (1998) « Enquêter sur la sexualité et le sida : les enquêteurs de l'ACSF ». In BAJOS N. et al. (eds). *La sexualité aux temps du sida*. Paris, Presses universitaires de France, 66-116.
- Gianini Belotti E. (1974). *Du côté des petites filles*. Paris, Des femmes.
- Giles-Corti B., Kelty S.F., Zubrick S.R., Villanueva K.P. (2009) “Encouraging walking for transport and physical activity in children and adolescents: how important is the built environment?”. *Sports Medicine* (Auckland, N.Z.), 39: 995-1009.
- Glévarec H. (2010) *La culture de la chambre. Préadolescence et culture contemporaine dans l'espace familial*. Paris, La documentation Française.
- Godin G., Anderson D., Lambert L.D., Desharnais R. (2005) “Identifying Factors Associated with Regular Physical Activity in Leisure Time among Canadian Adolescents”. *American Journal of Health Promotion*. 20: 20-27.
- Goffman E. (1968) *Asile*. Paris, Éditions de minuit.
- Goffman E. (1973) *La mise en scène de la vie quotidienne*, vol. 1, la Présentation de soi. Paris, Minuit.
- Goffman E. (1977) « La ritualisation de la féminité ». *Actes de la recherche en sciences sociales*, 14 : 34-50.
- Goffman E. (2002) *L'arrangement des sexes*. Paris, La Dispute.
- Goguikian Ratcliff B. (2006) « Masculin, féminin chez l'enfant : de la psychanalyse à la psychologie du développement ». In Dafflon Nouvelle A. (eds). *Filles-garçons : Socialisation différenciée ?* Paris, PUG, 223-239.

- Golay D. (2006) « Et si on jouait à la poupée... Observations dans une crèche genevoise ». In Dafflon Nouvelle A. (eds). *Filles-garçons : Socialisation différenciée ?*. Grenoble, PUG, 85-102.
- Goldstein J.H. (1994) *Toys, Play and Child Development*. Cambridge, Cambridge University Press.
- Goran M.I., Ball G.D.C., Cruz M.L. (2003) "Obesity and risk of type 2 diabetes and cardiovascular disease in children and adolescents". *The Journal of Clinical Endocrinology & Metabolism*, 88: 1417-1427.
- Gordon-Larsen P., Boone-Heinonen J.E., Sidney S., Sternfeld B., Jacobs Jr. D.R., Lewis C.E. (2009) "Active commuting and cardiovascular disease risk: the CARDIA study". *Archives Internal Medicine*, 169: 1216-1223.
- Goujon P. (2012) *Plan National Vélo*. http://mdb-idf.org/wp-content/uploads/2012/01/Rapport_Goujon_janvier2012.pdf
- Goulet V. (2010) *Médias et classes populaires. Les usages ordinaires des informations*. Paris, Ina.
- Grafmeyer Y., Authier J.-Y. (2008) *Sociologie urbaine*. Paris : A.Colin.
- Granié M.-A. (2008) « Socialisation différenciée au risque : influence de l'identité sexuée sur le rapport au risque et à la règle ». In Granié M.-A. (eds). *Genre, Risques, Éducation, Socialisation (GENRES). La psychologie du développement au service de la compréhension de la différence des sexes dans l'accidentologie routière. Rapport final sur subvention PREDIT/DSCR*. Salon de Provence, Inrets.
- Granié M.-A. (2009) "Sex differences, effects of sex-stereotype conformity, age and internalization on risk-taking among pedestrian adolescents". *Safety Science*, 47: 1277-1283.
- Granié M.-A. (2010) "Sex, Age and Gender as Determinants of Preschoolers' Injury-Risk Behaviors". *Accident Analysis & Prevention*, 42: 726-733.
- Granié M.-A. (2011) « Différences de sexe et rôle de l'internalisation des règles sur la propension des enfants à prendre des risques à vélo ». *RTS : Recherche transports sécurité*, 27 : 34-41.
- Granié M.-A., Torres J., Huguenin-Richard F. (2016) « Indépendance et autonomie chez le piéton enfant et adolescent. Repères conceptuels pour la recherche et l'aménagement, Des piétons et des villes ». *Connaissances, enjeux, culture de la marche. 5^{ème} colloque francophone international*. Paris, 25p.
- Grignon C., Passeron J.-C. (1989) *Le savant et le populaire. Misérabilisme et populisme en sociologie et en littérature*. Paris, Le Seuil-Gallimard.
- Grolnick W.S., Deci E.L., Ryan R.M. (1997) Internalization within the family: the self-determination theory perspective. In Grusec J.E., Kuczynski L. (eds). *Parenting and children's internalization of values*. John Wiley, 135-161.
- Guayavarch E., Le Mener E., Oppenchain N. (2016) « La difficile articulation entre les espaces du quotidien chez les enfants sans logement ». *Les annales de la recherche urbaine*, 111 : 18-29.
- Guenif Souilamas N. (2000) *Des « beurettes » aux descendantes d'immigrants nord africains*. Paris, La découverte.
- Guérandel C. (2016) *Le Sport fait mâle. La fabrique des filles et des garçons dans les cités*. Grenoble, Presses universitaires de Grenoble.
- Guérandel C. (2017) « Une nouvelle catégorie des politiques d'"intégration par le sport" : les "filles de cités" ». *Sciences sociales et sport*, 10 : 79-111.
- Guillaumin C. (1992) *Sexe, race et pratique du pouvoir. L'idée de nature*. Paris, Côté- Femmes.
- Gumperz J. (1989) *Engager la conversation : introduction à la sociolinguistique interactionnelle*. Paris, Les éditions de Minuit.

- Gustafson S.L., Rhodes R.E. (2003) "Parental correlates of physical activity in children and early adolescents". *Sports Medicine*, 36: 79-97.
- Hagan Kindleberger L., Kuebli J. (2007) "Mothers' and fathers' socialization of preschoolers' physical risk taking". *Journal of Applied Developmental Psychology*, 28: 2-14.
- Hamelin-Brabant L. (2006) « La recherche auprès des enfants ». *Recherche et formation*, 52 : 77-89.
- Hanson M., Chen E. (2007) "Socioeconomic status and health behaviors in adolescence: A review of the literature". *Journal of Behavioral Medicine*, 30: 263-85.
- Harden J. (2000) "There's no place like home : the public/private distinction in children's theorizing of risk and safety". *Childhood*, 7: 43-59.
- Hargreaves D.A., Tiggemann M. (2004) "Idealized media images and adolescent body image: "comparing" boys and girls". *Body Image*, 1: 351-361.
- Harris R. (1989) *Murders and Madness : Medecine, Law, and Society in the Fin de Siècle*. Oxford University Press.
- Harry J. (1995) "Sport ideology, attitudes toward women and anti-homosexual attitudes". *Sex Roles*, 32: 109-116.
- Hearst M.O., Patnode C.D., Sirard J.R., Farbaksh k., Lytle L.A. (2012) "Multilevel predictors of adolescent physical activity : a longitudinal analysis". *International Journal of Behavioral Nutrition and Activity*, 9: 8.
- Heelan K.A., Donnelly J.E., Jacobsen D.J., Mayo M.S., Washburn R., Greene L. (2005) "Active commuting to and from school and BMI in elementary school children - Preliminary data". *Child : Care, Health and Development*, 31: 341-349.
- Heinen E., van Wee B., Maat K. (2010) "Commuting by Bicycle: An Overview of the Literature". *Transport Reviews*, 30: 59-96.
- Henri F., Charlier B. (2005) « L'analyse des forums de discussion : pour sortir de l'impasse ». In Baron G.-L., Bruillard E., Sidir M. (eds). *Symposium, formation et nouveaux instruments de communication*. Amiens, http://www.dep.u-picardie.fr/sidir/articles/henri_charlier.htm
- Héran F. (2011) « Comment Strasbourg est devenue la première ville cyclable de France. Etude historique sur la politique cyclable de Strasbourg ». <http://heran.univ-lille1.fr/wp-content/uploads/Etude-cas-Stbg-11.pdf>
- Héran F. (2014) *Le retour de la bicyclette. Une histoire des déplacements urbains en Europe, de 1817 à 2050*. Paris, La Découverte.
- Héran F., Chalon V., Ers C., Lebec M., Abdesselam M., Tostain P. (1992) *Lillàvélo, étude sur les conditions et les enjeux d'une transformation de Lille en ville cyclable, rapport final*, 53 p. <http://heran.univ-lille1.fr/wp-content/uploads/Socio-du-ve%CC%81lo-a%CC%80-Lille.pdf>
- Héritier F. (1996) *Masculin, Féminin. La pensée de la différence*. Paris, O Jacob.
- Herring S.-C. (2004) "Computer-Mediated Discourse Analysis : An Approach to Researching Online Communities". In Barab S.-A., Kling R., Gray J.-H. (eds). *Designing for Virtual Communities in the Service of Learning*. Cambridge, CUP, 338-376.
- Hillman M., Adams J., Whitelegg J. (1990) *One false move... A study of children's independent mobility*. London, PSI Publishing.
- Horn, T.S., Amorose, A.J. (1998) "Sources of competence information". In Duda J.L. (eds). *Advances in Sport and Exercise Psychology Measurement*. Morgantown, WV: Fitness Information Technology, 49-63.

- Horton D. (2006) "Fear of cycling". In Horton, D., Rosen P., Cox P. (eds). *Cycling and society*. Aldershot, UK: Ashgate, 133-152.
- Hughes E. (1996) *Le regard sociologique. Essais choisis*. Paris, E.H.E.S.S.
- Huguenin-Richard F. (2010) «La mobilité des enfants à l'épreuve de la rue. Impacts de l'aménagement de zones 30 sur leurs comportements ». *Enfances, Familles, Générations*, 12 : 66-87.
- Hurvitz P.M., Moudon A.V. (2012) "Home Versus Nonhome Neighborhood : Quantifying Differences in Exposure to Built Environment". *American Journal of Preventive Medicine*, 42: 411-417.
- Ignico A.A. (1989) "Development and verification of gender-role stereotyping index for physical activities". *Perceptual and Motor Skills*, 68: 1067-1075.
- Inserm Expertise collective (2008) *Activité physique Contextes et effets sur la Santé*. Paris, Inserm, 832 p.
- Institut national de santé publique (2012) *Ados 12-14 : les dimensions socioculturelles des pratiques alimentaires et d'activité physique des adolescents*. Québec, Bibliothèque et Archives Nationale du Québec. 57 p.
- Int Panis L., de Geus B., Vandenbulcke G., Willems H., Degraeuwe B., Bleux N., Mishra V., Thomas I., Meeusen R. (2010) "Exposure to particulate matter in traffic: A comparison of cyclists and car passenger". *Atmospheric Environment*, 44: 2263-2270.
- Jensen M. (1999) "Passion and heart in transport, a sociological analysis on transport behavior". *Transport Policy*, 6: 19-33.
- Jodelet D. (2007) « Imaginaires érotiques de l'hygiène féminine intime. Approche anthropologique ». *Connexions*, 87 : 105-127.
- Johansson M. (2006) "Environment and parental factors as determinants of mode for children's leisure travel". *Journal of Environmental Psychology*, 26: 156-169.
- Joseph I. (1984) *Le passant considérable. Essai sur la dispersion de l'espace public*. Paris, Librairie des Méridiens.
- Joseph I. (1992) « L'espace public comme lieu de l'action ». *Annales de la recherche urbaine*, 57-58 : 210-217.
- Joseph I. (1998) *La ville sans qualités*. Paris, Editions de l'Aube.
- Kane S.R., Furth H.G. (1993) "Children Constructing Social Reality : A Frame Analysis of Social Pretend Play". *Human Development*, 36: 199-214.
- Kantor D., Lehr W. (1975) *Inside the Family*. San Francisco, Jossey-Bass.
- Kaufmann J.-C. (1992) *La trame conjugale. Analyse du couple par son linge*. Paris, Nathan.
- Kaufmann V. (2008) *Les paradoxes de la mobilité. Bouger, s'enraciner*. Lausanne, Presses polytechniques et universitaires romandes.
- Kaufmann V., Flamm M. (2003) « Famille, temps et mobilité. Etat de l'art et tour d'horizon des innovations ». *Rapport de recherche CNAF et Ville en mouvement*, Paris, 62 p.
- Kaufmann V., Ravalet E., Dupuit É. (2015) *Motilité et mobilité : mode d'emploi*. Neuchâtel, Éditions Alphil, coll. « Espaces, mobilités et sociétés ».
- Kaufmann V., Widmer E.D. (2005) « L'acquisition de la motilité au sein des familles », *Espaces et sociétés* 120-121 : 199-217.

- Kelhetter D., Vuillier-Deville F. (2015) « Strasbourg, maillot jaune de la petite reine, Strasbourg, première commune cyclable de France ». Insee, enquête annuelle de recensement . <https://www.insee.fr/fr/statistiques/2556309>
- Kellerhals J. (1987) « Les types d'interaction dans la famille ». *Année sociologique*, 28 : 153-179.
- Kellerhals J., Troutot P.-Y., Lazega E. (1984) *Microsociologie de la famille*. Paris, Presses Universitaires de France.
- Kelly P., Matthews A., Foster C. (2012) *Young and physically active: a blueprint for making physical activity appealing to youth*. Rapport de recherche pour la World Health Organization, Regional Office for Europe Department of Public Health, University of Oxford, United Kingdom. http://www.euro.who.int/__data/assets/pdf_file/0005/175325/e96697.pdf
- Kerbrat-Orecchioni C. (1996) « La construction de la relation interpersonnelle : quelques remarques sur cette dimension du dialogue ». *Cahiers de Linguistique Française*, 16 : 69-88.
- Kergoat D. (1992) « A propos des rapports sociaux de sexe ». *Revue M*, 53-54 : 16-19.
- Kergoat D. (2009) « Dynamique et consubstantialité des rapports sociaux ». In Dorlin E. (eds). *Sexe, race, classe. Pour une épistémologie de la domination*. Paris, Puf/Actuel Marx Confrontation, 111-125.
- Kestens Y., Lebel A., Daniel M., Thériault M., Pampalon R. (2010) “Using experienced activity spaces to measure foodscape exposure”. *Health and Place*, 16: 1094-1103.
- Knibiehler Y. (2012) *La Virginité féminine*. Paris, Odile Jacob.
- Koivula N. (1995) “Ratings of gender appropriateness of sports participation: Effects of gender-based schematic processing”. *Sex Roles*, 33: 543-557.
- Kokoreff M. (1994) « La dimension spatiale des modes de vie des jeunes. Le cas d'une cité de la banlieue parisienne ». *Sociétés contemporaines*, 17 : 29-49.
- Kokoreff M. (2003) *La force des quartiers. De la délinquance à l'engagement politique*. Paris, Payot-Rivages.
- Kwan M.P. (1998) “Space-Time and Integral Measures of Individual Accessibility: A Comparative Analysis Using a Point-based Framework”. *Geographical Analysis*, 30: 191-216.
- Lagerros Y.T., Hsieh S.F., Hsieh C.C. (2004) “Physical activity in adolescence and young adulthood and breast cancer risk: A quantitative review”. *European Journal of Cancer Prevention*, 13: 5-12.
- Lahire B. (1995) *Tableaux de famille. Heurs et malheurs scolaires en milieux populaires*. Paris, Seuil, 1^{ère} éd. 1995.
- Lahire B. (1998) *L'homme pluriel. Les ressorts de l'action*. Paris, Nathan.
- Lahire B. (2002) *Portraits sociologiques. Dispositions et variations individuelles*. Paris, Nathan.
- Lahire B. (2006) *La Culture des individus. Dissonances culturelles et distinction de soi*. Paris, La Découverte.
- Lahire B. (2007) « Prédilections naturelles ou dispositions sociales ? Quelques raisons de résister à la naturalisation de l'esprit ». In Lahire B. *L'Esprit sociologique*. Paris, La Découverte Poche, 261-307 [1^{ère} éd., 2005].
- Lallet, M. (2014). « Penser l'invisible : la sexualité dans les séries animées françaises pour enfants ». *Hermès, La Revue*, 69 : 42-44.

- Lapeyronnie D., (2008) *Ghetto urbain. Ségrégation, violence, pauvreté en France aujourd'hui*. Paris, Robert Laffont (Le monde comme il va).
- Lareau A. (2003) *Unequal Childhoods. Class, Race, and Family Life*. Berkeley/Los Angeles, University of California Press.
- Larsen J., El-Geneidy A. (2011) "A travel behavior analysis of urban cycling facilities in Montreal Canada". *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, 16: 172-177.
- Laurens S., Neyrat F. (2010) *Enquêter : de quel droit ? Menaces sur l'enquête en sciences sociales*. Paris, Éditions du Croquant.
- Lavenir C. (1998) « Le vélo, entre culture et technique ». *Les cahiers de médiologie*, 5 : 7-12.
- Le Breton D. (2009) « Des rites juvéniles de contrebande », In Yannic A. (eds). *Le rituel*. Paris, CNRS Éditions, coll. « Les essentiels d'Hermès », p. 25-44.
- Le Hénaff Y., Héas S., Bodin D., Robène L. (2008) « Hématomes, éraflures, cicatrices: Les marques corporelles (involontaires ?) comme métis du rugby ». *Revue du MAUSS*, 32 : 553-574.
- Lebugle A. et l'équipe de l'enquête Virage (2017) Les violences dans les espaces publics touchent surtout les jeunes femmes des grandes villes. *Population & Sociétés, bulletin mensuel d'information de l'Institut national d'études démographiques*, 550 : 1-4.
- Lederman R. (2007) "Comparative "research". A modest proposal concerning the object of ethics regulation". *Political and Legal Anthropology Review*, 30: 305-327.
- Legendre A. (2010) « Évolution de la connaissance et de l'utilisation des espaces publics extérieurs entre 6 et 11 ans : le cas d'Arpajon une petite ville de la banlieue parisienne ». In Danic I., David O., Depeau S. (eds). *Les enfants et les jeunes dans les espaces du quotidien*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 75- 88.
- Legouge P. (2010) « Jeune & Jolie : une presse pour les adolescentes », In Blanchard V., Revenin R., et Yvoret J. (eds). *Les Jeunes et la sexualité. Initiations, interdits, identités (XIXe-XXe siècle)*, Paris, autrement, p. 144-151.
- Lepoutre D. (2001) *Coeur de Banlieue. Codes, rites et langages*. Paris, O. Jacob [1^{re} éd., 1997].
- Leslie E., Kremer P., Toumbourou J.W., Williams J.W. (2010) "Gender differences in personal, social and environmental influences on active travel to and from school for Australian adolescents". *Journal of Science and Medicine in Sport*, 13: 597-601.
- Leyendecker S., Maffessoli M. (2015) « Les immigrés âgés à Strasbourg : un vieillissement singulier ». *Compas études*, n°15, 6 p.
- Lieber M. (2002) « Le sentiment d'insécurité des femmes dans l'espace public : une entrave à la citoyenneté ? ». *Nouvelles Questions Féministes*, 21 : 41-56.
- Lieber M. (2008) *Genre, violences et espaces publics. La vulnérabilité des femmes en question*. Paris, Presses de Sciences Po.
- Lieber M. (2011) « Le sentiment d'insécurité au prisme du genre. Repenser la vulnérabilité des femmes dans les espaces publics ». *Métropolitiques*, <http://www.metropolitiques.eu/Le-sentiment-d-insecurite-au.html>
- Lignier W. (2008) « La barrière de l'âge. Conditions de l'observation participante avec des enfants ». *Genèses*, 73 : 20-36.
- Limstrand T. (2008) "Environmental characteristics relevant to young people's use of sports facilities : a review". *Scandinavian Journal of Medicine and Science in Sports*, 18: 275-28.

- Liotard P., Terret T. (2005) *Sport et genre. Vol. 2. Excellence féminine et masculinité hégémonique*. Paris, L'Harmattan.
- Lopes V.P., Rodrigues L.P., Maia J.A., Malina R.M. (2010) "Motor coordination as predictor of physical activity in childhood". *Scandinavian Journal of Medicine & Science in Sports* 21: 663-669.
- Lorenzi-Cioldi F. (2009) *Dominants et dominés – Les identités des collections et des agrégats*. Presses Universitaires de Grenoble. Collection Vies sociales.
- Louveau C (1986) *Talons aiguilles et crampons alu... Les femmes dans les sports de tradition masculine*. Paris, INSEP.
- Louveau C. (1996) « Sport féminin, sport masculin, intérêts et apports de l'analyse couplée ». In Terret T., Arnaud P. (eds). *Histoire du sport féminin, tome II*. Paris, L'Harmattan, 257-269.
- Louveau C. (2003) « Sportives sous conditions ». *Manière de voir*, 68 : 012-012. <http://www.cairn.info/magazine-maniere-de-voir-2003-4-page-012.htm>.
- Louveau C. (2004a) « Sexuation du travail sportif et construction sociale de la féminité ». *Cahiers du Genre*, 36 : 163-183.
- Louveau C. (2004b) « Pratiquer une activité physique ou sportive, persistance dans les inégalités parmi les femmes ». *Recherche féministe*, 17 : 39-76.
- Machard L. (2003) *Sport, adolescence et famille. Constat*. Rapport remis au ministre délégué à la Famille et au ministre des Sports. Les Rapports de la Documentation française, 279p.
- Mackett R., Banister D., Batty M., Einon D., Brown B., Gong Y., Kitazawa K., Marshall S., Paskins J. (2007) *Final report on Children's Activities. Perceptions And Behaviour in the Local Environment (CAPABLE)*, 13p.
- Marchive A. (2005) « Familiarité et connaissance du terrain en ethnographie de l'école. L'ancien instituteur est-il meilleur ethnographe ? ». *Les Sciences de l'éducation - Pour l'Ère nouvelle*, 38 : 75-92.
- Marcoccia M. (2003) « Parler politique dans un forum de discussion ». *Langage et Société*, 104 : 9-55.
- Marcoccia M. (2004) « L'analyse conversationnelle des forums de discussion : questionnements méthodologiques ». *Les Carnets du Cediscor*, 8 : 23-37.
- Marcoccia M. (2010) « Les forums de discussion d'adolescents : pratiques d'écritures et compétences communicatives ». *Revue française de linguistique appliquée*, 15 : 139-154.
- Marcoccia M., Atifi H., Gauducheau N. (2014) « La construction du rapport à autrui dans les forums de discussion d'adolescents et ses enjeux en situation d'apprentissage scolaire. Le point de vue de l'analyse des interactions ». *Recherches en Education*, 18 : 39-51.
- Mardon A. (2009) « Les premières règles des jeunes filles : puberté et entrée dans l'adolescence ». *Sociétés contemporaines*, 75 : 109-129.
- Mardon A. (2010a) « Construire son identité de fille et de garçon : pratiques et styles vestimentaires au collège ». *Cahiers du Genre*, 49 : 133-154.
- Mardon A. (2010b) « Pour une analyse de la transition entre enfance et adolescence ». *Agora débats/jeunes*, 54: 13-26.
- Mardon A. (2010c) « Sociabilités et travail de l'apparence au collège ». *Ethnologie française*, 40 : 39-48.
- Mardon A. (2011) « La génération Lolita. Stratégies de contrôle et de contournement ». *Réseaux*, 168-169 : 111-132.

- Marin M. (1988) "Gender-differences in sport and movement in Finland". *International Review for Sociology of Sport*, 23: 345-359.
- Marlière É (2008) « Les "jeunes de cité". Territoires et pratiques culturelles ». *Ethnologie française*, 38 : 711-721.
- Martin J.L., Lafont S., Chiron M., Gadegbeku B., Laumon B. (2004) Différences entre les hommes et les femmes face au risque routier. *Revue d'Epidémiologie et de Santé Publique*, 52 : 357-367.
- Maruéjols É. (2011) « La mixité à l'épreuve des loisirs des jeunes dans trois communes de Gironde ». *Agora débats/jeunesses*, 59 : 79-91.
- Maruejols E., Raibaud Y. (2012) « Filles/Garçons : l'offre de loisirs, Asymétrie des sexes, décrochage des filles et renforcement des stéréotypes ». *Revue VIE*, 167 : 86-91.
- Maruéjols-Benoit É. (2014) *Mixité, égalité et genre dans les espaces du loisir des jeunes : pertinence d'un paradigme féministe*. Thèse de doctorat, Université Michel de Montaigne - Bordeaux III, Géographie, 379 p.
- Masclat O. (2001) « Mission impossible. Ethnographie d'un club de jeunes ». *Actes de la recherche en sciences sociales*, 136-137 : 62-69.
- Masclat O. (2002) « Passer le permis de conduire : la fin de l'adolescence ». *Agora débats/jeunesses*, 28 : 46-56.
- Masson J. (2004) "The legal context". In Fraser S. et al. (eds). *Doing Research with Children and Young People*. Londres, Sage, 43-58.
- Massot M.H, Orfeuill J.-P. (2005) « La mobilité au quotidien, entre choix individuel et production sociale ». *Les cahiers internationaux de la sociologie* 118 : 81-100.
- Massot M.-H., Zaffran J. (2007) « Auto-mobilité urbaine des adolescents franciliens ». *Espace, population, société*, 2-3 : 227-241.
- Mathieu N.-C (1991) *L'anatomie politique : catégorisation et idéologies du sexe*. Paris, Côté-femmes éditions.
- Mathieu N.-C. (1985) « Quand céder n'est pas consentir ». In Mathieu N.-C (eds). *L'Arraînement des femmes. Essais en anthropologie des sexes*. Paris, EHESS, 169-245.
- Matteo S. (1986) "The effect of sex and gender schematic processing on sport participation". *Sex Roles*, 15 : 417-432.
- Matthews C.E., Shu X.O., Jin F., Dai Q., Hebert J.R., Ruan Z.X., Gao Y.T., Zheng W. (2001) "Lifetime physical activity and breast cancer risk in the Shanghai Breast Cancer Study". *British Journal of Cancer*, 84: 994-1001.
- Matthieu N.C. (1991) *L'anatomie politique, catégorisations et idéologies du sexe*. Paris, Editions Côté-femmes.
- Mauger G. (1991) « Enquêter en milieu populaire ». *Genèses*, 6 : 23-41.
- Maurin L., Mazery V. (2014) « Les taux de pauvreté des 100 plus grandes communes de France ». *Compas études*, n°11.
- Mauss M. (1966) *Sociologie et Anthropologie*. Paris, PUF [3^{ème} éd°].
- McDonald N.C. (2012) "Is there a gender gap in school travel? An examination of US children and adolescents". *Journal of Transport Geography*, 20: 80-86.
- Mead, G.-H. (1934) *Mind, Self and Society*. Chicago, University of Chicago Press.

- Mennesson C. (2004) *Être une femme dans le monde des hommes*. Paris, L'Harmattan.
- Mennesson C. (2007) « Sports "inversés". Modes de socialisation sexuée des jeunes ». In Eckert H., Faure S., (eds). *Les jeunes et l'agencement des sexes*. Paris, La Dispute, 63-76.
- Mennesson C. (2011) « Socialisation familiale et investissement des filles et des garçons dans les pratiques culturelles et sportives associatives ». *Réseaux*, 168-169 : 87-110.
- Mennesson C., Bertrand J., Court M. (2016) « Forger sa volonté ou s'exprimer : les usages socialement différenciés des pratiques physiques et sportives enfantines ». *Sociologie*, 7: 393-412.
- Mennesson C., Neyrand G. (2010) « La socialisation des filles et des garçons dans les pratiques culturelles et sportives ». In Octobre S. (eds). *Enfance et culture. Transmission, appropriation et représentation*, Daps/Ministère de la Culture et de la Communication, 147-166.
- Menschik D., Menschik D., Ahmed S., Alexander M.H., Blum R.W. (2008) "Adolescent physical activities as predictors of young adult weight". *Archives of Pediatrics & Adolescent Medicine journal*, 162: 29-33.
- Mercat N. (2009) *Spécial économie du vélo, Étude complète*. Atout France, 526 p.
- Messner M.A., Steven M.A. (2002) « Scoring Without Consant : Confronting Male Athletes Sexual Violence Against Women ». In Ganz M., Messner M.A., Ball-Rokeach S.J (eds). *Paradoxes of Youth and Sport*. Albany, NY, State University of New York Press, 207-225.
- Metton-Gayon C. (2009) *Les Adolescents, leur téléphone et internet. « Tu viens sur MSN ? »*. Paris, L'Harmattan.
- Mignot J.-F (2014) *Histoire du Tour de France*. Paris, La Découverte, coll. « Repères ».
- Ministère de la Jeunesse, des Sports et de la Vie Associative, Institut National du Sport et de L'Éducation Physique (2001) *Pratique sportive des adolescents*. Paris, Ministère des sports/ Insep.
- MIPROF (Mission Interministerielle pour la Protection des Femmes Victimes de Violences et la Lutte Contre la Traite La lettre des Êtres Humains) (2015) « Violences faites aux femmes : les principales données ». La lettre de l'observatoire national des violences faites aux femmes, 8 : 1-20.
- Mischi J., Renahy N. (2008) « Pour une sociologie politique des mondes ruraux », *Politix*, n° 83, p. 9-21.
- Montagne Y., Bui-Xuân G. (2015) « La transhumance de l'adolescence, le corps, l'EPS et le sport ». *Staps*, 108 : 7-19.
- Moore L.L., Lombardi D.A., White M.J., Campbell J.L., Oliveria S.A., Ellison R.C. (1991) "Influence of parents' physical activity levels on activity levels of young children". *Journal of Pediatrics*, 118: 215-219
- Moreno Pestaña J.-L. (2015) « Haro sur les gros ». *Actes de la recherche en sciences sociales*, 208 : 4-13.
- Morrongiello B.A., Hogg K. (2004) "Mother's reactions to children misbehaving in ways that can lead to injury: implications for gender differences in children risk taking and injuries", *Sex Roles*, 50: 103-118.
- Morrow V. (2008) "Ethical dilemmas in research with children and young people about their social environments". *Children's Geographies*, 6: 49-61.
- Mosconi N. (1998) *Égalité des sexes en éducation et formation*, Paris, PUF.
- Moulin C. (2005) *Féminités adolescentes. Itinéraires personnels et fabrication des identités sexuées*. Rennes, Presses universitaires de Rennes.

- Moulin C., Lacombe P. (1999) « La socialisation des jeunes filles maghrébines ». *Migrations Société*, 61 : 91-104.
- MTI Conseil et TNS Sofres (2013) *Le vélo et les Français en 2012*. http://www.villes-cyclables.org/modules/kameleon/upload/1LesFrancaisetLeVelo_v3.pdf
- Muller L. (2003) « La pratique sportive des jeunes dépend avant tout de leur milieu socioculturel ». *Insee première*, 932 : 4p.
- Murez V. (2011) *Vélos à Cro, étude sur la pratique cycliste à la cité Nucléaire de Cronembourg*, Communauté Urbaine de Strasbourg, 52 p.
- Mytton O.T., Panter J., Ogilvie D. (2016) “Longitudinal associations of active commuting with wellbeing and sickness absence”. *Preventive Medicine*, 84: 19-26
- Naves M-C., Octobre S. (2014) « Lutter contre les stéréotypes filles-garçons Un enjeu d'égalité et de mixité dès l'enfance ». In Naves M.-C., V. Wisnia-Weill V. (eds). *Inégalités et différences filles-garçons dans les pratiques sportives et culturelles des enfants et des adolescents*. Paris, Commissariat général à la stratégie et à la prospective, 139-169.
- Nelson N.M., Woods C. (2010) “Neighbourhood perceptions and active commuting to school amongst adolescent boys and girls”. *Journal of Physical Activity and Health*, 7: 257-266.
- Neumark-Sztainer D. Story M., Hannan P.J., Tharp T. Rex J. (2003) “Factors Associated With Changes in Physical Activity”. *Archives of Pediatrics Adolescent Medicine*, 157: 803-810.
- Norris R., Carroll D., Cochrane R. (1992) “The effects of physical activity and exercise training on psychological stress and well-being in an adolescent population”. *Journal of Psychosomatic Research*, 36: 55-65.
- Noujai A. (2011) *Genre et développement : aspects sociodémographiques et culturels de la différenciation sexuelle*. Rabat, Centre d'études et de recherches démographiques.
- Nyhan M., McNabola A., Misstear B. (2014) “Comparison of particulate matter dose and acute heart rate variability response in cyclists, pedestrians, bus and train passengers”. *Science of the Total Environment*, 468-469: 821-31.
- O'Followell L. (1900) *Bicyclette et organes génitaux*. Paris, Baillière et Fils.
- OCDE (2013) *Regards sur l'éducation 2013: Les indicateurs de l'OCDE*, Éditions OCDE, 452 p.
- OCDE/FIT (2015) *Le vélo, santé et sécurité*. Paris, Editions OCDE, Paris/FIT, Paris.
- Octobre S. (2004) *Les loisirs culturels des 6-14 ans*. Paris, Ministère de la Culture - DEPS « Questions de culture », 432 p.
- Octobre S. (2010) « La socialisation culturelle sexuée des enfants au sein de la famille ». *Cahiers du genre*, 49 : 55-76.
- Oja P., Vuori I., Paronen O. (1998) “Daily walking and cycling to work: their utility as health-enhancing physical activity”. *Patient Education and Counseling*, 33: 87-94.
- Olivier de Sardan J.-P. (1995) « La politique du terrain ». Enquête [en ligne], n°1, <http://journals.openedition.org/enquete/263>
- Olivier de Sardan J.-P. (2008) *La rigueur du qualitatif. Les contraintes empiriques de l'interprétation socio-anthropologique*. Louvain, Academia.
- Oppenchain N. (2012) *Mobilité quotidienne, socialisation et ségrégation: une analyse à partir des manières d'habiter des adolescents de zones urbaines sensibles*. Thèse de doctorat, Université Paris-Est, Sociologie.

- Oppenchain N. (2013) « Les fonctions socialisantes de la mobilité pour les adolescents ». *Enfances, Familles, Générations*, 19 : 1-18.
- Ornelas I.J., Perreira K.M., Ayala G.X. (2007) “Parental influences on adolescent physical activity: a longitudinal study”. *International Journal of Behavioral Nutrition and Physical Activity*, 4: 3-12.
- Ortega F.B., Ruiz J.R., Castillo M.J., Sjöström M. (2008) “Physical fitness in childhood and adolescence: A powerful marker of health”. *International Journal of Obesity*, 32: 1-11.
- Pabayo R., Gauvin L., Barnett T.A., Nikiéma B., Séguin L. (2010) “Sustained Active Transportation is associated with a favorable body mass index trajectory across the early school years: Findings from the Quebec Longitudinal Study of Child Development birth cohort”. *Preventive Medicine*, 50: S59-S64.
- Pantaléon N. (2003) « Socialisation par les activités sportives et jeunes en difficultés sociales ». *Empan*, 51 : 51-53.
- Panter J., Jones A.P., van Sluijs E.M. (2008) “Environmental determinants of active travel in youth : A review and framework for future research”. *International Journal of Behavioral Nutrition and Physical Activity*, 5: 34.
- Panter J.R., Jones A.P., van Sluijs E.M., Griffin S.J. (2010) “Attitudes, social support and environmental perceptions as predictors of active commuting behaviour in school children”. *Journal of Epidemial Community Health*, 64: 41-48.
- Papon F. (1999) *La marche et la bicyclette dans les enquêtes ménages. Volume 1 : typologie des cyclistes*. Rapport de convention pour le Ministère de l'Aménagement du territoire et l'Environnement. Mai. 101 p.
- Papon F. (2012) *Le retour du vélo comme mode de déplacement*. Mémoire d'habilitation à diriger des recherches, Université Paris-Est, Sociologie, 185 p.
- Papon F., de Solere R. (2010) « Les modes actifs: marche et vélo de retour en ville, La mobilité des Français ». *La Revue du CGDD*, décembre : 65-82.
- Park J. (2003) « L'image de soi à l'adolescence et la santé à l'âge adulte » In *Rapports sur la santé, supplément « La santé de la population canadienne »*, Ottawa, Statistique Canada, 45-57.
- Parlebas P. (2007) « Du jeu traditionnel au sport : l'irrésistible mondialisation du jeu sportif ». In Di Méo G. (eds). *L'Animation Professionnelle en ses Territoires Regards de l'Institut Supérieur d'Ingénieurs-Animateurs Territoriaux (ISLAT)*. Cahiers ADES, 21-27.
- Parmantier C. (2015) « Footballeuses et musulmanes : des transgressions négociées », *Migrations Société*, 157 : 33-50.
- Parnot L., Rousseau A., Benazet B., Faure B., Lenhoret E., Sanchez A., Chabrol H. (2006) « Comparaison du vécu corporel en fonction du genre chez l'adolescent et le jeune adulte ». *Journal de Thérapie Comportementale et Cognitive*, 16 : 45-48.
- Pasquali P. (2014) *Passer les frontières sociales. Comment les « filières d'élite » entrouvrent leurs portes*. Paris, Fayard.
- Pasquier D. (2005) *Cultures lycéennes. La tyrannie de la majorité*. Paris, Autrement.
- Payet J.-P. (1995) *Collèges de banlieue. Ethnographie d'un monde scolaire*. Paris, Méridiens Klincksieck.
- Pellett T.L., Harrison J.M. (1992) “Children's perceptions of the gender appropriateness of physical activities: A further analysis”. *Play and Culture*, 5: 305-313.
- Penef J. (1995) « Mesure et contrôle des observations dans le travail de terrain ». *Sociétés contemporaines*, 21 : 119-138.

- Penin N. (2007) « "Sports à risque" : production, permanences et résistances à la domination masculine ». *Nouvelles Questions Féministes*, 26 : 90-105.
- Peretti P.O., Sydney T. (1984) "Parental toy choice stereotyping and its effects on child toy preference and sex-role typing". *Social Behavior and Personality*, 12 : 213-216.
- Peretz H. (1998) *Les méthodes en sociologie: l'observation*. Paris, La Découverte – Repères.
- Perret J.-B. (2003) « L'approche française du genre en publicité. Bilan critique et pistes de renouvellement : Une communication sexuée ? ». *Réseaux*, 120 : 147-173.
- Petry H. (2010) « Pratiques numériques et mobilité spatiale chez les adolescents franciliens et cariocas ». Séminaire scientifique de l'OSC.
- Pfefferkorn R. (2007) *Inégalités et rapports sociaux. Rapports de classes, rapports de sexes*. Paris, La Dispute.
- Pfeiffer T (2006) « Le loup en Alsace : de mémoire d'homme ». *Revue d'Alsace*, 132 :175-203.
- Piaget J. (1932) *Le jugement moral chez l'enfant*. Paris, Alcan.
- Plantin C. (1993) « Situation Rhétorique ». *Verbum*, 1-3 : 229-239.
- Pochet P., Haddak M., Licaj I., Vari J., Randriantovomanana E., Mignot D. (2010) *Différenciations et inégalités sociales de mobilité chez les jeunes. Analyses de l'enquête ménages déplacements de Lyon 2005-2006 : Projet Isomerr Jeunes, Rapport intermédiaire n°3*. <https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-00668549>.
- Pociello C. (1981) *Sport et société, approche socio culturelle des pratiques*. Paris, Vigot.
- Podmore J. A. (2006) "Gone 'underground' ? Lesbian visibility and the consolidation of queer space in Montreal". *Social & Cultural Geography*, 7: 595-625.
- Political Affairs Committee (2008) "C. Explanatory memorandum by Mrs Wurmn" Doc. 11540, <http://assembly.coe.int/nw/xml/XRef/Xref-XML2HTML-en.asp?fileid=11864&lang=en>
- Pont K., Ziviani J., Wadley D., Bennett S., Abbott R. (2009) "Environmental correlates of children's active transportation: A systematic literature review". *Health and Place*, 15: 849-862.
- Ponthieux S. (2013) *L'information statistique sexuée dans la statistique publique : état des lieux et pistes de réflexion*. Rapport de recherche pour le Ministre des Droits des femmes, Insee.
- Pucher J., Buehler R. (2008) "Making cycling irresistible: lessons from the Netherlands, Denmark and Germany". *Transport Reviews*, 28: 495-528.
- Pucher J., Dijkstra L. (2003) "Promoting safe walking and cycling to improve public health: Lessons from the Netherlands and Germany". *American Journal of Public Health*, 93: 1509-1516.
- Quinche F. (2008) « Les forums pour adolescents : spécificités communicationnelles ». In Corroy L. (eds). *Les jeunes et les médias : les raisons du succès*. Paris, Vuibert, 151-170.
- Raibaud Y. (2014) « Une ville faite pour les garçons », *Le Journal du CNRS*. <https://lejournald.cnrs.fr/billets/une-ville-faite-pour-les-garcons>
- Raibaud Y. (2015) « Durable mais inégalitaire : la ville ». *Travail, genre et sociétés*, 33 : 29-47.
- Ramadier T., Petropoulou C., Bronner A.-C. (2008) « Quelle mobilité quotidienne intra-urbaine sans la voiture ? Le cas des adolescents d'une banlieue de Strasbourg ». *Enfances, Familles, Générations*, 8 : 60-85.

- Ramos C.A., Wolterbeek H.T., Almeida S.M. (2016) "Air pollutant exposure and inhaled dose during urban commuting: a comparison between cycling and motorized modes". *Air Quality Atmosphere & Health*, 9: 867.
- Rank J., Folke J., Jespersen P.H. (2001) "Differences in cyclists and car drivers exposure to air pollution from traffic in the city of Copenhagen". *The Science of the Total Environment*, 279: 131-136.
- Razy É. (2014) « La pratique de l'éthique : de l'anthropologie générale à l'anthropologie de l'enfance et retour ». *AnthropoChildren*, n°4, <http://popups.ulg.ac.be/2034-8517/index.php?id=2046>
- Rees R., Kavanagh J., Harden A., Shepherd J., Brunton G. Oliver S., Oakley A. (2006) "Young People and Physical Activity: A Systematic Review Matching their Views to Effective Interventions". *Health Education Research*. 21: 806-825.
- Régnier F., Masullo A. (2009) « Obésité, goûts et consommation: Intégration des normes d'alimentation et appartenance sociale ». *Revue française de sociologie*, 50 : 747-773.
- Reis F. (1994) « Le jeu, ou comment passer de la subordination à l'entendement ». In Becker D. et al. (eds). *Echec scolaire ou école en échec ?*. Paris, L'Harmattan, 61-87.
- Reiss D. (1971) "Varieties of consensual experience". *Family Process*, 10: 1-35.
- Remaury B. (2000) *Le beau sexe faible. Les images du corps féminin entre cosmétique et santé*. Paris, Grasset
- Renahy N. (2001) « De l'appartenance ouvrière à la représentation territoriale : le cas d'un club de football amateur en milieu rural ». *Ethnologie française*, 34 : 707-715.
- Renaud L., Lagacé M.-C., Caron-Bouchard M. (2009) « Messages d'activité physique et d'alimentation: que nous offrent les médias québécois? ». *Revue canadienne de santé publique*, 100 : 208-211.
- Renoy G. (1975) *Le vélo au temps des belles moustaches*. Bruxelles/Paris, Rossel Editions.
- Rey J.-P. (1993) « Conduites de jeu et stratégies identitaires : une tentative explicative des comportements risqués dans le jeu sportif collectif », Actes du Colloque de Bordeaux des 14 et 15/10/1993 : sport, relations sociales et action collective, Talence, M.S.H.A., 223-229.
- Riddoch C.-J., Boandersen L., Wedderkopp N., Harro M, Klasson-Heggebø L, Sardinha L.B, Cooper A.R, Ekelund U. (2004) "Physical activity levels and patterns of 9- and 15-yr-old European children". *Medicine and Science in Sports and Exercise*, 36: 86-92.
- Rieg J. (2008) *Le Vélo en Mode Actif. Rapport final*, PREDIT/CVC/JCD/RATP/VINCI, 48p. http://www.innovations-transport.fr/IMG/pdf/VMA_rapport_final.pdf
- Riffaud T. (2017) *Travailler l'espace public : les artisans des sports de rue, de la danse in situ et du street art à Montpellier*. Thèse de sociologie, Université du Littoral Côte d'Opale.
- Ripoll F. (2006) « Réflexions sur les rapports entre marquage et appropriation de l'espace ». In Bulot T., Veschambre V.(eds). *Mots, traces, marques : dimension spatiale et linguistique de la mémoire urbaine*. Paris, L'Harmattan, 15-36.
- Rivara F.P., Bergman A.B., LoGerfo J., Weiss M. (1982) "Epidemiology of childhood injury II: sex differences in injury rates". *Developmental and Behavioral Pediatrics*, 16: 362-370.
- Rivière C. (2012) « Les enfants : révélateurs de nos rapports aux espaces publics ». *Métropolitiques*. <https://www.metropolitiques.eu/Les-enfants-revelateurs-de-nos.html>
- Rivière C. (2014) *Ce que tous les parents disent ? Approche compréhensive de l'encadrement parental des pratiques urbaines des enfants en contexte de mixité sociale (Paris-Milan)*, Thèse de doctorat, IEP de Paris, Sociologie, 470 p.

- Rivière C. (2017a) « La fabrique des dispositions urbaines: Propriétés sociales des parents et socialisation urbaine des enfants ». *Actes de la recherche en sciences sociales*, 216-217 : 64-79.
- Rivière C. (2017b) « À l'école de la ville: Scolarité et socialisation urbaine des enfants : regards de parents ». *Agora débats/jeunesse*, 76 : 39-52.
- Robin A. (2008) *Les filles de banlieue populaire : footballeuses et garçons de cité : mauvais genre ou nouveau genre ?*. Paris, L'Harmattan.
- Robin F. (2008) « Les principaux noms des deux-roues en France avant 1900 et leur diffusion dans le monde ». Projet d'article pour la 19ème Conférence internationale d'histoire du cycle à Saint-Étienne, 12 p.
- Rondier M. (2004) « A. Bandura. *Auto-efficacité. Le sentiment d'efficacité personnelle* ». *L'orientation scolaire et professionnelle*, 33 : 475-476.
- Rostan F., Simon C., Ulmer Z. (2011) *Promouvoir l'activité physique des jeunes. Élaborer et développer un projet de type Icaps*. Editions INPES, 190p.
- Rouaud P. et Joseph O. (2014) *Quand l'école est finie. Premiers pas dans la vie active de la génération 2010*. Enquête 2013, CEREQ.
- Rouyer V., Robert C. (2010). « Les jouets, outils de transmission des stéréotypes de sexe ? Représentations du masculin et du féminin chez l'enfant âgé de 4 ans ». In Rouyer V., Croity-Belz S., Prêteur Y. (eds). *Genre et socialisation de l'enfance à l'âge adulte. Expliquer les différences, penser l'égalité*. Toulouse, Érès, 15-24.
- Rubi S. (2005) *Les « crapuleuses », ces adolescentes déviantes*. Paris, PUF.
- Ruble D.N., Martin C.L. (1998) "Gender development". In Damon W., Eisenberg N. (eds). *Handbook of child psychology, vol. 3 : Social, emotional, and personality development*. New York, J. Wiley, 933-1016.
- Saksvig B.I., Catellier D.J., Pfeiffer K., Schmitz K.H, Conway T., Going S., Ward D., Strikmiller P., Treuth M.S. (2007) "Travel by walking before and after school and physical activity among adolescent girls". *Archives of Pediatrics & Adolescent Medicine journal*, 161: 153-158.
- Sallis J.F. (1993) "Epidemiology of physical activity and fitness in children and adolescents". *Crit. Rev. Food Sci. Nutr.*, 33:403-408.
- Sallis J.F., Patterson T.L., Mckenzie T.L., Nader P.R. (1988) "Family variables and physical activity in preschool children". *Journal of Developmental and Behavioral Pediatrics*, 9: 57-61.
- Sallis J.F., Prochaska J.J., Taylor W.C. (2000) "A review of correlates of physical activity of children and adolescents". *Medicine and Science in Sport and Exercise*, 32: 963-975.
- Sallis J.F., Simons-Morton B.G., Stone E.J., Corbin C.B., Epstein L.H., Faucette N., Iannotti, R.J., Killen J.D., Klesges R.C., Petray C.K., Rowland T.W., Taylor W.C. (1992) Determinants of physical activity and interventions in youth. *Medicine and Science in Sports and Exercise*, 24: S248-S257.
- Salminen S. (1990) "Sex role and participation in traditionally inappropriate sports". *Perceptual and Motor Skills*, 71: 1216-1218.
- Sayad A. (1995) *Un Nanterre algérien, terre de bidonville*. Édition Autrement.
- Sayad A. (1999) *La double absence: des illusions de l'émigré aux souffrances de l'immigré*. Éditions du Seuil.
- Sayagh D. (2016) « Analyse sociospatiale du clivage sexué des pratiques du vélo durant l'adolescence ». *Recherche Transports Sécurité*, 1-2 : 43-58.

- Schnapper D. (1999) *La compréhension sociologique - Démarche de l'analyse typologique*. Paris, PUF.
- Schwartz O. (1990) *Le monde privé des ouvriers. Hommes et femmes du Nord*. Paris, PUF.
- Schwartz O. (1998) *La notion de « classes populaires »*, Habilitation à diriger des recherches, Université Saint-Quentin.
- Scott J. (1988) « Genre : une catégorie utile d'analyse historique ». *Les Cahiers du Griff*, 37-38 : 125-153.
- Ségalen M. (1995) « L'organisation sexuée des espaces ». In Dianteill E (eds). *Ephésia, La place des femmes. Les enjeux de l'identité et de l'égalité au regard des sciences sociales*. Paris, La Découverte, La recherche, 182-185.
- Sen A., (1988) « The concept of development », *Handbook of development economics*, n° 1, pp. 9-26.
- Sénat (2011) *Rapport d'activité n° 650*. Déposé par Andre M., Vieille Marchiset G. (eds). *Sports et loisirs dans les zones urbaines sensibles en Franche-Comté*, rapport de recherche, MSH Claude-Nicolas Ledoux, 2007.
- Shephard R.J. (2008) "Is active commuting the answer to population health?". *Sports Medicine*, 39: 751-758.
- Sherwin H., Chatterjee K., Jain J. (2014) "An exploration of the importance of social influence in the decision to start bicycling in England". *Transportation Research Part A*, 68: 2-45.
- Shirtcliff B.A. (2010) « Offrir aux adolescents des banlieues des expériences d'habitat positives dans leur quartier ». *Enfances, Familles, Générations*, 12 : 1-23.
- Shoff S.M., Newcomb P.A., Trentham-Dietz A., Remington P.L., Mittendorf R., Greenberg E.R., Willett W.C. (2000) "Early-life physical activity and postmenopausal breast cancer: Effect of body size and weight change". *Cancer Epidemiology, Biomarkers & Prevention journal*, 9: 591-5.
- Silverman D. L. (1989) *Art Nouveau in Fin-de-Siècle France : Politics, Psychology, and Style*. Berkeley, University of California Press.
- Sime D. (2008) "Ethical and methodological issues in engaging young people living in poverty with participatory research methods". *Children's Geography*, 6: 63-78.
- Sirard J.R., Riner W.F. Jr., McIver K.L., Pate R.R. (2005) "Physical activity and active commuting to elementary school". *Medicine and Science in Sports and Exercise journal*, 37: 2062-2069.
- Sissa G. (1987) *Le corps virginal : la virginité féminine en Grèce ancienne*. Paris, Vrin.
- Skelton T. (1989) "Research with children and young people: exploring the tensions between ethics, competence and participation". *Children's Geographies*, 6: 21-36.
- Soemers J. (2016) "Steps towards an active future A study on the influences on transport mode choice to school among Dutch adolescents". Master Thesis Urban Geography, Univesiteit Utrecht, 76 p.
- Soulages F. (1998) « Le rêve enfourché ». *Les cahiers de médiologie*, 5: 103-107.
- Soulé B., Corneloup J. (1998) « Jeunes et prises de risque sportives. Vers une approche sociologique contextualisée ». *Corps et culture*, <http://corpsetculture.revues.org/471>.
- Strauss A.L. (1959) *Mirrors and Masks: The Search for Identity*. Glencoe, The Free Press.
- Strauss R.S., Rodzilsky D., Burack G., Colin M. (2001) "Psychosocial correlates of physical activity in healthy children". *Archives of Pediatrics and Adolescent Medicine*, 155: 897-902.

- Strong W.B., Malina R.M., Blimkie C.J., Daniels S.R., Dishman R.K., Gutin B., Hergenroeder A.C., Must A., Nixon P.A., Pivarnik J.M., Rowland T., Trost S., Trudeau F. (2005) "Evidence based physical activity for school-age youth". *Journal of Pediatrics*, 146: 732-737.
- Sullman M.J.M., Mann H.N. (2009) "The road user behaviour of New Zealand adolescents". *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 12: 494-502.
- Suzuki L., Calzo J. (2004) « The search for peer advice in cyberspace: An examination of online teen bulletin boards about health and sexuality ». *Journal of Applied Developmental Psychology*, 25 : 685-698.
- Tatossian A. (2008) « Typologie des procédés scripturaux des salons de clavardage en français chez les adolescents et les adultes ». In Durand J., Habert B., Laks B. (eds). *Congrès Mondial de Linguistique Française*. Paris, Institut de Linguistique Française, 2337-2352.
- Terret T. (2003) « Le Tour, les hommes et les femmes. Essai sur la visibilité masculine et l'invisibilité féminine ». In Porte P., Vila D. (eds). *Maillot jaune : regards croisés sur le Centenaire du Tour de France*. Biarritz, Atlantica, 211-238.
- Thomas M.E (2005) "Girls, consumption space and the contradictions of hanging out in the city". *Social & Cultural Geography*, 6: 587-605.
- Thompson C (1998) « Corps, sexe et bicyclette ». *Les cahiers de médiologie*, 5 : 59-67.
- Tibballs S. (2011) *Changing the Game, for Girls*. Rapport de recherche pour la Women's Sport and Fitness Foundation, Royaume-Uni.
- Titze S., Stronegger W. J., Janschitz S., Oja P. (2007) "Environmental, Social, and Personal Correlates of Cycling for Transportation in a Student Population". *Journal of Physical Activity and Health*, 4: 66-79.
- Tlili H. (2008) *Pratiques motrices, femmes et cultures : L'exemple des étudiantes de culture arabo-musulmane en faculté d'éducation physique et sportive, en France et en Tunisie*. Thèse de doctorat, Université Paris Descartes, Sociologie.
- Tlili H., Delorme N. (2014) *Pourquoi les jeunes filles ne pratiquent pas d'activités Physiques et Sportives ? Une Recherche Action dans les Zones Urbaines Sensibles françaises*. UFOLEP - Ligue de l'enseignement, 145 p.
- Sorignet P. (2006) « Danser au-delà de la douleur ». *Actes de la recherche en sciences sociales*, 163 : 46-61.
- Torres J., Lewis P. (2010) « Proximité et transport actif. Le cas des déplacements entre l'école et la maison à Montréal et à Trois-Rivières ». *Environnement urbain*, 4 : c1-c15.
- Tournier V. (2011) « Modalités et spécificités de la socialisation des jeunes musulmans en France: Résultats d'une enquête grenobloise ». *Revue française de sociologie*, 52 : 311-352.
- Tourre-Malen C. (2004) « Des Amazones aux amazones. Équitation et statut féminin ». *Techniques & Culture*, 43-44 : 10-10.
- Trapp G.S., Giles-Corti B., Christian H.E., Bulsara M., Timperio A.F., McCormack G.R., Villaneuva K.P. (2011) "On your bike! a cross-sectional study of the individual, social and environmental correlates of cycling to school". *International Journal of Behavioral Nutrition and Physical Activity*, 8: 123-132.
- Traverso V. (2000) « Les émotions dans la confiance ». In Plantin D., Doury M., Traverso V. (eds). *Les émotions dans les interactions communicatives*. Lyon, ARCI - Presses Universitaires de Lyon, 205-223.

- Trinh L., Rhodes R.E., Ryan S.M. (2008) "Gender Differences in Belief-Based Targets for Physical Activity Intervention Among Adolescents". *Social Behavior and Personality*, 36: 77-86.
- Trost S.G., Rosencrantz R.R., Dzewaltowski D. (2008) "Physical activity levels among children attending after school programs". *Medicine and Science in Sports and Exercise*, 440: 622-629.
- Tucker F., Matthews H. (2001) "They don't like girls hanging around there: conflicts over recreational space in rural Northamptonshire". *Area*, 33 : 161-168.
- Tudor-Locke C., Ainsworth B.E., Adair L.S., Popkin, B.M. (2003) "Objective physical activity of Filipino youth stratified for commuting mode to school". *Medicine and Science in Sports and Exercise journal*, 35: 465-471.
- Ulrich F. (2014) *La place des femmes dans un projet de ville durable : le cas de la pratique du vélo sur la Communauté urbaine de Bordeaux*. Mémoire de Master 2 Géographie sous la direction de Yves Raibaud, Université Bordeaux Montaigne.
- Valentine (1989) « The Geography of Women's Fear ». *Area*, 21: 385-390.
- Valentine G. (1997) "My son's a bit dizzy.' 'My wife's a bit soft.?: Gender, children and cultures of parenting". *Gender, Place & Culture : Journal of Feminist Geography*, 4 : 37-62.
- Valentine G., McKendrick J. (1997) "Children's outdoor play: exploring parental concerns about children's safety and the changing nature of childhood". *Geoforum*, 28: 219-235.
- Vallet O. (1998) « Vélo, bicyclette : histoire des mots ». *Les cahiers de médiologie*, 5 : 15-18.
- Van der Horst, K., et al. (2007), "A Brief Review on Correlates of Physical Activity and Sedentariness in Youth", *Medicine & Science in Sports & Exercise*, Vol. 39, 8, p. 1241-1250.
- Van de Velde C. (2008) *Devenir adulte. Sociologie comparée de la jeunesse en Europe*. Paris, Presses Universitaires de France.
- Van Gennep A. (1909) *Les Rites de passage Étude systématique des rites*. Paris, Picard.
- Vanderbeck R., Johnson J. (2000) "That's the only place where you can hang out?: urban young people and the space of the mall". *Urban Geography*, 21: 5-25.
- Vanhee O. (2010) « Interviewer des enfants sur leurs pratiques culturelles : problèmes de méthode ». In Octobre S., Sirota R. (eds). *Actes du colloque Enfance et cultures : regards des sciences humaines et sociales*. Paris.
- Vanparijs J., Int Panis L., Meeusen R., de Geus B. (2015) "Exposure measurement in bicycle safety analysis: A review of the literature". *Accident Analysis and Prevention*, 84: 9-19.
- Van Zanten A. (2009) *Choisir son école. Stratégies familiales et médiations locales*. Paris, Puf
- Vassy C., Keller R. (2008) « Faut-il contrôler les aspects éthiques de la recherche en sciences sociales, et comment ? ». *Mouvements*, 55-56 : 128-141.
- Veillette A.M., Boudreault V., Roy B. (2005) *En-Quête De Plaisir : Pour une définition du plaisir de pratiquer une activité physique chez les adolescentes et les adolescents du Québec*. Québec s. n., 117 p.
- Verdot C., Torres M., Salanave B., Deschamps V. (2017) *Corpulence des enfants et des adultes en France métropolitaine en 2015. Résultats de l'étude esteban et évolution depuis 2006*. Équipe de surveillance et d'épidémiologie nutritionnelle (Esen), Santé publique France, Université Paris 13, Centre de recherche Épidémiologie et statistique, COMUE Sorbonne-Paris-Cité, Bobigny, France, 234 p.
- Vernez Moudon A., Lee C., Cheadle A.D., Garvin C., Johnson D., Schmid T.L., Weathers R.D., Lin L. (2006) "Operational Definitions of Walkable Neighborhood: Theoretical and Empirical Insights". *Journal of Physical Activity and Health*, 3: S99 -S117.

- Vieille Marchiset G., Gasparini W. (2010) « Les loisirs sportifs dans les quartiers populaires : modalités de pratiques et rapports au corps ». *Staps*, 87 : 93-107.
- Vigneau F. (2008) « Le "sens" du sport : conquête de l'espace, quête du plaisir ». *Annales de géographie*, 662 : 3-19.
- Vignerot C. (2004) *La construction des inégalités de réussite en EPS au bac entre filles et garçons*. Thèse de doctorat, Université de Bourgogne, UFR Sciences humaines, IREDU, Sciences de l'Éducation, 504 p.
- Villanueva K., Giles-Corti B., Bultman M., McCormack G.R., Timperio A., Middleton N., Beesley B., Trapp G. (2012) "How far do children travel from their homes? Exploring children's activity spaces in their neighborhood". *Health and Place*, 18: 263-273.
- Vincent S (2001) *Le jouet et ses usages sociaux*. Paris, La Dispute.
- Vygotsky L.S. (1967) "Play and its Role in the Mental Development of Child". *Soviet Psychology*, 5: 6-18.
- Wacquant L. (2011) « Désolation urbaine et dénigrement symbolique dans l'hyperghetto ». *Nouvelle revue de psychosociologie*, 12 : 13-25.
- Wagner P. (1981) « Sport : culture and geography ». *Space and time geography*, Lund studies in geography, 48: 85-108.
- Walseth K. (2006) "Sport and belonging". *International Review for the Sociology of Sport*, 41: 447-64.
- Warr M. (1985) "Fear of rape among urban women". *Social Problems*, 32: 238-250.
- Waylen A., McKenna F. (2002) *Cradle attitudes - grave consequences. The development of gender differences in risky attitudes and behaviour in road use*. Foundation for Road Safety Research, Reading University, 14 p.
- Weber F. (1988) « "Premier Mai, fais ce qu'il te plait". Réinterprétations contemporaines d'éléments folkloriques dans une petite ville de l'Auxois ». *Terrain*, 11 : 7-28.
- Weber F. (1989) *Le Travail-a-cote. Étude d'ethnographie ouvrière*. Paris, Inra/Éditions de l'EHESS.
- Weber M. (1995) *Économie et Société. Volume 1*. Paris, Plon.
- Weber M. (2000) *L'Éthique protestante et l'Esprit du capitalisme*. Paris, Champs Flammarion.
- Weiss, M. R., Ebbeck, V., & Horn, T. S. (1997) Children's self-perceptions and sources of competence information: a cluster analysis. *Journal of Sport & Exercise Psychology*, 19, 52-70.
- Weller S., Bruegel I. (2009) "Children's "place" in the development of neighbourhood social capital". *Urban Studies*, 46: 629-643.
- Whitehead S., Biddle S. (2008) "Adolescent girls' perceptions of physical activity: A focus group study". *European Physical Education Review*, 114: 243-262.
- Widmer E., Kellerhals J., Levy R. (2003) *Couples contemporains : cohésion, régulation et conflits. Une enquête sociologique*, Zürich, Seismo.
- Widmer E., Kellerhals J., Levy R. (2004a) "Types of conjugal networks, conjugal conflict and conjugal quality". *European Sociological Review*, 20: 63-77.
- Widmer E., Kellerhals J., Levy R. (2004b) « Quelle pluralisation des relations familiales ? Conflits, styles d'interactions conjugales et milieu social ». *Revue française de sociologie*, 45 : 37-67.
- Williamson D., Dewey A., Steinberg H. (2001) "Mood change through physical exercise in nine- to ten-year-old children". *Perceptual and Motor Skills*, 93: 311-316.

- Winkin Y. (1981) *La nouvelle communication*. Paris, Seuil.
- Women's Sports Foundation (2007) Parent's Guide. Women's Sports Foundation / Go Girl Go! Curriculum. www.womenssportsfoundation.org.
- Wrotniak B.H., Epstein L.H., Dorn J.M., Jones K.E., Kondilis V.A. (2006) "The relationship between motor proficiency and physical activity in children". *Pediatrics*, 118: 1758-1765.
- Zaffran J. (2000) *Les collégiens, l'école et temps libre*. Paris, Éditions Syros La Découverte.
- Zaffran J. (2010) *Le temps de l'adolescence - Entre contrainte et liberté*. Rennes, PUR.
- Zaffran J. (2016) « Bouger pour grandir-Défection et mobilité des adolescents », *Annales de la recherche urbaine*, 111 : 68-77.
- Zaidman C. (2007) « Jeux de filles, jeux de garçons ». *Les cahiers du CEDREF*, 15 : 283-292.
- Zegai M. (2010) « La mise en scène de la différence des sexes dans les jouets et leurs espaces de commercialisation ». *Cahiers du Genre*, 49 : 35-54.
- Zimmerman J., Reavil G. (1999) *Raising our Athletes Daughters*. New York, Doubleday.
- Zolesio E. (2010) « Dispositions "féminines", dispositions "masculines" ». *Interrogations*, 10 : 117-126.

Liste des tableaux

Tableau 1. Pratiques du vélo des adolescent·e·s (11-18 ans) selon le sexe	88
Tableau 2. Pratiques du vélo des garçons (11-18 ans) en fonction du diplôme le plus élevé de la PR	89
Tableau 3. Pratiques du vélo des filles (11-18 ans) en fonction du diplôme le plus élevé de la PR.....	89
Tableau 4. Pratiques du vélo des garçons (11-18 ans) en fonction du quartile de revenu simulé/UC*.....	90
Tableau 5. Pratiques du vélo des filles (11-18 ans) en fonction du quartile de revenu simulé/UC*	90
Tableau 6. Pratiques du vélo des garçons (11-18 ans) en fonction de la catégorie d'unité urbaine de leur lieu de résidence.....	91
Tableau 7. Pratiques du vélo des filles (11-18 ans) en fonction de la catégorie d'unité urbaine de leur lieu de résidence	92
Tableau 8. Pratiques du vélo des garçons (11-18 ans) en ZUS ou non	92
Tableau 9. Pratiques du vélo des filles (11-18 ans) en ZUS ou non.....	92
Tableau 10. Pratiques du vélo des garçons (11-18 ans) en fonction de leur classe d'âge.....	93
Tableau 11. Pratiques du vélo des filles (11-18 ans) en fonction de leur classe d'âge.....	93
Tableau 12. Analyse selon la statistique de Wald	95
Tableau 13. Tests du rapport de vraisemblance et du score.....	95
Tableau 14. Critères de Schwartz (SC) et d'Akaike (AIC) des différents modèles emboîtés (sans interaction).....	95
Tableau 15. Critères de Schwartz (SC) et d'Akaike (AIC) des différents modèles emboîtés	96
Tableau 16. Estimations par l'analyse du maximum de vraisemblance du modèle optimal.....	96
Tableau 17. Prédictions de probabilités (pratique régulière)	97
Tableau 18. Prédictions de probabilités (pratique occasionnelle).....	98
Tableau 19. Prédictions de probabilités (absence de pratique)	99
Tableau 20. Zone de résidence, âge, et situation scolaire des adolescent·e·s de l'échantillon	142
Tableau 21. Mode de déplacement principal des adolescent·e·s interviewé·e·s	143
Tableau 22. Trois <i>manières types d'être pratiquant·e</i> du vélo durant l'adolescence.....	150
Tableau 23. Positions des adolescent·e·s pratiquant·e·s, lors des 12 mois précédant l'enquête	159
Tableau 24. Probabilité pour un vélo de présenter certaines caractéristiques selon « son sexe ».....	169
Tableau 25. Probabilité pour certaines caractéristiques d'être présentées par un vélo selon « son sexe ».	170
Tableau 26. Tests exacts de Fisher entre la variable sexe du vélo et chacune des variables relatives aux caractéristiques des vélos.....	171
Tableau 27. Parts des vélos utilisés par des garçons et de ceux utilisés par des filles, en fonction de leurs caractéristiques	175
Tableau 28. Vitesses moyennes de déplacement des adolescent·e·s selon le sexe	186
Tableau 29. Liste des fils de discussion.....	216

Tableau 30. Manières de recommander ou de contre-indiquer la pratique du vélo des articles numériques d'information faisant la promotion des jambes « féminines » fines	235
Tableau 31 . Grille d'analyse de compétences élémentaires déclarées par les adolescent·e·s lors des entretiens.....	269

Liste des encadrés

Encadré 1. Le lycée général et technologique Jean Monnet de Montpellier.....	128
Encadré 2. Le collège-lycée général et technologique Jean Monnet de Strasbourg.....	130
Encadré 3. Le Lycée général, technologique et professionnel Jean Rostand de Strasbourg.....	131
Encadré 4. Découpage des catégories sociales	141
Encadré 5. De la tenue à bicyclette, de l'ardeur à vélo	177
Encadré 6. Histoire du vélo et des tenues des femmes	182
Encadré 7. Notes de journal de terrain du jeudi 12 novembre 2015	184
Encadré 8. Notes de journal de terrain du samedi 28 mars, milieu d'après-midi.....	204
Encadré 9. Notes de journal de terrain du mardi 13 octobre 2015.....	232
Encadré 10. Notes de journal de terrain du samedi 31 octobre 2015, sur la place située devant le local du Ricochet (CSC de HautePierre)	283
Encadré 11. Notes de journal de terrain du jeudi 29 octobre 2015. À l'« Aquarium », un complexe sportif du CSC Victor Schoelcher (Cronenbourg).....	288

Liste des figures

Figure 1. Répartition des tâches ménagères en fonction du sexe des adolescent·e·s de 16-18 ans	49
Figure 2. Normales climatiques 1981-2010 Strasbourg et Montpellier.....	111
Figure 3. Part modale du vélo dans les différents secteurs de la métropole de Strasbourg	120
Figure 4. Comparaison des parts modales dans les métropoles de Montpellier et de Strasbourg	123
Figure 5. Relier les utilitaristes et les adeptes	153
Figure 6. Relier les récréatifs·ves et les adeptes.....	153
Figure 7. Relier les récréatifs·ves et les utilitaristes	153
Figure 8. Carte des <i>manières types d'être pratiquant·e</i> du vélo des adolescent·e·s en milieu urbain	155
Figure 9. Tendances d'évolution du nombre de garçons et de filles pratiquant·e·s selon les différentes <i>manières types d'être pratiquant·e</i> au cours de l'adolescence	158

Liste des annexes

Annexe 1. Caractéristiques socio-spatiales des adolescent·e·s enquêté·e·s	330
Annexe 2. Guide d'entretien (adolescent·e·s).....	332
Annexe 3. Guide d'entretien (Parents).....	336

Liste des sigles

ASA : Association Américaine de Sociologie

BCPST : Biologie, Chimie, Physique et Sciences de la Terre

BHNS : Bus à Haut Niveau de Service

BTS: Brevet de Technicien[ne] Supérieur[e]

CAF: Caisse d'Allocations Familiales

CDI : *Centre* de Documentation et d'Information

CSC : Centre Socio-Culturel

CUCS : Contrat Urbain de Cohésion Sociale

2RM : Deux-Roues Motorisé

DTMS : Diplôme de Technicien des Métiers du Spectacle

ENTD : Enquête Nationale Transports et Déplacements

ENVEFF : Enquête Nationale sur les Violences Envers les Femmes en France

EPCI : Établissement Public de Coopération Intercommunale

EPS : Éducation Physique et Sportive

FISE : Festival International des Sports Extrêmes

GPS : Global Positioning System

HLM : Habitation à Loyer Modéré

IMC : Indice de Masse Corporelle

IRIS : Ilots Regroupés pour l'Information Statistique

MANAA : Mise à Niveau en Arts Appliqués

MIPROF : Mission interministérielle pour la protection des femmes contre les violences et la lutte contre la traite des êtres humains

MJSVA : Ministère de la Jeunesse, des Sports et de la Vie Associative Ministère de la Jeunesse, des Sports et de la Vie Associative

PDU : Plan de Déplacements Urbains

PLU : Plan Local d'Urbanisme

PR : Personne de Référence (du ménage)

QPV : Quartiers Prioritaires de la Politique de la Ville

RMUC : Revenu Médian par Unité de Consommation

SEGPA : Section d'Enseignement Général et Professionnel Adapté

SIRAC: Service de l'Information et de la Régulation Automatique de la Circulation

SNCF : Société Nationale des Chemins de fer Français.

SOFRES : Société Française d'Enquêtes par Sondages

STMG : Sciences et Technologies du Management et de la Gestion

TC : Transports en Commun

TCSP : Transport Collectif en Site Propre

TCU : Transports en Commun Urbains

TPE : Travaux Personnels Encadrés

UC : Unité de consommation

UCI : Union Cycliste Internationale

VP : Voiture Particulière

VTI : Vélo Tout Terrain

ZSP : Zone de Sécurité Prioritaire

ZRU : Zones de Redynamisation Urbaine

ZUS : Zone Urbaine Sensible

Table des matières

Remerciements	7
Introduction générale	13
Généalogie d'une recherche.....	13
Les pratiques de mobilités à vélo durant l'enfance et l'adolescence : des enjeux multiples et variés	15
Vis-à-vis de l'environnement.....	15
Vis-à-vis de la santé (physique, mentale et sociale)	16
Vis-à-vis de l'économie.....	19
Constats à l'origine de la problématique de recherche	20
Un cadre théorique dispositionnaliste.....	21
Genre et rapports sociaux de sexe.....	21
Socialisations et dispositions.....	21
Le vélo, une pratique de mobilité active.....	23
Des dispositions aux potentialités réelles de mobilités.....	24
Des méthodes multiples et diversifiées prenant en compte les spécificités des adolescent·e·s	27
Plan du mémoire	28

PARTIE 1 – CADRAGE THÉORIQUE, RÉSULTATS STATISTIQUES ET MÉTHODES DES ENQUÊTES DE TERRAIN

31

CHAPITRE 1 : Fondements théoriques. L'adolescence, une période de renforcement des socialisations sexuées aux (et par) les mobilités à vélo ?.....

33

1. L'adolescence, une période charnière de socialisation aux (et par) les mobilités.... 33
 - 1.1 Socialisations aux mobilités.....33
 - 1.2 L'adolescence, une période charnière de socialisation aux (et par les) mobilités39
 - 1.3 L'adolescence, une période charnière de socialisation aux (et par les) mobilités à vélo
42

2.	L'adolescence, ou le renforcement des socialisations sexuées à (et par) l'investissement de l'espace public.....	46
2.1	Ce qui se joue durant l'enfance.....	46
2.2	L'adolescence, ou l'apprentissage d'une peur particulièrement sexuée	49
3.	Des socialisations aux (et par les) activités physiques/sportives	54
3.1	Socialisations aux activités physiques/sportives	54
3.2	Socialisations par les activités physiques/sportives	57
4.	L'adolescence, ou le renforcement des socialisations sexuées aux (et par les) activités physiques/sportives.....	59
4.1	Ce qui se joue à travers l'éducation durant l'enfance	61
4.2	Ce qui se joue à travers les médias et les institutions sportives	62
4.3	L'adolescence, ou le renoncement des filles à rivaliser avec les garçons sur le plan physique.....	65

CHAPITRE 2 : Analyse statistique des variations socio-spatiales des pratiques sexuées du vélo durant l'adolescence..... 71

1.	Des socialisations sexuées variables	71
1.1	Des socialisations sexuées renforcées en cas de faibles ressources économiques et culturelles des parents ?.....	71
1.2	Des socialisations sexuées variables selon le lieu de résidence ?	74
1.3	Des socialisations sexuées renforcées par la montée en âge au cours de l'adolescence ? 78	
1.4	Des socialisations sexuées renforcées lors des apprentissages entre pairs ?	80
1.5	Des socialisations sexuées transgressées	82
1.6	Des transgressions freinées par de vieilles croyances ?.....	84
2.	Certains déterminants socio-spatiaux des pratiques du vélo impactent-ils dans une mesure significativement différente les filles et les garçons ?	86
2.1	Construction des variables	86
2.2	Déterminants socio-spatiaux généraux des pratiques du vélo des adolescent·e·s	88
2.2.1	Des pratiques régulières fortement sexuées.....	88
2.2.2	Des pratiques moins fréquentes lorsque la personne de référence du ménage ne possède aucun diplôme	89
2.2.3	Des pratiques moins fréquentes pour les plus défavorisé·e·s	90

2.2.4	Des pratiques plus fréquentes en commune rurale	91
2.2.5	Des pratiques moins fréquentes en ZUS.....	92
2.2.6	Une diminution des pratiques en fonction de l'âge.....	93
2.3	Justification et procédure du modèle utilisé	93
2.3.1	Justification	93
2.3.2	Sélection du modèle et analyse des effets	94
2.3.3	Estimations de probabilités à partir du modèle.....	96
2.4	Limites.....	99
 CHAPITRE 3 : Enquêtes de terrain, questions de méthodes.....		103
1.	De la pertinence de l'association entre entretiens semi-directifs et observation....	103
2.	Quelles particularités méthodologiques prendre en compte pour enquêter auprès d'adolescent·e·s ?.....	105
2.1	Les adolescent·e·s, un public difficile d'accès	105
2.2	La problématique du consentement éclairé à participer à la recherche	107
2.3	Les « 17-18 ans » : des adolescent·e·s mineur·e·s et majeur·e·s, « vulnérables » mais réflexif·ve·s	108
2.4	Le « dissentiment éclairé », un concept sur mesure	109
3.	Présentation des territoires d'enquête	110
3.1	Choix des terrains	110
3.2	Strasbourg Eurométropole.....	111
3.2.1	Principales caractéristiques socio-territoriales	111
3.2.2	Les « QPV de type 1 » : des territoires d'enquête particulièrement défavorisés.....	112
3.2.3	Les principaux atouts et points à améliorer identifiés dans le Plan de Déplacements Urbain (PDU).....	115
3.2.4	Strasbourg, capitale française du vélo	116
3.3	Montpellier Méditerranée Métropole.....	121
3.3.1	Principales caractéristiques socio-territoriales	121
3.3.2	Les QPV de la Mosson et du Petit Bard : des lieux de résidence d'enquêté·e·s particulièrement défavorisé·e·s	122
3.3.3	Les principaux atouts et points à améliorer identifiés dans le PDU	123
3.3.4	Un essor récent du vélo encore réservé à Montpellier centre	124
4.	Caractéristiques, modalités et déroulement des enquêtes.....	126

4.1	À Montpellier métropole, une accessibilité au terrain facilitée	126
4.2	À Strasbourg métropole, une entrée en lycée plus difficile qu'en CSC	129
4.3	Conditions de réalisation des enquêtes.....	132
4.4	Particularités du terrain dans les lycées.....	135
4.5	Particularités du terrain dans les Centres Socio-Culturels de quartiers prioritaires de Strasbourg	138
4.6	Présentation chiffrée de l'échantillon	140
4.7	Expérimentation directe et observation directe	143
4.8	« L'après-coup » qui prime en matière d'éthique	145

CHAPITRE 4 : Rendre intelligible et décrire la diversité et la fluidité des manières de penser et de pratiquer le vélo des adolescent·e·s 147

1.	Dépasser les typologies existantes.....	147
1.1	Des typologies réservées aux adultes et n'appréhendant pas le vélo comme une pratique en soi	147
1.2	Résumer la méthode employée.....	148
2.	Cartographier les <i>manières types d'être pratiquant·e</i> du vélo des adolescent·e·s en milieu urbain	150
2.1	Prendre en compte les variations et déclinaisons entre les <i>manières types d'être pratiquant·e</i>	150
2.2	Relier les <i>manières types d'être pratiquant·e</i>	152
2.3	Créer un espace structuré et continu entre les <i>manières types d'être pratiquant·e</i>	154
3.	Compléter la méthode cartographique.....	155
3.1	Revenir sur les principaux choix de réduction effectués	155
3.2	Dégager les principales tendances d'évolution des <i>manières types d'être pratiquant·e</i> selon le sexe au cours de l'adolescence	157
3.3	Dégager les principales tendances selon les milieux socio-économiques et résidentiels au cours de l'adolescence	159

PARTIE 2 – RÉSULTATS ISSUS DES ENQUÊTES DE TERRAIN ET DE TROIS ÉTUDES SUPPLÉMENTAIRES.....161

CHAPITRE 5 : La bicyclette des adolescentes, les vélos des adolescents.....163

1. Hyperféminité, hypermasculinité : les injonctions cachées des vélos « de fille » et des vélos « de garçon »163
 - 1.1 Socialisation sexuée aux jouets163
 - 1.2 Socialisation sexuée par les jouets164
 - 1.3 Socialisation sexuée par les vélos « de garçon » et « de fille » ?.....166
 - 1.4 Méthodologie166
 - 1.5 Les injonctions cachées des vélos « de fille » et des vélos « de garçon »169
2. La bicyclette des adolescentes, les vélos des adolescents.....173
 - 2.1 Méthodologie173
 - 2.2 Un vélo confortable et sécurisant pour les filles, des vélos sportifs pour les garçons 175
 - 2.3 Des alternatives limitées pour les filles.....179
 - 2.4 Des alternatives sexuées aux pratiques sexuées183

CHAPITRE 6 : Le vélo, un support à la fabrique des corps sexués191

1. Le vélo, d'abord perçu comme un sport masculin et/ou un mode de déplacement dangereux191
 - 1.1 Le vélo, une activité sportive perçue comme masculine.....191
 - 1.2 Le vélo, un mode de déplacement perçu comme particulièrement dangereux193
 - 1.3 Les filles, moins enclines que les garçons à s'engager dans des comportements risqués à vélo 194
2. L'adolescence ou le renforcement des dispositions sexuées à *risquer* ou protéger son corps.....195
 - 2.1 Protéger/soigner son corps, éviter de *faire mâle*196
 - 2.2 Exposer son corps, risquer de se faire mal201
 - 2.3 Perdre sa virginité en pratiquant certaines activités physiques/sportives (dont le vélo) : une croyance dépassée ? Analyse d'un corpus de discussions électroniques209
 - 2.3.1 Quels héritages de la religion et de la médecine ?.....209

2.3.2	De l'intérêt d'enquêter l'intime via les forums de discussions électroniques	211
2.3.3	Méthodologie et présentation du corpus.....	214
2.3.4	Perdre sa virginité en pratiquant certaines activités physiques/sportives (dont le vélo), une crainte bien réelle.....	217
2.3.5	Des inquiétudes ne se limitant pas à des préoccupations religieuses	219
3.	L'adolescence ou le renforcement des dispositions sexuées à <i>forcer</i> ou <i>ne pas forcer</i>	222
3.1	Renforcement des dispositions sexuées à l'effort physique	222
3.1.1	<i>Forcer pour renforcer</i> son corps de jeune homme	222
3.1.2	<i>Ne pas trop forcer pour ne pas trop renforcer</i> son corps de jeune femme	227
3.2	<i>Ne pas forcer</i> : principale injonction cachée derrière le diktat de la minceur « féminine ». Analyse d'un corpus d'articles numériques d'information	232
3.2.1	De l'intérêt d'enquêter à partir de dispositifs numériques d'information	232
3.2.2	Méthodologie et présentation du corpus.....	234
3.2.3	Trois manières de recommander ou de contre-indiquer le vélo à celles qui désirent avoir des jambes fines.....	236
CHAPITRE 7 : Le vélo, un support à la fabrique d'espaces publics sexués		243
1.	L'adolescence, ou le renforcement des dispositions sexuées à (ne pas) craindre de se déplacer seul·e	243
2.	L'adolescence, ou le renforcement des dispositions sexuées à (ne pas) <i>s'aventurer</i>	254
3.	L'adolescence, ou le renforcement des dispositions sexuées à (ne pas) <i>trainer</i> dans l'espace public.....	263
4.	L'adolescence, ou le renforcement des compétences cyclistes sexuées	268
CHAPITRE 8 : Le vélo, un support de distinction sexuée, sociale et spatiale, par les corps.		275
1.	Des socialisations au (et par le) vélo particulièrement sexuées en QPV	275
1.1	Des traits communs	275
1.2	Des opportunités de pratiques du vélo particulièrement limitées pour les adolescentes	276
1.3	Des variations entre filles	284
1.4	Le vélo, support de consolidation des dispositions des garçons à s'approprier l'espace public	286

1.5	Amir, un cas de socialisation sexuée inversée en QPV	292
2.	Les adeptes-filles : des adolescentes aux opportunités réelles augmentées	295
2.1	Une socialisation au (et par le) vélo ouverte, communicationnelle, et marquée par leur mère. 295	
2.2	Une tendance consciente à se penser moins vulnérables à vélo	300
2.3	Des compétences et dispositions caractéristiques des garçons.....	303
2.4	Des équipements et dispositions caractéristiques des fractions intellectuelles.....	306
3.	Des normes sexuées et des dispositions « féminines » assujettissantes « trop » solidement ancrées ?	310
3.1	La femme ne transporte pas l'homme.....	310
3.2	La femme ne protège pas l'homme.....	311
3.3	La femme ne met pas en jeu son corps dans l'espace public	312
3.4	La « femme fragile » fabriquée par l'institution sportive.....	314
	Conclusion générale	319
	Synthèse des résultats de recherche.....	319
	Limites et perspectives	326
	Annexes	330
	Bibliographie	339
	Liste des tableaux.....	370
	Liste des encadrés.....	372
	Liste des figures	373
	Liste des annexes	374
	Liste des sigles.....	375
	Table des matières.....	377