

La mobilité des adolescents : une pratique socialisée et socialisante

Julian Devaux et Nicolas Oppenchaim

Sources fréquentes de tension dans les relations parents–enfants, les sorties des adolescents sont une expérience cruciale dans la construction des identités sociales. Pour cette classe d’âge, la mobilité est à la fois une pratique socialement déterminée – par le milieu social, l’univers résidentiel et la scolarité – et une expérience spécifique qui forge durablement les rapports au territoire et au monde social.

L’adolescence est une période de recherche et d’expérimentation durant laquelle l’individu cherche à découvrir de nouveaux horizons et à s’émanciper en partie des cadres de comportement transmis par sa famille et par l’école (Zaffran 2010). Les pratiques de mobilité quotidienne, c’est-à-dire les déplacements relativement réguliers dans l’agglomération, sont un des principaux supports de cette expérimentation. En se déplaçant, l’adolescent développe des relations de sociabilité entre pairs qui échappent au contrôle des adultes habituellement en charge de son encadrement. Il se confronte également aux règles du domaine public, car il n’interagit plus avec des individus familiers mais avec des inconnus (Breviglieri 2007). La mobilité quotidienne occupe ainsi une place fondamentale dans la « socialisation » des adolescents, entendue comme processus d’incorporation durable de façons d’agir, qui s’ajustent et évoluent de manière continue en fonction des contextes et des situations vécus par l’individu (Darmon 2010). Cependant, si la mobilité contribue à faire évoluer les façons d’agir de l’adolescent, elle est elle-même une pratique qui repose sur des habitudes déjà constituées, qui sont le produit d’une socialisation à la mobilité : prendre les transports en commun, fréquenter les espaces publics urbains, interagir avec des inconnus, etc., ne sont pas des compétences innées, elles supposent un apprentissage. La mobilité est ainsi à la fois une disposition structurée et une pratique structurante à l’adolescence.

Afin de mieux comprendre cette dynamique entre mobilité et socialisation, nous nous appuyons sur plusieurs terrains d’enquête en Île-de-France : une monographie dans une zone rurale périphérique, marquée par de faibles densités, une démographie dynamique et le poids persistant de l’agriculture (Devaux 2012) ; l’exploitation statistique de l’Enquête globale transports 2001-2002¹ ; ainsi qu’une recherche par entretiens menée auprès d’adolescents de classes populaires et moyennes de ZUS (zones urbaines sensibles) (Oppenchaim 2011a). Si ces terrains sont *a priori* dissemblables, leur confrontation permet de contrôler la portée des résultats de recherche tout en prêtant une attention soutenue au rôle que joue l’espace dans la socialisation des individus (Grafmeyer et Authier 2008).

¹ Cette enquête menée sous l’égide de l’ancienne direction régionale de l’Équipement de l’Île-de-France recense l’ensemble des déplacements de 23 657 Franciliens en semaine, dont 2 309 adolescents âgés de 11 à 18 ans, scolarisés au collège, lycée ou en apprentissage, et ne possédant pas le permis de conduire. Parmi ces adolescents, 810 sont également interrogés sur leurs déplacements du week-end.

Une socialisation à la mobilité

La mobilité quotidienne des adolescents est fortement déterminée par les dispositions qu'ils ont incorporées dans leur sphère familiale, résidentielle et scolaire. Ces dispositions sont principalement opérantes dans trois domaines : le rapport aux différents modes de transport, à l'anonymat urbain et à la co-présence avec des inconnus (Oppenheim 2011b).

Ces dispositions diffèrent tout d'abord selon l'environnement familial dans lequel ont grandi les adolescents. Le capital économique, l'équipement automobile et la disponibilité en temps des parents influencent, par exemple, fortement le nombre de déplacements extrascolaires réalisés avec les parents dans l'enfance. Les adolescents de ZUS sont ainsi bien moins nombreux que les autres Franciliens à s'être déplacés plus jeunes avec leurs parents. Or, ces déplacements contribuent à forger un rapport particulier à la mobilité : des visites du centre de l'agglomération participent à la familiarisation des enfants à l'anonymat urbain, alors que des déplacements fréquents en voiture peuvent, au contraire, nourrir une appréhension vis-à-vis des transports en commun. Plus largement, les représentations et les pratiques de mobilité des membres plus âgés de la famille influencent fortement la manière dont les adolescents apprennent à se déplacer, en particulier leur plus ou moins grande autonomie. Il existe ainsi une socialisation différenciée à la mobilité des enfants selon le genre (Vandermissen 2008), mais aussi selon la place occupée dans la fratrie, les frères et sœurs un peu plus âgés initiant très souvent les adolescents aux déplacements sans les parents. L'apprentissage de la mobilité des adolescents dépend aussi du rapport des parents à l'investissement enfantin des espaces publics (Valentine et McKendrick 1997 ; Rivière 2012), du fonctionnement de la cellule familiale, plus ou moins ouverte sur l'extérieur (Kaufmann et Widmer 2005), mais également de la trajectoire résidentielle des parents et de leurs propres expériences de mobilité (Goyon 2009). En ZUS ou dans les zones rurales, les adolescents dont les parents ont résidé précédemment dans le centre de l'agglomération ont ainsi plus d'autonomie dans leurs mobilités urbaines et une vision plus positive de la ville et des modes de transport collectifs. Cela s'explique à la fois par un processus de transmission des représentations parentales, mais également par des déplacements fréquents avec les parents en centre-ville durant l'enfance.

Les dispositions des adolescents vis-à-vis de la mobilité sont également fortement déterminées par le(s) contexte(s) résidentiel(s) qu'ils ont expérimenté(s). Ces dispositions se structurent principalement dans le territoire de résidence, que ce soit en raison de l'influence des pairs qui jouent un rôle croissant dans la socialisation des jeunes adolescents, en ZUS (Lepoutre 2001) et en milieu rural (Renahy 2005) comme dans les autres territoires (Galland 2010 ; Pasquier 2005), d'un contexte résidentiel plus ou moins favorable à l'autonomie des enfants dans la mobilité (Depeau 2008) ou à l'utilisation d'un mode de transport donné. Les adolescents de ZUS franciliennes, qui habitent plus fréquemment que les autres adolescents de la région dans des quartiers bien desservis en transports en commun mais qui ont conscience de vivre dans des quartiers ségrégués, grandissent ainsi dans un contexte radicalement différent de celui des adolescents de zones rurales, très éloignés des axes lourds de transports en commun. Alors que les adolescents de ZUS ont un usage précoce des transports en commun sans leurs parents mais qu'une partie d'entre eux se sent stigmatisée par les autres citoyens lorsqu'ils se déplacent, ceux qui vivent en zone rurale développent un fort ancrage local dans leur mobilité, essentiellement autour de la marche à pied et des deux-roues motorisés. Néanmoins, si le lieu actuel de résidence influence fortement les dispositions vis-à-vis de la mobilité, celles-ci dépendent également de la trajectoire résidentielle des adolescents. Ceux qui ont expérimenté différents contextes résidentiels (à l'occasion de déménagements ou de migrations, de la bi-résidence entraînée par un divorce des parents, de longues périodes de vacances chez un membre de la famille) ont des mobilités plus étendues et appréhendent moins l'épreuve de l'anonymat urbain, ce qui se marque dans leur propension plus grande à se rendre dans les espaces publics urbains ou bien encore à utiliser les transports en commun, qu'ils résident en ZUS ou dans le rural.

Enfin, il convient de ne pas oublier l'influence qu'exerce la sphère scolaire sur la mobilité des adolescents. Certains d'entre eux, notamment ceux dont les parents encadrent très fortement la mobilité, n'expérimentent les transports en commun et l'anonymat urbain que lors des sorties scolaires. Plus généralement, les déplacements entre le domicile et l'établissement scolaire contribuent à modifier les dispositions vis-à-vis de la mobilité, en l'occurrence l'aptitude à utiliser certains modes de transports, le goût pour l'auto-mobilité (lorsque ces trajets sont effectués sans la présence d'adultes) et l'appétence pour les mobilités réalisées en dehors du territoire de résidence (lorsque l'établissement scolaire est éloigné du domicile parental). Parmi les adolescents de ZUS, il existe ainsi une différence importante entre les lycéens professionnels, qui fréquentent le plus souvent des établissements situés à plus d'une trentaine de minutes en transports en commun de chez eux mais relativement homogènes socialement, et les lycéens en filières générales et technologiques, majoritairement scolarisés dans leur commune de résidence dans des établissements plus mixtes. Le rôle joué par les déplacements entre le domicile et le lycée ne peut, cependant, être analysé sans lien avec l'environnement familial et résidentiel de l'adolescent. Les entrées successives au collège puis au lycée sont des étapes bien plus importantes dans la trajectoire de mobilité des adolescents dans le rural qu'en ZUS, car elles marquent le plus souvent le « passage en ville ». De même, à distance domicile–établissement scolaire équivalente, certains parents d'adolescents en zone rurale vont privilégier tel mode de transport à un autre (le car scolaire ou bien la voiture parentale) en fonction de leurs stratégies éducatives et de leur rapport à la mobilité.

La mobilité, une expérience socialisante

Si la mobilité est une pratique socialisée, qui repose sur des habitudes forgées dans les sphères familiales, résidentielles et scolaires, elle constitue elle-même une expérience propre à la socialisation adolescente. À cet âge, la mobilité joue un grand rôle dans l'apprentissage des conduites et manières d'être des individus, remaniant progressivement les dispositions acquises au cours de la socialisation primaire. Ces effets socialisants de la mobilité sont particulièrement opérants durant le temps libre, c'est-à-dire le temps dégagé des contraintes des instances traditionnelles de socialisation que sont la famille et l'école (Zaffran 2010). Ils sont d'autant plus importants en cas d'auto-mobilité, lorsque l'adolescent se déplace sans accompagnement adulte et détermine librement les conditions de ses déplacements (Massot et Zaffran 2007).

La mobilité agit tout d'abord sur les manières d'être et de se comporter des adolescents au sein de leur groupe de pairs, qui jouent un rôle croissant dans la socialisation adolescente (Pasquier 2005). À cet âge, ceux-ci sont de plus en plus partie prenante des pratiques de mobilités : ils en sont les motifs (« se rendre chez un copain », « se donner rendez-vous »), mais ils deviennent surtout des partenaires privilégiés dans les situations d'auto-mobilité. Ces mobilités réalisées en groupe constituent des séquences de socialisation homolatique², au cours desquelles les dispositions des adolescents se transforment dans deux domaines (Mead 2006). La mobilité favorise tout d'abord l'intériorisation des normes du groupe de pairs, qu'il s'agisse des normes générales de la culture adolescente ou de celles spécifiques aux groupes que l'adolescent fréquente. Elle participe, néanmoins, aussi à l'individualisation de l'adolescent : lorsque celui-ci se déplace avec ses pairs, il apprend à trouver sa propre place au sein de ce groupe de référence.

De plus, les déplacements des adolescents, seul ou en groupe, remanient progressivement leurs dispositions vis-à-vis de la mobilité, notamment celles qui ont été acquises dans la sphère familiale. À cet âge, les expériences vécues dans la mobilité ont des effets durables sur les pratiques futures des adolescents. Elles contribuent parfois à modifier les dispositions des adolescents vis-à-vis des modes de transport. Citons, entre autres exemples, 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

² L'homolalie désigne à l'adolescence le fait de fréquenter des personnes ayant sensiblement le même âge, et particulièrement de même sexe. Cette notion a notamment été développée par François Héran (1987) puis par Caroline Moulin (2005).

familiarisée à ce mode de transport. Ces expériences agissent également sur l'amplitude spatiale des futures mobilités, notamment sur la préférence pour des déplacements au sein ou en dehors du territoire de résidence. Pour certains jeunes ruraux, les premières mobilités urbaines entre pairs, souvent réalisées à partir du lieu de scolarisation, sont ainsi constitutives de leur « expérience urbaine » (Kokoreff 1994), donnant lieu plus tard à une ritualisation des « virées en ville ».

Enfin, la mobilité permet aux adolescents de découvrir le domaine public, lorsqu'elle donne lieu à des interactions se déroulant sous le regard d'un public de circonstance et soumises par là à des règles spécifiques. En se déplaçant, les adolescents se familiarisent progressivement avec ces règles, ils adaptent mutuellement leurs façons d'agir avec celles des autres citadins afin de trouver peu à peu leur place dans le domaine public. L'écoute de musique sur les téléphones portables dans les transports en commun est, par exemple, plus ou moins appropriée selon les moments. Si se déplacer seul ou entre pairs n'a pas du tout la même signification à l'adolescence, cela ne signifie donc pas que les mobilités solitaires ne puissent être socialisantes puisqu'elles sont également l'occasion de se confronter au domaine public. Cependant, la nature de cette confrontation apparaît différenciée selon les territoires de résidence des adolescents. Dans les ZUS, elle conduit le plus souvent les adolescents à apprendre à gérer la co-présence avec des citadins d'un autre milieu résidentiel et social, notamment dans les transports en commun. À l'inverse, en milieu rural, du fait de l'absence de desserte en transports en commun, elle donnera lieu le plus souvent à une interaction personnalisée et à une confrontation à l'interconnaissance résidentielle, structurante dans ces territoires (Mischi et Renahy 2008). Ces adolescents sont, en conséquence, moins nombreux que ceux de ZUS à développer un goût et une maîtrise des codes spécifiques à chaque milieu résidentiel, qui permettent de passer aisément de leur espace de résidence à d'autres types de territoire.

Dans la majorité des cas, ces séquences de mobilité débouchent sur un accord mutuel entre participants : la communauté de significations est alors confirmée et réaffirmée. Mais pour certains adolescents, un conflit peut résulter de ces interactions, notamment lorsqu'ils ont l'impression que les autres personnes jugent problématique leur présence dans l'espace public. Pour certains adolescents des ZUS, la présence dans les transports en commun peut donner lieu à des situations de tension, lorsque les autres usagers adoptent des comportements spécifiques à leur égard (regards réprobateurs, évitements, etc.) ou leur signifient sans ménagement qu'ils n'apprécient pas leur comportement (écoute de musique, activités ludiques, etc.). De la même manière, en milieu rural, les accrochages entre jeunes qui « stationnent » dans l'espace public résidentiel et riverains apparaissent nombreux, et les signes d'hostilité des adultes prennent ici des formes plus violentes et souvent verbales. Ce conflit a des conséquences différentes selon le territoire de résidence. Pour une partie des adolescents de ZUS, ces séquences d'interaction avec des inconnus vont contribuer à la formation d'un triple stigmate (territorial, ethnique et social), qui va affecter durablement leurs mobilités urbaines et contribuer à un repli sur le quartier de résidence. En milieu rural, ces interactions étant fortement structurées par les rapports sociaux et familiaux locaux, elles vont plutôt contribuer à construire ou à réaffirmer une position marginalisée au sein de l'espace social local.

Conclusion

Les articulations entre mobilité et socialisation à l'adolescence sont nombreuses et fortement dynamiques. Cette dynamique est particulièrement marquée au niveau résidentiel. Les dispositions vis-à-vis de la mobilité sont tout d'abord fortement structurées par le contexte résidentiel et la situation géographique de l'adolescent, mais aussi par le rapport que celui-ci entretient à son territoire de résidence, les usages qu'il en a ou le caractère plus ou moins local de son réseau amical et familial. Mais, réciproquement, les expériences de mobilité de l'adolescent modifient elles-mêmes ses façons d'agir, en particulier son ancrage résidentiel : elles peuvent, par exemple, conduire à un repli sur l'espace local ou au contraire à une présence de plus en plus intermittente dans cet espace. Articuler mobilité et socialisation permet ainsi d'éviter le travers des analyses des

mobilités quotidiennes ne prenant pas en compte l'ancrage résidentiel des individus, mais aussi celui d'une approche exclusivement centrée sur les pratiques de l'espace résidentiel, excluant tout un pan de l'habiter des individus et les modifications afférentes de leurs façons d'agir.

Une piste de réflexion complémentaire consisterait à interroger la socialisation exercée par des mobilités non pas quotidiennes mais plus exceptionnelles. Les mobilités « longue distance » des adolescents durant les vacances sont-elles influencées par leurs dispositions vis-à-vis de la mobilité quotidienne ? Inversement, ces mobilités contribuent-elles également à modifier les façons d'agir des adolescents de ZUS et du rural, en particulier leur rapport au territoire de résidence ?

Bibliographie

- Breviglieri, M. 2007. « Ouvrir le monde en personne. Une anthropologie des adolescences », in Breviglieri et Cicchelli (dir.), *Adolescences méditerranéennes. L'espace public à petit pas*, Paris : L'Harmattan, p. 19-59.
- Darmon, M. 2010. *La socialisation*, seconde édition, Paris : Armand Colin.
- Depeau, S. 2008. « Radioscopie des territoires de la mobilité des enfants en milieu urbain. Comparaison entre Paris *intra-muros* et banlieue parisienne », *Enfance, familles, générations*, n° 8. URL : <http://www.erudit.org/revue/efg/2008/v/n8/018489ar.html>, consulté le 28 novembre 2012.
- Devaux, J. (à paraître). « Mobilités quotidiennes d'adolescents résidant en milieu rural : ressources du local et différenciation des trajectoires », *Géographie et cultures*.
- Galland, O. 2010. « Introduction. Une nouvelle classe d'âge ? », *Ethnologie française*, n° 40, p. 5-10.
- Goyon, M. 2009. « Jeunesses périurbaines en Dombes : mobilité quotidienne, modèles parentaux et socialisation », communication au colloque de l'Association de science régionale de langue française, 7 juillet.
- Grafmeyer, Y. et Authier, J.-Y. 2008. *Sociologie urbaine*, Paris : Armand Colin.
- Héran, F. 1987. « Trouver à qui parler : le sexe, l'âge de nos interlocuteurs », *Données sociales*, Insee, p. 364-368.
- Kaufmann, V. et Widmer, E. 2005. « L'acquisition de la motilité au sein des familles. État de la question et hypothèses de recherche », *Espaces et sociétés*, n° 120-121, p. 199-217.
- Kokoreff, M. 1994. « La dimension spatiale des modes de vie des jeunes. Le cas d'une cité de la banlieue parisienne », *Sociétés contemporaines*, n° 17, p. 29-49.
- Lepoutre, D. 2001. *Cœur de banlieue : codes, rites et langages*, Paris : Odile Jacob.
- Massot, M.-H. et Zaffran, J. 2007. « Auto-mobilité urbaine des adolescents franciliens », *Espace, populations, sociétés*, n° 2-3, p. 227-241.
- Mead, G. H. 2006. *L'esprit, le soi et la société*, Paris : Presses universitaires de France.
- Mischi, J. et Renahy, N. 2008. « Pour une sociologie politique des mondes ruraux », *Politix*, n° 83, p. 9-21.
- Moulin, C. 2005. *Féminités adolescentes. Itinéraires personnels et fabrication des identités sexuées*, Rennes : Presses universitaires de Rennes.
- Oppenchain, N. 2011a. « Les adolescents de catégories populaires ont-ils des pratiques de mobilités quotidiennes spécifiques ? Le cas des zones urbaines sensibles franciliennes », *Recherche transports et sécurité*, vol. 27, n° 2, p. 93-103.
- Oppenchain, N. 2011b. « La mobilité comme accessibilité, dispositions et épreuve : trois paradigmes expliquant le caractère éprouvant des déplacements à Paris », *Articulo – Journal of Urban Research*, n° 7. URL : <http://articulo.revues.org/1767>, consulté le 28 novembre 2012.

- Pasquier, D. 2005. *Cultures lycéennes. La tyrannie de la majorité*, Paris : Autrement.
- Renahy, N. 2005. *Les gars du coin. Enquête sur une jeunesse rurale*, Paris : La Découverte.
- Rivière, C. 2012. « [Les enfants : révélateurs de nos rapports aux espaces publics->356] », *Métropolitiques*, 18 juin. URL : <http://www.metropolitiques.eu/Les-enfants-revelateurs-de-nos.html>, consulté le 28 novembre 2012.
- Valentine, G. et McKendrick, J. 1997. « Children's outdoor play: exploring parental concerns about children's safety and the changing nature of childhood », *Geoforum*, vol. 28, n° 2, p. 219-235.
- Vandermissen, M.-H. 2008. « Modes de transport et territoires pratiqués en solo par les adolescents de la région urbaine de Québec », *Enfances, familles, générations*, n° 8. URL : <http://www.erudit.org/revue/efg/2008/v/n8/018491ar.html>, consulté le 28 novembre 2012.
- Zaffran, J. 2010. *Le temps de l'adolescence. Entre contrainte et liberté*, Rennes : Presses universitaires de Rennes.

Julian Devaux est doctorant en sociologie au LVMT (Laboratoire ville-mobilité-transport, université Paris-Est). Sa thèse porte sur les pratiques de mobilités quotidiennes d'adolescents résidant en milieu rural francilien.

Après avoir été chercheur à l'Observatoire du Samusocial de Paris, **Nicolas Oppenchaim** est aujourd'hui maître de conférences en sociologie à l'université de Tours. Il a étudié durant sa thèse de doctorat les pratiques de mobilité d'adolescents vivant dans des quartiers ségrégués (*Mobilité, socialisation et ségrégation : une analyse à partir des manières d'habiter des adolescents de zones urbaines sensibles*, LVMT, université Paris-Est, 2011). Il travaille actuellement sur les enfants et les familles sans domicile.

Pour citer cet article :

Julian Devaux & Nicolas Oppenchaim, « La mobilité des adolescents : une pratique socialisée et socialisante », *Métropolitiques*, 28 novembre 2012. URL : <http://www.metropolitiques.eu/La-mobilite-des-adolescents-une.html>.