

La liberté de circulation de la jeunesse

Commentaire des résultats d'un sondage
- « Les jeunes et leurs modes de déplacement en ville » -
passé auprès d'un échantillon représentatif
de 820 jeunes urbains de 11 à 13 ans,

François de Singly*

L'accès progressif à la ville en tant qu'individu indépendant

Dans certaines villes, des maires ont instauré un couvre-feu pour les moins de treize ans. Cette mesure a engendré un débat dont on ne rendra pas compte ici, sauf sur un point : les opposants à cette mesure désapprouvent aussi le fait que des jeunes soient dans la rue la nuit mais ils estiment que d'autres mesures existent et donc qu'il n'est pas utile de prendre cet arrêté. On peut donc observer un double consensus : les opposants reconnaissent que les « jeunes enfants » ne doivent pas être, sans leurs parents, dans la rue la nuit, les partisans admettent que la ville doit être ouverte, idéalement, sans restriction aux personnes responsables. Les déplacements dans la ville constituent des enjeux sociaux, éducatifs et politiques puisque c'est la question de l'espace public et de son appropriation qui est ainsi soulevée. Selon les époques, les cultures, les espaces publics sont plus ou moins ouverts, et donc plus ou moins « publics ». Des règles – explicites ou non – peuvent régir leur accès : ainsi dans certains pays, les rues constituent principalement des espaces masculins, les femmes peuvent y circuler mais non pas y stationner. La rue appartient inégalement à chacun selon la sécurité qui y règne, et aussi selon des restrictions énoncées pour des raisons culturelles, religieuses, éducatives, morales.

Le présent travail sur les déplacements en ville des jeunes s'inscrit dans cette question qui relève à la fois de la politique et de la science. Sous quelle formes, les jeunes qui ne sont pas encore « adultes » (au sens de majorité légale) ont-ils accès à l'espace public de la ville ? Quels usages les « mineurs » ont-ils de la ville ? Doivent-ils toujours être accompagnés par un majeur – parent ou autre adulte – pour

prendre possession de la ville ? Est-il possible, en quittant provisoirement les rivages de la politique, de répondre à cette question des jeunes et de la ville en la traitant dans une perspective théorique, celle du processus d'autonomisation des jeunes vis-à-vis des adultes, et plus particulièrement des adultes responsables d'eux, les parents. L'accès à l'âge adulte ne se fait plus dans les sociétés contemporaines sous le mode d'un rite de passage unique, d'une barrière qui séparerait nettement les adultes et les jeunes ; il s'opère progressivement depuis l'enfance... L'accès à la ville doit, c'est l'orientation de ce travail, lui aussi prendre cette forme progressive. En quelque sorte, l'accès à la ville constitue un des indicateurs de l'accès à l'âge adulte, à la citoyenneté, que devrait prendre en compte la sociologie de la jeunesse¹. On ne quitte pas cet âge de la vie uniquement par le travail professionnel, par une autre résidence que le domicile familial, par l'entrée dans la vie à deux ; on le quitte beaucoup plus tôt et progressivement par de multiples mécanismes. L'indépendance spatiale de circulation, c'est-à-dire le déplacement dans la ville sans ses parents, sans accompagnateur adulte, forme un des éléments de cette dynamique qui mène le jeune dépendant de ses parents à l'indépendance et à l'autonomie². La liberté de circulation, comme les autres formes de liberté, est un droit pour les citoyens d'une démocratie, mais doit être apprise. C'est à ce droit et à cet apprentissage progressif qu'est consacrée cette enquête³.

Si l'institut de la ville en mouvement s'est posée la question pour les jeunes « préadolescents », ou collégiens (selon la perspective du développement psychologique, ou de la carrière scolaire) c'est parce que cette catégorie d'âge peut se trouver a priori dans un contexte défini par deux éléments contradictoires : une demande de déplacements plus autonomes, c'est-à-dire sans l'accompagnement de leurs parents, et une offre de moyens de transport plus restreinte que les adultes (ou même les jeunes de plus de treize ans qui peuvent se déplacer en véhicule à moteur). Ces jeunes collégiens n'ont pas accès à la voiture personnelle, ils doivent faire appel à leurs parents pour se déplacer ainsi ; ils ont le vélo, le roller, la trottinette ; ils peuvent prendre le bus, ou encore marcher.

¹ Pour une telle sociologie, cf. notamment O. Galland, *Sociologie de la jeunesse*, A. Colin, Paris, 1997, et pour une nouvelle perspective, cf. F. de Singly, « Penser autrement la jeunesse », *Lien social et politiques*, 2000, n°43, pp.9-21.

² On se reportera aussi à l'ouvrage collectif qui décrit certaines dimensions du processus d'autonomisation des jeunes vis-à-vis de leurs parents : F. de Singly (ed.), *Etre soi d'un âge à l'autre*, tome 2, Famille et individualisation, L'Harmattan, Paris, 2001.

³ Ce commentaire n'engage que son auteur.

Un questionnaire auprès de jeunes de onze à treize ans et de leurs parents a été passé pour constituer un échantillon représentatif des urbains⁴. Les parents ont été interrogés pour connaître leurs orientations éducatives et pour saisir certains renseignements comme le niveau de diplôme, l'orientation politique des parents. Toutefois l'accent a été mis surtout sur les pratiques et les déplacements des jeunes, décrits par eux-mêmes, afin de mieux connaître certaines de leurs exigences urbaines.

1. Le droit de sortir sans adulte accompagnateur, défini par les parents

L'indépendance spatiale est constitutive de l'identité des individus contemporains : elle s'inscrit dans le pouvoir de se déplacer en toute indépendance et d'avoir un logement à soi. Les jeunes ont progressivement accès à ces deux dimensions, au moins de manière partielle, en ayant pour une grande majorité une chambre à soi. En deux ans – de onze à treize – le nombre de jeunes ayant une chambre personnelle passe de 73% à 86% (données de la présente enquête). Les adolescents estiment avoir le droit à cet espace pour pouvoir bâtir un monde à eux. 22% y passent plus de la moitié de leur temps libre, 37% la moitié de ce temps et 41% moins de la moitié, en plus du temps scolaire et du temps de sommeil⁵. Ces jeunes peuvent aussi vouloir sortir de chez eux sans adulte accompagnateur. Cette indépendance spatiale de circulation (tout comme celle de résidence) crée les conditions pour que le garçon ou la fille puisse élaborer un monde séparé de celui de ses parents, avec une culture propre, avec des copains dont tous ne sont pas connus de la mère et du père, avec des secrets... C'est dire son importance dans le processus d'autonomisation ouvrant progressivement la porte à l'âge adulte.

Pour commencer l'enquête, on demandait aux parents interrogés – le père (dans 27% des cas) ou la mère (73%) – de fournir l'âge permettant à leur enfant de pouvoir sortir « sans être accompagné par un adulte » pour aller chez un copain, pour aller au cinéma dans la journée et le soir. Les résultats montrent que les parents estiment que les jeunes au début de leur préadolescence – à onze ans, à l'âge officiel de l'entrée au collège – n'ont pas à circuler pendant la journée non accompagnés. Seul un tiers des parents déclarent qu'un jeune peut se rendre, seul,

⁴ Auprès de 820 jeunes d'une part et de 820 adultes, pères ou mères de ces jeunes. Le terrain (en juin 2001) et la sortie des données ont été effectués par la société Test.

⁵ 73% des jeunes dont les parents n'ont pas le baccalauréat et 89% de ceux dont les parents ont fait des études supérieures ont une chambre pour eux tout seul.

chez un copain. A treize ans, les déplacements diurnes sont acquis – au moins idéalement – pour la majorité. Mais la nuit reste un temps où la circulation sans adulte est très nettement interdite. La majorité des parents n’approuve une telle circulation nocturne qu’après l’âge de quinze ans. L’âge de treize ans (seuil pour les mesures politiques) se situe nettement au dessous de la borne d’indépendance spatiale, produite par les parents.

Tableau 1. L’âge auquel un enfant peut sortir sans être accompagné par un adulte

Objectif	11 ans	12 ans	13 ans	14 ans	15 ans	16 ans	17 ans	18 ans
Copain journée	32,8	61,6	83,2	90,0	94,5	96,9	97,6	98,6
Cinéma journée	13,0	32,1	53,7	71,3	87,6	96,0	97,2	98,5
Copain Soir	2,7	7,6	14,3	24,8	39,9	71,7	83,9	96,8
Cinéma soir	0,2	2,2	4,8	12,0	26,9	61,4	79,7	98,2

% horizontaux et cumulés. Notes de lecture : 61,6% des parents estiment que 12 ans (ou moins) est l’âge auquel peut sortir leur fils ou leur fille pour aller voir un copain dans la journée. En gras, ligne par ligne c’est-à-dire par activité, l’âge où plus de 50% des jeunes sont autorisés à sortir sans être accompagné (écart d’au moins 5%⁶).

Ce souci des parents de ne pas « laisser » ses enfants être dans la rue varie (au moins) selon trois éléments : le sexe et l’âge du jeune, et le niveau culturel de la famille.

Les différences selon le sexe des jeunes

En regardant surtout les trois années étudiées – de onze à treize ans – on observe que les garçons bénéficient d’un avantage dans les sorties sans adulte par rapport aux filles sans que cette différence soit grande. Cette dernière est toujours dans le sens d’une « précocité » accordée par les parents aux garçons alors que par ailleurs ils reconnaissent une plus grande maturité aux filles. Le plus grand écart porte sur le fait d’aller voir des copains dans la journée. Il ne s’agit donc pas en premier lieu d’une plus inquiétude pour les filles des méfaits éventuels de la nuit. Les filles ont moins le droit de se rendre chez leurs copines, sans contrôle de déplacement, moins sans doute pour les dangers de l’espace public que pour les rencontres au domicile privé des copines.

⁶ Pour tous les tableaux, le principe général a été de souligner le pourcentage le plus élevé, avec un écart minimum de 5 points.

Tableau 2. L'âge auquel un enfant peut sortir sans accompagnateur adulte selon le sexe

2.1. Aller chez un copain dans la journée

Sexe/âge idéal	11 ans	12 ans	13 ans	14 ans	15 ans	16 ans
Garçons	39,4	65,9	85,6	91,6	94,7	97,4
Filles	26,5	57,6	80,1	87,8	93,7	95,9

2.2. Aller au cinéma dans la journée

Sexe/âge idéal	11 ans	12 ans	13 ans	14 ans	15 ans	16 ans
Garçons	15,4	33,7	53,5	71,8	88,7	97,5
Filles	10,6	30,6	54,1	70,5	86,7	95,6

2.3. Aller chez un copain le soir

Sexe/âge idéal	11 ans	12 ans	13 ans	14 ans	15 ans	16 ans
Garçons	2,8	7,4	16,8	28,8	45,7	75,1
Filles	2,6	7,8	11,8	20,7	34,0	68,3

2.4. Aller au cinéma le soir

Sexe/âge idéal	11 ans	12 ans	13 ans	14 ans	15 ans	16 ans
Garçons	0,2	1,9	5,5	13,5	30,4	65,1
Filles	0,2	2,4	3,9	10,3	23,1	57,4

% cumulés horizontaux. Note de lecture : 65,9% des parents estiment qu'à 12 ans (ou moins) leur fils peut aller voir un copain dans la journée sans être accompagné contre 57,6% qui pensent la même chose pour leur fille. En gras, colonne par colonne, le % le plus élevé.

Les différences selon l'âge

Pour la variable âge », peu de surprise à attendre apparemment. En ville les jeunes de treize ans devraient avoir plus d'autonomie de circulation que les garçons et les filles de onze ans. Or dans les projections parentales, on constate une inversion quasi systématique par rapport à cette prévision: les parents des jeunes de onze ans fixent plus tôt les bornes de l'indépendance que les parents des jeunes de treize ans. Ainsi les mères ou les pères qui ont un garçon ou une fille de onze ans déclarent dans 63% des cas qu'onze ans est le bon âge pour pouvoir sortir sans être accompagné par un adulte pour aller chez un copain pendant la journée, les parents des jeunes de douze donnent plutôt douze ans et les parents des jeunes de treize, eux, indiquent treize ! Pour aller chez un copain le soir, pour aller au cinéma dans la journée, un même constat est observé. Est-ce que cela signifie que les normes de comportement sont en train de se modifier et dans le sens d'une plus grande précocité ? Si oui, cela voudrait dire qu'au sein de la société française, il existe une tension forte entre le souci sécuritaire et la reconnaissance pour ses enfants du droit

de sortir. Pour régler cette tension, les adultes créent-ils un clivage entre leurs enfants et ceux des autres, entre les enfants de leur quartier et ceux des autres quartiers ? Quoiqu'il en soit, l'effet de génération brouille, semble-t-il, l'effet attendu associé à l'âge.

Tableau 3. L'âge auquel un enfant peut sortir sans accompagnateur adulte selon l'âge

3.1. Aller chez un copain dans la journée

Age/âge idéal	11 ans	12 ans	13 ans	14 ans	15 ans	16 ans
11 ans	63,0	79,1	86,7	92,9	96,2	97,4
12 ans	25,5	73,4	78,4	86,7	92,6	96,9
13 ans	19,5	38,1	85,8	91,7	95,6	96,9

3.2. Aller au cinéma dans la journée

Age/âge idéal	11 ans	12 ans	13 ans	14 ans	15 ans	16 ans
11 ans	25,6	35,6	49,8	65,9	83,4	94,3
12 ans	11,2	36,6	44,5	67,9	87,4	97,3
13 ans	6,2	25,5	65,7	78,4	90,8	97,7

3.3. Aller chez un copain le soir

Age/âge idéal	11 ans	12 ans	13 ans	14 ans	15 ans	16 ans
11 ans	5,7	10,9	16,6	31,3	46,0	71,1
12 ans	1,6	7,9	13,5	24,1	38,3	70,4
13 ans	2,0	5,3	13,8	21,3	37,6	73,5

3.4. Aller au cinéma le soir

Age/âge idéal	11 ans	12 ans	13 ans	14 ans	15 ans	16 ans
11 ans	0,5	3,3	6,6	17,0	31,7	59,2
12 ans	0	1,0	2,3	7,9	22,1	57,7
13 ans	0,3	2,6	5,9	12,4	28,1	66,3

% horizontaux cumulés. Note de lecture : 79,1% des parents dont l'enfant a onze ans estiment qu'il peut aller voir un copain dans la journée sans accompagnateur adulte à 12 ans (ou moins). En gras, colonne par colonne, le % le plus élevé.

Les différences selon le niveau scolaire des parents

Dans les enquêtes sur les variations sociales de l'éducation familiale, les parents de milieu cadre ou de niveau universitaire déclarent être plus favorables que les parents de milieu populaire ou de niveau inférieur à l'autonomie. La présente enquête sur les déplacements confirme ces observations. Ainsi pour la journée, les différences sont de dix points pour la visite aux copains et de vingt points pour le cinéma à l'âge de treize ans entre les familles définies par le niveau de diplôme des parents. Pour la

soirée, les écarts sont de même sens, et d'amplitude comparable (quinze points pour la visite aux copains et vingt points pour le cinéma) mais décalés de deux ans. Les parents ne se distinguent plus pour les sorties diurnes à seize ans, mais conservent leur perception pour les sorties nocturnes. Le droit de sortir sans accompagnateur est, dans le monde des représentations, davantage accordé aux enfants de milieux supérieurs. Cela n'implique pas une liberté totale : les parents peuvent demander d'avoir un numéro de téléphone pour les joindre.

Tableau 4. L'âge auquel un enfant peut sortir sans accompagnateur adulte selon le niveau de diplôme des parents

4.1. Aller chez un copain dans la journée

Diplôme/âge idéal	11 ans	12 ans	13 ans	14 ans	15 ans	16 ans
Inf. bac	27,6	56,9	79,1	84,5	91,6	95,3
Bac, deug	34,5	60,0	82,4	91,0	94,8	97,9
Licence, +	37,7	69,9	89,6	96,0	98,1	98,1

4.2. Aller au cinéma dans la journée

Diplôme/âge idéal	11 ans	12 ans	13 ans	14 ans	15 ans	16 ans
Inf. bac	10,0	25,2	45,1	61,3	81,8	94,9
Bac, deug	16,6	34,5	54,5	70,4	87,0	97,0
Licence, +	12,4	38,2	64,0	85,5	96,2	98,8

4.3. Aller chez un copain le soir

Diplôme/âge idéal	11 ans	12 ans	13 ans	14 ans	15 ans	16 ans
Inf. bac	2,3	7,7	13,1	20,2	32,3	64,6
Bac, deug	4,2	9,0	14,5	25,2	41,8	73,9
Licence, +	1,7	6,0	15,9	30,5	47,7	78,6

4.4. Aller au cinéma le soir

Diplôme/âge idéal	11ans	12 ans	13 ans	14 ans	15 ans	16 ans
Inf. bac	0	1,3	3,7	7,7	17,8	50,8
Bac, deug	0,3	3,7	5,8	12,7	26,8	64,0
Licence, +	0,4	1,3	4,7	16,3	38,2	71,2

% horizontaux cumulés. Note de lecture : 69,9% des parents qui ont au moins un niveau licence estiment que leur enfant peut aller voir un copain dans la journée sans accompagnateur adulte à 12 ans (ou moins). Colonne par colonne, en gras le % le plus élevé.

Cependant il faut éviter de conclure trop vite que les jeunes dont les parents sont cadres disposent toujours de plus d'autonomie que les autres jeunes. Ainsi les garçons et les filles dont les parents ont fait des études supérieures longues reconnaissent plus qu'ils ont accepté une activité extra-scolaire proposée par leurs

parents alors que les jeunes dont les parents n'ont pas eu le baccalauréat estiment qu'ils ont eux-mêmes proposé à leur père ou à leur mère cette activité.

Tableau 5. La décision de l'activité extra-scolaire selon le niveau culturel des parents

Niveau	Parents ont proposé	Jeune a proposé	
Inférieur baccalauréat.	14,8	82,0	100
Bac et deug	24,7	71,3	100
Licence et +	27,2	71,9	100

Note de lecture. Il existe quelques réponses « autres ». 82% des jeunes déclarent qu'ils ont proposé à leurs parents, non bacheliers, l'activité extra-scolaire qu'ils voulaient. Par colonne, en gras le % le plus élevé.

Le processus de l'autonomisation de l'enfant vis-à-vis de ses parents est complexe, il comprend plusieurs dimensions. Les parents de niveau universitaire supérieur privilégient l'autonomie de déplacement (au niveau des intentions) ; en revanche il semble être plus directifs quant au contenu des activités extra-scolaires qu'ils perçoivent plus comme un complément culturel (dans le cadre de la musique par exemple) et dont ils veulent contrôler les fréquentations (dans le cadre du tennis par exemple).

2. Se déplacer sans accompagnateur adulte

Dans la perspective de l'indépendance spatiale, on distingue trois formes de déplacement urbain : le jeune se meut seul ; il est accompagné par un de ses parents ou un autre adulte ; il voyage de concert avec un autre jeune, soit un de ses frères ou sœurs, soit un copain ou une copine. Pour que les jeunes interrogés ne soient pas conduits à inventer un voyage « moyen », on a procédé de la manière suivante. Ont été distinguées quatre types d'activités, les allers et retours pour le collège, pour une activité extra-scolaire, pour les activités informelles ou non-organisées (notamment comme se balader, jouer en bas de chez soi, aller au cinéma, aller dans un fast-food), et pour aller voir un copain. On demandait pour être le plus précis possible de raconter le dernier retour pour chacune de ces activités : la durée, la forme du déplacement (approchée par l'accompagnement ou non), le moyen de transport et le niveau de satisfaction.

2.1. La présence de l'adulte selon le type de trajet

En considérant le croisement des formes de déplacement et des types d'activité, on s'aperçoit que les premières varient fortement selon la nature de l'activité. Les trajets pour se rendre et revenir du collège sont à dominante des voyages accompagnés avec des copains ou des copines de classe. Les trajets pour se rendre à une activité sportive ou culturelle (ce sont les deux activités extra-scolaires les plus fréquentes) se font principalement avec les parents ou un autre adulte (un parent d'un copain par exemple). Pour aller voir un copain ou une copine les jeunes s'y rendent surtout seuls. Pour les activités non organisées, aucun modèle ne se dégage : les jeunes se déplacent soit seuls, soit avec des copains, soit avec des adultes. Il n'existe pas de voyage type pour les collégiens, tout dépend de l'objectif du voyage. Il est donc inexact de caractériser globalement la préadolescence comme le temps où les jeunes ne se déplacent qu'avec un adulte.

Tableau 6. Les formes de déplacement selon les activités

Activités/Formes	Avec adulte	Avec pair	Seul	
Collège	24,2	50,1	25,7	100
Extra-scolaire	56,0	17,7	26,4	100
Non-organisée	29,2	38,9	31,5	100
Copain/copine	26,2	12,6	61,2	100

Note de lecture : 50,1% des jeunes de 11-13 ans sont revenus du collège la dernière fois avec un copain ou une copine (et sans adulte accompagnateur). Par colonne, en gras le % le plus élevé.

Sur une courte période – les trois années étudiées – l'indépendance spatiale augmente fortement. A l'exception des activités extra-scolaires, les parents et les adultes ne sont des accompagnateurs que dans un quart des cas. Le poids de l'encadrement parental diminue au profit des trajets avec les copains pour aller au collège (gain de 17 points) ou flâner en ville (16 points), ou des trajets en solitaire pour se rendre chez les amis (gain de quinze points). La distance entre le logement familial et le collège est en quelque sorte de plus en plus « scolarisée », une sorte de prolongement de la cour. La ville est appropriée de manière informelle par des jeunes en petit groupe. Les déplacements de domicile privé à domicile privé nécessitent de moins en moins la mobilisation parentale : le jeune peut se déplacer seul. On peut se demander les raisons du maintien du rôle d'accompagnateur pour les activités extra-scolaires. Elles relèvent de deux registres différents : le premier renvoie à la distance. L'école de musique, de danse, le club de sport ne sont pas choisis en fonction de la proximité (contrairement à l'école, pour la grande majorité). Le second repose sur la nature de cette activité qui est proposée par les parents pour

bon nombre de jeunes. C'est une activité qui est « commune » d'une certaine façon aux parents et aux enfants et à laquelle tiennent les premiers. Aussi se sentent-ils obligés d'assurer le déplacement, craignant aussi l'irrégularité de la pratique. Cela peut être aussi parce que ces trajets forment un temps privilégié où le jeune et un de ses parents sont ensemble, en dehors de la maison. L'usage de l'automobile nous permettra de revenir sur la nature de ce voyage.

Tout se passe comme si la diversité des trajets en fonction de la nature des activités permettait aux jeunes collégiens de pouvoir endosser les différentes dimensions de leur identité :

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

Tableau 7. Les formes de déplacement selon l'activité et l'âge des jeunes

7.1. Le retour du collège

Age/Déplacement	Avec adulte	Avec pair	Seul
11 ans	33,7	38,0	28,4
12 ans	22,8	53,4	23,8
13 ans	19,0	55,2	25,8

7.2. Le retour d'une activité extra-scolaire

Age/déplacement	Avec adulte	Avec pair	Seul
11 ans	61,0	15,3	23,6
12 ans	55,6	16,9	27,6
13 ans	52,8	20,9	27,2

7.3. Le retour d'une activité non organisée

Age/déplacement	Avec adulte	Avec pair	Seul
11 ans	36,0	29,1	34,4
12 ans	26,9	39,1	33,7
13 ans	27,1	45,1	27,4

7.4. Le retour d'une visite à un copain, à une copine

Age/déplacement	Avec adulte	Avec pair	Seul
11 ans	34,9	12,4	52,6
12 ans	23,1	12,3	64,6
13 ans	23,2	13,1	67,3

% horizontaux. Note de lecture : 33,7% des jeunes de 11 ans sont revenus du collège accompagnés par une adulte. Colonne par colonne, en gras le % le plus élevé.

Les filles et les garçons se distinguent dans cette appropriation de l'espace urbain par la forme de leur déplacement. Les premières ont moins le droit, ou prennent moins goût à se déplacer seules. Pour trois types de déplacement sur quatre – à l'exception des activités informelles – elles se font accompagner par un membre de leur fratrie, par une ou des copines. Les filles, comme les femmes, ont obtenu historiquement le droit de circuler comme les garçons et les hommes. Mais toutes les différences n'ont pas été abolies : une fille, une femme risque davantage qu'un garçon, un homme d'être abordée, harcelée sans son consentement dans la rue ou dans les transports en commun. L'indépendance féminine est moins bien respectée que l'indépendance masculine. Deux indices. Lorsque les jeunes filles vont chez leurs copines, lorsqu'elles flânent en ville, elles le font plus souvent avec un adulte, avec leur mère principalement. Et lorsqu'elles ont dépassé l'âge du parent accompagnateur, elles se déplacent plus fréquemment protégées par un frère ou une sœur, par des copines formant rempart.

On découvre par cette différence selon le genre la construction sociale d'une identité masculine plus « indépendante » alors que l'identité féminine est plus dépendante : la jeune fille doit pour se déplacer compter sur une copine, une sœur (ou un frère), sa mère (ou son père). On se souvient des années 1920-1930 pendant lesquelles les femmes ont revendiqué le fait de déplacer librement dans la ville, en « cheveux », et en fumant. Elles ont reçu un qualificatif qui en dit long sur la dominante masculine de la ville : les garçonnnes ! Des décennies plus tard, toutes les inégalités sexuelles de déplacement n'ont pas disparu, l'insécurité pouvant menacer aussi les personnes.

Tableau 8. Les formes de déplacement selon l'activité et le sexe des jeunes

8.1. Le retour du collègue

Sexe/déplacement	Avec adulte	Avec pair	Seul
Garçons	22,0	47,2	30,8
Filles	26,4	53,2	20,5

8.2. Le retour d'une activité extra-scolaire

Sexe/déplacement	Avec adulte	Avec pair	Seul
Garçons	54,2	13,7	32,1
Filles	57,8	21,8	20,4

8.3. Le retour d'une activité non organisée

Sexe/déplacement	Avec adulte	Avec pair	Seul
Garçons	23,9	38,7	37,1
Filles	34,8	39,1	25,6

8.4. Le retour d'une visite à un copain ou à une copine

Sexe/déplacement	Avec adulte	Avec pair	Seul
Garçons	22,1	9,9	68,0
Filles	30,4	15,3	54,3

% horizontaux. Note de lecture : 26,4 des filles sont rentrées du collège accompagnées d'un adulte. Colonne par colonne, le % le plus élevé.

En revanche, les inégalités sociales – approchées dans cette enquête par les inégalités culturelles – se réfractent peu dans l'indépendance spatiale. Contrairement aux déclarations de principe éducatif, les parents très diplômés ne mettent guère en œuvre une politique d'indépendance plus nette que les parents peu diplômés. Si pour la découverte informelle de la ville, ils sont moins présents, lorsque leur fils ou leur fille se rend chez une copine, ils tiennent plus à l'accompagner.

Tableau 9. Les formes de déplacement selon l'activité et le niveau de diplôme des parents

9.1. Le retour du collège

Diplôme/déplacement	Avec adulte	Avec pair	Seul
Inférieur bac.	24,2	50,2	25,6
Bac, deug.	25,8	45,9	28,3
Licence et plus	21,9	55,3	22,7

9.2. Le retour d'une activité extra-scolaire

Diplôme/déplacement	Avec adulte	Avec pair	Seul
Inférieur bac	53,3	21,8	24,9
Bac, deug.	59,4	16,3	24,3
Licence et plus	54,8	14,7	30,4

9.3. Le retour d'une activité inorganisée

Diplôme/déplacement	Avec adulte	Avec pair	Seul
Inférieur bac	32,7	33,8	32,7
Bac, deug	27,3	46,5	25,8
Licence et plus	27,2	35,7	37,1

9.4. Le retour d'une visite à un copain, à une copine

Diplôme/déplacement	Avec adulte	Avec pair	Seul
Inférieur bac.	21,3	14,9	63,7
Bac, deug.	28,1	11,1	60,9
Licence et plus	30,0	11,6	58,4

Note de lecture : 24,2% des jeunes dont les parents ne sont pas bacheliers sont rentrés du collège accompagnés par un adulte. Colonne par colonne, en gras le % le plus élevé.

Un indice d'indépendance spatiale

Pour disposer d'une image plus synthétique, on a élaboré un indice d'indépendance spatiale selon le principe suivant: chaque trajet effectué avec un adulte n'était

crédité d'aucun point, ceux qui ont été fait soit seul soit avec un pair donnaient un point. Existents donc cinq positions : indépendance nulle (0 point), faible (1 point), moyenne-faible (2 points), moyenne-forte (3 points) et forte (4 points).

Schématiquement, il est possible d'affirmer que l'indépendance n'augmente nettement qu'avec l'âge (différence de 15% pour la faible et faible-moyenne indépendance). Les différences selon le sexe ou selon la position culturelle du parent sont faibles (différence de 3% pour les mêmes niveaux d'indépendance, 0 et 1 points). Les filles se distinguent des garçons non pas selon le critère de l'accompagnement adulte, mais selon le fait d'être moins seules dans leurs déplacements.

Tableau 10. L'indépendance spatiale selon le sexe, l'âge des jeunes et selon le niveau de diplôme des parents

10.1. Selon l'âge

Age/Point	0 pt	1 pt	2 pts	3 pts	4 pts	
11 ans	13,3	16,6	22,3	31,3	16,6	100
12 ans	5,3	11,2	26,1	34,0	23,4	100
13 ans	5,2	9,8	25,2	34,0	25,8	100

10.2. Selon le sexe

Sexe/Point	0 pt	1 pt	2 pts	3 pts	4 pts	
Garçons	7,3	12,1	24,8	33,3	22,6	100
Filles	5,3	11,6	21,7	35,4	26,0	100

10.3. Selon le niveau de diplôme du parent

Niveau/Point	0 pt	1 pt	2 pts	3 pts	4 pts	
Inf. bac	8,4	8,8	29,0	31,3	22,6	100
Bac, deug	7,6	13,1	22,1	37,6	19,7	100
Licence et +	5,6	15,0	22,7	30,5	26,2	100

Note de lecture : 13,3% des jeunes de 11 ans et 5,2% des jeunes de 13 ans obtiennent 0 point à l'indice d'indépendance spatiale. Plus le nombre de points est élevé et plus le jeune s'est déplacé sans accompagnateur adulte. Colonne par colonne, en gras le % le plus élevé.

En dehors des critères religieux, l'école privée peut être choisie en raison d'une critique de l'école publique « laissant faire », ne tenant pas assez les élèves – par exemple autorisant ces derniers à sortir de l'établissement en dehors des heures de cours. Le croisement de la nature du collège – privé, public – et l'indice d'indépendance spatiale conforte une telle vision : les parents qui ont choisi l'école publique accompagnent moins que les parents qui ont élu l'école privée dans les déplacements de leurs enfants (en raison aussi de l'éloignement d'un tel établissement, mais le constat reste : les jeunes du privé obtiennent un plus faible

score d'indépendance que les jeunes du public ; ils se déplacent moins sans surveillance.

Tableau 11. L'indépendance spatiale selon deux critères de scolarité

11.1. Selon le fait d'être dans une école privée ou publique

Ecole/Indice	0 pt	1 pt	2 pts	3 pts	4 pts	
Privée	10,2	16,8	27,0	27,6	18,4	100
Publique	6,4	10,6	24,0	35,1	23,9	100

11.2. Selon le jugement sur la scolarité

Elève/Indice	0 pt	1 pt	2 pts	3 pts	4 pts	
Très bon	9,2	14,4	24,8	34,0	17,6	100
Bon	6,9	13,3	26,3	34,9	18,6	100
Moyen, ou pas très bon	6,8	9,5	22,9	31,0	29,7	100

Note de lecture : (1) 35,1% des élèves de l'école publique et 27,6% des élèves de l'école privée obtiennent 3 points à l'indice d'indépendance spatiale. (2) 29,7% des élèves qui sont « moyens » ou « pas très bons » et 17,6% des élèves très bons obtiennent 4 points à l'indice d'indépendance spatiale. Colonne par colonne, en gras le % le plus élevé.

Les très bons élèves sont aussi dans ce cas, par rapport aux élèves moyens ou « pas très bons ». Ce résultat est moins attendu sociologiquement. Il ne peut pas être expliqué par une variable cachée, comme le niveau culturel des parents. Le score maximal d'indépendance diffère de 4% entre les parents très diplômés et les parents peu diplômés ; l'écart est de 11% entre les très bons élèves et les élèves moyens. Est-ce que les premiers sont plus protégés que les seconds, à l'image de l'attention que portent, sans doute, leurs parents à leur scolarité ? Retrouve-t-on ainsi la tension éducative entre la mobilisation pour la réussite scolaire et la logique du développement personnel incluant l'acquisition de l'indépendance spatiale ? Ou, dans une vision plus pessimiste, le fort degré d'indépendance peut-il traduire une certaine indifférence des parents vis-à-vis du destin de leur enfant, plus libre sans doute mais aussi moins soutenu ?

La politique d'indépendance varie aussi selon d'autres facteurs. C'est ainsi que des travaux – notamment américains – démontrent que les enfants dont les parents sont séparés (et aussi ceux de familles recomposées) quittent le domicile familial plus rapidement que les autres enfants. Cette seconde indépendance spatiale prolonge-t-elle le premier niveau d'indépendance spatiale, celle de la circulation urbaine sans accompagnateur adulte ? A observer les résultats, il semble que oui puisque les enfants qui vivent dans une famille monoparentale sont moins souvent accompagnés par un adulte que ceux qui vivent dans une famille bi-parentale (le mariage semble modifier l'affaire).

Tableau 12. L'indépendance spatiale selon l'état matrimonial du parent

Parent/Indice	0 pt	1 pt	2 pts	3 pts	4 pts	
Marié	6,7	12,9	26,4	33,1	20,9	100
Concubin Pacsé	12,1	4,5	24,2	36,4	22,7	100
Séparé, seul	6,2	12,4	18,6	28,9	34,0	100

Note de lecture : 6,7% des jeunes dont les parents vivent ensemble et sont mariés obtiennent 0 point à l'indice d'indépendance spatiale. Plus le nombre de points est grand et plus l'indépendance est forte. En gras, colonne par colonne, le % le plus élevé.

Un parent seul est moins disponible que deux pour prendre en charge éventuellement le travail d'accompagnement. Cette question du nombre – et du temps associé – contraint sans doute la mère (souvent « gardienne ») à insister davantage sur l'indépendance de ses enfants. La contrainte de temps n'est, cependant, pas la seule à intervenir dans la mesure où le degré d'indépendance varie peu selon que le parent interrogé travaille à temps plein, à temps partiel ou reste au foyer. C'est le changement de situation matrimoniale qui semble avoir des effets sur l'éducation : comme si l'enfant d'une famille monoparentale était conduit à passer les portes multiples d'accès à l'âge adulte plus rapidement, aussi bien le déplacement non accompagné que le départ du domicile.

D'autres conditions « objectives » sont, elles aussi, associées à une variation de l'indépendance spatiale. Les parents qui habitent le centre-ville accompagnent moins souvent leur enfant que les parents qui sont logés dans un quartier périphérique. L'avantage du centre est d'offrir dans un espace restreint les équipements scolaires, culturels et sportifs et donc d'éviter de plus longs déplacements.

2.2. Représentations parentales et pratiques enfantines de l'indépendance spatiale

Même si l'idéal éducatif ne se retrouve pas toujours dans les pratiques, il ne faut pas en conclure que les représentations offrent peu d'intérêt. Ces dernières indiquent ce que les parents voudraient faire, la réalisation dépend aussi d'autres conditions, y compris la manière dont les jeunes eux-mêmes acceptent plus ou moins les règles du jeu éducatif. En observant la relation entre les déclarations des parents interrogés concernant l'âge auquel leur enfant pourra sortir « sans être accompagné par un adulte » et l'indice synthétique des déplacements sans accompagnateur adulte, on découvre que représentations et pratiques sont fortement associées. Prenons le cas

du cinéma le soir. 70% des jeunes dont les parents estiment qu'un enfant peut commencer à aller au cinéma sans eux avant 16 ans obtiennent un fort score d'indépendance (3 ou 4 points) contre 34% des jeunes dont les parents ne pensent souhaitable le cinéma sans accompagnateur qu'à la majorité (et 55% des jeunes dont les parents donnent l'âge de 16 ou 17 ans). Pour le cinéma dans la journée, 68% des jeunes dont les parents sont favorables à une sortie sans eux à 14 ans (ou avant) ont un score fort d'indépendance de 68%, contre 43% des jeunes dont les parents n'envisagent une telle sortie qu'à partir de 17 ans.

Tableau 13. Relation entre l'âge idéal de sortie seule selon les parents et l'indépendance spatiale des jeunes

13.1. L'âge idéal pour aller voir, seul, des copains dans la journée

Indice/ idéal	Age	6-11 ans	12-13 ans	14 ans et plus	
0 point		20,0	38,6	41,6	100
1 point		26,2	45,4	25,2	100
2 points		32,5	52,2	15,2	100
3 points		35,4	50,2	12,5	100
4 points		37,4	55,1	6,4	100

13.2. L'âge idéal pour aller au cinéma, seul, dans la journée

Indice/ idéal	Age	7-11 ans	12-13 ans	14 ans et plus	
0 point		3,3	28,4	68,3	100
1 point		9,1	30,3	58,6	100
2 points		9,4	43,8	46,8	100
3 points		15,0	41,8	42,4	100
4 points		19,4	45,4	35,0	100

13.3. L'âge idéal pour aller voir, seul, des copains dans la soirée

Indice/ idéal	Age	8-14 ans	15-16 ans	17-20 ans	
0 point		13,3	43,4	43,3	100
1 point		14,1	43,4	39,4	100
2 points		21,4	47,8	28,6	100
3 points		27,1	47,6	22,7	100
4 points		34,5	48,1	15,6	100

13.4. L'âge idéal pour aller au cinéma, seul, dans la soirée

Indice/ idéal	Age	11-15 ans	16-17 ans	18 ans et plus	
0 point		10,5	53,3	36,6	100
1 point		12,1	52,5	28,3	100
2 points		25,7	55,7	20,7	100
3 points		30,7	51,2	17,8	100
4 points		37,9	51,9	10,8	100

L'âge idéal est fourni par les parents sous la forme d'un chiffre précis. Les regroupements ont donc été établis a posteriori. Le total ne donne pas toujours 100%, certains parents n'ayant pas précisé

d'âge. Note de lecture : 20% des jeunes qui ont 0 point à l'indice d'indépendance spatiale ont des parents qui estiment que l'âge idéal pour aller chez un copain, seul, dans la journée est situé entre 6 et 11 ans. Colonne par colonne, en gras le % le plus élevé.

Les projets des parents de donner une indépendance à leur adolescent plus ou moins tôt déterminent, pour une large part, l'accès au droit de sortir sans adulte. On pourrait approfondir l'analyse en se centrant sur les familles dans lesquelles des contradictions apparaissent. Contrairement à ce qui est souvent observé, la norme est assez souvent en retard par rapport à la pratique. Ainsi un tiers des parents qui déclarent 18 ans pour le cinéma le soir sans adulte ont un jeune qui obtient un score élevé d'indépendance. Ou encore deux cinquièmes des parents qui estiment que 17 ans est le bon âge pour le cinéma seul dans la journée ont, eux aussi, des garçons et des filles qui ont le droit de se déplacer sans eux. La lecture selon les différences ne doit donc pas masquer l'existence de tensions dans la réalisation des normes éducatives. Des parents qui ont des normes de faible précocité peuvent dans la vie quotidienne – en raison du temps qui leur manque, en raison de la pression du jeune... - sont amenés à ne pas les appliquer. Le fait que la pratique d'indépendance soit dans certaines familles plus forte que l'idéal parental renvoie, selon nous, à la force de l'idéal au sein de la société de l'indépendance des jeunes. Très tôt les journaux éducatifs demandent aux parents de laisser leurs petits aller dormir dans une autre famille, valorisent les vacances en colonie de vacances. Selon les normes psychologiques dominantes, les parents doivent apprendre à s'effacer pour que leur enfant apprenne à devenir lui-même. Cette pression peut être contrecarrée au nom d'autres principes – de morale par exemple – ou de l'inquiétude. Mais quelle que soit l'ambiance éducative de leur famille, les jeunes savent cette valorisation de l'indépendance et peuvent en jouer dans la négociation intergénérationnelle.

3. L'indépendance spatiale et les moyens de transport

L'Institut de la ville en mouvement a estimé que la pré-adolescence pouvait, a priori, avoir des problèmes de déplacement : trop âgés pour être dépendants de leurs parents, trop jeunes pour avoir à sa disposition des moyens de transports individuels à moteur : la mobylette n'étant autorisée qu'à quatorze ans et la voiture qu'à dix-huit ans. Dans cette optique, la préadolescence serait une période durant laquelle les jeunes rêveraient d'une indépendance spatiale impossible à acquérir complètement du fait de cette restriction. Dans la première partie, on a observé qu'une partie des parents, sans prendre en compte les moyens de transport, ne sont pas favorables à ce que leur garçon ou leur fille puisse sortir sans accompagnement adulte. C'est pour

eux une question de principe : un jeune de 11, 12, 13 ans n'a pas à se déplacer sans adulte accompagnateur. Rappelons le nombre de ces parents défavorables à ce que le jeune puisse sortir sans eux jusqu'à l'âge de 14 ans (exclu) :

Parents	Copain jour	Cinéma jour	Copain soir	Cinéma soir
défavorables	17%	46%	86%	95%

Note de lecture : 17% des parents sont défavorables à ce que leur enfant puisse aller voir un copain dans la journée, seul, avant l'âge de 14 ans.

Dans la réalité, ces résistances n'ont pas une aussi forte intensité puisque trois quarts (approximativement) des jeunes se rendent au collège, vont flâner ou au cinéma, ou encore rendent visite à un copain sans adulte accompagnateur. Seules les activités extra-scolaires organisées se font avec accompagnateur, l'indépendance ne concernant plus alors qu'une petite moitié des collégiens.

3.1. Les parents taxis

Trois questions posées aux parents permettent de connaître l'estimation du nombre de fois, sur une semaine, où ils avaient pris la voiture – eux ou leur éventuel partenaire – pour aller au collège, pour se rendre aux activités extra-scolaires, et « au total ». 61% des parents interrogés n'avaient pas pris la voiture pour aller au collège au moins une fois, et 51% pour emmener leur adolescent à une activité extra-scolaire. Pour simplifier, dans un premier, ne retenons que le nombre total de trajets en voiture que les parents estiment avoir fait, eux-mêmes ou leur partenaire pour leur fils ou leur fille, pour aller au collège ou à une activité organisée.

Tableau 14. Le nombre de trajets en voiture, effectués par les parents en une semaine

0, 1 trajet	2 à 6 trajets	7 et + trajets	
35,9	36,0	28,2	100

Note de lecture : 35,9% des parents déclarent faire au total, eux ou leur éventuel conjoint, 2 à 6 trajets en voiture pour emmener et ramener leur enfant du collège ou d'une activité organisée.

. Le rôle de parent-taxi n'est pas obligatoire puisqu'approximativement un tiers des parents ne prend jamais sa voiture. Les deux tiers se partagent à peu près par moitié, l'une prend un peu sa voiture et l'autre nettement plus, une fois par jour au moins.

. Ce rôle, lorsqu'il est tenu par un des parents, est joué le plus souvent par la mère que par le père (deux tiers/un tiers). Quelquefois le relais est pris par un grand frère ou une grande sœur (2%) ou par un autre adulte (5%).

. De manière globale, la voiture n'est majoritaire que pour l'activité extra-scolaire. La marche à pied l'est pour les trois autres activités. Le bus (car, tram...) concurrence la voiture pour les allers et retours au collège, pour les autres activités, non. Pour ces dernières, le vélo (et ses dérivés) l'emporte sur le bus.

Tableau 15. Les moyens de transport utilisés par le jeune selon l'activité

Activité/Moyen	Voiture	Pied	Vélo, roller...	Bus	
Collège	22,1	50,2	6,2	21,5	100
Extrascolaire	50,2	29,8	12,1	7,9	100
Non organisée	22,9	53,8	15,3	9,0	100
Visite à copain	23,5	58,4	13,6	4,5	100

Note de lecture : 22,1% des jeunes qui reviennent du collège l'ont fait en voiture. En gras, colonne par colonne, par moyen de transport, en gras le % le plus élevé.

Le primat de la voiture pour les activités extra-scolaires découle de deux facteurs. Les parents sont souvent à l'initiative de cette activité de loisir d'un genre un peu particulier et en prennent en charge la régularité par le fait d'accompagner, ces activités ne sont pas nécessairement dans le quartier. Deuxièmement la distance – approchée par la durée - est plus grande pour l'activité extra-scolaire que pour les activités non-organisées et pour les visites aux copains (la durée du trajet pour le collège n'est pas connue).

Tableau 16. La durée des trajets de retour selon l'activité

	- de 5mn	5-15mn	15-30mn	+ de 30mn	
Extrascolaire	24,7	53,8	16,5	5,0	100
Non organisée	38,0	39,7	15,9	5,8	100
Visite copain	44,7	41,5	10,9	2,9	100

Note de lecture : 53,8% des jeunes ont mis pour le retour d'une activité extra-scolaire entre 5 minutes et 15 minutes. En colonne par colonne, pour une durée de trajet considérée, le % le plus élevé.

Que l'adolescent soit une fille ou un garçon ne fait guère varier globalement l'amplitude du nombre de trajets en voiture. Toutefois en regardant de plus près, c'est-à-dire en tenant compte des activités, on s'aperçoit qu'il existe des différences, faibles pour le collège, moyennes pour les activités informelles, et fortes pour les visites aux copines. Les filles semblent nettement plus surveillées que les garçons :

Tableau 17. Le retour en voiture selon le sexe et l'activité

	Collège	Extrascolaire	Non organisée	Visite copain
Garçons	20,0	49,7	19,2	17,5
Filles	24,2	50,7	26,7	29,6

Note de lecture : 20% des garçons sont revenus du collège en voiture

Le rôle de parent-taxi est-il dépendant pour son exécution du niveau socio-culturel des parents ? A un niveau global, oui puisque moins les parents sont diplômés et moins ils font le « parent-taxi ». Cet écart est surtout perceptible dans le fait de jouer ou non ce rôle plus que dans l'intensité. Près de la moitié des parents peu diplômés et un quart des parents diplômés ne prennent pas leur voiture pour leur fils ou leur fille.

Tableau 18. L'usage de la voiture selon le niveau de diplôme des parents

18.1. Le nombre de trajets en voiture dans la semaine

Diplôme/Nombre	0, 1 trajet	2-6 trajets	7 trajets et +	
Inf. baccalauréat	44,4	29,0	26,6	100
Bac et deug	33,8	39,3	26,9	100
Licence et +	27,5	40,8	31,8	100

18.2. L'usage de la voiture selon le type d'activité du jeune

Diplôme/Type de trajet	Collège	Extrascolaire	Non organisée	Copain
Inférieur bac	21,5%	45,4%	26,1%	18,3%
Bac et deug	22,8%	55,0%	22,5%	24,9%
Licence et +	21,9%	49,8%	19,2%	28,3%

Note de lecture : (1) 44,4% des jeunes dont les parents ne sont pas bacheliers n'ont effectué qu'un voyage au maximum en voiture pendant la semaine. (2) 26,1% des jeunes dont les parents ne sont pas bacheliers sont revenus en voiture d'une activité non organisée. En gras, colonne par colonne, le % le plus élevé.

Peut-être ne faut-il pas surestimer la différence socio-culturelle car la vision se modifie avec les données fournies par les jeunes. Selon ces derniers, chaque milieu semble plutôt se spécialiser dans un type de voyage : les parents faiblement diplômés accompagnent leur adolescent en ville pour des courses peut-être, ou pour aller au cinéma (dans les grands complexes), les parents moyennement diplômés font taxis un peu plus pour des activités organisées et les parents fortement diplômées emmènent leur fils ou leur fille chez les copains.

Les changements avec l'âge

Le rôle de parent-taxi n'est pas aussi important que l'on pouvait s'imaginer, à l'exception des activités de loisirs organisées. Ces dernières sont situées hors du

« cercle » autorisé autour du logement familial, les parents sont alors réquisitionnés pour assurer le déplacement, ce qui leur permet aussi de se rassurer.

Ce rôle de parent-taxi baisse avec l'âge - allant de pair avec l'accroissement de l'indépendance spatiale - sans que ce recul soit très important :

Tableau 19. Le nombre de trajets en voiture selon l'âge du jeune

Age/Nombre	0,1 trajet	2-6 trajets	7 et + trajets	
11 ans	34,1	33,2	32,7	100
13 ans	36,6	36,6	26,8	100
Ecart	+ 2,5	+ 3,5	- 6	100

Note de lecture : 32,7% des jeunes de 11 ans ont fait au moins sept trajets en voiture dans la semaine.

La voiture conserve son avantage pour les activités de loisirs organisées pendant la préadolescence, le statut familial de ces dernières apparaissant compatible avec le maintien des parents au volant. Mais les jeunes vont moins en voiture avec leur parent pour aller chez les copains et au collège. Cette perte est compensée par le bus qui remplace aussi un peu la marche à pied pour les activités non organisées. Le bus joue deux rôles : rendre le jeune plus indépendant de ses parents d'une part et élargir sa zone d'exploration urbaine. La ville s'agrandit pour le jeune, comme le démontrent la perte dans trois activités sur quatre et l'existence d'aucun gain pour la marche à pied. Cette baisse ne signifie pas une transformation radicale du rapport à l'espace urbain puisque la marche à pied reste en tête du classement dans trois cas sur quatre. Bref, les deux moyens principaux à l'entrée du collège – la voiture et la marche – perdent en deux ans de leur importance au profit surtout du bus.

Tableau 20. La variation des moyens de transport selon l'âge et l'activité

20.1. Avec le bus

Age/Trajet	Collège	Extrascolaire	Non organisée	Copain
11 ans	14,2%	8,2%	5,9%	1,4%
13 ans	28,1%	11,0%	13,6%	6,9%
Ecart	+ 14	+ 3	+ 8	+ 5,5

20.2. Avec le vélo, le roller ou la trottinette

Age/Trajet	Collège	Extrascolaire	Non organisée	Copain
11 ans	4,7%	14,2%	13,8%	10,0%
13 ans	7,8%	11,8%	14,3%	15,4%
Ecart	+ 3	- 2	+ 0,5	+ 5,5

20.3. Avec la voiture

Age/Trajet	Collège	Extrascolaire	Non organisée	Copain
11 ans	27,0%	50,0%	24,5%	29,7%
13 ans	18,0%	49,6%	23,8%	21,9%
Ecart	- 9	0	- 1	- 8

20.4. Avec la marche à pied

Age/Trajet	Collège	Extrascolaire	Non organisée	Copain
11 ans	54,0%	27,5%	55,8%	58,9%
13 ans	46,1%	27,6%	48,2%	55,9%
Ecart	- 8	0	- 8	- 3

Note de lecture : 14,2 des jeunes de 11 ans et 28,1% des jeunes de 13 ans sont revenus du collège en bus, ce qui donne un accroissement de 14 points. En gras, les écarts d'au moins 5 points entre les deux âges par type de déplacement.

3.2. Le rapport entre la voiture et l'indépendance spatiale

Le fait d'avoir à sa disposition bus, tram ou métro pour atteindre le centre-ville ne diminue pas l'accompagnement adulte. La possession de la voiture d'une part, et le multiéquipement d'autre part forment deux facteurs limitant l'indépendance.

Tableau.21. L'indice d'indépendance spatiale selon le nombre de voitures du ménage

Voiture/Points	0	1	2	3	4	
Aucune	5,0	2,5	20,0	22,5	50,0	100
Une	4,8	10,4	22,2	37,1	25,6	100
Deux et +	9,7	14,4	27,4	31,1	17,5	100

Note de lecture : 50% des jeunes dont les parents n'ont pas de voiture obtiennent 4 points à l'indice d'indépendance spatiale.

Tableau.22. L'indice d'indépendance spatiale selon le nombre total de trajets en voiture dans la semaine

Trajets en voiture/Indice	0 pt	1 pt	2 pt	3 pts	4 pts	
0-1	1,7	4,4	17,3	41,2	35,4	100
2-6	2,7	12,2	28,5	35,6	21,0	100
7 et +	20,3	21,6	29,4	20,3	8,2	100

Note de lecture : 35,4% des jeunes qui ont effectué au maximum un voyage en voiture dans la semaine obtiennent le maximum de points à l'indice d'indépendance spatiale. Autant il est normal que les jeunes qui circulent beaucoup en voiture aient un faible score (puisqu'ils doivent être accompagnés le plus souvent par un adulte – le frère ou la sœur ont été comptabilisés comme « pair »), autant rien n'interdit à un jeune qui effectue ses déplacements sans voiture d'être lui aussi accompagné par un de ses parents ou un parent d'un copain. Il serait donc possible a priori qu'il n'y ait pas de différence dans ce tableau.

Le degré fort d'indépendance décroît avec le nombre de voitures à disposition. L'automobile qui est vécue souvent sur le mode de la liberté aurait au moment de la préadolescence un effet non prévu, celui de restreindre l'indépendance des jeunes vis-à-vis de leurs parents. L'usage de la voiture est si commode, si pratique, si confortable qu'entre un voyage « seul » à pied, en bus, ou vélo, et un voyage « avec » son père ou sa mère en voiture, le choix se fait en faveur de la dernière option, sous la pression parentale, mais aussi pour répondre à la demande de l'enfant. Pour l'exprimer autrement, entre le parent et l'enfant, un tiers s'interpose, la voiture qui change la donne.

Tableau.23. L'indice d'indépendance spatiale selon les moyens de transport

23.1. Retour du collège

Moyen/Point	0	1	2	3	4	
Voiture	29,8	29,8	32,0	7,7	0,6	100
Pied	1,0	6,1	21,8	41,3	29,9	100
Bus	1,1	10,2	25,0	36,4	27,3	100
Vélo, roller	0	3,9	21,6	49,0	25,5	100

23.2. Retour d'une activité extrascolaire

Moyen/Point	0	1	2	3	4	
Voiture	12,9	19,4	34,0	33,4	0,3	100
Pied	1,4	5,8	17,3	27,4	48,1	100
Bus	1,8	3,6	3,6	21,8	69,1	100
Vélo, roller	0	3,6	11,9	29,8	54,8	100

24.3. Retour d'une activité informelle

Moyen/Point	0	1	2	3	4	
Voiture	23,7	20,8	39,3	15,6	0,6	100
Pied	1,8	8,1	18,2	41,3	30,6	100
Bus	2,9	4,4	22,1	33,8	36,8	100
Vélo, roller	0	7,8	19,8	40,5	31,9	100

24.4. Retour d'une visite à un copain, à une copine

Moyen/Point	0	1	2	3	4	
Voiture	28,1	34,4	29,2	8,3	0	100
Pied	1,0	4,6	24,9	40,5	28,9	100
Bus	0	0	24,3	37,8	37,8	100
Vélo, roller	0	8,1	17,1	45,0	29,7	100

Note de lecture : 29,8% des jeunes qui ont été en voiture au retour du collège obtiennent 0 point à l'indice d'indépendance spatiale. Cet indice était calculé en fonction du nombre de voyages non accompagnés par un adulte. Il est donc normal qu'une relation existe entre l'usage de la voiture (inaccessible, seul, pour un jeune) et un faible indice. Il faut surtout porter son attention sur les trois autres formes de déplacement.

3.3. La satisfaction des jeunes

Tenir compte de la manière dont les jeunes apprécient ou non les déplacements qu'ils font en ville est possible grâce à une question de satisfaction : le jeune pouvait coder le voyage en « agréable », « peu agréable », ou « sans intérêt ». Le niveau de satisfaction dépasse toujours 50% : les trajets les moins appréciés sont ceux du retour du collège ou du domicile du copain (58%), le plus apprécié celui du retour d'une activité « libre » (68%). La longueur du trajet ne fait pas varier le degré de satisfaction.

Le bilan par moyen de transport est clair : le vélo est nettement le plus apprécié et le bus obtient la dernière place. La voiture s'en sort bien : ex-aequo avec le vélo pour le retour de l'activité extrascolaire dont on se souvient que c'est le voyage en automobile le plus fréquent, sinon en seconde ou troisième position au coude à coude avec la marche à pied. Le vélo combine trois facteurs - il s'utilise le plus souvent sans accompagnateur adulte ; il est toujours disponible chez soi ; et il permet d'aller plus loin que la marche à pied – qui engendrent un si fort taux de satisfaction. Le faible usage du vélo (du roller et de la trottinette) doit provenir plutôt des résistances des parents. Le bus qui apporte une plus grande sécurité n'est pas pour autant approuvé. Il y a dans ce type de transport quelque chose qui dérange les adolescents. Les horaires fixes ? La fixité des parcours qui contraint à l'associer toujours avec de la marche à pied ? Son prix ?

Tableau 24. La satisfaction selon la nature du trajet et le moyen de transport

24.1. Pour le retour d'une activité extrascolaire

	Agréable	Sans intérêt	Peu agréable	
Pied	55,8	38,5	6,5	100
Vélo, roller...	65,5	27,4	7,1	100
Voiture	64,6	29,7	5,7	100
Bus	45,5	41,8	12,7	100

24.2. Pour le retour d'une activité non organisée

	Agréable	Sans intérêt	Peu agréable	
Pied	69,4	27,6	3,0	100
Vélo, roller...	78,4	18,1	3,5	100
Voiture	63,0	31,2	5,8	100
Bus	55,9	29,4	14,7	100

24.3. Pour le retour d'une visite à un copain, à une copine

	Agréable	Sans intérêt	Peu agréable	
Pied	56,8	37,5	5,7	100
Vélo, roller...	64,0	31,5	4,5	100
Voiture	58,3	37,0	4,7	100
Bus	43,2	48,6	8,1	100

Note de lecture : 65,5% des jeunes qui sont revenus d'une activité extrascolaire en voiture ont trouvé ce voyage agréable. En gras, colonne par colonne, le % le plus élevé.

Cela est d'autant plus mystérieux qu'un trajet en bus peut se faire à plusieurs, avec des copains. Or ce facteur intervient fortement dans la création de la satisfaction. Les voyages seul sont les moins appréciés, et les trajets avec les amis les plus valorisés. Le fait d'être accompagné par un adulte suscite une réaction variable, plutôt bonne s'il s'agit du retour de l'activité organisée (comme pour la voiture qui va de pair), et plutôt mitigée pour le retour des visites aux copains. Les adultes ne sont pas rejetés en soi, ils peuvent être là à certains moments et ils devraient disparaître à d'autres. En revanche le voyage solitaire est moins apprécié que les autres formes (ce qui ne signifie pas son rejet, plus de la moitié des usages le trouvent « agréable »).

Tableau 25. La satisfaction selon la nature du trajet et la forme du déplacement

25.1. Retour d'une activité non organisée

	Agréable	Sans intérêt	Peu agréable	
Avec adulte	64,7	29,9	5,4	100
Avec pair	81,3	15,6	3,1	100
Seul	55,0	38,7	6,3	100

25.2. Retour d'une activité extrascolaire

	Agréable	Sans intérêt	Peu agréable	
Avec adulte	63,8	30,0	6,2	100
Avec pair	69,9	24,4	5,7	100
Seul	47,3	45,1	7,6	100

25.3. Retour d'une visite à un copain, à une copine

	Agréable	Sans intérêt	Peu agréable	
Avec adulte	60,3	36,2	3,5	100
Avec pair	80,6	12,6	6,8	100
Seul	61,2	41,8	5,8	100

Note de lecture : 81,3% des jeunes qui reviennent d'une activité non organisée avec un copain contre 64,7% des jeunes qui font le retour avec un adulte et 55% des jeunes qui reviennent seul déclarent avoir trouvé ce trajet agréable. Colonne par colonne, en gras le % le plus élevé.

Il faudrait se demander si premièrement les adultes ont aussi un tel rapport au voyage solitaire et si deuxièmement ce sentiment n'entraîne pas ce qui est dénoncé quelquefois dans les usages du portable, le fait de s'en servir dans la rue. Le portable offre en effet un moyen de transformer un voyage solitaire en une promenade

commentée. L'intérêt d'être quelqu'un, directement ou indirectement grâce à un portable, ou encore d'écouter sa musique grâce à un walkman, réside dans la création, au sein de l'espace public, d'un espace privé : tout comme la voiture qui devient un prolongement de son domicile. Le fait d'être non accompagné par quelqu'un, ou par une machine sonore, ou par un livre, situe l'individu dans un espace public de la ville qui reste « public ». Cet individu se sent alors, sans doute, un peu dépossédé, non de son trajet - puisqu'au contraire il est plus libre -, mais d'un sentiment d'humanité (qui s'oppose à l'anonymat). Si cette interprétation est juste, cela démontrerait les tensions que créent la modernité, susceptible de produire de la solitude et en même temps de proposer des moyens de la supprimer, au moins symboliquement⁷.

Quoiqu'il en soit, se confirme une tension entre l'indépendance, marquée par le non-accompagnement par un adulte, et le fait qu'un déplacement est mieux apprécié lorsqu'il est effectué à plusieurs. Il existe donc plusieurs enjeux dans un « bon trajet » en ville : l'indépendance vis-à-vis de l'adulte, mais aussi la compagnie, mais encore le confort apporté par la souplesse d'avoir un chauffeur à sa disposition ou d'avoir un moyen qui vous attend à la sortie (comme un vélo). La production d'un « bon trajet » est complexe puisqu'intervient également le sens du trajet, déterminé par la nature de l'activité – aller chez les copains sans les parents est plus apprécié qu'aller à la piscine ou à l'école de musique.

L'avis critique des parents-taxis

Les parents sont plus critiques que leurs enfants de la fonction parentale de taxi. En effet, ils sont aussi nombreux (47%) à souhaiter faire moins de trajets qu'à ne rien changer (48%) ; une petite minorité (4%) veut bien en faire plus. On a repéré trois facteurs associés à la critique du nombre de trajets en voiture :

- Plus les parents font taxis et plus ils demandent une diminution de leur charge :

Tableau 26. Le souhait sur la charge des trajets en voiture selon le nombre de trajets effectués

Nombre/Souhait	Plus	Autant	Moins	de voyage
0 ou 1 voyage	5,7	60,1	33,5	100

⁷ Le portable doit être rapproché de la messagerie instantanée. Cette dernière forme obtient plus de succès auprès des adolescents (d'après une enquête européenne auprès des jeunes de 12 à 17 ans, citée par *Libération* du 6/08/01) que le courrier électronique. Le « direct » serait-il une dimension constitutive de l'adolescence ?

2 à 6 voyages	5,7	49,6	44,6	100
7 voyages et +	0,6	34,4	65,0	100

Note de lecture : 60,1% des parents qui ne font aucun voyage ou qui en font un seul en voiture souhaitent en faire autant !

Le plaisir d'être avec ses enfants dans son automobile a des limites. Les parents taxis les plus demandés rêvent d'une baisse sensible des trajets. Et les parents peu mobilisés (un voyage dans la semaine) ne réclament pas une augmentation du nombre de voyages. Ils en font peu, ils veulent bien en faire autant ! Un tiers estime même que moins serait mieux. C'est dire que la fonction de « parent taxi » relève plus du point de vue des adultes d'une charge que d'un moment agréable.

- Les parents les plus diplômés voudraient diminuer leur participation plus que les autres (53% contre 44%).

- Les parents qui habitent les quartiers périphériques sont plus mécontents de leur participation : 66% des parents éloignés du centre-ville à plus de 15 minutes en voiture et 40% des parents du centre déclarent vouloir faire moins de trajets. Cette forte différence trahit une lourdeur de la charge, en nombre de fois où il faut être disponible et en temps ainsi mobilisé. [Tableau croisant nombre total de voyages en voiture selon la Q4 distance au centre].

4. Propositions

Les politiques de la jeunesse incluent une des dimensions de l'indépendance spatiale résidentielle⁸ - l'accès à un logement indépendant- mais sous-estiment l'autre dimension, l'indépendance spatiale de circulation. Comment penser une politique de mouvement urbain pour les préadolescents ?

Le désir de mobyette ou de scooter

Le premier réflexe pourrait être de penser que 14 ans n'est pas loin, avec la possibilité légale de l'accès à un véhicule à moteur, une mobyette ou un scooter. Grâce à eux, l'adolescent peut concilier a priori déplacement indépendant, déplacement sans contrainte et élargissement de sa zone d'exploration ce que n'assurent ni la voiture des parents, ni son vélo, ni le bus ou le tram. C'est pourquoi

⁸ Cf. Charvet . Andrieu, P.-J., Labardie F., *Jeunesse. Le devoir d'avenir*, La Documentation française, Paris.

on a demandé à la fois aux parents et aux jeunes leur position vis-à-vis de la mobylette et du scooter (désignés, par simplification, désormais sous le terme unique de mobylette). De ces données croisées, il ressort que:

. Le désir de la mobylette varie peu avec l'âge. 56% des jeunes de 13 ans et 59% des jeunes souhaitent avoir une mobylette. Les parents ne modifient pas, non plus, leur opinion en fonction de l'âge. Le fait de se rapprocher de l'âge autorisant l'usage d'un véhicule à moteur n'engendre ni formation plus grande d'un souhait des jeunes, ni approbation, ni désapprobation parentale devant un tel souhait.

. La mobylette et le scooter appartiennent plus à l'univers des adolescents des couches moyennes et populaires qu'à celui des jeunes des couches supérieures. La moitié de ces derniers affirment ne pas vouloir de mobylette, contre deux cinquièmes des autres jeunes. La position des parents ne varie pas, elle, selon le niveau de diplôme : ils sont aux trois quarts, opposés à l'éventualité de voir leur enfant sur une mobylette. En conséquence, le désaccord entre les générations diminue en montant la hiérarchie des diplômes. L'écart entre le souhait des jeunes et l'approbation des parents (sans tenir compte de la contrainte économique) est de 25% dans les familles de cadre et de 35% dans les autres familles.

Tableau.27. Le rapport à la mobylette et le niveau de diplôme des parents

27.1. Le rapport des parents à la mobylette

	Oui	Non, pour mais	Non, contre +	Non, contre ++	
Inf. Bac	18,5	5,7	6,2	69,7	100
Bac, deug	22,8	4,0	6,6	66,7	100
Licence, +	18,6	4,9	7,2	69,3	100

27.2. Le rapport des jeunes à la mobylette

	Oui, accord	Oui, pas accord	Non pas envie	
Inférieur bac	20,5	40,1	39,4	100
Bac, deug	27,2	34,1	38,6	100
Licence, +	18,9	30,5	50,6	100

Note de lecture : 18,5% des jeunes dont les parents ne sont pas bacheliers ont des parents qui sont pour la mobylette. 20,5% des jeunes dont les parents ne sont pas bacheliers sont pour la mobylette et savent que leurs parents sont également pour. Colonne par colonne, en gras le % le plus élevé.

. La mobylette est une affaire surtout de garçons. Un tiers des garçons et la moitié des filles n'ont pas envie d'un véhicule à moteur. Les parents ont des opinions différenciées également selon le sexe (même si leur opposition est toujours plus forte que celle de la génération suivante). Même si cela n'est pas une surprise – cette différence est très perceptible dans la rue – cela constitue un élément important

dans la définition des politiques : l'identité sexuée du jeune doit être nécessairement prise en compte. Pour des raisons de surprotection parentale, les filles sont plus accompagnées par un adulte, pour des motifs de moindre attirance pour les mobylettes de la part de celles-ci (qui peut retraduire aussi l'intériorisation de cette surprotection parentale), l'indépendance spatiale ne se combine pas facilement avec un moyen de transport indépendant et personnel. On le voit aussi avec l'usage du vélo, la résistance ne vient pas que de la motorisation : le vélo est nettement masculin. Le bus – les observations quotidiennes du contenu des bus nous l'ont aussi appris – est plus féminin.

Tableau 28. Le « sexe » des moyens de transport

28.1. Le « sexe » du bus, du vélo et de la marche, selon le type de retour
Pour le retour du collège

Sexe/ moyen	Vélo	Bus	Marche
Garçon	8,9%	19,3%	51,8%
Fille	3,4%	23,7%	48,6%

Pour le retour d'une activité extra-scolaire

Sexe/moyen	Vélo	Bus	Marche
Garçon	16,4%	7,5%	26,3%
Fille	7,4%	8,3%	33,6%

Pour le retour d'une activité non organisée

Sexe/moyen	Vélo	Bus	Marche
Garçon	21,0%	5,5%	53,8%
Fille	9,4%	12,7%	50,7%

Pour le retour d'une visite à un copain, ou une copine

Sexe/moyen	Vélo	Bus	Marche
Garçon	20,9%	3,9%	57,8%
Fille	6,2%	5,2%	59,0%

28.2. Le sexe de la mobylette, selon les parents et selon les jeunes

Selon les parents

	Oui	Non, pour	Non	Non	
		mais	contre +	Contre ++	
Garçons	23,9	5,3	6,5	64,3	100
Filles	16,3	4,2	6,9	72,6	100

Selon les jeunes

	Oui et accord parental	Oui, et non accord parental	Non pas envie	
Garçons	27,5	38,1	34,5	100
Filles	17,3	32,4	50,4	100

Notes de lecture : (1) 8,9% des garçons et 3,4% des filles ont pris leur vélo pour revenir du collège.
(2) 23,9% des garçons et 16,3% des filles ont des parents qui sont pour la mobylette ou le scooter.

27,5% des garçons et 17,3% des filles sont pour la mobylette et savent que leurs parents sont également pour. En gras, colonne par colonne le % le plus élevé.

Pour circuler les jeunes filles utilisent un peu plus les bus (la différence est sensible pour les loisirs non organisés, 13% contre 6% pour les garçons), sinon elles se font accompagner en voiture. On se croirait dans les romans où la femme se fait raccompagner par un homme... La dépendance par le mode de transport serait une des dimensions de la dépendance sociale de la femme vis-à-vis des autres. Attendre le bus – à la différence de sa mobylette qui est toujours prête – c’est encore être en situation de dépendance, mais à une différence importante près, il ne s’agit plus d’une dépendance personnelle (attendre que son père ou sa mère soit disponible), il s’agit d’une dépendance impersonnelle. Mais l’offre de ce support est généralement moins grande le soir, au moment même où l’inquiétude parentale est plus grande.

. Outre ce handicap de la mobylette, trop sexuée, notons que l’anticipation de la possession de ce moyen de support n’est pas associée à une plus grande indépendance spatiale. On aurait pu penser que les jeunes les plus indépendants rêvaient d’avoir un scooter ou une mobylette pour augmenter encore plus leur distance (en terme d’accompagnement) vis-à-vis de leurs parents en pouvant s’éloigner encore plus du domicile familial. Or le croisement de l’indice d’indépendance avec le désir de mobylette infirme une telle hypothèse. Les parents qui accordent de fait une plus grande indépendance spatiale à leur fils ou à leur fille à la pré-adolescence n’approuvent pas plus la mobylette pour la période suivante. 30% des parents dont le jeune obtient le score élevé d’indépendance (4 points) et 25% des parents dont le jeune a un score nul sont pour une mobylette. Chez les jeunes, seuls ceux qui sont toujours accompagnés par un de leurs parents ont moins envie que les autres d’une mobylette. La relation existe, mais faible, trop faible pour servir de support à une politique générale.

Tableau 29. Le rapport à la mobylette et l’indépendance spatiale

29.1. Le rapport des parents à la mobylette

Indépendance/ Position des parents	Oui	Non, pour mais	Non contre +	Non contre ++	
0 point	23,3	6,7	1,7	68,3	100
1 point	19,2	4,0	5,1	71,7	100
2 points	15,3	4,9	7,9	71,9	100
3 points	24,5	3,3	5,1	67,0	100
4 points	18,4	6,5	10,3	64,9	100

29.2. Le rapport des jeunes à la mobylette

Indépendance/ Position des jeunes	Oui et accord	Oui et désaccord	Non pas envie	
0 point	15,0	38,3	46,7	100
1 point	21,2	36,4	42,4	100
2 points	21,7	35,0	43,3	100
3 points	26,0	31,5	42,5	100
4 points	21,1	39,5	39,5	100

Note de lecture : (1) 71,7% des jeunes qui ont eu 1 point à l'indice d'indépendance spatiale ont des parents qui sont très opposés à la mobylette ou au scooter. (2) 46,7% des jeunes qui n'ont aucun point à l'indice d'indépendance spatiale n'ont aucune envie d'avoir une mobylette. En gras, colonne par colonne, le % le plus élevé.

Inventer de nouveaux moyens de transport

Résumons donc quelques uns des enseignements de cette double enquête:

1. Les jeunes critiquent peu le fait d'être accompagnés par un de leurs parents. A la fin du questionnaire on demandait aux garçons et aux filles s'ils avaient effectué au moins un déplacement en voiture avec un adulte, et à ceux qui répondaient affirmativement (c'est-à-dire les trois quarts), si cela leur convenait. Plus des quarts choisissaient la réponse : « Oui, car j'aime bien être accompagné par un adulte » et seulement un cinquième, l'autre réponse : « Non, car j'aimerais mieux m'y rendre sans être accompagné ».
2. Les jeunes apprécient peu de faire leur trajet seul. Ils aiment la compagnie. Entre les deux types de compagnie, celle de leur parent ou d'un autre adulte ou celle d'un ou des copains, ils préfèrent la seconde. Mais entre le fait d'être avec un parent ou d'être seul, ils préfèrent la première.
3. En conséquence, la voiture a un statut ambigu. D'une part, elle est associée incontestablement avec une faible indépendance spatiale. La moitié des jeunes qui ont été conduit au moins une fois dans la semaine en voiture contre les trois quarts des jeunes sans usage de l'automobile obtiennent un score élevé d'indépendance. D'autre part, comme on vient de le voir ce déplacement est automobile est faiblement critiquée surtout pour certaines activités, comme les « extrascolaires ». Pour se rendre chez un copain ou pour y revenir, les jeunes préfèrent une autre solution. Quand l'activité est décidée avec les parents, encadrée par d'autres adultes – comme pour le sport ou la

culture par exemple – l'intervention complémentaire des parents est et reste « normale », elle permet à la fois d'apporter le confort et la souplesse, et d'ouvrir la possibilité de petites interactions hors du cadre familial. Quand l'activité a pour sens l'immersion dans le monde des pairs, la présence des adultes au début ou à la fin devient moins agréable. Il existe des zones, non de secret (97% des jeunes déclarent que leurs parents étaient au courant de l'activité non organisée), mais de repli, encore plus nécessaire au moment de l'adolescence. Et surtout, le fait de ne pas être accompagné rend volontaire le commentaire éventuel que le jeune peut faire de son activité. Ainsi, lorsque les garçons et les filles reviennent de chez un copain, 28% n'en parlent pas, 15% n'en parlent que parce qu'on leur a demandé et 57% « racontent spontanément cette sortie ».

4. L'indépendance spatiale de circulation est négociée dans un cadre de références où interviennent plusieurs facteurs, notamment : (a) le sexe de l'enfant – les filles sont plus soumises au contrôle parental et donc plus conduites en voiture, sans que cela traduise un mouvement volontaire de leur part, semble-t-il puisqu'elles ne parlent guère plus volontiers à leurs parents que les garçons (25% des filles et 31% des garçons ne parlent pas de leur visite à une copine ou à un copain) ; (b) la distance du domicile familial au centre – le fait d'habiter en pleine ville favorise le déplacement sans adulte accompagnateur ; (c) l'âge, combiné au projet pédagogique des parents⁹ ; (d) la réussite au collège qui freine cette indépendance comme si centration sur les études et accès à la liberté de circulation étaient peu compatibles, comme si pour les garçons et les filles qui réussissaient moins bien la « vie » se déroulait ailleurs, dans la ville, dans le mouvement, dans d'autres satisfactions... La plus ou moins grande précocité de l'indépendance spatiale traduit-elle une variation des priorités que les gens font aux différentes dimensions de leur vie ? Retrouverait-on des résultats comparables avec la précocité sexuelle ?

⁹ Des études complémentaires devraient aider à mieux connaître les raisons qui poussent certains parents à ne pas vouloir que leur enfant sorte sans eux, à resituer la place de l'indépendance spatiale dans le processus éducatif.

Trois directions

De ces observations et commentaires, on ne doit en déduire aucune priorité politique ! En effet, aucun moyen de transport ne permet de cumuler les avantages de la liberté de circulation, de la sécurité matérielle et psychologique, et de l'accompagnement. Trois directions s'imposent :

Le vélo. Il offre deux avantages : il est apprécié fortement (alors que pourtant le trajet peut être effectué seul, ce qui est a priori un obstacle) et il est associé à une forte indépendance spatiale. Les pratiquants du vélo obtiennent des scores élevés - entre 70% et 80% - sont dans ce cas alors que la moyenne de l'échantillon est à 56%. Il manque à ce moyen la sécurité. C'est pourquoi les pistes cyclables, autorisées aux rollers, doivent être développées, et si possible en site propre pour éviter l'indiscipline des voitures.

Cette sécurité accrue devrait lever, au moins en partie, les obstacles sociaux liés au sexe des adolescents. Il reste néanmoins à appréhender la totalité des résistances au vélo associées à cette dimension identitaire.

Le bus. Malgré ses ressources - majoritairement emprunté sans adulte, dans la proportion de 85%, il lie sécurité du déplacement et indépendance – il n'a pas bonne image. L'enquête permet d'appréhender quelques unes des raisons d'une telle résistance. En effet, on proposait aux non-pratiquants seuls (soit 56% de nos pratiquants et 6,5% de pratiquants avec adulte accompagnateur) quatre motifs pour expliquer leur conduite: (a) « Je ne veux pas car j'aime mieux être accompagné d'un adulte », (b) « Je voudrais bien mais mes parents ne veulent pas que je prenne les transports en commun seul » ; (c) les transports en commun à côté de chez moi ne le permettent pas » ; (d) Je n'en ai pas besoin ». Les réponses sont dispersées. Viennent en tête et la critique de l'infrastructure (37%), et le refus des jeunes non pratiquants de prendre en considération le bus (19% parce qu'ils veulent un accompagnateur adulte et 19% parce qu'ils n'en ont pas besoin). Les jeunes qui ne prennent pas le bus parce que leurs parents ne veulent pas ou parce qu'ils voudraient être accompagnés ont un score élevé d'indépendance moins fréquemment que les autres non pratiquants.

Les propositions concernant les transports en commun doivent avoir trois objectifs : augmenter le sentiment de sécurité pour un des groupes de non-pratiquants ; augmenter l'offre pour ceux qui, convertis en partie à l'indépendance spatiale,

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

Le taxi-jeune. Dans le cadre de la lutte contre la dépendance des personnes âgées, des collectivités locales ont mis en place des taxis pour personnes âgées qui permettent à ces dernières d'avoir à leur disposition, pour un prix fixé à l'avance, un service qui va du domicile au lieu désiré. Pourquoi ne pas chercher à prendre exemple sur ces taxis afin de lutter aussi contre la dépendance (d'un autre type) des adolescents et qui pourraient rassurer en même temps les parents?

Une des différences entre les taxis pour personnes âgées et les taxis-jeunes résiderait dans le fait que le trajet pourrait être effectué à plusieurs – combinant le refus du voyageur solitaire et le partage monétaire du prix. On pourrait envisager dans le cadre des emplois jeunes, des voitures (mini-bus ?) et des « accompagnateurs-chauffeurs » qui se tiendraient à la disposition des jeunes dans des conditions restant à définir. Les quartiers les plus éloignés du centre, les plus mal desservis devraient être les cibles centrales de ces expérimentations.

* Directeur du centre de recherches sur les liens sociaux (Cerlis, CNRS-Université de Paris V), et professeur de sociologie à la faculté des sciences humaines et sociales de la Sorbonne. Dernier ouvrage publié : *Libres ensemble. L'individualisme dans la vie commune*, Nathan, 2000.

Annexes

a. Définition de l'échantillon représentatif

L'enquête portait sur les déplacements en ville des préadolescents. C'est pour cette raison que seuls les habitants des villes et des périphéries de ville ont été interrogés.

Deux questionnaires ont été administrés, l'un à des parents du jeune, l'autre au jeune. Parmi les 820 parents, 297 ont un diplôme inférieur au baccalauréat, 290 ont le baccalauréat ou un diplôme bac+2, et 233 un diplôme équivalent au moins à trois

années d'études supérieures. Parmi les 820 jeunes, 211 avaient 11 ans, 303 12 ans et 306 13 ans. 412 sont garçons et 405 sont filles.

b. L'indépendance spatiale selon la position politique des parents

Les prises de position politique sont associées à cet indice d'indépendance spatiale. L'écart – mesuré par le fort et le fort-moyen niveau - entre les adolescents dont les parents sont et ceux dont les parents sont ceux de gauche est de 3%, c'est dire non significatif. A l'autre bout de l'échelle, la différence est plus sensible : c'est dans le milieu de droite que l'on enregistre le score de faible indépendance le plus grand. L'idéologie politique se réfracte en une petite différenciation : c'est entre le faible et le moyen niveau d'indépendance que se marquent les prises de position politique. Une surprise vient de certains parents qui se réclament de l'écologie. En effet, contrairement à ce que l'on aurait pu penser en associant écologie et mouvance soixante-huitarde, des jeunes élevés dans cette mouvance sont accompagnés souvent par leurs parents manifestant ainsi leur peur de la circulation actuelle en ville.

Tableau 30. L'indépendance spatiale selon la position politique des parents

Position/Point	0 pt	1 pt	2 pts	3 pts	4 pts	
Droite	8,9	17,0	20,5	33,9	19,6	100
Centre	7,7	14,1	23,1	29,5	25,6	100
Gauche	5,0	8,1	30,0	35,0	21,9	100
Ecologie	15,1	7,5	20,8	30,2	26,4	100
Aucune	7,3	12,0	26,5	34,2	20,0	100

Note de lecture : 8,9% des jeunes dont les parents de droite et 5% des jeunes dont les parents de gauche obtiennent 0 point à l'indice d'indépendance spatiale. Plus le nombre de points est élevé et plus le jeune s'est déplacé sans accompagnateur adulte. Colonne par colonne, en gras le % le plus élevé.

c. La transmission intergénérationnelle du rapport à la mobylette

Les parents et les enfants n'ont pas, globalement, le même rapport à la mobylette. Mais cette distance intergénérationnelle est réduite puisque que les jeunes qui en ont envie ont des parents qui sont aussi les plus favorables. Et inversement les parents très opposés à ce moyen de transport transmettent leur attitude : 13% des jeunes dont les parents sont « pour » et 51% des jeunes dont les parents sont nettement « contre » n'ont pas envie de mobylette.

Tableau 31. Le rapport des jeunes et le rapport des parents à la mobylette

Parent/Jeune	Oui, accord	Oui, désaccord	Non pas envie	
Oui	77,6	9,7	12,7	100
Non, pour	28,2	38,5	33,3	100
Non, contre+	16,4	43,6	40,0	100
Non, contre++	6,4	41,7	51,9	100

Note de lecture : 77,6% des jeunes dont les parents sont pour lui acheter une mobylette ou un scooter sont, eux aussi pour avoir une mobylette et savent que leurs parents sont d'accord.