La mobilité quotidienne des adolescents de ZUS franciliennes : une correction partielle de l'absence de mixité résidentielle ?

Résumé de l'intervention : dans la plupart des travaux scientifiques, la ségrégation est envisagée prioritairement comme la concentration résidentielle de populations « pauvres ». Cette communication a au contraire pour objectif d'étudier les déplacements quotidiens des habitants de Zones Urbaines Sensibles, afin d'enrichir la compréhension de la vie dans ces quartiers et d'interroger les possibles effets dé- ségrégationnistes de la mobilité. Cette question sera traitée ici à travers le cas spécifique des adolescents, dont la construction identitaire est intimement liée à la possibilité, en se déplaçant, de s'affranchir de la tutelle parentale et de découvrir des territoires jusque là inconnus. Nous verrons alors que la moindre disponibilité en temps, argent et voiture de leurs parents conduit les adolescents de ZUS à un programme d'activité moins riche, axé sur les visites amicales ou les achats, et à une concentration plus importante des déplacements autour du domicile. Cette moindre disponibilité a néanmoins également pour conséquence une autonomie et un usage des transports en commun plus précoces.

***

Cette communication s'articulera en quatre points. Dans un premier temps, je reviendrai brièvement sur le cadre théorique qui m'a amené à m'intéresser à la mobilité des adolescents de ZUS. Puis, j'exposerai l'enquête statistique sur laquelle je m'appuie ainsi que les résultats qu'on peut en tirer. Enfin, j'essaierai dans un dernier temps de resituer ces premiers résultats dans les prémisses d'un travail qualitatif plus fin (Chanteloup les Vignes, Bondy et une ville de province qui reste à définir), ce qui me permettra de faire retour avec vous sur l' « imagination sociologique » nécessaire à la bonne appréhension de l'objet « mobilité ».

I) Pourquoi s'intéresser à la mobilité des adolescents de ZUS ?

Les mobilités quotidiennes des adolescents de quartiers dits sensibles, n'ont jusqu'à présent guère fait l'objet d'investigations empiriques[1]. Pourtant, ces mobilités jouent un rôle central dans la socialisation et l'apprentissage des conduites à cet âge de la vie. Elles fournissent en effet un support au processus progressif d'autonomisation vis-à-vis des principales instances de socialisation traditionnelles que sont la famille et l'école. [2] Cette prise d'autonomie se joue alors principalement dans deux domaines : d'une part, pouvoir se déplacer sans ses parents en privilégiant les déplacements entre pairs ; d'autre part accéder à des lieux jusque là inconnus et par extension à la confrontation à l'altérité que suppose la co-présence dans un espace public.

Cette prise d'autonomie n'est évidemment pas indépendante du lieu de résidence, notamment de son éloignement au centre de l'agglomération : un adolescent de grande couronne francilienne est par exemple beaucoup plus dépendant du ou des véhicules parental que le

[1] A l'exception notable des travaux de M. Kokoreff, «L'espace des jeunes, Territoires, identités et mobilités », *Annales de la recherche urbaine*, n°59-60, pp, 171-179, 1993.

[2] J. Zaffran, « Monter en âge, descendre en ville. Analyse du rapport de l'adolescence au centre-ville », in *Mobilités et temporalités*, Bruxelles, 2005 et F. De Singly, *La liberté de circulation de la jeunesse*, rapport pour l'Institut pour la Ville en Mouvement, 2001.

jeune parisien[3]. L'originalité de notre travail consiste alors à différencier les déplacements des adolescents en fonction du type de quartiers dans lesquels ils résident : alors que de nombreux travaux, tant quantitatifs que qualitatifs, permettent de mieux saisir les dynamiques que mettent en œuvre les mobilités quotidiennes, ils s'intéressent à des catégories de population et non aux résidants d'un territoire donné[4]. La mobilité des adolescents de quartiers sensibles est-elle spécifique par rapport aux autres quartiers? Cette spécificité est-elle le résultat d'un simple effet de composition de ces quartiers avec notamment une surreprésentation de ménages pauvres, ou au contraire la conséquence d'un sous équipement de ces territoires, par exemple en matière d'infrastructures de transport et d'équipements de loisirs [5]?

Par ailleurs, s'intéresser plus spécifiquement aux adolescents de quartiers dits sensibles, permet également d'interroger les possibles effets dé- ségrégationnistes de la mobilité, très rarement pris en compte dans la plupart des approches de la ségrégation, notamment dans les thèses qui font de ces quartiers l'exemple type de la fragmentation urbaine[6].

Parler comme J. Donzelot de « quartiers de relégation » suppose ainsi implicitement que les trois postulats suivants soient vérifiés : d'une part, certaines populations aux caractéristiques spécifiques (généralement la faiblesse des revenus et l'origine ethnique) se trouvent concentrées dans ces quartiers ; d'autre part les externalités négatives de cette concentration résidentielle l'emportent sur les externalités positives (socialisation négative exercée par les pairs, capital social fortement ancré sur le quartier, moindre accès à l'emploi en raison du stigmate attaché au lieu de résidence versus solidarité et accès à des ressources communautaires) ; enfin ces populations seraient en quelque sorte assignées à résidence et n'auraient pas la possibilité de sortir de leur quartier. Ces trois postulats sous tendent alors l'objectif politique affiché d'introduire de la « mixité sociale » dans les quartiers de résidence pour lutter contre la fragmentation urbaine.

Ces trois postulats ne font l'objet d'aucun consensus empirique. Tout d'abord, certains travaux viennent nuancer le constat d'une homogénéisation croissante des lieux de résidence[7], du moins pour la métropole francilienne. De même, la plupart des expérimentations menées aux États-unis ne permettent pas de valider l'hypothèse d'une influence négative de la concentration résidentielle, qui viendrait se surajouter aux difficultés propres des habitants, si ce n'est dans le domaine des résultats scolaires[8]. Notre travail questionne pour sa part le troisième postulat, celui de l' « assignement à résidence ».

---

[3] Sur ce point, voir M.H. Massot, J. Zaffran, « Auto-mobilités urbaine des adolescents franciliens », *Espace populations sociétés*, 2007.

[4] Entre autres catégories, les « pauvres » dans les travaux de Sylvie Fol et les précaires dans ceux d'Éric Le Breton. A notre connaissance, les seuls travaux liant explicitement la problématique des mobilités quotidiennes à un type de quartier de résidence portent sur les périurbains.

[5] La recherche des facteurs explicatifs d'une mobilité spécifique passe alors par l'emploi de modèles de régression logistique, qui permettent d'isoler le poids propre de chaque variable et donc d'observer en partie l'effet propre du cadre urbain. Néanmoins, une influence propre du quartier d'habitation étant inversement proportionnel à l'incomplétude du modèle, elle peut alors très bien « cacher » des caractéristiques inobservées de ses habitants, comme par exemple l'origine ethnique.

[6] J. Donzelot, « La ville à trois vitesses : gentrification, relégation, périurbanisation », Esprit, n° 3-4, p. 14-39, 2004.

[7] E. Preteceille, « La ségrégation sociale a-t-elle augmenté ? La métropole parisienne entre polarisation et mixité », *Sociétés contemporaines*, n° 62, p. 69-93, 2006.

[8] J-Y. Authier, M-H. Bacqué, F. Guérin-Pace (dir), *Le quartier. Enjeux scientifiques, actions politiques et pratiques sociales*, La Découverte, 2007, notamment le chapitre 14 « Effets de quartier : enjeux scientifiques et politiques de l'importation d'une controverse ». Les travaux de sociologie de l'éducation ont bien montré que c'est principalement au niveau scolaire que se font sentir les effets de la concentration résidentielle.

Introduire le thème des mobilités pour enrichir les approches « statiques » de la ségrégation n'est pas une nouveauté. En effet, toute la tradition sociologique issue des travaux fondateurs de Simmel et de l'Ecole de Chicago montre que la localisation résidentielle ne suffit pas à résumer l'inscription dans la ville des citadins. Toute division sociale de l'espace urbain n'est pour eux pas forcément problématique, elle ne le devient que lorsque les possibilités de mobilité deviennent trop faibles. Celles-ci se comprennent de deux manières, pouvoir déménager de son quartier ou avoir la possibilité de se rendre dans d'autres « régions morales » durant la journée[9]. Or, on ne peut postuler sans vérification empirique que les résidants des quartiers dits sensibles se trouvent privés de cette capacité à être mobiles. Ainsi, des travaux aboutissent par exemple à un constat nuancé sur l'absence de mobilité résidentielle des habitants de zones urbaines sensibles.[10]

En ce qui concerne l'objet de cette communication, les mobilités quotidiennes, deux hypothèses peuvent être tirées des travaux de la tradition de Chicago. D'une part, que la concentration résidentielle de certaines populations ne signifie pas mécaniquement, bien au contraire, un ancrage quotidien exclusif sur le lieu d'habitation : *« outre les transports et les communications, c'est la ségrégation elle-même qui tend à faciliter la mobilité des individus. Les processus de ségrégation instaurent des distances morales qui font de la ville une mosaïque de petits mondes qui se touchent sans s'interpénétrer. Cela donne aux individus la possibilité de passer facilement et rapidement d'un milieu moral à un autre et encourage cette expérience fascinante, mais dangereuse, qui consiste à vivre dans plusieurs mondes différents, certes contigus, mais par ailleurs bien distincts »*[11]. D'autre part que les interactions auxquelles donnent lieu cette mobilité, si elles sont d'une autre nature que dans le quartier de résidence ou la sphère familiale[12], n'en sont pas moins socialisantes : « *Ce travail de socialisation, la sociologie urbaine l'analyse autrement que la sociologie de l'éducation et de la famille parce que l'altérité qu'il lui faut prendre en compte n'est pas celle d'autrui, mais celle parfois de « n'importe qui », d'une « non personne » côtoyée dans un métro ou dans un taxi mais que nous ne reverrons pas, avec qui le lien n'est pas de même nature, ou travail d'intercompréhension avec celui qui ne parle pas la même langue* »[13]. Adapté au cas des adolescents, nous poserons l'hypothèse –à questionner- que ces interactions sont d'autant plus socialisantes lorsqu'elles sont réalisées sans les parents, l'expérience de l'altérité étant alors sans doute vécue de manière plus intense[14].

Précisons notre propos, qui n'est évidemment pas d'affirmer que la mobilité quotidienne constitue la « recette miracle » face aux problématiques de fragmentation urbaine. D'une part,

---

[9] Cette mobilité quotidienne n'est pas alors uniquement une affaire de déplacements physiques. Elle se mesure pour reprendre la formule de Park, « par le nombre et la diversité des stimulations auxquelles le citadin doit répondre ». Il est donc par exemple tout à fait envisageable d'intégrer dans cette mobilité quotidienne l'usage de l'ensemble des télécommunications.

[10] JL Pan Ké Shon, « Mobilités internes différentielles en quartiers sensibles et ségrégation », documents de travail de l'INED, 2006, montre ainsi que la mobilité résidentielle est plus importante en ZUS que dans les autres quartiers, ce qui ne doit pas masquer des différences internes fortes : ce sont surtout les habitants les moins défavorisés qui empruntent une trajectoire de mobilité résidentielle ascendante.

[11] R. Park, « La ville. Propositions de recherche sur le comportement humain en milieu urbain », in I. Joseph et Y. Grafmeyer, *L'école de Chicago*, p. 125, Paris, Flammarion, 2005.

[12] « Les interactions dites mixtes sont donc typiquement flottantes et angoissées, agressives et embarrassées, toutes choses qui ne vont pas dans le sens de cette sympathie naturelle, dont on voudrait faire aujourd'hui le ressort de la socialité », I. Joseph, *L'athlète moral et l'enquêteur modeste*, Paris, Economica, 2006.

[13] I. Joseph, op. cit.

[14] M. Breviglieri, « L'arc expérientiel de l'adolescence : esquive, combine, embrouille, carapace et étincelle », *Education et société*, n°19, 2007.

parce qu'il ne faut pas idéaliser la rencontre de personnes issues d'univers hétérogènes de la même manière que de nombreux auteurs idéalisent la mixité sur le lieu de résidence : la coprésence dans un espace public ne peut–elle pas conduire aux mêmes stratégies de mise à distance que décrivent Chamboredon et Lemaire dans l'espace de résidence[15] ? Les vertus socialisantes de la mobilité pointées par les sociologues de l'Ecole de Chicago sont ainsi autant à questionner –mais non à ignorer- que celles de la proximité résidentielle. D'autre part, parce qu'il faut également éviter tout manichéisme sur la question des mobilités quotidiennes. L'absence de mobilité peut ainsi être le signe que l'individu trouve les réponses à ses besoins dans son environnement immédiat : pourquoi me déplacer si j'ai toutes les aménités urbaines à proximité ? L'immobilité n'a ainsi pas le même sens lorsque vous résidez à Paris ou dans une zone faiblement dotés en aménités.[16] Offrir des possibilités de mobilité aux habitants de quartiers sensibles n'est pas alors la réponse finale aux impensés de la politique de mixité sociale, mais un des éléments permettant, en reprenant la formule de D. Béhar, « de donner à chacun les moyens de partir mais également l'envie de rester ».[17]

II) Méthode

Afin de questionner les possibles effets dé-ségrégatifs de la mobilité, il est important de préciser d'une part les données dont nous disposons, mais également le cadre d'interprétation générale de la mobilité dans lequel nous nous situons.

Nous nous appuyons ainsi sur l'Enquête Globale Transports (EGT) menée sous l'égide de la DREIF. Cette enquête permet de décrire tous les 10 ans les déplacements des Franciliens de plus de 6 ans au cours d'une journée de semaine ordinaire et le week-end. Si cette enquête présente certaines limites (taille de l'échantillon, 23565 personnes pour l'ensemble de l'Île de France, dès lors que l'on réfléchit sur une population particulière ; mauvaise prise en compte des menues activités « déambulatoires », c'est-à-dire sans motif précis, des adolescents ; possibilité de biais dans les réponses, car il s'agit d'un carnet rempli devant la personne de référence du ménage), elle constitue la seule source disponible de données quantitatives sur les mobilités quotidiennes et permet de mettre en parallèle les déplacements des adolescents avec ceux de leurs parents.

Nous prenons comme base d'analyse les adolescents de zones urbaines sensibles de la métropole francilienne (ZUS)[18], cette classification administrative permettant d'éviter le flou attaché à la dénomination « quartiers sensibles » et autres « cités ».

---

[15] JC Chamboredon et M. Lemaire, « Proximité spatiale et distance sociale. Les grands ensembles et leur peuplement », *Revue française de sociologie*, 1970.

[16] Sylvie Fol remarque ainsi que l'immobilité n'est connotée négativement que pour les seules populations pauvres, alors qu'elle est plutôt vue comme un indice positif du voisinage et des aménités urbaines à proximité pour les classes supérieures (*Mobilité des pauvres et rapports au territoire*, Mémoire d'Habilitation à Diriger des Recherches, Université Paris I – Panthéon – Sorbonne, 2005). De plus, certains auteurs mettent également l'accent sur les effets pervers que peuvent entraîner « le désenclavement d'un quartier » sans mesure d'accompagnement, notamment l'augmentation de la frustration des plus défavorisés exposés aux richesses des autres quartiers ou la fuite hors du quartier des populations les moins démunies alors que les autres habitants auront plus de difficultés à se saisir de l'offre de transport. Sur ce point, voir A. Begag, « Mobilité et quartiers en difficulté : entre rouiller et s'arracher, réapprendre à flâner », *Actes du séminaire Déplacements et liens sociaux*, CETUR, 1993 et N. Racineux, « Politique de la ville et déplacements. Etudes et actions : tour d'horizon thématique », in *Les transports et la ville*, Actes du séminaire des Acteurs des transports et de la ville, Paris, 1998.

[17] D. Behar, « Banlieues ghettos, quartiers populaires ou ville éclatée », *Annales de la recherche urbaine*, 1995.

[18] Les 751 ZUS présentes sur le territoire sont définies dans le cadre de la loi de novembre 1996 du Pacte de Relance pour la Ville par la présence de « grands ensembles ou de quartiers d'habitat dégradé et par un déséquilibre accentué entre l'habitat et l'emploi » ainsi que par une analyse conjointe des élus locaux et de l'État

Pour mesurer l'éventuelle spécificité de ces quartiers, il est important de ne pas simplement opposer les ZUS à l'ensemble des autres quartiers franciliens, mais d'adopter une description plus fine du territoire. En effet, les caractéristiques des quartiers hors ZUS sont très diverses, mêlant à la fois des quartiers composés quasi exclusivement de classes supérieures et des quartiers à forte dominante populaire sans être forcément classés administrativement en ZUS. Des différences fortes entre ZUS et hors ZUS peuvent ainsi masquer des similitudes entre les ZUS et beaucoup d'autres quartiers. Pour éviter ce biais, nous avons repris la typologie de l'espace francilien élaborée par E. Preteceille en utilisant la catégorie socioprofessionnelle détaillée comme variable descriptive de base et les données du recensement à l'échelle des IRIS (quartiers d'environ 2000 habitants) [19]. Preteceille distingue ainsi trois grands types de quartiers, « supérieurs », « moyens » et « ouvriers », divisés respectivement en six, huit et quatre sous groupe. Or, si la majorité des ZUS se situent en quartiers ouvriers (78,5%), elles ne constituent qu'une petite partie de ces quartiers[20]. Notons à ce propos que si 17% des adolescents de notre échantillon résident en ZUS, près de la moitié des adolescents franciliens vivent en quartiers moyens.

Données de cadrage sur notre échantillon d'adolescents franciliens (EGT, 2001)

Définition d'un adolescent retenu :
Être âgé de 11 à 18 ans ;
Être scolarisé dans un établissement secondaire (collège et lycée) ;
Ne pas disposer du permis de conduire.

Caractéristiques de l'échantillon :
A partir de cette définition, nous disposons d'un échantillon de 2309 adolescents en semaine, dont 401 résident en ZUS, et de 809 adolescents le week-end, dont 120 de ZUS.

Les chiffres que nous présentons concernent plus spécifiquement le week-end, car les écarts observés entre quartiers sont beaucoup plus importants qu'en semaine, où l'école occupe une place majoritaire (en semaine, seul un tiers des jeunes ont une activité extrascolaire, les jeunes passant en moyenne seulement 50 minutes pour ces activités, alors qu'ils y consacrent 425 minutes le week-end), mais les constats qui suivent restent valables en semaine[21].

---

portant sur l'écart de leur situation sociale par rapport au reste de l'agglomération. Ces quartiers ne forment néanmoins pas un ensemble homogène. On rencontre ainsi parmi les ZUS franciliennes une grande diversité de taille, allant de 1200 habitants à 38.000. De même, si les trois quart des ZUS franciliennes regroupent moins de 31% de la population de leur commune d'implantation, le poids des ZUS peut excéder les deux tiers comme à Chanteloup les Vignes ou à Sarcelles. Pour plus de précisions sur le portrait des ZUS franciliennes, se reporter à V. Andrieux et J. Herviant, « Les zones urbaines sensibles en Ile de France en 1999 », *INSEE Ile de France à la page*, n°205, 2001.

[19] E. Preteceille, *La division sociale de l'espace francilien*, Fondation nationale des sciences politiques-CNRS, 2003.

[20] Les habitants de ZUS de notre échantillon sont néanmoins surreprésentés dans les sous catégories « espaces ouvriers et employés précaires et chômeurs » de Preteceille (OPR et OCH dans sa terminologie, les habitants de ZUS constituant respectivement plus de la moitié et des trois quarts des résidants de ces sous catégories), dont les caractéristiques sont assez différentes des autres types de quartiers ouvriers avec une surreprésentation des chômeurs, des Français nés à l'étranger et des étrangers, ainsi que des locataires HLM. Les ZUS sont surreprésentés en banlieue intérieure, alors que les autres quartiers ouvriers se situent plus majoritairement en banlieue extérieure et aux franges de l'agglomération.

[21] Nous nous permettons de renvoyer à notre mémoire de Master 2 pour l'exposition de la mobilité en semaine des adolescents de ZUS.

Il est évident que cet échantillon devient vite limité dès lors que l'on précède à des segmentations fines. Cela nous a conduit à nous limiter aux regroupements suivants : 11-14 ans et 15-18 ans, filles et garçons, résidents de petite et grande couronne, et à ne pas distinguer les ZUS entre elles malgré leur non homogénéité. Tous les résultats qui suivent ont donné lieu à une vérification à l'aide du test du khi deux avec une marge d'erreur maximum de 0,5%.

Afin de comparer les ZUS avec les autres types de quartiers, il est alors nécessaire de construire des indicateurs permettant de caractériser au mieux la mobilité des adolescents avec l'information disponible. Les indicateurs utilisés dans cette communication découlent alors du cadre général d'interprétation de la mobilité définie par Massot et Orfeuil[22], articulant les ressources propres à chaque individu ainsi que les contraintes qui pèsent sur eux. Ces deux auteurs ont alors « opérationnalisé » cette vision de la mobilité dans un certain nombre d'indicateurs, que nous adoptons au cas particulier des adolescents :
-d'une part, des indicateurs permettant de repérer les *capacités d'organisation des adolescents*, notamment la disponibilité en temps et argent des parents ainsi que la possibilité d'accéder aux différents modes de transport
- d'autre part, des indicateurs qualifiant les pratiques de mobilité et relevant de quatre dimensions qui font système : *l'interaction sociale* (temps passé hors du domicile, nombre d'activités extrascolaires, structure du programme d'activité) ; *l'intensité d'usage des différents modes de transport* ; la plus ou moins grande *autonomie dans les déplacements et dans les activités* ; *l'interaction spatiale* qui rend compte des territoires fréquentés (nombre de kilomètres parcourues, sortie hors de la commune de résidence, fréquentation de quartiers socialement différent du lieu de résidence).

En lien avec notre problématique générale sur les possibles effets dé-ségrégatifs de la mobilité des adolescents de ZUS, ces deux derniers indicateurs seront naturellement étudiés de manière approfondie.

III) La mobilité quotidienne des adolescents de ZUS

III.1 Une moindre disponibilité des parents compensée en partie par les transports en commun

Le premier point déterminant pour comprendre les pratiques de mobilité des adolescents de ZUS est une moindre disponibilité de leurs parents dans trois domaines :

- une **moindre disponibilité économique**[23], qui les prive bien souvent, comme nous allons le voir, de l'accès à des activités fortement élastiques au revenu, notamment les loisirs. Or, ces activités sont fortement accompagnées, étant bien souvent un moment privilégié de sociabilité familiale[24];
- une **moindre disponibilité en temps**, liée d'une part au nombre plus important de frères et soeurs ainsi que des familles monoparentales, et d'autre part, malgré un taux de chômage plus important, un nombre d'heures équivalentes passées au travail avec des horaires plus

[22] M-H. Massot et JP Orfeuil, « La mobilité au quotidien, entre choix individuel et production sociale », *Les cahiers internationaux de la sociologie*, 2005.
[23] Cette moindre disponibilité économique est lié en grande partie au fort taux de chômage en ZUS, 19,6% contre 11,5% dans le reste de l'Ile de France en 1999, d'après les données de l'Observatoire nationale des ZUS.
[24] V. Kaufmann, M. Flamm, *Famille, temps et mobilité : Etat de l'art et tour d'horizon des innovations*, 2002.

atypiques que dans les autres quartiers[25]. Quelque soit l'indicateur choisi pour mesurer le temps disponible des parents pour les enfants[26], les ménages de ZUS sont ainsi plus faiblement dotés que dans les autres quartiers;
- une **moindre disponibilité en voiture individuelle**, comme le montre des taux de motorisation nettement inférieurs aux autres quartiers.

	ZUS	Ouvrier	Moyen	Supérieur
Ménage situé dans le premier quart de revenu de notre échantillon	49%	29,2%	18,9%	14,1%
Adolescent avec au moins 2 frères ou soeurs	44,8%	34%	28,7%	24,5%
Ménage avec un actif s'étant rendus au travail avant 7 h ou après 19 heures	27,5%	19,5%	18,6%	11,5%
Ménage bi motorisé (hors Paris intra-muros)	17,1%	40,5%	49,8%	54,4%
Adolescent titulaire de la carte Imagin'R	26,4%	25,4%	27,6%	32,7%
Effectifs	401	608	1364	629

Lecture : 49% des adolescents de ZUS vivent dans un ménage dont le revenu se situe dans le premier quartile de l'échantillon, 44,8% ont au moins deux frères ou sœurs vivant sous le même toit.

Cette dernière indisponibilité peut alors être compensés en partie par l'accès aux transports en commun. Ainsi, un quart des adolescents de ZUS dispose d'un abonnement IMAGINE R, proportion sensiblement équivalente aux quartiers ouvriers et moyens et qui augmente avec la montée en âge (ainsi, logiquement, lorsque le lieu de scolarisation ne se trouve pas dans la commune de résidence. Ce qui pose la problématique du contournement de la carte scolaire et de ses effets, voir M. Oberti sur ce point. On constate en effet en semaine que la distance au lieu de scolarisation est plus faible en ZUS que dans les autres quartiers : est-ce l'indice positif de la présence d'aménités à proximité ou l'effet d'un moindre contournement de la carte scolaire ?). Si l'enquête EGT ne nous permet guère de poser un diagnostic définitif sur la desserte de ces quartiers en transport en commun, notamment au niveau qualitatif (fréquence des bus par exemple), ceux-ci ne semblent pas se caractériser par une moins bonne desserte, même si la distance aux infrastructures lourdes de transport (métro, gares RER et SNCF) y est plus élevé que dans les autres quartiers. Ainsi, parmi les adolescents utilisant les transports en commun pour se rendre à l'école en semaine, ceux de ZUS sont moins nombreux que dans les quartiers moyens et ouvriers à être situés à plus de 600 mètres du transport utilisé. Ce qui s'explique principalement par la sous représentation de ces adolescents dans les agglomérations isolées et les communes rurales d'Ile de France. Ce constat est corroboré par les enquêtes INSEE « conditions de vie des ménages », qui montrent que les habitants de ZUS sont plus nombreux que les autres ménages urbains à juger leurs quartiers bien desservi[27].

[25] Cette moindre disponibilité en temps des parents est plus particulièrement sensible le week-end, période durant laquelle le nombre de parents s'étant rendus au travail est le même que dans les autres quartiers malgré un taux de chômage plus important : le travail des actifs de ZUS est proportionnellement plus important le week-end qu'en semaine en comparaison des autres quartiers.

[26] Ces indicateurs prennent la forme générale suivante: Temps disponible hors travail, pondéré par la structure familiale (monoparentale versus couple et homme versus femme) divisé par une fonction logarithmique du nombre d'enfants de moins de 18 ans dans le ménage. Les écarts entre quartiers dépendent des pondérations, mais plus on distingue la disponibilité des pères et des mères (l'enquête « Emploi du Temps » de l'INSEE montrant que le temps consacré par le père à ses enfants n'évolue pas avec le nombre d'enfants, au contraire des femmes), moins la disponibilité des parents de ZUS est forte. Ce qui est logique, car le différentiel de taux d'activité entre les ZUS et les autres quartiers est plus faible pour les femmes que pour les hommes.

[27] P. Choffel, « les conditions de vie dans les quartiers prioritaires de la politique de la ville », in *Données Urbaines*, n°1, 1996.

III.2. Des déplacements et activités moins accompagnés

Ces trois indisponibilités des parents ont alors pour conséquence une plus grande autonomie des adolescents de ZUS dans deux dimensions : ils sont d'une part moins accompagnés dans leurs déplacements[28] et pratiquent d'autre part moins d'activité en commun avec leurs parents[29](même s'il faut se garder d'assimiler automatiquement autonomie et activité effectué sans les parents : est-on plus autonome lorsqu'on est accompagné par des associations ou des centres de loisirs ?). En effet, contrairement à la vision des « parents taxis », l'accompagnement dans le déplacement conduit dans 80% des cas à une activité en commun. Cet accompagnement se fait majoritairement en voiture, seule une très faible minorité (4%) des adolescents accompagnés l'étant en transports en commun.

Activités extrascolaires	ZUS	Quartier ouvrier	Quartier moyen	Quartier supérieur
Accompagnés	35,3%	50,8%	46,4%	40,5%
Accompagnés en voiture	19,7%	39,6%	36,7%	28,8%
Faites en commun	31,2%	42,6%	38,7%	31,3%
Effectifs	223	445	1027	516

Lecture : 35,3% des déplacements des adolescents de ZUS pour faire une activité extrascolaire sont accompagnés par un parent, 31,2% de ces activités ayant été faite avec un des deux parents.

La prise d'autonomie dans les déplacements et par extension les activités constitue un élément fondamental dans la socialisation des adolescents : plus ils montent en âge, moins les déplacements sont accompagnés par les parents (plus de 70% des déplacements des jeunes de 11 ans sont accompagnés le week-end contre un peu moins de la moitié pour les adolescents de 16 ans ou plus). Mais, cette prise d'autonomie est plus difficile pour certains adolescents, en particulier les filles et les jeunes de grande couronne. Les explications de cette moindre autonomie sont diverses : éloignement des transports en commun en grande couronne, plus grande méfiance des parents à laisser sortir seules les filles[30]. Il n'en demeure pas moins, que ces deux catégories d'adolescents doivent plus que les autres négocier une indépendance partielle avec leurs parents pour pouvoir combiner la prise d'autonomie et la découverte de territoires éloignés de leur lieu de résidence. Il n'est donc pas étonnant que ce soit dans ces deux catégories que les ZUS se distinguent le plus des autres quartiers : alors que dans les autres quartiers, être une fille ou résider en grande couronne accroît fortement l'accompagnement parental, celui-ci augmente faiblement pour les filles en ZUS, voire diminue en grande couronne.

[28] Nous avons considéré qu'un déplacement était accompagné lorsque l'adolescent utilise le même mode de transport qu'un de ses parents, avec une même heure d'arrivée et de départ.

[29] Nous avons considéré qu'une activité était faite en commun lorsque l'adolescent effectue la même activité qu'un de ses parents aux mêmes horaires.

[30] L. Buffet, « La mobilité quotidienne des membres de la famille dans les quartiers défavorisés : processus d'autonomisation et négociation familiale », Colloque AISLF, 2002. Si l'auteur explique la moindre autonomie des filles par leur place spécifique dans la culture des familles immigrées, nous observons ce phénomène dans l'ensemble des quartiers.

Activités extrascolaires accompagnés dans le déplacement	ZUS	Quartier ouvrier	Quartier moyen	Quartier supérieur
Petite couronne	35,2%	49,9%	48,2%	45,9%
Grande couronne	**31,6%**	**54,7%**	**49,3%**	**44,3%**
Garçons	33,1%	44,8%	40,5%	32,6%
Filles	**37,7%**	**56,3%**	**52,4%**	**48,3%**
Effectifs	223	445	1027	516

Lecture : 33,6% des déplacements des adolescents de ZUS sont accompagnés par un parent, 29,1% lorsqu'ils résident en grande couronne.

Cette plus grande autonomie a alors pour corollaire un usage beaucoup moins important de la voiture, mode dominant de l'accompagnement. Sans surprise, les différentiels entre quartiers sont maxima pour les filles et les résidants de grande couronne, deux populations qui comme nous l'avons vu sont plus « captives » de l'accompagnement parental :

	ZUS	Quartier ouvrier	Quartier moyen	Quartier supérieur
Usage de la voiture	43,6%	68,4%	66,2%	63,6%
Petite couronne	41,1%	68,6%	67,1%	59,4%
Grande couronne	**42%**	**69,6%**	**71,5%**	**77%**
Garçons	44,5%	67,4%	64,6%	57,4%
Filles	**42,9%**	**69%**	**67,6%**	**68,9%**
Effectifs	120	209	501	216

Lecture : 43,6% des adolescents de ZUS s'étant déplacés le week-end ont utilisé la voiture parentale.

Les moindres possibilités d'accompagnement parental, notamment en voiture, ont alors pour conséquence un programme d'activités spécifique des adolescents de ZUS : ils effectuent moins d'activités extrascolaires durant le week-end et privilégient plus que dans les autres quartiers les sorties à proximité du domicile ainsi que l'usage de la marche.

III.3. Un programme d'activités spécifique et un primat de la marche à pied.

Le moindre accompagnement parental en ZUS se traduit tout d'abord par une pratique plus faible d'activité extrascolaire chez les filles, alors que les garçons ont quasiment autant d'activités que dans les autres quartiers.

	ZUS	Quartier ouvrier	Quartier moyen	Quartier supérieur
Garçons sans activité extrascolaire	12,6%	16,2%	10,6%	9,2%
Filles sans activité extrascolaire	**27%**	**13%**	**12,7%**	**10,5%**
Effectifs	120	209	501	216

Au-delà du nombre d'activités extrascolaires, la nature de ces activités différencie fortement les ZUS des autres quartiers. Les adolescents de ZUS privilégient ainsi les visites amicales et les promenades, alors que les visites familiales et la pratique de loisirs y sont beaucoup moins prononcées. Cette moindre pratique de loisirs, notamment de sorties au restaurant et aux spectacles, s'explique en partie par la forte élasticité de cette activité au revenu mais également semble t'il par un sous-équipement du quartier en infrastructures de loisirs (d'une part, les modèles de régression linéaire montrent un effet négatif propre de la résidence en

ZUS sur la pratique de loisirs qui viendrait se surajouter à l'effet du revenu, d'autre part les sorties au restaurant et spectacles dans la commune de résidence y sont beaucoup moins répandues que dans les autres quartiers) :

Jeunes avec	ZUS	Quartier ouvrier	Quartier moyen	Quartier supérieur
Loisirs	**38,8%**	**50%**	**52,4%**	**58,9%**
Sport, culture	18,7%	21,5%	29,4%	33,5%
Restaurant, spectacles	9,5%	16,8%	17,5%	26,2%
Promenade	16,3%	21,3%	17,3%	15,5%
Visites	49,4%	41,2%	43,1%	42,6%
Visites familiales	17%	22,4%	19,2%	16,7%
Visites amicales	**35,8%**	**23,9%**	**27,3%**	**29,6%**
Achats	30,1%	28,2%	28,9%	28,9%
Effectifs	120	209	501	216

Lecture : 38,8% des adolescents de ZUS ont pratiqué une activité de loisirs durant le week-end.

Si les adolescents de ZUS privilégient les activités moins onéreuses, leur programme d'activité témoigne surtout d'une concentration plus importante des déplacements autour du domicile en adéquation avec la moindre motorisation de leurs parents. L'opposition entre les adolescents de ZUS et de quartiers ouvriers non classés ZUS est sur ce point exemplaire : les premiers effectuent un grand nombre de visites amicales à proximité du domicile, généralement courtes (50 minutes de moins que dans les autres quartiers, déplacements inclus), alors que les seconds rendent visite beaucoup plus fréquemment à un membre de leur famille et en étant accompagné en voiture par un parent**.** Sur ce point, il est intéressant de noter que le poids de ces visites amicales de proximité dans le programme d'activité est plus fortement marqué en petite couronne, les adolescents de ZUS de grande couronne privilégiant de leur côté les promenades. Un éventuel effet de la plus ou moins grande densité urbaine à proximité du lieu de résidence sur la sociabilité amicale de proximité pourrait être à l'origine de ce phénomène.

Jeunes avec	ZUS	Quartier ouvrier	Quartier moyen	Quartier supérieur
Visite amicale à une personne de la même commune	29,9%	17,5%	20%	19,5%
Promenade dans la commune	13,2%	10,8%	8%	9,2%
Achats dans la commune	20,8%	11,5%	10,8%	9,8%
Effectifs	120	209	501	216

Lecture : 29,9% des adolescents de ZUS ont rendu visite à une personne résidant dans la même commune durant le week-end.

De la même manière, les achats sont réalisés beaucoup plus majoritairement dans la commune de résidence en comparaison des autres types de quartiers. Cette proximité est d'abord le résultat d'une structure des achats relativement spécifique puisque les achats quotidiens et hebdomadaires y sont largement majoritaires, alors que les achats exceptionnels, qui concernent principalement les filles, sont beaucoup moins répandus que dans les autres quartiers. Cette absence d'achats exceptionnels explique en partie que contrairement aux autres quartiers, les garçons de ZUS sont plus nombreux que les filles à se déplacer pour effectuer des achats. Néanmoins, même pour les achats quotidiens, les garçons de ZUS se déplacent plus que les filles, ce que l'on n'observe dans aucun autre type de quartier. Si l'interprétation de cette spécificité reste à mener[31], notons cependant que les adolescentes de

[31] L. Buffet (art. cit.) fournit des pistes d'explication sur ce point, en montrant la difficulté pour les filles à s'approprier l'espace public dans les quartiers sensibles.

ZUS se voient ainsi peut être privés d'une possibilité de sortie du domicile qu'ont au contraire les garçons de ces quartiers. Ce qui explique en partie qu'elles soient beaucoup plus nombreuses que les garçons à n'avoir eu aucune activité durant le week-end.

Garçons avec	ZUS	Quartier ouvrier	Quartier moyen	Quartier supérieur
Achats	**33%**	**19,3%**	24,4%	25,8%
Quotidiens	**13,7%**	**2,1%**	1,6%	2,2%
Hebdomadaires	18,9%	10,7%	10,4%	9,4%
Exceptionnels	7,2%	6,4%	13,6%	15,9%
Effectifs	54	100	250	101

Filles avec	ZUS	Quartier ouvrier	Quartier moyen	Quartier supérieur
Achats	**27,7%**	**36,8%**	33,5%	31,5%
Quotidiens	**4,7%**	**10,3%**	6,9%	5,9%
Hebdomadaires	21,7%	20,7%	14,3%	9,3%
Exceptionnels	**6,2%**	**12,6%**	**16,3%**	**21,7%**
Effectifs	66	109	251	115

Cette proximité dans les déplacements a alors pour corollaire un primat de la marche à pied, le lieu d'activité ayant été rejoint plus d'une fois sur deux en marchant, contre un peu moins d'un tiers dans les autres quartiers.

	ZUS	Quartier ouvrier	Quartier moyen	Quartier supérieur
Nombre d'activités extrascolaires	1,8	2,2	2,1	2,5
Avec usage de la **marche** pour s'y rendre	**1**	**0,7**	**0,7**	**0,9**
Avec usage de la **voiture**	**0,5**	**1,1**	**1,1**	**1**
Effectifs	120	209	501	216

Lecture : en moyenne, les adolescents de ZUS font 1,8 activité extrascolaire chaque week-end, et une activité à laquelle ils se sont rendus en marchant.

III.4. Plus de temps passé au domicile et moins de sorties hors de la commune…

Les adolescents de ZUS ont donc un programme d'activité en adéquation avec la moindre disponibilité parentale, en privilégiant les déplacements de proximité et l'usage de la marche. Ce programme d'activité spécifique a alors pour conséquence une présence au domicile plus importante que dans les autres quartiers ainsi que des déplacements moins lointains et tardifs.

Les adolescents de ZUS sont ainsi présents en moyenne 94 minutes de plus à leur domicile que les autres jeunes, ce phénomène étant logiquement encore plus marqué pour les populations les plus immobiles, c'est à dire les résidants de grande couronne et les filles. Ces dernières restent 33 minutes de plus au domicile que les adolescents de ZUS, alors que dans les autres quartiers l'écart entre les genres est légèrement supérieur au quart d'heure.

Emploi du temps en minutes	ZUS	Quartier ouvrier	Quartier moyen	Quartier supérieur
Domicile	**2449,6**	**2368,3**	**2360**	**2305,3**
Ecole	34	41,8	48,5	57,1
Trajet vers domicile	35,9	42,7	45,8	50,3
Visites amicales **Visites familiales**	103 113,4	58,8 158,6	92,2 133,7	103 120,8
Loisirs Promenade Sport Resto, Spectacles	87,9 27,2 45,3 15,4	123,9 37 49,2 37,6	130 26,3 60,5 43,3	167,2 20,1 76,4 70,7
Achats	40,9	40,8	38	39,8
TOTAL	2880	2880	2880	2880

Lecture : Durant les 48 heures du week-end, les adolescents de ZUS restent en moyenne 2449,6 minutes au domicile soit un peu moins de 41 heures, contre 2363 minutes pour l'adolescent moyen.

Les adolescents de ZUS restent donc plus longtemps au domicile familial que dans les autres quartiers, mais ils se déplacement également moins tardivement et ont une interaction spatiale plus faible que dans les autres quartiers. Ce constat est valable pour tous les adolescents de ZUS, mais il est accentué pour les filles et les résidants de grande couronne en raison de leur plus forte captivité de l'accompagnement parental :

Adolescents sortis après 19 heures	ZUS	Quartier ouvrier	Quartier moyen	Quartier supérieur
Garçons	27,2%	21,2%	26,5%	39,4%
Filles	**8,9%**	**32,3%**	**32,3%**	**40,5%**

Lecture : 8,9% des adolescentes de ZUS se sont déplacés après 19 heures durant le week-end.

Adolescents sortis de leur commune	ZUS	Quartier ouvrier	Quartier moyen	Quartier supérieur
Garçons	51,2%	62,1%	62,4%	64,1%
Filles	**42,8%**	**69,3%**	**66,7%**	**70,9%**

Lecture : 51,2% des adolescents et 42,8% des adolescentes de ZUS sont sortis de leur commune durant le week-end.

Distance parcourue (km)	ZUS	Quartier ouvrier	Quartier moyen	Quartier supérieur
	11,9	18,8	20,1	19,3
Garçons	14,2	17,1	20,1	18,1
Filles	**10**	**20,4**	**20**	**20,4**
Petite couronne	11,7	15,5	19	17,9
Grande couronne	**9,8**	**21,4**	**22**	**25,5**

Lecture : les adolescents de ZUS parcourent en moyenne 11,9 kilomètres à vol d'oiseau chaque week-end.

Cette interaction spatiale plus faible a alors des conséquences sur le type de quartiers fréquentés. En effet, cette proximité dans les déplacements vient se surajouter à un voisinage socialement plus homogène en ZUS. Ainsi, près de 19% des adolescents de ZUS de notre échantillon se situent à plus de 650 mètres de quartiers moyens ou supérieurs, contre un peu moins de 15% pour les adolescents de quartiers ouvriers. En raison de contraintes techniques propres à l'EGT, nous ne disposons que des données de fréquentation des types de quartiers pour la semaine, mais nous pensons que les résultats iraient dans le même sens le week-end car les différentiels de sortie de commune entre quartiers y sont relativement similaires : les

adolescents de ZUS sont moins nombreux que ceux de quartiers ouvriers et moyens à fréquenter des quartiers socialement différents du lieu de résidence.[32]

	ZUS	Ouvrier (hors ZUS)	Moyen (hors ZUS)	Supérieur
Adolescents s'étant rendus en quartier ouvrier	**100%**	**100%**	**49%**	**21,6%**
Adolescents s'étant rendus en quartier moyen	**63,9%**	**80%**	**100%**	**73%**
Adolescents s'étant rendus en quartier supérieur	**18,4%**	**24,9%**	**43,6%**	**100%**
Effectifs	401	608	1364	629

Lecture : 49% des adolescents résidants en quartiers moyens se sont rendus dans un quartier ouvrier durant la journée (semaine).

Doit-on en conclure que la plus grande concentration des déplacements autour du domicile en ZUS minore le possible effet de dé-ségrégation de la mobilité ? Sur ce point, tout dépend des hypothèses posées sur les effets socialisants de la mobilité au moment de l'adolescence : les effets socialisants de la mobilité sont-ils les mêmes selon que les déplacements et activités auxquelles elles donnent lieu sont accompagnés par les parents?
En effet, l'interaction sociale et spatiale plus faibles en ZUS est le résultat du moindre accompagnement parental, mais si on s'intéresse aux seules activités réalisées sans les parents, les adolescents de ZUS ne sont pas moins mobiles que les autres et se caractérisent même par un usage plus précoce des transports en commun.

III.5. … mais une autonomie et un usage des transports en commun plus précoce

Les adolescents de ZUS, notamment les garçons, compensent en effet les effets de la moindre disponibilité parentale par des activités réalisés de manière autonome. Ils sont ainsi plus nombreux que dans les quartiers ouvriers et moyens à avoir réalisé une activité extrascolaire sans leurs parents. Or, si une proportion importante de ces activités autonomes est effectuée à proximité du domicile, une partie d'entre elles élargissent les territoires fréquentés, comme le montre la reprise des indicateurs d'interaction spatiale. Les écarts entre quartiers sont alors beaucoup plus faibles que pour l'ensemble des déplacements, notamment pour les plus jeunes et les garçons :

Adolescents avec activité autonome en dehors de leur commune	ZUS	Quartier ouvrier	Quartier moyen	Quartier supérieur
	25%	**28%**	**30,7%**	**40%**
Garçons	30,9%	31%	32,6%	39,3%
Filles	20%	24,7%	28,6%	40,5%
11-14 ans	**20,8%**	**18,3%**	**24%**	**36,7%**
15-18 ans	29,8%	37,4%	38,2%	43,6%

Lecture : 25% des adolescents de ZUS ont réalisé une activité hors de leur commune et sans leurs parents

[32] Notons néanmoins, sans doute en raison de l'homogénéité sociale croissante de Paris, que ce sont les adolescents de quartiers supérieurs parisiens qui se déplacent le moins fréquemment dans des quartiers socialement différent de leur lieu de résidence.

Distance parcourue sans les parents	ZUS	Quartier ouvrier	Quartier moyen	Quartier supérieur
	6,9	6,1	7,7	8,5
Garçons	**9,7**	**6,2**	**8,6**	**9,5**
Filles	4,6	5,9	6,7	7,7
11-14 ans	**6,2**	**4,7**	**5,5**	**7,2**
15-18 ans	7,8	7,6	10	9,9

Cet élargissement passe alors par l'usage des transports en commun, mode de l'autonomie par excellence (85% des trajets en TC ne sont pas accompagnés par les parents). Les adolescents de ZUS sont ainsi plus nombreux que dans les quartiers ouvriers et moyens à utiliser ce mode. Si l'éloignement au centre de l'agglomération diminue fortement l'usage des TC, la possession d'une carte Imagine R est très discriminante, un tiers des possesseurs l'ayant utilisé durant le week-end.

Adolescents ayant utilisé les TC sans les parents	ZUS	Quartier ouvrier	Quartier moyen	Quartier supérieur
	15,4%	12,4%	11%	15,5%
11-14 ans	**14,5%**	**3,9%**	**5,4%**	**11,2%**
15-18 ans	16,4%	20,8%	16,8%	20%

Lecture : 15,4% des adolescents de ZUS ont utilisé les transports en commun sans leurs parents pour se rendre sur le lieu de leur activité.

La reprise des indicateurs d'interaction sociale et spatiale appliqués aux seules activités et déplacements réalisés de manière autonome montre ainsi que les adolescents de ZUS ne se caractérisent pas seulement par la concentration des activités autour du domicile, mais également par une mobilité autonome en dehors de la commune tout aussi intense que dans les quartiers ouvriers et moyens. Cette autonomie semble alors être expérimentée de manière plus précoce (et subie ?) que dans les autres quartiers, à l'exception des résidants de Paris intra-muros : alors que les 11-14 ans de ZUS sont beaucoup plus autonomes et utilisent plus les TC que les autres adolescents de même âge, ces pratiques évoluent faiblement avec la montée en âge au contraire des autres quartiers.

IV) Conclusion et pistes de recherche qualitative

L'enquête EGT nous fournit donc quelques pistes d'analyse pour répondre aux problématiques posées dans notre cadrage théorique.

Nous avions tout d'abord posé comme hypothèse que l'enjeu de la mobilité à l'adolescence était double : pouvoir s'affranchir de la tutelle parentale et découvrir de nouveaux territoires. Sur ce point, les adolescents de ZUS sont très spécifiques : en raison notamment de la moindre disponibilité économique, de transports et de temps de leurs parents, ils sont beaucoup moins accompagnés dans leurs déplacements que les autres adolescents et ont moins accès à la voiture. Ce moindre accompagnement a alors pour première conséquence une pratique plus faible d'activités extrascolaires (notamment pour les plus « captifs », filles et résidants de grande couronne), réalisées plus souvent autour du domicile. Venant se surajouter à un caractère socialement plus homogène du voisinage, ces déplacements moins lointains conduisent les adolescents de ZUS à moins fréquenter des quartiers moyens et supérieurs que les autres adolescents.

Mais, cette moindre disponibilité des parents conduit également les adolescents de ZUS à expérimenter de manière plus précoce que dans les quartiers ouvriers et moyens l'autonomie dans les déplacements et les activités, ainsi que l'usage des transports en commun, même si à partir de 15 ans, ils deviennent moins nombreux que dans les autres quartiers à exercer des activités autonomes.

Si nous avions envisagé que la mobilité pouvait avoir en partie un effet correcteur sur les effets de la concentration résidentielle, ces premiers résultats ne peuvent donc donner que des indications et ouvrent plus de questions qu'ils n'apportent de réponses. Plusieurs axes restent donc à développer à partir d'un travail qualitatif plus fin :
- pour interpréter l'accès à l'autonomie plus précoce en ZUS, affiner nos hypothèses sur les effets socialisants de la mobilité chez les adolescents en cernant ce qui se joue précisément dans les déplacements et activités auxquelles la mobilité donne lieu;
- pour interpréter les effets de la moindre disponibilité parentale et le caractère moins lointain des déplacements, s'intéresser aux aménités urbaines présentes dans ces quartiers, à la manière dont la concentration des déplacements autour du domicile est vécue et à ses conséquences sur le rapport à la « ville » de ces adolescents.

Par ailleurs, en raison de la faiblesse de notre échantillon, nous avons mené un raisonnement général sur les adolescents de ZUS, ne distinguant qu'en fonction du genre et de l'éloignement au centre de l'agglomération. Les différences internes aux ZUS et aux adolescents de ces quartiers, réussite scolaire, rapport à la rue et origine ethnique notamment, devront donc être étudiés plus finement (en reprenant les classifications qu'ont pu faire Sauvadet, Kokoreff et Marlière)**.**

Ce travail quantitatif devra alors être particulièrement attentif à la dimension spatiale, que ne résume pas l'éloignement au centre de l'agglomération (à Bondy, on observe ainsi une forte densité urbaine autour de la ZUS, mais une séparation interne à la ville matérialisée par le passage d'une nationale et au niveau symbolique par l'opposition Bondy Nord/Bondy Sud : les habitants de la ZUS ne se servent pas majoritairement de la gare RER situé au sud de la ville, car sont aussi proche de la station Aulnay du RER B // à Chanteloup, éloigné de 44 km de Paris, la ZUS donne au contraire directement sur la gare, les ruptures internes à la ville sont moins marquées qu'à Bondy, mais très faible densité urbaine autour de la ville coincée entre deux localités « bourgeoises », Andrésy et Triel).

Si notre enquête qualitative vient juste de commencer, nous nous permettons quelques remarques qui permettent aussi de mieux comprendre les résultats quantitatifs déjà exposés et d'éviter certains écueils interprétatifs :
- il ne faut pas céder à une version radio centrée de la mobilité autour de Paris : on remarque une vision de la capitale qui n'est pas forcément « la ville lumière attractive » décrite par les Pinçon (notamment en ce qui concerne les arrondissements du Nord Est parisien), mais également la présence d'autres centralités urbaines en Ile de France (Saint Denis, Cergy…)
- encore une fois, il ne faut pas idéaliser la mobilité et l'usage des transports en commun : d'une part, l'usage des TC peut être très routinier dans certains cas (autour de la ligne A du RER pour les jeunes de Chanteloup : La Défense, Champs Elysés, Châtelet), d'autre part, la mobilité peut également être le résultat du « désoeuvrement » (jeune rencontré qui est déscolarisé et passe sa vie dans les trains, car peu de jeunes de son âge présents durant la journée). De la même manière, le primat de la marche à pied en ZUS ne doit pas forcément être interprété comme un enfermement : les jeunes peuvent trouver des espaces facteurs d'anonymat en marchant (parc municipal à Chanteloup, canal à Bondy).

Des méthodes originales doivent alors être mises en œuvre pour enrichir les résultats quantitatifs et éviter les écueils interprétatifs :
- réalisation de cartes mentales (K. Lynch) et de « récits de ville » (Roulleau-Berger) pour saisir les représentations de l'espace des adolescents de ZUS. L'idéal étant de disposer d'un point de comparaison avec un quartier proche géographiquement mais d'une autre couleur sociale (je pense notamment aux quartiers moyens mélangés d'E. Preteceille).
- mise en place d'observation fine des micro-interractions auxquelles donne lieu la cohabitation des adolescents avec les autres usagers de l'espace public. A la fois dans les lieux de mobilité, mais également dans les transports en commun (cohabitation dans les Transports en commun qui peut être problématique, à tel point qu'il y 5 ans la SNCF a fermé provisoirement la gare de Chanteloup. Il faut s'intéresser sur ce point à l'appropriation de l'espace dans le train, beaucoup de ces jeunes se déplaçant à l'intérieur de la rame alors que le reste des voyageurs est immobile). En évitant de se concentrer seulement sur les moments de tension entre usagers de l'espace public, mais en prêtant également attention au travail effectué permettant la coprésence.

Il ne s'agit bien entendu que de pistes de réflexion, je n'en suis qu'au début de ma recherche et j'espère que vos suggestions pourront m'aider à avancer.