



HAL
open science

Être jeune dans le périurbain de Sens, questions de méthode et premières réflexions

Catherine Didier, Monique Poulot

► **To cite this version:**

Catherine Didier, Monique Poulot. Être jeune dans le périurbain de Sens, questions de méthode et premières réflexions. Colloque Politiques d'accueil et mobilité dans les territoires ruraux : l'action publique face aux nouvelles géographies des modes de vie. Lyon 8 et 9 décembre 2011., Collectif Ville-campagne et ENS, Dec 2011, Lyon, France. halshs-01145931

HAL Id: halshs-01145931

<https://shs.hal.science/halshs-01145931v1>

Submitted on 27 Apr 2015

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Etre jeune dans le périurbain de Sens, questions de méthode et premières réflexions

Catherine DIDIER-FEVRE, doctorante à Paris Ouest Nanterre La Défense, GECKO.
Monique POULOT, professeure d'université à Paris Ouest Nanterre La Défense, GECKO.



200 avenue de la République
92 001 Nanterre
<http://www.u-paris10.fr/>
catherine.didier-fevre@wanadoo.fr

Mots clés : mobilité, jeunes, périurbain, déménagement, transports scolaires

Résumé :

« *On devrait construire les villes à la campagne car l'air y est plus pur !* » tel était le souhait d'Alphonse Allais. C'est pour réaliser leur « *désir de vert* » (Urbain, 2002) et pour donner à leurs enfants un environnement plus sain que le périurbain est plébiscité par les familles. Dans le contexte du vieillissement de la population, le périurbain compte plus de trois jeunes pour deux personnes âgées (Sophie Louargant et Emmanuel Roux, 2010). C'est donc bien l'espace de la jeunesse.

Pourtant, les études sur cette population périurbaine sont rares. La définition de la jeunesse, en elle-même, est difficile à élaborer. L'approche de cet âge intermédiaire (« *entre-deux* » entre l'enfance et l'âge adulte) s'est faite par le biais de lycéens habitant le périurbain. L'espace retenu pour cette étude est celui du nord de l'Yonne. Situé aux franges de l'agglomération parisienne, ce territoire est en proie à un vaste mouvement de périurbanisation, engagé depuis les années 1970 et qui a légèrement tendance à se ralentir. Il profite du desserrement des activités logistiques de la région capitale ainsi que de l'arrivée d'actifs franciliens (parmi lesquels les cadres sont fortement représentés). L'agglomération de Sens polarise les mobilités des actifs mais aussi des scolaires, en raison d'une offre de services très concentrée.

Dans cet espace d'« *entre-deux* », à mi-chemin de la ville et de la campagne, la question des mobilités se pose avec une acuité particulière pour des individus en pleine construction et qui ne sont pas autonomes au niveau de leurs déplacements. La notion de « *captifs du périurbain* » (Rougé, 2005) semble encore une hypothèse de travail féconde au vu du public concerné.

« *On devrait construire les villes à la campagne car l'air y est plus pur !* » tel était le souhait d'Alphonse Allais. C'est pour réaliser leur « *désir de vert* » (Urbain, 2002) et pour donner à leurs enfants un environnement plus sain que le périurbain est plébiscité par les familles. Dans le contexte du vieillissement de la population, le périurbain compte plus de trois jeunes pour deux personnes âgées (Sophie Louargant et Emmanuel Roux, 2010). C'est donc bien l'espace de la jeunesse.

Pourtant, les études sur cette population périurbaine sont rares. La définition de la jeunesse, en elle-même, est difficile à élaborer. François Bégaudeau et Joy Sorman (2010) en résumant, ainsi, les enjeux en indiquant : « *En tout cas, si « jeune » ça va du premier string au premier CDI, ou de la puberté au premier enfant, alors des 10 – 30 ans peuvent se dire jeunes.* » La jeunesse, dont il est question ici, répond à une définition plus circonscrite. L'approche de cet âge intermédiaire (« *entre-deux* » entre l'enfance et l'âge adulte) s'est faite par le biais de lycéens habitant le périurbain. Scolarisés, engagés dans des études qui doivent les mener à passer un baccalauréat général ou technologique, ils sont âgés entre 15 et 20 ans. Ils vivent un « *âge où tout oscille* »¹ et combinent leur domiciliation périurbaine à leur aspiration d'émancipation.

L'espace retenu pour cette étude est celui du nord de l'Yonne. Situé aux franges de l'agglomération parisienne, ce territoire est en proie à un vaste mouvement de périurbanisation, engagé depuis les années 1970 et qui a, légèrement, tendance à se ralentir. Il profite du desserrement des activités logistiques de la région capitale ainsi que de l'arrivée d'actifs franciliens. L'agglomération de Sens polarise les mobilités des actifs mais aussi des scolaires, en raison d'une offre de services très concentrée.

Dans cet espace d'« *entre-deux* », à mi-chemin de la ville et de la campagne, la question des mobilités se pose avec une acuité particulière pour des individus en pleine construction et qui ne sont pas autonomes au niveau de leurs déplacements. La notion de « *captifs du périurbain* » (Rougé, 2005) semble encore une hypothèse de travail féconde au vu du public concerné.

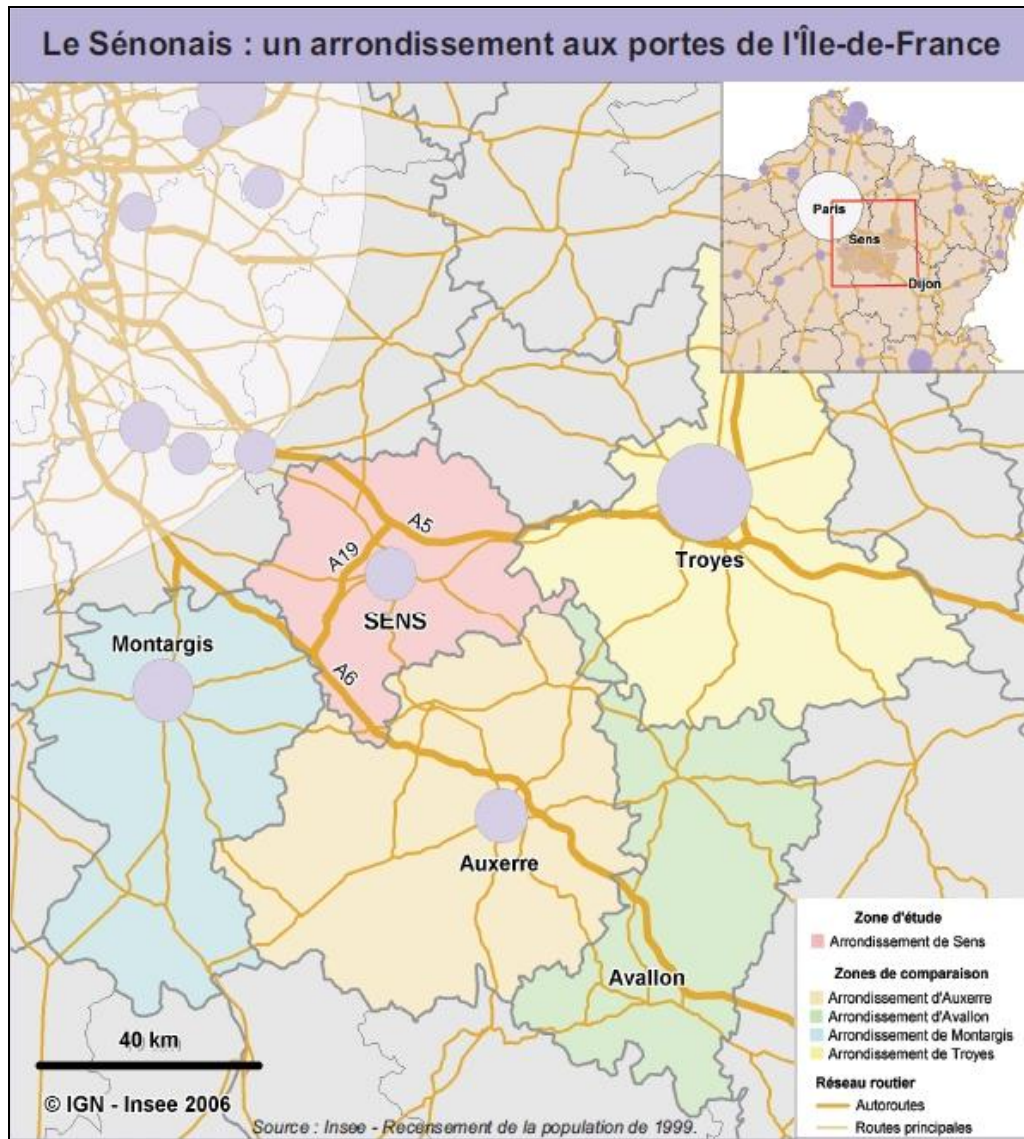
Peut-on considérer les lycéens périurbains comme des « *captifs* » ? Quelles stratégies sont mises en œuvre par cette population pour bouger et s'affranchir de leur domiciliation périurbaine ? Comment les approcher ?

Aborder la jeunesse du périurbain nécessite d'inventer un terrain en mettant à profit un contexte particulier de recherche. Puis, quelques pistes (tirées d'un premier travail mené dans le cadre d'un Master 2 Recherche, à approfondir lors d'un travail de thèse) seront développées pour rendre compte des mobilités juvéniles périurbaines.

¹ « Vies de jeunes. L'âge où tout oscille ». Web documentaire, *Le Monde.fr*. Juin 2011. http://abonnes.lemonde.fr/societe/visuel/2011/06/10/vie-de-jeunes-a-l-age-ou-tout-oscille_1534639_3224.html

I. Etre jeune en périurbain : un terrain de recherche à inventer.

1. Un terrain périurbain de ville moyenne, en marge francilienne.

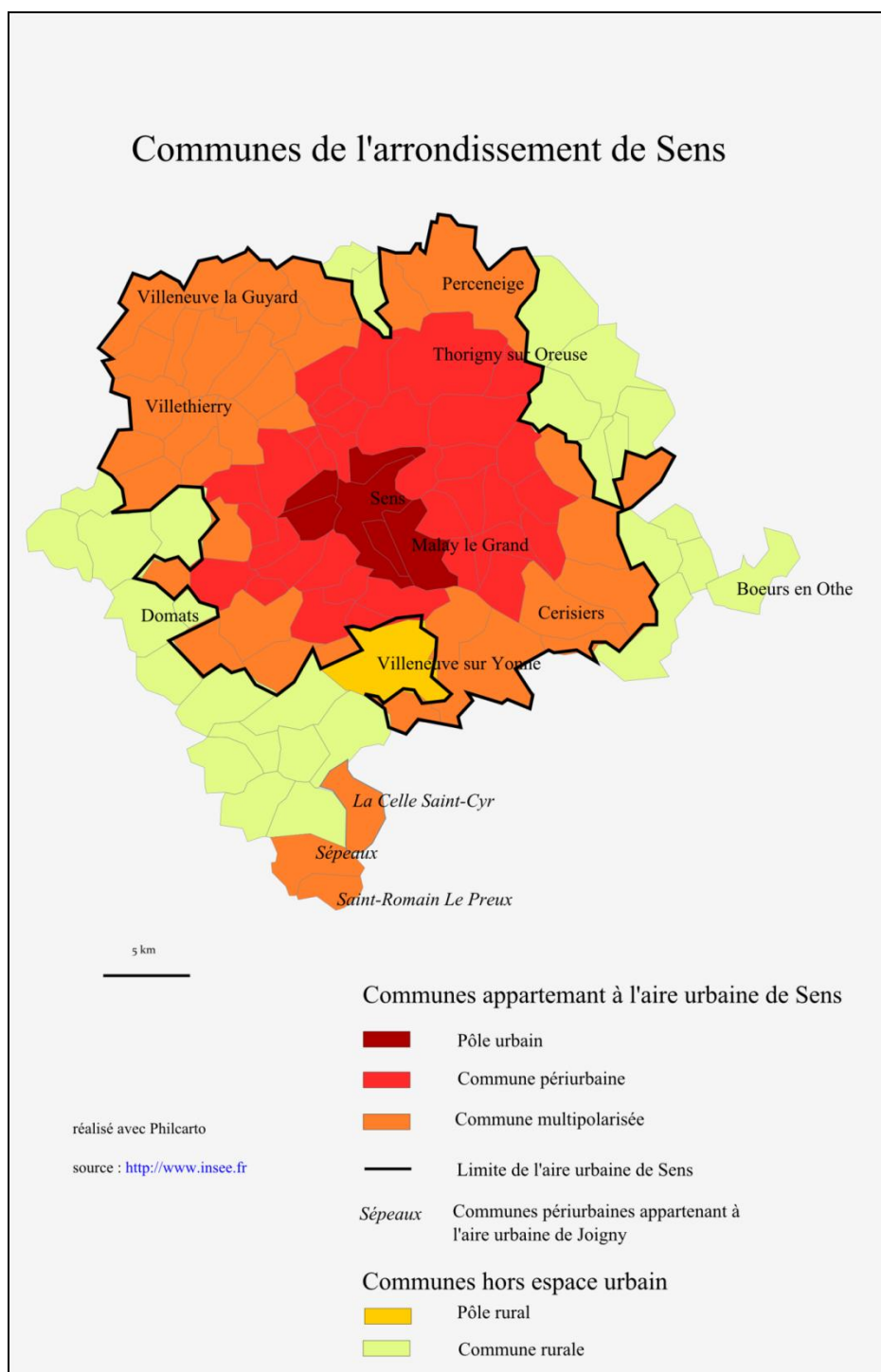


Source : Le Sénonais : le défi de l'attractivité

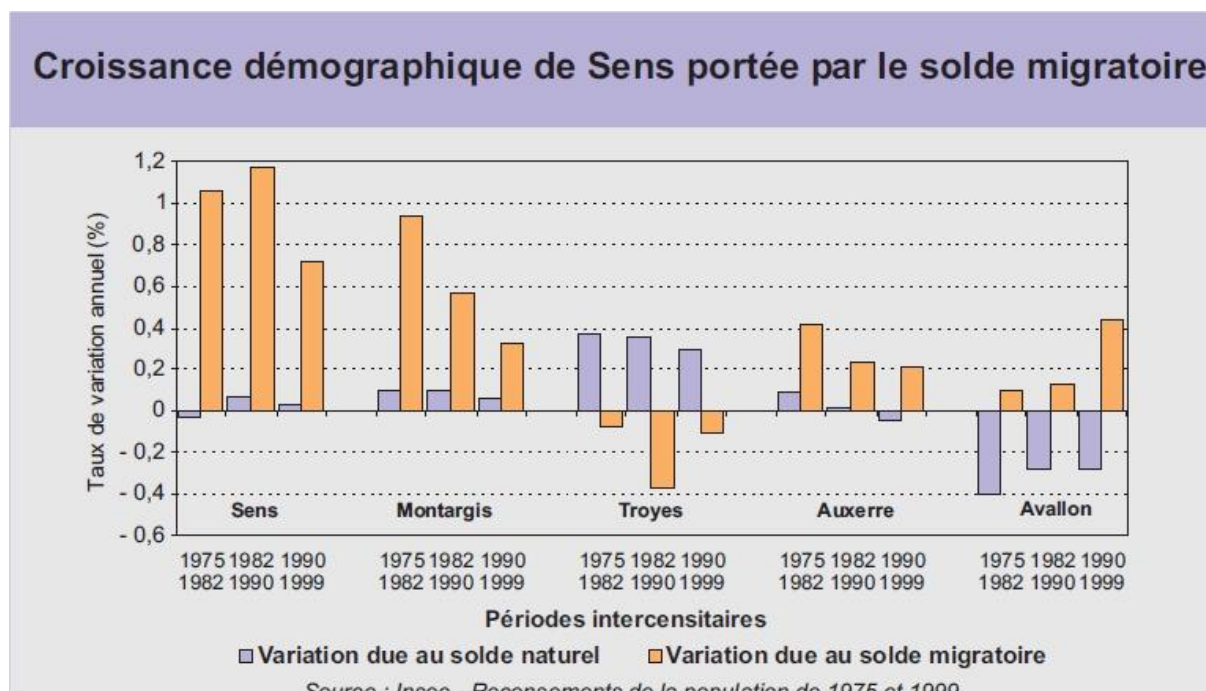
http://www.insee.fr/fr/insee_regions/bourgogne/themes/4pages/dim_129_mars_2006.pdf

Le terrain retenu est celui de l'arrondissement de Sens. Cet espace a l'avantage de présenter le profil d'un double jeu périurbain avec des mobilités complexes. La périphérie de l'agglomération de Sens polarise des mobilités classiques périurbaines auxquelles se combinent des mobilités produites par un emboîtement d'échelle : celles en direction de l'agglomération parisienne. Pour délimiter cet espace, j'ai choisi la définition des aires

urbaines de l'INSEE. Ont ainsi été écartées les communes où moins de 40% des actifs travaillent dans le pôle urbain ainsi que les communes appartenant à l'espace à dominante rurale (pôle rural, communes rurales). La population de l'arrondissement de Sens s'élève à 110 463 habitants et représente 32% de la population du département de l'Yonne. L'arrondissement comprend 109 communes dont 74% appartiennent à l'espace à dominante urbaine. Ces dernières regroupent 82% de la population de l'arrondissement (89658 habitants).



Cet espace périurbain, ainsi défini, connaît une croissance démographique depuis les années 1970.



Note : le nom des villes désigne la population totale de l'arrondissement éponyme.

Source : Le Sénonais : le défi de l'attractivité²

Entre 1999 et 2008, le solde migratoire de l'arrondissement a été positif (+ 0,6 ‰) même si un ralentissement du solde migratoire (1990 – 1999 + 1,2‰) est constaté. Les nouveaux venus dans l'arrondissement sont originaires pour la moitié d'entre eux de l'Ile de France³ (et plus particulièrement de la Seine et Marne). 20% des ménages arrivant dans l'arrondissement ont un enfant en bas âge. Les familles nombreuses (trois enfants ou plus) ne sont pas particulièrement représentées dans ce panel. Ceux qui arrivent sont des actifs âgés entre 30 et 39 ans. Cet apport migratoire atténue la tendance au vieillissement constaté à l'échelle nationale. Le paysage social de la zone est modifié. « *Les cadres, les professions intermédiaires et les employés sont surreprésentés parmi les arrivants, en comparaison avec le profil des actifs résidant déjà dans le bassin d'emploi.* »⁴ Grâce à l'arrivée de ces populations, les catégories socioprofessionnelles au sein de l'arrondissement sont rééquilibrées par rapport aux chiffres de 1999 et lui permet ainsi d'être dans la moyenne régionale.

Cet attrait s'explique par le fait que l'ensemble des communes de l'arrondissement est desservi par une excellente offre autoroutière (A6, A5 et A19) et un bon service ferroviaire (train direct pour Paris en 55 minutes au départ de la gare de Sens). La situation aux portes de

² http://www.insee.fr/fr/insee_regions/bourgogne/themes/4pages/dim_129_mars_2006.pdf

³ *Etude sociologique des nouveaux arrivants sénonais depuis 1990.* DDE de l'Yonne, juin 2007.

⁴ *Document préparatoire à l'élaboration du livre blanc du Sénonais.* Préfecture de l'Yonne, Pôle interministériel de l'aménagement du territoire. 2007.

l'agglomération parisienne permet d'accueillir de nouveaux habitants et le desserrement des activités économiques franciliennes. Ce dernier s'est traduit par l'installation de plateformes logistiques⁵. Le taux de chômage dans l'arrondissement de Sens est sensiblement plus fort qu'à l'échelle départementale (8,6% contre 8,1% dans l'Yonne en 2008⁶). L'économie locale est très liée à l'Ile de France. De plus en plus de personnes (16% des actifs de l'arrondissement en 2007) vont travailler dans l'espace francilien. Cela concerne plus particulièrement les personnes les plus qualifiées.

Pour approcher les jeunes de cet espace, le choix s'est porté sur les élèves qui fréquentent le Lycée Polyvalent Régional de Sens.



« *Le Campus* », un espace ouvert dans un espace fermé

Photographie : Catherine Didier-Fèvre

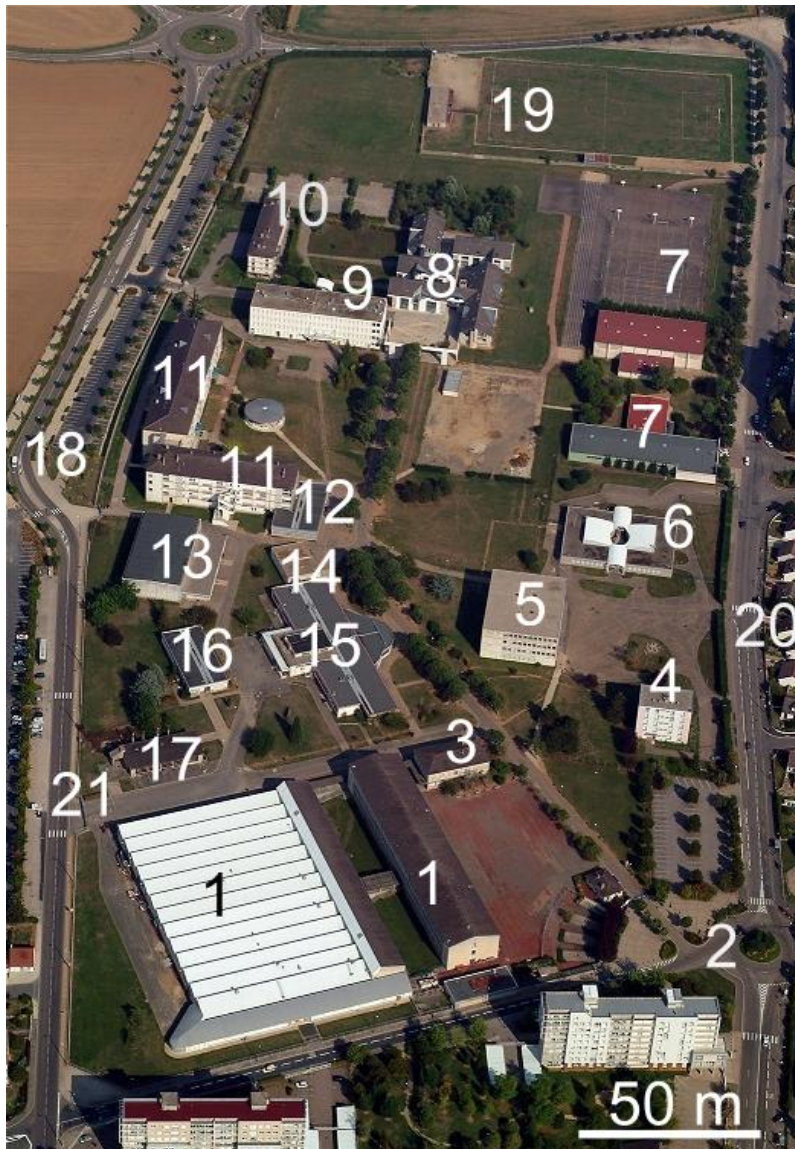
Le lycée polyvalent de Sens, le seul lycée de l'arrondissement, se présente sous la forme d'une cité scolaire comprenant un lycée général et technologique, un lycée professionnel et des classes de BTS. Au cours de l'année scolaire 2010/2011, l'ensemble compte 2445 élèves. Le lycée polyvalent est doté d'un internat mixte et accueille le GRETA Yonne Nord. Le lycée se situe en périphérie de la commune de Sens, à 1,5 km du centre-ville et à plus de 2 km de la gare. Les alentours du lycée sont occupés par des équipements sportifs

⁵ plateforme logistique à Savigny-sur-Clairis, plateforme multimodale à Gron et centre européen de pièces détachées de Renault à Villeroy, centre réfrigéré de distribution de Senoble.

⁶ Source: INSEE 2008

et par la ZUP (un des deux petits quartiers d'habitats collectifs de type HLM construits dans les années 1960). Non loin, se trouve la rocade de contournement de la ville (D 606), qui trace sa route à travers un paysage d'openfield (grandes parcelles consacrées à la céréaliculture).

Le lycée polyvalent de Sens « *vu du ciel* »



1. Locaux du lycée professionnel.
2. Entrée principale du lycée (Rond point Lech Walesa).
3. Bâtiment administratif
4. Logements (personnel administratif).
5. « *Le Cube* » (enseignement général).
6. GRETA.
7. Terrains de sport et dojo.
8. Internat.
9. Bâtiment 13 (enseignement technologique tertiaire).
10. « *Pionville* » (logements provisoires de personnels éducatifs : stagiaires, néo-titulaires, assistants de langues...).
11. Bâtiments 10 et 12 (enseignement général pour les deux lycées).
12. Salle des professeurs.
13. Gymnase.
14. Foyer lycéen « *Cafétaria* »
15. Restaurant scolaire.
16. Infirmerie.
17. Reprographie.
18. Rue du 19 mars 1962
19. Stade « *Alliance* »
20. Rue Poincaré
21. Entrée secondaire du lycée

Vue aérienne du lycée (vue ouest)

Source : <http://lyc89-curie.ac-dijon.fr/index.php?url=20>

La plupart des élèves qui fréquentent le lycée s'y rendent par les réseaux de transports collectifs. A l'échelle de l'agglomération, AS Réseau (réseau de bus urbain et périurbain) dessert le territoire de la Communauté de Communes du Sénonais. De nombreuses lignes de ramassage scolaires (*Transyonne*) sont mises en place par le Conseil général pour acheminer les élèves (habitant en dehors de l'agglomération) vers leur établissement scolaire. 40% des élèves inscrits au Lycée polyvalent régional empruntent ces lignes de car. La prise en charge

financière (750 €/an) par le Conseil Général est totale pour les élèves dont le représentant légal habite dans l'Yonne.

Le lycée polyvalent recrute essentiellement ses effectifs autour de Sens. 92,6 % des élèves inscrits sont originaires de l'arrondissement de Sens (« *Le Sénonais* »), un des trois arrondissements de l'Yonne. Le lycée de Sens est le seul lycée public de l'arrondissement. C'est en cela que le cas des élèves du lycée de Sens est intéressant à étudier : les mobilités des élèves sont contraintes par la concentration de l'enseignement de type lycée dans un seul lieu.

Rendre compte des mobilités de cette population a nécessité la mise en œuvre de méthodes d'enquête aux résultats plus ou moins satisfaisants.

2. Une prof et ses élèves = une entrée particulière et un moyen de cerner une mobilité et des moments de la mobilité

Professeure agrégée d'histoire – géographie en poste au Lycée polyvalent régional, j'ai fait le choix, pour mener ce travail de recherche, de m'intéresser aux élèves dont j'avais la charge lors de l'année scolaire 2010/2011. La composition de l'échantillon n'avait donc rien de scientifique et elle reflète bien des travers.

La comparaison entre la composition de l'échantillon et les statistiques mises à ma disposition (base GEPI de l'extranet des lycées et la base SCONET : inscription, fiche élève, affectation dans les classes, scolarité suivie, comptage) par le webmaster du lycée m'a permis de mesurer les failles de l'échantillon.

Les classes de type littéraire comme le genre féminin y sont surreprésentés. Le périurbain l'est aussi. De même, plus de la moitié des élèves de l'échantillon emprunte les cars *Transyonne* (contre 40% pour les élèves du lycée). Ce constat est le résultat de la répartition des élèves originaires de communes appartenant à l'espace périurbain. Dans les faits, les élèves originaires de communes appartenant à l'espace périurbain et empruntant les transports scolaires est encore plus forte puisqu'AS Réseau dessert des communes appartenant au périurbain de Sens. Il n'est pas possible en l'état actuel de nos connaissances de faire la part entre les élèves appartenant au pôle urbain et ceux appartenant à des communes périurbaines faisant partie de la Communauté de communes de Sens.

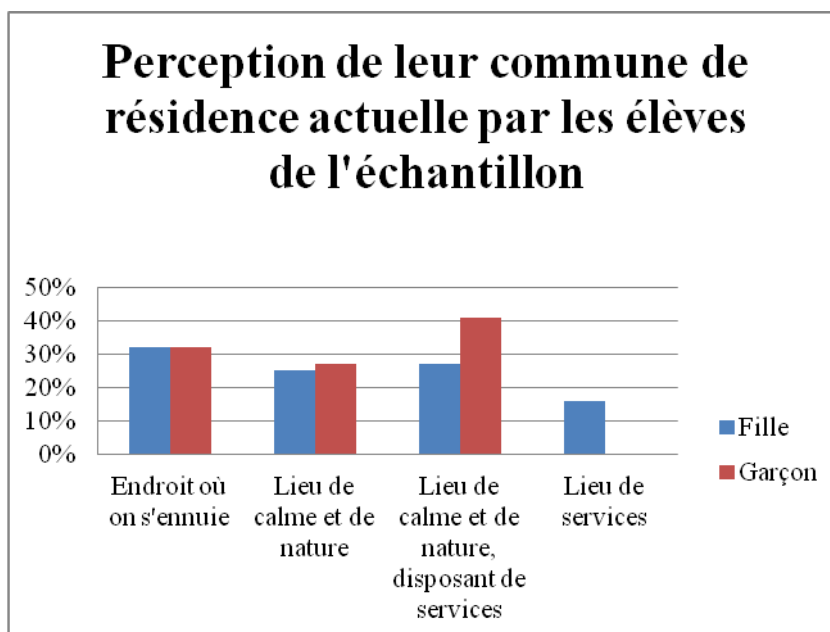
Consciente des failles de l'échantillon des élèves à ma disposition, j'ai entamé un travail d'enquête auprès des élèves à partir du mois de février 2011. J'ai élaboré un questionnaire comportant des champs de questionnements larges : mobilités quotidiennes (scolaires), hebdomadaires (loisirs) mais aussi sur celles qui ont marqué leur parcours de vie (déménagement) ainsi que leur perception de la commune de résidence.

Le passage de ces questionnaires s'est fait en classe pendant les heures de cours. La date à laquelle ces questionnaires ont été passés est importante. La nature des réponses des

élèves n'aurait pas été la même si j'avais fait passer les questionnaires en début d'année scolaire. Au fil des mois, les élèves de secondes (l'essentiel de l'échantillon) se sont montrés moins fatigués par les transports scolaires. Ils ont fini par trouver un rythme qu'ils n'avaient pas en début d'année. En revanche, le fait de faire passer les questionnaires à la fin de l'hiver est enrichissant pour ce qui est de la pratique de la ville de Sens en dehors des heures de cours. Les élèves de seconde commencent véritablement à prendre la mesure des possibilités que leur offre le fait d'être au lycée toute la journée et de pouvoir pendant leurs heures de liberté s'émanciper du lieu scolaire et partir à la découverte (ou pas) du milieu urbain.

Ayant fait le choix d'exploiter dans son intégralité le questionnaire, la constitution d'une base de données a été un gros travail (136 questionnaires). J'ai pris ce parti afin de pouvoir, le cas échéant, demander des compléments aux élèves. C'est un élément qui n'aurait plus été possible de faire au cours de l'été. Très rapidement, je me suis rendue compte que les réponses aux questionnaires manquaient très souvent de précision. Il m'a donc été nécessaire de rechercher leurs auteurs « anonymes » afin de leur demander des compléments.

Le dépouillement des questionnaires me permet de disposer d'une base de données très riche rendant compte de nombreux aspects des mobilités adolescentes. L'adoption de menus déroulants avec Excel et la fonction des tableaux croisés m'ont permis de fabriquer des petits graphiques où la diversité des réponses avait beaucoup perdu de sa variété.



Source : base de données de l'échantillon

J'ai donc fait l'expérience « à mes frais » de la logique des statistiques dans laquelle je me suis enfermée dans un premier temps. Elles ont un côté piègeur et l'usage d'Excel les rend d'autant plus séduisantes.

3. Entre quantitatif et qualitatif : questions de méthode.

Une réorientation de mon travail a dû s'opérer. Sur les conseils de ma Directrice de recherche, j'ai entamé des entretiens semi-directifs afin d'éclairer les chiffres. J'ai sélectionné 9 élèves pour les entretiens semi-directifs : 3 dans chaque classe (TL, 2de 2 et 1ère STG3). J'ai donc croisé (encore !) ma base de données pour essayer de faire ressortir quelques élèves dont les réponses indiquaient des tendances qui méritaient d'être creusées. J'ai voulu que soient présents, dans ce panel réduit, à la fois des élèves qui se sentent bien dans le périurbain et d'autres non, qui savent ou ne savent pas pourquoi leurs parents ont choisi d'habiter là. La question des mobilités pendant la journée au lycée (le fait de sortir ou non du lycée) me semblait importante. J'ai cherché aussi des élèves qui parcourent le village pendant leurs temps de loisirs. Enfin, il me semblait nécessaire d'avoir le cas d'élèves salariés pendant les week-ends ou les vacances afin de voir comment sont conciliées activités professionnelles et mobilités.

D'autres dossiers auraient été intéressants à exploiter mais je les ai écartés en connaissance de cause de leur auteur. Des élèves de seconde, plus particulièrement, se sont livrés à des confidences par le biais du questionnaire et je ne désirais pas que les entretiens que je pourrais mener tournent à la « *séance de psy* ».

Tous les élèves sélectionnés ont accepté de suivre un entretien semi-directif, qu'ils ont pris sur leur temps libre. Ces entretiens ont duré entre 30 minutes et 45 minutes. Pour entamer la discussion (prise en notes par mes soins), je suis partie du questionnaire de l'élève et j'ai expliqué pour quelles raisons je l'avais choisi. Ensuite, la discussion s'est engagée assez facilement. La tendance redoutée avec les cas précédemment évoqués à propos des élèves de seconde ne s'est pas manifestée même si, finalement, par le biais de leurs mobilités, les élèves ont révélé bien des aspects de leur vie matérielle et affective. La description de leur parcours de vie, et plus particulièrement la question des déménagements successifs, a montré à quel point le déménagement peut être une mobilité traumatisante pour les jeunes, caractéristique d'une vie familiale parfois heurtée.

Le fait d'avoir mener ces entretiens n'est pas neutre dans la vie d'un professeur. Les élèves se sont découverts par ce biais. Cela créé à la fois des liens mais aussi m'a fait sortir de mon rôle initial de professeure. Par ce qui nous liait, j'ai finalement réussi à savoir bien plus de choses qu'un chercheur extérieur venu dans ma classe pour faire son enquête. C'est d'ailleurs ce que disent des chercheurs comme Sonia Lehman-Frisch, Jean-Yves Authier et Frédéric Dufaux⁷ (2011) dans le cadre de la recherche qu'ils mènent dans des écoles parisiennes, londoniennes et américaines (San Francisco) pour rendre compte des pratiques des enfants dans les espaces gentrifiés. Ils sont confrontés aux difficultés de faire parler les enfants de 8-10 ans. Ici, il s'agit d'adolescents et l'âge joue pour beaucoup. Ils sont peut être plus à même de parler d'eux, même si cela n'est pas assuré tant qu'ils n'ont pas décidé de le

⁷ Sonia Lehman-Frisch, Jean-Yves Authier et Frédéric Dufaux in Séminaire du 24 mai 2011 (Paris Ouest Nanterre La Défense) : *La gentrification saisie par les classes moyennes et par les enfants. Une comparaison Paris/Londres.*

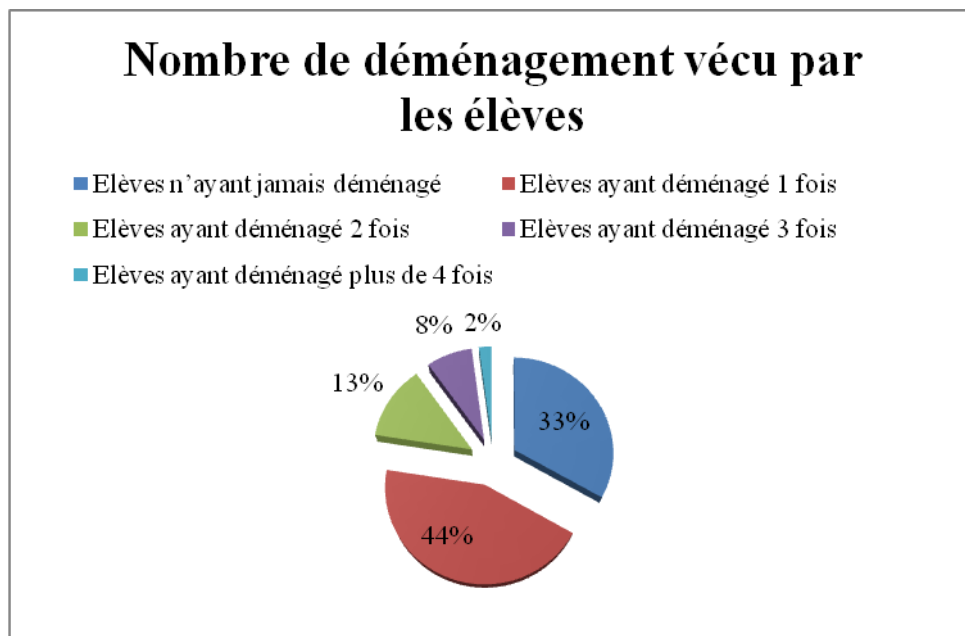
faire. Ici, c'est leur professeure qui leur demande. La date n'est peut être pas innocente, non plus. A la date du remplissage des questionnaires (février – mars), mon rôle de professeure était bien assis et une certaine connaissance réciproque existait.

Tout l'enjeu de l'exploitation des entretiens semi-directifs a été de mettre la bonne distance avec l'objet de recherche afin d'en tirer les enseignements, sans chercher à insister sur un point plus particulier qui a pu être mis en avant par l'empathie.

II. Les jeunes : des « *captifs* » ? Mobilités et immobilité périurbaines

1. Le poids du déménagement dans un « *parcours de vie* »

Parmi les résultats les plus intéressants qui ont pu être dégagés du travail mené lors de ce Master Recherche 2, la question du déménagement a retenu mon attention. Elle tient une place majeure dans un « *parcours de vie* ». Le nombre moyen d'année de résidence des élèves de l'échantillon s'élève à 10 ans et 4 mois. Cette durée est d'autant plus importante si elle est reportée à l'âge des individus de l'échantillon étudié (17 ans). Elle correspond à plus de la moitié du nombre d'années vécues par les élèves.

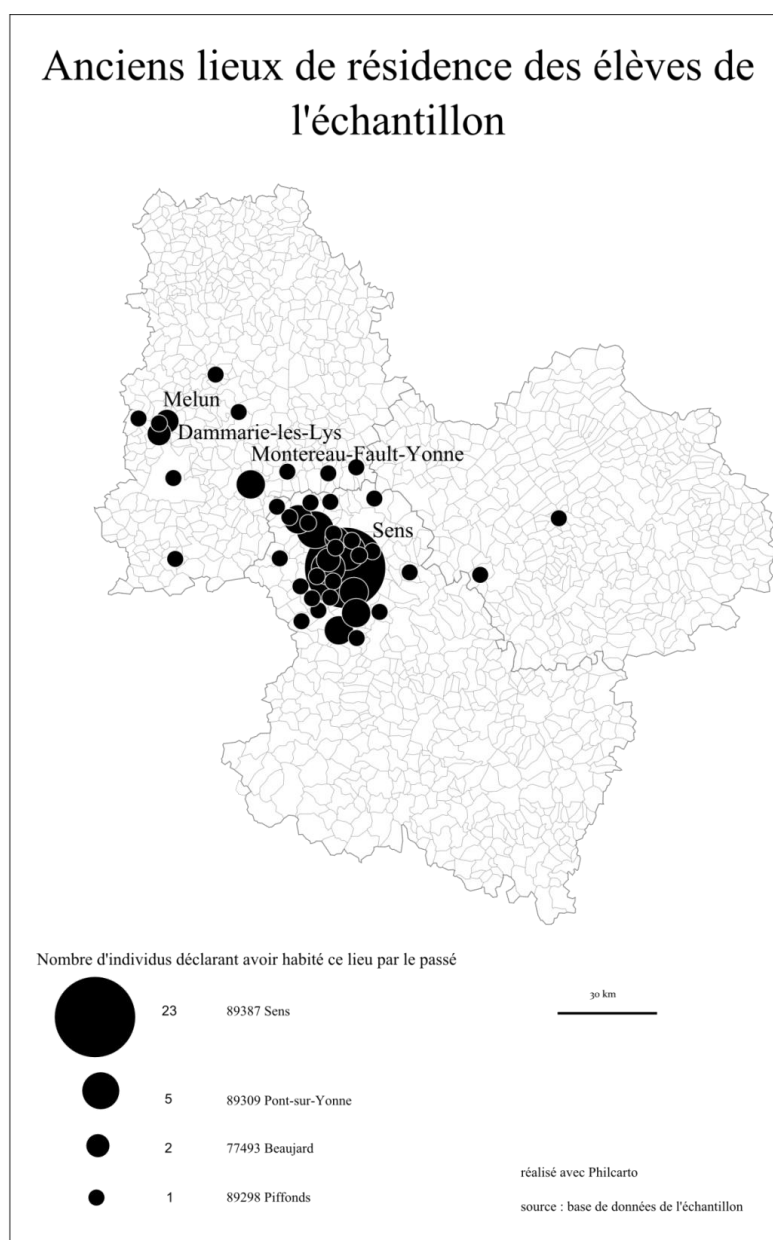


Source : base de données de l'échantillon

Les éléments mis en avant dans les lignes qui suivent sont basés sur les déclarations faites par les élèves lors du remplissage du questionnaire. Lors de demandes de compléments d'explications aux réponses données, j'ai été amenée à constater que certains élèves avaient omis certains éléments. J'ai, notamment, relevé des incohérences entre la durée de résidence à l'adresse actuelle et le nombre de déménagements. Certains élèves avaient oublié d'indiquer

le premier lieu qu'ils avaient occupé alors qu'ils étaient enfants. Il est à craindre que cette situation se soit produite avec d'autres individus de l'échantillon, sans que je n'aie pu détecter des incohérences. C'est donc à partir des déclarations écrites ou orales (pour 9 élèves de l'échantillon) que je base l'étude qui suit.

Le déménagement est une expérience vécue par les deux tiers des élèves de l'échantillon. Si la proportion de ceux qui ont toujours vécu dans le même logement depuis leur naissance n'est pas négligeable (1/3), il apparaît que le nombre moyen de déménagements par élève s'élève à deux. L'expérience du déménagement a été, à ce jour, unique pour 44% des élèves qui déclarent avoir occupé une seule précédente adresse avant celle qui est la leur en ce moment. Un quart des élèves ont déménagé entre deux et trois fois. Ceux qui ont occupé plus de 4 adresses précédentes sont très minoritaires. Cet état de fait concerne 3 individus dont le nombre de déménagement oscille entre 4 et 11.



La plupart des déménagements se sont faits sur un espace limité. Le bassin de Sens est la principale aire de mobilité résidentielle des ménages étudiés par l'intermédiaire des élèves de l'échantillon. Cela reflète que les déplacements se sont faits sur des distances réduites. La commune de Sens tient une place particulière dans le palmarès des lieux cités par les élèves puisqu'elle représente 16% des communes qui ont été quittées par les élèves au cours de leur vie. Si ce chiffre est rapporté à l'arrondissement de Sens, le poids de la commune est renforcé puisque 30% des élèves qui ont déménagé dans l'aire géographique de l'arrondissement de Sens ont habité dans le passé cette commune. Les communes appartenant à la communauté de communes comme celles classées en tant que communes périurbaines (communes mono polarisées) par l'INSEE jouent un rôle non négligeable dans les mobilités de résidence des élèves de l'échantillon. Cet état de fait renforce l'importance des déplacements de domicile dans le cadre de l'aire urbaine de Sens, c'est-à-dire sur une aire géographique très limitée. L'expression « *fabrique du périurbain* » est toute appropriée pour désigner ces sauts de puce réalisés lors des déménagements.

Les départements limitrophes au bassin de Sens jouent un rôle relatif dans les changements de domicile. La Seine et Marne est un département qui joue un rôle important dans les mobilités de domicile des élèves étudiés. Son importance est à rapprocher des activités de desserrement de l'agglomération parisienne et de la recherche par les ménages de terrains à bâtir meilleur marché. Dans le cadre de l'échantillon étudié, il ne semble pas possible de faire le lien entre le statut immobilier actuel de la famille et les lieux de déménagement. Si certaines familles semblent avoir pu accéder à la propriété en venant s'installer dans l'Yonne et en quittant la région parisienne, ce n'est pas le cas de toutes. Nous ne disposons pas, au stade de cette étude, d'assez de renseignements pouvant permettre de tirer des enseignements de ce type.

Les lieux situés en dehors de l'arrondissement de Sens et des départements limitrophes ne sont pas à négliger. Ils représentent 33,5% des occurrences citées par les élèves concernés par les déménagements. Une grande diversité caractérise ces lieux. La région parisienne occupe une place privilégiée dans les anciens lieux de résidence des élèves : 22% des lieux anciennement occupés par les élèves et leur famille. Paris arrive en tête des lieux cités. Cette place peut s'expliquer par plusieurs facteurs. Paris (intra muros) est une ville qui perd des habitants, et plus particulièrement des familles avec enfants qui ne trouvent plus à se loger quand la famille s'agrandit. Elles font alors le choix d'aller s'installer en périphérie pour disposer de davantage d'espace. Ce phénomène peut se lire dans le cadre de l'échantillon étudié mais un autre facteur peut être à l'origine de la mise en avant de la ville de Paris comme ancien lieu de résidence. Lors des entretiens semi-directifs, il est apparu une confusion présente dans l'esprit des élèves à propos de ce qu'ils mettent derrière la dénomination Paris. J'ai pu me rendre compte, par exemple, que Thomas dit que son père travaille à Paris alors qu'en fait, il occupe un emploi dans la grande banlieue parisienne et plus particulièrement à Melun. Avoir habité Paris est plus valorisant aux yeux des élèves qu'avoir habité une commune de l'agglomération parisienne. Par ailleurs, pour les élèves qui étaient très jeunes au moment du déménagement, le souvenir de cette période est très flou. La

dénomination Paris reprend sans doute celle utilisée par les parents. Il ne semble pas possible, en l'état des données que nous avons pu collectées, d'avoir une certitude sur l'emploi de la dénomination Paris. D'un autre côté, c'est aussi la preuve que le Grand Paris existe bien dans les têtes avant d'être un territoire circonscrit et géré de manière unifiée.

En dehors de la région parisienne, la diversité l'emporte quant à l'origine des élèves de l'échantillon. Lieux situés en France comme lieux étrangers. Ainsi, 16,6% des élèves, parmi ceux ayant évoqué des lieux situés en dehors de l'arrondissement de Sens et ses départements limitrophes, ont cité des lieux de résidence situés à l'étranger. Plus de la moitié des lieux cités correspondent à leur lieu de naissance.

La mobilité résidentielle constitue un choc relatif dans leur parcours de vie comme cela a pu apparaître dans les entretiens semi-directifs menés. Ainsi, Julia (seconde) n'a pas vécu les déménagements comme des chocs. Elle a choisi la maison actuelle avec ses frères et sœurs, après une sélection faite par les parents. Elle raconte qu'ils habitaient dans le centre-ville de Corbeil-Essonnes depuis 5 ans quand son papa a été nommé pour son travail à Sens (service réanimation de l'hôpital). Ils avaient besoin d'une grande maison puisqu'ils étaient six alors. « *Je voulais choisir !* » « *Je voulais une piscine, mais y en avait pas !* » Elle est totalement partie prenante du choix. Elle reconnaît que le choix qu'ils ont fait était un bon choix car la localisation de la maison est très pratique pour son père. Ils habitent désormais à Rosoy (situé à 10 minutes en voiture de l'hôpital). C'est son deuxième déménagement. Elle est née à Hanovre en Allemagne où son père finissait son internat de médecine. Elle ne se rappelle pas de ce déménagement puisqu'elle avait deux ans.

En revanche, pour une autre élève de seconde, ce moment s'est mal passé. Jessica a été associée à l'idée de ses parents d'acheter une maison. « *Chouette, on va acheter une maison !* » Elle habitait alors à Brunoy (94). Elle s'est renseignée auprès de ses copines du collège qui habitaient dans un lotissement à Savigny le Temple. Finalement, ses parents l'ont mise devant le fait accompli en lui annonçant qu'ils avaient acheté à Champigny/Yonne. Elle n'avait pas d'a priori sur le lieu mais s'est vite rendu compte que le lieu était très différent de la cité où elle habitait. « *C'était complètement différent. Le paysage n'est pas le même : Ça ressemble à des paysages de livres d'histoire-géo ! J'avais jamais vu autant de champs. Je savais pas que c'était possible !* » Le déménagement de Jessica a eu lieu en fin d'année scolaire, comme plus de la moitié des 2,5 millions des déménagements annuels qui se réalisent entre juin à septembre. Son expérience montre à quel point le déménagement est une cause de stress (la troisième selon une étude de l'IFOP⁸). Jessica avoue avoir eu une grosse déprime, quand elle est arrivée en fin d'année de 4^{ème}. « *J'étais la seule noire de la classe* ». Elle n'a pourtant pas été victime de racisme au collège de Pont-sur-Yonne. Ce déménagement n'était pas le premier de Jessica. Elle est née à Pointe Noire (Congo-Brazzaville) et est arrivée en France à l'âge de 9 ans dans le cadre du regroupement familial. Finalement, elle a eu bien plus de problèmes d'adaptation à son arrivée dans l'Yonne qu'en France.

⁸ Le déménagement est la 3ème cause de stress chez les Français. *Nouvel obs*, 7/06/2011. <http://www.challenges.fr/immobilier/actualites/article/20110607.CHA6493/article.html>

Les déménagements sont le résultat de la conjonction de contraintes liées au travail, à la famille ou à la recherche d'un cadre de vie plus agréable. Ils révèlent des éléments très privés de la vie des élèves et sont finalement très intrusifs.

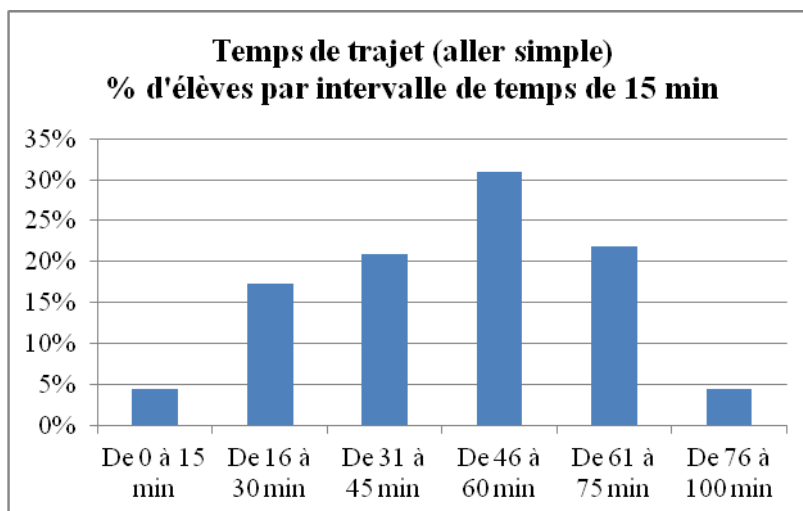
2. Le temps de transports : tout sauf un « *temps mort* »

Près des trois quarts des élèves de l'échantillon prennent les transports en commun pour se rendre au lycée. La moitié d'entre eux utilise les transports mis en place par le conseil général. Les cars « *Transyonne* » assurent un aller et retour quotidien entre le domicile des élèves et le lycée. Ce sont des cars de tourisme ou des cars scolaires avec autant de places assises qu'il y a de voyageurs. Jessica (Seconde, Champigny/Yonne, 2 ans de résidence) dit de ceux-ci lors de son entretien à propos de son arrivée dans l'Yonne : « *J'ai rigolé des bus scolaires. Je m'attendais à ce qu'il y ait des bus normaux* ».

Lorsque la question d'une alternative aux transports utilisés est posée, les élèves plébiscitent globalement l'automobile. Ainsi, parmi ceux qui utilisent AS Réseau, 74% préféreraient venir en voiture au lycée. Parmi ceux qui viennent alternativement en car ou voiture, 62,5% préféreraient venir au lycée en voiture. Enfin, parmi les usagers de « *Transyonne* », seuls 57% des élèves marquent leur préférence pour la voiture pour venir au lycée. 24% des usagers de « *Transyonne* » estiment qu'ils ne prendraient aucun autre mode de transport à l'exception de celui qu'ils utilisent actuellement. Il semble donc que le seuil de satisfaction soit plus important à propos des transports mis en place par le Conseil général que dans le cadre d'AS Réseau.

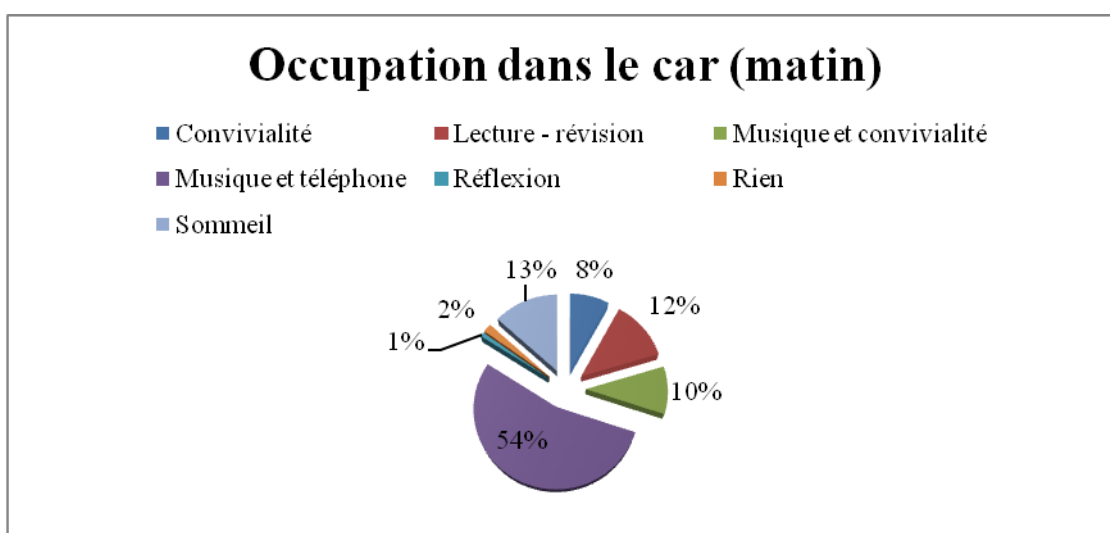
Véronique Mondou (2006) a considéré les lycéens comme des usagers captifs des transports en commun en raison de leur âge. Les adolescents les emploient car ils ne peuvent pas faire autrement. Ils en sont relativement contents mais dès qu'ils le peuvent, ils s'en échappent. Il y a l'idée qu'accéder à la vie adulte, c'est se libérer de toutes les contraintes (de temps de trajet et de flexibilité : itinéraires, horaires). Les lycéens de Sens qui préféreraient venir en classe sans utiliser le car mettent en avant la voiture. Raisons objectives et psychologiques se mêlent pour expliquer cette préférence. « *Car on est avec ses parents donc c'est plus intime et tranquille* » (Cassandra, 1^{ère} STG, Cerisiers, Transyonne) mais aussi parce que « *Dans la voiture, il y a du chauffage et ça prendrait moins de temps, donc je partirais plus tard de chez moi et me lèverais plus tard* » (Samantha, 1^{ère} STG, Maillot, AS réseau). En dehors de ce type d'arguments, c'est surtout le trajet en lui-même qui est montré du doigt (« *Car le car arrive beaucoup trop tôt* », Cindy, Foissy/Vanne, seconde, Transyonne) et le fait d'avoir à rejoindre l'arrêt de car (« *Il n'y a pas le trajet maison - arrêt de bus : environ 1 km* » Jason, Cuy, TL, Transyonne). La question des horaires est posée : « *car on ne peut pas rater le transport* » (Caroline, seconde, Nailly, Transyonne). Catherine (TL, Sergines), qui possède le permis depuis le mois de février, dit qu'elle vient de plus en plus en voiture. « *J'ai tellement la flemme ! Je peux me lever plus tard. Je gagne une demi-heure.* » Elle estime que les transports en commun sont une perte de temps. En voiture, le trajet dure un quart d'heure alors qu'en car, cela prend 35 minutes.

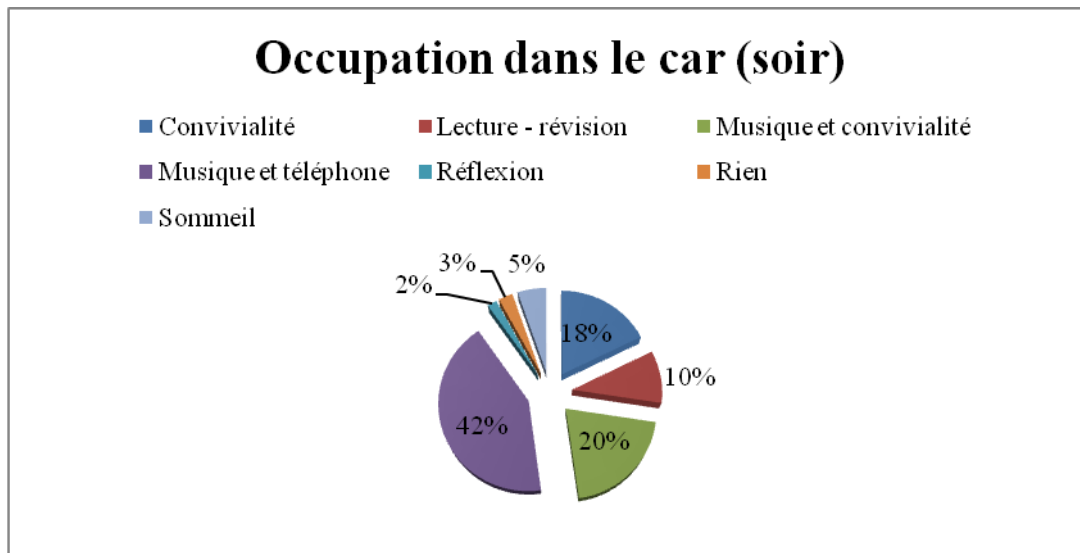
Ceux qui apprécient les transports en commun du Conseil général écrivent : « *C'est pratique et ça dure autant de temps que si on y allait en voiture* » (Océane, Gisy Les Nobles, TL), « *car c'est gratuit* » (Walter, seconde, Gisy les Nobles). Des considérations très personnelles justifient aussi l'appréciation de ces transports : « *Je n'aime pas que mes parents m'accompagnent* » (Agathe, seconde, Chaumont), « *Je m'y sens bien et cela me permet de me retrouver un peu seule* » (Evelyne, TL, Theil/Vanne).



Source : base de données de l'échantillon

74% des élèves de l'échantillon habitent dans un rayon de 20 km autour de la commune de Sens. Ils mettent en moyenne 45 minutes pour se rendre au lycée. Les 26% restants ont besoin en moyenne de 1h10 pour rejoindre le lycée, c'est-à-dire pour parcourir entre 20 et 50 km. Le temps des transports scolaires tient une place importante dans la journée de l'élève. Si les élèves regrettent globalement qu'ils prennent trop de place dans leur journée, l'analyse des réponses concernant leurs occupations dans les transports montre qu'ils mettent à profit ce temps.



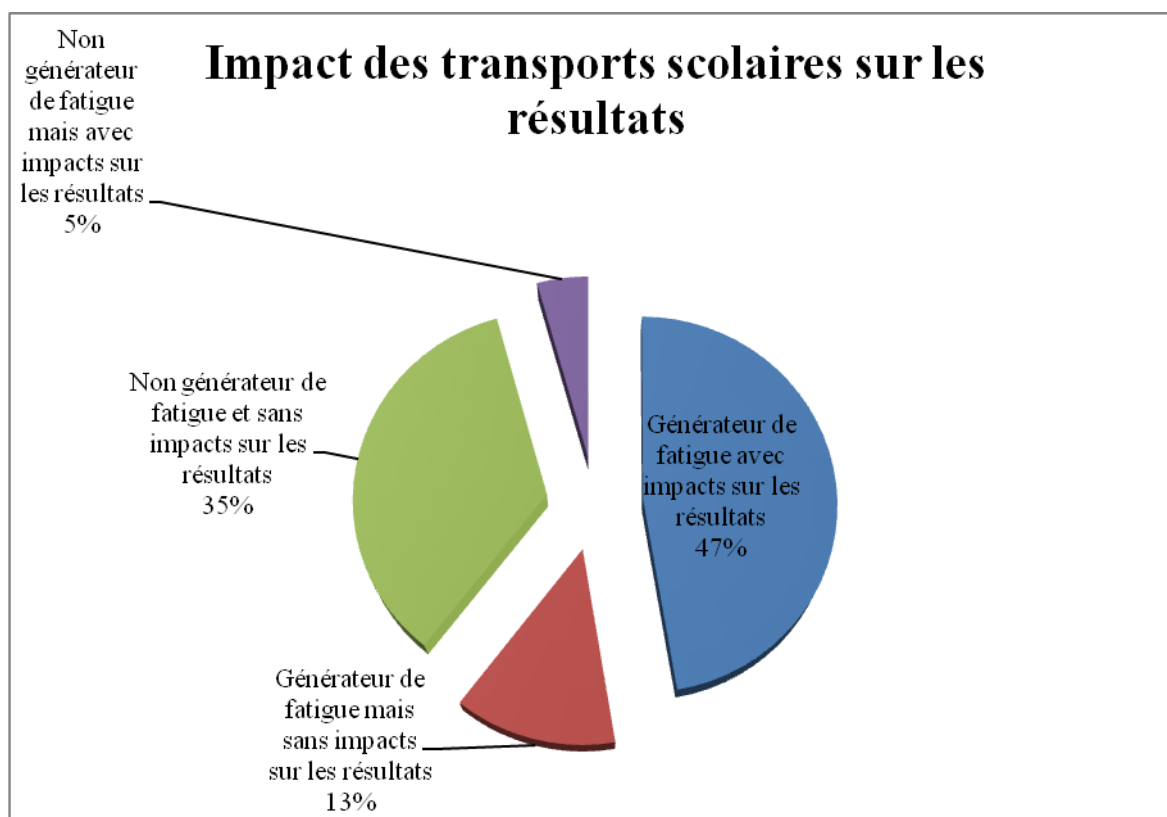


Source : base de données de l'échantillon

La répartition des occupations dans le car est légèrement différente entre le trajet du matin et du soir. Le matin, le trajet « aller » est davantage un moment pour soi. Plus des trois quarts des élèves ont des activités d'introspection à ce moment là de la journée. 54% déclarent utiliser leur téléphone. Cet objet leur permet d'écouter de la musique, de rédiger quelques SMS. Le portable est une « *niche intime* », une « *extension du moi* ». (Pascal Lardellier, 2010).

Ceux qui bavardent en ayant une activité liée au portable figurent dans la catégorie musique et convivialité. 13% des élèves de l'échantillon profitent du trajet « aller » pour dormir. Quelques individus occupent le temps du trajet à de la réflexion. Enfin, une petite part consacre le temps de travail à lire (« *quand il y a de la lumière* », Cynthia, seconde, Villemanoche, Transyonne) ou à réviser leurs cours. Ceux qui ne se livrent pas aux activités précédemment citées (1/5) discutent (catégories convivialité ou musique et convivialité) contre 43% qui affirment voyager avec des amis. Finalement, un nombre très limité d'individus déclare ne rien faire pendant le trajet. Le temps des transports est donc mis à profit d'une manière ou d'une autre.

Le soir, la répartition des occupations est légèrement différente. Tracy (1^{ère} STG, Pont sur Yonne, Transyonne) résume cela parfaitement : « *Le trajet n'est pas trop long, ça fait du bien le matin d'être dedans, d'écouter de la musique, le soir, c'est mieux, il y a plus d'ambiance.* » C'est essentiellement les activités liées à la convivialité qui prennent plus de place lors du trajet « retour ».



Source : base de données de l'échantillon

La question de l'impact des transports scolaires sur les résultats et la fatigue a généré des réponses qui peuvent paraître surprenantes. Il n'est pas possible de faire un lien entre la durée du trajet (aller) en car et le ressenti concernant la fatigue et l'impact de celle-ci sur les résultats. Il apparaît ainsi que 85% des élèves qui déclarent trouver les transports fatigants et ayant un impact sur leurs résultats scolaire passent entre 31 minutes et 75 minutes dans le car à l'aller. Ce score tendrait donc à confirmer que les transports scolaires sont fatigants et mettent en jeu la réussite des élèves. Pourtant, si on retient le cas de ceux qui se déclarent non fatigués par les transports et pensant que les transports scolaires n'ont pas d'impacts sur leurs résultats scolaires (35% de l'échantillon d'élèves concernés), 90% d'entre eux passent aussi entre 31 minutes et 75 minutes dans le car pour rejoindre le lycée. Le lien de cause à effet entre transports scolaires et fatigue / résultats scolaires n'est donc pas prouvé.

La question : *quelle place tiennent les transports scolaires ?* a suscité des réponses qui ont pu paraître en contradiction avec celle sur l'impact supposé des transports sur leur fatigue et sur leurs résultats scolaires. Globalement, il a été nécessaire d'explicitier la question car elle était mal posée. Nombreux ont été les élèves à donner un poids trop lourd aux transports scolaires sans reconnaître qu'ils étaient générateurs de fatigue. Leur aspect pratique est souligné : *« C'est essentiel pour que je vienne en cours car ma mère ne peut pas m'emmener. Si je le rate, c'est une journée de cours ratée en général. Je trouve cependant le trajet trop long. »* (Sophie, Seconde, Pont sur Yonne, Transyonne). C'est véritablement un moment à part dans la journée, moment qui est plutôt bien vécu. Amélie (TL, Vinneuf, Transyonne) décrit le temps de transport en car comme un moment de calme à la fois le matin et le soir.

Elle aime bien ces moments même si elle regrette qu'il faille se lever si tôt. Elle compare les trajets en car quand elle allait au collège et quand elle va au lycée. Ce qui caractérisait les trajets des collégiens, c'était le brouhaha. Dans le car du lycée, c'est beaucoup plus calme. « *Je le ressens pas pareil. C'est plus reposant même si cela dure plus longtemps.* » Toutefois, la question des horaires des cars est souvent mise en avant : « *Ca me fait presque une heure de cours en plus mais on apprend rien.* » (Malo, Champigny/Yonne, Transyonne). « *Les transports scolaires sont mal organisés, j'arrive 30 minutes avant le début des cours et je pars 20 mn après* » (Clément, Villeneuve/Yonne, Transyonne). Les élèves de seconde semblent plus critiques vis-à-vis des transports scolaires que ceux des autres classes. Ainsi, Axelle (seconde, Vareilles, Transyonne) estime que cela prend « *un quart de la journée et c'est beaucoup* ».

Le périurbain est un espace d' « *entre-deux* » : ni campagne, ni ville, à la fois par ses paysages ou sa composition sociologique. La mobilité, problématique nouvelle dans l'histoire de la géographie, est centrale dans l'appréhension de cet espace. Elle permet de rendre compte de la catégorie particulière qu'est la jeunesse. Tout déplacement a une motivation. Aussi, enquêtes et entretiens dessinent petit à petit une géographie juvénile des modes de vie. Les élèves, qui y habitent, sont les acteurs de navettes journalières importantes en temps comme en distance. La question du déménagement occupe aussi une place non négligeable, en tant que véritable rupture dans un « *parcours de vie* ». Les mobilités lycéennes traduisent les discontinuités de l'espace vécu. Les pratiques territoriales des lycéens mettent en évidence certains lieux plutôt que d'autres. Ces polarités rendent compte de la ville fragmentée. Le fait que les jeunes ne soient pas autonomes dans leurs mobilités renforce l'intérêt qu'il peut y avoir à les étudier.

Le périurbain est un espace déshérité en termes de services. Se déplacer est d'autant plus difficile quand le jeune n'a pas de modes de transports propres ou à sa disposition. Pour autant, l'étude menée ici a montré que les élèves étaient loin d'être des « *captifs* » de l'espace périurbain. Certains s'y sentent bien, voire même très bien. Cela peut paraître surprenant. Les horaires des cars mis en place par le Conseil général de l'Yonne sont contraignants (un aller et retour par jour, départ autour de 7h00 pour un retour autour de 19h00). Pourtant, il apparaît que les élèves sont satisfaits de ce service. Ils valorisent ce moment qui, pour beaucoup, est un moment de convivialité ou de repos. Même si quelques-uns regrettent le fait d'avoir à se lever tôt pour aller au lycée, ils estiment que le système est plutôt bien organisé et qu'il serait difficile de faire mieux. Si l'occasion leur était donnée de venir par un autre moyen, un nombre non négligeable estime qu'ils n'en utiliseraient pas d'autres. Cet état de fait ne doit pas faire oublier que le modèle automobile demeure encore dominant et que « *venir en voiture* » est un désir commun à de nombreux élèves. La possession du permis de conduire est un projet partagé par l'immense majorité du groupe étudié. Elle est vue comme la concrétisation de l'autonomie, de la liberté.

La question des mobilités mérite aussi d'être approchée par le biais des CSP afin de voir si une corrélation existe entre mobilités et pouvoir d'achat. A partir des bases de données fournies par le lycée et en combinant enquête et entretiens semi-directifs, il doit être possible de dresser un tableau le plus précis de la situation et d'approcher le rapport des jeunes à leur territoire périurbain. Une étude sur le moyen terme (3 années) peut permettre de voir l'évolution des mobilités et du désir de bouger.

La satisfaction affichée par la plupart des élèves vient peut être du fait que leurs demandes en termes de mobilités sont encore limitées comme le souligne Antoine (TL, Vaudeurs, 5 ans de résidence, *Transyonne*) : « *Mon village est un lieu de liberté puisque je n'ai pas de besoins inassouvis. Mais, dans mon village, j'ai sympathisé avec personne. Je sors rarement de chez moi, sauf pour aller en ville avec des camarades. Dans ce cas, mes parents, qui ont les mêmes vacances que moi, peuvent m'emmener en ville.* » Pour être mobile, encore faut-il le désirer et avoir une raison de se déplacer ! C'est tout ce qui fait la différence entre la mobilité et la motilité (Vincent Kauffmann, 2002).

Bibliographie :

- Bégaudeau, François et Sorman, Joy. *Parce que ça nous plaît. L'invention de la jeunesse*. Paris, Larousse, 2010.
- Kauffmann Vincent, De l'inconvénient de la ségrégation pour la mobilité. In, *Les annales de la recherche urbaine*, 92 pp. 123-130. 2002
- Lardellier Pascal. Article Portable. In *Dictionnaire de l'adolescence et de la jeunesse*, in David Le Breton et Daniel Marcelli (dir.). Paris, Presses universitaires de France, 2010.
- Louargant Sophie et Roux Emmanuel. « Futurs périurbains : de la controverse à la prospective », in *Prospective périurbaine et autres fabriques de territoires. Territoires 2040*. DATAR, 2010.
- Mondou, Véronique. Transports urbains : ceux qui ne les prennent jamais... et ceux qui les prennent parce qu'ils ne peuvent pas faire autrement, in *La ville aux limites de la mobilité*. Michel Bonnet et Patrice Aubertel. 2006.
- Rougé, Lionel. *Accession à la propriété et modes de vie en maison individuelle des familles modestes installées en périurbain lointain toulousain : les captifs du périurbain ?*, thèse soutenue en 2005.
- Urbain, Jean-Didier. *Désirs de campagne et passions résidentielles*. Payot, 2002.