

L'ÉTALEMENT URBAIN ET LA MOBILITÉ QUOTIDIENNE DES ADOLESCENTES ET
ADOLESCENTS DE TERRITOIRES RURBAINS DE LA COMMUNAUTÉ
MÉTROPOLITAINE DE QUÉBEC

Communication présentée lors du 3^{ième} Colloque de la relève :
Les nouveaux enjeux urbains, une question d'échelle : du quartier à la région
11 et 12 mai 2006

Nabila BACHIRI

Candidate à la maîtrise en science de l'architecture
Faculté d'aménagement, d'architecture et des arts visuels
Université Laval

bachiri_nabila@yahoo.fr

Nabila.bachiri.1@ulaval.ca

Introduction

Québec, comme d'autres agglomérations québécoises, nord-américaines et européennes, connaît un phénomène d'étalement urbain important. La forte croissance des banlieues québécoises n'est pas un fait récent. Elle remonte au début du siècle et particulièrement à l'après-guerre. Mais si cette expansion d'avant 1970 s'est accomplie, en règle générale, en positions urbaines, celle qui a suivi pose désormais problème car elle a, quant à elle, entamé des positions rurales (Ritchot, Mercier et Mascolo, 1994).

Cette « *rurbanisation* »¹ de l'agglomération québécoise génère de fortes tendances à la motorisation (Tellier et Bussière, 2000). L'allongement des trajets et le passage de '*métriques marchables*' à des '*métriques automobiles*', ajouté à l'absence d'infrastructures (notamment les trottoirs et la faible desserte de ces secteurs en transport en commun), excluent les quelques possibilités d'utiliser des modes alternatifs à l'automobile (Kaufmann et al, 2001; Weil, 2002). Aussi le slogan de l'époque actuelle pourrait être '*Une personne-une voiture*' (Dupuy, 2000).

Être mobile est donc un impératif et celui ou celle qui ne l'est pas est désormais exclu par la société (Paquot, 2002). « *le nomadisme est devenu une valeur culturelle et urbaine positive. La non-mobilité est cause croissante d'exclusion* » (Lafont, 2004 : 341). Dès lors, l'absence d'accès à l'automobile, comme c'est le cas des adolescent-e-s rurbains québécois, mène soit à une dépendance à un accompagnement automobile par les parents qui se transforment ainsi en véritables « *Taxieurs* »², soit à une '*exclusion*' (Lafont, 2004), à une '*captivité*' (Ascher, 1998) ou à une '*immobilité*' (Begag, 1991; Le Breton, 2002) qui s'exprimerait en terme de repli domestique.

L'objectif de cette recherche est donc d'explorer les liens entre l'étalement urbain et la mobilité quotidienne d'adolescent-e-s rurbains québécois. Il s'agit d'identifier la façon dont l'espace de leur mobilité quotidienne se structure dans les pratiques et les représentations, les usages et les appropriations (Lévy, 2000). Et comprendre ainsi dans quelle mesure une localisation résidentielle rurale contribue à une mobilité quotidienne dépendante ou indépendante de l'accompagnement par un adulte.

2. Méthodologie

Le recours à la méthode qualitative est motivé par la nécessité d'une recherche proche du terrain et par le fait qu'elle se prête bien à l'étude des phénomènes complexes et mouvants (Deslauriers, 1991; Jodelet, 2003) tels que la mobilité quotidienne des adolescent-e-s. Cette

¹ Néologisme utilisé par Bauer et Roux (1976) qui définissent la rurbanisation comme « *le processus d'urbanisation rampante de l'espace rural, d'imbrication des espaces ruraux et des zones urbanisées périphériques* » (p.741).

² Terme utilisé par De Singly (2002) dans son article : La « liberté de circulation » : un droit aussi de la jeunesse. *Recherches et prévisions* N° 67, p 21-36.

présente recherche repose donc sur une enquête de terrain menée à l'été 2005. Des entrevues de type semi-structuré ont été menées au domicile de 30 adolescent-e-s (21 filles et 9 garçons) âgés de 12 à 18 ans, issus de 20 ménages résidant 6 secteurs rurbains de la rive Nord et de la rive Sud de la communauté métropolitaine de Québec (Ange-Gardien, Lac-Beauport, Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier, Saint-Augustin-de-Desmaures, Saint-Étienne-de-Lauzon et Sainte-Hélène-de-Breakeyville).

3. Résultats

Un choix résidentiel en milieu rurbain conduit à un allongement des distances à parcourir quotidiennement. Le type de mobilité des adolescent-e-s est étroitement lié à cette forme urbaine étalée. Les résultats de cette recherche indiquent ce qui suit :

La mobilité des adolescent-e-s sur leur parcours de l'école est principalement dépendante de l'autobus scolaire ou de l'accompagnement automobile par un adulte. Cette mobilité dépendante est étroitement liée à l'éloignement de l'école du lieu de résidence ou plutôt à l'éloignement du lieu de résidence de l'école. En effet, seule une minorité des adolescent-e-s interviewés profite d'une mobilité indépendante sur leur parcours de l'école parce que cette dernière est située à moins de 15 minutes de marche de leur lieu de résidence. Ces résultats rejoignent ceux de Bradshaw (1995) et Di Guiseppi *et al* (1998) cités dans la recension de la littérature de McMillan (2005). Leurs résultats ont démontré que l'allongement de la distance entre le lieu de résidence et l'école est la raison principale qui conduit à la fois les enfants et les adolescent-e-s à ne plus avoir recours sur leur parcours de l'école à la marche ou le vélo.

L'éloignement des équipements et activités du lieu de résidence est aussi un frein à la mobilité indépendante de ces adolescent-e-s. Ces résultats rejoignent ceux des études de Pucher *et Renne* (2004) aux États-Unis et de Sjolie *et Thuen* (2002) en Norvège portant sur des adolescent-e-s habitants des milieux ruraux. En effet, leurs résultats indiquent que les adolescent-e-s parcourent moins de distance à pied à cause de l'éloignement des activités de leur lieu de résidence. Selon les résultats des recherches de Frank *et Pivo* (1994), Corti, Donovan *et Holman* (1996) et Shriver (1997), citées par McMillan (2005), la proximité des commerces encourage les déplacements à pied. Cet état de fait se vérifie dans cette présente recherche. En effet, la proximité des commerces de certaines écoles et résidences mène à une mobilité indépendante des adolescent-e-s.

Il est donc plus que probable que l'allongement des distances soit l'une des plus grandes barrières qui se dresse face à la marche ou à la pratique du vélo (Bradshaw, 1995; DiGuiseppi *et al*, 1998; cités par McMillan, 2005). Ajouté à cela le climat peu clément de la région de Québec qui limite le recours en hiver à ces modes alternatifs à l'automobile.

L'âge et le sexe des adolescent-e-s concernés par cette présente étude n'ont pas d'influence significative sur leur type de mobilité. Contrairement à ces résultats ceux de plusieurs recherches quantitatives telles que celles de De Singly (2002), dont la recherche a été menée en milieu urbain français, Heurlin-Norinder (2003) en Suède, O'Brien *et al* (2000) au Royaume uni, Prezza *et al* (2001) en milieux urbains italiens ou Tranter *et Pawson* (2001) en milieu

australien, indiquent que les adolescent-e-s ou enfants acquièrent plus d'autonomie avec l'âge et que les garçons bénéficient d'une plus grande liberté que les filles.

Le choix du type d'école (publique/privée) influence également l'indépendance spatiale des adolescent-e-s. En effet, De Singly (2002) a démontré dans son étude portant sur des adolescent-e-s de 12-14 ans, que les jeunes français qui fréquentent l'école privée ont une mobilité plus dépendante de l'accompagnement automobile par les parents que leurs pairs de l'école publique. Ceci est dû, selon ce chercheur, à l'éloignement des écoles privées du lieu de résidence et à leur dispersion sur le territoire. Contrairement à ces résultats, ce phénomène n'a pas été observé dans cette présente recherche. Le type d'école n'influence pas le type de mobilité spatiale de ces adolescent-e-s. En effet, qu'ils fréquentent l'école publique ou privée, leur mobilité spatiale sur le parcours de l'école reste nettement dépendante de l'autobus scolaire ou de l'automobile des parents. Ceci pourrait s'expliquer par l'éloignement et la dispersion sur le territoire rural québécois à la fois des écoles publiques et privées. D'un autre point de vu, ce serait peut-être l'éloignement et la dispersion du lieu de résidence sur le territoire qui serait en cause.

Les perceptions et représentations des différents moyens de transport influencent le type de mobilité quotidienne des adolescent-e-s.

L'automobile est très valorisée par ces adolescent-e-s. Elle est pour eux synonyme de confort, de liberté et d'indépendance vis-à-vis de l'accompagnement des adultes. Cette grande valorisation s'expliquerait par le fait que la majorité de ces adolescent-e-s dit ne pas pouvoir se passer de l'accompagnement automobile par un adulte dans ses déplacements quotidiens. Il n'est de ce fait pas surprenant que cette majorité succombe déjà au désir d'acquérir sa propre automobile.

Selon Orfeuil (2001) « *La plupart des enfants ont aujourd'hui une expérience automobile sensible dès le berceau, un habitus conscient de l'automobilité dès les déplacements vers la nourrice et l'école primaire...* » (p.5). Cette automobile fait désormais partie intégrante de la vie des adolescent-e-s. Il a été établi que les habitudes de déplacements adoptées étant jeune sont difficiles à perdre à l'âge adulte et les enfants, dont la majorité des déplacements est assurée par l'automobile des parents, vont perpétuer à leur tour cette habitude une fois adulte et seront ainsi peu disposés à utiliser un mode alternatif à cette automobile (Bradshaw, 2001; cité par McMillan, 2005).

L'autobus de ville est peut être le moyen de transport qui permettrait non seulement d'investir un territoire plus large indépendamment des adultes et de la température mais offrirait également aux adolescent-e-s la possibilité de profiter d'un '*lieu de sociabilité*' (Kaufmann, 2000) et de faire plusieurs activités pendant le trajet (Urry et Sheller, 2004). Mais si ce moyen de transport connaît un franc succès à la fois auprès des adultes et des adolescents du centre urbain de Stockholm et des secteurs urbains allemands (O'Brien et al, 2000; Sandqvist, 2002; Tranter et Pawson, 2001), il n'en est rien auprès des adolescent-e-s rurbains québécois ni de leurs parents d'ailleurs. Il est vrai que leurs secteurs résidentiels ne sont que peu ou pas du tout desservis par ce moyen de transport. Mais peut-être que ces adolescent-e-s

ne font que perpétuer les habitudes de mobilité de leurs parents en n'ayant pas recours dans leurs déplacements quotidiens à l'autobus de ville. Ce moyen de transport n'a pas bonne figure aux yeux de ces adolescent-e-s dont la majorité éprouvent une certaine crainte sociale quant à son utilisation. Partager le même espace avec des inconnus est pour eux source de crainte. Depeau (2001) tente d'expliquer cet état de fait qui a été observé également dans sa recherche menée en France. En effet, elle cite Spencer *et al* (1989), selon lesquels, des recherches portant sur la cognition spatiale avancent qu'il est plus que probable que les enfants qui ont une expérience limitée de leur environnement aient aussi une image assez limitée de leur ville. Lynch (1960) souligne qu'une image limitée de l'environnement conduit à un sentiment d'insécurité (Depeau, 2001). Cette crainte éprouvée par les adolescent-e-s rurbains québécois est peut-être tout simplement due à leur expérience limitée de leur environnement et de leur ville.

4. Pistes futures

L'absence d'accès à une automobile entraîne t-il en ces territoires rurbains un repli domestique des adolescent-e-s? Selon Kaufmann, Jumelin *et* Guidez (2001), conjuguer la périurbanisation à l'usage exclusif de l'automobile entraîne un repli des habitants sur la sphère privée. Laousse (2004) ajoute qu'en plus de l'immobilité subie, ils pourraient avoir « *des formes de mobilité réduites et pauvres* » (p. 53). Y'a t-il repli domestique des adolescent-e-s rurbains québécois? C'est ce que nous tenterons de vérifier ultérieurement en explorant leur recours aux activités sédentaires telles que regarder la télévision ou surfer sur Internet puisque « *un regard croisé entre mobilités physique et numérique suffit pour admettre qu'elles sont désormais indissociables. C'est de leur confrontation que peut surgir une vision partagée, un consensus de la mobilité contemporaine* » (Marzloff, 2004 : 56).

Bibliographie

ASCHER F (1998) *La république contre la ville*. Éditions de l'Aube.

BEAUCIRE F (2000) La forme des villes et le développement durable. In Séminaire de prospective urbaine organisé par le Certu. *La forme des villes : caractériser l'étalement urbain et réfléchir à de nouvelles modalités d'actions*. Lyon : Ministère de l'équipement, des transports et du logement, Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques, p 88-99.

BEGAG A (1991) *La ville des autres : la famille immigrée et l'espace urbain*. Lyon : Presses Universitaires.

BUFFET L (2003) La mobilité dans l'espace urbain des jeunes des quartiers défavorisés, un révélateur d'inégalités pour l'insertion dans la société ?. Communication présentée aux « premières rencontres jeunes et sociétés en Europe et autour de la méditerranée ». Marseille 22-23 et 24 octobre 2003.

DEPEAU S (2001) Urban Identities and Social Interaction: a cross-cultural analysis of young people's spatial mobility in Paris, France, and Frankston, Australia. *Local Environment* (en ligne). Volume 6, number 1, p 81-86.

DESLAURIERS J-P (1991) *Recherche qualitative. Guide pratique*. Montréal: McGraw-Hill.

DESLAURIERS J-P (1997) L'induction analytique. In POUPART J et al. *La recherche qualitative : enjeux épistémologiques et méthodologiques*. Montréal : Gaëtan Morin, p 293-308.

De SINGLY F (2002) La « liberté de circulation » : un droit aussi de la jeunesse. *Recherche et prévisions* N° 67, p 21-36.

ELSLEY S (2004) Outsiders! Children and young people and their use of public space. Open space: People space, an international conference on inclusive outdoor environments (27-29 October 2004, Edinburgh). Theme of conference: *Space to grow/young people*. (Consultation en ligne <[http://www.openspace.eca.ac.uk/conference/proceedings /PDF/ Elsley.pdf](http://www.openspace.eca.ac.uk/conference/proceedings/PDF/Elsley.pdf) > le 15/04/2005)

FOTEL T, THOMSEN T-U (2004) The Surveillance of Children's Mobility. *Surveillance & Society*. Volume 1, number 4, p 535-554.

FOUCHIER Y (2000) Intervenir sur les densités urbaines pour limiter l'usage de l'automobile. In Séminaire de prospective urbaine organisé par le Certu. *La forme des villes : caractériser l'étalement urbain et réfléchir à de nouvelles modalités d'actions*. Lyon : Ministère de l'équipement, des transports et du logement, Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques, p 40-61.

HEURLIN-NORINDER M (2003) Accessibility or obstacles? Children's independent mobility and valuation of the outdoor environment, in MOSER G, POL E, BERNARD Y, BONNES M, CORRALIZA J-A, GIULIANI M-V (dirs) *People, Places, and Sustainability*. Toronto: Hogrefe & Huber, p 161-173.

HILAL M, SENCEBE Y (2002) Mobilités quotidiennes et urbanité suburbaine : Espaces modes d'emploi. *Espaces et sociétés* 108-109, p 133-153.

HULBERT F (1994) L'étalement de l'agglomération de Québec : bilan démographique, rapports de force et blocage géopolitique. *Cahier de géographie du Québec*. Volume 38, numéro 105, p 283-326.

- JODELET D** (dir) (2003) *Les représentations sociales*. Paris : Presses universitaires de France (7^{ème} édition).
- KAUFMANN V** (2000) *Mobilité quotidienne et dynamiques urbaines : La question du report modal*. Lausanne : Presses polytechniques et universitaires Romandes.
- KAUFMANN V, JUMELIN C, GUIDEZ J-M** (2001) *Automobile et modes de vie urbains : quel degré de liberté ?*. Aubervilliers : La documentation française.
- KAUFMANN V et FLAMM M** (2002) *Famille, temps et mobilité : État de l'art et tour d'horizon des innovations*. Recherche réalisée en décembre 2002 à l'intention de la CNAF et de l'institut pour la ville en mouvement (Consultation en ligne< <http://perso.wanadoo.fr/ville-en-mouvement/telechargement/kaufmann.pdf>> le 18/09/2004)
- KAUFMANN V** (2004) Repenser l'offre de transport à partir de la mobilité. In KAPLAN D, LAFONT H (dirs). *Mobilités.net : Villes, transports, technologies face aux nouvelles mobilités*. Paris: FING-RATP, p 64-70.
- LAFONT H** (2004) À propos de "Nomades et Vagabonds". In KAPLAN D, LAFONT H (dirs). *Mobilités.net : Villes, transports, technologies face aux nouvelles mobilités*. Paris: FING-RATP, p 339-343.
- LAOUSSE D** (2004) Chronosapiens, le navigateur urbain. In KAPLAN D, LAFONT H (dirs). *Mobilités.net : Villes, transports, technologies face aux nouvelles mobilités*. Paris: FING-RATP, p 50-53.
- LE BRETON E** (2002) *Les transports urbains et l'utilisateur : voyageur, client ou citoyen?*. Paris : L'Harmattan.
- LE BRETON E** (2002) *La mobilité quotidienne dans la vie précaire*. Note de recherche pour l'Institut pour la Ville en mouvement – PSA Peugeot- Citroën et Abeille Aide et Entraide. (Consultation en ligne< <http://perso.wanadoo.fr/ville-en-mouvement/syntheses/lebreton.pdf> > le 10/01/2005).
- LÉVY J** (2000) Rendre la ville visible à elle-même. In Séminaire de prospective urbaine organisé par le Certu. *La forme des villes : caractériser l'étalement urbain et réfléchir à de nouvelles modalités d'actions*. Lyon : Ministère de l'équipement, des transports et du logement, Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques, p 62-87.
- MARZLOFF B** (2004) On a ouvert la boîte de Pandore de la mobilité. In KAPLAN D, LAFONT H (dirs). *Mobilités.net : Villes, transports, technologies face aux nouvelles mobilités*. Paris: FING-RATP, p 25-29.
- MARZLOFF B** (2004) La mobilité, c'est la mobilisation des activités. In KAPLAN D, LAFONT H (dirs). *Mobilités.net : Villes, transports, technologies face aux nouvelles mobilités*. Paris: FING-RATP, p 54-58.
- McMILLAN T-E** (2005) Urban form and a child's trip to school: the current literature and a framework for future research. *Journal of planning literature*. Volume 19, Number 4, p 440-456.
- O'BRIEN M, JONES D, SLOAN D, RUSTIN M** (2000) Children's Independent Spatial Mobility in the Urban Public Realm. *Childhood* (en ligne). Volume 7, number 3, p 257–277.
- ORFEUIL J-P** (2001) L'automobilité, entre autonomie et servitude volontaire. *Les cahiers de médiologie*. Numéro 10, p 1-9.

- ORFEUIL J-P** (2000) *L'évolution de la mobilité quotidienne, comprendre les dynamiques, éclairer les controverses*. Arcueil : INRETS.
- PREZZA M et al** (2001) The influence of psychosocial and environmental factors on children's independent mobility and relationship to peer frequentation. *Journal of community and applied social psychology*. Number 11, p 435-450.
- PUCHER J, RENNE J-L** (2004) Urban-rural differences in mobility and mode choice. *2001 National Household Travel Survey*, April 2004, p 1-22.
- RITCHOT G, MERCIER G et MASCOLO S** (1994) L'étalement urbain comme phénomène géographique : l'exemple de Québec. *Cahier de géographie du Québec*. Volume 38, numéro 105, p 261-300.
- SALVATOR J** (2001) *La société inhumaine, mal vivre dans le bien- être*. Montréal (Qc) : L'Harmattan.
- SANDQVIST K** (2002) How does a family car matter? Leisure, travel & attitudes of adolescents in inner city Stockholm. *World Transport Policy & Practice*. Volume 8, number 1, p 11-18.
- SJOLIE N, THUEN F** (2002) School journeys and leisure activities in rural and urban adolescents in Norway. *Health Promotion International*. Volume 17, number 1, p 21-30.
- TELLIER L-N, BUSSIERE Y** (2000) Le couple mobilité-immobilité au cœur de l'étalement urbain : Le cas montréalais. *Les cahiers scientifiques du transport*. Numéro 37, p 31-58.
- TRANTER P, PAWSON E** (2001) Children's access to local environments: a case study of Christchurch, New Zealand. *Local Environment*. Volume 6, number 1, p 27-48.
- URRY J** (2000) *Sociologie des mobilités, une nouvelle frontière pour la sociologie ?*. Traduit de l'anglais en 2005 par Noël Burch. Londres : Routledge.
- URRY J, SHELLER M** (2004) Le nouveau paradigme de la mobilité. In KAPLAN D, LAFONT H (dirs). *Mobilités.net : Villes, transports, technologies face aux nouvelles mobilités*. Paris: FING-RATP, p 30-36.
- WEIL M** (2002) *Ville et automobile*. Paris: Descarte et Cie.