

Projet de Fin d'Études (PFE) 2022-2023

**L'évolution des représentations de la ville par les
enfants en fonction de leur avancée en âge.**

L'évolution des représentations de la ville par les enfants en fonction de leur avancée en âge

Le rôle des premières expériences urbaines dans l'évolution du
rapport à la ville

Denis Martouzet

Emma Boulanger

Morgane Olivier

2023

Avertissement

Cette recherche a fait appel à des lectures, enquêtes et interviews. Tout emprunt à des contenus d'interviews, des écrits autres que strictement personnels, toute reproduction et citation, font systématiquement l'objet d'un référencement.

Les auteurs de cette recherche ont signé une attestation sur l'honneur de non-plagiat.

Formation par la recherche, Projet de Fin d'Études en génie de l'Aménagement et de l'Environnement

La formation au génie de l'aménagement et de l'environnement, assurée par le département aménagement et environnement de l'École Polytechnique de l'Université de Tours, associe dans le champ de l'urbanisme, de l'aménagement des espaces fortement à faiblement anthropisés, l'acquisition de connaissances fondamentales, l'acquisition de techniques et de savoir-faire, la formation à la pratique professionnelle et la formation par la recherche. Cette dernière ne vise pas à former les seuls futurs élèves désireux de prolonger leur formation par les études doctorales, mais tout en ouvrant à cette voie, elle vise tout d'abord à favoriser la capacité des futurs ingénieurs à :

- Accroître leurs compétences en matière de pratique professionnelle par la mobilisation de connaissances et de techniques, dont les fondements et contenus ont été explorés le plus finement possible afin d'en assurer une bonne maîtrise intellectuelle et pratique,
- Accroître la capacité des ingénieurs en génie de l'aménagement et de l'environnement à innover tant en matière de méthodes que d'outils, mobilisables pour affronter et résoudre les problèmes complexes posés par l'organisation et la gestion des espaces.

La formation par la recherche inclut un exercice individuel de recherche, le projet de fin d'études (P.F.E.), situé en dernière année de formation des élèves ingénieurs. Cet exercice correspond à un stage d'une durée minimum de trois mois, en laboratoire de recherche, principalement au sein de l'équipe Dynamiques et Actions Territoriales et Environnementales de l'UMR 7324 CITERES à laquelle appartiennent les enseignants-chercheurs du département aménagement.

Le travail de recherche, dont l'objectif de base est d'acquérir une compétence méthodologique en matière de recherche, doit répondre à l'un des deux grands objectifs :

- Développer toute ou partie d'une méthode ou d'un outil nouveau permettant le traitement innovant d'un problème d'aménagement
- Approfondir les connaissances de base pour mieux affronter une question complexe en matière d'aménagement.

Afin de valoriser ce travail de recherche nous avons décidé de mettre en ligne sur la base du Système Universitaire de Documentation (SUDOC), les mémoires à partir de la mention bien.

Remerciements

Nous tenons à remercier tout particulièrement Monsieur Denis Martouzet, professeur en aménagement du territoire à l'Université de Tours, et encadrant de ce projet, pour ses conseils et sa disponibilité.

Également nous remercions toute l'équipe pédagogique de Polytech Tours, responsable de notre formation, pour avoir assuré les parties théoriques et pratiques de celle-ci.

Enfin merci à Émile pour avoir initié ce travail avec Morgane l'année dernière ainsi qu'à toutes les personnes qui ont accepté de nous accorder un moment pour des entretiens ainsi qu'aux personnes qui ont pris le temps de répondre au questionnaire.

INTRODUCTION	8
I. ÉLÉMENTS BIBLIOGRAPHIQUES ET PROCESSUS D'ÉLABORATION DE L'HYPOTHÈSE	9
II. MATÉRIEL ET MÉTHODE	10
A. Choix de la méthode	10
1. Entretiens	10
2. Questionnaire	11
B. Méthodologie	11
1. Entretiens	11
a) Échantillon et modalités des entretiens	11
b) Mise en place	12
c) Technique de retranscription	14
d) Traitement des données	14
e) Limites	14
2. Questionnaire	15
a) Échantillon et modalités du questionnaire	15
b) Élaboration du questionnaire	15
c) Traitement des données	16
d) Limites	16
III. CONTEXTE	17
A. Entretiens	17
B. Questionnaire	17
IV. ANALYSE CROISÉE DES RÉSULTATS	17
A. Les déplacements urbains pendant l'enfance et l'adolescence	17
a. Déplacements domicile - établissement scolaire	17
b. Âge du gain d'autonomie	20
c. Espaces fréquentés en dehors du cadre scolaire	22
d. Souvenir d'une première expérience en autonomie	22
B. Expériences marquantes en ville	24
a. De bonnes expériences	24
b. De mauvaises expériences	25
C. Rapport à la ville	27
a. Pendant l'enfance et l'adolescence	27
b. Aujourd'hui	28

c. Évolution du rapport à la ville	30
d. Impacts des expériences urbaines	31
CONCLUSION	33
BIBLIOGRAPHIE	34
ANNEXES	36

Table des figures

Figure 1 : Modalités de déplacement domicile – établissement scolaire	18
Figure 2 : Modalités de déplacement domicile – établissement scolaire	18
Figure 4 : Modalités de déplacement domicile – établissement scolaire au collège	19
Figure 3 : Modalités de déplacement domicile – établissement scolaire en élémentaire	19
Figure 5 : Modalités de déplacement domicile – établissement scolaire au lycée	19
Figure 7 : Age du gain d'autonomie selon l'âge	20
Figure 6 : Age du gain d'autonomie selon le genre	20
Figure 8 : Age du gain d'autonomie selon la ville d'enfance	21
Figure 9 : Age du gain d'autonomie selon le genre	21
Figure 10 : Age du gain d'autonomie selon la taille de la ville d'enfance	22
Figure 11 : Répartition selon le genre de la réponse à la question : est-ce un bon ou un mauvais souvenir ?	23
Figure 12 : Part de femmes et d'hommes ayant relaté de mauvaises expériences en ville	26
Figure 13 : Ressenti en ville pendant l'enfance selon le genre	27
Figure 15 : Ressenti par rapport à la ville pendant l'enfance et fonction du lieu de vie	28
Figure 14 : Où avez-vous grandi ?	28
Figure 16 : Ressenti actuel en ville selon le genre	29
Figure 17 : Part des répondants qui ont évoqué un sentiment d'insécurité en ville	29
Figure 19 : Ressenti actuel par rapport à la ville en fonction du lieu de vie	30
Figure 18 : Lieu de vie actuel des répondants	30
Figure 20 : Évolution du ressenti en ville depuis l'enfance	31

Table des tables

Tableau 1 : Caractéristique des trois types d'entretiens	10
--	----

INTRODUCTION

La sociologie est une discipline qui permet l'analyse des rapports entre les individus et la société. Elle permet de comprendre comment les sociétés fonctionnent et se transforment. La sociologie urbaine, elle, vise à conjuguer les relations et les représentations sociales des individus à la ville. C'est l'étude des interactions entre les structures spatio-architecturales et l'action des individus (Frey, 2012). Le rapport à la ville a évolué au cours des siècles, en même temps que les villes elles-mêmes mais aussi de ceux qui la pratiquent. La perception d'un espace s'appuie sur une réalité objective, physique "pour en forger une interprétation et en concevoir une image perçue" (Fusco, 2013). C'est donc, comme l'explique A. Bailly dans son ouvrage *La perception de l'espace urbain* (1977), un processus qui conduit d'une réalité objective à une perception subjective et donc propre à chacun. Cette perception est donc influencée par la réalité matérielle (cadre bâti, espaces publics, ...) mais également immatérielle de la ville (comportements et pratiques des populations, cadre de vie, ...) (Fusco, 2013). Le rapport à la ville quant à lui permet d'ajouter une dimension émotionnelle à cette perception (Martouzet, 2007). Se questionner sur notre rapport à la ville reviendrait par exemple à se poser la question : Est-ce que j'aime la ville ? Pourquoi ? Alors qu'il semble facile de répondre à la première question, expliquer pourquoi en revanche relève d'une plus grande complexité. Le rapport à la ville est influencé par notre passé, nos souvenirs, mais également par notre présent et nos projets futurs et incertitudes (Martouzet, 2007). Quelle part occupent les expériences individuelles dans cette idée que nous nous faisons de la ville ? Plus précisément, est-ce que nos premières expériences, en milieu urbain, jouent un rôle déterminant dans notre appréciation de la ville ? Ces premières expériences urbaines ont généralement lieu pendant l'enfance ou l'adolescence. La littérature mentionne qu'avant 8 ans, peu d'enfants sont autonomes en ville. C'est entre 7 et 9 ans qu'un premier palier est observé, puis un deuxième, plus prononcé entre 10 et 11 ans, période à laquelle la majorité des enfants semble acquérir plus d'autonomie dans ses déplacements. Notre étude portera sur l'impact des premières expériences en autonomie dans la ville (sans autorité parentale) sur le rapport à la ville à l'âge adulte.

Il est connu que le rapport des femmes et des hommes à la ville est radicalement différent, notamment en raison d'un plus grand sentiment d'insécurité ressenti par les femmes. Nous essayerons de répondre à la problématique suivante : La différence genrée dans le rapport à la ville est-elle initiée par les premières expériences en autonomie dans la ville ?

Nous émettons l'hypothèse que ces premières expériences jouent effectivement un rôle déterminant dans le rapport à la ville des individus et que celui-ci se différencie selon le genre.

Dans une première partie nous reviendrons sur les travaux qui ont été menés sur les pratiques urbaines pendant l'enfance et la différenciation genrée du rapport à la ville à l'âge adulte. Une seconde partie détaillera la méthode employée. Enfin, la dernière partie exposera les résultats ainsi que leur analyse.

I. ÉLÉMENTS BIBLIOGRAPHIQUES ET PROCESSUS D'ÉLABORATION DE L'HYPOTHÈSE

L'enfance est caractérisée par des traits physiques, physiologiques et psychiques particuliers qui ont un impact direct sur les pratiques urbaines, l'autonomie et le rapport à la ville. C'est une période d'évolution constante faite de nombreuses expériences et découvertes. L'adolescence est une période charnière de l'enfance où la recherche d'identité est plus marquée et où les questionnements sur soi-même, son rapport aux autres et à son environnement apparaissent. Dans le cadre de notre étude sur la perception de la ville pendant l'enfance nous décidons de nous intéresser à la période qui s'étend jusqu'au début de l'indépendance, souvent à la fin du cycle secondaire (environ 18 ans), lorsque les jeunes quittent le domicile familial pour leurs études ou pour travailler.

Les recherches sur les mobilités autonomes des enfants ont montré que celles-ci ont eu tendance à diminuer ces dernières décennies. On assiste à une ségrégation de l'espace ; certaines zones sont privatisées et l'espace occupé par les enfants se voit restreint. L'utilisation croissante de la voiture depuis les années 60, est vue comme un danger par les parents et réduit les espaces de jeu potentiels pour les enfants. De plus, la montée du sédentarisme, encouragée par les appareils de télévision qui font du domicile un espace central dans la vie quotidienne des enfants (Rivière, 2016) a pour conséquence une découverte plus tardive de l'espace urbain en autonomie.

De nombreux travaux de sociologie urbaine s'intéressent aux sentiments éprouvés par les individus lorsqu'ils parcourent l'espace public. Il a été révélé qu'une distinction nette se dessine entre ce qu'est la ville pour les femmes et pour les hommes. En 2015, le rapport du Haut conseil à l'égalité entre les femmes et les hommes (HCEfh) relève que 100% des femmes de plus de 25 ans ont été victimes de harcèlement sexiste. Dans une enquête réalisée auprès de 5210 femmes en 2015, 54% d'entre elles déclarent trouver l'ambiance urbaine lors de leurs déplacements très mauvaise ou plutôt mauvaise tandis que 1.3% seulement la considèrent comme très bonne (Alessandrin et Dagorn, 2016). Il semblerait que "les femmes occupent l'espace plus par besoin que par plaisir" (Alessandrin et Dagorn, 2018). Cette différenciation dans la perception de la ville entre les femmes et les hommes peut être expliquée par différents facteurs. D'abord, les femmes sont beaucoup plus sujettes aux interactions non sollicitées, notamment les remarques ou les comportements sexistes. Ce type d'expérience peut avoir un impact sur les comportements des femmes en ville et leur sentiment à son égard. De plus, en raison de leur genre, elles sont soumises à une éducation différenciée à la pratique de la ville. En effet, alors que l'autonomie en ville des filles se révèle être plus importante que celle des garçons entre 7 et 9 ans, cela dû au fait que les parents les considèrent plus matures et plus attentives à leur environnement ; au moment de la puberté, on observe une diminution des libertés accordées aux filles et une sensibilisation spécifique au fait d'être une jeune fille dans l'espace urbain.

Dans quelles mesures les expériences personnelles influencent nos comportements urbains ? Quel rôle jouent nos premières expériences urbaines dans notre perception de la ville ? Les expériences individuelles et plus précisément les premières expériences individuelles en ville ont été peu étudiées. Il semble alors intéressant de chercher à comprendre leur rôle si tant est qu'elles en ont un, dans la construction de nos représentations de la ville.

Nous posons alors l'hypothèse suivante : **Les différences de rapport à la ville entre femmes et hommes à l'âge adulte sont initiées lors des premières expériences en autonomie en ville.**

Lorsque l'on parle d'expérience en autonomie on souhaite surtout parler des expériences qui ont eu lieu en dehors de la présence d'une autorité parentale. En effet, lorsque les déplacements sont accompagnés par un adulte, l'enfant n'est pas autonome, ne décide pas de l'itinéraire choisi ou des lieux fréquentés. Il est

également peu probable qu'il se fasse aborder par un inconnu. En revanche, un enfant seul ou accompagné d'un camarade par exemple, dispose de plus de liberté et se retrouve exposé à de potentielles interactions avec des inconnus.

II. MATÉRIEL ET MÉTHODE

A. Choix de la méthode

1. Entretiens

L'interview¹ est une méthode qui permet de recueillir de l'information qualitative directement auprès des personnes concernées. La qualité d'un entretien dépend de la relation de confiance qui s'est établie entre l'interviewer² et la personne interrogée. En effet, si l'entretien est abordé dans la précipitation et que le chercheur semble peu attentif, le discours de la personne interrogée ne sera pas aussi détaillé et pertinent pour l'étude. Un entretien réalisé dans de bonnes conditions permet d'obtenir un récit authentique et riche dans son contenu. Dans son article *L'entretien semi-directif : à la frontière de la santé publique et de l'anthropologie* (2010), Geneviève Imbert explique que "l'accès à un dialogue authentique nécessite, voire exige, pour le chercheur d'être à l'écoute, attentif, patient, et curieux de l'Autre, de son histoire, afin d'entrer dans son univers de sens pour le décrypter ensuite tout en gardant la « juste distance »" (Imbert, 2010).

Trois types d'entretiens peuvent être utilisés en sociologie, les entretiens dirigés, les entretiens semi-directifs et les entretiens libres. Ils sont présentés dans le tableau ci-après (tableau 1).

Tableau 1 : Caractéristique des trois types d'entretiens³

Entretien dirigé (ou directif)	Entretien semi-dirigé (ou semi-directif)	Entretien libre (ou non directif)
Discours non continu qui suit l'ordre des questions posées	Discours par thèmes dont l'ordre peut être plus ou moins bien déterminé selon la réactivité de l'interviewé	Discours continu
Questions préparées à l'avance et posées dans un ordre bien précis	Quelques points de repère (passages obligés) pour l'interviewer	Aucune question préparée à l'avance
Information partielle et réduite	Information de bonne qualité, orientée vers le but poursuivi	Information de très bonne qualité, mais pas nécessairement pertinente
Information recueillie rapidement ou très rapidement	Information recueillie dans un laps de temps raisonnable	Durée de recueil d'informations non prévisible
Inférence assez faible	Inférence modérée	Inférence exclusivement fonction du mode de recueil

Afin d'étudier les pratiques urbaines pendant l'enfance et plus particulièrement les premières expériences en autonomie en ville, l'entretien semi-directif s'est présenté comme la meilleure méthode. En effet, la nécessité d'avoir un discours spontané, authentique et pertinent en un temps raisonnable nous a orienté vers ce choix. De plus, comme le souligne Nathalie Audas dans son rapport de mémoire sur *Le rapport affectif au lieu* (2007), les émotions et impressions reliées aux souvenirs et aux expériences passées (qu'elles soient bonnes ou mauvaises) relèvent de l'affect et sont généralement "bien enfouies dans chacun des individus" (Audas, 2007). La confiance instaurée lors de l'entretien semi-directif offre la possibilité de suggérer ou de demander explicitement à l'interviewé de parler de ses ressentis et sentiments lors de ses expériences.

¹ Le terme « interview » est généralement utilisé pour désigner la méthode alors que le terme entretien désigne les différentes entrevues qui constituent cette méthode (Imbert, 2010).

² "Le chercheur, souvent nommé interviewer" (Imbert, 2010)

³ D'après De Ketele et Roegiers (1996, p. 172) dans Imbert, 2010

Lors de l'entretien, le chercheur pose peu de questions, elles permettent d'orienter le discours sans pour autant être très précises. La personne interrogée peut ainsi s'exprimer librement, sur ce dont elle désire parler. En somme, c'est elle qui guide l'entretien. Le chercheur doit intervenir avec parcimonie et doit se contenter de relancer la conversation lorsqu'elle s'essouffle ou encore demander des précisions sur certains points évoqués par la personne interrogée. Laisser aller le discours dans le sens que souhaite prendre l'interviewé, en revenant sur les éléments clés, permet de lui montrer l'intérêt de son discours, de la mettre en confiance et ainsi d'espérer pouvoir tirer des informations pertinentes de l'entrevue.

2. Questionnaire

Avec l'entretien et l'observation, le questionnaire est la troisième grande méthode permettant de collecter des données. Pour permettre une étude complète constituée de données qualitatives (entretiens) mais également de données quantitatives, il semble opportun de réaliser un questionnaire diffusé à grande échelle afin d'obtenir des données exploitables de manière statistique. Le but d'un questionnaire est de vérifier statistiquement jusqu'à quel point les informations et hypothèses établies sont généralisables. Il permettra de renforcer ou nuancer les éléments analysés lors des entretiens.

Le questionnaire se présente sous la forme d'une série de questions, posées dans un ordre précis. Ses réponses seront analysées grâce à des tableaux statistiques et des graphiques. Contrairement à l'entretien, qui peut être individuel ou collectif, le questionnaire est uniquement collectif ; dans le sens où les résultats ne sont exploitables que si un grand nombre de personnes y répond. Ses questions peuvent être ouvertes, dans ce cas la personne y répondant est invitée à passer plus de temps sur la réponse, ou fermées. Ces dernières peuvent se présenter sous la forme de questions oui/non ou sous la forme de QCM (questions à choix multiples).

Par rapport à un entretien, le questionnaire implique une déperdition d'information à cause de son homogénéité formelle. Comme le dit Jean-Claude Combessie dans son ouvrage *La méthode en sociologie* (2007), "poser une question, c'est faire comme si elle se posait à tous et sous la même forme ; la fermer, c'est réduire et préconstruire la variété des réponses socialement possibles" (Combessie, 2007). En effet, cette méthode ne permet pas de connaître sous quelle forme les réponses sont pensées et données (avec quels mots, quelle insistance, ...), ni si le sujet aurait été abordé dans un entretien (certaines personnes n'auraient pas pensé à évoquer tel ou tel sujet). Toutefois, cette homogénéisation est nécessaire afin de traiter les données statistiquement. D'ailleurs, il est tout de même possible de poser des questions "libres", qui permettent d'avoir davantage de précisions sur l'avis de la personne qui y répond. Dans ce cas, le chercheur doit d'abord analyser la réponse, puis lui appliquer un code pour ensuite pouvoir l'analyser de façon statistique (Combessie, 2007).

B. Méthodologie

1. Entretiens

a) Échantillon et modalités des entretiens

Le choix de l'échantillon est une étape essentielle dans la mise en place d'une étude. En effet, selon le profil des personnes interrogées, le déroulé de l'entretien ne prendra pas forcément la même forme.

Si un grand nombre d'entretiens est souhaité, alors, compte tenu du temps imparti, il devra être plutôt dirigé et concis. En revanche, si l'échantillon souhaité est plus petit, il est alors possible de réaliser des entretiens semi-dirigés ou non dirigés, plus longs, qui permettront à la personne interrogée de transcrire au mieux ses expériences et de faire part des éléments qui lui semblent les plus importants. Dans l'objectif de notre étude,

à savoir, déterminer si les premières expériences en ville, notamment pendant l'enfance, impactent les pratiques et la perception de la ville à l'âge adulte, il semble plus pertinent de réaliser des entretiens semi-dirigés et donc de choisir un échantillon plus restreint.

Compte tenu du temps imparti pour la mise en place de la méthode (environ quatre mois), il a été proposé de se fixer un objectif de 20 à 25 entretiens de personnes aux profils variés (âge, genre, catégorie socio-professionnelle). Les entretiens se dérouleront de préférence en face-à-face, au domicile des interrogés, au domicile des chercheuses ou dans un lieu public (université, bibliothèque, ...). En cas de difficulté à planifier des entretiens en face-à-face, il est envisageable de réaliser des entretiens en visioconférence ou par téléphone. Dans une idée de représentativité toutefois, il est préférable de réaliser le maximum d'entretiens de la même manière, afin que les modalités d'entretiens en elles-mêmes n'influencent pas les discours. La durée prévisionnelle des entretiens est de 30 minutes à 2h maximum. Cette durée permet d'instaurer une relation de confiance pour que l'intéressé se dévoile et donne des éléments plus personnels et pertinents pour l'étude. Fixer une durée maximum permet de limiter la perte de temps et les récits trop longs qui n'apportent plus d'éléments intéressants au bout d'un certain temps.

Le travail est réparti entre les deux enquêtrices qui réaliseront chacune des entretiens. Cela permettra une répartition égale du travail et une optimisation du temps puisqu'elles pourront réaliser leurs entretiens en parallèle.

b) Mise en place

Guide d'entretien

Le guide d'entretien sert de pense bête à la chercheuse. Il est rédigé en amont de l'entretien et reprend de manière succincte et visuelle les thèmes qui devront être abordés pendant l'entretien. "L'ordre des thèmes de la liste est construit pour préfigurer un déroulement possible de l'entretien, une logique probable des enchaînements" (Combessie, 2007). Il est important d'utiliser des mots clés et d'exprimer des notions brèves et claires qui permettront d'adapter les questionnements au récit, sans induire de rupture dans le discours, l'entretien doit suivre sa dynamique propre (Combessie, 2007).

Les thèmes abordés lors des entretiens sont les suivants : les premières expériences en ville, les déplacements, les espaces fréquentés, le souvenir d'événement(s) marquant(s), le ressenti par rapport à la ville. Le guide d'entretien est disponible en Annexe 1.

Personnes interrogées

La diversité des profils des interrogés est soumise à une forte contrainte, celle de trouver des volontaires. Cette étape est sûrement la plus complexe à mettre en œuvre. En effet, il est important de réaliser les entretiens avec des personnes qui ne sont pas directement proches des interviewers, afin de ne pas influencer les réponses.

Pour trouver des personnes à interroger, différents moyens de communication ont été utilisés. D'abord en en parlant autour de nous afin d'interroger des contacts de proches par exemple. L'idéal est de se rapprocher de "connaissances de connaissance", c'est-à-dire de personnes non connues (du moins directement) par le chercheur. En diffusant des annonces dans des lieux fréquentés (hall d'immeuble par exemple) et via les réseaux sociaux tels que Facebook sur des groupes d'entraide pour ce genre de travaux.

La méthode qui a été la plus efficace pour cette étude a été celle de passer par les proches qui nous ont donné les contacts de connaissances prêtes à nous accorder un entretien. Puis, à la suite d'un entretien, à plusieurs reprises l'intéressé a proposé le contact d'une autre personne qui accepterait de nous accorder de son temps. Cela a permis d'interroger des personnes totalement inconnues mais souvent dans des villes différentes des nôtres. Ces entretiens ont donc été réalisés par téléphone.

Prise de contact et planification d'un rendez vous

Une fois les coordonnées de la personne obtenues (souvent par l'intermédiaire d'un proche ou d'un interrogé), un premier contact est réalisé rapidement afin d'expliquer qui nous sommes, le contexte de l'exercice et convenir d'un rendez-vous. Cette étape est généralement plutôt simple et rapide à mettre en œuvre.

Déroulé de l'entretien

Dans son article *L'entretien semi-directif* (2007), Jean-Claude Combessie détaille les grandes étapes de l'entretien semi-directif. Ces étapes sont reprises ci-dessous.

Le jour de la rencontre, la chercheuse commence par présenter en quelques mots l'essentiel de la recherche. Il s'agit ici de se présenter rapidement, de revenir sur le thème de la recherche (les pratiques urbaines pendant l'enfance) et sur quoi plus précisément portera l'entretien (les souvenirs d'expériences urbaines pendant l'enfance et l'adolescence). Cette première phase compose l'annonce. Celle-ci peut suffire à lancer la personne interrogée sur un sujet, ou, dans certains cas, il est nécessaire de poser une ou plusieurs questions dites "tremplin" (Combessie, 2007) pour créer cette dynamique. Ces premières phrases d'accroche sont l'occasion de demander des informations personnelles comme l'âge, la catégorie socio-professionnelle de la personne, son lieu de vie et la ou les commune(s) où elle a grandi. Ensuite, l'interrogé rebondit généralement sur des souvenirs dans sa ville d'enfance.

Les relances permettent par la suite d'encourager le conteur à détailler ou développer son récit. Il peut parfois être utile de reprendre une phrase qui a été dite. Cela permet d'insister sur un point précis du récit et d'encourager l'interrogé à développer dans ce sens. La relance permet à la personne de se dévoiler un peu plus sans l'y contraindre, contrairement à une question directement posée qui pourrait bloquer l'interviewé, se sentant dans l'obligation de répondre (Audas, 2007). Toutefois, il est important de ne pas se précipiter pour laisser à l'interlocuteur le temps de formuler ses pensées et de chercher dans ses souvenirs. Les moments de "blanc" peuvent être bénéfiques et permettent à la chercheuse de noter certaines choses qu'elle n'aurait pas eu le temps de noter avant ou de relire ses notes pour revenir sur certains points. Ils permettent aussi à la personne interrogée de chercher de nouveaux éléments à raconter ou d'en approfondir d'autres.

A la fin de l'entretien, quand tous les thèmes souhaités ont été abordés et que le récit s'essouffle, il peut être intéressant de demander à l'interlocuteur "Quelles personnes pourraient, à sa connaissance, être importantes à rencontrer en vue d'un entretien sur les mêmes thèmes" (Combessie, 2007).

L'entretien est systématiquement enregistré (sauf en cas de refus ou d'impossibilité matérielle). Après l'annonce, la chercheuse demande à l'interrogé s'il accepte que l'entretien soit enregistré, en précisant que celui-ci ne sera pas diffusé et que tout ce qui sera dit restera anonyme. En complément de l'enregistrement, la prise de note permet de mémoriser les points importants qui ont été abordés et les éventuelles précisions ou questions que souhaiterait poser l'intervieweuse. Elle permet aussi, dans le cas où beaucoup d'informations intéressantes seraient dites rapidement, de noter la localisation de ce passage dans l'enregistrement de manière à pouvoir le réécouter facilement. Enfin la prise de note montre l'intérêt que porte l'intervieweuse à l'interviewé.

c) Technique de retranscription

La retranscription d'un entretien à partir de l'enregistrement audio permet une première analyse du discours et sera utilisée pour dégager les éléments clés du récit. La transcription est essentielle notamment lors d'études sur le long terme avec un grand échantillon ; pour lesquelles il est impossible de se souvenir précisément des éléments essentiels de l'entretien. L'analyse de la transcription est une approche différente de celle du discours entendu car l'enquêteur est alors uniquement concentré sur cette analyse contrairement au moment de l'entretien.

Deux grands types de retranscription existent :

La retranscription dite "sociologique" (Claude, 2019) ou "pré-interprétée" (Audas, 2007) qui vise à écrire mot-à-mot ce qui a été dit par la personne interrogée mais également à noter toutes les hésitations, les changements de ton, les blancs et les expressions non verbales (sourires, haussements de sourcils, ...) sans reformuler les phrases de l'interrogé (c'est-à-dire sans corriger les fautes de langage).

Il existe aussi la retranscription "mot-à-mot" qui reprend tout ce qui a été dit pendant l'entretien, par la personne interrogée et l'enquêteur. Cependant, les phrases sont modifiées de façon à les rendre correctes à l'écrit. Les hésitations et blancs ne sont pas notés.

Ces techniques de retranscription sont très chronophages. Compte tenu du temps imparti et du nombre d'entretiens à réaliser, il a été décidé de ne pas retranscrire les entretiens selon ces méthodes. Les prises de notes ont été retranscrites et complétées par des éléments repris des enregistrements lorsqu'un passage important avait été notifié. Les paroles ont été retranscrites sans chercher à supprimer les fautes de langage et les moments d'hésitations ou expressions non verbales particulièrement remarquables ont été relevés. Cependant l'interprétation du discours s'est faite "à chaud", directement pendant l'entretien. Pour s'assurer de bien comprendre ce qu'a voulu exprimer l'interrogé, il a parfois été nécessaire de reposer une question. Cette méthode permet un gain de temps certain mais rend notre analyse subjective et soumise à notre interprétation dès la phase de transcription de l'entretien.

d) Traitement des données

Le traitement des données d'entretiens a été réalisé à partir de ces prises de notes. Toutes ont été relues et les éléments redondants, dont ont parlé plusieurs des personnes interrogées, ont été mis en évidence dans chaque entretien (par exemple éléments relatifs aux déplacements, aux lieux fréquentés, aux sentiments éprouvés, aux expériences, au genre, au rapport à la voiture, ...).

Un tableau récapitulatif a permis de préciser ces éléments selon les entretiens et de mettre en évidence des similitudes ou des contrastes dans le discours et l'interprétation que nous faisons de leur rapport à la ville. Ce tableau est disponible en Annexe 2.

e) Limites

Nous nous sommes heurtées à la difficulté de trouver des volontaires pour participer à un entretien. Par manque de temps et probablement d'expérience, il a été difficile de trouver des personnes motivées. L'objectif d'un échantillon de 20 à 25 personnes interrogées n'a pas été atteint, 11 entretiens ont pu être réalisés. La parité n'a malheureusement pas pu être respectée, 8 femmes et 3 hommes ont été interrogés. De manière générale, les femmes sont souvent plus sujettes à répondre à des études sociologiques que les hommes. Par ailleurs, 5 des 11 personnes interrogées ont moins de 30 ans. Étant nous-mêmes dans cette tranche d'âge, les contacts obtenus par l'intermédiaire de connaissances étaient souvent jeunes. Ce manque de diversité des profils rencontrés est un biais qu'il est possible d'anticiper mais difficile à pallier. Afin

d'obtenir plus de volontaires pour participer à ces entretiens, il aurait pu être judicieux de demander à la fin du questionnaire "Seriez-vous intéressé pour réaliser un entretien plus approfondi sur ce sujet ? Si oui, pouvez-vous nous laisser vos coordonnées ?".

Ensuite, comme expliqué plus haut, la qualité de l'information recueillie dépend du climat de confiance qui est instauré lors de l'entretien. Notre ressenti par rapport aux entretiens est positif, cependant, bien que nous ayons l'impression d'avoir progressé au fur et à mesure des rencontres, notre manque d'expérience a peut-être affecté le déroulé des entrevues et les informations qui ont pu en ressortir.

Enfin, la méthode d'analyse des entretiens et le temps limité pour réaliser l'étude sont des éléments qui peuvent influencer l'interprétation des discours.

2. Questionnaire

a) Échantillon et modalités du questionnaire

La première phase consiste à définir la problématique générale de l'étude et à émettre des hypothèses. Le questionnaire aidera à répondre à ces hypothèses et à illustrer les arguments des enquêtrices.

Ensuite, il faut définir l'échantillon. Il faut se demander qui on souhaite interroger. Dans le cas de cette étude, on souhaite avoir une grande diversité de profils pour être le plus représentatif possible. Toutefois, comme notre problématique s'intéresse aux pratiques urbaines, on vise plutôt des individus qui ont vécu des expériences en ville pendant leur enfance et donc potentiellement plutôt des gens qui ont grandi en ville.

Il est d'ailleurs nécessaire de rédiger un petit texte au début du questionnaire ayant pour fonction de donner son origine et son intention.

b) Élaboration du questionnaire

Choix des questions

Tout d'abord, la rédaction des questions à poser et le choix du type de questions est à déterminer. Comme expliqué précédemment, il en existe plusieurs :

- Les questions fermées
 - Oui/Non
 - QCM
- Les questions ouvertes.

Les questions ouvertes se doivent d'être précises et claires, dans un langage familier aux enquêtés. D'ailleurs, toutes les questions doivent être compréhensibles par tous (éviter les mots savants, les mots ambigus, les tournures de phrases avec une double négation, etc). Lorsqu'il y a un risque d'incompréhension, il est judicieux de rédiger une brève explication à côté de la question.

Les questions fermées comportent des items, ce sont les réponses prévues par l'enquêteur qui se présentent sous la forme d'une liste sous la question. Toutefois, il est difficile de prévoir toutes les réponses possibles, ainsi, on trouve régulièrement, en dernière place dans les items, la réponse : "Autre (préciser)". Les réponses peuvent également être à choix unique (on oblige la personne à choisir une seule réponse), ou à choix multiple (dans ce cas, il est possible de cocher une ou plusieurs réponses).

En plus des questions liées directement au sujet de l'étude, l'enquêteur se doit de rédiger le "talon" (Combessie, 2007) qui désigne les questions personnelles c'est-à-dire qui concernent l'âge, le sexe, la catégorie socioprofessionnelle, la commune habitée entre autres. Ces questions, placées en début ou fin de questionnaire, permettent d'expliquer "les variations observables dans les réponses aux autres questions.

Elles sont toutes par hypothèse des variables explicatives, dites aussi variables actives ou indépendantes.” (Combessie, 2007).

Pour terminer le questionnaire, il est courant d’ajouter une question du type : “Avez-vous quelque chose à ajouter ?”. Celle-ci permet à l’enquêté de donner son avis sur l’étude, la méthode, de rajouter quelque chose pour compléter le questionnaire, ou encore signaler des potentielles erreurs.

Pour notre étude, un questionnaire Google Form a été réalisé, comprenant 28 questions (16 fermées et 12 ouvertes), disponible en Annexe 3.

Choix du mode de diffusion

Il existe plusieurs manières “d’administrer” un questionnaire, il peut être lu par l’enquêteur en face à face ou par téléphone, c’est alors celui-ci qui note les réponses. Cette méthode accorde plus d’importance à l’interrogé mais elle est chronophage. Les réponses ne sont de fait pas anonymes, ce qui peut restreindre les réponses. Le questionnaire peut aussi être donné en main propre par l’enquêteur et complété en autonomie ou envoyé via la poste ou internet.

Dans le cadre de notre étude, le questionnaire a été diffusé, par l’intermédiaire de proches et sur les réseaux sociaux (notamment sur des groupes Facebook) et une date a été fixée pour clôturer le questionnaire. A partir de cet instant, plus personne ne pouvait y répondre.

c) Traitement des données

Les résultats du questionnaire permettent de dégager les grandes tendances. Il est possible d’extraire les statistiques de l’étude et de faire une étude quantitative. A partir de ces résultats, des tableaux statistiques et des graphiques peuvent être réalisés. Ceux-ci permettent de d’apporter du dynamisme à l’enquête. Toutefois, les expériences racontées par les individus lors des questions ouvertes permettent de mettre en avant certains points et de mener une étude plus qualitative.

d) Limites

Une nouvelle fois, davantage de jeunes ont répondu au questionnaire, pour la même raison que pour les entretiens, mais aussi probablement en raison du mode de diffusion du questionnaire. En effet, les réseaux sociaux sont principalement investis par les jeunes. De surcroît, certaines personnes ne sont pas assez familiarisées avec les nouvelles technologies pour pouvoir répondre facilement à un questionnaire en ligne.

Une autre contrainte peut aussi être due au fait que sur internet, l’attention est très volatile. Les individus peuvent être tentés de faire plusieurs choses à la fois et se distraire. Le risque d’abandon est donc assez important (Fenneteau, 2015).

Par ailleurs, le questionnaire a ses limites car une fois les réponses obtenues, il est impossible de poser de nouvelles questions si de nouvelles interrogations apparaissent à la vue des premiers résultats.

La question de la sécurité des données entre également en jeu. Certaines personnes redoutent que l’anonymat des réponses ne soit pas respecté.

Enfin, on peut ajouter que rendre son questionnaire en ligne visible sur Internet est difficile à la vue du flot d’information constant qui y circule. Par exemple, avec le moyen de diffusion utilisé pour cette enquête, Facebook, les personnes voient tous les jours de nombreuses notifications, et celle du questionnaire en question a pu passer inaperçue.

III. CONTEXTE

A. Entretiens

Au total, 11 entretiens ont été réalisés, 8 avec des femmes et 3 avec des hommes. Quatre des personnes interrogées ont moins de 30 ans, deux entre 35 et 45 ans, trois entre 46 et 65 et une plus de 65 ans.

2 des interrogés ont grandi en métropole, 3 dans une grande ville, 1 dans une ville moyenne, 2 dans une petite ville et 3 dans un village⁴.

Huit entretiens se sont déroulés en face-à-face (7 au domicile de la personne interrogée, 1 à l'université) et 3 au téléphone. Les entrevues ont duré entre 30 minutes et 1 heure et 5 minutes.

B. Questionnaire

Sur une période de 14 jours, 95 personnes ont répondu au questionnaire, dont 52 sont des femmes et 43 des hommes. La majorité des répondants (78 personnes) ont moins de 30 ans, et sont étudiants (71 personnes). 10 ont entre 30 et 45 ans, 6 entre 45 et 65 ans et 1 a plus de 65 ans. 11 sont cadres ou de profession intellectuelle supérieure, 5 employés, 4 artisans, commerçants ou chefs d'entreprise, 1 est retraité et 3 sont sans activité professionnelle.

Près de 40% des répondants ont grandi dans une petite ville, 24% dans une grande ville et 15% en métropole. 11% ont grandi en zone rurale.

IV. ANALYSE CROISÉE DES RÉSULTATS

A. Les déplacements urbains pendant l'enfance et l'adolescence

a. Déplacements domicile - établissement scolaire

Entretiens

Lors des entretiens, il a été demandé à la personne interrogée comment elle effectuait ses déplacements pour se rendre jusqu'à son établissement scolaire. Cette question peut permettre de distinguer la période ou l'âge vers lequel la personne a commencé à effectuer ses déplacements quotidiens en autonomie. En effet, alors que la voiture est considérée comme le moyen de transport le moins autonome, car il nécessite d'être déposé par un adulte (sauf cas particulier de la fin du lycée où certains élèves ont le permis) ; la marche, le vélo ou encore les transports en communs ont souvent permis aux élèves de se rendre seuls ou non accompagné par un adulte à leur établissement scolaire. Les réponses aux entretiens ont montré que la totalité des déplacements en élémentaire étaient effectués à pied ou en voiture (figure 1). La proximité joue un rôle essentiel dans le mode de déplacement utilisé. En effet "l'école était à dix minutes à pied" (entretien 11), "l'école était vraiment très proche, alors j'y allais à pied. Au début accompagnée puis vers la fin de l'élémentaire j'y allais seule ou avec un voisin" (entretien 8). Ou encore "C'est ma mère qui m'emmenait en voiture car l'école était trop loin pour y aller à pied" (entretien 6), "Mes parents m'emmenaient en voiture car il n'y avait pas d'école dans mon village" (entretien 5).

⁴ Métropole : population > 200 000 habitants, Grande ville : pop entre 50 000 et 200 000 habitants, Ville moyenne : pop entre 20 000 et 50 000 habitants, Petite ville : pop entre 2 000 et 20 000 habitants, Village : < 2 000 habitants, Campagne : hameau.

La dépendance des sœurs et frères a aussi pu expliquer que les parents emmènent leurs enfants en voiture, par exemple “L’école n’était vraiment pas loin, j’aurai pu y aller toute seule à la fin de l’élémentaire mais comme il y avait mes petites sœurs, mes parents préféraient nous emmener en voiture” (entretien 7). A partir du collège, on remarque une diminution importante des déplacements réalisés en voiture, seule une personne sera emmenée par ses parents en voiture tout au long de sa scolarité “Au collège mon frère y allait en vélo, mais moi et mes sœurs on se faisait emmener par nos parents car il y avait eu un meurtre sur le trajet 30 ans avant et ils ne voulaient pas laisser leur fille aller tout seule à vélo. Ensuite au lycée, comme mon père est prof, il m’emmenait” (entretien 7). Tous les autres interrogés expliquent avoir réalisé la grande majorité de leurs déplacements seuls ou avec des camarades pour se rendre au collège et au lycée. Il n’a pas été noté de différence significative entre les modes de déplacements utilisés par les femmes et par les hommes interrogés. Seule une interrogée a mentionné, comme cité plus tôt, que son frère a eu le droit de se rendre au collège en vélo, contrairement à elle et ses sœurs. Dans ce cas, on note une inquiétude des parents qui influence les déplacements de leurs filles. L’interrogée déplore d’ailleurs cela en disant “Mon frère était plus autonome, lui il avait le droit d’aller à l’école à vélo” (entretien 7).

Modalités de déplacement domicile - établissement scolaire

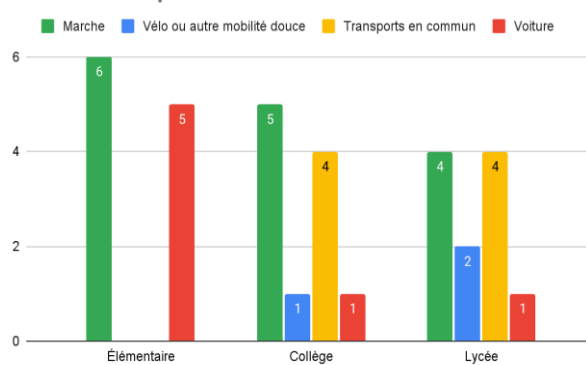


Figure 1 : Modalités de déplacement domicile – établissement scolaire

Questionnaire

Le questionnaire a permis de dégager des tendances similaires avec une diminution des trajets réalisés en voiture, surtout visible entre l’élémentaire et le collège, et une augmentation croissante de l’utilisation des transports en commun (figure 2). On peut donc penser que l’entrée au collège est une étape importante de l’autonomisation des enfants dans leurs déplacements. Les trajets à pied ont tendance à diminuer selon l’avancée dans la scolarité, potentiellement en raison de l’éloignement de l’établissement scolaire au domicile.

Modalités de déplacement domicile - établissement scolaire

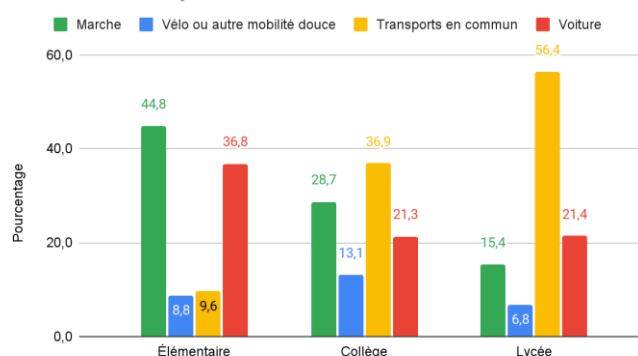


Figure 2 : Modalités de déplacement domicile – établissement scolaire

Contrairement aux entretiens, notamment en raison d’un échantillon plus important, il est aisé de comparer les modalités de déplacements des femmes et des hommes. D’après les figures 3, 4 et 5, on observe quelques différences comme le fait qu’en élémentaire, plus de femmes (49%) que d’hommes (39%) se rendaient à pied

à l'école et inversement pour la voiture (plus d'hommes que de femmes). On note également que légèrement plus de femmes sont accompagnées en voiture au collège (23% contre 19% d'hommes) et au lycée (22% contre 20%), et qu'inversement, plus d'hommes utilisent davantage les transports en commun au collège (41,5% contre 33%) et au lycée (58% contre 55%).

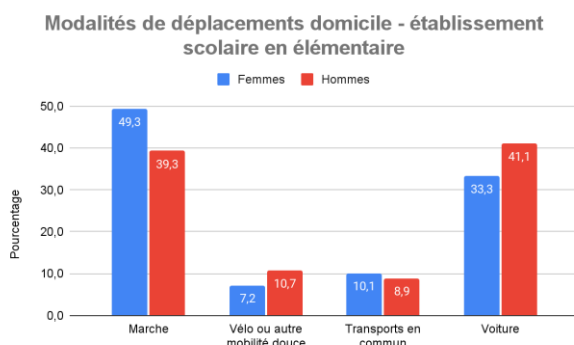


Figure 3 : Modalités de déplacement domicile – établissement scolaire en élémentaire

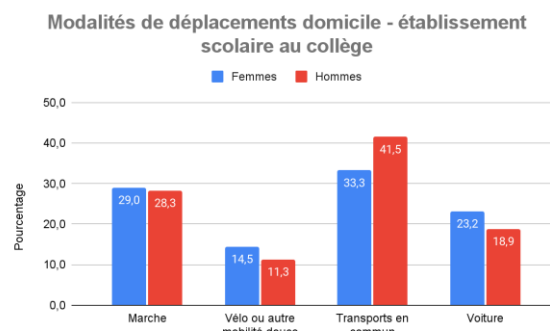


Figure 4 : Modalités de déplacement domicile – établissement scolaire au collège

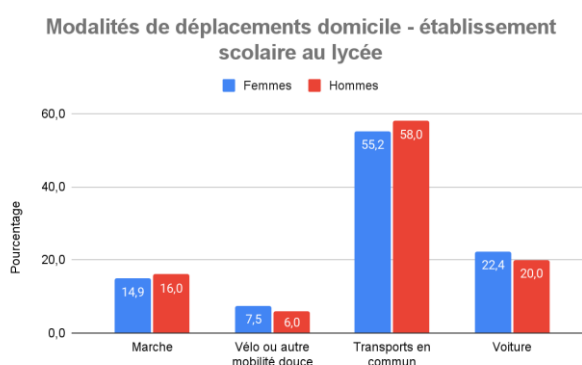


Figure 5 : Modalités de déplacement domicile – établissement scolaire au lycée

Il a été souligné dans l'état de l'art (Montagnac, Olivier, 2022) que l'enquête de Clément Rivière réalisée en 2016 auprès de parents à Milan et à Paris avait mis en évidence que de 8 à 11 ans environ les filles se voient accorder plus de confiance pour leurs mobilités. Les parents les estiment plus attentives à leur environnement, tandis que les garçons sont vus comme plus distraits. Elles seraient donc plus à même de faire attention au trafic automobile et plus aptes à réagir en cas de rencontre avec un inconnu. En revanche, à l'entrée dans la puberté, à la période du collège généralement, les jeunes filles voient leurs libertés réduites en comparaison de celles des garçons. Cela pourrait s'expliquer par de nouvelles "peurs à connotation sexuée ou sexuelle très claire" (Lieber, 2008) des dangers spécifiques au fait d'être une (jeune) femme dans les espaces publics urbains" (Rivière, 2021). Cela pourrait éventuellement expliquer les différences observées dans les réponses au questionnaire. Cependant, il est difficile d'affirmer cette hypothèse puisque d'une part cette différence genrée n'est pas très marquée et d'autre part, la méthode du questionnaire ne nous a pas permis d'obtenir plus de détails sur les raisons de l'utilisation de ces modes de transport. Seul un entretien (entretien 7) a mis en évidence une distinction du mode de transport utilisé par leurs enfants pour se rendre à leur établissement scolaire en raison de leur genre.

Pour évaluer si différence de genre il y a dans les pratiques urbaines pendant l'enfance, la question plus spécifique de l'âge du gain d'autonomie apparaît comme une piste de réflexion intéressante.

b. Âge du gain d'autonomie

Entretiens

La question de la période de gain d'autonomie en ville a été abordée lors des entretiens. Il est observé que les personnes qui ont gagné en autonomie le plus tôt (avant 8 ans) sont des femmes, qui ont grandi dans de grandes villes et qui ont plus de 46 ans (figures 6, 7 et 8).

Aucune des personnes interrogées ne pense avoir gagné en autonomie sur la période 9 - 11 ans. Les personnes qui sont devenues autonomes entre 12 et 14 ans sont 2 femmes et les 3 hommes, majoritairement de moins de 30 ans. Enfin, les personnes qui ont gagné en autonomie plus tard, entre 14 et 16 ans sont les femmes qui ont grandi en zone rurale ou en petite ville. D'après ces résultats, il est difficile d'émettre des conclusions quant à l'impact du genre sur le gain en autonomie, d'autant plus que les échanges n'ont pas mis en avant un sentiment de décalage avec les personnes du sexe opposé, à part l'interviewée 7 qui explique avoir gagné en autonomie plus tard que son frère.

En revanche, on observe une distinction générationnelle avec les personnes qui disent avoir été autonomes plus tôt (avant 8 ans) qui sont les plus âgées (plus de 45 ans). Ces femmes ont grandi dans de grandes villes. La place de la voiture y joue peut-être un rôle. En effet, ces deux personnes mentionnent le fait qu'à leur époque il y avait beaucoup moins de voitures et que les enfants jouaient dans les rues sans que cela n'inquiète les parents. Sans existence de transports en communs ni voiture au sein du foyer et vivant en ville, la très grande majorité de leurs déplacements s'effectuaient à pied. On citera par exemple "Dès le CP je suis rentrée à pied toute seule de l'école, ou avec des voisins. Tout le monde y allait à pied dans le quartier, on n'avait pas d'autre choix de toute façon" (entretien 1). Également, "On n'avait pas de voiture alors on faisait tout à pied" (entretien 2).

Enfin, on remarque que les personnes issues de villes plus petites ou de zones rurales gagnent en autonomie un peu plus tardivement (14 - 16 ans), que les citadins. Cela peut s'expliquer par une plus grande dépendance à la voiture et aux parents pour les déplacements, qui sont souvent plus éloignés du domicile qu'en ville. L'entrée au lycée, souvent situé dans une ville plus grande et en y allant avec le bus scolaire, permet notamment un gain d'autonomie "Après les cours (au lycée), j'étais plus libre car il se situait en ville et je pouvais aller me balader et rentrer avec le bus suivant, mes parents avaient moins de contrôle sur ce que je faisais" (entretien 5). L'étape du permis de conduire est également revenue à plusieurs reprises pour ces personnes, vécue comme le vrai moment de gain d'autonomie "Je savais que parfois ça dérangeait mes parents de prendre la voiture pour m'emmener quelque part, alors j'avais vraiment hâte d'avoir mon permis et de ne plus dépendre d'eux" (entretien 9).

Il est donc impossible de dire que le gain en autonomie est différent selon le genre aux vues des entretiens, en revanche, le fait d'avoir grandi en zone rurale peut avoir un impact considérable sur l'autonomie des jeunes en ville (notamment pour s'y rendre).

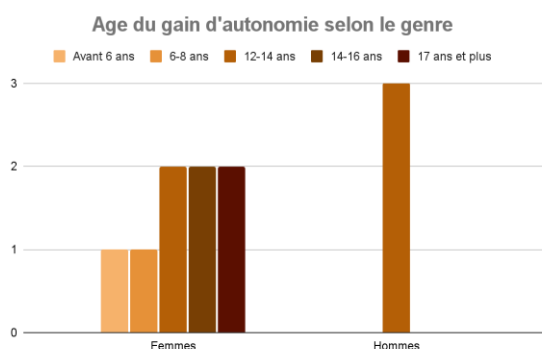


Figure 6 : Age du gain d'autonomie selon le genre

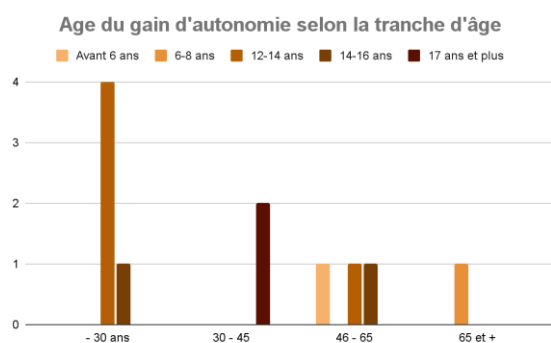


Figure 7 : Age du gain d'autonomie selon l'âge

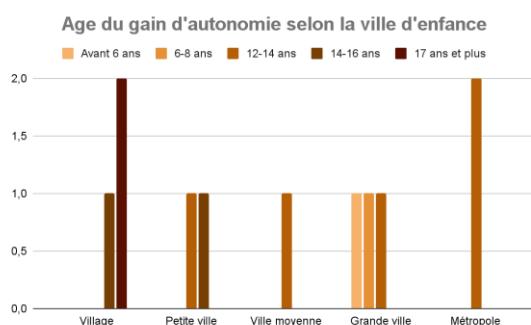


Figure 8 : Age du gain d'autonomie selon la ville d'enfance

Questionnaire

Le questionnaire quant à lui a permis d'étudier la répartition des périodes de gain d'autonomie selon le genre. La majorité des répondants (rappelons que 82% d'entre eux ont moins de 30 ans) ont gagné en autonomie entre 9 et 14 ans (près de 55%). Il apparaît toutefois qu'une distinction s'opère entre les femmes et les hommes entre la période 9-11 ans et 12-14 ans (figure 9). Près de 35% des femmes disent avoir gagné en autonomie entre 9 et 11 ans et 17% entre 12 et 14 ans. Pour les hommes, 21% disent avoir gagné en autonomie entre 9 et 11 ans et 37% entre 12 et 14 ans. On observe donc que les femmes interrogées ont généralement été autonomes avant les hommes.

Ces constats vont dans le sens de ce qui a été dit dans la partie précédente, à savoir que les femmes sont plus autonomes plus tôt que les hommes. En revanche, il est impossible de dire si c'est la conséquence d'une confiance plus importante accordée aux jeunes filles à cet âge avec le questionnaire. Cependant les entretiens peuvent apporter des éléments de réponse. Deux interviewées ont mentionné avoir bénéficié de plus de libertés et d'autonomie que leur frère aîné. L'une explique "Mon père était plus strict avec mon frère pourtant plus âgé. C'était plus facile pour moi de sortir non accompagnée" (entretien 1). Une autre dit "Je pense que j'ai été autonome avant mon frère parce que j'avais des bonnes notes à l'école et lui non. C'est comme si mes parents m'accordaient un gain de liberté grâce à ça" (entretien 8). Il en ressort donc que l'autonomisation des jeunes est avant tout conditionnée par les contraintes ou libertés qu'accordent les parents à leurs enfants.

Enfin, il nous est impossible de tirer des conclusions concernant la perte d'autonomie dont les filles semblent victimes à leur entrée dans la puberté.

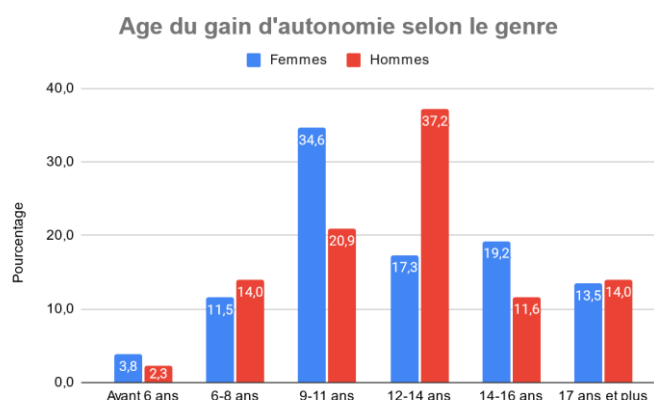


Figure 9 : Age du gain d'autonomie selon le genre

Les entretiens avaient mis en évidence que les citoyens gagnent en autonomie à la période du collège, ou même avant, tandis que les personnes ayant grandi en zone rurale gagnent en autonomie plus tardivement,

au lycée. Afin de confirmer cette hypothèse, les réponses au questionnaire ont été comparées selon la taille de la ville dans laquelle ont grandi les répondants.

Celles-ci montrent que la totalité des personnes qui ont gagné en autonomie très jeunes ont grandi en ville et que les personnes qui sont devenues plus autonomes tardivement ont majoritairement grandi en zone rurale. La figure 10 met en évidence ce constat : globalement, les citadins ont gagné en autonomie plus tôt que les ruraux.

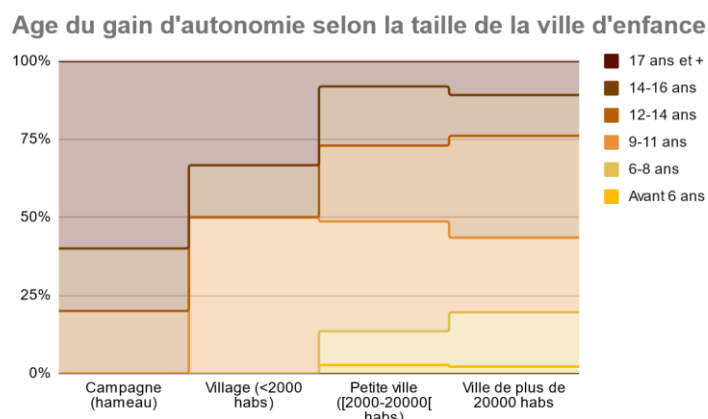


Figure 10 : Age du gain d'autonomie selon la taille de la ville d'enfance

c. Espaces fréquentés en dehors du cadre scolaire

Entretiens

Il est intéressant de se questionner quant aux lieux fréquentés par les enfants et les adolescents. En effet, on peut se demander si les filles et les garçons fréquentent les mêmes endroits dans l'espace urbain. A l'âge adulte il a été observé que les femmes et les hommes ne pratiquent pas l'espace urbain de la même façon. Diverses études et notamment le Haut Conseil à l'Égalité entre les femmes et les hommes (HCEfh), ont montré que les femmes occupent l'espace urbain davantage par nécessité que par plaisir. Elles sont plus discrètes que les hommes dans leur pratique de la ville : "Par exemple, alors que la grande majorité des parents qui accompagnent leurs enfants au parc sont des femmes, la majorité des personnes seules qui y sont à des fins de détente sont des hommes. Ici les femmes "sont dans une fonction et non dans la jouissance" (Genre et ville, 2012). Qu'en est-il pendant l'enfance et l'adolescence ?

Lors des entretiens, différents motifs de déplacements ont été cités. A de nombreuses reprises, les occasions "d'aller en ville" étaient le cinéma, les magasins pour faire du shopping ou les courses, la piscine, la bibliothèque, le théâtre, le city ou encore le skate-park. Ces lieux ont été pratiqués majoritairement entre 11 et 14 ans et ont été cités tant par des femmes que par des hommes. Puis plus tard, à l'époque du lycée, les interviewés citent également les cafés et les bars. On entend alors à plusieurs reprises l'expression "traîner", "traîner en ville", "ne rien faire, juste traîner dans la ville" (entretien 7), "on se retrouvait juste pour trainer en fait" (entretien 11), "on n'avait rien à faire, on allait juste se poser sur les quais" (entretien 8). Il semblerait donc que se rendre en ville ne signifie pas pour autant avoir un objectif, aller quelque part en particulier. Pour beaucoup de jeunes (ces expressions ont été employées par les moins de 30 ans), la ville n'était donc pas hostile mais plutôt un lieu où il est agréable de se poser, de flâner, de ne rien faire, tant pour les femmes que pour les hommes.

d. Souvenir d'une première expérience en autonomie

Entretiens

Il est souvent difficile pour les personnes interrogées de se souvenir de leur véritable première expérience en autonomie en ville. Sur les 11 personnes interviewées, seules 2 se souviennent de leur première expérience en autonomie en ville. Les autres disent ne pas avoir été marquées par cette première fois. C'est

probablement lors de leurs trajets pour aller à l'école ou au collège qu'ils se sont déplacés seuls pour la première fois. Ils expliquent que cela ne les a pas marqués parce que "Ça a dû être progressif, au début mes parents devaient m'accompagner, puis j'ai commencé à faire le retour tout seul et au bout d'un moment je faisais l'aller-retour tout seul. Je pense que je ne m'en souviens pas vraiment parce que je connaissais le trajet, je ne me suis pas senti perdu" (entretien 11).

Deux femmes se souviennent en revanche de leur première expérience seule en ville. La première raconte, "Ma mère devait vouloir que j'apprenne à rentrer toute seule de l'école, alors un jour elle m'a déposée le matin en me disant "Ce soir tu feras la moitié du chemin toute seule". Je me souviens qu'à la sortie de l'école je savais que je devais rentrer toute seule et j'ai paniqué car j'étais perdue.[...] Je devais avoir 6 ou 7 ans" (entretien 1). La seconde raconte : "Je pense que la première fois où j'ai dû me débrouiller toute seule en ville c'était pour aller à un rendez-vous médical. Mes parents ne pouvaient pas m'accompagner alors je devais y aller toute seule après les cours.[...] Je devais avoir 13 ou 14 ans. Je m'en souviens parce que je devais y aller à pied et que c'était un peu loin alors j'avais peur de me perdre" (entretien 5).

Ces expériences ont toutes deux été marquées par la peur de se perdre. Une interviewée dira "Jusqu'au milieu du collège j'étais très dépendante de mes parents et je n'avais pas idée de comment s'organisait la ville, c'était très flou" (entretien 7). Pendant l'enfance, les représentations de la ville sont peut-être incomplètes et limitées aux espaces souvent fréquentés. C'est lors des déplacements en autonomie que pourrait alors se former une carte mentale de l'organisation de la ville, au fur et à mesure de l'exploration de certaines zones. Un interviewé a expliqué "Quand j'ai commencé à prendre le bus c'était pour aller au collège, et puis comme j'avais ma carte, après je me rendais chez mes amis ou en ville en bus. C'est comme ça que j'ai découvert la ville" (entretien 6).

Les personnes qui ont peu de souvenirs de cette première expérience en autonomie expliquent qu'il s'agissait probablement de faire des petites courses pour leurs parents (épicerie, boulangerie, ...), dans un magasin proche du domicile. Certains n'ont pas relaté de sentiments particuliers liés à cette première fois, d'autres ont dit qu'ils se sont senti "grande" (entretien 3), ou encore "libre" (entretien 5).

Questionnaire

Les réponses au questionnaire montrent également que le premier déplacement en autonomie n'a pas été tellement marquant pour la majorité des interrogés (pour 36% seulement cette première expérience a été marquante). Pour les personnes qui se souviennent de cette première expérience, il s'agit très majoritairement d'un bon souvenir (88%). Pour 12% de ces personnes, elle est en revanche associée à un mauvais souvenir. Parmi ces personnes, 94% des hommes en gardent un bon souvenir contre 81% des femmes (figure 11). Plus de femmes ont donc un mauvais souvenir de leur première expérience en ville.

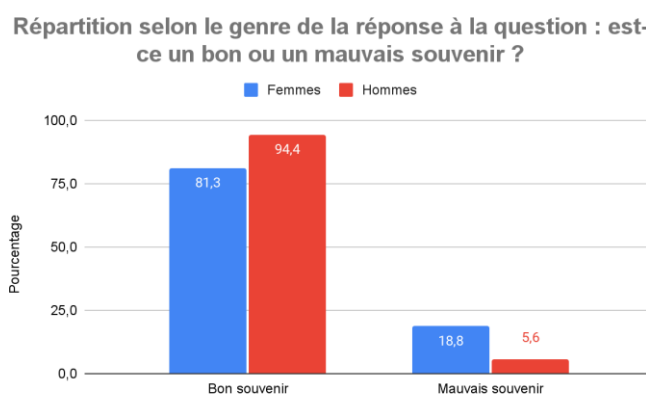


Figure 11 : Répartition selon le genre de la réponse à la question : est-ce un bon ou un mauvais souvenir ?

Parmi les explications, on retrouve quasiment systématiquement un sentiment de liberté exprimé par les répondants. La question a peut-être été mal formulée dans le questionnaire. En effet, celle-ci était : "Votre

premier déplacement en autonomie vous a-t-il marqué ?”. Le fait d’avoir utilisé le mot “déplacement” et non “expérience” a pour conséquence qu’une grande majorité des personnes ont considéré la première fois qu’ils ont conduit seul comme leur premier déplacement en autonomie, d’où ce sentiment de liberté exprimé à de nombreuses reprises. Il ne s’agit donc pas des premières expériences que nous ciblions, à savoir des expériences d’autonomie pendant l’enfance.

Les souvenirs négatifs mentionnent la peur de se perdre ou de se faire enlever. Une femme explique “Ça fait peur d’être seule dans la rue pour la première fois”, une autre mentionne “Angoissant”. Il est impossible ici de savoir si ces peurs sont liées au fait d’être des femmes ou non.

Les premières expériences en autonomie en ville ne semblent pas être marquantes chez la majorité des personnes interrogées. De premier abord, on peut imaginer que les souvenirs négatifs sont ceux auxquels on pense en premier, mais il apparaît que beaucoup d’expériences marquantes pour les personnes sont en fait positives. Cependant, on peut tout de même se poser la question suivante suite aux réponses au questionnaire : Le premier déplacement en autonomie a-t-il été marquant car c’est un bon souvenir, ou, est-ce un bon souvenir car l’événement est marquant (première conduite après le permis) ? Comme nous ne pouvons pas obtenir de réponse à cette question, il est préférable de ne pas faire de déduction des résultats obtenus via le questionnaire, qui n’a pas été interprété comme nous l’entendions par une grande partie des répondants.

En revanche, on note que les entretiens n’ont pas mis en évidence une distinction entre les premières expériences féminines et masculines en autonomie en ville. En effet, 9 des interviewés ne s’en souviennent pas, et pour 2 d’entre eux, le souvenir de la peur d’être perdu a été soulevé.

B. Expériences marquantes en ville

a. De bonnes expériences

Entretiens

Concernant les expériences marquantes ayant eu lieu en ville, deux cas de figure se distinguent pendant les entretiens :

- La personne aborde elle-même le sujet en racontant quelque chose qu’elle a vécu, vu, ou dont on lui a parlé ;
- La question suivante a été posée : “Avez-vous souvenir de quelque chose, d’une expérience marquante en ville ?” parfois suivie de propositions comme “une expérience positive ou désagréable”.

Dans la très grande majorité des cas, ce sont les expériences négatives, désagréables, qui ont été mentionnées. Seul un interrogé a mentionné en premier de bonnes expériences lorsque la question lui a été posée, avant de citer une plus négative. Ses souvenirs sont ceux de grands rassemblements, notamment “J’étais chez un ami le jour de la coupe du monde de foot 2018, il habitait juste au-dessus de [...] (grande place de Bordeaux). Depuis le balcon on avait une vue sur tout ce monde c’était impressionnant” (entretien 11). Il mentionne également des souvenirs de manifestations étudiantes, à plusieurs reprises.

Hormis cette personne, toutes nous ont fait part d’expériences plutôt négatives.

Questionnaire

Sur les 95 réponses au questionnaire, 4 relatent de bonnes expériences, 30 de mauvaises et 61 n’ont pas répondu à la question suivante : “Souhaitez-vous nous partager un bon ou un mauvais (témoin ou victime d’agression, harcèlement...) souvenir d’une expérience en ville ?”. Toutefois, les réponses peuvent être nuancées car la question pouvait très certainement appeler à raconter plutôt une expérience négative en raison des exemples donnés dans la parenthèse pour aider les personnes à répondre ou à se rappeler de quelque chose.

Les quelques bonnes expériences mentionnées relatent un souvenir agréable sur le chemin de l'école, un endroit particulièrement apprécié par la personne, des festivités de fin d'année en ville ou encore du fait d'“assister à l'entraide entre les gens (par exemple aider un sdf...)”.

b. De mauvaises expériences

Entretiens

Lors des entretiens, seules 3 personnes n'ont pas mentionné d'expérience marquante. Les 8 autres ont mentionné avoir subi du harcèlement de rue, des agressions, ou connaître quelqu'un qui a été victime d'une agression.

5 des 8 femmes interrogées ont mentionné avoir été victimes de harcèlement de rue. Ce harcèlement, sexiste, et réalisé par des hommes, se manifeste par des sifflements, des regards insistants, des paroles violentes ou dégradantes (agression verbale), des réflexions déplacées, des interactions à chaque fois non sollicitées qui mettent ces femmes dans des situations inconfortables. L'une d'entre elles explique “Deux fois j'ai vraiment été harcelée et suivie au point de devoir rentrer chez mon copain ou dans un magasin” (entretien 8). D'autres mentionnent “La première fois que ça m'est arrivé je devais avoir 16 ans, j'allais faire des petites courses pour mes parents et sur le trajet je me suis fait emmerdée par un mec dans un camion” (entretien 7).

Deux des hommes interrogés ont été victimes d'une agression, “C'était un soir en ville, en attendant pour entrer dans un bar, un gars m'a frappé” (entretien 6), “J'ai déjà eu quelques bricoles [...], je me suis fait tabasser mais je n'ai rien eu de grave heureusement” (entretien 11). L'un d'entre eux explique aussi avoir été plusieurs fois victime d'agression verbale en pleine rue.

Enfin, trois personnes ont raconté une histoire qui est arrivée dans leur entourage. Un homme et une femme racontent une histoire d'agressions sexistes envers une femme. Une autre femme raconte que son frère et son petit copain de l'époque se sont fait agresser à Bordeaux.

Ces expériences, mêmes négatives, ne semblent pas avoir affecté les individus interrogés au point de changer leur pratique de la ville, tous l'ont affirmé.

Enfin, il est important de souligner qu'il n'est pas anodin de raconter une expérience qui a pu être traumatisante. Les expériences qui ont été racontées lors des entretiens ne sont peut-être pas les seules. Notamment lors des premiers entretiens, les personnes n'ont pas (souhaité) raconter d'expérience, peut-être qu'elles n'en avaient pas vécu ou peut-être qu'elles ne se sentaient pas assez à l'aise pour raconter. En effet au fur et à mesure des entretiens nous avons observé que nous arrivions à mieux instaurer un climat de confiance avec les interviewés.

Questionnaire

Via le questionnaire, 30 personnes ont fait part d'une mauvaise expérience, autant de femmes que d'hommes.

Ces expériences négatives en ville sont systématiquement liées à du harcèlement ou des agressions, sexistes ou non. Les réponses issues du questionnaire confirment la tendance évoquée lors des entretiens puisque ce ne sont que des femmes qui ont été victimes de harcèlement (47%) ou d'agression (20%) liées à leur genre (figure 12). Certes, des hommes ont été victimes de harcèlement ou d'agression en ville, mais, contrairement aux femmes, il n'est pas explicité dans les réponses que ces violences sont liées au fait qu'ils soient des hommes.

Les expériences négatives mentionnées par les hommes sont pour la grande majorité des agressions de type racket, vol, violence physique (affrontement avec ou sans riposte).

Plus d'hommes ont mentionné avoir été témoin d'agressions, sexistes ou non, que de femmes.

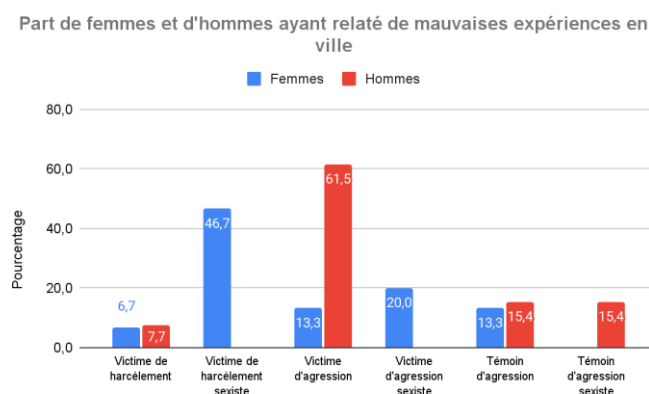


Figure 12 : Part de femmes et d'hommes ayant relaté de mauvaises expériences en ville

Par ailleurs, on peut ajouter que le harcèlement sexiste est abordé spontanément par les répondantes dans les questions ouvertes du questionnaire. En effet, aucune question n'avait été posée spécifiquement sur le sujet (de type : avez-vous déjà vécu du harcèlement sexiste ?). Certaines femmes ont ainsi raconté une ou plusieurs de leurs mésaventures, à la question : “Souhaitez-vous nous partager un bon ou un mauvais (témoin ou victime d'agression, harcèlement...) souvenir d'une expérience en ville ?”. Comme expliqué précédemment, les exemples entre parenthèses peuvent tout de même influencer les réponses.

Phénomène observé : La banalisation du harcèlement de rue

Un autre phénomène déduit des entretiens est que les actes de harcèlement sexiste en ville sont banalisés par les victimes. En effet, lors d'un entretien, une des femmes a utilisé des expressions comme “on fait avec”, ou encore “évidemment” (entretien 10) lorsqu'elle racontait des mauvaises expériences dont le harcèlement de rue. Les réponses au questionnaire confirment aussi cela. Une femme a écrit (à la dernière question “Quelque chose à rajouter ?”) : “L'espace public n'est pas assez accessible aux femmes. Il est temps que l'opinion en prenne conscience. Une fois, alors que je me savais suivie, je me suis rapprochée d'un monsieur pour avoir son aide. Il m'a accompagnée mais en me disant en souriant « la prochaine fois essayez de ne pas vous faire suivre ». C'était juste maladroit mais aussi révélateur. Le problème n'était pas moi mais ce taré ! ;-)”. Cela montre bien que ces actes majoritairement impunis sont aujourd'hui banalisés, par les victimes comme les témoins, du fait de leur omniprésence. Les femmes “ont associé ces agressions et ces comportements sexistes à la ville elle-même et elles considèrent ces incivilités comme une “potentialité urbaine constante” (Alessandrin et Dagorn, 2018).

De plus, les interviewées qui relatent des cas de harcèlement de rue n'ont pas changé profondément leur façon de pratiquer la ville à la suite de ces expériences. En effet, l'une d'elles explique avoir développé des stratégies pour éviter de se faire trop “emmerder” mais il semble que pour la majorité des personnes interrogées, le harcèlement de rue, souvent sexiste, aille de pair avec la pratique de la ville. Il y a eu 3 cas de figure lors des entretiens :

- La question du harcèlement sexiste a été abordée naturellement par les interviewés,
- Lorsque la question des expériences marquantes a été abordée, le harcèlement de rue est apparu comme une évidence, pas forcément traumatisante, mais une expérience à laquelle en tant que femme elle ont toutes “forcément” vécu,
- Le harcèlement n'a pas été mentionné, pourtant elles y ont sûrement été sujettes (En 2015, le rapport du Haut conseil à l'égalité entre les femmes et les hommes (HCEfh) relève que 100% des femmes de plus de 25 ans ont été victimes de harcèlement sexiste). S'il n'a pas été

mentionné, soit les personnes ont été trop pudiques pour en parler, soit elles considèrent cela comme des banalités, qu'il n'est même pas la peine de relever.

C. Rapport à la ville

a. Pendant l'enfance et l'adolescence

Entretiens

Les entretiens ont révélé que toutes les personnes interviewées avaient un bon ou très bon rapport à la ville lorsqu'elles étaient enfants. Ainsi, l'une des femmes interrogées affirmait qu'elle n'avait "pas peur, pas d'insécurité", et que lors de sa première fois en ville elle avait eu un "sentiment de liberté" (entretien 3). Un autre interviewé (homme, entretien 6) se sentait "très à l'aise en ville" quand il était petit. Une autre femme (entretien 9) disait avoir eu "peur de se perdre lors de sa première fois en autonomie en ville" mais avait tout de même "une bonne appréhension de la ville" et se sentait en sécurité. Ou encore un autre homme a dit "Je me sens comme chez moi dans ma ville", "je connaissais bien mon environnement" (entretien 11).

Questionnaire

La question suivante a été posée dans le questionnaire : "Comment vous sentiez-vous dans l'espace urbain pendant votre enfance ?". La plupart des personnes ont répondu qu'elles se sentaient à l'aise en ville durant leur enfance (51/95). 26 personnes indiquent qu'elles ne se sentaient pas à l'aise (perdues, apeurées, dérangées par le bruit, le monde).

On remarque cependant une petite différence entre les genres puisque, proportionnellement, davantage de femmes disent être "à l'aise" et "méfiantes, apeurées ou stressées", tandis plus hommes ont indiqué se sentir "très à l'aise" ou "dérangés" (figure 13).

Pour autant, ces différences ne sont pas très marquées et il est difficile de dire que cette tendance pourrait être observée à plus grande échelle. Le questionnaire ne nous permet pas de connaître les raisons pour lesquelles les personnes ont indiqué tel ou tel ressenti.

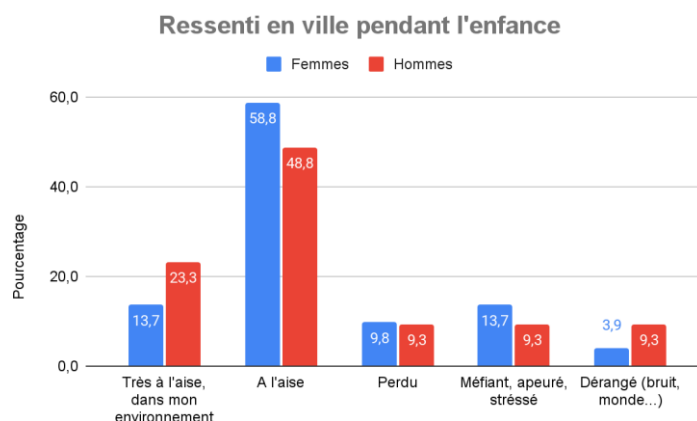


Figure 13 : Ressenti en ville pendant l'enfance selon le genre

Toutefois, nous pouvons poser la question de l'importance de la ville d'enfance, et notamment de sa taille, sur le ressenti qu'en ont les enfants. L'analyse des réponses selon la taille de la commune où ils ont grandi met en avant que les individus ayant passé leur enfance dans la campagne se sentent moins à l'aise que les autres venant de plus grands espaces urbains.

L'analyse des réponses dégage que la majorité des personnes qui ont grandi :

- en métropole ont indiqué s'y sentir très à l'aise (36%), à l'aise (21%) ou méfiant, apeuré, stressé (29%)
- dans une grande ville s'y sentaient à l'aise (65%) ou très à l'aise (22%)
- dans une ville moyenne disent qu'il s'y sentaient à l'aise (56%) ou méfiant, apeuré, stressé (33%)

- dans une petite ville disent s’y être senti à l’aise (65%) ou très à l’aise (36%)
- dans un village se sentaient à l’aise (67%)
- à la campagne se sentaient perdu (60%) ou méfiant, stressé, apeuré (40%)

On observe donc qu’il y a une distinction dans le ressenti qu’avaient les personnes lorsqu’elles étaient enfants selon là où elles ont grandi (figure 14). Notamment, on relève que les personnes qui se sentaient perdues sont majoritairement celles qui n’ont pas grandi en ville mais à la campagne et celles qui ont été le plus dérangées sont celles qui ont grandi en zone urbaine (petite ville, grande ville ou métropole) (figure 15).



Figure 14 : Où avez-vous grandi ?

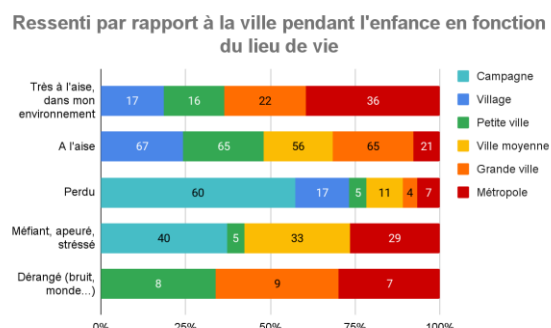


Figure 15 : Ressenti par rapport à la ville pendant l'enfance et fonction du lieu de vie

b. Aujourd'hui

Entretiens

Lors des entretiens, 8 personnes disent se sentir à l’aise ou très à l’aise en ville. L’une des interviewée explique notamment “Plus j’ai grandi, plus j’ai trouvé la ville agréable. J’aime bien vivre en ville, y’a toujours de quoi faire, j’aime bien quand ça bouge.” (entretien 5).

En revanche, pour 3 des interviewés (2 femmes et 1 homme) le ressenti en ville aujourd’hui est plutôt négatif, “je suis moins à l’aise, plus méfiant envers les gens, alors que quand j’étais enfant je ne m’en souciais pas” (entretien 6). Une femme évoque ce qu’elle n’aime pas dans la ville : “Je me sens perdue au milieu de la masse”, “J’ai été choquée et touchée par la misère des villes” (entretien 7).

Questionnaire

Les réponses au questionnaire nous informent que la plupart des personnes répondantes se sentent “à l’aise” en ville (46 personnes sur 95).

Lorsque l’on compare selon le genre, on remarque que plus de femmes sont “méfiantes, apeurées ou stressées” en ville que d’hommes (17% des femmes contre 4.5% des hommes) (figure 16). A l’inverse, plus d’hommes s’y sentent “très à l’aise” (41% des hommes contre 21% des femmes). Cette tendance avait été observée pendant l’enfance mais elle est nettement plus accentuée à l’âge adulte.

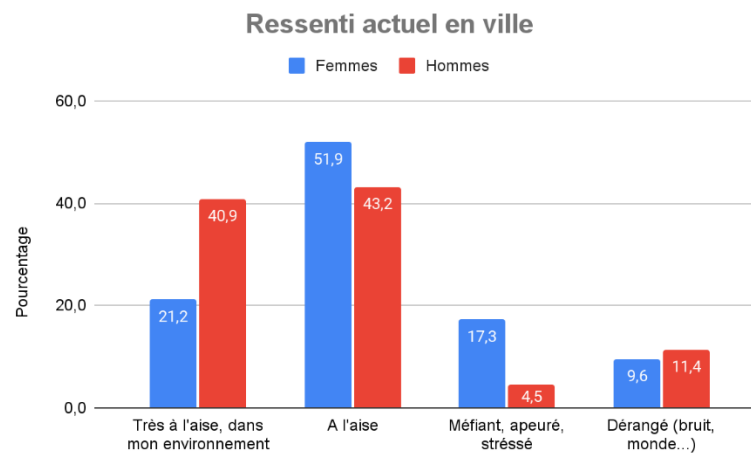


Figure 16 : Ressenti actuel en ville selon le genre

On peut alors se demander pourquoi cette différence est plus marquée. A plusieurs reprises un sentiment d'insécurité a été évoqué spontanément par les répondants. 27% des femmes et 19% des hommes l'ont souligné (figure 17). C'est peut-être ce sentiment d'insécurité, lié au fait que les femmes sont plus susceptibles d'être exposées à du harcèlement de rue, qui pourrait expliquer cette méfiance, peur ou stress évoquée majoritairement par des femmes.



Figure 17 : Part des répondants qui ont évoqué un sentiment d'insécurité en ville

De la même manière que précédemment, on peut se demander si le lieu de vie des personnes influence leur ressenti par rapport à la ville. Lorsque l'on compare les résultats en fonction de la ville où vivent les individus, on peut voir qu'aucune personne n'est "méfiante, apeurée ou stressée" dans les campagnes, villages, petites villes ou villes moyennes. Ces termes n'apparaissent que pour les personnes vivant dans des grandes villes ou des métropoles (figure 18). Cependant, cette information est à mettre en parallèle avec le nombre de répondants. En effet, seule une personne habite actuellement à la campagne et une dans un village. Ce graphique est donc intéressant pour étudier la répartition des ressentis des personnes qui vivent dans les catégories de villes qui sont les plus représentées (métropole 15%, grande ville 67% et petite ville 13%) (figure 19). Ainsi, on observe que pour ces trois catégories, le ressenti des personnes est majoritairement positif (très à l'aise ou à l'aise).

Pour les urbains, les raisons d'un ressenti plutôt négatif par rapport à la ville sont le dérangement (bruit, monde) pour les métropolitains et les personnes qui vivent dans des petites villes et la méfiance/peur/stress pour les personnes qui vivent dans des grandes villes.



Figure 18 : Lieu de vie actuel des répondants

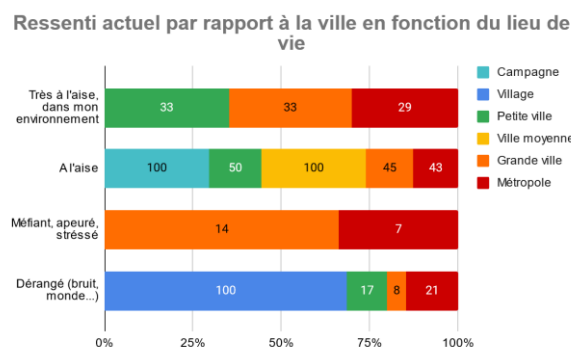


Figure 19 : Ressenti actuel par rapport à la ville en fonction du lieu de vie

c. Évolution du rapport à la ville

Entretiens

Les entretiens ont mis en évidence que pour la majorité des personnes, bien que leur vision de la ville ait évolué (la vision d'un enfant laisse place à celle d'un adulte), leur ressenti par rapport à la ville n'a pas changé. Trois personnes (1 homme et 2 femmes) en revanche, disent se sentir moins bien en ville aujourd'hui qu'avant. Une femme dit qu'elle "aime moins la ville qu'avant" (entretien 8), elle explique cela en disant qu'elle a vécu à la campagne les deux dernières années et qu'il serait difficile pour elle de retourner vivre dans une grande ville (elle a grandi à Bordeaux), en raison notamment du coût de la vie et de l'impossibilité d'espérer disposer d'un logement de grande superficie.

L'autre femme explique se sentir libre lorsqu'elle allait en ville pendant son enfance (elle vivait dans une petite ville) mais qu'elle a "vite déchanté" lorsqu'elle est allée vivre à Rennes pour ses études (entretien 7). Elle ajoute "Je me suis vite rendu compte que la vie est chère, et puis j'ai trouvé qu'il y avait trop de bruit, trop de voitures". L'homme ayant dit qu'il se sentait moins bien en ville qu'avant a justifié cela par le fait que lorsqu'il était plus jeune il "n'avait pas conscience des aspects négatifs", et, depuis qu'il a quitté le lycée, il a "plus conscience de la malveillance des gens" (entretien 6).

Enfin, une femme a précisé se sentir relativement bien en ville mais que "Cela dépend des quartiers" (entretien 9).

Questionnaire

Le graphique ci-dessous (figure 20), obtenu grâce aux réponses au questionnaire, montre que les femmes ont un meilleur ressenti de la ville quand elles sont enfants par rapport à lorsqu'elles sont adultes.

Lorsque l'on compare l'évolution des ressenti en ville selon le genre on observe qu'elle est neutre dans la majorité des cas (47% des femmes et 49% des hommes). Ces personnes estiment que leur ressenti en ville n'a pas évolué depuis leur enfance. Cela ne permet pas de dire que leur rapport n'a pas évolué car, comme le montrent les entretiens, certaines personnes qualifient leur ressenti en ville similaire à lorsqu'ils étaient enfants mais ils racontent aussi que leurs pratiques ont (forcément) évoluées, ainsi que leur perception de la ville. En effet, plusieurs personnes (entretiens et questionnaire) ont expliqué se sentir toujours à l'aise en ville mais avoir pris conscience de certains aspects négatifs qu'ils ne considéraient pas auparavant (potentialité de harcèlement ou d'agression).

Pour 33% des femmes et 37% des hommes, le ressenti par rapport à la ville a évolué de manière positive. Les réponses au questionnaire à la question : "Si changement il y a entre ces 2 dernières réponses, pouvez-vous expliquer pourquoi ?" permet de comprendre les raisons de cette évolution. Celle-ci est expliquée par beaucoup comme le résultat d'une pratique quotidienne de la ville qui leur a permis de prendre confiance et de s'habituer. On retrouve des justifications comme "L'habitude en grandissant", "Gain de confiance", "J'ai grandi et pris de l'assurance" ou "Gain d'expérience et de confiance en grandissant". Quelques personnes

expliquent aussi qu'elles ont désormais une "Meilleure appréhension de l'espace". Ces explications sont avancées par les femmes comme par les hommes.

On observe également que près de 20% des femmes interrogées ont un ressenti par rapport à la ville plus négatif que pendant l'enfance. C'est également le cas pour 14% des hommes. Lorsque l'on regarde les raisons avancées par les répondants, on note une distinction assez nette entre les réponses des femmes et celles des hommes. 5 femmes expliquent avoir pris conscience des dangers de la ville ou expriment un sentiment d'insécurité. Sur ces 5 femmes, 4 mentionnent que ce sentiment est lié au fait d'être des femmes : "Étant une femme, en grandissant on prend connaissance et conscience des dangers que peuvent représenter certaines situations et personnes", "Témoignage de proches sur de mauvaises rencontres, prise de conscience des dangers, le fait de devenir une jeune femme" ou "J'ai grandi mais ma peur d'ado était malheureusement justifiée, j'ai été agressée plusieurs fois". Une femme dit désormais être méfiante et influencée par les médias. Une autre, qui se sentait à l'aise en ville pendant l'enfance se sent aujourd'hui dérangée, "Je me suis rendue compte que je n'aimais pas la vie en ville, l'ambiance, le bruit etc". Pour les hommes, c'est majoritairement cette raison qui est avancée pour justifier le fait qu'ils se sentent moins à l'aise qu'avant : "Je ne vis plus au même endroit. J'ai grandi dans une petite ville tranquille et maintenant j'habite à Paris", "Habitant en ville maintenant, le bruit du quotidien (trafic, voisinage) est désagréable", "J'ai pris conscience de la tranquillité des milieux ruraux". Un homme mentionne le "Sentiment d'insécurité" sans apporter plus de détails.

D'après ces résultats, on a donc une majorité des personnes qui n'ont pas décrit une évolution de leur ressenti par rapport à la ville. Cependant, pour les personnes qui s'y sentent moins à l'aise que pendant l'enfance, les femmes précisent que cela est dû à une méfiance et une peur liée aux dangers spécifiques au fait d'être des femmes.

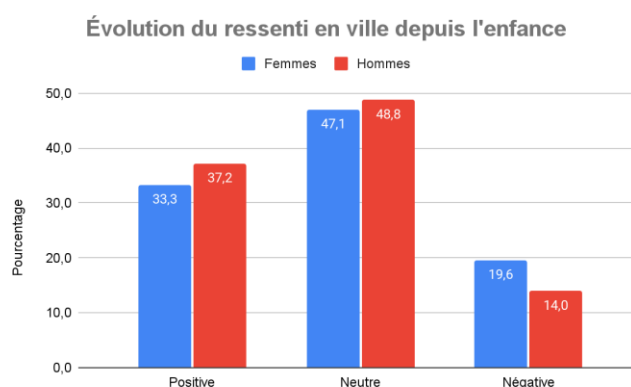


Figure 20 : Évolution du ressenti en ville depuis l'enfance

d. Impacts des expériences urbaines

Entretiens

La plupart des personnes interviewées nous ayant raconté des mauvaises expériences en ville, ne se sentent pas impactées par celles-ci. Toutefois, beaucoup prennent des précautions et mettent en place des stratégies dans leur pratique de la ville. Par exemple, après avoir été abordée plusieurs fois en attendant des amis ou en attendant le tramway le soir pour aller en ville, une des interrogées explique avoir mis en place toute une stratégie pour "éviter d'avoir à attendre à un endroit sans bouger tout seule pendant longtemps" (entretien 8). Elle explique en quoi cette méthode consistait "Si j'arrivais trop en avance au rendez-vous, je prenais le tram dans l'autre sens pour ne pas attendre toute seule à l'arrêt", "Je me souviens de mecs bourrés dès le matin à la gare. Alors, le matin quand j'arrivais tôt et que le lycée n'était pas ouvert, j'évitais d'attendre toute seule, j'allais retrouver des gens devant l'entrée comme ça on était plusieurs". Elle explique qu'aujourd'hui elle n'aurait pas les mêmes réflexes, par exemple, elle irait plutôt dans un bar ou un café pour attendre ses

amis. Bien qu'elles aient évolué, les stratégies d'évitement sont toujours utilisées par l'interviewée. Elle explique prendre son vélo pour sortir le soir pour éviter d'avoir à rentrer à pied toute seule pour éviter de se faire "emmerder". Celle-ci souligne qu'en dehors de ces précautions, ces expériences (elle a également été suivie deux fois au point d'avoir très peur et a dû se réfugier dans un endroit sûr) n'ont pas influencé foncièrement ses pratiques urbaines.

Une autre femme explique qu'elle fait un détour pour éviter une rue dans sa ville "Si je suis toute seule, je ne passe pas par-là" (entretien 9). Il s'agit là d'une précaution car elle sait "[qu'il] y a des gens qui traînent".

Un homme explique que depuis qu'il est adulte il a pris conscience de la malveillance de certaines personnes, cela notamment à la suite d'expériences vécues, en tant que victime : il s'est fait frapper une fois en centre-ville ; en tant que témoin : témoin de l'insistance désagréable de certains hommes auprès de femmes, mais aussi entendues : témoignages de proches qui se sont fait harcelées, qui se sont senties en insécurité, qui ont été agressées. Il explique alors : "Je ne change pas mes habitudes, je ne m'empêche pas de sortir pour autant mais je prends tout de même des précautions, je reste alerte quand je rentre seul" (entretien 6).

Ainsi, on observe que les expériences personnelles, mais également les témoignages de proches peuvent impacter les comportements urbains.

Questionnaire

16 hommes et 14 femmes ont fait part d'une mauvaise expérience. Pour 12 de ces femmes, il s'agissait d'une expérience à caractère sexiste (harcèlement ou agression). Pour 8 hommes, il s'agissait d'agression de type racket ou coups. Les autres ont été victimes d'insultes, de menaces ou témoins d'agression. D'après les réponses au questionnaire, 85% des femmes qui ont relaté une mauvaise expérience estiment que celle-ci a impacté leur façon d'appréhender la ville, contre 44% des hommes. Parmi les 12 femmes qui ont relaté une mauvaise expérience sexiste, 10 estiment que cela a impacté leur façon d'appréhender la ville. Le questionnaire permet donc de mettre en évidence que les expériences vécues par les femmes ont très souvent eu un impact sur leur façon d'appréhender la ville. Pour les hommes en revanche, le résultat est plus mitigé. Pour la moitié d'entre eux, ces expériences n'ont pas eu de conséquences sur leur façon d'appréhender la ville. Toutefois, les réponses au questionnaire ne permettent pas de connaître l'ampleur de ces conséquences et en quoi les personnes ont modifié leur pratiques urbaines à la suite de ces expériences.

Alors que lors des entretiens les personnes ont expliqué ne pas avoir l'impression que leurs expériences aient eu un impact sur leur façon de pratiquer la ville, on relève que beaucoup d'entre elles ont développé des stratégies pour éviter les situations déplaisantes. Cependant ces stratégies ne sont pas toujours le résultat d'une expérience précédente. Elles peuvent aussi être utilisées de manière totalement préventive car on nous a mis en garde par exemple, sur un endroit à éviter. Les réponses au questionnaire, elles, montrent que les expériences négatives ont un impact sur la manière d'appréhender la ville, notamment pour les femmes. Cependant, il n'est pas possible de dire si ces conséquences sont également la mise en place de stratégies de précaution (auquel cas la personne ne se restreint pas dans ses activités et sorties mais reste sur ses gardes) ; ou si cet impact est bien plus important au point de ne plus fréquenter certains endroits ou de ne plus sortir à certaines heures par exemple.

CONCLUSION

D'après les entretiens menés et le questionnaire partagé, les femmes semblent devenir autonomes plus tôt que les garçons (9-11 ans contre 12-14 ans). Il a été observé que les espaces fréquentés pendant l'enfance et l'adolescence sont les mêmes pour les femmes et les hommes.

D'après les entretiens, le trajet domicile-établissement scolaire, ou les petites courses, sont souvent les raisons de la première expérience en autonomie. Le résultat du questionnaire sur cette thématique n'est pas exploitable. En effet, la question a dû porter à confusion car les réponses n'étaient pas celles escomptées. Globalement, cette première expérience ne constitue pas un souvenir marquant pour les individus. Ceux qui s'en souviennent en ont majoritairement un bon souvenir. Parmi celles qui en ont un mauvais, les femmes sont plus représentées. La peur de se perdre ou d'être enlevée ont été citées, cependant il est impossible de lier ces appréhensions au genre.

Lorsque le sujet des expériences marquantes a été abordé, davantage de faits négatifs ont été relatés. Il s'agit de récits de harcèlement, d'agression dans l'espace urbain, en tant que victime ou témoin. L'étude montre que les situations déplaisantes rencontrées par les femmes sont quasiment systématiquement liées à leur genre (remarques sexistes par exemple). En revanche, les hommes sont confrontés à des situations qui ne relèvent pas de leur genre (racket par exemple). Par ailleurs, particulièrement au travers des entretiens, on remarque une banalisation du harcèlement de rue sexiste.

Concernant le rapport à la ville, pour la majorité des personnes interrogées, leur ressenti n'a pas changé entre leur enfance et aujourd'hui, la plupart s'y sentent bien. Toutefois, parmi les personnes pour qui ce ressenti a évolué, on observe qu'il s'est plus dégradé pour les femmes que pour les hommes. Cela s'explique d'après les questionnaires, par un sentiment d'insécurité exprimé majoritairement par des femmes, conséquence notamment de mauvaises expériences. En effet, les femmes qui ont subi de mauvaises expériences en ville disent presque toutes avoir été impactées. Les entretiens quant à eux, mettent en évidence que ces expériences n'ont pas eu d'impact sur la perception de la ville qu'en ont les personnes, cependant, cette affirmation peut être remise en doute puisque beaucoup disent mettre en place des stratégies préventives.

Dans un second temps, l'étude a révélé l'importance de la taille de la ville dans la perception qu'en ont les enfants comme les adultes. En effet, il semblerait que les citadins gagnent en autonomie à la période du collège ou même avant, alors que les personnes issues d'un milieu plus rural aient accès à cette autonomie plus tardivement. De plus, les individus ayant grandi en ville seraient plus à l'aise dans celle-ci contrairement à ceux ayant grandi dans des milieux ruraux.

Ainsi, l'étude menée ne permet pas de confirmer l'hypothèse selon laquelle les différences de rapport à la ville entre les hommes et les femmes seraient initiées lors des premières expériences en autonomie en ville. Les expériences qui surviennent tout au cours de la vie en milieu urbain ont certainement des conséquences sur les pratiques de la ville. Les femmes, sujettes aux violences sexistes à répétition, sont plus impactées par ces expériences négatives que les hommes. Il pourrait donc être intéressant d'étudier d'autres facteurs influençant l'appréhension de la ville de chacun ; comme l'influence de l'entourage, des médias, de l'éducation et de la ville en elle-même.

Pour finir, les méthodes utilisées ont permis d'obtenir des résultats et d'en faire une analyse. Cependant, le profil des répondant, majoritairement jeunes (moins de 30 ans), peut être une limite car toutes les catégories d'âges ne sont pas représentées de façon égale. De plus, la manière dont a été abordé le sujet lors des entretiens et la façon dont ont été posées les questions dans le questionnaire ont pu influencer les réponses. Enfin, au fil de l'étude, la thématique de l'enfance a été quelque peu écartée. En effet, ces données ont été peu analysées car les expériences impactantes sur le ressenti en ville, relatées dans cette étude, ont plutôt eu lieu à la fin de l'adolescence voire au début de la vie adulte (environ 17-25 ans).

BIBLIOGRAPHIE

- Alessandrin, Arnaud, et Johanna Dagorn. (2018). *Sexisme urbain : Jeunes filles et adolescentes à l'épreuve de la ville*.
- Audas, N. (2007). *Le rapport affectif au lieu. Analyse comparée de méthodes de recueil d'information sur la dimension affective des représentations*.
- Bailly, A. (1977). *La perception de l'espace urbain : les concepts les méthodes d'étude leur utilisation dans la recherche géographique*.
- Combessie, J. (2007). *III. Le questionnaire*. Dans : Jean-Claude Combessie éd., *La méthode en sociologie* (pp. 24-32). Paris: La Découverte.
- Combessie, J. (2007). *II. L'entretien semi-directif*. Dans : Jean-Claude Combessie éd., *La méthode en sociologie* (pp. 33-44). Paris: La Découverte.
- Fenneteau, H. (2015). *Chapitre 3. La préparation d'une enquête par questionnaire*. Dans : , H. Fenneteau, *Enquête : entretien et questionnaire* (pp. 41-80). Paris: Dunod.
- Frey, O. (2012). *Sociologie urbaine ou sociologie de l'espace ?*
- Fusco, G. (2013). *La perception de l'espace urbain : principes et fonctionnements*. L'analyse Des Espaces Publics. Les Places.
- Gaspard, C. (2018, March 19). *La retranscription d'un entretien : outils, étapes et exemple*. Scribbr. Retrieved January 23, 2023, from <https://www.scribbr.fr/methodologie/retranscription-entretien/>
- Gaspard, C. (2019, November 7). *L'entretien non directif (ou libre) : définition, caractéristiques, étapes et exemples*. Scribbr. Retrieved January 23, 2023, from <https://www.scribbr.fr/methodologie/entretien-non-directif/>
- Haut conseil à l'égalité entre les femmes et les hommes. (n.d.). *Avis sur le harcèlement sexiste et les violences sexuelles dans les transports en commun*. 2015
- Imbert, G. (2010). *L'entretien semi-directif : à la frontière de la santé publique et de l'anthropologie* (Vol. 102, 23-34). Recherche en soins infirmiers. <https://doi.org/10.3917/rsi.102.0023>
- Lieber, M. (n.d.). *Genre, violences et espaces publics: La vulnérabilité des femmes en question*. Presses de Sciences Po. <https://doi.org/10.3917/scpo.liebe.2008.01>
- Martouzet, D. (n.d.). *Le rapport affectif à la ville : premiers résultats*. Habiter, le propre de l'humain: Villes, territoire et philosophie (pp. 171-192). Paris: La Découverte. <https://doi.org/10.3917/dec.paquo.2007.01.0171>

Montagnac, E., & Olivier, M. (2022). *L'évolution des représentations de la ville par les enfants en fonction de leur avancée en âge*.

Qu'est-ce que la sociologie? (n.d.). Département de sociologie. Retrieved January 23, 2023, from <https://socio.umontreal.ca/departement/quest-ce-que-la-sociologie/>

Rivière, C. (n.d.). « *Les temps ont changé* ». *Le déclin de la présence des enfants dans les espaces publics au prisme des souvenirs des parents d'aujourd'hui*. Les Annales de la recherche urbaine 111 (1): 6-17.
<https://doi.org/10.3406/aru.2016.3219>.

Rivière, C. (2021). *Leurs enfants dans le ville : enquête auprès des parents à Paris et à Milan*. Les Annales de la recherche urbaine.

Stébé, J., & Marchal, H. (n.d.). *Avant-propos*. Introduction à la sociologie urbaine (pp. 11-13). Paris: Armand Colin.

ANNEXES

Annexe 1 : Guide d'entretien

Thématique	Suggérer pour stimuler la parole (exemples de propositions)	Recueillir le maximum d'information sur un sujet abordé
Premières expériences Vous souvenez-vous de vos premières expériences en autonomie en ville ?	<u>Le première fois que vous avez été seul.e...</u> faire des petites courses à l'école, au collège chez des amis au cinéma à l'air de jeu dans les transports en commun en ville	Qu'avez-vous fait ? Où alliez-vous ? Quel âge aviez-vous ? Comment s'est elle passée ? Pourquoi vous a- t-elle marqué ?
Déplacements, activités en ville	<u>Vous vous déplaçiez en ville...</u> à pied en vélo en voiture en transport en commun <u>Souvent...</u> seul.e avec des amis avec vos frères/soeurs avec vos parents <u>Pour vous rendre...</u> à l'école / collège / lycée aux activités extra-scolaires en ville au cinéma chez des amis / de la famille	Comment vous déplaçiez-vous lors de vos déplacements en ville ? Pourquoi ? A quelle fréquence ? Avec qui ? En avez-vous un bon souvenir ?
Espaces fréquentés	<u>Pendant l'enfance, vous fréquentiez...</u> Rues Quartier Centre-ville Place publique Square / parc / terrain vague Commerces Lieux d'activités (sport, culture, loisirs) Champs (campagne) Domicile <u>Pendant l'adolescence, vous fréquentiez...</u> Quartier Centre-ville	Pourquoi vous rendiez-vous là-bas ? Quel âge aviez-vous ? A quelles occasions ? Avec qui y alliez-vous ? Comment y alliez-vous ? A quelle fréquence ? En avez-vous de bons souvenirs ?

	Lieux de rencontre (bars, cafés, restaurants, ...) Square / parc / terrain vague Commerces Lieux d'activités (sport, culture, loisirs) Domicile	
Évènement marquant Vous souvenez-vous d'un évènement marquant ayant eu lieu en ville ?	Souhaitez-vous partager une bonne ou une mauvaise expérience qui vous aurait marqué ? Avez-vous déjà été témoin ou victime de harcèlement ou d'agression de rue ? <u>Cela a-t-il impacté ...</u> vos déplacements vos heures de sorties les lieux fréquentés votre style vestimentaire	Quel sentiment avez-vous ressenti à ce moment-là ? Cette expérience a-t-elle eu un impact sur vos pratiques, vos déplacements en ville ? Est-ce que cela vous touche encore aujourd'hui ?
Ressenti par rapport à la ville A l'époque / maintenant	<u>Pensez-vous être ...</u> très à l'aise en ville à l'aise pas à l'aise méfiant.e en insécurité	Pensez-vous que votre rapport à la ville a évolué depuis votre enfance ? Pourquoi ?

Annexe 2 : Tableau d'analyse des entretiens

Numéro interviewé	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Genre	F	F	F	H	F	H	F	F	F	F	H
Tranche d'âge (-30 ans ; 30-45 ; 46-65 ; 65 +)	46-65	65 et +	46-65	46-65	-30	-30	-30	-30	30-45	30-45	-30
CSP	Employée	Retraitée	Retraitée	Retraité	Etudiante	Etudiant	Profession intermédiaire	Etudiante	Profession libérale	Salariée	Employé
Enfance en Ville / Campagne	Grande ville	Grande ville	Village	Grande ville	Petite ville	Ville moyenne	Petite ville	Petite ville/métropole	Village	Village	Métropole
Première expérience en autonomie	Retour de l'école	/	Aller à la boulangerie Internat Découverte de Paris vers la majorité	Trajet à pied pour aller au collège	Aller à l'épicerie à pied tout près Allée au dentiste toute seule à pied	Aller au collège	Le lycée	Milieu du collège	CM2	Lycée	CE1
Type de déplacements en Élémentaire	Marche	Marche	Marche	Marche	Voiture, puis à pied après déménagement	voiture	Voiture	Marche (accompagnée)	Voiture	Voiture	Marche
Type de déplacements au collège	Vélo	Marche	Bus scolaire	Marche	Marche	Bus	Voiture	Marche	Voiture, bus scolaire	Voiture, bus scolaire	Marche
Lieux fréquentés en Élémentaire/collège	Cinéma, fournitures scolaires	Achats hors alimentaire, chaussures, vêtements, spectacles, cinéma, activités culturelles	Dehors, le bourg, les champs	Trainer en ville	Boulangerie	City, balade, courses, jouer	Courses avec ses parents	Skate-park avec famille puis sorties à Bordeaux avec ses parents	Piscine, shopping	Bowling	Centre ville, trainer, lieux d'activité
Type de déplacements au lycée	Vélo	Solex (a commencé à travailler à 16 ans)	Marche	Marche	Marche	Voiture et bus	Voiture	Bus, tram, marche ou vélo quand elle dormait chez son père	Voiture, bus scolaire	Voiture, bus scolaire	Marche
Lieux fréquentés au lycée	Shopping, trainer en ville, cafés, soirées	Avec ses premiers sous : cinéma, boutiques, boire un thé, une citronnade	Trainait à Grandville	Cinéma, théâtre, cafés	Balade en ville, magasins	/ contexte différent de la France	Médiathèque, piscine, magasins rue piétonne, bars cafés	A partir de la moitié du collège : "rien faire sur les quais ou en centre ville", ciné, musées, magasin, souvent ne rien faire juste trainer	Shopping, cafés	Bowling, shopping, bibliothèque, boulangerie	Centre ville, trainer
Age du gain d'autonomie	6 ans	Au cours de l'élémentaire	A l'entrée au lycée, en internat	Collège	13/14 ans	Collège	Lycée	Milieu du collège	Lycée	Lycée	Collège
Ressenti par rapport à la ville pdt enfance/adolescence	Bon	/	Bon	Bon	Peur de se perdre	Bon	Bon	Bon	Bon	Bon	Très bon
Ressenti par rapport à la ville maintenant	Bon	/	Bon	Bon	Bon	Moins bon	Moins bon	Moins bon	Bon mais dépend des quartiers	Bon	Très bon
Expériences marquantes	Garçon qui lui a volé son bonnet	/	Au lycée une fille s'était faite agresser dans une petite rue, du coup plus personne n'y allait	/	/	Agression dans un bar accident de vélo de son frère par une voiture agression d'une camarade de classe	Harcèlement de rue	Harcèlement dans la rue au point de devoir rentrer son copain et son frère s'étaient fait agressés à Bordeaux	D'avantage de mauvaises expériences une fois arrivée dans une plus grande ville pour études sup) harcèlement de rue (Caen Angers, Paris) certains quartiers pas à l'aise où il n'y a que des hommes à Paris pendant un week-end cambriolage, son quartier avait mauvaise réputation	Cambriolage d'un camarade de promo qui habitait dans sa rue harcèlement de rue	Vol de vélo 6 ou 7 fois Coupe du monde 2018 plein de monde dans les rues Manifs au lycée ou en tant qu'étudiant → confrontation forces de l'ordre (souvenir négatif) "quelques bricoles" (s'est fait frappé) mais pas très grave → ça n'a pas impacté sa façon de se déplacer en ville "j'étais au mauvais endroit au mauvais moment",
Précautions	/	/	/	Se faire raccompagner	/	Est alerte quand il rentre seul	/	Stratégies pour ne pas attendre seule : aller dans un café, appeler des gens au téléphone, faire des détours le soir plutôt, sortir en vélo que à pied	Ne passe pas par certaines rues si elle est toute seule	Certains endroits il ne faut pas y aller	

Influence des parents	Ses parents ne la laissaient pas rentrer seule en vélo le soir (11ans) Père plus restrictif avec son frère	/	Pas de restriction "Quand tu vois petit que tes parents ne sont pas méfiants le soir tard, toi on plus du coup"	Il ne pouvait pas trop sortir sa mère surveillait, il ne pouvait pas rentrer trop tard Ses parents étaient + protecteurs envers les filles que les garçons	Sa mère la regardait aller à l'école depuis le balcon Ses parents n'ont jamais été très inquiets, ils avaient confiance en elle Ses parents lui disaient d'éviter les petites rues étroites, sombres, de rester sur les grands axes, fréquentés (pour que il y ait toujours quelqu'un pour aider si besoin) Ses parents lui ont quand même acheté un téléphone (à clapet) assez tôt, dès le début du collège pour être rassurés	/	La petite sœur pouvait utiliser son vélo pour se déplacer car les parents ont "lâché du lest"	/	pas les mêmes libertés que sa petite sœur car les parents avaient plus de temps pour elle (retraite) pour l'emmener en ville etc	/	Pas d'inquiétude des parents
Différence de genre	Allait chez les filles / jouait avec les garçons dehors	Sa mère pensait que les garçons devaient avoir une situation et que les filles devaient être des ménagères alors elle l'a inscrite en CAP couture.	Les garçons rentraient parfois ivre au lycée, pas les filles "Pas de différence de genre à l'époque"	Ne fréquentait que des filles pendant l'enfance "Les filles ne traînaient pas dehors"	/	/	ses parents ne voulaient pas que les filles aillent en vélo toutes seules alors que son frère pouvait	Son frère avait plus de contraintes car il était mauvais à l'école, donc elle avait plus de liberté	Certains quartiers ou rue où il n'y a que des hommes qui traînent, on se sent épié	Certains quartiers sont investis que par les hommes et on s'y sent pas bien	Au lycée il a pris conscience que les femmes n'avaient pas la même perception de la ville que les hommes et qu'il était chanceux
Rapport à la voiture	Voiture que pour partir en vacances	Pas de voiture dans la rue	Moins de voiture	/	/	/	Trop de voiture en ville et s'interroge sur le rapport piéton/voiture	/	/	/	Inconcevable pour lui de prendre la voiture Conduire en ville = inconvenient Pollution air

La pratique de la ville

Quelques questions sur vos pratiques urbaines pendant l'enfance :)

Bonjour, nous réaliserons ce questionnaire dans le cadre d'un projet universitaire qui porte sur les pratiques urbaines et la perception de la ville. Nous souhaitons étudier l'impact des expériences urbaines de l'enfance et l'adolescence sur le rapport à la ville à l'âge adulte.

Pour cela nous souhaitons recueillir des témoignages de personnes qui ont grandi en milieu urbain (petites, moyennes ou grandes villes).

Pas de bonne ou de mauvaise réponse, parlez nous de votre expérience !

Ce questionnaire est ANONYME, il vous prendra 5 minutes !

Merci d'avance pour votre aide, n'hésitez pas à le partager !

***Obligatoire**

1. Comment vous définiriez-vous ? *

Une seule réponse possible.

☐ Femme

☐ Homme

☐ Autre : _____

2. Quel âge avez-vous ? *

3. Vous êtes : *

Une seule réponse possible.

- ☐ Agriculteur exploitant
- ☐ Artisan, commerçant, chef d'entreprise
- ☐ Cadre et profession intellectuelle supérieure
- ☐ Profession intermédiaire
- ☐ Employé
- ☐ Ouvrier
- ☐ Etudiant
- ☐ Retraité
- ☐ Autre personne sans activité professionnelle

4. Dans quelle ville habitez-vous ?

5. Dans quelle(s) ville(s) avez-vous grandi ? *

6. Où se situait votre logement ?

*

(Si vous avez déménagé, précisez pour l'endroit où vous avez vécu le plus longtemps)

Une seule réponse possible.

- ☐ Centre-ville
- ☐ En ville mais pas dans le centre
- ☐ Village
- ☐ Campagne
- ☐ Autre :

7. La majorité de vos déplacements à l'école primaire se faisaient :

Plusieurs réponses possibles.

- ☐ En voiture
- ☐ En transports en communs
- ☐ A vélo/trottinette/skate...
- ☐ A pied
- ☐ Autre : _____

8. La majorité de vos déplacements au collège se faisaient :

Plusieurs réponses possibles.

- ☐ En voiture
- ☐ En transports en communs
- ☐ A vélo/trottinette/skate...
- ☐ A pied
- ☐ Autre : _____

9. La majorité de vos déplacements au lycée se faisaient :

Plusieurs réponses possibles.

- ☐ En voiture
- ☐ En transports en communs
- ☐ A vélo/trottinette/skate...
- ☐ A pied
- ☐ Autre : _____

10. Vers quel âge avez-vous gagné en autonomie ? (Déplacements sans adulte) *

Une seule réponse possible.

- ☐ Avant 6 ans
- ☐ 6-8 ans
- ☐ 9-11 ans
- ☐ 12-14 ans
- ☐ 14-16 ans
- ☐ 17 ans et plus

11. Raisons de vos premières sorties en autonomie *

Plusieurs réponses possibles.

- ☐ Trajet domicile-établissement scolaire
- ☐ Activités extra scolaires
- ☐ Achats pour les parents (boulangerie, ...)
- ☐ Activités avec des amis en ville (cinéma, shopping, balade, aire de jeux, jeux en extérieur, ...)
- ☐ Se rendre chez des amis, de la famille
- ☐ Autre : _____

12. Votre premier déplacement en autonomie vous a-t-il marqué ? *

Une seule réponse possible.

- ☐ Oui
- ☐ Non

13. Si oui, pourquoi ?

14. Avez-vous un bon souvenir de cette première expérience ?

15. Vous souvenez-vous d'autre(s) expérience(s) qui vous ont marquées ? (Précisez l'âge) *

16. Pour quelles raisons vous rendiez-vous en ville ?

17. Diriez-vous que vous passiez beaucoup de temps en ville pendant votre enfance ? *

Une seule réponse possible.

☐ Oui

☐ Non

18. Diriez-vous que vous passiez beaucoup de temps en ville pendant votre adolescence ? *

Une seule réponse possible.

☐ Oui

☐ Non

19. Pensez-vous avoir bénéficié des mêmes libertés, dans vos déplacements par exemple, que votre entourage (frères et sœurs notamment) ? *

Une seule réponse possible.

☐ Oui

☐ Non

20. Si non, pouvez-vous expliquer pourquoi ?

21. Comment vous sentiez-vous dans l'espace urbain pendant votre enfance ? *

Une seule réponse possible.

- ☐ Très à l'aise, dans mon environnement
- ☐ A l'aise
- ☐ Perdu
- ☐ Méfiant, apeuré, stressé (peur des autres, des mauvaises rencontres, des accidents...)
- ☐ Dérangé (bruit, monde...)
- ☐ Autre : _____

22. Comment vous y sentez-vous maintenant ? *

Une seule réponse possible.

- ☐ Très à l'aise, dans mon environnement
- ☐ A l'aise
- ☐ Perdu
- ☐ Méfiant, apeuré, stressé (peur des autres, des mauvaises rencontres, des accidents...)
- ☐ Dérangé (bruit, monde...)
- ☐ Autre : _____

23. Si changement il y a entre ces 2 dernières réponses, pouvez-vous expliquer pourquoi ?

24. Souhaitez-vous nous partager un bon ou un mauvais (témoin ou victime d'agression, harcèlement...) souvenir d'une expérience en ville ?

Pour rappel, vos réponses sont anonymes.

25. Pensez-vous que cela a eu un impact sur votre façon d'appréhender la ville aujourd'hui ?

Une seule réponse possible.

☐ Oui

☐ Non

26. Si oui, pouvez-vous expliquer ?

27. Est-ce-que cela arrive que vous y pensiez encore aujourd'hui ?

Une seule réponse possible.

☐ Oui

☐ Non

28. Quelque chose à rajouter ? :)

Directeur de recherche

Denis MARTOUZET

Étudiantes

Emma Boulanger
Morgane Olivier

Projet de fin d'études
Département Génie de l'Environnement et de
l'Aménagement 5^{ème} année

2022-2023

L'évolution des représentations de la ville par les enfants en fonction de leur avancée en âge : Le rôle des premières expériences urbaines dans l'évolution du rapport à la ville

Résumé

L'étude menée à pour but de confirmer ou non l'hypothèse selon laquelle les différences de rapport à la ville entre femmes et hommes à l'âge adulte sont initiées lors des premières expériences en autonomie en ville. Des entretiens ont été menés afin d'étudier l'importance des premières expériences en autonomie dans les comportements urbains et la perception de la ville qu'en ont les individus. Cette méthode qualitative a été complétée par la mise en place d'un questionnaire ayant pour objectif d'apporter des données quantitatives à l'enquête.

L'analyse complète des résultats, détaillées dans l'argumentaire, a mené à réfuter l'hypothèse. En effet, les premières expériences ne constituent pas un souvenir très marquant pour les individus, il est ainsi impossible d'affirmer que celles-ci soient déterminantes dans l'appréhension de la ville qu'en ont les personnes. Cependant l'étude a confirmé qu'il existe bien une différence dans les perceptions de la ville selon le genre. Les expériences (qui surviennent tout au long de la vie) impactent dans certains cas et dans une certaine mesure leur rapport à la ville ; toutefois il ne s'agit pas d'un facteur unique. Le rapport à la ville peut être influencé par d'autres éléments tels que l'entourage, l'éducation, les médias ou la ville en elle-même.

Mots Clés

Adolescence - Enfance - Expériences urbaines - Genre - Pratiques urbaines - Premières expériences - Rapport à la ville - Ville