

## ***Mobilité quotidienne dans la communauté métropolitaine de Québec d'adolescents résidant en territoires rurbains***

**Nabila Bachiri**

École d'architecture, Faculté d'aménagement, d'architecture et des arts visuels,  
Université Laval  
[nabila.bachiri.1@ulaval.ca](mailto:nabila.bachiri.1@ulaval.ca)

**Carole Després**

École d'architecture, Faculté d'aménagement, d'architecture et des arts visuels,  
Université Laval  
[carole.despres@arc.ulaval.ca](mailto:carole.despres@arc.ulaval.ca)

---

### **Résumé**

*Peu de recherches traitent de la mobilité quotidienne des adolescents en lien avec les caractéristiques du milieu résidentiel et la localisation du milieu scolaire. Cette étude qualitative analyse les pratiques de déplacements de 30 adolescents résidant dans la périphérie de la communauté métropolitaine de Québec, ainsi que les significations qui leur sont attachées. Les résultats confirment une mobilité quotidienne dépendante de l'accompagnement automobile par les parents, mais aussi de l'autobus scolaire. En effet, les longues distances à parcourir dues à la dispersion sur le territoire des commerces, des équipements et des services excluent presque systématiquement le recours à la marche et au vélo utilitaires, alors que l'absence ou l'inefficacité du service décourage le recours au transport en commun. Les conséquences potentielles de cette mobilité dépendante sur le développement et les habitudes de vie des adolescents sont discutées en conclusion, en lien avec des pistes additionnelles de recherche.*

**Mots clés:** *Adolescents, étalement urbain, rurbanisation, mobilité quotidienne dépendante, développement de l'enfant*

### **Abstract**

*There has been little research to date on adolescent daily travel patterns as linked to the characteristics of their residential neighbourhood and the location of their educational establishments. In the present qualitative enquiry we have analyzed the travelling habits of 30 adolescents living in the peripheral areas of the CUQ (Quebec City urban community), and concluded as to their significance. The results confirm that daily mobility is dependent on being driven to school by parents, or taking the school bus. Because of the long distances involved, due to the wide dispersion of businesses,*

*equipment and services over the area concerned, it is almost impossible to walk or even cycle to one's destination, and the lack or inefficiency of public transport does not encourage its use. The potential consequences of such subservient mobility on the development and habits of adolescents are discussed in the conclusion of this paper, and additional related research avenues are suggested.*

---

## 1. Introduction

Depuis les années 50, les limites du territoire d'urbanisation de la Ville de Québec et de sa région métropolitaine ne cessent de s'étendre. À l'origine, cette expansion des banlieues était liée à la croissance démographique et au boom économique de l'après-guerre. Le choix de la banlieue était alors encouragé par un ensemble de politiques publiques (facilité d'accès à la propriété privée à travers des prêts hypothécaires, construction d'autoroutes, etc.). Depuis les années 70, cette expansion se poursuit principalement sur des territoires ruraux (Ritchot, Mercier et Mascolo, 1994). Cette « rurbanisation »<sup>1</sup> s'inscrit dans la continuité d'un modèle d'urbanisation fondé sur l'automobilité et qui implique la ségrégation et la dispersion des équipements publics, des services, des commerces et des lieux de résidences sur le territoire (Noël, 2003). La majorité des nouveaux développements résidentiels unifamiliaux est en effet localisée de plus en plus loin de la ville-centre grâce, notamment, à l'expansion constante du réseau autoroutier et à la périurbanisation plus récente des grandes surfaces alimentaires et commerciales. Les longues distances à parcourir, l'absence de voies cyclables et de trottoirs et la mauvaise desserte en transport en commun de la plupart des secteurs périurbains découragent l'utilisation de moyens de transport autres que l'automobile (Kaufmann et al, 2001; Weil, 2002). Malgré tout, le choix de la campagne demeure le choix favori chez bon nombre de jeunes ménages en raison d'une vision stéréotypée de la campagne comme endroit idyllique pour élever ses enfants (Nairn et al, 2003).

Si la dépendance à l'automobile en territoire rural pose en général peu de problèmes, selon les dires des adultes (Fortin et Després, 2008), qu'en est-il des adolescents qui ne sont pas encore en âge de conduire?<sup>2</sup> Les écrits sur le développement de l'enfant suggèrent pourtant que c'est à l'adolescence qu'un besoin de mouvement, d'autonomie et d'espace s'affiche. Cet état de fait s'exprime par le désir de sortir avec des amis, de les rencontrer dans des espaces extérieurs non contrôlés par les parents (Bruno, 2000; Palmonari et Speltini, 1994). Un nouvel état d'esprit s'installe où des revendications se font jour et le besoin d'autonomie s'affirme (Fize, 1998). L'enjeu majeur qui symbolise ce processus d'autonomisation vis-à-vis des parents et des adultes se résume généralement à la mobilité (Buffet, 2003). Cette quête d'indépendance est ainsi un passage incontournable dans le cheminement vers l'âge adulte.

Peu d'études se sont penchées sur la mobilité des adolescents et encore moins dans la ville étalée. C'est dans ce contexte que cette recherche tente de mieux comprendre comment s'opère cette quête d'indépendance chez les adolescents résidant en territoires ruraux, à travers l'examen de leurs pratiques et de leurs représentations de la mobilité. Elle vise à décrire leurs routines quotidiennes et leurs stratégies de

---

<sup>1</sup> Néologisme utilisé par Bauer et Roux (1976)

<sup>2</sup> Le permis de conduire est accordé au Québec à l'âge de 16 ans.

déplacement, à mesurer leur degré d'autonomie dans ces déplacements ainsi qu'à interpréter leur appréciation de cette mobilité dépendamment du moyen de transport emprunté.

## 2. Méthode

Cette recherche est basée sur une enquête qualitative. Cette approche est motivée par la nécessité d'une étude proche du terrain, dans un désir de partir du point de vue des adolescents pour comprendre leurs déplacements quotidiens à travers les représentations qu'ils en ont et les significations qu'ils y attachent (Buffet, 2003; Comeau, 1994; Deslauriers, 1991). Une telle approche vise à comprendre les comportements des adolescents en décrivant de manière fine et exhaustive leurs expériences (Kaufmann, 1996; Pires, 1997; Poupart, 1997).

Parmi les outils qualitatifs, l'entrevue permet d'entrer à la fois dans le champ des représentations et des pratiques individuelles (Couvreur et Lehuede, 2002). Elle permet de recueillir des témoignages détaillés formulés librement par les répondants. Il s'agit de « gagner la confiance de l'enquêté, de parvenir rapidement à le comprendre à demi mot et à entrer [temporairement] dans son univers [mental] » (Beaud et Weber, 1998 : 203). Pour cette enquête, l'entrevue semi-dirigée a été privilégiée. Même si elle ne répond pas complètement à la logique de l'entretien qualitatif ouvert, elle permet de comprendre et de rendre explicite le monde de l'autre (Savoie-Zajc, 2003). Ainsi, des questions et des sous-questions ont été formulées dans la grille d'entrevue, et l'ordonnance des différentes questions préétablie (Bühlmann et Tettamanti, 2007). Cela a permis d'augmenter la validité interne du corpus de données recueilli par six étudiants aux horizons disciplinaires variés et possédant différents degrés de familiarisation avec les techniques d'entretien non-dirigé et les questions de recherche (Bühlmann et Tettamanti, 2007). Si la principale limite de l'approche qualitative réside dans ses résultats non généralisables (échantillons restreints et non représentatifs), les enseignements demeurent transférables à des contextes comparables. Cette notion de « transférabilité » mise de l'avant par Pourtois et Desmet (1988) constitue aujourd'hui l'un des critères de scientificité qui suscite l'adhésion de la communauté de recherche (Mukamurera, Lacourse et Couturier, 2006). Cela exige toutefois une collecte généreuse de données sur les caractéristiques des répondants, ainsi que sur le contexte physique et socio-culturel de l'étude.

Une première version de la grille d'entrevue a été expérimentée auprès de 13 adolescents volontaires. Sur la base des résultats de ce pré-test, plusieurs questions ont été reformulées ou retirées, et une tâche cognitive écartée. La grille finale d'entrevue s'organise en six parties. La première partie permet de tracer le portrait de chaque adolescent à travers ses caractéristiques personnelles (âge, sexe, niveau scolaire, nombre de voiture(s) dans le ménage, passé résidentiel et description du secteur de résidence et de la maison). La deuxième partie décrit les déplacements quotidiens de l'adolescent à travers le temps et l'espace, ainsi que son appréciation et son degré d'autonomie par rapport à ces déplacements (fréquence et durée des déplacements, moyen de transport, accompagnement, appréciation). La troisième partie traite de la fréquentation et de l'appréciation de lieux publics situés près de la résidence ou au centre-ville de Québec. Il s'agit d'établir dans quelle mesure les représentations et appréciations des différents espaces exercent une influence sur le type de mobilité adopté par l'adolescent. La quatrième partie inventorie les activités sédentaires pratiquées par les adolescents rencontrés : Internet, télévision, jeux vidéo et le temps consacré à chacune de ces activités. Cette partie de l'entretien vise à vérifier si l'adolescent moins mobile consacre plus de temps à des activités sédentaires (cette

partie de l'entretien n'est pas discutée dans cet article). La cinquième partie porte sur les usages et les représentations des différents moyens de transport (vélo, marche, voiture, transport en commun) et vise à vérifier s'il existe une relation entre représentations et utilisation d'un mode de transport. Enfin, la dernière partie est une tâche cognitive qui consiste à trier une série de 25 photos représentant différentes scènes urbaines et périurbaines. L'adolescent doit classer les scènes en piles et par ordre de préférence en commentant ce que représente le contenu de chaque photo (cette partie de l'entrevue a été analysée par Gagnon, 2006).

L'enquête a été menée à l'été 2005 auprès d'un échantillon non représentatif de 30 adolescents résidant dans six secteurs rurbains de la communauté métropolitaine de Québec. Une opération de porte-à-porte, menée par six étudiants chercheurs du Groupe interdisciplinaire de recherche sur les banlieues (GIRBa) de l'Université Laval à Québec, a permis d'expliquer aux parents ainsi qu'à leurs enfants la nature de la recherche. La participation des adolescents s'est faite sur une base volontaire avec le consentement de leurs parents. Les entrevues, d'une durée moyenne d'une heure et quinze minutes, étaient menées au domicile même des adolescents et étaient enregistrées sur des cassettes audio. Cette technique a permis leur retranscription fidèle et intégrale.

Les 30 adolescents rencontrés étaient âgés de 12 à 18 ans (21 filles et 9 garçons) et faisaient partie de 20 ménages se partageant 69 automobiles. Dans le groupe, 27 jeunes fréquentaient une école secondaire, deux autres un collège, un seul adolescent travaillait et ne fréquentait plus l'école. Parmi les élèves, 19 fréquentaient une école publique, 10 autres une école privée. Sauf pour quelques exceptions, tous fréquentaient une école localisée à plus de 15 minutes à pied de leur maison. Enfin, 21 des 30 adolescents ont indiqué que leur secteur de résidence n'était pas ou était mal desservi par les transports publics.

### **Terrains d'enquête**

La périphérie de la communauté métropolitaine de Québec comporte 29 noyaux villageois (Moretti, Vachon et coll., 2004). Parmi ces derniers, six territoires rurbains à proximité de ces villages ont été sélectionnés dont trois localisés près de lacs, de montagnes et de forêt, et trois autres sur d'anciennes terres de culture, près du fleuve ou dans la plaine agricole. Il s'agit de L'Ange-Gardien, Lac-Beauport, Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier, Saint-Augustin-de-Desmaures sur la rive Nord du fleuve Saint Laurent, et Saint-Étienne-de-Lauzon et Sainte-Hélène-de-Breakeyville sur sa rive Sud (Figure 1).

Figure 1  
Localisation des terrains d'enquêtes



### Analyse et traitement des données qualitatives

Les données qualitatives analysées dans cet article rapportent l'expérience quotidienne de mobilité des 30 adolescents rencontrés. Cette dernière est abordée principalement à travers la description de leur parcours vers l'école, de leur degré d'autonomie dans les déplacements, ainsi que leur appréciation des trajets et des moyens de transport, utilisés ou non (autobus scolaire, automobile, transport en commun, vélo et marche).

L'analyse qualitative consiste à rechercher des significations et à comprendre des processus dans des situations contextualisées (Giordano, 2003). Pour y parvenir, le discours des adolescents a été découpé en segments significatifs (phrases ou paragraphes) et chacun d'eux a été codifié de manière à pouvoir classifier son contenu (Lux, 2001). Ces codes sont organisés en une arborescence construite à partir des principaux concepts sur la mobilité des adolescents identifiés à la suite d'une recension des écrits (Bachiri, Vandersmissen et Després, 2008). Un logiciel d'analyse qualitative, N'Vivo dans notre cas, a facilité le processus de codification et d'analyse du discours des adolescents. Si les opérations de codage et de catégorisation sont les mêmes que celles de l'analyse qualitative manuelle, la vitesse de traitement et d'analyse des données est augmentée (Savoie-Zajc, 2000; Wanlin, 2007). N'Vivo permet de classifier les extraits des données brutes dans des catégories codifiées (Wanlin, 2007) et la structure en arborescence (Tree Nodes), de relier d'une part ce qui est apparenté et de rassembler d'autre part les éléments selon des niveaux qui vont du général au particulier (Savoie-Zajc, 2000) (Figure 2). N'Vivo permet également la création d'attributs relatifs aux propriétés génériques des répondants (âge, sexe, etc.) qui permettent de centrer l'analyse et d'effectuer des croisements entre les concepts dégagés lors de la codification des discours et les attributs des adolescents.

Figure 2

## Exemple de codification en arborescence

NODE LISTING	
Nodes in Set:	All Nodes
(1)	/MOBILITÉ DÉPENDANTE
(1 2)	/Mobilité dépendante/Parcours vers l'école ~autobus scolaire
(1 2 1)	/Mobilité dépendante/Parcours vers l'école ~autobus scolaire/Beau
(1 2 2)	/Mobilité dépendante/Parcours vers l'école ~autobus scolaire/Laid
(1 2 3)	/Mobilité dépendante/Parcours vers l'école ~autobus scolaire/Le fun
(1 2 3 1)	/Mobilité dépendante/Parcours vers l'école ~autobus scolaire/Le fun/Général
(1 2 3 2)	/Mobilité dépendante/Parcours vers l'école ~autobus scolaire/Le fun/Sociabilité
(1 2 3 3)	/Mobilité dépendante/Parcours vers l'école ~autobus scolaire/Le fun/Musique
(1 2 4)	/Mobilité dépendante/Parcours vers l'école ~autobus scolaire/Plate
(1 2 4 1)	/Mobilité dépendante/Parcours vers l'école ~autobus scolaire/Plate/Général
(1 2 4 2)	/Mobilité dépendante/Parcours vers l'école ~autobus scolaire/Plate/Sociabilité
(1 2 5)	/Mobilité dépendante/Parcours vers l'école ~autobus scolaire/Court
(1 2 6)	/Mobilité dépendante/Parcours vers l'école ~autobus scolaire/Long
(1 2 7)	/Mobilité dépendante/Parcours vers l'école ~autobus scolaire/Calme
(1 2 8)	/Mobilité dépendante/Parcours vers l'école ~autobus scolaire/Stressant
(1 2 9)	/Mobilité dépendante/Parcours vers l'école ~autobus scolaire/Sécuritaire
(1 2 10)	/Mobilité dépendante/Parcours vers l'école ~autobus scolaire/Dangereux

### 3. Résultats

Le choix d'une localisation résidentielle rurbanne implique le plus souvent un nombre limité de commerces de proximité, l'éloignement des équipements, des services et des institutions, ainsi que de longues distances à parcourir quotidiennement sur des rues sans trottoirs et sans voies cyclables, peu ou pas desservies par les transports publics.

L'analyse des trajets vers l'école des 30 adolescents rencontrés en entrevue a permis de constater que la grande majorité se fait en autobus scolaire ou dans l'automobile des parents, indépendamment de l'âge ou du sexe des jeunes concernés. L'éloignement de l'école est la principale raison qui oblige ces adolescents à une mobilité dépendante. Seuls trois d'entre eux, respectivement âgés de 12 et 13 ans, parcourent ce trajet à pied car leur école est située à moins de 20 minutes de marche de leur domicile. Le climat rigoureux de la région de Québec, en hiver principalement, est apparu comme un facteur d'influence chez certains adolescents qui affichent une mobilité indépendante à travers la marche, le vélo ou le scooter (dans un seul cas) sur une partie de l'année lorsque la température le permet. C'est le cas de François et de Daniel qui, en hiver, sont conduits en automobile à l'école par leurs parents « L'hiver, j'ai besoin du transport de mes parents parce que je ne peux pas utiliser mon scooter. » (François, 14 ans); « Ah bien en hiver je ne fais pas de vélo, mais en hiver j'aime mieux prendre l'auto parce que... quand il fait froid, c'est pas trop drôle, marcher à -30. » (David, 13 ans)

Qu'ils fréquentent une école publique ou privée, la mobilité des adolescents est tout aussi dépendante. L'éloignement et la dispersion sur le territoire métropolitain de ces dernières ressortent comme un facteur d'influence de la mobilité dépendante. Ces résultats ne vont pas dans le même sens que ceux d'une étude en France qui indique

que les adolescents fréquentant une école privée ont une mobilité plus dépendante de l'accompagnement automobile par leurs parents que leurs pairs qui fréquentent une école publique, le choix d'inscrire son enfant dans une école privée se faisant indépendamment de la localisation du lieu de résidence contrairement au choix de l'école publique de quartier (De Singly, 2002).

La durée du trajet vers l'école se révèle aussi comme un facteur d'influence sur le type de mobilité adopté. Tel que l'affirme Urry (2000) : « la mobilité toute entière est une question de temporalité » (p. 141). Si on se fie à la durée du parcours rapportée par les adolescents, la majorité d'entre eux qui se rend à l'école en autobus scolaire passe plus de 60 minutes par jour pour compléter le trajet. Les propos de Paul et de Sophie expriment parfaitement le sentiment de certains adolescents par rapport à la durée du trajet en autobus scolaire : « C'est long. C'est plus long. ... on arrête tout le temps. On fait plein de petits détours, ... ça prend une heure. » (Paul, 16 ans); « C'est long... C'est ... presque Montréal-Québec à chaque jour. » (Sophie, 15 ans). Les parcours inefficaces des autobus scolaires pour desservir les secteurs les plus éloignés sont mis en cause. En contraste, la majorité de ceux qui sont accompagnés en automobile par les parents a une durée de trajet d'au moins 30 minutes par jour. En général, même si certains adolescents n'aime par le trafic, se rendre à l'école en voiture demeure apprécié : « ... c'est tellement moins pire d'y aller en auto ... parce que c'est plus rapide..., parce que le bus, c'est quand même long. [...] je ne m'ennuie pas en auto. J'écoute de la musique. » (Geneviève, 17 ans). Si l'on compare maintenant la durée du trajet vers l'école chez cinq adolescents qui alternent entre l'accompagnement automobile et l'autobus scolaire, dépendamment de l'adolescent, on constate qu'en automobile, de 26 à 60 minutes sont retranchées pour effectuer le même trajet. C'est le cas par exemple d'Élisa et de Jérôme. Là où l'autobus scolaire prend respectivement 45 et 120 minutes, l'automobile permet de réduire la durée du parcours à 20 et 60 minutes. Ainsi, sans surprise, l'automobile demeure le moyen de transport le plus prisé des adolescents.

Outre sa durée, comment les adolescents évaluent-ils la qualité du trajet vers l'école selon le moyen de transport utilisé? En effet, comme l'affirme Kaufmann (2000), si le temps et l'espace sont des « notions objectives mesurables », elles doivent être mises en relation avec la perception qu'en ont les individus et l'importance qu'ils y accordent. Amar (2004) parle d'un « temps-distance » et d'un « temps-substance », distinction fort pertinente pour analyser l'expérience de mobilité des adolescents dans leur trajet vers l'école en lien avec le moyen de transport utilisé. Les adolescents devaient indiquer leur appréciation sur quatre échelles sémantiques bipolaires opposant les adjectifs suivants : « fun<sup>3</sup>/plate<sup>4</sup> », « court/long », « calme/stressant », « sécuritaire/dangereux ». À chaque fois, les adolescents devaient expliquer ce qui avait motivé leur réponse.

De manière assez générale, les adolescents qualifient leur trajet vers l'école en automobile comme étant le « fun », calme, court et sécuritaire. C'est le « temps-substance » dont parle Amar (2004) comme en témoignent les propos de Daniel (13 ans) : « ... C'est l'fun, je ne voyage pas en autobus ni à pied [...] Il y a plus de confort dans une auto. » Quelques propos peuvent être associés au « temps-distance », notamment lorsque le trajet est considéré comme peu sécuritaire à cause de la crainte du comportement d'autres conducteurs jugés dangereux, ou encore stressant à cause du trafic. Comme Geneviève (17 ans) le relate : « Hey! ça dépend du trafic... J'aime vraiment pas ça le trafic. »

<sup>3</sup> Fun est une expression québécoise qui signifie agréable, plaisant.

<sup>4</sup> Plate est une expression québécoise qui signifie ennuyeux, déplaisant.

La perception du trajet vers l'école en autobus scolaire varie entre court et long, « fun et plate », calme à stressant principalement suivant la présence ou l'absence d'amis, les comportements dérangeants des pairs et la qualité de conduite du chauffeur. En effet, le trajet est considéré comme court quand les amis sont présents, et plus long dès que l'adolescent se retrouve seul. Si le trajet est long, il est en grande partie « plate ». La perception du danger et de l'insécurité est quant à elle étroitement liée à la qualité de conduite du chauffeur, comme en témoignent les propos contrastants d'Anna et de Sophie : « [le trajet est] sécuritaire ...Tu sais, c'est un bon chauffeur... j'ai confiance en lui. Il ne conduit pas trop vite. Je trouve ça correct. » (Anna, 14 ans); « La chauffeuse du matin, elle prend les courbes rapidement, puis ça glisse à cause de la glace puis tout ça... » (Sophie, 15 ans).

Au-delà du trajet vers l'école où plusieurs adolescents gagnent légèrement en autonomie par l'entremise de l'autobus scolaire, les adolescents rencontrés sont, nous le devinons, très dépendants de l'accompagnement automobile d'un parent pour se déplacer. La majorité confirme qu'il est difficile sinon impossible de faire autrement à cause des longues distances à parcourir et du climat rigoureux qui limite une bonne partie de l'année le recours à la pratique du vélo ou de la marche. Habiter en milieu rural, c'est pour certains adolescents, comme Claudia et Clara, le confinement à domicile quand les parents ne sont pas disponibles pour jouer leur rôle de taxi : « ... j'habite vraiment loin. Il faut tout le temps qu'ils [mes parents] aillent me conduire partout ...Je n'aime pas que l'on se soit éloigné... parce que mes parents sont toujours obligés de me donner des lifts... donc, ils "chialent". » (Claudia, 14 ans); « ... si ça ne tente pas à mes parents d'aller me reconduire ou me chercher, donc, je suis prise pour rester chez-moi. » (Clara, 15 ans). Par contre d'autres adolescents comme Martin (13 ans), développent d'autres stratégies lorsque les parents ne sont pas disponibles : «...il y a mon frère qui peut me dépanner en scooter [...] Ou bien des fois quand on va loin, on s'organise ... le matin c'est la mère de mon ami qui donne le lift<sup>5</sup> à tout le monde; après ça, c'est une autre mère. ».

Il n'est donc pas surprenant que la majorité des adolescents rencontrés rêve du jour où ils obtiendront leur permis de conduire, voire une automobile personnelle. En fait, pour la majorité d'entre eux (24 sur 30), l'automobile est synonyme de liberté et d'autonomie vis-à-vis des parents et des adultes en général. Les propos de Daniel, Claudia et Clara résument parfaitement le sentiment exprimé par la majorité de leurs pairs. « [Avoir son permis de conduire et sa propre automobile] L'indépendance, ...c'est pas mal ça. [...] Un rêve un peu éloigné! [...] je vais pouvoir aller chez mes amis quand je vais le vouloir. » (Daniel, 13 ans); « Ne pas avoir à quêter des lifts. Pouvoir aller où je veux. C'est plus de liberté... je vais pouvoir aller où je veux et ça va moins embêter mes parents. Et je n'aurais pas besoin de tout le temps leur demander des "lifts". » (Claudia, 14 ans); « Aller n'importe où, quand on veut... j'ai l'impression que je ne peux jamais aller où je veux, quand je veux. Je suis tannée! » (Clara, 15 ans). Ainsi, conduire une automobile, voire SON automobile, est perçu par les adolescents comme une étape « naturelle » dans le développement de leur autonomie, comme un puissant outil pour y parvenir, mais aussi comme un symbole reconnu de ce « passage à la vie autonome » (Kaplan, 2004 : 379).

Le discours des adolescents sur les transports collectifs suggère que ces derniers, à l'échelle des territoires ruraux, sont loin de rivaliser avec l'automobile pour résoudre leurs problèmes de déplacements. Cela corrobore avec certains écrits scientifiques qui suggèrent que dans les quartiers centraux, la desserte en transport en commun

---

<sup>5</sup> Lift est une expression québécoise qui signifie un accompagnement en voiture.

favorise la mobilité indépendante des adolescents en leur permettant d'investiguer un territoire assez étendu à condition d'avoir l'aval de leurs parents; et que dans les milieux ruraux, la médiocrité du service fait que les enfants et les adolescents de ces régions n'y ont pas recours ou n'y ont recours que rarement. (Pucher et Renne, 2004; Tranter et Pawson, 2001). Dans les secteurs rurbains concernés par notre étude, la desserte en transport en commun influence peu le type de mobilité adopté par les adolescents. En effet, seulement cinq adolescents sur 30 disent avoir recours aux autobus publics dont deux de façon régulière pour se rendre à des activités culturelles et de loisirs. Les adolescents semblent ici reproduire les habitudes de mobilité de leurs parents qui n'utilisent pratiquement jamais ce moyen de transport. De manière révélatrice, même ceux n'ayant jamais pris l'autobus disent ne pas apprécier les transports collectifs à cause de la faible fréquence ou de l'absence de service, de la perte de temps due à l'inefficacité des parcours et d'une insécurité perçue. Cela rejoint le constat de Kaufmann et al (2004) selon lequel une image défavorable amplifiée par l'absence d'expérience réelle du transport public fait que le recours à ce moyen de déplacement tend à sortir du champ du possible des usagers potentiels.

Cela dit, quelques adolescents valorisent ce moyen de transport pour son côté pratique et les possibilités de socialisation qu'il offre. C'est le cas de Geneviève qui habite pourtant un secteur non desservi par le transport en commun : « ...ce que j'aime, c'est ça, tu vois du nouveau monde, c'est l'fun. Tu peux commencer à jaser avec du monde comme ça. Ou bien tu revois du monde, que ça fait longtemps que t'as vu. » (Geneviève, 17 ans). D'autres adolescents, comme Émilie qui habite un secteur desservi par ce service, éprouvent le sentiment inverse. Ils sont craintifs à l'idée de partager un espace restreint avec des inconnus :

Tant qu'à prendre l'autobus, je reste chez nous, [...] Être toute seule avec du monde que je ne connais pas ...je suis vraiment peureuse [...] Tu sais, supposons, je l'aurais pris [le bus] en étant avec quelqu'un que je connais. ... je ne trouve pas ça sécuritaire [...] Ici, je n'ai jamais pris l'autobus. J'en ai déjà pris quand j'étais en vacances parce que c'était le seul moyen par lequel on se déplaçait. Mais, ici, pour aller, supposons à Québec [centre-ville de Québec], je ne l'ai jamais pris. Émilie, 17 ans).

Concernant le recours aux modes de transport actif, peu d'adolescents marchent ou utilisent leur vélo<sup>6</sup> de manière utilitaire (se rendre à l'école, faire des courses, se rendre à des activités programmées, etc.). On cite principalement les longues distances à parcourir, la température peu clémente en hiver, l'existence de limites physiques infranchissables comme les autoroutes, mais aussi la perte de temps et le danger des parcours. Daniel (13 ans) mentionne que ses parents ne l'autorisent pas à utiliser son vélo de manière utilitaire parce qu'il devrait emprunter l'autoroute. Toutefois, la crainte de ses parents n'est pas fortuite puisqu'elle fait suite au décès d'un membre de leur famille qui a été heurtée par un camion alors qu'il circulait à vélo.

Il faudrait qu'ils [mes parents] me laissent plus de possibilités. Style, aller en vélo mais... Là, je ne peux pas vraiment... Ils veulent pas encore [...] bien c'est parce que, il y a quand même assez de camions qui passent là puis, la cousine de ma mère, elle est morte là parce qu'elle s'est fait écraser...elle sortait de chez ma grand-mère puis... [...]. Si j'habitais dans le village, je pense que j'aimerais plus ça...je peux me promener partout, pas de problèmes.

<sup>6</sup> Pourtant, tous les adolescents rencontrés ont accès à un vélo en tout temps.

Pour ce qui est de la marche, si Carole aime marcher dans ses loisirs, elle explique pourquoi elle n'y a pas recours de manière utilitaire :

J'aime beaucoup ... la marche, bien je ne peux pas me déplacer avec la marche. Moi je marche, juste quand je suis à un endroit et je peux marcher. Mais je ne vais jamais me déplacer à pied...C'est trop loin. Je ne peux même pas aller à l'épicerie à pied. Ça me prendrait trop de temps (Carole, 18 ans).

Claudia aussi, tout comme Carole, ne peut pas recourir à la marche sous son mode utilitaire : « Je marche seulement pour "le fun"...Ici, si je veux me rendre à pied, ça va me prendre vraiment du temps. Puis, il n'y a personne que je ne connais vraiment qui habite dans la rue... » (Claudia, 14 ans). Ces résultats rejoignent ceux de Pucher et Renne (2004) ainsi que de Sjolie et Thuen (2002) portant respectivement sur les milieux ruraux américains et norvégiens où l'éloignement des activités du lieu de résidence est un frein au recours à la marche de façon utilitaire. Toutefois, la proximité du lieu de résidence ou de l'école de certains commerces, services ou maisons d'amis favorise les déplacements occasionnels à pied chez certains adolescents. C'est le cas de Marie (12 ans) : « Il n'y a pas vraiment de trucs proches. Bien, à part le dépanneur, puis il y a l'Inter-marché qui est proche. Mes parents me demandent des fois, mais rarement, ... d'aller chercher des trucs.»

#### 4. Discussion

Cette étude suggère que la mobilité quotidienne des adolescents résidant dans la périphérie de la région métropolitaine de Québec est, sans grande surprise, principalement dépendante d'un accompagnement motorisé. Les adolescents rencontrés passaient beaucoup de temps assis dans l'autobus scolaire ou à l'arrière de la voiture de leur(s) parent(s) pour se rendre à l'école. Cette mobilité dépendante est à la fois incontournable et étroitement liée au choix résidentiel de leur(s) parent(s). En effet, même lorsque le transport actif est valorisé, l'étalement des secteurs de résidence, la structure hiérarchisée des réseaux routiers, l'absence de trottoirs et de voies cyclables, ainsi que la dispersion des écoles, des commerces et des équipements publics sur le territoire, sans oublier le climat nordique rigoureux du Québec, constituent des barrières cumulatives difficiles à franchir. Dans la ville dispersée, l'automobile s'est dorénavant imposée au détriment des autres moyens de transport.

Ces résultats basés sur une enquête qualitative auprès d'un échantillon non représentatif de 30 adolescents, s'ils ne permettent pas de généralisation, suggèrent néanmoins plusieurs pistes de recherche qui mériteraient d'être poursuivies quant aux impacts potentiels du mode de vie induit par le choix résidentiel de la périphérie des régions métropolitaines sur le développement psychosocial et le bilan de santé des adolescents.

Par exemple, certaines recherches sur la cognition spatiale avancent qu'il est plus probable que les enfants ayant une expérience limitée de leur environnement en aient une image ou représentation mentale limitée (Spencer et al, 1989; cités par Depeau, 2001). Les adolescents rencontrés semblent effectivement avoir un schéma spatial assez pauvre de l'aire métropolitaine, voire de la portion du territoire qu'ils parcourent sur une base quotidienne. Lorsque questionnés sur leur trajet vers l'école, la majorité des jeunes ne pouvait nommer les rues empruntées. Cela confirme bien que pendant un déplacement autonome, la personne est responsable de son orientation alors que dans un déplacement dépendant, le travail cognitif est fait par le conducteur. Il est ainsi à propos de se questionner sur l'impact potentiel de l'accompagnement par un adulte

sur le développement des représentations spatiales de la ville et le développement du sens de l'orientation chez les jeunes qui auront, il faut bien se l'avouer, eux aussi à conduire et à s'orienter dans un avenir proche.

Sachant que les pratiques spatiales influencent les représentations socio-spatiales, il est aussi intéressant de se questionner sur l'impact de la fréquentation limitée du territoire métropolitain sur la perception des quartiers plus centraux et de leurs résidents par les jeunes des milieux rurbains. Lynch affirmait déjà dans ses premières études qu'une image mentale limitée d'un environnement serait aussi associée à un sentiment d'insécurité (Lynch, 1967). De ce fait, existe-t-il une relation entre la crainte éprouvée par certains adolescents rurbains quant à l'utilisation du transport en commun et leur expérience autonome limitée de la ville et de ses quartiers?

En ce qui concerne le développement du sens de l'autonomie et des responsabilités chez les jeunes, le fait de devoir toujours compter sur un adulte accompagnateur pour aller rencontrer les amis, aller magasiner, participer à une activité sportive ou simplement fréquenter un parc ou un lieu public est frustrant pour plusieurs adolescents qui parlent de leur constant besoin de planifier leurs sorties et de « quêter des lifts ». Si cette dépendance à l'accompagnement par un adulte était prévisible chez les répondants les plus jeunes et de sexe féminin, en accord avec la littérature empirique sur le sujet, les résultats révèlent en fait peu de différences dans les degrés d'indépendance et d'autonomie quel que soit l'âge ou le sexe des adolescents rencontrés. Les psychologues sont pourtant unanimes sur l'importance de cette période charnière qu'est l'adolescence sur le développement du sens de l'autonomie et des responsabilités.

En ce qui concerne les impacts potentiels sur leur état de santé, il serait intéressant de vérifier le lien entre les degrés d'activité physique des jeunes résidant dans les secteurs périphériques avec ceux des secteurs plus centraux où l'accessibilité aux écoles, aux services et aux équipements publics est possible à pied, à vélo ou à partir des transports en commun. D'autant plus qu'il a été établi que les adolescents canadiens et québécois sont non seulement moins actifs physiquement, mais sont aussi plus gros que leurs pairs d'il y a trente ans (Duranleau et Ferland, 1998; Ledoux et al, 2002). Même si le débat sur l'épidémie d'obésité a longtemps focalisé sur le volet lié à la consommation (restauration minute, augmentation de la taille des portions de nourriture et les pratiques de marketing des restaurants fast-food) (McCann et Ewing, 2003), de plus en plus de chercheurs portent leur attention sur une autre partie de l'équation à savoir les faibles degrés d'activité physique (McCann et Ewing, 2003) encouragés par l'influence de certaines caractéristiques de la forme urbaine (Alfonzo, 2005; Ewing et al, 2003; Handy, 2004 ; Humpel et al, 2002; Frank et al, 2005 ; Lavadinho et Pini, 2005; McCann et Ewing, 2003; McMillan, 2005; Moudon et al, 2006; Norman et al, 2006; Rodriguez et al, 2006). Sachant que l'activité physique modérée quotidienne associée au transport et au loisir permet d'atteindre et de maintenir un degré d'activité physique souhaitable toute la vie durant pour la majorité des individus (Nolin et al, 2002), il convient de s'interroger sur l'impact potentiel d'un choix résidentiel excentrique et de la dépendance à l'automobile sur la santé des jeunes. Une recherche trans-sectorielle en cours, comparant quartiers centraux, de banlieue, périurbains et rurbains, tente de vérifier l'existence d'une relation entre les caractéristiques de la forme urbaine et les degrés d'activité physique des adolescents (Bachiri, en cours).

Si l'automobile est synonyme d'autonomie, d'indépendance et de liberté, elle provoque paradoxalement pour ces jeunes, dont l'accès à la mobilité en découle, une dépendance à l'accompagnement par un adulte, du moins jusqu'à l'obtention du permis de

conduire. Du point de vue de l'aménagement des aires métropolitaines, cela invite notamment à repenser la question du libre choix des écoles secondaires, de la localisation et de l'accessibilité des commerces de proximité et des équipements publics, de la possibilité d'un réseau de transports alternatifs complémentaires à l'automobile. Le transport en commun, tel qu'il existe actuellement, ne risque pas de détrôner l'automobile. Le temps consacré à un déplacement mérite d'être valorisé et le transport public devrait être plus commode, plus économique et plus agréable pour en faire un meilleur usage (Ascher, 2003). Toutefois, ces propositions posent des questions de fond sur la planification des services et des équipements publics, et du transport en commun sur un territoire métropolitain étalé, et par ricochet, sur son financement. Il est nécessaire de mener des réflexions en profondeur sur les avenues qui permettraient de donner tant aux jeunes qu'à tous ceux dont l'accès à une automobile privée n'est pas garanti, une mobilité plus indépendante dans la ville étalée. Des projets pilotes qui nous renseigneraient sur la portée réelle de telles propositions sont nécessaires. Ainsi, chercheurs et aménagistes devront unir leurs efforts.

## Bibliographie

ALFONZO, M-A (2005), "To walk or not to walk? The hierarchy of walking needs", *Environment and Behavior*, 37, 6, p. 808-836.

AMAR, G (2004), "Notes sur la mobilité à l'âge du signe", in KAPLAN, D et LAFONT, H (dir), *Mobilités.net : Villes, transports, technologies face aux nouvelles mobilités*, Paris, FING-RATP, p. 37-44.

AMAR, G et LAOUSSE, D (2004), "La ville de toutes les mobilités", in KAPLAN, D et LAFONT, H (dir), *Mobilités.net : Villes, transports, technologies face aux nouvelles mobilités*, Paris, FING-RATP, p. 314-319.

ASCHER, F (2003), "Des villes de toutes les mobilités et de toutes les vitesses : un défi pour les architectes, les urbanistes et les responsables politiques", Conférence Biennale d'Architecture de Rotterdam du 09/05/2003, (<[http://www.ville-en-mouvement.com/seminairechaire0702architecture/telechargement/conf\\_Ascher\\_rotterdam\\_fr.pdf](http://www.ville-en-mouvement.com/seminairechaire0702architecture/telechargement/conf_Ascher_rotterdam_fr.pdf)>).

BACHIRI, N; VANDERSMISSEN, M-H et DESPRÉS, C (2007), "Mobilités des adolescents et formes urbaines : pratiques et représentations", in CASTAIGNE, M (dir), *Approches quantitatives et qualitatives des mobilités : quelles complémentarités ?*, Bruxelles, Facultés universitaires Saint-Louis, Accepté.

BAUER, G et ROUX, J-M (1976), *La rurbanisation ou la ville éparpillée*, Paris, Seuil, 189 p.

BEAUD, S et WEBER, F (1997), *Guide de l'enquête de terrain: produire et analyser des données ethnographiques*, Paris, La découverte, 356 p.

BOURDON, S (2000), "L'analyse qualitative informatisée: logique des puces et quête de sens", *Recherches qualitatives*, 21, p. 21-44.

BRUNO, P (2000), *Existe-t-il une culture adolescente?*, France: Press, 187 p.

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

BÜHLMANN, F et TETTAMANTI, M (2007), "Le statut de l'approche qualitative dans des projets de recherche interdisciplinaires", *Recherches qualitatives*, 3 (Hors Série), p. 191-213.

COMEAU, Y (1994), *L'analyse des données qualitatives*, Montréal, CRISES, Département de Sociologie, Université du Québec à Montréal, 31 p.

COUVREUR, A et LEHUEDE, F (2002), "Essai de comparaison de méthodes quantitatives et qualitatives à partir d'un exemple : le passage à l'Euro vécu par les consommateurs", *Cahier de recherche*, 176, Paris, CRÉDOC.

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

DESLAURIERS, J-P (1991), *Recherche qualitative, Guide pratique*, Montréal, McGraw-Hill, 142 p.

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

DURANLEAU, F et FERLAND, L (1998), *Les jeunes et l'activité physique. Situation préoccupante ou alarmante?*, Document produit par Kino-Québec, la fédération des

éducateurs et éducatrices physiques enseignants du Québec et la fédération québécoise du sport étudiants, Québec, Ministère des affaires municipales, 32 p.

Ewing, R; Schmid, T; Killingsworth, R; Zlot, A et Raudenbush, S (2003), "Relationship Between Urban Sprawl and Physical Activity, Obesity and Morbidity", *American Journal of Health Promotion*, 18, 1, p. 47-57.

FIZE, M (1998c), *Adolescence en crise? Vers le droit à la reconnaissance sociale*, France, Hachette Éducation, 138 p.

FORTIN, A et DESPRÉS, C (eds) (2008), "Le mode de vie des familles en banlieue", *Numéro thématique Enfances, Familles, Générations*, à paraître.

FRANK, L; SALLIS, J; SAELENS, B; BACHMAN, W et WASHBROOK, K (2005), *Travel Behavior, Environmental, & Health Impacts of Community Design & Transportation investment*, A Study of Land Use, Transportation, Air Quality and Health in King County, WA, Final Report, (<[http://www.metrokc.gov/kcdot/tp/ortp/LUTAQH/LUTAQHreport\\_%20finalproof%20012506%20.pdf](http://www.metrokc.gov/kcdot/tp/ortp/LUTAQH/LUTAQHreport_%20finalproof%20012506%20.pdf)>).

GAGNON, L-M (2006), *Le rapport aux lieux publics et semi-publics des adolescents d'un secteur périurbain de la Communauté Métropolitaine de Québec*, Essai en Design Urbain, École d'Architecture, Université Laval, Québec.

GIORDANO, Y (2003), "Les spécificités des recherches qualitatives", in CHARREAUX, G; JOFFRE, P et KOENIG, G (dir), *Conduire un projet de recherche, une perspective qualitative*, France, EMS management et société, 11-26 p.

Handy, S.L (2004), "Community Design and Physical Activity: What Do We Know? and what DON'T we know?", Presented at the National Institute of Environmental Health Sciences conference on: *Obesity and the Built Environment: Improving Public Health through Community Design*, Washington, DC, May 2004 (Revised December 2004), (<[http://www.des.ucdavis.edu/faculty/handy/Handy\\_NIEHS\\_revised.pdf](http://www.des.ucdavis.edu/faculty/handy/Handy_NIEHS_revised.pdf)>).

Handy, S.L (1996), "Understanding the Link Between Urban Form and Nonwork Travel Behavior", *Journal of Planning Education and Research*, 15, p. 183-198.

HUMPEL, N; OWEN, N et LESLIE, E (2002), "Environmental Factors Associated with Adults' Participation in Physical Activity", *American Journal of Preventive Medicine*, 22, 3, p. 188-199.

KAPLAN, D (2004), "Et après?", in KAPLAN, D et LAFONT, H (dir), *Mobilités.net : Villes, transports, technologies face aux nouvelles mobilités*, Paris, FING-RATP, 377-380 p.

KAUFMANN, J-C (c1996), *L'entretien compréhensif*, Paris, Nathan, 127 p.

KAUFMANN, V et al (2004), *Mobilité et motilité, De l'intention à l'action*, Rapport de recherche juin 2003, Lausanne, Cahier du LASUR, 4.

KAUFMANN, V; JEMELIN, C et GUIDEZ, J-M (2001), *Automobile et modes de vie urbains : quel degré de liberté ?*, Aubervilliers, La documentation française.

KAUFMANN, V (2000), *Mobilité quotidienne et dynamiques urbaines: la question du report modal*, Lausanne, Presses Polytechniques et Universitaires Romandes.

LAVADINHO, S et PINI, G (2005), "Développement durable, mobilité douce et santé en milieu urbain", Article pour le colloque : *Développement urbain durable, gestion des ressources et gouvernance*, Observatoire Universitaire de la Ville et du Développement Durable, Université de Lausanne, 21-23 septembre 2005.

Ledoux, M; Mongeau, L et Rivard, M (2002), "Poids et image corporelle", in Institut de la statistique du Québec, *Enquête sociale et de santé auprès des enfants et des adolescents 1999*, Gouvernement du Québec, Québec, Chapitre 14.

LUX, L (2001), *Guide d'introduction au logiciel Nud.ist N'Vivo*, Laboratoire de recherches anthropologiques, Département d'Anthropologie, Université Laval, Québec.

LYNCH, K (1967), *L'image de la cite*, Paris, Dunod, 222 p.

McCANN, B-A et EWING, R (2003), *Measuring the Health Effects of SPRAWL: A National Analysis of Physical Activity, Obesity and Chronic Disease*, Smart Growth America Surface Transportation Policy Project, (<<http://www.smartgrowthamerica.org/>>).

McMILLAN, T-E (2005), "Urban form and a child's trip to school: the current literature and a framework for future research", *Journal of planning literature*, 19, 4, p. 440-456.

MORETTI, G; VACHON, G et coll (2004), *Morphologie du cadre bâti de la couronne périurbaine de la communauté métropolitaine de Québec*, Rapport de recherche présenté à la communauté métropolitaine de Québec.

MOUDON, A-V; LEE, C; CHEADLE, A-D; GARVIN, C; JOHNSON, D; SCHMID, T-L; WEATHERS, R-D et LIN, L (2006), "Operational Definitions of Walkable Neighbourhood: Theoretical and Empirical Insights", *Journal of physical activity and health*, 3, 1, p. 99-117.

Mukamurera, J; Lacourse, F et Couturier, Y (2006), "Des avancées en analyse qualitative : pour une transparence et une systématisation des pratiques", *Recherches Qualitatives*, 26, 1, p. 110-138.

NAIRN, K; PANELLI, R et MCCORMACK, J (2003), "Destabilizing dualisms: Young people's experiences of rural and urban environments". *Childhood*, 10, 1, p. 09-42.

NOËL, N (2003), *Formes urbaines, aménagements routiers et usage de la bicyclette*, Thèse de doctorat en aménagement du territoire, Département d'aménagement, aculté d'aménagement, d'architecture et des arts visuels, Université Laval.

NOLIN, B; PRUD'HOMME, D; GODIN, G et HAMEL, D (2002), *Enquête québécoise sur l'activité physique et la santé 1998*, Rapport de recherche, Institut National de santé publique du Québec, Institut de la statistique du Québec, Kino-Québec, Gouvernement du Québec.

NORMAN, G-J; NUTTER, S-K; RYAN, S; SALLIS, J-F; CALFAS, K-J et PATRICK, K (2006), "Community design and access to recreational facilities as correlates of adolescent physical activity and body-mass index", *Journal of physical activity and health*, 3, 1, p. 118-128.

PALMONARI, A et SPELTINI, G (1994), "Aspects psychosociaux de la préadolescence", in BOLOGNINI, M et al (dir), *Préadolescence, théorie, recherche et clinique*, Paris, ESF, p. 35-44.

PIRES, A-P (1997), "Échantillonnage et recherche qualitative: essai théorique et méthodologique", in POUPART, J et al, *La recherche qualitative: enjeux épistémologiques et méthodologiques*, Montréal, Gaëtan Morin, p. 113-169.

POUPART, J (1997), "L'entretien de type qualitatif: considérations épistémologiques, théoriques et méthodologique", in POUPART, J et al, *La recherche qualitative: enjeux épistémologiques et méthodologiques*, Montréal, Gaëtan Morin, p. 173-209.

Pourtois, J.-P et Desmet, H (1988), *Épistémologie et instrumentation en sciences humaines*, Lège, P. Mardaga, 225 p.

PUCHER, J et RENNE, J-L (2004), "Urban-rural differences in mobility and mode choice", *2001 National Household Travel Survey*, April 2004, p. 1-22.

RITCHOT, G; MERCIER, G et MASCOLO, S (1994), "L'étalement urbain comme phénomène géographique : l'exemple de Québec", *Cahier de géographie du Québec*, 38, 105, p. 261-300.

RODRIGUEZ, D-A; KHATTAK, A-J et EVENSON, K-R (2006), "Can new urbanism encourage physical activity?", *Journal of the American planning association*, 72, 1, p. 43-54.

SAVOIE-ZAJC, L (2003), "L'entrevue semi-dirigée", in Gauthier, B (dir), *Recherche sociale : De la problématique à la collecte des données*, Presse de l'Université du Québec, 4ème édition, p. 293-316.

SAVOIE-ZAJC, L (2000), "L'analyse de données qualitatives: pratiques traditionnelle et assistée par le logiciel NUD.IST", *Recherche qualitatives*, 21, p. 99-123.

SJOLIE, N et THUEN, F (2002), "School journeys and leisure activities in rural and urban adolescents in Norway", *Health Promotion International*, 17, 1, p. 21-30.

TRANTER, P et PAWSON, E (2001), "Children's access to local environments: a case-study of Christchurch, New Zealand", *Local Environment*, 6, 1, p. 27-48.

URRY, J (2000), *Sociologie des mobilités, une nouvelle frontière pour la sociologie?*, Traduit de l'anglais en 2005 par BURCH, N, Londres, Routledge.

WANLIN, P (2007), "L'analyse de contenu comme méthode d'analyse qualitative d'entretiens : Une comparaison entre les traitements manuels et l'utilisation de logiciels", *Recherches qualitatives*, 3 (hors série), p. 243-272.

WEIL, M (2002c), *Ville et automobile*, Paris, Descarte & Cie, 140 p.