

## Sortir la nuit : une équation impossible pour les jeunes des espaces périurbains ?

Texte de Catherine DIDIER-FÈVRE

In Planifier la nuit ? Quand les politiques d'aménagement s'emparent des enjeux culturels et festifs nocturnes. Simon Gaberell, Laurent Matthey, Raphaël Pieroni (dir.) Réseau d'études des métiers de l'urbanisme, 2017

« *Planifier la nuit* » est une précaution indispensable pour les jeunes vivant dans les espaces périurbains. Comment sortir quand on ne dispose pas de moyen de transport individuel alors que les transports en commun sont rares en journée et inexistant la nuit ? Quels bricolages et quelles tactiques les jeunes mettent-ils en œuvre et comment des municipalités et des communautés de communes périurbaines essaient de concilier les désirs de sortie de leurs jeunes citoyens et les contraintes propres à un territoire faiblement densément peuplé ? Entre débrouillardise et essai d'organisation, les espaces périurbains sont des laboratoires des politiques de gestion de la nuit. Les spécificités des espaces périurbains rendent compliquées la mise en place de politiques pérennes.

### **1. Un environnement mal desservi par les transports en commun**

Situés aux marges de l'Ile-de-France, les espaces périurbains étudiés sont constitués de communes où au moins 40% des actifs travaillent en dehors de leur commune de résidence, des espaces ni trop loin, ni très proches de la ville, plus ou moins bien reliés mais reliés tout de même. Afin d'approcher les jeunes de ces espaces, notre enquête a été menée à partir de trois établissements scolaires situés à une petite centaine de kilomètres de Paris Centre. Au-delà d'une similitude de l'offre scolaire, les terrains Ouest et Est ont chacun leur spécificité. La périurbanisation de ces espaces franciliens ouest, engagée dès les années 1970 (Berger 2004), est ralentie depuis les années 1990 ; alors que plus tardive dans l'Yonne, elle se poursuit encore avec des communes affichant des taux de croissance de près de 3%/an sous l'effet d'un solde migratoire positif. Enfin, la composition socio-professionnelle met en nette opposition les cantons Ouest et Est de nos terrains, ceux de l'Ouest présentant une forte part de cadres et professions intellectuelles supérieures, n'ayant pas seulement un impact sur les revenus annuels des ménages mais aussi sur les modes de vie, les loisirs et les mobilités de leurs enfants. Une telle différence entre les terrains occidentaux et orientaux doit rester présente à l'esprit tout au long de la démarche compréhensive engagée auprès des jeunes des espaces périurbains.

Basée sur l'exploitation de 85 entretiens semi-directifs menés auprès de lycéens habitant des espaces périurbains situés aux marges de l'Ile-de-France et sur des enquêtes menées auprès de parents, d'élus ou d'encadrants des politiques jeunesse de ces territoires, cette thèse de doctorat en géographie soutenue en 2015, intitulée « *The place to be ? Vivre et bouger dans les « entre-deux » : jeunes et mobilités dans les espaces périurbains.* », se distingue des travaux précédemment menés sur ces espaces par le choix de centrer l'observation sur une catégorie d'âge particulière (les 15-20 ans) peu

investiguée jusque-là (Escaffre et al. 2007 ; Dodier et Cailly 2007 ; Devaux 2013). Cette enquête a permis d'apporter des éléments permettant de tester les modalités d'un devenir autonome singulier dans un contexte périurbain en prenant en comptant la question des mobilités.

Celles-ci sont rendues compliquées en raison d'une faible offre de transport en commun, conséquences à la fois des faibles densités de ces espaces et du fort taux de motorisation des ménages. Bien souvent, un car dessert ces communes tôt le matin (entre 6h30 et 7h00) et tard le soir (19h) pendant les périodes scolaires. Pour les communes étant desservies par une voie ferrée, la situation est plus enviable même si le cadencement des trains est très espacé dans la journée et plus encore en soirée. Les jeunes non titulaires du permis de conduire doivent combiner ces modes de transport avec la disponibilité parentale à les conduire dans des espaces où ils estiment qu'ils se passent quelque chose.

Ici, un partage de l'espace a lieu comme cela peut être le cas lors des soirées que les jeunes organisent au domicile de l'un d'eux en l'absence des parents partis en week-end ou cloîtrés dans leur chambre. Le centre commercial se prête à ce partage de l'espace puisqu'y est concentré, sur un périmètre réduit, une offre qui permet de se le partager.

## **2. Des jeunes tous sauf captifs, y compris la nuit**

Les sorties nocturnes tiennent une place à part dans les mobilités évoquées par les jeunes, évoquant des « soirées » passées, en petit comité, chez des amis à jouer à la console, à faire la cuisine, à écouter de la musique, à se déguiser, à danser ou à regarder des films. Ces soirées se terminent vers 5-6 heures du matin et les participants dorment sur place, évitant ainsi à leurs parents de venir les chercher à des heures tardives. Ces pratiques peuvent être plus régulières que les sorties diurnes. Se rendre à une soirée dans une salle des fêtes ou dans un lieu rassemblant un plus grand nombre de personnes (plus de 30) est plus rarement évoqué. C'est très souvent, à l'occasion d'un anniversaire, que des soirées de la sorte sont organisées. La possibilité de réunir un plus grand nombre de personnes dans des structures (type salle des fêtes, garage, grange) différencie les pratiques des jeunes urbains de celles des jeunes ruraux-périurbains. A l'occasion du 18<sup>ème</sup> anniversaire, les parents tiennent un rôle central dans l'organisation de l'événement mobilisant des moyens financiers importants (buffet, soirée dansante, nombre d'invités supérieur aux habitudes, location des services de DJ et de vigile).

Enfin, un très petit nombre de jeunes affirme sortir en boîte de nuit (moins d'un jeune sur dix). Se rendre en boîte de nuit ou dans des bars, s'apparente à un rite de passage d'entrée dans la vie adulte. « *C'était extra. C'est la liberté. (...) Je me sentais bien.* », voilà ce que dit Tara (17 ans, Grosrouvre, Yvelines) à propos de sa première nuit blanche à Paris. Cette pratique spécifique au terrain occidental (alors que la faible fréquentation des boîtes de nuit a été notée sur les deux terrains) consiste en une

déambulation nocturne de bar en bar (sans que les jeunes puissent toujours y pénétrer à défaut d'être majeurs). Leur localisation résidentielle périurbaine les oblige à mettre sur pieds des dispositifs pour rendre opérationnelle la réalisation de leur projet de sortie : en groupe, garçons et filles rejoignent Paris en train. Après avoir marché et dansé dans les rues parisiennes, ils dorment sur les bancs de la gare Montparnasse en attendant le premier train. La plupart des parents sont au courant de ces sorties, voire les cautionnent. Ils estiment que leurs enfants ont l'âge pour cela. « *Ils ne sont pas inquiets car j'ai un portable.* » (Tara, 17 ans, Grosrouvre, Yvelines). Quelques éléments d'explications sur ces pratiques différenciées peuvent être avancées. Tara dit que ses parents procédaient de la sorte lorsqu'ils étaient jeunes. Ils trouvent donc normal que leur fille en fasse autant. Le contraire n'a pas été prouvé pour le terrain Est : la question reste donc ouverte.

La sortie de nuit a une importance particulière dans les discours. Se coucher très tard et avoir des activités entre pairs, quand tout le monde dort, est présenté par les jeunes comme un moment majeur de la construction de leur sociabilité. C'est une manière de dépasser ses limites, de se prouver qu'on a atteint l'âge adulte pour cela les adolescents combinent les moyens à leur disposition pour bouger (« parents taxis », covoiturage, car, scooter, marche à pied, vélo, auto-stop...). Au-delà de la qualité de l'offre en transports en commun, on peut aussi repérer des niveaux de compétence et d'appétence différenciés à vouloir et pouvoir bouger : rôle de l'éducation, d'une autonomie autorisée, favorisée ou acquise plus ou moins tôt, importance du contexte social et familial – des propres expériences parentales, d'un aîné, ou d'un voisinage (« le fils ou la fille de »). Les différences de niveaux de compétences ont un impact sur les distances parcourues et l'intensité du programme d'activités. Ainsi, se fait l'apprentissage progressif d'une spatialité périurbaine, qui peut s'appuyer, quand elles existent, sur les initiatives mises en œuvre par les politiques publiques.

### **3. Des solutions proposées par des collectivités territoriales**

De rares municipalités ou intercommunalités sont sensibles aux problématiques juvéniles et proposent des structures pour répondre aux besoins qu'ils estiment être ceux des jeunes. Ces propositions (pratiques sportives et culturelles pendant les vacances scolaires) sont généralement diurnes et très rarement nocturnes. Dans le cas de l'ouverture de structures pour les jeunes, des jeux (de société, baby-foot, console) sont mis à disposition des populations juvéniles en présence d'un animateur. La maison des jeunes de Pont-sur-Yonne a été ouverte en nocturne, dans un premier temps, en dehors de la présence d'un adulte mais des pratiques illicites (consommation de drogues et d'alcool) ont conduit la municipalité à fermer la structure en soirée. La Communauté de Communes du Bocage Gâtinais a fait le choix de sonder les désirs des jeunes pour les amener à être des acteurs à part entière de la politique jeunesse. Après la diffusion d'un questionnaire auprès de la population juvénile du territoire, des réunions d'information ont permis de faire émerger des projets ayant abouti à la création d'une association de

type 1901 dans le contexte de la fusion de la petite intercommunalité avec celle de Montereau-Fault-Yonne. Des sorties nocturnes au cinéma (avec mise en place d'un covoiturage parental dans un premier temps puis usage du transport à la demande établi par la CCBG) et l'organisation d'une « soirée » annuelle constituent les mesures phares prises par l'association @do depuis sa création en 2015.

Si les déficiences des espaces périurbains en termes de transport et d'activités sont souvent mises en avant par les populations juvéniles périurbaines, l'action menée par les pouvoirs locaux tentant d'y remédier n'est pas à négliger, même si ces lieux ne sont pas toujours investis et appropriés par les jeunes. Des pratiques juvéniles alternatives sur le territoire communal existent : arrêts de car, lavoirs, terrains de sport sont l'objet de stationnement diurne et nocturne de populations juvéniles et d'appropriation par le biais de tags ou de dépôt de déchets (Figure 9).

Plus que l'investissement des lieux par ces jeunes, c'est leur appropriation qui pose problème. Taguer est une manière de marquer l'espace, de se l'approprier. Les maires des communes périurbaines (Le Goff et Malochet, 2012) comme celle de l'espace rural (Devaux, 2013) découvrent que ces problématiques ne sont pas seulement réservées à la ville. Les initiatives municipales (ouverture de lieux spécifiques, organisation d'activités) se heurtent à la volonté des jeunes d'investir des espaces publics, des espaces de jonction et de transition qui ont l'avantage pour eux d'être à l'abri des regards et des adultes en général. Ce qui se joue dans ces lieux peut être très fort et participe à la construction de l'identité de ces adultes en devenir. Les jeunes ne veulent pas qu'on leur assigne des lieux mais désirent être libres de choisir d'en investir et/ou de les approprier.

### **Conclusion :**

Loin d'être captifs, les jeunes font preuve d'une grande inventivité pour se déplacer et rejoindre les lieux où ils estiment qu'il se passe quelque chose. Ils mettent à profit toutes les ressources offertes par ces espaces et réussissent, par des bricolages entre les opportunités s'offrant à eux et les moyens à leur disposition, à mener une vie semblable à leurs homologues urbains : sortir, aller à des soirées, se rendre en boîte de nuit, rencontrer leurs amis quand ils le désirent, pratiquer des activités de loisirs la nuit comme le jour, le tout sans avoir à demander à leurs parents de les y conduire en voiture. La relative proximité avec la ville et les aménités qu'elle offre attise leur désir d'ailleurs et de rencontres. L'organisation d'un déplacement est de l'ordre du possible alors que l'élaboration de ce type de projet est inenvisageable pour des jeunes des espaces plus ruraux. Les adolescents périurbains rencontrés bricolent des itinéraires combinés et mobilisent toutes les ressources disponibles à proximité. À défaut, ils n'hésitent pas à faire des kilomètres à pied pour rejoindre leurs copains et ont parfois recours au « stop ». La faible densité des espaces et la distance entre les équipements exigent d'eux adaptation et mobilisation pour passer d'un lieu à l'autre.

Les dispositifs mis en œuvre par les pouvoirs locaux visent à répondre aux besoins d'activités des jeunes et s'appuient sur un processus d'attache au territoire local, inscrit dès l'enfance. Ils se limitent toutefois aux activités diurnes alors que la nuit tient une place majeure dans l'imaginaire adolescent. Pour les parents comme pour les adultes de ces espaces, une incompréhension persiste sur les besoins des uns et les offres d'activités des autres. Toutefois, une partie des adultes est consciente qu'à cet âge s'élabore une spatialité adolescente combinant proximité et ressources métropolitaines par le biais des mobilités.

Par leur côté malléable, leur caractère inachevé et incertain, les espaces périurbains sont porteurs de ressources et laissent de larges marges de manœuvre à l'agir spatial, y compris à l'adolescence. Ces espaces doivent être au cœur des politiques publiques urbaines et plus particulièrement celles portant sur la jeunesse, celle-ci ne se résumant pas à celle des banlieues. Prendre en compte la spécificité des besoins de cette catégorie d'âge et des espaces périurbains est indispensable pour consolider ces espaces au présent comme dans le futur.

#### Bibliographie

- Berger M. 2004. *Les périurbains de Paris. De la ville dense à la métropole éclatée ?* Paris, CNRS Éditions.
- Escaffre F., Gambino M. et Rougé L. 2007. Les jeunes dans les espaces de faible densité : d'une expérience de l'autonomie au risque de la « captivité », *Sociétés et Jeunesses en difficulté*, n° 4.
- Cailly L. et Dodier R. 2007. La diversité des modes d'habiter des espaces périurbains dans les villes intermédiaires : différenciations sociales, démographiques et de genre. *Norois*, 205.
- Devaux J. 2013. Les trois âges de la socialisation d'adolescents ruraux : une analyse à partir des mobilités quotidiennes. *Agora Débats/Jeunesses*. N°68.
- Didier-Fèvre C. 2014. Etre jeune et habiter les espaces périurbains : la double peine ? *Géoregards*, N°6, 35-51.
- Didier-Fèvre C. 2015. *The place to be ? Vivre et bouger dans les « entre-deux » : jeunes et mobilités dans les espaces périurbains*. Nanterre, Université Paris-Nanterre-La Défense, thèse de doctorat en géographie.
- Le Goff et Malochet 2012. *Insécurité en territoires périurbains*. Paris, IAU,