

Introduction

Mon recrutement en tant que chargée de recherche CNRS en Psychologie sociale et environnementale, en octobre 2005 au sein de l'UMR ESO, et plus localement au Laboratoire RESO (Rennes), implique et justifie une présentation de mon programme de recherche tant dans ses thématiques que dans l'approche singulière qui le fonde. Celui-ci résulte de recherches construites pour la plupart dans l'interdisciplinarité (c'est le cas notamment de la recherche doctorale financée dans le cadre du programme PIRVILLES du CNRS). Interdisciplinarité qui, si elle constitue le cadre épistémologique fondamental de la recherche urbaine (Godard, 2000) n'en demeure pas moins l'orientation majeure de la plupart des recherches menées en Psychologie environnementale. Les travaux présentés dans un récent ouvrage centré sur le développement de cette discipline en France en sont un bon exemple (Moser & Weiss, 2003). Outre l'objectif de présentation synthétique des thématiques qui composent mon programme de recherche, le propos est aussi ici de montrer quel peut être l'apport complémentaire de l'approche psycho-environnementale et sociale au regard de la question de la mobilité spatiale.

1. LA BASE DU PROGRAMME DE RECHERCHE

a- Articulation thématique des recherches précédentes : mobilité, accessibilité et risques urbains

La mobilité des enfants est classiquement décrite et comprise à travers celle de la famille qui constitue assez souvent une variable d'entrée pour comprendre la fluctuation tant sociale que géographique de la mobilité urbaine. Elle est en effet dépendante de la transformation des structures familiales et s'articule ou s'organise conjointement avec celle des femmes en particulier (Dupuy, 2000; Dowling, 2000). En outre, exceptés à notre connaissance, les travaux de Ramadier, peu de recherches françaises en psychologie s'intéressent spécifiquement au processus de mobilité. Si la ville est souvent décrite à partir de ceux qui contribuent à la pro-

duction sociale des territoires, rares sont en France les études retraçant les figures de la ville des enfants. Or, depuis ces quinze dernières années, la circulation des enfants dans l'espace public pose autant de difficultés que de questions, notamment en ce qui concerne l'accès à la mobilité. La mobilité est donc d'autant plus liée aux jeunes aujourd'hui, que le « fameux droit à la ville » est d'abord un droit d'accéder à la mobilité, et donc au développement de « compétences spécifiques » (Chadoin, 2004). Pourtant, la ville n'est plus « le terrain de jeu » qui pouvait être décrit il n'y a pas si longtemps. En effet, si la mobilité est un enjeu de société, elle l'est davantage auprès de jeunes populations dont la visibilité dans l'espace public semble problématique et pour qui les premières expériences de la ville sont pourtant fondamentales. Celles-ci participent à la construction de leur identité spatiale (Proshansky & al. 1983). La multitude et la complexité des expériences qui caractérisent la vie en ville entraînent selon Proshansky une identité spatiale spécifique. La diversité des lieux et des espaces urbains est tout à la fois l'expression des dimensions culturelles, politiques, économiques et sociales de la vie urbaine. Les souvenirs relatifs à ces expériences, et plus particulièrement au milieu dans lequel elles ont lieu, constitueront dans la vie ultérieure de l'individu des points de repère qui peuvent fonctionner comme des « étalons de comparaison » en termes de préférences, d'attitudes, de pratiques et de comportements.

Or, au constat de l'expérience urbaine des enfants et des jeunes aujourd'hui, la construction de cette identité pose question. Il n'est qu'à noter dans la littérature l'évolution des indicateurs de mesure des rapports de l'enfant à l'espace urbain. Le jeu et les activités entre pairs se raréfient et exacerbent d'autant l'importance des déplacements. Lesquels paradoxalement demeurent une des rares activités urbaines à partir de laquelle les enfants construisent leurs connaissances de la ville et leur identité. Néanmoins, de nombreuses études montrent que les enfants sont escortés (pour ne pas dire véhiculés) de plus en plus fréquemment pour leurs moindres déplacements (Hillman, & al. 1990; Orfeuill, 2000; Prezza & al. 2001; Horelli, 2001). De moins en

moins visibles dans l'espace public, ils ne « traînent plus dans la rue », du fait a priori d'un milieu urbain perçu et décrit comme inadapté par les parents. Pourtant dans le discours, l'autonomie est aujourd'hui, autant au sein de la cellule familiale qu'au sein des milieux éducatifs, une valeur fondamentale dans l'éducation de l'enfant. Paradoxe qui marque l'origine de la problématique du travail de thèse dont l'objectif a été de comprendre quelles sont les conditions (spatiales, sociales et psychologiques) d'émergence de l'autonomie de déplacement des enfants en milieu urbain. Il est donc question d'accessibilité de l'espace urbain pour les enfants.

En dépassant les démarches quelque peu déterministes, mettant en cause uniquement l'aménagement des villes comme entrave, l'hypothèse énoncée dans le travail de thèse, est qu'au-delà des dangers urbains potentiels (souvent convoqués dans la littérature), l'environnement urbain est aussi différemment accessible selon le discours que les parents construisent à son propos et selon le niveau d'expérience et de connaissances construites par l'enfant. L'accessibilité est donc décrite et étudiée dans la thèse selon deux acceptions : spatiale et psychologique, en vue de comprendre les fonctions de socialisation mais aussi d'autonomisation de la ville pour de jeunes populations (Depeau, 2003; Depeau 2001).

Enfin, la question de l'accessibilité est comprise à partir des risques ou dangers urbains et du rapport que les enfants et les jeunes entretiennent avec. Ils sont donc entendus dans ces recherches, non seulement comme des contraintes à la mobilité, mais aussi et surtout comme des facteurs de développement individuel et de rapports singuliers à l'espace urbain (Depeau & Ramadier, 2005; Depeau, Ramadier, Colbeau-Justin, 2005). Ils sont de bons révélateurs des processus psychologiques en œuvre dans les stratégies comportementales des individus pour faire face aux situations « stressantes » du cadre de vie. Ils dépassent alors le cadre rationnel de la réalité objective du contexte de vie.

b- La ville comme laboratoire naturel d'observation des comportements et pratiques socio-spatiales

Puisque l'objet d'étude fondamental à toutes ces recherches s'inscrit dans la ville, milieu vivant et dynamique, en étroite relation avec toutes les grandes trans-

formations de société, nos recherches ne peuvent que sortir des paradigmes méthodologiques habituels, et pour le moins classiques en psychologie, que sont les paradigmes expérimentaux, effectués le plus souvent en laboratoire. Pour étudier l'accessibilité de la ville pour les enfants et les jeunes en général, toutes les recherches sont effectuées in situ, où finalement la ville deviendrait notre laboratoire naturel, autrement appelé « espace-laboratoire » en géographie sociale. Pour autant, dans l'ensemble des recherches, les terrains ne sont pas choisis au hasard. C'est en effet sur des caractéristiques urbaines sélectionnées de manière appropriée (constituant nos variables d'entrée et terrains d'étude) que repose, dans la plupart des recherches réalisées, l'observation de la variabilité des phénomènes. Variabilité mise à l'épreuve par le recours à des comparaisons inter-sites à différents niveaux d'échelle urbaine qui permet en même temps de garantir la validité écologique du processus de mobilité. Dans le cadre d'une recherche inscrite dans le programme interdisciplinaire sur « les risques de jeunes conducteurs de deux-roues en milieu urbain » (CNRS/MAIF), les incidences comportementales des fonctions du risque chez les jeunes conducteurs de deux roues ont été étudiées à partir d'une étude comparative. Deux grandes villes françaises, Lyon et Marseille, ont donc été retenues sur des critères épidémiologiques d'accidents de la route chez les jeunes de moins de 25 ans (Depeau, Ramadier, Colbeau-Justin, 2005).

En ce qui concerne la recherche des conditions d'émergence de l'autonomie de déplacement des enfants en ville (dans la recherche doctorale), trois sites urbains¹ ont été choisis selon des critères de morphologie urbaine et d'aménagement pour la sécurité routière qui permettent de faire varier a priori la nature et le nombre de ruptures de trajets : un site de type traditionnel « haussmanien » dans le 11^e arrondissement de Paris, un site dit « mixte » situé dans le 13^e arrondissement de Paris à la frontière d'une « zone tranquille » (zone à limitation de vitesse 30 km/h) et un site de ville nouvelle situé dans l'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines, dans la région parisienne. Dans chacun des sites, les conditions d'autonomie de déplacement d'enfants âgés de 10-12 ans ont été étudiées à partir des distances de trajet et du nombre et des catégories

1- Trois quartiers choisis relativement similaires d'un point de vue social.

de traversées repérées finement à partir du trajet scolaire des enfants. De là, nous avons pu montrer que les freins à l'autonomie de déplacements ne reposent pas uniquement sur des questions de sécurité routière, comme il est souvent fait état dans les recherches environnementales. De plus, la ville nouvelle ne serait pas plus un terrain favorable à la mobilité des enfants que le quartier de type centre-ville. Néanmoins, elle est un milieu propice à la formation de groupe de pairs (Depeau & Ramadier, 2005).

En questionnant des enfants en cycle d'apprentissage de l'autonomie ainsi que leurs parents, il a donc été possible de décrire et de comprendre certaines inégalités d'accès à l'espace public et aux espaces de loisirs ainsi qu'à l'espace social en général. (Depeau, 2003). Les différences d'autonomie de déplacement observées dans ces sites urbains posent d'ailleurs la question de la vulnérabilité des enfants, notamment en ce qui concerne leurs compétences à transposer leurs connaissances et savoir-faire ailleurs que dans leur espace de vie quotidien.

Dans ce cadre, le paradigme déterministe limite la description et compréhension de la mobilité quotidienne des enfants. Ce sont donc davantage les rapports à l'espace urbain, entendus dans leurs différentes dimensions, qui modulent les effets de l'environnement urbain² (pour ce qui concerne l'enfant, la dimension émotionnelle est primordiale). C'est pourquoi les comparaisons inter-sites ont été poursuivies dans l'étude de la représentation comme facteur d'accès à la ville. La représentation sociale en tant que processus de construction collective et de transmission sociale à propos d'une réalité partagée, a permis d'éclairer la notion d'accessibilité (Depeau, 2003).

Par ailleurs, ces comparaisons ont permis de révéler les relations entre la mobilité quotidienne (mobilité à l'échelle du secteur scolaire, déplacements extra-scolaires), la connaissance environnementale et la formation de territoires de jeunes populations. En d'autres termes, il a été possible de comprendre comment la mobilité quotidienne (scolaire) génératrice de familiarité socio-environnementale et de connaissance spatiale intervient dans la mobilité de loisirs et dans la construction de l'autonomie de l'enfant, de manière plus géné-

2- Postulat de l'approche transactionnelle en psychologie environnementale que nous conservons dans le projet de recherche actuel.

rale. Par ailleurs, la question de la proximité des services et des espaces d'activités reste centrale dans le processus de mobilité des jeunes et ce, davantage quand on compare la mobilité des jeunes parisiens avec celle de jeunes australiens rencontrés au cours d'une recherche effectuée dans le cadre du programme *Growing Up In Cities* soutenu par l'UNESCO (Depeau, 2001).

Enfin, en montrant à l'instar de Vygotsky (1931; 1978) que la socialisation précède et décide des conditions de l'autonomie de déplacement des enfants, nous interrogeons là le rôle des facteurs sociaux (groupe de pairs, entourage social, milieu familial) par rapport aux facteurs spatiaux (structure urbaine). Une interrogation qui semble d'ailleurs initier de nouvelles organisations de la mobilité, comme les *pédibus*³ développés en France depuis ces trois dernières années. Ces nouvelles formes d'organisation sociale sont d'ailleurs de bons « laboratoires naturels » pour approfondir nos recherches sur la mobilité pédestre, et notamment dans la prise en compte des rapports de la famille avec l'environnement urbain et de leurs prises de positions vis-à-vis des déplacements de l'enfant en ville, en résumé pour définir des cultures éducatives urbaines.

2- LE PROGRAMME DE RECHERCHE

Les enfants et les déplacements pédestres en milieux urbains

Au regard des politiques actuelles en matière de requalification des espaces urbains (réduction des espaces voués à l'automobile et revitalisation des espaces verts...) et de sensibilisation citoyenne à l'environnement, le programme de recherche propose de dépasser la définition « physicaliste » de la notion d'accessibilité, telle qu'elle a pu être étudiée dans la recherche doctorale. Il s'agit en effet d'approfondir l'étude de l'accessibilité à travers, d'une part le contexte social et écologique de l'enfant, d'autre part le prisme de l'expérience psychologique des lieux, et notamment la capacité des enfants à réguler leurs rapports à l'environnement ou plus justement au système de lieux qu'ils expérimentent. L'accent est mis sur la notion de qualité

3- Navettes scolaires effectuées à pieds, en groupe (10 à 15 enfants), sous la responsabilité d'un ou deux parents volontaires pour escorter le groupe d'élèves et soutenues par les municipalités.

des espaces de vie, et plus particulièrement, sur celle d'accessibilité aux ressources écologiques (entendue ici à travers le concept de « *restorative environment* » : environnement ressourçant⁴, Korpela & al. 2002); ou plutôt pour reprendre le terme très actuel du récent colloque d'Angers (septembre 2004), « les espaces de bien-être ».

Deux objectifs guident la problématique de ce programme de recherche. Dans un premier temps, il s'agit d'appréhender le comportement spatial de l'enfant à partir de l'articulation des différents contextes culturels (culture éducative des parents par rapport aux déplacements pédestres de l'enfant) et urbains (contextes de vie plus ou moins contraignants). Ensuite, nous souhaitons comprendre comment les déplacements pédestres modifient les rapports des enfants à l'environnement urbain et participent à la constitution de territoires spécifiques, en augmentant les préférences environnementales constitutives.

a) Les cultures éducatives urbaines

La mise en correspondance des recherches scientifiques portant sur la mobilité (auto-mobilité comme valeur positive) et les quelques nouvelles initiatives en faveur du déplacement pédestre des enfants en milieu urbain (mobilité pédestre comme valeur positive) nous amène à postuler que la mobilité des individus s'inscrit dans la pensée sociale construite autour d'idéologies ou valeurs en lien avec les choix de vie (ou non choix) des individus. Cette pensée sociale dans l'environnement urbain constitue un cadre collectif pour l'appréhension de la réalité (Abric & Morin, 1990).

Nous comparerons alors des familles et leurs enfants, impliqués différemment dans les logiques de la mobilité urbaine, en nous centrant sur de nouvelles initiatives parentales comme les pédibus. Compte tenu du rôle important des facteurs urbains locaux dans le choix des modalités de déplacement, notamment des facteurs de structure urbaine et de statut résidentiel (relevés dans la littérature et observés dans nos pro-

pres travaux), nous envisageons de sélectionner des sites suffisamment différents (pavillonnaire *versus* habitat collectif) pour moduler les choix de déplacements et les valeurs qui leur sont assignées. Le repérage et la compréhension des cultures éducatives urbaines des familles seront rendus possibles grâce à l'étude de la représentation sociale et des attitudes vis-à-vis des déplacements à pied en milieu urbain. De telles comparaisons permettront de cerner les facteurs psychosociologiques et environnementaux qui contribuent au processus d'engagement dans certaines formes de mobilité. Elles permettront au final de renforcer les analyses actuelles sur les espaces de vie et leur accessibilité.

b) La dynamique des déplacements de l'enfant et les qualités « ressourçantes » de l'espace urbain

D'autre part, la dynamique des déplacements de l'enfant sera appréhendée selon les profils dégagés par l'étude des cultures éducatives urbaines. D'éventuelles différences en termes de comportements, d'activités et de cheminements des enfants pourront être observées d'un point de vue spatial et temporel (réurrence). Ce qui permettra de comprendre comment le déplacement pédestre modifie le rapport de l'individu à son environnement. Et en conséquence, comment il transforme ou révèle les qualités de l'espace urbain. Comment le quartier prend son sens pour l'enfant et contribue, de ce fait, à augmenter le « capital d'espaces ressourçants ». Dans cette perspective, en nous focalisant sur les déplacements pédestres, nous prétendons contribuer à une nouvelle problématique de la mobilité urbaine, non plus sous-tendue uniquement par les lieux de destination mais sous-tendue par l'espace du déplacement lui-même.

Enfin, nous mettrons l'accent sur les facteurs socio-cognitifs (représentations spatiales) qui affectent l'apprentissage des comportements spatiaux ainsi que l'engagement de la famille dans cette dynamique de mobilité. Dans cet objectif, nous tenterons de montrer, dans le cadre d'une collaboration à une recherche collective (ATIP Jeunes Chercheurs), comment l'engagement des familles dans de nouvelles formes d'organisation de la mobilité (comme le pédibus) participe à la construction de nouvelles identités ou encore au maintien ou à la réparation d'une identité menacée.

Ces recherches seront aussi l'occasion de pour-

4- Le concept de « *restorative environment* » (Kaplan & Talbot, 1983) traduit par « lieu ressourçant » peut être défini comme l'ensemble des lieux qui permettent à l'individu de s'évader, de se distraire, de se libérer l'esprit et de prendre de la distance avec les contraintes de la vie quotidienne. Dans le cadre de la théorie de la restauration de l'attention (*Attention Restorative Theory*, ART: Kaplan & Kaplan, 1989), certains lieux ont des qualités ressourçantes quand ils n'impliquent aucun d'effort d'attention, aucun effort pour faire face au stress.

suivre le développement et la validation de certains outils méthodologiques, comme le relevé GPS associé au SIG (Legendre & col., 2005) ou encore les trajets commentés (Depeau, 2005 b.) et *le Jeu de reconstruction spatiale* (Ramadier & Bronner, à paraître).

L'étude de la marche à pied permet en résumé d'interroger la question de l'accessibilité et de la formation différenciée des territoires selon différentes directions comme celle de la dialectique de la vitesse et de la lenteur et dans sa conséquence, celle du local ou du familial par rapport au distant ou au moins connu, celle de l'expérience du visible *versus* invisible ou du public *versus* privé des espaces urbains, enfin celle de l'expérience sensible et de l'appropriation de l'espace par les enfants.

Par ailleurs, en entendant la mobilité pédestre comme une activité pourvoyeuse de sens en même temps qu'une activité écologique, son étude doit permettre de :

- Montrer comment peuvent se constituer de nouvelles valeurs liées à la « dé-motorisation » ou aux alternatives de déplacements urbains palliant l'usage systématique de l'automobile dans les déplacements ;
- Mettre en évidence les effets des déplacements pédestres sur les qualités des territoires des enfants, en particulier en termes d'ambiances renvoyant donc aux qualités émotionnelles et « ressourçantes » des lieux.

En guise de conclusion

Finalement, l'ensemble des travaux pose la question de la prise en compte des jeunes populations dans le cadre d'aménagements urbains et de ce que nous révèle leur position dans les grandes transformations de société face aux modes de vivre ensemble la ville. La place des enfants, mais aussi des jeunes en général reste encore assez marginale dans l'espace public. Du moins, la tendance est généralement d'envisager les jeunes de manière segmentée, à l'image des espaces qui leur sont réservés. Il semble donc que pour être visibles, les enfants et les jeunes en général doivent faire partie d'espaces qui leur sont destinés, espaces de loisirs, squares aménagés, etc. Aussi, il devient primordial de penser les enfants dans l'une des fonctions qui marque les plus grandes transformations des villes contemporaines, à savoir leur mobilité. Laquelle peut d'ailleurs devenir problématique au regard des phéno-

mènes de ségrégation sociale et scolaire dans l'espace urbain générés en partie par certains processus de dés-ectorisation des écoles (et plus spécifiquement des collèges).

Ce programme permettrait alors de poursuivre l'étude de l'autonomie de déplacement de l'enfant dans de nouvelles orientations plus sociales et sociétales, en prenant davantage en compte le rôle du milieu familial et des problématiques plus environnementales. L'étude des déplacements pédestres permet non seulement d'appréhender ce qui favorise l'apprentissage de l'autonomie des enfants en ville mais aussi contribue à mieux cerner leur plus grande vulnérabilité au regard de l'aménagement urbain et à appréhender l'évolution des exigences de bien-être des individus dans l'espace. En effet, tout comme la mobilité automobile participe à la structuration spatiale, du fait de rapports particuliers aux distances sociales et spatiales, la logique pédestre permet d'interroger de manière plus fine la qualité des espaces fréquentés en nous centrant sur les modalités inter-sensorielles de l'expérience de l'individu. Dès lors, la logique pédestre engendre plus concrètement la question de bien-être de l'individu que nous pourrions définir selon les trois composantes rappelées par Gréssillon (2004) en référence à la définition de Pezeu-Masbauau (2002) : « le bien-être corporel, le bien-être relationnel et le bien-être esthétique ». En nous centrant sur ces différentes dimensions du bien-être, il s'agit de compléter le modèle de la géographie temporelle de Hägerstrand (1970) qui, s'il s'applique totalement à la dynamique de la mobilité quotidienne de l'enfant (du fait de la prise en considération des contraintes imposées), ne prend pas totalement en compte l'expérience des lieux dans sa dimension émotionnelle.

Par ailleurs, notre approche psychologique dans les recherches urbaines contribuerait à prendre en compte les processus individuels et psychosociaux qui sous-tendent la mobilité. De là, il est possible d'entendre le déplacement non motorisé comme un rapport singulier et pas uniquement comme une faiblesse de la relation à l'environnement.

Enfin, dans la perspective du développement durable, notre programme pourrait permettre de comprendre les facteurs qui contribuent à l'adoption de comportements favorables à la qualité de vie environnementale et les effets de certaines pratiques éducatives sur le bien-être des enfants. Ainsi, en travaillant

sur les logiques de cheminements des enfants en milieu urbain, notre recherche pourrait favoriser l'amélioration des conditions de déplacements « doux » d'un point de vue urbanistique.

Il s'agirait en résumé à travers ce projet d'inverser les tendances de la recherche, en inscrivant l'étude de la mobilité, non plus seulement à travers la logique de motorisation, entendue comme valeur sociale positive, mais davantage à travers la métrique pédestre. Il ne faudrait pas que l'observation du desserrement urbain se fasse au détriment de la marche, négligeant de cette manière l'échelle « d'adhérence la plus continue » des déplacements urbains, pour reprendre les termes d'Amar (1993).

Références

- Abric, J.-C. & Morin, M. (1990). Recherches psychosociales sur la mobilité urbaine et les voyages interurbains. *Les Cahiers Internationaux de Psychologie Sociale*, 5, 10-35.
- Amar, G. (1993). Pour une écologie urbaine des transports. *Les annales de la recherche urbaine*, 59-60, 140-151.
- Chadoin, O. (2004). *La ville des individus: sociologie, urbanisme et architecture, propos croisés*. Paris: L'Harmattan, Villes et Entreprises.
- 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), 81- 86.
- Depeau, S. (2003). *L'enfant en ville: autonomie de déplacement et accessibilité environnementale*. CNRS Programme Pir-Ville, Thèse de Doctorat de 3^e cycle. Université Paris 5. Manuscrit de 422 pages + annexes.
- Depeau, S., Ramadier, T. (2005). Les Trajets domicile-école en milieux urbains: Quelles conditions pour l'autonomie de l'enfant de 10-12 ans? *Psychologie et Société*, 8, 81-112.
- Depeau, S. (2005). « Les trajets commentés: une manière d'appréhender la mobilité des enfants ». pp. 68-92. Legendre, A. (Dir) *Développement des pratiques urbaines au cours de l'enfance: l'apport des nouvelles technologies dans l'analyse spatiale de la mobilité et de l'usage des espaces publics*. Rapport de recherche, Programme Interdisciplinaire de recherche Géomatique, CNRS, université Descartes – Paris 5 - Laboratoire de Psychologie environnementale, CNRS UMR 8069. 175 p.
- Depeau, S., Ramadier, T., Colbeau-Justin, L. (2005). Incidences comportementales des fonctions du risque chez les jeunes motocyclistes. *Recherche Transports et Sécurité*, 87, 129-145.
- Dowling, R. (2000). Cultures of mothering and car use in suburban Sydney: a preliminary investigation. *Geoforum*, 31, 345-353.
- Dupuy, G. (2000). « Automobilités »: quelles relations à l'espace? In M. Bonnet & D. Desjeux (Eds). *Les territoires de la mobilité* (pp. 37-51). Paris: PUF.
- Godard, F. (2000). La ville: recherches transversales. In T. Paquot, M. Lussault & S. Body-Gendrot (Eds.) *La ville et l'urbain, l'état des savoirs*. Paris: Éditions La Découverte.

- Grésillon, L. (2004). « De l'espace de qualité à celui du bien-être: une question d'appropriation sensorielle? », Colloque international « Peut-on prétendre à des espaces de qualité et de peut-on prétendre à des espaces de qualité et de bien-être? », UMR ESO, Angers, 23 et 24 septembre 2004.
- Hägerstrand, T. (1970). What about people in regional science. *Papers of the Regional Science Association*, 24, 7-21, Lund.
- Hillman, M., Adams, J., Whitelegg, J. (1990). *One False Move... A Study of children's independant mobility*. London: PSI.
- Horelli, L. (2001). A comparison of children's autonomous mobility and environmental participation in Northern and Southern Europe – The cases of Finland and Italy. *Journal of Community and applied Psychology*, 11, 451-455.
- Kaplan, S., & Talbot, J. F. (1983). Psychological benefits of a wilderness experience. In I. Altman, & J. F. Wohlwill (Eds.), *Behaviour and the natural environment* (pp. 163 – 203). New York: Plenum Press.
- Kaplan, R., & Kaplan, S. (1989). *The experience of nature: a psychological perspective*. New York, Cambridge: University Press.
- Korpela, K., Kytta, M., & Hartig, T. (2002). Restorative experiences, self-regulation and children's place preferences. *Journal of Environmental Psychology*, 22, 387–398.
- Legendre, A., Enaud, C., Depeau, S., Ramadier, T., Ferhat, G., Savina, Y., Milot, J.-L., Lavarde, A.M., Ulrich, P., Hirsch, J., Boulanger, D., Saleron, N., Collavo, N., Boaretto, M., Tran, M. & Ceccono, C (2005). *Développement des pratiques urbaines au cours de l'enfance: l'apport des nouvelles technologies dans l'analyse spatiale de la mobilité et de l'usage des espaces publics*. CNRS, Programme Interdisciplinaire de recherche « Géomatique, Espaces, Territoires et Mobilités (GETM). Université Descartes – Paris 5 - Laboratoire de Psychologie environnementale, CNRS UMR 8069. 175 p.
- Moser, G. & Weiss, K. (2003). *Espaces de vie: aspects de la relation homme-environnement*. Paris: A. Colin.
- Orfeuil, J.-P. (2000). La mobilité locale: toujours plus loin, toujours vite. In M. Bonnet & D. Desjeux (Eds.), *Les territoires de la mobilité* (pp. 53-67). Paris: PUF.
- Pezeu-Massabuau, (2002). *Du confort au bien-être, la dimension intérieure*, Paris: L'Harmattan.
- Prezza, M., Pilloni, S., Morabito, C., Sersante, C., Alparone, F. R., Giuliani, M.V. (2001). The influence of psycho-social and environmental factors on children's independant mobility and relationship to peer frequentation. *Journal of Community and Applied Psychology*, 11, 433-450.
- Proshansky, H., Fabian, A.K. & Kaminoff, R. (1983). Place identity: Physical world socialisation of the self. *Journal of Environmental Psychology*, 3, 57-83.
- Ramadier, T., Bronner, A.C. (à paraître). Knowledge of the environment and spatial cognition: JRS as a technic for improving comparisons between social groups, *Environment and Planning B*.
- Vygotsky, L. (1931-1978). *Mind in Society*. Harvard University Press, Cambridge, M.A.