



**HAL**  
open science

## Auto-mobilité urbaine des adolescents franciliens

Marie-Hélène Massot, Joël Zaffran

► **To cite this version:**

Marie-Hélène Massot, Joël Zaffran. Auto-mobilité urbaine des adolescents franciliens. Espace Populations Sociétés, 2007, 2-3, 19 p. halshs-00560342

**HAL Id: halshs-00560342**

**<https://shs.hal.science/halshs-00560342>**

Submitted on 28 Jan 2011

**HAL** is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

**AUTO-MOBILITE URBAINE DES ADOLESCENTS FRANCILIENS**  
INDEPENDENT PURSUIT OF TRAVEL FOR PARISIAN METROPOLITAN AREA  
ADOLESCENTS

**MASSOT Marie-Hélène**

Directrice de Recherche - INRETS  
Laboratoire Ville, Mobilité, Transport (LVMT)  
19 rue Nobel – Cité Descartes  
77 455 Champs-sur-Marne  
[massot@inrets.fr](mailto:massot@inrets.fr)

**ZAFFRAN Joël**

Maître de Conférence – département de sociologie  
Laboratoire d'Analyse des Problèmes Sociaux et de l'Action Collective (LAPSAC)  
Université Bordeaux II  
3, Place de la Victoire  
33 000 Bordeaux  
[joel.zaffran@u-bordeaux2.fr](mailto:joel.zaffran@u-bordeaux2.fr)

Les auteurs remercient et associent l'Institut pour la Ville en Mouvement (IVM) pour et avec lequel ils construisent une réflexion sur les pratiques de mobilité des adolescents.

**Résumé**

Convaincus de l'intérêt d'appréhender la mobilité en soi, les auteurs s'intéressent à l'aptitude des adolescents à se déplacer seuls et librement. Il font usage pour cela de l'enquête globale Transport de 2001 qui recense pour un jour de semaine, pour un samedi et un dimanche, l'ensemble des déplacements réalisés par tout résidant en Île-de-France âgé d'au moins 6 ans. Les données mettent en lumière les ressources et contraintes qui façonnent les opportunités de la mobilité urbaine des adolescents ainsi les formes et les conditions de leurs déplacements. Au final, cet article constitue un pas vers la construction d'une sociologie de l'adolescence où l'aptitude à l'auto-mobilité et la capacité à lier au mieux le temps libre avec les autres temps sociaux sont centrales .

**Abstract**

We consider that independence in mobility is a key factor for construction of individual and social identity. This paper explores the degree of independent pursuit of weekday and weekend travel and activities by teenage population. Specifically, the paper focuses on the daily time use in activities and mobilities as well as on several dimensions characterising the context of participation in activities : age, gender, income locations, duration, network access). The data is drawn from the 2002 Paris Region comprehensive travel survey. We demonstrate that as teenagers age, they gain in independence in their travels. On weekday the independence in

mobility of adolescents is high in relation with the school location and duration. On week-end social and spatial disparities are high.

Mots clés : Identité, Autonomie, Mobilité, Adolescents, Île-de-France

Key words : Identity, Independance, Daily travel behaviour, teenagers, Paris region

## INTRODUCTION

En quelques décennies, en phase avec l'évolution des sociétés contemporaines, les contextes de référence du monde « adolescent » ont radicalement changé. Vivant aujourd'hui en grande majorité dans des villes ou espaces urbanisés, les adolescents sont devenus non seulement des urbains mais aussi des consommateurs, sujets d'une attention de plus en plus marquée et de plus en plus segmentée par tranche d'âge. Cibles privilégiées des entreprises commerciales, le thème de l'autonomie accompagne les supports publicitaires en matière d'équipement vestimentaire, de loisirs ou d'alimentation des adolescents. De plain-pied dans la seconde modernité, en tant qu'invitation à réaliser sa propre nature, les adolescents sont devenus des individus à part entière, au même titre que quelques années auparavant les adultes, pour lesquels « le procès de personnalisation... incarne une valeur fondamentale, celle... de la personnalité incomparable » (Lipovetski, 1983).

Observatrice de cet avènement de l'adolescence et de la liberté qui l'accompagne, la sociologie s'est surtout attachée à l'analyse de ce « nouvel âge de la vie » à partir des modes de socialisation juvénile et des formes d'élaboration de l'autonomie individuelle et de l'indépendance financière (Galland, 1990). Plus particulièrement la sociologie de la jeunesse a situé au cœur de sa démarche l'étude des seuils à franchir pour passer de l'enfance à l'âge adulte. Elle a mis en lumière l'indétermination identitaire dans laquelle est plongé le jeune en raison d'une désynchronisation entre les seuils scolaires et professionnels d'une part, familiaux et matrimoniaux d'autre part. Car la durée entre la fin des études et le départ du domicile parental ne cesse de s'allonger tout comme s'allonge la durée entre l'accès à l'emploi et l'âge de formation d'un couple. Si bien qu'aujourd'hui, l'identité juvénile n'est plus transmise par la famille mais à construire au cours d'explorations progressives.

Partant du postulat que l'adolescence est une période durant laquelle l'individualisation prend une acuité particulière (Zaffran, 2000, de Singly, 2006), notre approche sociologique de l'adolescence se saisit de cette indétermination identitaire et considère l'exploration juvénile comme un élément constitutif de l'expérience adolescente. Dans ce cadre, l'analyse des seuils d'entrée dans la vie adulte est beaucoup moins centrale que celle des manières d'être adolescent et d'explorer le monde. Si « devenir soi » constitue l'injonction majeure de cet âge de la vie et les manières d'être et d'explorer sont centrales dans l'expérience identitaire, on peut raisonnablement faire l'hypothèse que l'aptitude à se déplacer seul, « l'auto-mobilité, » constitue un vecteur important dans cette expérience.

Cette hypothèse se place au cœur de notre problématique dont il importe de bien préciser l'objet : questionner d'une part les différentes ressources et contraintes individuelles et collectives qui façonnent les opportunités et les aptitudes à l'auto-mobilité urbaine des adolescents, et d'autre part explorer les liens entre les pratiques de mobilité, les temps et les lieux du quotidien des jeunes. On considère en effet le temps libre (soit un temps dégagé des contraintes scolaires et familiales) comme un temps privilégié de la construction identitaire (Zaffran, 2005 ; Abbott, Chapman et Robertson, 2002 ; Lavenu, 2002) et une temporalité propice plus que d'autres à l'auto-mobilité. On parvient de la sorte à inscrire notre modèle sociologique de l'adolescence dans le paradigme de l'analyse de la mobilité urbaine par la géographie du temps.

Après avoir étayé notre approche sociologique de l'adolescence, nous caractériserons les ressources et les contraintes individuelles et collectives qui façonnent les opportunités de la mobilité urbaine des adolescents franciliens pour ensuite les mettre en rapport avec leurs pratiques effectives d'« auto-mobilité ». Cette analyse empirique est menée sur la base de l'enquête globale Transport de 2001. Celle-ci recense pour un jour de semaine, pour un samedi et un dimanche, l'ensemble des déplacements réalisés par tout résidant en Île-de-France âgé d'au moins 6 ans (DREIF, 2001).

## **I –AUTO-MOBILITE, TEMPS LIBRE ET TERRITOIRES**

Convaincu de l'intérêt d'appréhender la mobilité en soi, notre propos n'est pas de montrer en quoi les mobilités sont un vecteur de subjectivation. Plus en phase avec les matériaux empiriques dont nous disposons aujourd'hui, notre objet consiste à caractériser les différentes ressources et contraintes qui façonnent les opportunités de la mobilité urbaine des adolescents et de les mettre en rapport avec leurs pratiques effectives d'auto-mobilité et l'aptitude en vertu de laquelle l'adolescent détermine librement les formes et les conditions de ses déplacements. Cet objet constitue un pas vers la construction d'une sociologie de l'adolescence qui problématise l'individuation par l'aptitude à l'auto-mobilité et la capacité à lier au mieux le temps libre avec les autres temps sociaux.

Dans ces premiers pas, nous tentons de cadrer ces différentes ressources et contraintes individuelles et collectives dans l'expérience identitaire, c'est-à-dire la subjectivation. Dans ce qui suit nous construisons deux détours qui nous semblent centraux au regard du lien entre subjectivation et mobilité, cela afin d'alimenter ce cadrage.

Le premier détour concerne la thématique des temporalités adolescentes dans le champ balisé par les notions d'espaces et de société, et s'intéresse ainsi à l'articulation des temps sociaux, et plus particulièrement au temps « libre » des jeunes, clé de voûte de la subjectivation.

À l'adolescence, le temps est ambivalent. Il est une contrainte dans la mesure où toutes les institutions par lesquelles gravite l'adolescent et qui le socialisent sont « porteuses de temps ». En cela elles limitent son action par un système normatif qui fait du temps une modalité du contrôle et de la socialisation. C'est bien ainsi, par exemple, que Foucault (1975) construit et étaye son analyse de l'école. Son analyse est faite sur la base d'une description des rythmes de travail, de repos et de déplacement des élèves. Foucault montre ainsi que l'école est une institution qui opère un contrôle social par le temps et l'espace. Autrement dit l'école dicte ses propres rythmes et impose son temps à l'intérieur d'un espace clos séparé du monde. Pour utile qu'elle soit à la construction de notre objet, cette analyse demeure insuffisante dès lors qu'elle est rapportée dans le sillage de la « seconde modernité » qui donne aujourd'hui une inflexion à l'étude de l'individu, et notamment de l'adolescent. De sorte que cette analyse de la domination et de la face négative de la socialisation, assise sur un processus individualisant d'assujettissement (Martuccelli, 2002) doit s'ajuster à un cadre sociologique de l'adolescence qui fasse tenir ensemble deux concepts de la théorie de la subjectivation : le contrôle et l'émancipation.

Le contrôle est assuré par une éducation globale qui se réalise dans des espaces multiples mais tous reliés à l'institution scolaire. L'espace périscolaire et familial sont mis à contribution afin de maintenir les adolescents dans une matrice où les différents temps sociaux, qui forment un système, les encadrent pleinement. Il revient aux parents de soumettre leur enfant à un contrôle serré de son temps, de contrôler ses déplacements et ses fréquentations. Charge aux associations de loisir et aux structures de prise en charge du temps libéré par l'école de proposer des loisirs éducatifs qui éduquent et occupent l'adolescent afin que son temps soit « actif ». Le sport, les activités musicales ou culturelles, les projets d'animation, etc... assurent un contrôle par l'organisation hétéronome des temps des adolescents ; ils éduquent en restant dans le prolongement de l'école. Elles lui empruntent sa forme afin de remplir la mission d'encadrement ludique et éducatif qui leur incombe (Zaffran, 2000).

L'émancipation, second versant de la subjectivation, doit trouver les voies nécessaires à son expression. Mais à la différence de Touraine (1997) qui ne conçoit le sujet que dans la lutte incessante contre les formes de pouvoir qui l'entravent, nous envisageons la subjectivation à l'adolescence moins comme une contestation sociale et un conflit collectif que comme une

exploration de soi durant un temps libre. Cette exploration, qui est aussi une expérimentation, va de pair avec l'initiative personnelle vécue comme authentique car elle émane du sujet lui-même et non des instances de socialisation. En cela, l'auto-mobilité apparaît comme un élément constitutif de l'adolescence puisqu'elle lie le temps libre à des formes personnelles de découverte de soi.

En somme, **le temps est une entrave** lorsqu'il borne les activités légitimes des institutions de socialisation (l'école qui impose son temps, la famille qui veille à la régularité des rythmes) ; **il est une ressource** que les adolescents utilisent pour ménager des niches d'autonomie et dessiner des mobilités urbaines que la culture adolescente rend singulières.

Le second détour concerne l'espace et les territoires d'expression de la subjectivation adolescente. Ce détour nous semble important bien que très faiblement balisé par la sociologie, même si au demeurant on pourrait construire un discours analogue à celui de la sociologie des temps sociaux de l'adolescence. Nous pourrions pour cela nous appuyer sur les travaux de Kokoreff (1993) sur l'enfermement des jeunes dans les territoires par le jeu d'un contrôle social qui conditionne l'expérience urbaine. Par expérience "urbaine", Kokoreff désigne le rapport subjectif à la ville et les conduites qu'il implique. Ce rapport conditionne la mobilité et les usages des réseaux de transport dans la mesure où il organise et oriente les représentations que les jeunes se font de leur quartier et de la ville, des lieux à investir ou desquels il faut sortir. Dans ce cas, on peut faire l'hypothèse que l'auto-mobilité est un moyen de sortir de ces territoires sous contrôle. Elle traduit une créativité dispersée pourrait-on dire à la suite de De Certeau, afin de sortir des lieux qui enferment. En réponse aux lieux de fixation, l'auto-mobilité rompt la chaîne des territoires et s'envisage comme un « braconnage » par lequel l'adolescent inverse les règles du jeu social et recompose les temps et les lieux grâce à une mobilité choisie et autonome. Les travaux de Lefrançois (2006) illustrent parfaitement cette posture et en montrent sa pertinence dans son analyse des pratiques des jeunes qui redessinent les parkings du grand ensemble en y installant un canapé pour faire salon. On peut conclure ici que les espaces et les territoires sont, comme les temps, tout autant des contraintes que des ressources.

C'est à ce stade que le temps libre prend toute son importance. Il ancre l'individuation dans d'autres cadres que les lieux institutionnels de socialisation pour déployer ensuite une action par laquelle l'adolescent s'affranchit, pour un temps, de la contrainte des temps sociaux. Ce *temps à soi* permet d'accéder à ce qui existe, de faire l'expérience de la liberté de choisir, de participer et de se mouvoir. Cette immixtion du temps libre dans la structure des temps sociaux permet d'interpréter l'auto-mobilité comme une expérience à part entière puisqu'il s'agit d'une action que les adolescents engagent afin de construire eux-mêmes l'unité de la structure des temps sociaux et des espaces qui en dépendent.

Ces détours par les temps et les espaces rappellent leur dimension indissociable mais aussi leurs interdépendances. Ces dernières sont au cœur des mobilités et de leur analyse proposée par la géographie du temps (Hägerstrand, 1987) qui invite à situer les comportements de mobilité dans un cadre temporel en référence à la réalisation d'un programme d'activités dans l'espace. Ce cadre d'analyse va au-delà du schéma causal simplifié dans lequel les revenus, la localisation de la résidence, l'exercice d'une profession, le genre, l'âge, entre autres critères, sont convoqués pour mesurer les niveaux de mobilité, instruire les différences inter individuelles et caractériser les modes de vie associés à ces mobilités. Imprégné des acquis de la sociologie urbaine et de la consommation, ce cadre d'analyse tente de départager ce qui, dans la mobilité, est structuré par les contraintes de ce qui relève des aspirations : autrement dit la géographie du temps place au centre de l'analyse l'individu considéré à partir des contraintes qui entravent son action ainsi que des ressources et de ses capacités stratégiques qui la libèrent.

Plus précisément, ce cadre d'analyse affirme que les déplacements sont une dérivée d'un programme d'activités, que la journée et le quotidien constituent la base d'analyse temporelle des activités, et que les déplacements d'un individu ne sont pas indépendants les uns des autres mais interdépendants. Cette interdépendance de la mobilité pouvant d'ailleurs se repérer entre les différents membres d'une même famille (Jones, 1990). Dans cette analyse, la superposition des exigences personnelles et des contraintes liées au cadre urbain (lieux d'exercice des activités, périodes d'ouverture de ces lieux, disponibilité de l'offre de transport public) prédétermine ce qui est possible et ce qui ne l'est pas, désigne certains lieux ou certaines périodes comme des « points de passage obligés » dans la réalisation de ce programme. Ce paradigme permet de faire « *jouer un rôle renouvelé à un concept qui lui est antérieur, celui d'accessibilité ou d'espace des possibles, et porter celui d'activité structurante* » (Massot & Orfeuil, 2006). Plaçant l'individu, le temps, l'espace au coeur de l'analyse, cette vision de la mobilité a donc entériné l'idée plus générale que l'observation d'une pratique et la part de construction personnelle qu'elle révèle ne fait sens que si elle est rapportée à des contraintes et à des potentiels. Si la mobilité, à un moment donné, est fonction de contraintes d'ordre individuel, social, économique et dépendante de l'agencement urbain, elle n'en demeure pas moins une action individuelle et en tant que telle peut se négocier, individuellement, au travail, ou en famille. « Le pendant du constat de l'existence de contraintes est l'intuition de l'existence d'arbitrages dans le jeu de la mobilité » (Wenglenski, 2006). Ces arbitrages, au moins aussi variés que les contraintes, dépendent bien évidemment de la capacité des individus à lever les contraintes qui pèsent sur leur autonomie dans l'action et le déplacement.

Cette vision d'une mobilité structurée par des contraintes, des potentiels et des arbitrages, est aujourd'hui acquise et se déploie au travers d'analyses de plus en plus diversifiées et multidisciplinaires à la faveur de la forte évolution des contextes urbains, sociaux, économiques. Plus diversifiée dans la mesure où elle s'applique à des populations de plus en plus singulières, multidisciplinaires au sens où ces analyses se déploient en élargissant le spectre des contraintes qui pèsent sur les individus à travers la notion de compétence, de ressources psychologiques et cognitives concernant l'espace ou l'usage des moyens de transport publics ou privés. Pour autant aucune d'entre elles n'ont concerné les pratiques de mobilité des adolescents.

## **II – L'AUTO-MOBILITE DES ADOLESCENTS, UNE MESURE DES ENJEUX EN ÎLE-DE-FRANCE**

Alors que les analyses du temps libre et des loisirs des adolescents sont nombreuses, les travaux sur les mobilités des adolescents sont rares en France comme ailleurs. Ces analyses sont par ailleurs très peu présentes dans la littérature sur la mobilité au quotidien, c'est-à-dire dans la production orchestrée par la socio économie des comportements et ayant pour objet de valider des occurrences statistiques dans toute la diversité de ces comportements et des situations qui les portent. Notre objet concourt partiellement à cette validation avec l'appui d'un matériau quantitatif dont nous présentons les limites.

### **Le quotidien des adolescents franciliens à travers les enquêtes de déplacement**

Les données sur la mobilité urbaine des adolescents proviennent en France d'enquêtes spécifiques. À l'échelle nationale, il s'agit de l'Enquête Nationale Transports dont la dernière remonte à 1994, la prochaine étant programmée pour 2007. À l'échelle locale, la plupart des grandes agglomérations réalisent périodiquement des Enquêtes-Ménages. Celle de l'Île-de-

France, dite Enquête Globale de Transports (EGT) est menée sous l'égide de la DREIF<sup>1</sup>. Elle décrit, à peu près tous les dix ans et cela depuis le milieu des années soixante-dix, les déplacements des Franciliens de plus de 6 ans au cours d'une journée de semaine ordinaire, du samedi et du dimanche. La dernière enquête date de 2001-2002, elle est donc assez récente. Chaque déplacement, consigné par l'enquêteur, est caractérisé par un motif et un seul, une origine et une destination repérables dans un plan orthonormé, une heure de départ et de fin, un mode de transport.

Cette enquête présente plusieurs intérêts pour notre questionnement, mais aussi des limites (voir encadré). Au titre des intérêts, on retiendra qu'elle est d'ampleur unique en France puisqu'elle est menée à l'échelle de la région francilienne. Elle concerne tous les résidents et notamment ceux des zones les moins denses. Elle est menée depuis 30 ans sur les mêmes bases, ce qui permet une analyse rétrospective. L'enquête distingue les grands motifs de déplacement et permet ainsi de repérer les activités récurrentes et structurantes du quotidien comme « aller au collège, au lycée », « revenir au domicile », « faire des achats courants », et les activités plus ponctuelles comme « les achats exceptionnels », « les loisirs » et « le sport ». On retiendra aussi, et c'est important dans le cadre de cet article, que si l'unité statistique est le déplacement d'un individu, les fichiers permettent non seulement de reconstituer la mobilité quotidienne d'un individu mais aussi de la caractériser en rapport avec la géographie et les temporalités des mobilités familiales, les activités économiques et sociales des membres du ménage mais aussi avec son équipement en mode de transport. Au titre des limites se trouve la taille de son échantillon dès lors qu'une population particulière est au cœur des travaux. La représentativité des territoires de vie étant directement dépendante de leur densité, les territoires les moins denses sont moins bien représentés et obligent à des agrégations territoriales. Une autre limite importante est que l'enquête ne retrace que les mobilités effectives, ou encore révélées, des individus ; elle est impuissante à décrire les besoins non assouvis ou latents de mobilité de certains. Enfin les approches quantitatives retenues ne peuvent faire sens que dans l'analyse des activités globales des adolescents et dans le poids relatif de chacune dans leur programme d'activités. Les enchaînements subtils des activités par la mobilité tout comme les menues activités pérégrinatrices des adolescents ne sont pas repérées dans l'enquête, alors qu'on peut faire l'hypothèse qu'elles sont centrales dans le processus d'individuation.

<p style="text-align: center;"><b>Données de cadrage sur la mobilité individuelle des adolescents franciliens (Enquête Globale Transport, 2001)</b></p>
---

**Un adolescent est :**

Âgé de 11 à 18 ans et scolarisé dans un établissement secondaire (collège, lycée).  
N'a pas le permis de conduire et n'a pas quitté l'Île-de-France le jour de l'enquête.

En 2001, l'enquête EGT est basée sur le recueil de la mobilité de 23 565 franciliens. Dans cet effectif brut, les adolescents sur lesquels porte notre travail sont au nombre de 2 240. Ils représentent quelque 9,5% des franciliens, et 78% des jeunes âgés de 11 à 18 ans révolus (les exclus de cette tranche d'âge sont des enfants encore dans le primaire - 51% -, déjà étudiants - 25% -, en apprentissage - 12 %).

L'échantillon de 2 240 adolescents est vite limité dès lors que nous procédons à des segmentations par âge, par territoire de résidence et type de jour. Le mercredi est ainsi notamment sous représenté et les individus sont très distribués selon l'âge et les principaux territoires de vie. Cela a nous a conduit à faire des regroupements par tranche l'âge : les 11-14

---

<sup>1</sup> Direction Régionale de l'Équipement de l'Île-de-France.

ans, et les 15-18 ans, et des regroupements territoriaux et temporels (jour de semaine hors mercredi, samedi, dimanche).

### **Les indicateurs**

En lien avec notre modèle de l'adolescence, les principaux indicateurs construits ici visent à quantifier la mobilité mais surtout à l'articuler aux temporalités, aux espaces et aux modalités qui la concrétisent. Ces indicateurs relèvent de cinq dimensions :

i. La première est celle de l'interaction sociale : les besoins individuels de co-présence hors du domicile sont qualifiés par le nombre de déplacements par jour, le nombre de sorties du domicile, le temps passé hors du domicile, désagrégés en catégories plus ou moins grandes et qualifiantes (activités ou motifs plus ou moins contraints par le corps social).

ii. La seconde est celle de l'interaction spatiale qui rend compte de l'intensité spatiale et des territoires ou espaces connectés par les adolescents. La taille de l'espace fréquenté est appréhendée par la distance totale parcourue par jour, la proximité est mesurée par la polarisation de leur mobilité autour de leurs territoires du quotidien et par type d'activités.

iii. La troisième dimension est celle des coûts de la mobilité individuelle : au-delà des coûts monétaires dont nous ne parlons pas ici, nous mesurons les coûts temporels de la mobilité. Ils sont mesurés par le Budget Temps Transport (BTT). La somme des temps quotidiens consacrés à la mobilité mis en rapport avec la distance globale permet d'appréhender la vitesse globale de déplacement sur une journée, vitesse fortement conditionnée par l'accès et l'usage des modes de transport : la marche est le mode le plus lent, la voiture le mode le plus rapide.

iv. La quatrième dimension considère l'intensité d'usage des modes de transport par les individus, reflet de la mise en compétitivité effective des modes du point de vue de l'individu. Les types de modes que peut utiliser un adolescent sont la marche, le vélo, les deux roues motorisés, le transport public sous toutes ses formes, la voiture en tant que passager.

v. La cinquième qualifie l'auto-mobilité des adolescents. Dans cette analyse sur les pratiques effectives de déplacement, nous parlons d'autonomie dès lors que l'individu réalise sa mobilité sans aucun membre de sa famille plus âgé que lui. L'auto-mobilité est ainsi mesurée par le nombre de déplacements réalisés seul au cours d'une journée. L'indicateur relié aux activités juvéniles permet d'identifier les activités et les modes de transport qui portent l'autonomie dans la mobilité. L'accès aux modes, et donc l'accès aux différents territoires urbains, est en effet important à qualifier tant il structure les mobilités effectives et le niveau de l'autonomie dans la mobilité. En effet, et *a priori*, l'auto-mobilité des adolescents peut être totale (100% des déplacements sont non accompagnés), relative (seuls certains déplacements sont accompagnés), ou nulle. Dans ce dernier cas, l'adolescent admet une mobilité entièrement dépendante.

### **Les pratiques d' auto-mobilité à l'adolescence en Île-de-France**

Si les temporalités (quand), les territoires (où), et les activités pratiquées (pourquoi) sont les contextes privilégiés de toute analyse de mobilité, celle menée sur l'adolescence en requiert au moins deux autres centrales : l'âge et le contexte familial de l'adolescent dans ses dimensions géographiques (résidence), économique et sociale (revenus et activités professionnels).

L'âge est central car l'autonomie dans la mobilité se construit en grandissant, étape par étape sous le regard vigilant de nombreux parents. L'entrée au collège marque cependant une rupture

(Cf. Tableau 1 et Figure 1). Si dans une première approche nous définissons l'autonomie relative des jeunes par le poids des déplacements accompagnés dans l'ensemble de leurs déplacements, la relation est forte, décroissante et régulière avec la montée en âge. Si l'accompagnement chute fortement au-delà de 10 ans, le pourcentage de déplacements accompagnés, encore élevé à 11 ans (40% de la mobilité quotidienne) diminue progressivement de 11 ans à 15 ans pour se stabiliser autour de 10% de la mobilité quotidienne d'un adolescent. Si cette relation est au demeurant bien connue pour les populations âgées de 11 à 15ans, sa stabilisation au-delà de 15 ans reste à explorer.

Tableau 1

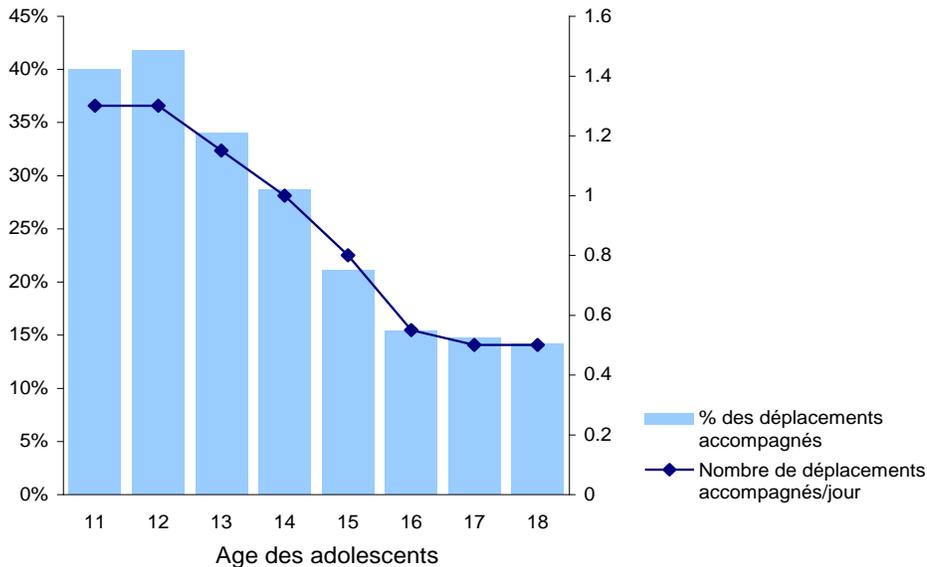
Comparaison du poids de l'accompagnement dans la mobilité quotidienne des jeunes enfants et des adolescents<sup>2</sup>

Classe d'âge	6-10 ans	11-18 ans
% déplacements accompagnés dans la mobilité journalière	73%	26%
Nombre déplacements accompagnés par jour par individu	2,3	0,9

Source : LVMT, à partir de l'Enquête Globale Transport 2001 - DREIF

Figure 1

Proportion de déplacements accompagnés par jour selon l'âge des adolescents



Source : LVMT, à partir de l'Enquête Globale Transport 2001 – DREIF

<sup>2</sup> Le test du Chi<sup>2</sup> appliqué à la première ligne au tableau 1, et les tests de comparaison de moyennes observées (calcul du Z) pour tous les autres tableaux permettent de rejeter l'hypothèse nulle avec un risque de moins de 1%

La relative stabilisation de l'autonomie dans la mobilité à partir de quinze ans nous a conduit à travailler sur deux sous échantillons : les 11-14 ans et 15-18 ans (âge révolu dans tous les cas). La description globale des mobilités des adolescents suivant leur âge et leur plus ou moins grande autonomie dans la réalisation de leurs déplacements confirme le caractère heuristique de la démarche réalisée (Tableau 2).

Un jour de semaine, la majorité des adolescents (61%) réalisent toute leur mobilité quotidienne « en solo » et appartiennent au profil de « l'auto-mobilité » totale. Ce pourcentage atteint 75% pour les 15-18 ans alors que les plus jeunes ne sont que 50% dans ce cas. Inversement, la dépendance totale à un membre de la famille pour se déplacer, rare au quotidien pour l'ensemble des adolescents, concerne relativement beaucoup plus souvent les plus jeunes que les plus âgés. Ces premiers résultats sont d'une importance de premier ordre dans la mesure où il montre qu'en Île-de-France au moins et dans sa grande généralité, la plus forte dépendance des plus jeunes ne résiste pas à leur montée en âge au moins au quotidien. En clair les dépendances du plus jeune âge juvénile se distendent fortement à l'âge du lycée, et justifient ainsi faiblement les craintes émises sur la résistance, au travers les âges, de la dépendance à autrui comme logique d'action pour se déplacer (Valentine & Mc Kendrick, 1997).

Tableau 2

La mobilité des adolescents au quotidien selon leur degré d'autonomie dans leurs déplacements<sup>3</sup>

	<b>Auto-Mobilité Totale</b>	<b>Dépendance totale</b>	<b>Auto-Mobilité relative</b>
% adolescents dans chaque profil	60%	11%	29%
11-14 ans	50%	16%	34%
15-18 ans	74%	7%	19%
Nombre Déplacements /jour/	3,1	2,9	4,4
11-14 ans	3,1	3,0	4,4
15-18 ans	3,1	2,6	4,4
% Déplacements «Autres que Ecole »	12%	20%	27%
11-14 ans	9%	22%	25%
15-18 ans	14%	18%	29%
Distances parcourues /jour /personne	6,4 km	10,1 km	9,3 km
11-14 ans	3,7	9,2	7,2
15-18 ans	8,3	12,3	12,9
% Déplacements mode de transport	Marche :61%, T.Public : 36%	Voiture 75% Marche : 16%	Marche : 46% Voiture : 36%

Source : LVMT, à partir de l'Enquête Globale Transport 2001 – DREIF

De plus être ou accepter d'être totalement autonome, totalement dépendant, ou tantôt autonome tantôt dépendant pour se déplacer caractérise des pratiques distinctives en termes d'intensité de mobilité et de variétés dans les activités pratiquées au quotidien. Ainsi la dépendance totale à

<sup>3</sup> Les résultats des tests de significativité réalisés sur les trois moyennes du nombre de déplacements par jour, F=153.69 p<0.0001, F=89.67 p<0.0001, F=63.09 p<0.0001, nous permettent de rejeter l'égalité des moyennes au risque de 1%.

autrui pour se déplacer est synonyme d'un nombre de déplacements par jour et par individu le plus faible à âge égal. Elle permet cependant à l'adolescent un enrichissement de son programme d'activité hors scolaire et une ouverture territoriale pour les réaliser. À l'opposé, être totalement autonome n'est pas synonyme de la plus forte mobilité pour un adolescent, à âge égal, ce profil est en effet attaché au programme d'activités hors scolaire le moins varié et à la plus faible ouverture spatiale des activités. Ce constat n'est pas indépendant des modes de transport dominant de ces adolescents - la marche et les transports publics - plus contraignants dans le temps et l'espace que la voiture. C'est avec le recours plus ou moins important à l'accompagnement en voiture que se conjuguent l'ouverture spatiale de la mobilité et une plus grande richesse des activités pratiquées au quotidien des adolescents, synonyme aussi de perte d'autonomie dans la mobilité.

### **III- DU POIDS DES CONTRAINTES ET DES CAPACITES A LES LEVER**

#### **Le temps scolaire, contrainte première.**

Quel que soit leur âge, quitter l'établissement scolaire avant 16 heures est un événement rare pour les adolescents. Un jour donné ils ne sont que 5% dans cette configuration alors que les trois-quarts d'entre eux, plus jeunes ou plus âgés, quittent l'établissement après 17 heures. Si l'on tient compte du fait qu'au quotidien 90% des adolescents sont rentrés à leur domicile à 19 heures et n'en ressortent pas en soirée, que leur temps moyen de retour au domicile à partir de l'établissement scolaire oscille entre 20 et 40 minutes suivant leur âge, on conviendra que la marge temporelle pour réaliser des activités en semaine est faible pour plus des trois quart d'entre eux. Les adolescents disposant d'une ouverture temporelle assez large pour réaliser des activités hors scolaires un jour de semaine sont peu nombreux (5%) et c'est logiquement parmi eux que se trouvent les plus grandes proportions d'adolescents réalisant une activité au moins après l'école (respectivement 59% des plus jeunes et 72% pour les âgés d'entre eux). En fonction de leur âge, ils réalisent en moyenne trois à quatre fois plus d'activités extrascolaires que ceux qui quittent l'établissement après 17 heures.

Cela étant, les lieux de vie des adolescents sont tout autant que leur temps sous influence de l'institution scolaire. L'analyse de la portée spatiale des mobilités révèle en effet pour la très grande majorité des adolescents une faible amplitude. La portée, qui se mesure par la distance parcourue pour réaliser l'activité la plus éloignée du domicile ou de l'établissement, s'établit en moyenne en effet à 3 kilomètres. Cette faible amplitude s'explique pour la grande majorité des jeunes par le fait que le domicile et le lieu de scolarisation constituent des lieux d'ancrage importants sinon très structurants dans la construction de leur autonomie et de leur usage du temps libre. En effet deux tiers de leurs activités extra scolaires au quotidien s'inscrivent dans un lieu soit proche du domicile, soit de l'école, sachant que nous avons défini « le proche » de façon normative : toute activité réalisée à moins d'un kilomètre du domicile, ou de l'établissement scolaire, ou des deux, est ici considérée comme une activité de proximité spatiale. L'ancrage territorial des activités autour des deux pôles de référence de l'adolescent n'est pas significativement différent selon leur classe d'âge. Seule la distance entre le domicile et l'établissement scolaire varie avec l'âge.

On observe en effet que les plus jeunes sont scolarisés à hauteur de 75% dans leur commune de résidence, alors que les plus âgés ne sont que 40% dans ce cas. Ces configurations doivent aux politiques scolaires de localisation des établissements, qui donnent une prime à la proximité aux

collèges. Sortir de sa commune pour étudier porte des distances supérieures d'accès à l'établissement : ainsi les plus âgés ont une distance à l'école de 4 kilomètres, soit une distance au moins deux fois supérieure à celle des plus jeunes. Les territoires de résidence montrent a priori des contraintes d'accès supérieures à celle de l'âge, les distances moyennes à l'établissement scolaire évoluant de 1,5 kilomètre pour un jeune parisien à 7,9 kilomètres pour un jeune d'une commune rurale de la grande couronne. Pour autant les jeunes qui résident à plus de 4 kilomètres de leur établissement ne représentent 7% des adolescents franciliens. Pour tous les autres adolescents, la distance à l'école est avant tout fonction de l'âge et donc indépendante des territoires de résidence.

Les constats sur les activités extra scolaires, dont la répartition géographique n'est pas uniformément orchestrée par le politique en France, se révèlent cependant assez conformes à ceux établis précédemment. L'âge est un facteur discriminant important de l'étendue du territoire fréquenté au quotidien, il est plus vaste pour les plus âgés. Les rayons des territoires fréquentés pour réaliser leurs activités extra scolaires sont respectivement de l'ordre de 2 et 3 kilomètres autour du domicile et/ou de l'établissement scolaire. Les étendues des territoires fréquentés apparaissent cependant moins sensibles ici à l'âge qu'à la densité d'activités et humaines des territoires du quotidien. En effet on observe que la densité urbaine propre à l'agglomération francilienne (Paris et petite couronne) réduit le rayon du périmètre des lieux activités des adolescents, quel que soit leur âge. Pour les adolescents résidant en grande couronne, l'étendue des territoires pratiqués pour les activités extra scolaires est ainsi plus étendue (de l'ordre de 4 kilomètres autour du domicile ou de l'école contre 2 kilomètres pour les résidant de l'agglomération parisienne). Les activités des adolescents de la grande couronne sont par ailleurs plus concentrées autour du domicile et du lieu d'études, ce qui ne signifie pas un choix plus large d'activités auprès de leur domicile. On pourrait en effet conclure que les activités autour du domicile sont valorisées par les adolescents en quête d'autonomie car moins gourmandes en temps d'accès. Ou encore que cette préférence pour la proximité est redevable d'une gestion plus globale du temps pour tous les adolescents et leurs parents, ou enfin qu'elle constitue un espace plus sécuritaire car mieux maîtrisé.

De ces quelques lignes, on retiendra que pour la grande majorité des adolescents, le contrat scolaire est suffisamment structurant dans le temps pour créer une norme de mobilité extra scolaire d'une intensité et d'une envergure réduite bien que fortement variable *en relatif* suivant les territoires de vie, les lieux de scolarisation et donc de l'âge.

### **L'auto-mobilité au quotidien : les stratégies pour lever la tension temporelle**

Si nous acceptons le schéma général d'une contrainte forte de l'agenda scolaire pour une majorité d'adolescents, il est intéressant d'analyser leurs pratiques quotidiennes ainsi que les modalités d'accès aux activités. Cela devrait nous conduire à préciser la mesure dans laquelle les contraintes horaire et spatiale constitue un conflit dans la construction de l'auto-mobilité adolescente.

*L'autonomie totale* nécessaire à la réalisation des activités et la mobilité qu'elle suppose est *très répandue* : elle concerne 61% des adolescents au quotidien. Cette autonomie apparaît cependant très clivée dans toutes les dimensions de la mobilité : c'est donc une pratique très différenciée.

En effet, un adolescent sur deux âgé de 11 à 14 ans est entièrement autonome (Cf. tableau 3), et les Parisiens sont plus nombreux à être autonomes : 63% sont dans cette configuration contre 46% des jeunes résidant en grande couronne. Les jeunes adolescents parisiens font aussi en moyenne deux fois plus d'activités extra scolaires que les autres tout en mobilisant moins de temps et de distances pour réaliser ces dernières. Pour cela, ils sont très nombreux à marcher, et à

utiliser aussi les transports publics, plus mobilisés par eux que par les adolescents résidant au-delà du périphérique. Le contexte parisien par la densité d'activités et son réseau de transport permet aux plus jeunes de se construire un riche apprentissage au quotidien de la ville malgré les tensions temporelles qu'ils doivent supporter. Les contextes de banlieue, y compris ceux de la petite couronne, sont moins favorables à cette construction ; bien que nombreux à être autonomes, les adolescents qui résident dans les zones périphériques du centre parisien affichent un niveau d'activités extra scolaires très inférieur à celui des parisiens. Ce résultat prouve que le contexte parisien, favorable à l'autonomie des plus jeunes, a permis de contenir en 20 ans une évolution globalement défavorable. La part des jeunes de 11-14 ans en autonomie totale au quotidien a en effet baissé de 10 points durant deux décennies sur tous les territoires hormis Paris. Les emplois du temps scolaire n'ayant pas évolué sur cette période, quelques questions restent ici en suspend, notamment celles portant sur l'augmentation de la crainte des parents les plus disponibles pour la sécurité des plus jeunes. La raison sécuritaire serait dans ce cas de nature à expliquer ces évolutions.

Des observations semblables sont faites sur la tranche d'âge supérieure, mais sur des niveaux et des écarts à la fois plus prononcés et plus réguliers avec l'éloignement résidentiel du centre parisien. Ce constat conduit à une interprétation différente de la précédente. En effet si les 15-18 ans sont 74% à être autonomes, ils sont 90% parmi les parisiens, 77% en petite couronne, et plus que 68% en Grande Couronne francilienne. Les adolescents parisiens de cet âge sont plus autonomes, réalisent trois fois plus d'activités extra scolaires et de déplacements que leurs pairs résidant en Grande Couronne. Ils mobilisent moins de temps pour se déplacer, accomplissent moins de distances, et utilisent plus souvent les transports collectifs que ceux de la Grande Couronne. Quelque 5% de ces derniers conquiert leur autonomie avec l'usage des deux-roues qui se substitue à même hauteur à l'usage du transport public.

Alors que pour les Parisiens l'expérience d'auto-mobilité est conjointement multiple dans les lieux et les activités et peu contraintes par les temps d'accès, celles des lycéens de Grande Couronne est davantage circonscrite. Plus éloignés de leur établissement scolaire qu'ils rejoignent massivement avec le transport public dispendieux en temps, leur expérience de l'auto-mobilité se concentre sur le trajet scolaire et les pérégrinations autour du domicile pour faire les quelques achats du quotidien et des visites. Rester autonome est pour ces « excentrés » synonyme d'un relatif « enfermement » non pas au domicile mais dans la proximité du domicile. À la question de savoir si cet enfermement relatif est un choix familial, comme la dépendance à autrui totale peut l'être, la réponse est certainement non. En effet, les adolescents autonomes résidant en couronne francilienne sont relativement surreprésentés dans les ménages d'ouvriers et d'employés, les ménages non motorisés et les familles monoparentales. Autant de contextes peu favorables à une autonomie négociée, comme peut l'être celle des plus jeunes qui peuvent se libérer de la contrainte familiale par une mobilité de proximité marquée par la récurrence des trajets accomplis à pied. Pour les plus âgés et les plus excentrés, cette autonomie limitée dans le temps et l'espace du quotidien peut nourrir un sentiment d'exclusion, d'autant que les différences entre adolescents sont relativement fortes.

Ainsi, l'autonomie et le niveau de mobilité décroissent avec l'éloignement à Paris. Cependant en 20 ans, la croissance des écarts d'autonomie observés entre parisiens et résidents de banlieue pour les plus jeunes n'est pas observée pour les plus âgés. Les plus grands adolescents maîtrisent l'auto-mobilité acquise, tandis que les inégalités dans la mobilité autonome persistent sans se creuser.

*Les situations d'autonomie relative* concernent plus d'adolescents (29%) que les situations de dépendance totale à autrui (11%) au quotidien. Elles concernent plus les jeunes adolescents

(35%) que les plus âgés (19%) à l'inverse des situations d'autonomie totale. Si la localisation résidentielle clive ce profil comme les deux profils précédemment analysés, on constate qu'elle est encore plus discriminante pour les plus âgés. Ainsi parmi les Parisiens âgés de 15 à 18 ans, seuls 11% sont en autonomie relative alors qu'ils comptent pour 23% parmi leurs pairs de grande couronne. Si les plus jeunes sont beaucoup plus nombreux à être en autonomie relative, les écarts (selon la localisation résidentielle) sont beaucoup plus faibles entre eux, montrant derechef qu'on se situe ici encore pour cette tranche d'âge sur une norme sinon sociétale du moins familiale fondée sur la sécurité et l'appel à des activités extra-scolaires. Pour les plus âgés, l'interprétation ne peut être que différente : en effet l'autonomie relative est un profil sporadique à Paris, et la dépendance totale y est inexistante alors que l'autonomie relative devient majoritaire pour la conduite d'activités extra-scolaires en couronne. Ce constat laisse à penser que les plus âgés sont dans une situation de donnant-donnant avec leurs parents. Les premiers acceptent de se faire accompagner par les seconds exclusivement pour leurs « loisirs et affaires personnelles » faute de ne pouvoir faire autrement, notamment en temps d'accès. Du reste, tous les jeunes ne sont pas dans cette situation de donnant-donnant et de compromis dans la construction autonome : le contexte favorable au déploiement de cette autonomie relative dépend du taux de motorisation de la famille, plus élevé et donc plus présent dans les foyers de cadres souvent bi actifs. De cette situation, construite en famille, peut émerger une frustration puisque l'organisation des uns dépend de celles des autres. Ce qui relègue au loin la spontanéité propre aux pratiques autonomes.

Tableau 3  
Caractéristiques des mobilités quotidiennes des adolescents selon leur classe d'âge et leur localisation résidentielle<sup>6</sup>

	11-14 ans				15-18 ans			
	Ensemble	Paris	Petite Couronne	Grande Couronne	Ensemble	Paris	Petite Couronne	Grande Couronne
<i>N (effectif brut)</i>	1 142	94	404	644	1 098	108	361	629
<b>Nb déplacements/jour</b>	3,51	3,28	3,71	3,42	3,36	3,68	3,43	3,22
dont % extra scolaires	17%	19%	17%	17%	17%	21%	17%	16%
<b>Distances/jour (km)</b>	5,7	3,3	4,6	7,2	9,5	6,5	7,3	12,0
<b>Budget-temps/jour (mn)</b>	54,6	48,3	55,8	55,1	76,4	75,4	75,9	77,1
<b>Modes de transport</b>								
Transport public	16%	23%	12%	17%	38%	49%	35%	38%
Voiture particulière	25%	13%	22%	29%	13%	5%	11%	18%
Deux-roues	2%	1%	2%	4%	3%	0%	2%	5%
Marche	57%	64%	63%	50%	46%	46%	53%	40%
<b>Profil individuel</b>								
Autonomie totale	50%	63%	50%	46%	74%	89%	77%	68%
Dépendance totale	15%	9%	14%	19%	7%	0%	6%	9%
Autonomie relative	35%	28%	36%	35%	19%	11%	18%	23%

Source : LVMT, à partir de l'Enquête Globale Transport 2001 - DREIF

4 Les résultats des tests de significativité réalisés sur moyennes du nombre de déplacements par jour,  $F = 5.14$   $p < 0.0059$ ,  $F = 4.13$   $p < 0.0164$ ,  $F = 4.23$   $p < 0.0145$ , nous permettent de rejeter l'égalité des moyennes au risque de 5%.

*Les dépendances totales* à autrui concernent 11% des adolescents dont 70% sont âgés de 11 à 14 ans et 62% résident en grande couronne : autrement dit, les dépendances totales à autrui sont concentrées chez les plus jeunes résidant dans les territoires les moins denses de la région. La majorité de ces adolescents ont en commun de réaliser moins de déplacements au quotidien que les autres, de couvrir plus de distance grâce à un usage quasi exclusif de la voiture. Ces traits de mobilité sont l'apanage des populations de certains territoires du périurbain francilien tenant de la dépendance à l'automobile, territoires certes nombreux mais faiblement peuplés (2% de la population de la grande couronne francilienne réside dans une commune sans aucun service au ménage - Motte, 2006 -). Étant donné le nombre important de jeunes de grande couronne en dépendance totale à la voiture pour se déplacer, il faut alors chercher ailleurs une interprétation de cette dépendance particulière. Cette recherche est d'autant plus nécessaire que ces dépendances s'exercent aussi dans des tissus de résidence plus denses (40% des dépendances quotidiennes à autrui s'expriment en petite couronne et Paris).

On remarque ainsi que ces adolescents vivent dans des contextes familiaux particuliers : ils appartiennent le plus souvent à des familles de cadres ou de professions intermédiaires, possédant deux voitures ou plus et dont un parent ne travaille pas. De tels résultats corroborent ceux de Polacchini (1999) qui conclut que l'accompagnement des enfants est « le sport préféré des couples ne comportant qu'un seul actif ». L'accompagnement est une pratique qui se prolonge plus longtemps avec la montée en âge dans ce contexte familial précis. La cause est ici presque entendue : la disponibilité temporelle d'un adulte motorisé est la clé de la dépendance totale des jeunes adolescents. Cette disponibilité favorise la prolongation de la dépendance pour des adolescents d'âges plus avancés quand bien même le contexte territorial permet à d'autres d'être plus autonomes. La dépendance à autrui des jeunes est donc une construction familiale, plus ou moins contrainte par le territoire et les temporalités. Elle est largement initiée par un contexte familial porteur auquel les adolescents, notamment les plus âgés, donnent du crédit.

#### *L'auto-mobilité et le desserrement de la contrainte scolaire*

Durant le week-end, le relâchement de la contrainte scolaire, dans le temps et l'espace, permet à nombre d'adolescents de réaliser des activités extra scolaires en élargissant quelque peu le rayon territorial. Une majorité d'entre eux se déplace, mais pas tous.

En effet, 24% n'ont aucune activité hors du domicile le samedi, 38% le dimanche, et 15% sont dans ce cas le samedi et le dimanche. Ne pratiquer aucune activité hors du domicile durant le week-end est plus fréquent chez les filles (17%) que chez les garçons (12%), chez les plus âgés (19%) que chez les plus jeunes (12%) plus enclins à suivre les parents pour les sorties dominicales, pour les enfants d'ouvriers et professions intermédiaires (18%) que pour les enfants de cadres (9%). Le samedi est le jour où les adolescents sont les plus nombreux à pratiquer au moins une activité non scolaire, où leurs activités sont diversifiées. Pour autant l'ouverture temporelle et spatiale n'est pas synonyme d'une plus forte autonomie dans la mobilité. En effet, quel que soit l'âge et le lieu de résidence, le doublement de la portée spatiale de la mobilité (7,5 km) est associé à une forte augmentation des pratiques d'accompagnement en voiture. Le profil dominant du jour de semaine s'effondre pour tous au profit de celui de la dépendance totale qui devient le profil dominant des 11-14ans (51% d'entre eux) et un profil important pour les 15-18 ans (31%). La perte d'autonomie des adolescents le week-end n'est pas sans rapport avec la plus forte disponibilité temporelle des parents. Cette disponibilité temporelle est mise à profit par les adolescents les plus jeunes pour se rendre à leurs activités encadrées (sport, loisirs) et faire des visites à la famille et à des amis : 80% de leurs déplacements sont accompagnés en voiture. Le « shopping » du samedi, qui compte pour un quart de leurs activités du samedi, est le jardin secret de l'auto-mobilité adolescente, des plus jeunes aux plus âgés. L'auto-mobilité des plus

âgés, plus généreuse, s'exprime sur d'autres motifs (loisirs, cinéma) et résider à Paris n'apparaît pas le samedi, à l'opposé du jour de semaine, comme un déterminant clivant des pratiques : l'ouverture spatiale des activités des plus éloignés d'entre eux est possible avec la libération du temps. Si le dimanche apparaît en contradiction avec les routines du samedi pour les plus grands (tableau 4), les pratiques montrent que la majorité des grands adolescents (45%) ne sortent pas le week-end, les parisiens comme les autres. La qualité de l'offre de transport public le dimanche pourrait être ici le facteur explicatif pour certains comme le temps pour réaliser le travail scolaire ou « surfer sur le réseau » pour d'autres.

Tableau 4

Pourcentage des adolescents en autonomie totale selon leur classe d'âge, leur localisation résidentielle et le jour de la semaine

	11-14 ans			15-18 ans		
	Paris	Pte Couronne	Gde Couronne	Paris	Pte Couronne	Gde Couronne
Semaine	63%	50%	46%	89%	77%	68%
Samedi	41%	26%	20%	46%	43%	42%
Dimanche	45%	41%	25%	60%	48%	43%

Source : LVMT, à partir de l'Enquête Globale Transport 2001 - DREIF

## Conclusion

Parmi les contraintes et ressources orchestrant leurs vies quotidiennes, cet article montre que les temporalités de l'institution scolaire, l'âge et les localisations résidentielles sont des déterminants majeurs des mobilités urbaines des adolescents franciliens. Ces trois grands facteurs dessinent les moments, l'intensité, les motifs, de leur auto-mobilité urbaine.

À ce jeu de contraintes et de ressources, les adolescents parisiens se différencient, à âge égal de leur pair francilien. En effet, ceux-ci admettent les pratiques d'auto-mobilité les plus intenses et les plus variées dans leurs motifs. Pour les plus âgés, cet aspect prend une intensité identique un jour de semaine comme le week-end. Ainsi à défaut de valider que les jeunes parisiens aient des contraintes temporelles et scolaires différentes des jeunes de banlieue et une culture de la mobilité tout aussi différente qui porterait des désirs de déplacement supérieurs, on ne peut conclure qu'à des inégalités de contexte dans l'épreuve de la construction de l'autonomie en région francilienne, inégalités qui croissent avec l'âge, la densité des sociabilités urbaines autour du domicile ainsi que les contextes familiaux.

Pour les plus âgés dont l'autonomie de la mobilité est forte au quotidien bien que différenciée selon les contextes spatiaux, la structuration par le temps scolaire est première. La disponibilité des transports vient en second plan tout comme le niveau des ressources parental. En effet dès lors que la contrainte du temps et du lieu scolaire est levée, les jeunes adolescents de plus de 15 ans résidant hors de Paris utilisent le réseau de transport public et la marche pour se rendre au cinéma, au restaurant et faire du shopping. Comme leurs pairs parisiens, c'est le samedi qu'ils vivent la ville et leur quartier.

Pour les plus jeunes le constat est plus mitigé. Les jours d'école, les jeunes adolescents parisiens sont plus autonomes que leurs pairs, sur le chemin de l'école comme après l'école. Pour tous ces jeunes, la levée de la contrainte scolaire dans le temps et l'espace n'est pas synonyme de plus d'autonomie dans la mobilité, au contraire. Pour tous, la disponibilité parentale le week-end impose l'accompagnement en voiture dans la grande majorité des cas et ce quels que soient le contexte spatial et le motif. Une petite plage d'autonomie leur est laissée le samedi, et ce d'autant

plus que les jeunes n'ont pas d'activités de loisirs encadrées (du fait de la faiblesse des ressources). À cet âge, la vigilance parentale et la vie en famille sont encore massivement la règle dans le temps hors scolaire, et plus généralement dans les temps et les lieux non contrôlés par une autre institution. L'omniprésence des parents trouve ici une expression plus sociologique que financière.

C'est ainsi que l'autonomie dans la mobilité et la pratique des espaces urbains semble acquise à quinze ans pour la plupart des adolescents. Aux jeunes âges de l'adolescence, elle se construit sur le trajet du collège et autour du domicile.

Ces résultats sur la construction des pratiques de la ville et des contraintes adolescentes nous conduisent somme toute à considérer l'auto-mobilité pour elle-même et non pour ce qu'elle permet de faire. Les contraintes temporelles de l'école, au quotidien très pesantes pour nombre de jeunes adolescents, ne peuvent être dilatées que par la qualité déambulatoire de l'espace d'expression quotidien. Sur ce registre, les politiques de transport n'ont guère d'objectifs à défendre alors que les politiques urbaines ont un défi majeur à relever.

## Bibliographie

- ABBOT-CHAPMAN J., ROBERTSON M., 2001, « Youth, leisure and home : space, place and identity », *Loisir et société / Society and Leisure*, vol, 24, numéro 2, Presses de l'Université du Québec, pp, 485-506,
- DE SINGLY F., 2001, « La liberté de circulation de la jeunesse », Institut pour la Ville en Mouvement (IVM) Paris
- FOUCAULT M., 1975, *Surveiller et punir*, Paris, Gallimard
- HÄGERSTRAND T., 1987, « Human interaction and spatial mobility : retrospect and prospect », in *Transportation planning in a changing world*, Nijkamp P. et Reichmann S. (eds.) Aldershot - Grower, pp. 11-27
- JONES P, *et al.*, 1990, *Developments in Dynamic and Activity-Based Approaches to Travel Analysis*, Avebury, Oxford Studies in Transport, England, 1990, 465p,
- KOKOREFF M., 1993, « L'espace des jeunes, Territoires, identités et mobilité », *Annales de la recherche urbaine*, n°59-60, pp, 171-179,
- LAVENU D., 2001, « Activités du temps libre et sociabilité de jeunes à la sortie de l'adolescence », *Loisir et société / Society and Leisure*, vol, 24, numéro 2, Presses de l'Université du Québec, pp, 403-430
- LEFRANÇOIS D., 2006, « Le Parking dans le grand ensemble, entre habiter, circuler, travailler, se recréer », Université Paris XII, Institut d'Urbanisme de Paris, 500 pages,
- LIPOVETSKI G., 1983, *L'ère du vide*, Gallimard -Folio Essais
- POLACCHINI A., 1999, Documents de travail, INRETS, sous la direction de JP,Orfeuill
- MARTUCCELLI D., *Grammaires de l'individu*, Paris, Gallimard, 2002,
- MASSOT MH, ORFEUIL JP., 2005, La mobilité au quotidien, entre choix individuel et production sociale, Les cahiers internationaux de sociologie, pp 81-99
- MASSOT MH, PROULHAC L., 2006, « Les mobilités urbaines des adolescents franciliens », rapport de recherche pour l'Institut pour la ville en mouvement,
- TOURAINÉ A., *Pourrons-nous vivre ensemble ?*, Paris, Fayard, 1997,
- VALENTINE G., McKENDRICK J., 1997, « Children's outdoor play: exploring parental concerns about children's safety and the changing nature of childhood », *Geoforum*, Vol, 28, n°2, pp 219-235
- WENGLANSKI S, 2006, Regards sur la mobilité au travail des classes populaires, Une exploration du cas parisien, Les Cahiers scientifiques du transport n°49/2006, pp 103-127
- ZAFFRAN J., 2000, *Les collégiens, l'école et temps libre*, Éditions Syros La Découverte.
- ZAFFRAN J., 2005, « Monter en âge, descendre en ville », in MONTULET B., & *al.*, *Mobilités et temporalités*, Bruxelles, Presses Universitaires de Bruxelles, pp, 53-64,

