

Séminaire « L'enfance de la Mobilité » Maison de la RATP

22 Juin 2011

**Mobilité autonome et dépendance à l'automobile
des adolescents franciliens de 11-18 ans**

Marie-Hélène MASSOT

***Université Paris EST- Laboratoire Ville, Mobilité, Transport -
L'Institut de la Ville en Mouvement***

Hypothèses

- **L'adolescence : une expérience identitaire ; devenir soi , un construit à partir d'expériences juvéniles (Zaffran, 2003, De Singly, 2006)**
- **« L'autonomie » dans la mobilité, l'aptitude à l'auto-mobilité est un facteur important dans la construction identitaire et sociale juvénile (Massot, Zaffran, 2007)**
- **Le temps « libre », moment privilégié et ressource dans cette construction identitaire et sociale (Abbott et alii, 2002, Lavenu, 2002, Zaffran, 2004)**
- **Expérience du domaine public pas à pas (Breviglieri, 2007) et découverte de nouveaux territoires : procède aussi du processus de socialisation**

Questionnements

- **Apprécier le rôle des différentes contraintes et ressources**
 - individuelles (âge, sexe, expériences antérieures de mobilité)
 - familiales (activités et Cs des parents, dispositions vis-à-vis de la mobilité)
 - et territoriales (densité urbaine des lieux de vie, contexte urbain de résidence, desserte en transports collectifs)

Sur les pratiques de mobilité

- **Déterminer le degré d'autonomie des pratiques urbaines de mobilité des adolescents âgés de 11 à 18 ans**

Méthodologie

Analyse quantitative des schémas de mobilité quotidienne des ados franciliens âgés de 11 à 18 ans

- **Approche par les programmes d'activités quotidiens: le paradigme de la mobilité du temps (Massot et Orfeuil, 2007 – Géographie du temps, Hägerstrand, 1973)**
 - La mobilité, solde d'arbitrages entre des contraintes et des ressources
- **Enquête globale transport IDF - EGT (2002) :**
 - Enquête sur un jour donné, et jours de week-end de tous les déplacements réalisés en Ile-de-France des franciliens âgés de 6 ans et plus (horodatés et géocodés)
- **Indicateurs de mobilité :**
 - Décrivant la mobilité des individus un jour donné : nombre total de déplacements par jour et par individus, activités-motifs de déplacements,
 - Spécifiant l'autonomie/ l'automobilité des adolescents: autonomie, semi-autonomie, dépendance

L'âge, variable clivante des pratiques

L'autonomie en mobilité se construit par étape

Sous le contrôle parental et la négociation avec eux

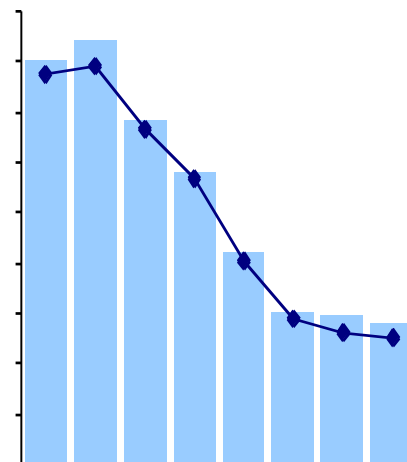
A 11 ans, 40% de la mobilité des ados est accompagnée

Au-delà de 15 ans, 10% de déplacements accompagnés

| Classe d'âge | 6 -10 ans | 11-18* ans |
|---|-----------|------------|
| Part de l'accompagnement dans la mobilité quotidienne | 73% | 26% |
| Nombre de déplacements accompagnés par jour | 2,25 | 0,87 |

*Sans permis de conduire

Source : LVMT, d'après Enquête Globale Transports Ile-de-France, 2001



Du poids des contraintes dans la constitution des profils de mobilité

Au quotidien les contraintes de temps et de l'espace sont agissantes et très normalisées

- **Les espaces de vie des ados** en semaine, sous influence de l'institution scolaire
- **Des territoires de vie et de scolarisation**
 - Surdéterminés par les capacités financières des familles à se loger dans l'espace francilien
 - Une forte sur représentation des ados dans les tissus les moins denses en population et en aménités urbaines

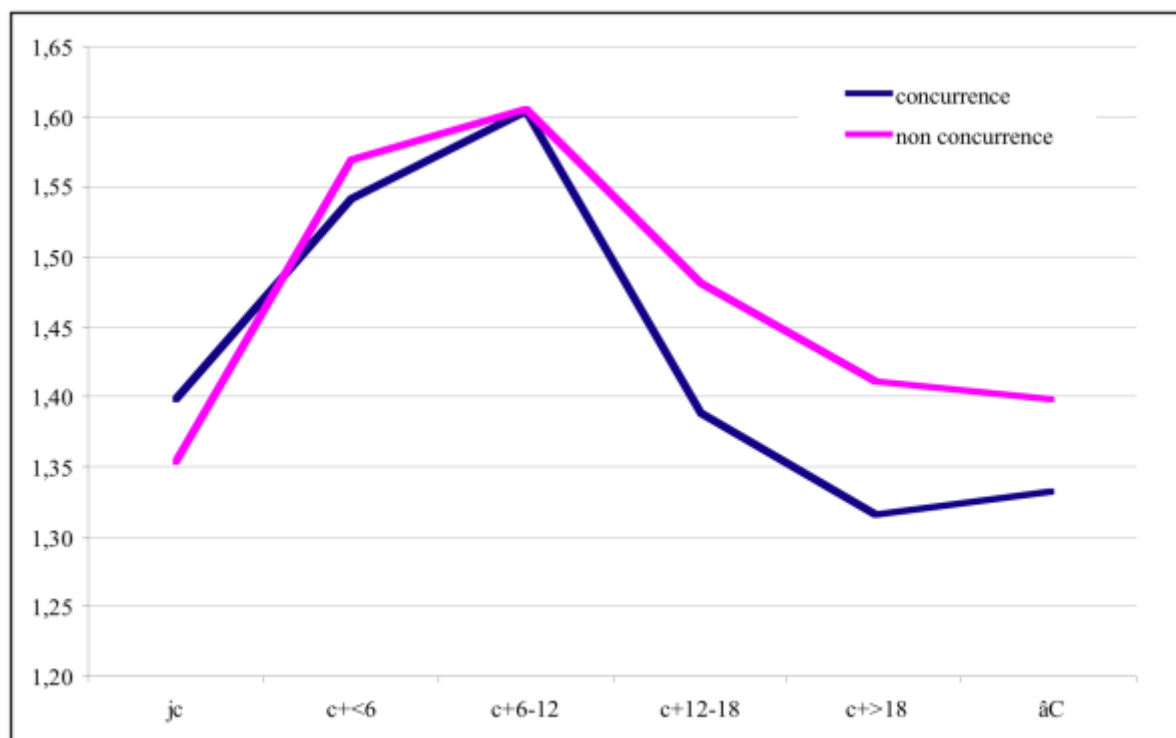
Les territoires de résidence, clivant des mobilités et des profils?

La mobilité, solde d'arbitrage entre des contraintes et des capacités d'organisation des individus

Nombre d'aller-retour au domicile par jour et par individu selon que les membres du ménage sont en concurrence ou pas pour l'usage d'une voiture du ménage

Le partage de la voiture entre adultes du ménage

- Quand les enfants ont moins de douze ans, les contraintes familiales priment
- au-delà de douze ans, les contraintes d'accès à la mobilité reprennent le dessus.



Localisations résidentielles des adolescents

Les 11 -18 ans comptent pour 11% de la population francilienne

Mais

13% dans Paris centre

37% en petite couronne

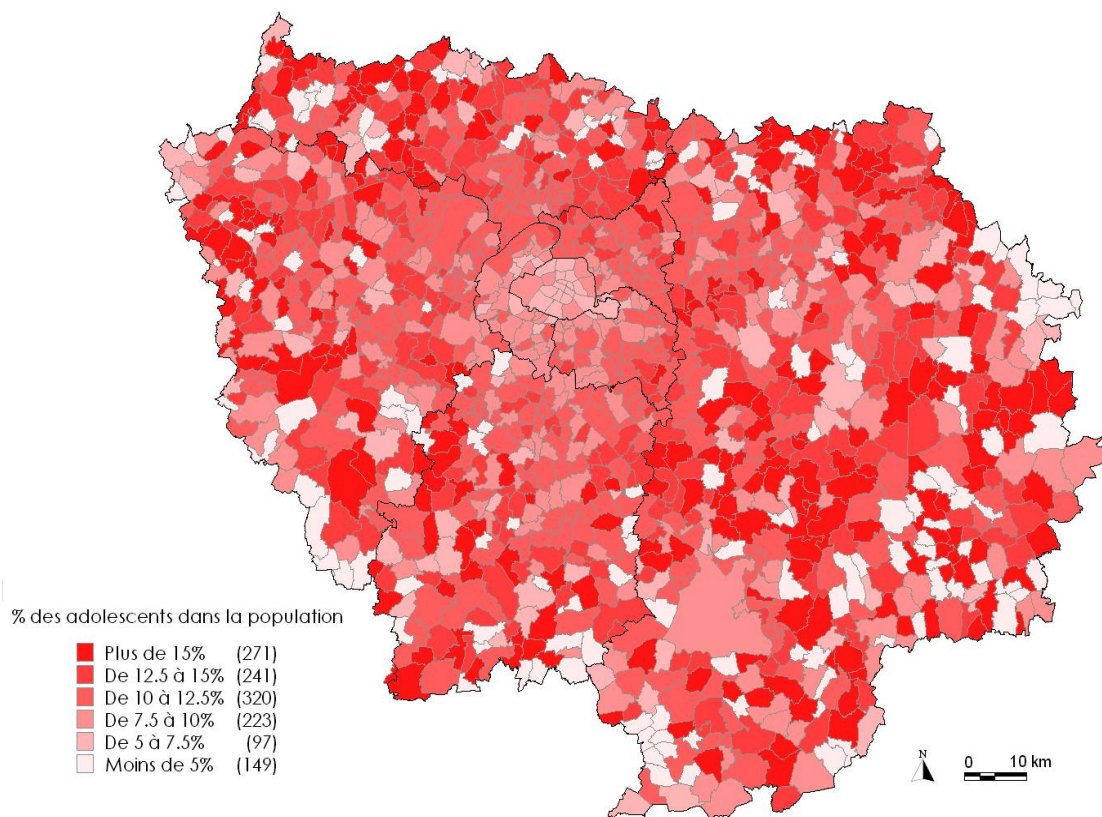
50% en grande couronne

Forte sur représentation

Des ados et des familles

En général dans les tissus

Les moins denses de la région



Du poids des contraintes dans la constitution des profils de mobilité

Les territoires de résidence sont-ils clivants des mobilités?

La contrainte temporelle, associée aux politiques de la carte scolaire sont agissantes au quotidien

- Amplitude max du territoire pratiqué est de 3 km en moyenne (de 1,5 pour les plus jeunes à 4 km pour les plus âgés) pour l'école.
Indépendance de l'amplitude par rapport aux lieux de résidences sauf pour les communes les plus rurales dans lesquelles très peu de populations (moins de 5%).
- Deux tiers de la mobilité extra scolaire des ados sont ancrés à proximité du domicile ou de l'établissement scolaire, les tissus les plus denses favorisent les plus faibles amplitudes territoriales.
- Donc certaine normalisation et fort ancrage de la mobilité autour du domicile et de l'établissement scolaire
- Avec pour autant **une différenciation réelle et relative sur l'amplitude des territoires pratiqués**. Des effets d'âge qui restent sur déterminants

Schémas de mobilité des adolescents

- **le statut de dépendance relative à autrui est attaché**
 - Aux ados vivant dans les familles à hauts revenus et multimotorisées
 - Aux jeunes ados, quel que soit leur tissu de résidence
 - Aux ados de 15-18 ans vivant dans les tissus les plus reculés

- **le statut d'indépendance dans la mobilité**
 - Pour les 11-15 ans vivant dans familles à revenus faibles ou moyens, mono-motorisées, mono-parentales et mono-actives
 - Pour tous les ados de 15 à 18 ans vivant dans les tissus les plus denses

| Residential Location | Autonomous | Dependant | Semi Autonomous |
|----------------------|------------|------------|-----------------|
| 11-14 year old | 50% | 16% | 34% |
| Central /dense areas | 53% | 18 | 33 |
| No dense areas | 45% | 14 | 37 |
| 15-18 year old | 74% | 7% | 19% |
| Central /dense areas | 78% | 5% | 17% |
| No dense areas | 66% | 9% | 25% |

Les terreaux de l'autonomie des ados : stratégies pour lever les contraintes



- **Les dépendances totales à autrui pour se déplacer ,
minoritaires et très spécifiques (11% des ados)**

La dépendance totale à autrui est « un construit familial » auquel les plus âgés donnent ou sont obligés de donner du crédit

- Les plus jeunes sont majoritaires mais pas seuls dans le profil
- **La voiture** : plus mobiles, intensité d'activités extra scolaires et forte vitesse de déplacement . Des marques de la mobilité périurbaine incontestables, **60% de ces ados résident en grande couronne**
- Mais aussi **40% aussi en tissus denses** voir très denses pour les plus jeunes : profil associé largement au couple mono-actif, multi-motorisé, avec accompagnement des enfants jusqu'à un âge avancé.

Les terreaux de l'autonomie des ados :

L'indépendance totale, pratique majoritaire mais très différenciée par les territoires : un risque de sentiment d'exclusion pour les plus âgés des zones peu denses

- Une indépendance totale signe de fermeture aux activités trop lointaines pour les plus reculés du centre, d'espaces ouverts à tout pour tous pour ceux du centre.
- L'âge est encore ici très clivant
- Une indépendance, contrôlée par les territoires, et **aussi par le revenu** et **l'activité des parents** : ménage mono parental, mono actif, mono motorisé favorisent l'indépendance des ados des territoires peu denses

Les terreaux de l'autonomie des ados :

L'indépendance relative, 29% des ados : les compromis familiaux sont la règle, le risque de frustration réel pour les plus âgés

Pour les plus jeunes,

Des écarts suivant la résidence et le type de famille : mais écarts faibles.

On est encore dans la norme de socialisation imposée par la famille

Pour les plus âgés, des zones les moins denses

Le donnant-donnant avec les parents souvent aisés, bi actifs, pour réaliser ses projets,

Le risque de frustration dans la construction de l'expérience de l'autonomie est liée au degré de disponibilité des uns et des autres pour le donnant-donnant

Le temps libre du week-end

- Moins d'autonomie le week-end, plus de dépendance à la voiture
- Plus de clivage socio-spatial dans le nombre et le type d'activités extra-scolaires et dans la mobilité
- Un clivage fille - garçon propre aux week-end dans certains quartiers
- Les 15-18 ans des ménages modestes sont **moins mobiles** mais plus autonomes le dimanche. Ils marchent

% Ados suivant le nombre d'activités pratiquées le WE

| Origine sociale | Classesupérieure | Class moyenne | Class modeste |
|---------------------|------------------|---------------|---------------|
| 0 Activité | 19% | 26% | 25% |
| 1 Activité | 45% | 43% | 45% |
| 2 Activités ou plus | 36% | 31% | 29% |

Le temps libre du week-end

Pour la grande majorité

Plus d'activités personnelles mais moins d'autonomie dans la mobilité. Des profils plus partagés dans la population des + âgés.

| 11-14 Year old | Autonomous | Dependant | Semi-Autonomous |
|----------------|------------|-----------|-----------------|
| Weekday | 50% | 16% | 34% |
| Saturday | 24% | 51% | 25% |
| Sunday | 34% | 48% | 18% |

Le niveau d'usage de la voiture

- Explose le dimanche pour les plus jeunes avec celui des parents (programme d'activités commun)
- Plus contenu pour les plus âgés qui participent moi souvent au programme des parents (mobilité plus faible le dimanche que celle des plus jeunes)

| 15-18 Year Old | Autonomous | Dependant | Semi-Autonomous |
|----------------|------------|-----------|-----------------|
| Weekday | 74% | 7% | 19% |
| Saturday | 43% | 31% | 26% |
| Sunday | 47% | 38% | 15% |

% des ados ayant réalisé au moins une activité

| | Weekday | Saturday | Sunday |
|--------------------------|---------|----------|--------|
| % of a accompanied trips | 26% | 55% | 66% |

Pour tous le samedi est la temporalité de l'autonomie la plus forte (activités et mobilités)

| % of a accompanied trips | 11-14 Year old | | 15-18 Year old | |
|--------------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| | Central Areas | No dense Areas | Central Areas | No dense Areas |
| Saturday | 57% | 75% | 42% | 51% |
| Sunday | 70% | 82% | 53% | 64% |

Un second cas particulier: la mobilité des adolescents de Zones urbaines Sensibles

- **Intérêt** : enrichir les approches statiques de la ségrégation en prenant en compte effets socialisants de la mobilité
- Des contraintes et des ressources spécifiques.....
moins de disponibilité en temps, argent et voiture des parents; une bonne desserte en TC; un contexte urbain avec une forte densité juvénile....
- ... Qui entraînent un moindre accompagnement des déplacements, un usage autonome précoce des TC, un programme d'activités spécifiques (moins de loisirs, plus de visites amicales) mais également une immobilité d'une partie des filles du quartier
- Prendre en compte également dispositions vis-à-vis de la mobilité héritée de la sphère familiale et dynamique des épreuves de cohabitation avec les citadins d'un autre milieu social et résidentiel.....
- Fait apparaître **sept manières typiques d'habiter un quartier ségrégué**
... et donc de se saisir de l'offre de transports en commun
-

N. OPPENCHAIM, 2011, Doctorant au LVMT

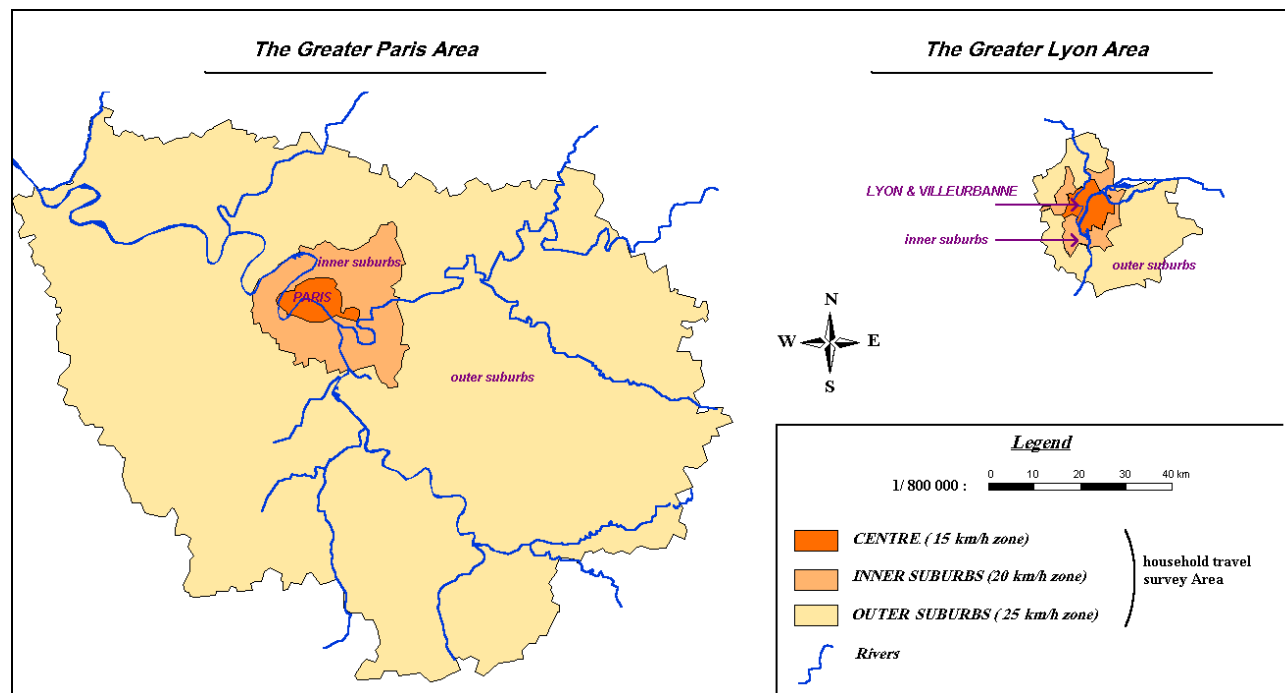
Un premier cas particulier: l'auto-mobilité des adolescents résidant en milieu rural

- **Une mobilité de l'ancrage : entre contraintes et appartenance locale.**
 - Une mobilité à partir du domicile qui tend à se limiter au territoire de résidence. Une forte autonomie: usages de la marche à pied, du vélo et des deux roues motorisés
 - Des contraintes qui pèsent notamment pour les plus jeunes: les faibles densités, absence de TC, pas de véhicule personnel avant 16 ans.
 - Un fort investissement des sociabilités sur la scène locale, lié à l'interconnaissance et la place importante que revêt le territoire de résidence dans la construction des sociabilités adolescentes.
- **Sortir du territoire de résidence: le recours aux solidarités locales pour se créer des mobilités urbaines.**
 - Du côté des plus jeunes, les sorties du territoire nécessitent un accompagnement adulte. Les mobilités urbaines à cet âge sont placées sous le signe de la dépendance à autrui.
 - Le recours aux solidarités amicales autour des deux-roues motorisés, puis autour de la voiture permet de multiplier les sorties du territoire chez les plus âgés et de se dessiner des mobilités urbaines en compagnie des pairs.
 - **Julian Devaux, Doctorant au LVMT**

Merci de votre invitation
et de votre attention

Description de l'échantillon

| | Number of surveyed households | Number of respondents | Number of trips described by respondents |
|---|-------------------------------|-----------------------|--|
| Metropolitan inhabitants | | | |
| Surveyed sample | 11 291 | 23 656 | 91 243 |
| Weighted sample | 4 293 508 | 9 643 887 | 33 653 600 |
| 11/18 year old individuals attending to school and without driving licence | | | |
| Surveyed sample | | 2 240 | 7 740 |
| Weighted sample | | 928 761 | 3 139 210 |



Quelques conclusions En Ile-de-France

- **Au quotidien des autonomies de mobilité fortes pour tous**
 - Faible dépendance totale à la voiture
 - Croissantes avec l'âge sur la base d'un usage du Transport Public
 - Variations réelles mais raisonnables selon les territoires, les dispo des parents conducteurs.
 - Les expériences les plus riches et les plus variées de mobilité croisent une faible dépendance à l'auto et une forte autonomie dans les tissus les plus denses.
- **Le week-end, des fortes dépendances à l'auto et des clivages sociaux plus marqués**
 - Croissantes avec les CS des parents et leurs revenus (activités)
 - Plus faibles pour les 15-18 ans et très faibles pour ceux des ZUS
 - Plus fortes pour les filles que pour les garçons
- **Au quotidien comme le week-end,**
 - Le rapport à la mobilité autonome est un construit **social, familial, politique** (la part du TC s'effondre le dimanche et la marche augmente chez les 15-18ans).
 - Pour les 15 -18 ans, priorité est donnée à la mobilité autonome même si synonyme de moindre mobilité