

Autonomie et auto-mobilités urbaines des adolescents : du poids des contraintes dans la construction des espaces et des temps des jeunes franciliens

AUTEURS

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

Marie-Hélène MASSOT

Directrice de Recherche - INRETS
Laboratoire Ville, Mobilité, Transport (LVMT)
19 rue Nobel – Cité Descartes
77 455 Champs-sur-Marne

Joël ZAFFRAN

Maître de Conférence – département de sociologie
Université Bordeaux II
3, Place de la Victoire
33 000 Bordeaux

INTRODUCTION

En quelques décennies, en phase avec les principales évolutions de nos sociétés contemporaines, les contextes de référence du monde « adolescent » ont radicalement changé. Vivant aujourd'hui en grande majorité dans des villes ou espaces urbanisés, au cœur de la densité du monde développé, les adolescents sont devenus non seulement des urbains mais aussi des consommateurs, sujets d'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 qui est une invite à réaliser sa propre nature, les adolescents sont devenus des individus à part entière, au même titre que quelques années auparavant leurs adultes de référence, pour lesquels « le procès de personnalisation... incarne une valeur fondamentale, celle... de la personnalité incomparable...Le droit à la liberté, jusqu'alors circonscrit dans l'économique et le politique, a gagné... le quotidien » (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, 2003, de Singly, 2006), notre approche sociologique de l'adolescence se saisit de cette indétermination identitaire tout en la replaçant dans un cadre d'analyse différent. Ce cadre ne considère pas en effet l'exploration juvénile comme la conséquence d'une désynchronisation des seuils de transition vers l'âge adulte mais 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 la mobilité autonome, « l'auto-mobilité, » constitue un vecteur important dans l'expérience identitaire des adolescents.

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 d'explorer les liens entre l'auto-mobilité, les temps et les lieux du quotidien des jeunes. On considère en effet le temps libre comme un temps privilégié de la construction identitaire (Zaffran, 2004 ; 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 (Hägerstrand ; 1977).

Après avoir étayé notre approche sociologique de l'adolescence, nous présenterons les résultats de l'enquête globale Transport de 2001. Cette enquête recense pour un jour de semaine, pour un samedi et un dimanche, l'ensemble des déplacements réalisés par tout résidant francilien d'au moins 6 ans (DREIF, 2001). Notre problématique devra sans nul doute être complétée par une approche plus qualitative du rapport au temps et à la mobilité des adolescents. Du reste, il est important de dire que les données obtenues à partir de l'enquête cernent convenablement les comportements de mobilité des adolescents résidants en région Île-de-France.

I – MOBILITE, TEMPS LIBRE ET TERRITOIRES

Convaincus de la *réalité sui generis* de la mobilité, notre propos n'est pas de montrer en quoi les mobilités sont un vecteur de subjectivation. Il est moins ambitieux et plus en phase avec les matériaux empiriques dont nous disposons aujourd'hui. Notre objet consiste en effet à caractériser les différentes ressources et contraintes individuelles et collectives qui façonnent les opportunités de la mobilité urbaine des adolescents et de les mettre en rapport avec leurs

pratiques effectives d'« auto-mobilité », définie par nous comme la capacité de se déplacer seul 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. Ce qui suppose en premier lieu 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. Ces détours nous permettront de préciser notre objet qui, bien que décrit comme modeste, n'en demeure pas moins encore très vaste.

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 s'appréhende comme une créativité dispersée et bricoleuse pourrait-on dire à la suite de Michel 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 D. (2006) illustrent parfaitement cette posture et en montrent sa pertinence dans son analyse des pratiques des jeunes qui recomposent 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.

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, plus précisément dans celle proposée par la géographie du temps (Hägerstrand, 1973) 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, ses contraintes, ses ressources, ses capacités stratégiques.

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 & Orfeuill, 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 » nous dit Wenglenski S. (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 (De Coninck, 2006).

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 - Temps libre et auto-mobilité

Une approche de l'adolescence par le temps et l'espace ouvre ainsi des perspectives sociologiques sinon nouvelles du moins différentes sur les pratiques de mobilités urbaines. Sans nous laisser glisser vers une conception extrême d'un système gommant l'acteur (la structure des temps sociaux serait un système de pouvoir) ou d'un acteur omnipotent (la structure des temps sociaux ne tiendrait que par l'agrégation des actions individuelles), notre approche s'intéresse à la manière avec laquelle les adolescents élaborent leur individualité à l'intérieur du cadre temporel dans lequel ils sont placés. Pris dans les *conteneurs de pouvoir* (Giddens, 1987) qui reproduisent les systèmes sociaux grâce aux temps (et l'espace) et les aspirations à une *souveraineté*, les adolescents doivent gérer au mieux l'oscillation entre ces pôles. Etre un sujet à l'adolescence consiste donc à tenir ces deux bouts.

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, plus particulièrement du temps scolaire. *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. C'est dire si le thème de l'auto-mobilité est central à l'adolescence.

Indubitablement, l'adolescence est un processus d'autonomisation progressive par la prise de distance avec la structure des temps sociaux. Il s'agit du reste, dans la majorité des cas, moins de

transformer radicalement la configuration temporelle que d'intervenir sur son économie. C'est cette immixtion du temps libre dans la structure des temps sociaux qui 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.

Répetons-le : la subjectivation ne se traduit pas par une lutte ouverte contre les temps sociaux ; elle n'est pas, sauf cas extrême que la littérature psychologique sur la crise adolescente donne à voir, un conflit ouvert contre les formes institutionnalisées de socialisation. La construction de soi à l'adolescence d'une expérience du temps libre et des pratiques de mobilité urbaine qui l'accompagne se fait à partir d'un espace-temps déjà-là avec lequel les adolescents composent bon gré mal gré. C'est alors moins en termes de rupture qu'il faut appréhender l'action des adolescents que de tensions plus ou moins vives entre d'une part les temps contraints et le temps à soi, d'autre part le besoin de mobilité. Conquérir du temps libre et devenir mobile supposent de la stratégie pour défendre ses intérêts. Les stratégies relatives au temps procèdent d'un souci de maximiser le temps libre et les déplacements qui vont avec. En cela, la *subjectivation* est un balancement de l'individu entre son souci d'émancipation et les différentes formes de contrôle auquel il se soumet.

Par ses pratiques de mobilités urbaines, l'adolescent fait évoluer son rapport au temps et à l'espace. Sur un plan temporel, elles obligent la structure des temps sociaux à se détendre pour concéder une place à une temporalité structurée par des relations sociales spécifiques à la culture adolescente. Sur un plan spatial, les déplacements favorisent l'exploration puis l'appropriation d'espaces urbains éloignés du domicile et de l'école ; ils permettent d'élargir l'horizon géographique, ouvrant ainsi un nouveau champ d'actions possibles qui répondent à leurs demandes. Mais que l'on se penche sur ces demandes, et l'on verra qu'elles ne sont en rien subversives (Zaffran, 2005). Elles ne visent pas la transformation de l'ordre social mais seulement une participation accrue à cet ordre par une mobilité choisie et le libre accès à des sites urbains. Loin de vouloir changer le monde des adultes, les adolescents veulent simplement y participer. Ce monde, ils ne demandent pas à le posséder mais à le voir et le toucher de plus près. C'est là toute l'ambivalence du temps libre : il répond à la quête d'une autonomie revendiquée tout en restant inévitablement articulé aux autres temps sociaux. De ce point de vue, la mobilité est essentielle car elle donne à l'adolescent le sentiment d'être authentique lorsqu'il n'est pas ou ne veut plus être sous l'emprise de l'école, de la famille ou des loisirs organisés. L'affirmation de l'autonomie se réalise ainsi moins dans un combat contre les excès d'encadrement que dans l'effort déployé pour devenir auto-mobile. Ce sont les enjeux de cette mobilité autonome qu'il convient d'analyser à présent. Pour ce faire, nous nous appuyerons sur des résultats quantitatifs produits à partir d'une série de questions sur les pratiques de mobilité. Par croisements successifs, l'enquête donne à voir le solde d'arbitrages entre les contraintes, les aspirations et les capacités d'action des adolescents. Elle permet de situer la mobilité autonome dans le temps et dans l'espace ; enfin, elle met au jour les partenaires et les lieux fréquentés.

III – « L'auto-mobilité » des adolescents : une mesure des enjeux en Île-de-France

Alors que les analyses des pratiques de mobilité sont nombreuses dans les pays nordiques et au Canada (Québec), les travaux sur les mobilités quotidiennes des adolescents sur les aires urbaines

françaises sont rares si on ne considère que ceux clairement problématisés. Ces analyses, en France et dans le monde développé, sont par ailleurs très peu présentes de la littérature sur la mobilité au quotidien des adolescents, 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 portent ces derniers. Notre objet concourt partiellement à cette validation, se référant ainsi à la socio-économie des comportements et plus particulièrement (comme nous l'avons évoqué) à celle initiée par la géographie du temps. La mobilisation de cette dernière, avec l'appui d'un matériau quantitatif dont nous présenterons les limites, nous conduit à cerner l'auto-mobilité des adolescents, à identifier les modalités de sa diffusion dans la population, à repérer quelques vecteurs d'explication du rôle de la mobilité dans la subjectivation.

III.1.- Le quotidien des adolescents franciliens à travers les enquêtes de déplacement

Les données sur la mobilité urbaine 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 DREIF¹. Elle décrit, à peu près tous les dix ans 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 1). 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, concernant 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 ainsi qu'avec son équipement en mode de transport.

L'enquête présente aussi certaines limites dont celle bien évidemment de 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 (voir encadré ci-dessous). Une autre limite importante à rappeler 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

¹ Direction Régionale de l'Équipement de l'Île-de-France.

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 « déambulatoires » ou pérégrinatrices des adolescents ne sont pas repérées dans l'enquête. Cette dernière étant fonctionnelle au sens où la mobilité entre un lieu de départ et une destination est attachée à un seul motif décrit de façon synthétique. Pour confirmer les grandes tendances que nous évoquerons plus bas ou pour faire sens et interpréter en profondeur les résultats établis par cette analyse quantitative, nul doute qu'une enquête qualitative devra être menée.

Données de cadrage sur la mobilité individuelle des adolescents franciliens (Enquête Globale Transport, 2001)

Définition d'un adolescent dans notre travail

Un adolescent est considéré comme tel s'il remplit les critères suivants :

Être âgé de 11 à 18 ans,

Être Scolarisé dans un établissement secondaire (collège, lycée) ;

Ne pas disposer du permis de conduire ;

S'être exclusivement déplacé en Île-de-France le jour de l'enquête.

Sont ainsi exclus de l'échantillon les étudiants, les actifs, les femmes au foyer... âgés de 18 ans ou moins, les scolaires de 11 ans ou plus du primaire, les personnes de 18 ans disposant du permis de conduire, ainsi que ceux ayant réalisé au moins un déplacement avec une extrémité (origine ou destination) en dehors de la région francilienne ;

La base de sondage de l'enquête 2001

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 %-, le reste étant dilué dans des catégories comme : actifs, femmes au foyer, chômeurs).

L'échantillon de 2 240 adolescents composant l'effectif brut de l'EGT 2001 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 ans, et les 15-18 ans ; des regroupements territoriaux et temporels (jour de semaine hors mercredi, samedi, dimanche).

III.2. Les indicateurs

Les principaux indicateurs construits ici découlent en partie d'une "opérationnalisation" de la vision de l'adolescence, dans la mesure où nous cherchons non seulement à quantifier la mobilité mais surtout à la caractériser en termes de temporalités, d'espaces et de modalités dans sa réalisation ainsi qu'en termes d'autonomie. Ces indicateurs relèvent de cinq dimensions :

i. La première est celle de l'interaction sociale : les besoins individuels de 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 tout seul et qu'il a donc pu faire ce choix. Plus précisément, se déplacer seul ici signifie se déplacer sans aucun membre plus âgé de sa famille.

« L'auto-mobilité » est alors 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 par un adulte de la famille) relative (seuls certains déplacements sont accompagnés,) ou nulle. Dans ce dernier cas l'adolescent admet une mobilité entièrement dépendante.

III.3. 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 nombres de parents, l'entrée au collège marquant 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 hebdomadaire 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

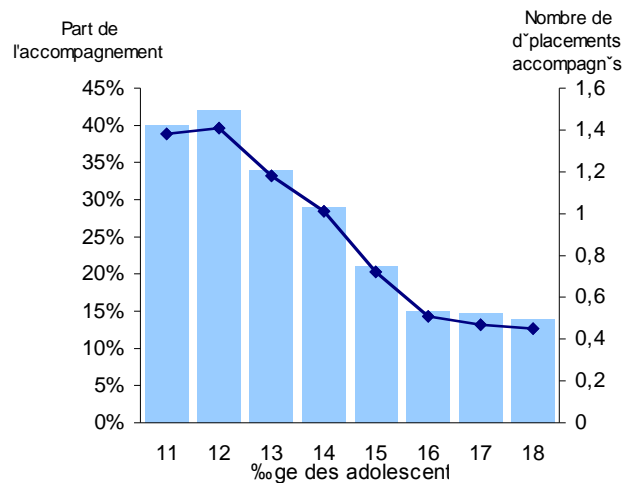
Comparaison du poids de l'accompagnement dans la mobilité des jeunes enfants et les adolescents

| Classe d'âge | 6-10 ans | 11- 18 ans |
|---|----------|------------|
| Part de l'accompagnement dans la mobilité | 73% | 26% |
| Nombre de déplacements accompagnés /jour | 2.25 | 0.87 |

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

Figure 1

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



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). Les travaux menés à partir de cette segmentation valident en effet la pertinence dans les pratiques observées de mobilité sur tous les indicateurs mobilisés pour les caractériser (Tableau 2). On voit aussi que sur un jour de semaine, et donc de scolarisation, la majorité des adolescents (61%) réalisent toute leur mobilité quotidienne « en solo » et appartiennent à la classe « d'auto-mobilité » totale. Néanmoins 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 cependant relativement deux fois plus les plus jeunes que les plus âgés des adolescents. 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 par certaines analyses sur la résistance de la dépendance à autrui comme logique d'action pour se déplacer (Valentine & Mc Kendrick, 1997).

Être ou accepter d'être totalement autonome, totalement dépendant, ou tantôt autonome tantôt dépendant pour se déplacer caractérise des profils de pratiques distinctives en termes d'intensité de mobilité, de variétés dans les motifs et dans les pratiques territoriales. C'est à la description des grands traits des pratiques de la mobilité des adolescents au quotidien que nous consacrons quelques lignes (cf. Tableau 2).

Être autonome dans sa mobilité pour un adolescent, c'est en premier lieu avoir une interaction sociale « normalisée » dans la mesure où, quelle que soit la classe d'âge de l'adolescent, le niveau de mobilité quotidien (3,1 déplacements en moyenne par individu) est de même grandeur que le nombre moyen de déplacements par jour et par individu résidant en Île-de-France. Être autonome est, de ce point de vue, plus favorable que la dépendance totale à autrui qui est associée à des niveaux de mobilité un peu inférieurs ; mais surtout être autonome est beaucoup moins favorable, du point de vue de l'interaction sociale, que d'accepter ou de pouvoir être de temps en temps accompagnés par un adulte de sa famille. Ainsi ***être autonome indique une sous-mobilité de l'ordre de 40% par rapport à une position d'autonomie relative***. Ce constat donne de l'importance à la classification adoptée, notamment pour ceux qui ne peuvent bénéficier de ces accompagnements même occasionnels.

Être autonome c'est aussi avoir ou accepter d'avoir une interaction sociale peu variée, voire la mobilité la moins variée et la plus concentrée sur les trajets domicile-école. Cet état de fait est observé quel que soit l'âge bien que plus fortement ancré chez les plus jeunes « autonomes » qui ne réalisent que 9% de leurs déplacements quotidiens pour d'autres motifs que d'aller à l'école ou revenir à la maison (Tableau 2). Le niveau et la variété de la mobilité quotidienne des adolescents évoluent fortement dès que l'autonomie totale est mise entre parenthèse. Être autonome dans sa mobilité pour un adolescent un jour normal en Ile-de-France, c'est donc pour l'essentiel aller et revenir de l'école. La dominance du temps scolaire dans la structure des temps sociaux se repère ainsi à travers un tel indicateur.

Être autonome repose sur des pratiques de déplacements relevant de la proximité. En relation avec la structure des cartes de scolarisation, les jeunes adolescents complètement autonomes ne parcourent en moyenne que 3,7 kilomètres par jour soit deux fois moins de kilomètres que les jeunes adolescents qui pratiquent l'autonomie relative. Les adolescents plus âgés mais tout aussi autonomes parcourent plus de distances, en rapport avec la localisation des lycées, moins nombreux à être proches que les collèges. Les distances parcourues par les plus grands sont sensibles au statut de l'adolescent établi en termes d'autonomie. Moins ils sont autonomes plus ils font de kilomètres au quotidien, même si au demeurant on constate que les écarts sont beaucoup moins importants que pour les plus jeunes qui sont plus ancrés sur le statut de l'autonomie relative que leurs aînés.

Enfin pour finir ce tableau général, être autonome se conjugue avec de la proximité, et les modes de transport qui participent de cette autonomie, c'est-à-dire la marche pour les plus jeunes et les transports collectifs pour les plus âgés qui sont aussi plus éloignés de leur établissement (Massot

& Proulhac, 2006). L'élargissement qualitatif et territorial de l'interaction sociale des adolescents jeunes ou plus âgés se conjuguent donc avec l'accompagnement en voiture par un membre de la famille, les plus âgés se montrant *a priori* plus réfractaires à se laisser accompagner en voiture.

Au terme de cette présentation - très générale - de l'autonomie de la mobilité, les questions qui émergent touchent aux contextes et aux conditions porteuses de l'autonomie totale ou relative des adolescents : la première vise à répondre à la question du poids des temps sociaux dans la gestion du temps libre, la seconde à la question des espaces de vie et de socialisation dont fait partie la structure sociale, économique et résidentielle parentale.

Tableau 2

La mobilité des adolescents au quotidien selon leur degré d'autonomie dans leurs déplacements

| | Auto-Mobilité Totale | Dépendance totale | Auto-Mobilité relative |
|--|--|---------------------------------------|--|
| Ensemble | 60% | 11% | 29% |
| 11-14 ans | 50% | 16% | 34% |
| 15-18 ans | 74% | 7% | 19% |
| Déplacements /jour/ personne | 3,1 | 2,9 | 4,4 |
| 11-14 ans | 3,1 | 3,0 | 4,4 |
| 15-18 ans | 3,1 | 2,6 | 4,4 |
| % de Déplacements pour motif "Autres que école et retour au domicile" | 12% | 20% | 27% |
| 11-14 ans | 9% | 22% | 25% |
| 15-18 ans | 14% | 18% | 29% |
| Distances parcourues /jour /personne | 6,4 km | 10,1km | 9,3 km |
| 11-14 ans | 3,7 | 9,2 | 7,2 |
| 15-18 ans | 8,3 | 12,3 | 12,9 |
| Répartition modale (% Déplacements./mode) | Marche : 61% T. Public : 36% | Voiture P.: 75% Marche :16% | Marche : 46% Voiture P. : 36% |

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

IV Du poids des contraintes et des capacités à les lever

Comment s'opère la gestion du temps et des contraintes au quotidien ? L'analyse de la construction des activités réalisées hors du domicile des adolescents un jour de semaine (hors mercredi) montre que leur latitude est mince dans le jeu de l'émancipation autonome et ce quel que soit leur profil. Quatre-vingt dix pour cent des adolescents réalisent majoritairement leurs activités personnelles (hors collège ou lycée) en fin de journée, et la fréquence de ces activités dépend donc de leur emploi du temps, de leurs temps de trajets entre leur domicile ou leur lieu de

scolarisation et celui des activités, et des modes de transport à leur disposition. En clair l'emploi du temps et l'accessibilité des lieux sont des déterminants importants de définition des potentiels d' « auto-mobilité » des adolescents.

IV.1 L'emploi du temps scolaire est premier dans la mise en relation des fréquences des activités hors scolaires.

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. De fait c'est à la marge temporelle la plus large qu'est associée la majorité des adolescents (respectivement 59% des plus jeunes et 72% pour les âgés d'entre eux) qui réalisent au moins une activité après l'école. S'ils sont peu nombreux dans cette configuration (5%), ils sont le plus grand nombre à se saisir de cette opportunité et d'autant plus nombreux qu'ils sont plus âgés. 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 et d'apprentissage sont sous l'influence très nette de l'institution scolaire. En 2001, presque un adolescent sur deux vit en grande couronne, seulement 13% des adolescents résident dans Paris et 41% en petite couronne (les départements touchant la Ville de Paris). Ces quelques chiffres ne sont pas anodins. Ils traduisent une sur-représentation importante des adolescents (et donc des familles en général) de 8 points en grande couronne francilienne par rapport à la distribution spatiale de la population francilienne et inversement une sous-représentation des adolescents dans les parties les plus denses et les mieux équipées de la région (- 5 points à Paris et - 3 points dans les départements appartenant à la Petite couronne francilienne). On pourrait penser *a priori* que les territoires de résidence sont fortement clivants pour la pratique des activités scolaires et extra-scolaires des jeunes.

L'analyse de la portée spatiale des activités et des mobilités scolaires et extra scolaires révèlent, pour la très grande majorité des adolescents, une faible amplitude des territoires pratiqués. La portée qui définit l'amplitude du territoire pratiqué et 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 des adolescents constituent des lieux d'ancrage territorial importants sinon très structurants dans la construction de leur autonomie dans 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 l'étendue du territoire varie avec l'âge conformément à la distance d'accès à l'établissement scolaire.

On observe en effet d'une part 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 cette configuration. 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 territoriales 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 résidant dans 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 indépendante des territoires de résidence.

Les constats sur les activités extra-scolaires, dont la répartition géographique n'est pas aussi fortement orchestrée par le politique sur le territoire francilien, se révèlent cependant assez conformes à ceux établis sur la fréquence de l'établissement scolaire. L'âge est un discriminant important de l'étendue du territoire fréquenté au quotidien, et 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, et pour la plupart de leurs activités qui sont par ailleurs aussi proches de leur domicile que de leur lieu d'études. Pour les adolescents résidant en grande couronne, l'étendue des territoires pratiqués pour les activités extra scolaires est plus étendue (de l'ordre de 4 kilomètres du domicile ou de l'école contre 2 kilomètres pour les jeunes résidant dans l'agglomération) et les lieux fréquentés sont plus proches du domicile que du lieu d'études. Ce dernier constat ne signifie pas dans l'absolu un choix plus large d'activités auprès de leur domicile. On pourrait aussi conclure que les activités autour du domicile, plus accessibles car moins gourmandes en temps d'accès, sont valorisées par les adolescents en quête d'autonomie. Ou encore que cette préférence pour la proximité est redevable d'une gestion plus globale du temps pour tous les adolescents et leurs parents, 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 amplitude réduite bien que fortement variable *en relatif* suivant les territoires de vie, les lieux de scolarisation et donc de l'âge.

IV. 2 Les terreaux de l'auto-mobilité au quotidien : les stratégies pour lever la tension de la contrainte temporelle

Si nous acceptons le schéma général d'une contrainte forte de l'agenda scolaire pour une majorité d'adolescents, constatant qu'elle est par ailleurs bien répartie par âge et par territoire résidentiel, il est intéressant de s'attarder plus amplement sur les pratiques extra-scolaires, dont on a observé la variabilité dans l'amplitude territoriale. L'analyse plus fine des pratiques et notamment leurs fréquences et modalités d'accès aux activités 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 et de préciser les destinations de cette auto-mobilité.

C'est ainsi que les dépendances totales à autrui concernent 11% des adolescents, dont 70% sont âgés de 11-14 ans, et 62% résident en grande couronne : autrement dit ils sont relativement deux fois plus nombreux chez les plus jeunes et dans les territoires les moins denses de la région. C'est ainsi que presque 20% des 11-14 ans résidant en grande couronne francilienne sont en dépendance totale, alors que seuls 9% des 15-18 ans le sont à localisation identique. On observe cependant que certains résident à Paris, des plus jeunes exclusivement et se distinguent par une pratique d'accompagnement pédestre ou en transport collectif. 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 très important de la voiture. Pas d'autonomie dans la mobilité, plus de vitesse et plus de distances parcourues sont les traits principaux de ces adolescents qui par ailleurs réalisent un certain niveau d'activités extra scolaires. Ces traits sont certes l'apanage de certains territoires du périurbain francilien tenant de la dépendance à l'automobile, mais si ces territoires sont nombreux ils sont faiblement peuplés (Motte, 2006). De plus 40% des dépendances quotidiennes à autrui s'expriment dans d'autres tissus (petite couronne ou Paris). Il faut alors chercher ailleurs une interprétation de cette dépendance particulière, et notamment dans la disponibilité parentale aussi bien financière que temporelle. Nous constatons en effet que ces adolescents appartiennent deux fois plus souvent à des familles de cadres, ou de professions intermédiaires, possédant deux voitures ou plus et dont un parent ne travaille pas (voir tableau 3). De tels résultats corroborent ceux de A. Polacchini (1997) qui conclut que l'accompagnement des enfants est « le sport préféré des ménages monoactifs ». (...) L'accompagnement est une pratique qui se prolonge plus longtemps 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, et favorise sa prolongation pour quelques adolescents plus âgés quand bien même le contexte territorial permet à d'autres d'être autonomes. La dépendance à autrui des jeunes est donc une construction familiale, plus ou moins contrainte par le territoire, les temporalités et favorisée par un contexte familial porteur auquel les adolescents notamment les plus âgés donnent du crédit.

Tableau 3

Caractéristiques familiales des jeunes selon leur profil d'auto-mobilité

Répartition des adolescents (en %) selon leur degré d'autonomie

| | Total | 11-14 ans | 15-18 ans | Zone centrale | Zone extérieure |
|--|-------|-----------|-----------|---------------|-----------------|
| Aucun accompagnement | 61% | 50% | 74% | 65% | 55% |
| Un déplacement accompagné | 11% | 13% | 8% | 11% | 11% |
| Au moins deux déplacements accompagnés | 28% | 37% | 18% | 24% | 34% |

Répartition des adolescents (en %) autonome et dépendant selon les caractéristiques de la famille

| | Ha + Fa | Monoactif | Monoparental |
|-----------------------------|---------|-----------|--------------|
| Exclusivement « autonome » | 58% | 60% | 70% |
| Exclusivement « dépendant » | 11% | 14% | 9% |
| Autres adolescents | 31% | 26% | 21% |

Répartition des adolescents (en %) autonome et dépendant selon la motorisation des ménages

| | 0 voiture | 1 voiture | 2 voitures ou + |
|-----------------------------|-----------|-----------|-----------------|
| Exclusivement « autonome » | 83% | 64% | 50% |
| Exclusivement « dépendant » | 5% | 9% | 16% |
| Autres adolescents | 12% | 27% | 34% |

Répartition des adolescents (en %) autonome et dépendant selon la catégorie sociale du ménage

| | artisan, com. | cadre | prof. int. | employé | ouvrier |
|-----------------------------|---------------|-------|------------|---------|---------|
| Exclusivement « autonome » | 58% | 53% | 57% | 65% | 69% |
| Exclusivement « dépendant » | 16% | 14% | 15% | 7% | 8% |
| Autres adolescents | 26% | 33% | 28% | 28% | 23% |

IV.3 L'autonomie totale, pratique majoritaire mais très différenciée

L'autonomie totale pour réaliser ses activités et sa mobilité est une pratique répandue. Elle concerne 60% des adolescents au quotidien. Elle est cependant très clivée par toutes les dimensions des pratiques de mobilité jusque-là abordées. En effet elle est fortement corrélée à l'âge, mais aussi fortement dépendante des territoires et de leur densité, et des contextes familiaux. Une entrée par la classe d'âges est ici privilégiée.

Tableau 4

Caractéristiques des mobilités quotidiennes des adolescents selon leur classe d'âge et leur localisation résidentielle

| | 11-14 ans | | | | 15-18 ans | | | |
|----------------------|-----------|--------|-----------------|-----------------|-----------|---------|-----------------|-----------------|
| | Ensemble | Paris | Petite Couronne | Grande Couronne | Ensemble | Paris | Petite Couronne | Grande Couronne |
| Déplacements/jour | 3,51 | 3,28 | 3,71 | 3,42 | 3,36 | 3,68 | 3,43 | 3,22 |
| Distances/jour | 5,7 km | 3,3 km | 4,6 km | 7,2 km | 9,5 km | 6,5 km | 7,3 km | 12,0 km |
| Budget-temps/jour | 54,6 mn | 48,3mn | 55,8 mn | 55,1 mn | 76,4 mn | 75,4 mn | 75,9 mn | 77,1 mn |
| Modes de transport | | | | | | | | |
| 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% |
| % Ados. Mobile | 98% | 99% | 99% | 98% | 98% | 99% | 97% | 98% |
| Profil individuel | | | | | | | | |
| 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

Un adolescent sur deux âgé de 11 à 14 ans est entièrement autonome (Voir tableau 4). L'échelle de variation de ce rapport est de 16 points : les parisiens sont en effet 63% dans cette configuration contre 46% des jeunes résidant en grande couronne. Les jeunes adolescents parisiens relativement plus nombreux à être autonomes 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, mais utilisent aussi les transports publics, plus mobilisés par eux que ceux 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 une auto-mobilité, un apprentissage au quotidien de la ville malgré les tensions temporelles. Les contextes de banlieue, y compris ceux de la petite couronne sont moins favorables à cette construction, les adolescents y sont nombreux à être autonomes et leur niveau d'activités extra-scolaires est très inférieur à celui des parisiens. Ce 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 en vingt ans sur tous les territoires sauf à Paris. Les emplois du temps scolaire n'ayant pas évolué les questions restent ici ouvertes : des parents plus disponibles, et des craintes sur la sécurité dans les transports publics sont de nature à expliquer les 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 des pratiques différente de la précédente. En effet si les 15-18 ans sont 74% à être autonomes, ils sont 90% parmi les jeunes parisiens, encore 77% en petite couronne, et plus que 68% en Grande Couronne francilienne (soit un écart de 22 points). Les grands adolescents parisiens autonomes, comme les plus jeunes, sont plus autonomes que les autres et réalisent aussi plus d'activités extra scolaires et de déplacements pour les réaliser, mais dans un rapport supérieur : ils pratiquent en effet trois fois plus d'activités extra-scolaires que leurs pairs résidant en Grande Couronne, mobilisent moins de temps, accomplissent moins de distances, et utilisent plus souvent les transports collectifs que les résidents de 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.

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 distance au centre, et les contextes familiaux.

L'autonomie décroît et avec elle le niveau de mobilité. 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 adolescents les plus âgés. Ces derniers ont préservé leur autonomie et leur niveau de mobilité et les jeunes lycéens parisiens n'ont pas augmenté les leurs. Les plus grands adolescents maîtrisent l'auto-mobilité acquise. Ces inégalités se traduisent par des expériences différentes pour les uns et les autres. Alors que pour les parisiens, l'expérience d'auto-mobilité est 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, l'expérience de l'auto-mobilité se concentre pour eux sur le trajet scolaire et les pérégrinations autour du domicile pour faire 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

(cf. Tableau 3). 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 car leur mobilité est de proximité et faites de trajets à pied plus récurrents. Pour les plus âgés et les plus éloignés, le risque social de cette autonomie limitée réside dans le sentiment d'exclusion qu'elle peut générer, les différences entre adolescents étant conséquentes.

IV.4 Les autonomies relatives : les compromis familiaux sont la règle, le risque de frustration réel pour les plus âgés

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. Comme les deux univers de pratiques précédemment analysées la localisation résidentielle des jeunes jouent fortement pour cliver cette population en autonomie relative (Tableau 3). Ce qui apparaît fortement dans notre analyse est que les écarts de représentation dans la population de l'autonomie relative en fonction de leur localisation résidentielle sont beaucoup plus prononcés pour les plus âgés que les plus jeunes, comme ils l'étaient pour l'autonomie totale. Ainsi parmi les parisiens âgés de 15 à 18 ans, seuls 11% sont en autonomie relative alors que parmi leurs pairs de grande couronne ils sont 23% dans ce cas. 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 familiale voire sociétale en termes de sécurité et d'activités extra-scolaires auxquelles les plus jeunes sont soumis. Pour les plus âgés, l'interprétation ne peut être que différente : en effet la pratique d'autonomie relative est sporadique à Paris, et la dépendance totale inexistante alors que l'autonomie relative devient majoritaire et induit la réalisation d'activités extra-scolaires et des pratiques de mobilité. Nous sommes pour les plus âgés dans une situation de donnant-donnant avec leurs parents. Les jeunes acceptent de se faire accompagner exclusivement pour leurs « loisirs et affaires personnelles » faute de ne pouvoir faire autrement, notamment en temps d'accès. Tous les jeunes ne sont pas en situation de ce donnant-donnant et de compromis dans la construction autonome : à l'inverse des situations de dépendance totale, 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 y compris les foyers bi-actifs.

Pour les jeunes, et notamment pour les plus âgés résidant en grande banlieue, l'autonomie relative est synonyme certes d'un compromis familial, mais d'un compromis à forte valeur ajoutée. Rappelons que cette autonomie relative, construite en famille, place ces adolescents parmi les plus mobiles de la région francilienne, y compris parmi les plus âgés. Ils sont les plus mobiles et parmi ceux qui réalisent au quotidien le plus d'activités extra-scolaires tout en conservant une gestion de leur temps assez conformes aux autres. Le bonus est important, ce qui nous fait dire que la transaction avec les parents ouvre l'univers de ces jeunes. De cette situation peuvent toutefois émerger des sentiments de frustration puisque l'organisation des uns dépend de celles des autres. Ce qui peut reléguer au loin la spontanéité propre aux pratiques autonomes.

Conclusion

L'ensemble de ces résultats éclaire les raisons pour lesquelles l'auto-mobilité est surtout repérable en fin de semaine, en particulier le samedi. C'est le samedi que l'auto-mobilité est la plus développée et la plus partagée par tous. Ce qui s'explique par un relâchement des contraintes, surtout scolaires, en fin de semaine et des opportunités plus ouvertes de temps libre. Les adolescents et notamment les plus âgés s'engouffrent dans la voie ouverte du temps libéré qui permet aux plus éloignés de pratiquer des activités moins accessibles en semaine. Ce jour de fin de semaine se caractérise néanmoins par une augmentation des mobilités extra-scolaires et une diminution de la part des profils d'autonomie totale donc d'une moindre mobilité. Le samedi, 80% des 15-18 ans font au moins un déplacement alors que le dimanche seuls 60% se déplacent. Les plus jeunes sont plus nombreux à se déplacer au moins une fois le samedi et une fois le dimanche.

Ces derniers se déplacent très souvent avec leurs parents. De sorte que la mobilité des plus jeunes est très normalisée quel que soit le lieu de résidence : priorité est donnée aux loisirs avec les parents (le dimanche 80% des déplacements sont accompagnés et peu de différences entre les zones résidentielles). En revanche, les plus âgés ne suivent que peu leurs parents et donc font moins de déplacements que les plus jeunes. En termes de mobilités et fréquences, d'univers modaux, les écarts sont moins forts le samedi qu'en semaine selon le lieu de résidence. Le dimanche on retrouve les mêmes disparités selon le lieu de résidence non pas en raison de contraintes temporelles mais de fortes indisponibilités de l'offre en grande couronne. Si bien qu'un dimanche les plus âgés de la grande couronne qui sortent sont souvent dépendants de la voiture d'un parent. Les autres rayonnent autour du domicile à pied ou en deux roues. Les écarts le dimanche sont très importants sur le statut d'autonomie mais on remarquera que les grands parisiens toujours plus autonomes et plus mobiles le dimanche ne sont pas pour autant plus nombreux que ceux de la petite ou de la grande couronne à sortir. Le dimanche l'autonomie se construit aussi chez soi quel que soit le contexte familial, social ou résidentiel. De plus alors qu'en semaine il y a très peu de différence de pratiques de l'espace et du temps par sexe, les sorties le week-end sont très différentes entre filles et garçons. Il s'avère en effet que les garçons sortent plus souvent, pratiquent plus d'activités et jouissent d'une autonomie plus grande dans leur mobilité.

Les pratiques nombreuses et variées des grands et des petits parisiens, de loin les plus favorisés dans le contexte de la construction d'une mobilité autonome et de l'ouverture à la diversité urbaine, montrent - tout comme les pratiques observées le samedi - que le relâchement des contraintes est encore aujourd'hui très valorisé par les adolescents. De sorte que, et quoi qu'on en dise, la console et l'internet n'ont pas dévoré leur temps libre.

Ils demeurent cependant des inégalités spatiales et économiques assez fortes entre les jeunes, ces dernières pouvant conduire en l'absence de compromis possible avec les ressources parentales à un sentiment d'exclusion et d'injustice lorsque l'auto-mobilité vient à manquer ou qu'elle rencontre des obstacles à son développement. Car il apparaît somme toute que ce sont moins les lieux à fréquenter qui prennent de l'importance que l'aptitude à s'y rendre seul. Si bien que l'intérêt de l'auto-mobilité n'est pas de se rendre d'un lieu à un autre lieu mais tout simplement de pouvoir s'y rendre et se déplacer librement. Dans ce cas, il faut considérer l'auto-mobilité pour elle-même et non pour ce qu'elle permet de faire. C'est là que se situe la préciosité de l'auto-mobilité, et c'est l'auto-mobilité en soi qui confère au déplacement sa volupté. Être soi à l'adolescence suppose de trouver dans les mobilités choisies les voies de la subjectivation. Or, la façon la plus commune d'aborder l'adolescence consiste à articuler la notion de sujet et d'action.

Dans ce cas, l'adolescent est défini par son individualité, ses actes expriment sa volonté d'autonomie et le désir d'acquiescer son statut d'acteur. Après la lecture de nos résultats, cette définition est trop convenue pour éclairer sous un jour sociologique original les pratiques de mobilité urbaine, et comprendre les raisons pour lesquelles ces mobilités sont un vecteur de la subjectivation. La sociologie ne gagne rien à dire que la mobilité est une condition de l'autonomie tant la relation causale est évidente. En revanche, elle produit de la valeur ajoutée si l'analyse considère que c'est la mobilité en soi qui devient liberté et indépendance. En attribuant à l'auto-mobilité une consistance propre, on évite sa réduction par les motivations individuelles et on la rend explicable par elle-même. Ainsi, les mobilités urbaines des adolescents sont appréhendées comme un objet sociologique en soi.

Il importe de souligner que la structuration par le temps scolaire est première alors que la disponibilité des transports vient en second plan. Il convient par ailleurs d'insister sur le fait qu'en région francilienne plus d'un tiers des adolescents résident en grande couronne (un tiers en petite couronne) et que la ségrégation socio-spatiale francilienne s'exerce plus fortement aujourd'hui à partir de la composition des ménages et de la position du chef de famille. En d'autres termes, les jeux du marché immobilier et du logement excluent de plus en plus les familles du cœur de l'agglomération et dessinent une ville à trois vitesses (Donzelot, 2004), une ville qui en plus de poser la question de la gentrification, la relégation et la périurbanisation pose inévitablement le problème de la mobilité : mobilité choisie, mobilité contrainte, mobilité avantageusement réduite.

Ce nouveau regard porté sur les mobilités contraintes et l'auto-mobilité interroge en dernière instance les politiques de transport. Ne faudrait-il pas les repenser dans le sens d'une possibilité offerte aux adolescents de disposer d'un temps libre qui supporte toutes les formes d'auto-mobilités sans pour autant être un temps désocialisé ? Dans ce dessein, une condition doit préalablement être remplie : que la mobilité et la fluidité dans des espaces de résidence fortement disjoints constitue le cœur de cette politique. Non une mobilité servie par une politique tarifaire avantageuse que nous savons déjà bien établie mais inefficace si elle vise la parfaite mobilité des adolescents. C'est peut-être une partie de l'enjeu de la politique des transports que de parvenir à allier mobilité et adolescence sans que cette alliance ne soit pensée dans l'unique souci de régulation voire de contrôle. Or, c'est bien ce type d'alchimie qui fait apparaître la résignation, la frustration voire l'exclusion.

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,

BHAT R. C., LOCKWOOD A., 2004, « On distinguishing between physically active and physically passive episodes and between travel and activity episodes: an analysis of weekend recreational participation in the San Francisco Bay area », *Transportation Research Part A* 38, pp 573- 592,

DE CONINCK F., 2006, La construction de l'espace et du temps par les individus et les ménages : le cas des déplacements liés au travail, Document de travail, LVMT, 25 pages

- de SINGLY F., 2001, Se déplacer en ville quand on a entre dix et treize ans, , rapport de recherche pour l'Institut pour la ville en mouvement,
- DE SINGLY F., 2001, « La liberté de circulation de la jeunesse », Institut pour la ville en mouvement,
- DONZELOT J., 2004, « La ville à trois vitesses : gentrification, relégation, périurbanisation », *Esprit*, n° 3-4, mars-avril, pp. 14-39.
- FOUCAULT M., 1975, *Surveiller et punir*, Paris, Gallimard
- GAUTHIER M., BOILY C., 2001, « Les modes de vie et les pratiques culturelles des jeunes : homogénéisation de la culture et individualisation des pratiques ? », *Loisir et société / Society and Leisure*, vol, 24, numéro 2, Presses de l'Université du Québec, pp, 431-451,
- Giddens A., 1987 (1984), *La constitution de la société*, Paris, Puf,
- HÄGERSTRAND T., 1970, "What about people in the regional science ?", in *Papers in regional Science association*, n°24,pp7-21
- JONES P, et al., 1990, *Developments in Dynamic and Activity-Based Approaches to Travel Analysis*, Avebury, Oxford Studies in Transport, England, 1990, 465p,
- KAUFFMAN V., FLAMM M., 2002, « Famille, temps et mobilité, Etat de l'art et tour d'horizon des innovations », Recherche réalisée à l'intention de la CNAF et de l'IVM, 75 p,
- KLOCKNER D., 1998, « Analyse des pratiques d'accompagnement des enfants et de leurs conséquences », *Recherche Transports Sécurité*, n° 59, pp, 17-32,
- KOKOREFF M., « L'espace des jeunes, Territoires, identités et mobilité »,
- 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
- 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,
- MASSOT MH., CRAGUE G., AGUILERA., 2006, Les mobilités liées au travail : réalités et perspectives, Rapport de contrat pour le groupe 1 du PREDIT 3.
- MASSOT MH., ORFEUIL JP., 2006 « Mobilité résultante et Mobilité organisatrice : les paradigmes au service de la compréhension des transformations urbaines »,

- MASSOT MH., ROY E., 2004, Lieux de travail, lieux de résidences : vingt-cinq ans d'évolution de la distance au travail, Rapport de Contrat pour l'ADEME, 150 pages,
- MAURIN É., 2004, Le ghetto français, La République des Idées, Seuil., 94 pages.
- OHL F., 2001, « Les usages sociaux des objets : paraître « sportif en ville », *Loisir et société / Society and Leisure*, vol, 24, numéro 1, Presses de l'Université du Québec, pp, 111-136,
- ORFEUIL J.-P., 1995, « Vers la nourrice, l'école, l'université, Les déplacements réguliers avant la vie active », rapport INRETS-DEST,
- ORFEUIL JP, (dir.), 2004, Transports, pauvretés, exclusions, Pouvoir bouger pour s'en sortir, Editions de l'Aube, Paris, 2004, 181p
- POLACCHINI A., 1999, Documents de travail, INRETS, sous la direction de JP,Orfeuil
- RAPOPORT B., LE BOURDAIS C., 2001, « Temps parental et formes familiales », *Loisir et société / Society and Leisure*, vol, 24, numéro 2, Presses de l'Université du Québec, pp, 585-617,
- 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,
- VULTUR M., 2005, « Les valeurs des jeunes et leur rapport aux institutions, Quelques pistes de réflexions pour l'intervention et la prévention », Observatoire Jeunes et Société, Institut National de la recherche scientifique, 15 p,
- WENGLANSKI S, 2003, *Une mesure des disparités sociales d'accessibilité au marché de l'emploi en Ile-de-France*, thèse de doctorat nouveau régime, en urbanisme, aménagement et politiques urbaines, IUP-Université de Paris XII -Val de Marne
- 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., 2001, « Le temps scolaire, le temps libre et le temps des loisirs : comment réussir au collège français en s'engageant dans la course des temps sociaux », *Loisir et société / Society and Leisure*, vol, 24, numéro 2, Presses de l'Université du Québec, pp, 137-160,
- ZAFFRAN J., 2005, *Monter en âge, descendre en ville* in Montulet B, & al., *Mobilités et temporalités*, Bruxelles, Presses Universitaires de Bruxelles, pp, 53-64,
- ZAHAVI Y., (1974), *Traveltime Budgets and Mobility in Urban Areas*, U,S, Department of Transportation, Washington, may 1974, 81p,
- ZEIJL E., DU BOIS-REYMOND M., TE POEL Y., 2001, « Young adolescents' Leisure Patterns », *Loisir et société / Society and Leisure*, vol, 24, numéro 2, Presses de l'Université du Québec, pp, 379-402.