



# Mobilité quotidienne des jeunes : Quelles évolutions dans les programmes d'activités extra-scolaires ?

Lionel Kieffer, Frédéric Audard

## ► To cite this version:

Lionel Kieffer, Frédéric Audard. Mobilité quotidienne des jeunes : Quelles évolutions dans les programmes d'activités extra-scolaires ?. MSFS, Mar 2014, Lille, France. halshs-01149398

**HAL Id: halshs-01149398**

**<https://shs.hal.science/halshs-01149398>**

Submitted on 6 May 2015

**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.

## **Mobilité quotidienne des jeunes : Quelles évolutions dans les programmes d'activités extra-scolaires ?**

KIEFFER Lionel<sup>1</sup>, AUDARD Frédéric<sup>2</sup>

<sup>1</sup> Doctorant, Aix-Marseille Université, CNRS, UMR 7300 ESPACE, 13621 Aix-en-Provence, [lionel.kfr@gmail.com](mailto:lionel.kfr@gmail.com)

<sup>2</sup> Maître de Conférences, Aix-Marseille Université, CNRS, UMR 7300 ESPACE, 13621 Aix-en-Provence, [frederic.audard@univ-amu.fr](mailto:frederic.audard@univ-amu.fr)

**Mots clés** : *Mobilité estudiantine, motifs secondaires, activités extrascolaires.*

L'évolution des mobilités quotidiennes en France posent une série d'interrogations sur les changements de pratiques spatiales des individus. Les nouvelles études basées sur les programmes d'activités (*activity-based*) apportent un éclairage supplémentaire sur les logiques et de construction des sorties des individus au cours d'une journée [Chardonnel, 2010].

Les enquêtes mobilité permettent d'obtenir des informations capitales qui nous permettent de recréer les programmes quotidiens des individus. Notre étude repose sur l'exploitation de l'enquête ménage-déplacement de l'aire métropolitaine toulonnaise réalisée en 2007-2008 selon la méthode Certu [1998].

Les pratiques de mobilité quotidienne se résument parfois dans l'imaginaire à un enchaînement mécanique de déplacements préprogrammés, selon une conduite de vie [Flamm, 2004]. Cette ritualisation des déplacements est un phénomène qui touche les populations de différentes façons. Les pratiques routinières concernent principalement deux tranches de populations à savoir les actifs et les étudiants. En effet, ces deux catégories de populations doivent réaliser chaque jour une série de déplacements contraints par la nature de leur activité. L'obligation d'être présent sur le lieu de travail ou d'étude constitue la colonne vertébrale du programme d'activités. Si le champ d'étude de la mobilité des actifs autour du déplacement domicile-travail est largement couvert, le constat est moins évident pour la population étudiante.

Bien souvent, la mobilité des enfants est reliée à celle des parents au sein du ménage. Ce constat est de moins en moins évident au fur et à mesure que l'enfant grandit. En tenant compte des contraintes posées par une base EMD<sup>1</sup>, notre population est composée de 1 650 individus de 5 à 17 ans. Les déplacements motorisés de cette part de la population ne peuvent être fait que dans deux situations ; en deux-roues motorisées de moins de 150 cm<sup>3</sup> ou bien en tant que passager d'un véhicule conduit par un individu majeur. Si le premier cas n'est pas le plus répandu (5,7% des cas), l'autre est divisé entre les déplacements en tant que passager d'un véhicule personnel et des transports en commun. Public largement majoritaire des

---

<sup>1</sup> Une EMD enquête uniquement les membres du ménages âgés de 5 ans et plus lorsque celle-ci est réalisée en face à face [Certu, 1998].

transports en commun varois qui les acheminent sur leur lieu d'étude, les jeunes se déplacent également beaucoup à pied. D'un point de vue modal, on observe donc plusieurs phases :

- De 5 à 10 ans : Des déplacements en tant que passager d'un véhicule personnel ou pédestre.
- De 10 à 14 ans : Augmentation significative de la part modale des transports en commun corrélée avec l'entrée dans le cycle secondaire de l'enseignement. Les distances au lieu d'étude augmentent, en particulier pour les résidents des zones rurales. Les déplacements à pied restent toutefois très importants.
- De 14 à 17 ans : La seule évolution constatée est l'accès à la conduite de deux-roues motorisé qui encore une fois ne pose pas de bouleversement modal majeur, la position de passager (voiture ou car) reste avec la marche majoritaires.

Les possibilités modales évoluent rapidement quand l'enfant grandit, les motifs changent aussi. Si les études restent la principale occupation tout au long du cursus scolaire, rythmant leur quotidien entre 4 et 10h de la journée d'un étudiant, d'autres déplacements pour des motifs différents viennent s'ajouter. Le gain d'autonomie avec l'âge ouvre la possibilité à de nouveaux déplacements pour des motifs plus variés [Massot et Zaffran, 2007]. Il n'est alors plus judicieux de parler de migrations pendulaires pour cette tranche de la population où plus du quart de leurs déplacements concernent des motifs non-scolaires (42% s'il l'on exclut les retours au domicile).

La question de la routine pour les jeunes prend alors toute son importance. Dans une communauté d'agglomération comme celle de Toulon où zones urbaines côtoient des territoires nettement plus ruraux, quelles sont les possibilités pour les étudiants ? Dans quelle mesure peuvent-ils sortir de leur routine quotidienne du déplacement domicile-études ? De plus, ces interrogations concernent également les parents qui restent dans 46,1% des cas, les « chauffeurs » attitrés de leur progéniture. Il sera donc également intéressant d'observer les interactions entre ces deux générations et les stratégies de mobilité et d'organisation qui en découlent.

Mieux observer et comprendre les besoins de mobilité de ces « captifs » de la mobilité, en particulier sur de moyennes et longues distances permet également aux collectivités de mieux adapter leur offre de transports en commun pour une population déjà certes acquise à sa cause mais qui constitue un potentiel réservoir de demande en dehors des heures scolaires.

### Bibliographie :

CERTU (1998), L'enquête ménages déplacements "méthodes standard", CERTU, 295 p.

CHARDONNEL S. et al. (2010), « Analyser les routines dans les emplois du temps par la mesure des concordances d'actogrammes », in Banos A. et Thevenin T. (dir.), Mobilités urbaines et risques des transports, Traité IGAT, Hermès publications Paris : Lavoisier, pp.23-50.

FLAMM M. (2004), « *La mobilité quotidienne dans la perspective de la conduite de vie* », dans Kaufmann V., Montulet B. (dir.), *Mobilités, fluidités,...libertés ?*, publications des facultés universitaires Saint-Louis Buxelles, pp.71-98

MASSOT M-H, ZAFFRAN J. (2007), « *Auto-mobilité urbaine des adolescents franciliens* », in *Espace populations sociétés*, 2007/2-3, pp.227-241.