

INJEP NOTES & RAPPORTS

■ **Septembre 2025**
■ INJEPS-2025/13

Mobilités quotidiennes des jeunes : des pratiques à la mise en œuvre des politiques publiques

Revue de littérature – SYNTHÈSE

ÉTUDES ET RECHERCHE

■ Camille DUGRAND, chargée d'études et de recherche,
INJEP

Cette revue de littérature porte sur les mobilités quotidiennes des jeunes en France.

Inscrites au cœur de la vie ordinaire des individus, les mobilités quotidiennes constituent un enjeu majeur des sociétés contemporaines qui influe sur l'accès aux droits, à la formation, à l'emploi, aux loisirs, aux services publics. Souvent associées à l'autonomie et à la liberté, les mobilités sont aussi parfois sources d'épreuves et de contraintes (Bacqué, Fol, 2007 ; Oppenchain, 2011). Elles soulèvent également d'importantes inégalités sociales et territoriales, façonnées par des facteurs multiples (âge, genre, territoire, classe et position sociales, structure familiale). Face à de tels enjeux, puis devant l'urgence de la transition écologique, les politiques de mobilité en France ont connu d'importantes évolutions récemment illustrées par la loi d'orientation des mobilités (LOM) de 2019, qui tente de concilier « droit aux mobilités » et impératifs environnementaux.

Cette revue, couvrant principalement la période 2000-2020, mobilise diverses disciplines (sociologie, géographie, histoire, science politique) pour examiner les expériences mobilitaires des jeunes, leurs pratiques, les contraintes qu'ils et elles rencontrent, leurs rapports et leurs représentations à l'égard des enjeux de mobilité et de déplacements. Elle met en lumière le rôle crucial des mobilités quotidiennes dans la socialisation et la construction identitaire des jeunes (Devaux, Oppenchain, 2012), tout en révélant les inégalités qui structurent leurs expériences, entraînant d'importantes répercussions sur de multiples aspects de leur vie : sociabilité, rapports aux espaces publics, accès à la formation, à la santé et aux droits.

L'étude se présente sous la forme d'une série de questions déclinées au sein de deux chapitres : le premier définit les concepts et méthodes d'analyse des mobilités géographiques avant d'aborder l'évolution et la structuration de ce domaine des politiques publiques. Le second chapitre présente un état des connaissances sur les pratiques mobilitaires des jeunes puis sur l'action publique en matière de mobilités juvéniles, révélant combien l'étude de ces politiques publiques demeure un champ encore à construire.

Les mobilités quotidiennes dans la recherche et dans l'action publique : de quoi parle-t-on ?

La notion de « mobilités quotidiennes » ne fait pas l'objet d'une définition consensuelle tant dans le champ académique que politique. Chercheurs et chercheuses s'accordent généralement pour l'inscrire dans le champ plus large des mobilités « géographiques » ou « spatiales », mais l'usage de ces notions suscite divers débats scientifiques (Gallez, Kaufmann, 2009 ; Vincent-Geslin, Authier, 2016 ; Belton-Chevallier *et al.*, 2019).

Pour clarifier ce concept, plusieurs typologies ont été proposées, notamment celle qui distingue les mobilités selon leur temporalité (courte/longue) et le rapport au bassin de vie (interne/externe) (Gallez, Kaufmann, 2009). Selon les définitions suggérées dans la littérature scientifique, les mobilités quotidiennes se caractérisent principalement par leur caractère répétitif, leur brièveté et leur inscription dans un espace local (Massot, 2013). Elles constituent encore « l'ensemble des pratiques de déplacements d'une population dans son cadre habituel » (Segaud *et al.*, 2003), celui-ci pouvant s'avérer plus ou moins géographiquement étendu.

Quelles disciplines des sciences humaines et sociales s'intéressent aux mobilités quotidiennes ?

Jusqu'aux années 1980, l'étude des mobilités quotidiennes était dominée par les sciences de l'ingénieur et l'économie, privilégiant une approche technique principalement centrée sur l'étude des flux de biens et de personnes, ainsi que sur les questions d'infrastructures et d'accessibilité aux modes de transport (Gallez, Kaufmann, 2009). La sociologie francophone n'investit ce domaine qu'à partir des années 1980, notamment grâce aux travaux de Michel Bassand et Marie-Claude Brulhardt (1980) qui invitent à considérer l'ensemble des mobilités spatiales (migrations, mobilités résidentielles, déplacements pendulaires, mobilités liées aux loisirs, au travail...) comme un système cohérent qui structure la société. Parallèlement, l'émergence de la socioéconomie des transports marque la volonté d'analyser les facteurs individuels qui influencent la demande de déplacements en croisant des approches issues de l'économie, de la géographie et de la sociologie (Haumont, 1980 ; Lassave, Haumont, 2001). Progressivement, le terme « mobilité » remplace les notions de « flux » ou de « déplacements », illustrant l'intention croissante d'articuler les dimensions techniques et sociales dans l'appréhension des mobilités quotidiennes.

Depuis les années 2000, les mobilités quotidiennes sont devenues un objet prisé par diverses disciplines des sciences sociales (économie, urbanisme, géographie, sociologie, histoire, science politique), favorisant le développement d'approches interdisciplinaires qui prennent en compte les dimensions spatiales et sociales des mobilités (Bonnet, Desjeux, 2000 ; Belton-Chevallier *et al.*, 2019).

Sur quelles méthodes s'appuient les travaux qui portent sur les mobilités quotidiennes ?

Les recherches sur les mobilités quotidiennes s'appuient sur une diversité de méthodes tant quantitatives que qualitatives (Vincent-Geslin *et al.*, 2019).

Les approches quantitatives reposent sur plusieurs sources statistiques majeures : recensements de population, enquêtes Emploi du temps (EDT) de l'INSEE, Enquêtes mobilités des personnes (EMP)¹ et Enquêtes mobilités certifiées CEREMA (EMC²)². Ces enquêtes permettent notamment de recomposer la mobilité individuelle des personnes et de comparer les pratiques au sein des agglomérations et entre elles. Elles omettent toutefois des variables sociologiques importantes (origine sociale, trajectoires résidentielles des individus) et ne permettent pas d'accéder au vécu des personnes (Belton-Chevallier *et al.*, 2019). Les approches qualitatives cherchent quant à elles à saisir le sens donné aux expériences de déplacements grâce à des entretiens, des récits de vie et des observations ethnographiques qui offrent notamment d'analyser les « trajectoires mobilitaires » des individus, l'évolution de leurs pratiques tout au long de l'histoire de vie (Cailly *et al.*, 2022).

¹ Ces enquêtes sont réalisées par le service de la donnée et des études statistiques du ministère de la transition écologique et de la cohésion des territoires en partenariat avec l'INSEE. Menées à l'échelle hexagonale environ tous les dix ans, elles mesurent la mobilité des Français âgés de 6 ans et plus, documentant le parc automobile des ménages ainsi que les déplacements quotidiens et longue distance.

² Le Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (CEREMA) est un établissement public relevant du ministère de la transition écologique et de la cohésion des territoires dont le rôle est d'accompagner les collectivités territoriales en matière d'élaboration, de déploiement et d'évaluation de leurs politiques publiques d'aménagement et de transport. Déployées à une échelle locale, les enquêtes EMC² portent sur plusieurs membres des ménages, à partir de l'âge de 5 ans. Elles recensent tous les déplacements réalisés un jour de semaine et le week-end (motifs, modes de transport, origines/destinations, horaires de départ/d'arrivée).

On observe une tendance à l'« hybridation méthodologique » (Vincent-Geslin *et al.*, 2019) de la part de chercheurs et de chercheuses qui combinent les approches quantitatives et qualitatives, tandis que d'autres intègrent des innovations telle l'exploitation des données numériques, notamment issues de capteurs de géolocalisation (Cailly, Oppenchaim, 2020).

Quels débats et controverses ont accompagné la construction des mobilités quotidiennes comme objet de recherche ?

La construction des mobilités quotidiennes comme objet d'étude a suscité plusieurs controverses scientifiques.

Dans les années 2000, des travaux appellent à un renouvellement des sciences sociales face à l'avènement contemporain d'une « mobilité généralisée » qui, jugent-ils, transforment profondément les structures sociales (Vincent-Geslin, Authier, 2016). Devant ce « tournant mobilitaire » (Urry, 2000), il devient impératif de favoriser les mobilités spatiales, tant celles-ci sont devenues nécessaires à l'émancipation et à l'insertion sociale (Le Breton, 2005a ; Orfeuill, 2015). Certaines et certains appellent même de leurs vœux l'instauration d'un « droit à la mobilité » universel, car les mobilités constituent un prérequis tant pour accéder aux droits que pour réduire les inégalités sociales (Orfeuill, 2011). Ces approches suscitent toutefois des critiques de la part de chercheuses et de chercheurs qui les accusent de présenter à tort l'intensité des mobilités comme un phénomène nouveau et central. De plus, la thèse de la « mobilité généralisée » tend à amalgamer des pratiques hétérogènes tout en occultant les profondes inégalités qui caractérisent les expériences mobilitaires individuelles (Ripoll, 2015). D'autres s'inquiètent encore de l'image survalorisée dont la notion de mobilité se trouve parée, au point qu'elle s'impose comme une nouvelle norme sociale (Fritsch, 2013). L'« idéologie mobilitaire » (Mincke, Montulet, 2019) et l'éloge de la « flexibilité » (Boltanski, Chiapello, 1999) engendrent des formes d'injonction et de stigmatisation envers les populations jugées les moins mobiles (Borja *et al.*, 2014 ; Ripoll, 2015), en même temps qu'elles nient les ressources d'entraide et d'insertion sociale recelées par la proximité et l'ancrage local (Fol, 2009). Le « droit à la mobilité » évacuerait enfin les atteintes économiques, sociales et sanitaires, engendrées par certaines mobilités, qui relèvent de la contrainte (Bacqué, Fol, 2007).

Les concepts de « capital de mobilité » (Kaufmann *et al.*, 2004 ; Ollivro, 2005) puis de « motilité » (Kaufmann, Widmer, 2005 ; Gallez, Kaufmann, 2009) suscitent également des critiques. Associant le capital mobilitaire à la détention de « compétences » et de « potentiels » inégalement répartis dans la société, ces cadres d'analyse renforceraient les injonctions à la mobilité tout en négligeant la dimension plus centrale des positions sociales (Borja *et al.*, 2012, 2014 ; Fol, 2009). Des chercheurs et chercheuses proposent une approche alternative en analysant les mobilités spatiales comme des « pratiques socialisées et socialisantes » (Devaux, Oppenchaim, 2012) : façonnées par des apprentissages acquis dès l'enfance au sein des espaces de la famille, de l'école et du quartier, les mobilités ont simultanément un effet socialisant, car elles exposent les individus à l'altérité et à de nouvelles expériences qui transforment leurs comportements. Cette double dimension permet de mieux saisir les évolutions des pratiques mobilitaires individuelles au cours de la vie (Cailly *et al.*, 2022).

Quelles évolutions caractérisent la prise en compte des enjeux de mobilité et de transport par les pouvoirs publics ?

Un ensemble de travaux en histoire et en science politique permettent d'appréhender la manière dont la question des transports et des mobilités quotidiennes s'est imposée comme un objet politique (Guigueno, Flonneau, 2009 ; Baldasseroni *et al.*, 2022).

Dans l'après-guerre, à mesure que l'accès à la motorisation individuelle se démocratise, les politiques publiques favorisent d'abord la « joyeuse conquête automobile » (Orfeuill, 2013) en portant l'accent sur le développement des réseaux d'infrastructures routières (Huré, 2020). Les années 1960-1970 marquent un tournant avec l'émergence de contestations du « tout voiture » et de politiques locales visant à relancer les transports collectifs (Huré, 2022 ; Féré, 2013). Les années 1980 voient la concrétisation du « droit au transport » avec la loi d'orientation des transports intérieurs (LOTI 1982) qui précise également les compétences des collectivités territoriales. La prise en compte des inégalités d'accès aux transports constitue un objectif majeur de l'action publique (Féré, 2013). Les années 1990 mettent ensuite l'accent sur le « désenclavement » des quartiers populaires : il s'agit d'améliorer la desserte des quartiers prioritaires de la politique de la ville (QPV) et de mieux les relier aux centres urbains dans une approche qui associe la mobilité quotidienne à un vecteur d'insertion sociale et professionnelle (Fol, 2009 ; Féré, Zobèle, 2013 ; Le Breton, 2018). Au tournant des années 2000, le paradigme de la « mobilité durable » s'impose face aux enjeux écologiques (Gallez, 2015).

Aujourd'hui, les politiques publiques de mobilité sont confrontées à une « double injonction contradictoire » (Féré, 2012) entre équité sociale (exigence du « droit à la mobilité ») et impératifs environnementaux (réduction des déplacements motorisés) alors qu'une grande partie de la population demeure dépendante à l'automobile, notamment dans les zones rurales et périurbaines. Cette tension fondamentale se heurte à des résistances comme l'a récemment illustré le mouvement des Gilets jaunes en 2018 (Delpirou, 2018 ; Nessi, 2021).

Que nous dit la littérature de la répartition des compétences comme des systèmes d'acteurs impliqués dans les politiques de mobilité ?

Des réformes récentes (lois MAPTAM 2014 ; NOTRe 2015 ; LOM 2019) ont profondément recomposé le paysage des politiques publiques en faisant des régions et des intercommunalités le pivot central de la gouvernance des mobilités (Flonneau *et al.*, 2021 ; Fabry *et al.*, 2023). Cette évolution institutionnelle vise à simplifier un paysage institutionnel fragmenté, à répondre aux engagements environnementaux et à couvrir les « zones blanches » dépourvues d'autorités organisatrices de mobilité (AOM) [Dépigny, Durlin, 2022 ; Flipo, Ortar, 2022]. Impliquant néanmoins de multiples niveaux d'acteurs (élus locaux, État, Union européenne, associations, acteurs privés, mouvements sociaux), la construction des politiques de mobilité se heurte à plusieurs défis majeurs (Huré, 2022 ; Flipo, Ortar, 2022 ; Jacquin, 2021 ; Secours catholique, 2024) : coordination entre acteurs, inégalités d'accès à l'expertise technique entre collectivités, absence d'un modèle économique permettant de déployer des alternatives de mobilité pérennes et équitables sur l'ensemble du territoire.

Les mobilités quotidiennes des jeunes : quelles expériences, quelles pratiques et quelles politiques publiques ?

Les recherches portant spécifiquement sur les mobilités quotidiennes des jeunes sont relativement peu nombreuses. La littérature aborde souvent ces enjeux par le biais d'études sur des thématiques ou des publics spécifiques : mobilités adolescentes ou étudiantes ; pratiques mobilitaires des jeunes résidant en milieu rural, urbain ou périurbain ; rapports au vélo, à l'automobile et au permis de conduire, etc. Cette littérature invite à dépasser tout déterminisme spatial en articulant les dimensions d'âge, de genre, de territoire, de position et de structure familiale afin de mieux saisir la diversité des expériences mobilitaires juvéniles.

Cette diversité d'expériences se reflète aussi dans la répartition des modes de déplacement. En 2022, le CEREMA a publié des données générales sur les pratiques de déplacement des 5-24 ans, montrant que les mobilités quotidiennes des jeunes de 11 à 24 ans se concentrent majoritairement sur les trajets entre domicile et activités, principalement la scolarité puis les loisirs. La marche représente 42 % des déplacements des 11-24 ans, suivie de la voiture (29 %, essentiellement comme passager) et des transports collectifs (24 %). Cette part des transports collectifs atteint 39 % chez les 16-18 ans, avant que la voiture ne redevienne prédominante à partir de 19 ans, notamment chez les jeunes actifs (48 % des déplacements).

Comment l'environnement familial, résidentiel et scolaire dans l'enfance influence-t-il les pratiques de mobilités quotidiennes ultérieures des jeunes ?

Les pratiques de mobilité quotidienne résultent d'un processus de socialisation qui débute dès l'enfance au sein de trois sphères principales : la famille, l'école, le contexte résidentiel (Devaux, Oppenheim, 2012).

Le contexte familial joue un rôle déterminant dans la « transmission d'un univers de mobilité » (Le Breton, 2005b) en façonnant les dispositions, les apprentissages et les représentations des plus jeunes envers les différents modes de déplacement (Kaufmann, Widmer, 2005). Des recherches examinent l'encadrement parental et les étapes d'acquisition de l'autonomie dans les déplacements des jeunes, révélant d'importantes inégalités sociales dans ces processus (Rivière, 2017 ; 2021). La socialisation à la mobilité est également fortement différenciée selon le genre : la « peur sexuée » (Lieber, 2008) liée à la vulnérabilité supposée des adolescentes dans l'espace public conduit à un encadrement plus rigoureux de leurs déplacements, ce qui restreint leur autonomie et influence durablement leur rapport à certains modes de transport comme le vélo ou les transports collectifs (Sayagh, 2018 ; Rivière, 2019).

L'école représente un espace crucial de socialisation à la mobilité. Les trajets quotidiens domicile-école permettent aux jeunes d'acquérir des habitudes spécifiques, de s'émanciper progressivement de la supervision parentale et d'apprendre les règles de l'espace public (Massot-Zaffran, 2007, Granié *et al.*, 2018). La carrière scolaire (passage au collège puis au lycée, fréquentation d'un internat ou d'établissements situés en centre-ville ou en périphérie) est ponctuée de moments clés dans l'évolution des pratiques de mobilité (Devaux, 2015 ; Amsellem-Mainguy, 2021 ; Hugoo, 2022).

Le contexte résidentiel joue également un rôle majeur dans la formation des dispositions envers les mobilités quotidiennes. La configuration spatiale du lieu de vie et la proximité des infrastructures de

transports affectent naturellement les conditions d'apprentissage et l'incorporation d'habitudes de mobilité spécifiques (Kaufmann, Widmer, 2005). Toutefois, les recherches invitent à dépasser une simple opposition entre territoires (urbain/rural) au profit d'une analyse nuancée des contextes sociospatiaux dans lesquels les jeunes grandissent.

Le fait de résider dans des quartiers populaires engendre-t-il des expériences et des pratiques de mobilité juvéniles spécifiques ?

Contrairement à l'image des « quartiers d'exil » (Dubet, Lapeyronnie, 1992) ou « de relégation » (Donzelot, 2004) présentant les quartiers populaires comme des territoires enclavés caractérisés par une faible mobilité de leurs habitants, des études statistiques démontrent que les résidents des QPV ne sont pas moins mobiles que le reste de la population, mais se déplacent différemment, privilégiant la marche et les transports collectifs (Juste *et al.*, 2019). De nombreux quartiers populaires bénéficient d'ailleurs de la proximité d'infrastructures de transports collectifs, favorisant une autonomie plus précoce des jeunes dans l'utilisation de ces modes de déplacement, particulièrement quand ils et elles ont accès à des cartes d'abonnement ou des tarifs préférentiels (Oppenchain, 2016).

Les recherches révèlent une grande diversité dans les pratiques de mobilité des jeunes des quartiers populaires (Oppenchain, 2016 ; Ramadier *et al.*, 2008), montrant des manières d'habiter qui combinent ancrage local et déplacements vers des centralités plus lointaines, notamment commerciales, seuls ou entre pairs (Berthet, 2007 ; Truong, 2012).

Cependant, certaines études mettent en évidence les contraintes qui pèsent sur les mobilités des adolescentes qui vivent dans les quartiers populaires. Elles font face à un contrôle social accru et un encadrement parental plus strict (Rivière, Oppenchain, 2018), limitant leur présence dans les espaces publics de résidence (Clair, 2008) et restreignant leurs déplacements hors du quartier, notamment dans les transports collectifs, à moins d'être accompagnées (Devaux *et al.*, 2016). Ces clivages genrés s'observent également dans la pratique du vélo, plus restrictive pour les filles (Vieille Marchiset *et al.*, 2018 ; Sayagh, 2018). La littérature souligne par ailleurs les inégalités socioterritoriales associées aux socialisations cyclistes adolescentes, les jeunes des QPV se caractérisant par une moindre appropriation du vélo comme mode de déplacement (Sayagh, 2020 et 2022). Les recherches de Nicolas Oppenchain dans des territoires franciliens montrent enfin que les mobilités adolescentes dans les quartiers populaires sont influencées par de multiples facteurs (âge, genre, trajectoires résidentielle et scolaire, dispositions familiales, expériences de discrimination) et évoluent en fonction des événements marquant les parcours individuels (changement d'établissement scolaire, déménagement, début d'insertion professionnelle, relation amoureuse, influence du groupe de pairs...) [Oppenchain, 2016].

Les jeunesses périurbaines sont-elles captives de territoires mal desservis par les transports publics ?

Les espaces périurbains sont souvent présentés comme des territoires de la « dépendance automobile » (Dupuy, 1995) du fait de leur faible démographie, de l'offre limitée de transports en commun et de la dispersion des lieux d'emplois et de services (Orfeuill, 2010). Avant l'obtention du permis de conduire, les jeunes de ces territoires peinent à s'affranchir de la dépendance aux adultes motorisés lorsqu'ils et elles souhaitent se déplacer, si bien que le périurbain peut être envisagé comme faisant obstacle à leur autonomie (Escaffre *et al.*, 2007 ; Aragau *et al.*, 2016). Toutefois cette approche est relativisée par des recherches qui montrent que les jeunes ne sont pas captifs de ces territoires : dès l'adolescence, ils et elles apprennent à composer avec les contraintes locales en alternant explorations de proximité et

déplacements plus ponctuels vers les centralités urbaines grâce à la combinaison de diverses solutions (« parents-taxis », covoiturage, scooter, marche à pied, vélo, gares RER et transports régionaux...) [Didier-Fèvre, 2013 et 2014]. Dans les zones périurbaines comme ailleurs, les pratiques mobilitaires des jeunes varient selon l'âge, le genre, les configurations territoriales et, surtout, selon la classe sociale : celles et ceux issus de milieux favorisés font preuve d'une plus grande motilité grâce à une meilleure maîtrise des codes de mobilité acquise tant par expérience que par mimétisme familial (Didier-Fèvre, 2013).

Les mobilités adolescentes en milieu rural sont-elles réduites, car plus contraintes ?

Malgré la diversité des réalités sociales et géographiques qui caractérisent les territoires ruraux, les jeunes qui y résident partagent l'expérience commune de l'éloignement des services publics, des lieux de formation, des infrastructures de santé, de culture et de loisirs (Djataou *et al.*, 2024). Les contraintes de mobilité qui les affectent sont multiples : offre limitée, voire inexistante, de transports publics, distances importantes, nécessité des déplacements motorisés (Herjna, Mergier, 2020 ; Assouly *et al.*, 2024). Dès lors, se déplacer impose de recourir à des stratégies variées : « parents taxis » (souvent les mères), utilisation de deux-roues motorisés – surtout les garçons – (Renahy, 2005 ; Devaux, 2015), pratique occasionnelle de l'autostop, combinaison de plusieurs modes de transport. Toutefois, le coût financier, physique et psychique des déplacements conduit fréquemment à des renoncements (Amsellem-Mainguy, 2021). Ici encore, plusieurs facteurs structurent les expériences et les pratiques mobilitaires des jeunes : l'âge (absence de permis), le genre (inégalités d'accès à la mobilité), le milieu social (majoritairement populaire), la configuration des territoires (enclavement, manque de transports publics) [*ibid.*]. Les trajectoires mobilitaires adolescentes en milieu rural apparaissent également structurées par les carrières scolaires. Contrairement aux stéréotypes sur l'immobilité des jeunes rurales, celles-ci développent au contraire une mobilité précoce, notamment liée aux impératifs scolaires (ramassage scolaire dès le primaire, internat au lycée) [*ibid.*]. Les mobilités comme les sociabilités juvéniles se transforment et se recomposent au gré des différences d'orientation scolaire : élargissement des mobilités pour celles et ceux, majoritairement issus des classes moyennes, qui rejoignent des filières générales dans des établissements situés en centre-ville, maintien d'un ancrage local pour celles et ceux orientés vers des filières professionnelles, qui s'insèrent dans des réseaux d'entraide et un « entre-soi populaire » (Coquard, 2019 ; Venet, 2017 ; Devaux, 2015).

Quel est le poids des contraintes mobilitaires dans les choix d'orientation des jeunes ? Comment leurs pratiques modales évoluent-elles au moment d'accéder à l'enseignement supérieur ?

Les contraintes et les inégalités de mobilité influencent les choix d'orientation des jeunes. La localisation géographique des établissements de formation, les distances à parcourir, l'offre de transports disponible structurent en partie les aspirations et les décisions des jeunes, notamment celles et ceux issus des milieux populaires et/ou qui résident dans des zones rurales et périurbaines (Faure, 2009 ; Truong, 2013 ; Frouillou, 2014). Pour ceux et celles-ci, poursuivre des études supérieures implique souvent soit un déménagement, soit des trajets quotidiens longs et coûteux, ce qui peut constituer un frein, voire un motif de renoncement à certains cursus (Dupray, Vignale, 2021 ; Fabre, Pawlowski, 2019 ; Assouly *et al.*, 2024). Le coût de la mobilité – financier, affectif et symbolique – pèse particulièrement sur les jeunes des classes populaires en milieu rural où nombreux sont celles et ceux qui optent des formations de

proximité de courte durée, plus adaptées sur le plan économique et favorisant de surcroît une insertion rapide dans le marché du travail local (Coquard, 2019 ; Amsellem-Mainguy, 2021 ; Orange, Renard, 2022).

L'entrée dans l'enseignement supérieur marque par ailleurs une étape importante dans l'évolution des pratiques modales³ des jeunes. Si les étudiants et étudiantes sont globalement d'importants utilisateurs des transports en commun (OVE, 2020), on observe de fortes disparités dans les durées et conditions de déplacement selon les territoires, les conditions matérielles et les réseaux de transport disponibles. Certains développent une grande autonomie dans leurs déplacements, tandis que d'autres demeurent fortement dépendants de l'automobile et du soutien de leurs proches, notamment lorsqu'ils et elles résident et/ou étudient dans des zones périurbaines (Hardouin, Moro, 2014 ; Choplin, Delage, 2011 ; Blanchard, 2014). Dans ce contexte, la mobilité n'est pas toujours synonyme d'émancipation, mais peut devenir une contrainte qui renforce les inégalités d'accès à l'enseignement supérieur.

Les jeunesses contemporaines s'illustrent-elles aujourd'hui plus qu'hier par un rapport contrarié à la conduite automobile ?

L'automobile reste le moyen de transport dominant en France (62,8 % des déplacements) [Lézec, 2022], avec 84,1 % des ménages possédant une voiture (Marchal, 2022). 64 % des 18-24 ans détiennent le permis de conduire (INJEP, 2024), considéré comme un rite de passage vers l'âge adulte et une étape incontournable pour l'insertion professionnelle (Borja *et al.*, 2017). Cependant, l'importance de l'obtention du permis varie selon la structure des territoires, apparaissant particulièrement cruciale dans les zones rurales où la mobilité conditionne l'accès aux emplois, aux services, à l'autonomie vis-à-vis des proches motorisés (Gambino, 2010 ; Pinel, Philippe, 2017).

Depuis les années 2000, on observe une tendance à la baisse du recours à l'automobile chez les 18-30 ans, notamment dans les grandes agglomérations, qui s'explique de diverses manières (Vincent-Geslin *et al.*, 2017 ; Rérat *et al.*, 2016) : contraintes économiques, conscience environnementale accrue, développement des technologies à distance, valorisation des transports alternatifs. Cependant, cette apparente « désaffection » est nuancée par des recherches qui concluent à un report de l'âge d'obtention du permis plutôt qu'à un renoncement définitif (Demoli, 2017). De plus, des disparités importantes persistent selon le territoire (80 % des jeunes ruraux de 18-24 ans sont titulaires contre 50 % dans l'agglomération parisienne), la position sociale (les jeunes actifs sont davantage titulaires que les étudiants), le genre (les hommes obtiennent plus souvent et plus tôt le permis) et la classe sociale (l'obtention tend à se retarder selon les revenus et la capacité d'aide financière des parents) [Bunel, Francou, 2018 ; Demoli, 2022 ; Ravalet *et al.*, 2019].

Quels dispositifs les acteurs en charge des mobilités déploient-ils en faveur des jeunes ?

La littérature sur les politiques publiques de mobilité en faveur des jeunes reste peu étoffée. De fait, peu de mesures leur sont spécifiquement destinées. Toutefois, les jeunes sont souvent inclus dans des dispositifs ciblant les publics dits « captifs » (sans accès à l'automobile ni aux transports publics) et/ou en insertion professionnelle.

³ L'expression « pratiques modales » se rapporte aux habitudes, aux comportements et aux usages liés aux différents modes de transport par les individus.

Dans les années 1990, l'action publique a d'abord privilégié l'amélioration des réseaux de transports collectifs, notamment en milieu urbain, avec une attention portée aux dessertes vers les centres des agglomérations (Féré, 2012). Les politiques se sont ensuite progressivement orientées vers des aides plus ciblées et individualisées, tenant compte de critères tels que l'âge, le lieu de résidence, les ressources ou encore le statut d'insertion (Féré, 2013). Différents dispositifs ont été déployés pour répondre aux besoins de mobilité des jeunes. Ils incluent des solutions de transports adaptées (navettes, covoiturage, transport à la demande, prêt de véhicules motorisés), des actions de formation aux « compétences » de mobilité (lecture de plans, accompagnement dans les transports, sensibilisation dans les établissements scolaires, initiation à la bicyclette) ainsi que des aides financières, notamment pour l'obtention du permis de conduire (Le Breton, 2005a). Des programmes comme le « permis à un euro par jour » ou « 10 000 permis pour réussir » ont ainsi été conçus pour faciliter l'accès à l'emploi, en associant mobilité autonome et insertion professionnelle (Borja *et al.*, 2017). Les évaluations de ces initiatives montrent des effets positifs sur l'accès à l'emploi à long terme, surtout lorsqu'un accompagnement pédagogique vient compléter l'aide financière (ASDO Études, 2013 ; L'Horty *et al.*, 2013 ; Anne *et al.*, 2020).

Néanmoins, plusieurs obstacles limitent l'efficacité des dispositifs d'aide à la mobilité (Secours catholique, 2024 ; Le Breton, 2005 ; Féré, 2013). Le non-recours par les publics visés reste massif, souvent en raison de la complexité, du manque de lisibilité de dispositifs inégalement répartis sur le territoire, mais aussi de leur contingentement et d'une instabilité liée à la dépendance aux financements publics. Basé sur un système de prescription, le mode d'accès constitue également un frein. Enfin, certains travaux critiquent l'approche dominante qui associe systématiquement mobilité et employabilité. Celle-ci peut imposer une injonction à la mobilité coûteuse pour les individus, tout en négligeant d'autres facteurs déterminants, comme les discriminations dans l'accès à l'emploi (Bacqué, Fol, 2007).

Qu'en est-il des politiques de soutien à la mobilité qui s'appuient sur des réductions tarifaires, voire sur la gratuité des transports collectifs ?

Les politiques publiques de mobilité en direction des jeunes reposent souvent sur des dispositifs tarifaires mis en place dans les transports collectifs. Deux approches principales se dégagent : la tarification sociale ou solidaire et la gratuité des transports publics.

Institutionnalisée par la loi SRU de 2000, la tarification sociale impose aux autorités organisatrices de la mobilité (AOM) d'appliquer une réduction d'au moins 50 % pour les personnes à faibles ressources. Ce cadre s'est progressivement élargi et affiné dans de nombreux territoires afin de faciliter l'accès aux transports pour les populations les plus vulnérables (CEREMA, 2022). Pour les jeunes, la tarification sociale ou solidaire prend la forme de réductions variables, marquées par de grandes disparités, allant généralement de 30 % à 70 % selon les contextes locaux (Cour des comptes, 2025). Les rares données disponibles indiquent que l'instauration de tels dispositifs entraîne une augmentation notable de la fréquentation des transports urbains, notamment parmi les étudiants (CEREMA, 2022). Cependant, ces politiques tarifaires restent confrontées à un phénomène de non-recours important. Les causes identifiées sont multiples (Huré, 2022 ; Féré, 2013) : complexité administrative dissuasive, méconnaissance des disponibilités, inadéquation des offres, souvent centrées sur des abonnements mensuels peu adaptés aux usages des personnes précaires généralement contraintes de privilégier l'achat de titres à l'unité.

En parallèle, la gratuité des transports publics s'est développée depuis les années 2010. Initialement mise en œuvre dans de petites villes, elle concerne désormais aussi des agglomérations plus importantes, comme Dunkerque ou Montpellier. Cette gratuité peut être totale (valable pour tous, tout le temps) ou partielle (limitée à certaines périodes ou à certains publics, notamment les jeunes). Elle répond à divers objectifs (Delevoye *et al.*, 2022) : encourager l'usage des transports collectifs, favoriser la transition écologique, réduire les inégalités sociales, lutter contre le non-recours aux droits. Malgré ces ambitions, la gratuité suscite des débats, notamment sur son financement, ses effets réels sur l'environnement, ses impacts sur la santé publique et sa capacité à répondre aux inégalités d'accès territoriales, qu'elle ne résout pas toujours, voire peut aggraver. Les effets de cette politique sur les mobilités des jeunes sont très peu documentés, à l'exception d'une étude qualitative menée à Dunkerque (Calnibalosky, Huré, 2021).

Dans l'ensemble, tant sur les questions tarifaires que sur les politiques publiques de mobilité à destination des jeunes, le besoin de recherches approfondies sur les pratiques de déplacement de ce public apparaît essentiel. De telles recherches permettraient de nourrir une action publique peu étudiée, mieux adaptée aux besoins et au vécu des jeunes usagers (Cour des comptes, 2025).

Conclusion

Cette revue de littérature dresse un état des lieux sur un objet de recherche relativement récent, mais particulièrement riche des sciences sociales. D'abord dominée par l'économie et les sciences de l'ingénieur, l'étude des mobilités quotidiennes s'est ouverte à des perspectives interdisciplinaires. Si les recherches spécifiquement consacrées aux jeunes demeurent rares, la question des mobilités juvéniles traverse de nombreux travaux sur la jeunesse, tant elle reflète leurs aspirations, leurs pratiques, leurs contraintes du quotidien.

L'analyse des mobilités juvéniles permet d'aborder de multiples enjeux : autonomie, socialisation, inégalités sociales et territoriales, accès aux loisirs, à l'éducation, à la formation, rapports à l'environnement. La littérature souligne encore la diversité des expériences comme des contraintes mobilitaires qui affectent les jeunes selon l'âge, le genre, les trajectoires sociales, résidentielles et scolaires.

À l'issue de cet état des lieux, plusieurs pistes de recherches se dessinent, notamment autour des politiques publiques. Il s'agirait d'interroger la manière dont la jeunesse est prise en compte dans la construction des politiques de mobilité au niveau local : comment les collectivités identifient-elles les besoins spécifiques des jeunes ? Comment y répondent-elles en fonction des contextes sociaux et territoriaux ? L'impact des réformes récentes, qui ont renforcé les compétences des intercommunalités et des régions en matière de mobilité comme de jeunesse, mériterait également d'être exploré. Le développement d'études empiriques fondées sur des monographies de territoires constituerait une voie pertinente pour mieux comprendre l'articulation concrète entre politiques de mobilité et politiques de jeunesse. Ces recherches permettraient de documenter les modalités de mise en œuvre des dispositifs, leur circulation à travers les différentes échelles de l'action publique, et leur appropriation par les professionnels de terrain qui accueillent, informent et accompagnent les jeunes au quotidien.

Bibliographie

Anne D., Le Gallo J., L'Horty Y., 2020, « Faciliter la mobilité quotidienne des jeunes éloignés de l'emploi : une évaluation expérimentale », *Revue d'économie politique*, n° 4, vol. 130, p. 519-544.

Amsellem-Mainguy Y., 2021, *Les filles du coin. Vivre et grandir en milieu rural*, Paris, Presses de Sciences Po.

Aragau C., Didier-Fèvre C., Rougé L., 2016, « Enfants, adolescents : des pièces maîtresses du puzzle périurbain », *Les annales de la recherche urbaine*, n° 111, p. 47-52.

ASDO Études, 2012, « Évaluation qualitative de l'expérimentation "10 000 permis pour réussir". Rapport d'évaluation qualitative », Rapport Fonds d'expérimentation pour la jeunesse ([en ligne](#)).

Assouly F., Berlioux S., Delage V., 2024, « Jeunesse et mobilité : la fracture rurale », Rapport, Institut Terram ([en ligne](#)).

Bacqué M.-H., Fol S., 2007, « L'inégalité face à la mobilité : du constat à l'injonction », *Revue suisse de sociologie*, n° 33, p. 89-104.

Baldasseroni L., Faugier E., Pelgrims C. (dir.), 2022, *Histoire des transports et des mobilités en France, XIXe-XXIe siècle*, Paris, Armand Colin.

Bassand M., Brulhardt M.-C., 1980, *Mobilité spatiale*, St-Saphorin, Editions Georgi.

Belton-Chevallier L., Oppenchain N., Vincent-Geslin S., 2019, *Manuel de sociologie des mobilités géographiques*, Tours, PU François Rabelais.

Berthet J.-M., 2007, « Jeunesse périphérique en centre-ville : l'exemple de Lyon », *Sociétés et jeunesses en difficulté*, n°4 ([en ligne](#)).

Blanchard S., 2014, « Mobilités et pratiques de loisirs des étudiants débutants. Le cas de l'Université de Créteil », *Espaces et sociétés*, n° 159, p. 127-146.

Boltanski L. Chiapello E., 1999, *Le nouvel esprit du capitalisme*, Paris, Gallimard.

Bonnet M., Desjeux D. (dir.), 2000, *Les territoires de la mobilité*, Paris, PUF.

Borja S., Courty G., Ramadier T., 2012, « La mobilité serait un capital. Doutes et interrogations », *Forum vies mobiles* ([en ligne](#)).

Borja S., Courty G., Ramadier T., 2014, « Trois mobilités en une seule ? », *EspacesTemps.net* ([en ligne](#)).

Borja S., Courty G., Ramadier T., 2017, « La conduite inégale : le permis de conduire au prisme des sciences sociales », *Recherche, transports, sécurité*, n° 33, p. 41-48.

Bunel C., Francou Q., 2018, « Les aides parentales sources d'inégalités d'accès au permis de conduire », *INJEP Analyses et synthèses*, n°13 ([en ligne](#)).

Cailly L., Oppenchain N., 2020, « Mobilités spatiales : questions de méthodes ! », *EspacesTemps.net* ([en ligne](#)).

Cailly L., Huygue M., Oppenchain N., 2022, « Trajectoires mobilitaires et résidentielles des habitants du périurbain et du rural : des socialisations tout au long de la vie », *Espaces et sociétés*, n° 184-185, p. 17-32.

Calnibalosky J., Huré M., 2021, « Les effets de la gratuité des transports. Les représentations et les comportements de mobilité des jeunes Dunkerquois de 15-25 ans », Rapport de l'Observatoire des villes CEREMA, 2022, « Tarification solidaire dans les transports publics. Retours d'expériences », Rapport d'étude, septembre 2022 ([en ligne](#)).

Choplin A., Delage M., 2011, « Mobilités et espaces de vie des étudiants de l'Est francilien : des proximités et dépendances à négocier », *Cybergeo* ([en ligne](#)).

- Clair I., 2008, *Les jeunes et l'amour dans la cité*, Paris, Armand Colin.
- Coquard B., 2019, *Ceux qui restent. Faire sa vie dans les campagnes en déclin*, Paris, La Découverte.
- Cour des comptes, 2025, « Rapport public annuel. Les politiques publiques en faveur des jeunes. Volume 1 », Cour des comptes ([en ligne](#)).
- Delevoye V., Hasiak S., Huré M., Javary C.-M., Passalacqua A. Poinso P., Vaslin J., 2022, *La gratuité des transports. Une idée payante ?*, Paris, Le Bord de l'eau.
- Delpirou A., 2018, « La couleur des gilets jaunes », *La vie des idées*, 23 novembre 2018 ([en ligne](#)).
- Demoli Y., 2017, « Prendre ou laisser le volant. L'enracinement social de la pratique de la conduite automobile », *Recherche Transport Sécurité*, vol. 33, p. 83-101.
- Demoli Y., 2022, « Des jeunesses au volant ? Les différenciations sexuées du rapport à l'automobile chez les jeunes en France depuis les années 1970 », in Le Breton D. (dir.), *Les jeunes au volant*, Toulouse, Erès, 2022, p. 207-219.
- Dépigny B., Durlin T., 2022, « Une importante recomposition des compétences mobilité des collectivités locales », in CEREMA, *Mobilités du quotidien. Comprendre les années 2010-2020 pour mieux appréhender demain*, Bron, CEREMA, p. 40-43.
- Devaux J., Oppenchain N., 2012, « La mobilité des adolescents : une pratique socialisée et socialisante », *Métropolitiques* ([en ligne](#)).
- Devaux J., 2015, « L'adolescence à l'épreuve de la différenciation sociale. Une analyse de l'évolution des manières d'habiter des jeunes ruraux avec l'âge », *Sociologie*, n° 4, vol. 6, p. 339-358.
- Devaux J., Oppenchain N., Proulhac L., 2016, « L'évolution des pratiques de mobilité des adolescents depuis 20 ans en Île-de-France : quelle influence des variables sociales et territoriales sur les inégalités de genre ? », *Métropoles*, n°18 ([en ligne](#)).
- Didier-Fèvre C., 2013, « Être jeune et habiter les espaces périurbains : la double peine ? », *Géo-Regards*, n° 6, p. 35-51.
- Didier-Fèvre C., 2014, « Les jeunes de l'espace périurbain à l'épreuve des choix post-bac », *Formation emploi*, n° 127, p. 27-48.
- Djataou N.-Y., Furnon-Petrescu H., Seiler C., 2024, « Pauvreté et conditions de vie des jeunes dans le monde rural : comment adapter les réponses institutionnelles ? », Rapport IGAS, novembre 2024 ([en ligne](#)).
- Donzelot J., 2004, « La ville à trois vitesses : relégation, périurbanisation, gentrification », *Esprit*, n° 303, p. 14-39.
- Dubé F., Lapeyronnie D., 1992, *Les quartiers d'exil*, Paris, Le Seuil.
- Dupray A., Vignale M., 2021, « Les bacheliers et leur territoire d'origine : des stratégies différentes à l'heure des vœux d'orientation dans le supérieur ? », in Terrien P., Olympio N. (dir.), *La réussite scolaire, universitaire et professionnelle. Conditions, contextes, innovations*, Aix-en-Provence, Presses universitaires de Provence, p. 229-250.
- Dupuy G., 1995, *Les territoires de l'automobile*, Paris, Anthropos/Economica.
- Escaffre F., Gambino M., Rougé L., 2007, « Les jeunes dans les espaces de faible densité : d'une expérience de l'autonomie au risque de la "captivité" », *Sociétés et jeunesses en difficulté*, n°4 ([en ligne](#)).
- Fabre J., Pawlowski E., 2019, « Aller étudier ailleurs après le baccalauréat : entre effets de la géographie et de l'offre de formation », *INSEE Première*, n°1727 ([en ligne](#)).
- Fabry A., Muller-Quoy I., Orange G., Richer C., (dir.), 2023, *Action publique locale et mobilités*, Grenoble, Presses universitaires de Grenoble.

- Faure L., 2009, « Les effets de la proximité sur la poursuite d'études supérieures : le cas de l'Université de Perpignan », *Éducation et sociétés*, n°2, vol. 4, p. 93-108.
- Féré C., 2012, « La dimension sociale de la mobilité quotidienne, oubliée du développement urbain durable ? L'exemple de la communauté urbaine de Lyon », *Vertigo*, hors-série n°11 ([en ligne](#)).
- Féré C., 2013, « Vers un droit au transport ciblé et un droit à la mobilité conditionnel. L'évolution de la prise en compte des inégalités de mobilité dans les politiques urbaines », *Flux*, n° 91, p. 9-20.
- Féré C., Zobèle D., 2013, « Quel potentiel d'accès à l'emploi en transport collectif depuis les quartiers ? Zoom sur les agglomérations de Lyon et de Saint-Étienne », *Les cahiers du développement social urbain*, n° 58, p. 14-15.
- Flipo A., Ortar N., 2022, « Les territoires ruraux à l'épreuve de la transition mobilitaire. Conflits et coopérations dans un système d'acteurs en transformation », *Norois*, n° 264-265, p. 87-102.
- Flonneau M., Huré M., Passalacqua A. (dir.), 2021, *Métropoles mobiles : défis institutionnels et politiques de la mobilité dans les métropoles françaises*, Rennes, PUR.
- Fol S., 2009, *La mobilité des pauvres. Pratiques d'habitants et politiques publiques*, Paris, Belin.
- Fritsch P., 2013, « Les équivoques de la mobilité comme catégorie pratique et comme norme "à pas variable" », *Regards sociologiques*, n° 45-46, p. 33-45.
- Frouillou L., 2014, « Les écarts sociaux de recrutement des universités d'Île-de-France : un processus de ségrégation ? », *Espaces et société*, n° 159, p. 111-126.
- Gallez C., Kaufmann V., 2009, « Aux racines de la mobilité en sciences sociales : contribution au cadre d'analyse sociohistorique de la mobilité urbaine », in Guigueno V., Flonneau M. (dir.), *De l'histoire des transports à l'histoire de la mobilité*, Rennes, PUR, p. 41-55.
- Gallez C., 2015, « La mobilité quotidienne en politique. Des manières de voir et d'agir », Dossier d'habilitation à diriger des recherches, Université Paris-Est Marne-la-Vallée, spécialité aménagement-science politique.
- Gambino M., 2010, « Les mobilités géographiques des jeunes dans les espaces ruraux de faible densité », *Analyse. Centre d'études et prospective*, n° 22, juin ([en ligne](#)).
- Granié M.-A., Varet F., Torres J., 2018, « Les trajets à pied comme temps et objets de socialisation chez les collégiens français », *Le sujet dans la cité*, n°1, vol. 7, p. 73-86.
- Guigueno V., Flonneau M. (dir.), 2009, *De l'histoire des transports à l'histoire de la mobilité ?*, Rennes, PUR.
- Hardouin M. Moro B., 2014, « Étudiants en ville, étudiants entre les villes. Analyse des mobilités de formation des étudiants et de leurs pratiques spatiales dans la cité. Le cas de la Bretagne », *Norois*, n° 230, p. 73-88.
- Haumont A., 1980, *L'automobile et la mobilité des Français*, Paris, La Documentation française.
- Herjna G., Mergier A., 2020, « La mobilité des jeunes dans les territoires ruraux. La construction de la mobilité des jeunes dans un territoire rural », Rapport de recherche, Laboratoire de la mobilité inclusive.
- Hugoo V., 2022, « La lente marche des collégiennes. Une pratique de mobilité accordée à la socialisation scolaire », *Espaces et sociétés*, n° 184-185, p. 51-66.
- Huré M., 2020, « Mobilité », in Pasquier R., Guigner S., Cole A. (dir.), *Dictionnaire des politiques territoriales*, Paris, Presses de Sciences Po, p. 366-372.
- Huré M., 2022b, « La gratuité des transports au cœur des enjeux sociaux et écologiques de la mobilité », *Informations sociales*, n° 206, p. 93-103.
- INJEP, 2024, *Les chiffres clés de la jeunesse*, INJEP ([en ligne](#)).

- Jacquin O., 2021, « Mobilités dans les espaces peu denses en 2040 : un défi à relever dès aujourd'hui », Rapport d'information du Sénat n° 313 ([en ligne](#)).
- Juste N., Meissonnier J., Richer C., 2019, « Mobilités quotidiennes des résidents des quartiers prioritaires en France : l'influence des unités urbaines », *Canadian journal of Regional science / Revue canadienne des sciences régionales*, n°2, vol. 43, p. 20-31.
- Kaufmann V., Bergmann M., Joye D., 2004, « Motility : mobility as capital », *International journal of urban and regional research*, n°28, p. 745-756.
- Kaufmann V., Widmer E., 2005, « L'acquisition de la motilité au sein des familles. État de la question et hypothèses de recherche », n°120-121, p. 199-217
- Lassave P., Haumont A. (dir.), 2001, *Mobilités spatiales, une question de société*, Paris, L'Harmattan.
- Le Breton E., 2005a, *Bouger pour s'en sortir. Mobilité quotidienne et intégration sociale*, Paris, Armand Colin.
- Le Breton E., 2005b, « L'orientation familiale des mobilités. Quelques remarques à partir de l'étude d'une population disqualifiée », *NETCOM : réseaux, communication et territoires*, n°3-4, vol. 19, p. 179-192.
- Le Breton E., 2018, « Société mobile : vers une politique des mobilités ? Une exploration autour de cinq enjeux », *EspacesTemps.net*, [en ligne](#)
- Lézec F., 2022, « L'enquête nationale mobilité des personnes 2018-2019 montre une légère évolution des temps de déplacements des Français depuis dix ans », in CEREMA, *Mobilités du quotidien. Comprendre les années 2010-2020 pour mieux appréhender demain*, Bron, CEREMA, p. 34-39.
- L'Horty Y., Duguet E., Petit P., Rouland B., Tao Y., 2013, « Faut-il subventionner le permis de conduire des jeunes en difficulté d'insertion ? Évaluation de l'expérimentation "10 000 permis pour réussir". Évaluation quantitative », Rapport Fonds d'expérimentation pour la jeunesse ([en ligne](#)).
- Lieber M., 2008, *Genre, violences et espaces publics. La vulnérabilité des femmes en question*, Paris, Presses de Sciences Po.
- Marchal H., 2022, « Les jeunes et la conduite : une vie sous contraintes », in Le Breton D. (dir.), *Les jeunes au volant*, Toulouse, Erès, p. 141-156.
- Massot M.-H., 2013, « La mobilité du quotidien : clés de lecture pour aujourd'hui et demain », *Les cahiers du développement social urbain*, n°58, p. 4-6.
- Massot M.-H., Zaffran J., 2007, « Auto-mobilité urbaine des adolescents franciliens », *Espace, populations, sociétés*, n°2-3, p. 227-241.
- Mincke C., Montulet C., 2019, *La société sans répit. La mobilité comme injonction*, Paris, Éditions de la Sorbonne.
- Nessi H., 2021, « De la multiplicité des pratiques automobiles à la diversité des alternatives envisageables dans le périurbain francilien », in Flonneau M., Huré M., Passalacqua A. (dir.), 2021, *Métropoles mobiles : défis institutionnels et politiques de la mobilité dans les métropoles françaises*, Rennes, PUR, p. 121-144.
- Observatoire de la vie étudiante (OVE), 2020, « Conditions de vie des étudiants 2020. Transports et déplacements » Rapport de l'OVE ([en ligne](#)).
- Ollivro J., 2005, « Les classes mobiles », *L'information géographique*, n°3, vol. 69, p. 28-44.
- Oppenchain N., 2011, « La mobilité comme accessibilité, disposition et épreuve : trois paradigmes expliquant le caractère éprouvant des déplacements à Paris », *Articulo – Journal of Urban Research*, n°7 ([en ligne](#)).
- Oppenchain N., 2016, *Adolescents de cité. L'épreuve de la mobilité*, Tours, PU François Rabelais.
- Orange S., Renard F., 2022, *Des femmes qui tiennent la campagne*, Paris, La Dispute.

- Orfeuill J.-P., 2010, « La mobilité, nouvelle question sociale ? », *SociologieS* ([en ligne](#)).
- Orfeuill J.-P., 2011, « Dix ans de "droit à la mobilité", et maintenant ? », *Métropolitiques* ([en ligne](#)).
- Orfeuill J.-P., 2013, « Quand la voiture devient contrainte », *Projet*, n° 334, p. 50-58.
- Orfeuill J.-P., 2015, « Des difficultés de mobilité variées, qui appellent des réponses personnalisées », in Orfeuill J.-P., Ripoll F., *Accès et mobilité, les nouvelles inégalités*, Gollion (Suisse), Infolio, p. 9-101.
- Pinel J., Philippe O., 2017, « Capacités de mobilité, ancrage et rapport à l'espace des jeunes des classes populaires rurales », *e-Migrinter*, n° 16 ([en ligne](#)).
- Ramadier T., Petropoulou C., Bronner A.-C., 2008, « Quelle mobilité quotidienne intra-urbaine sans la voiture ? Le cas des adolescents d'une banlieue de Strasbourg », *Enfances, familles, générations*, n° 8, p. 60-85.
- Ravalet E., Drevon G., Kaufmann V., 2019, « Des pratiques et représentations genrées de la voiture chez les adolescents : le cas européen », *Recherche, transports, sécurité*, p. 1-14
- Renahy N., 2005, *Les gars du coin. Enquête sur une jeunesse rurale*, Paris, La Découverte.
- Rérat P., Vincent-Geslin S., Giacomel G., Martin A., Baehler D., 2016, « La baisse du permis de conduire chez les jeunes adultes : simple report ou désamour de la voiture ? », *Géo-regards*, n° 9, p. 135-155.
- Ripoll F., 2015, « Résister à la "mobilité". (Dé)placements, inégalités et dominations », in Orfeuill J.-P., Ripoll F., *Accès et mobilité, les nouvelles inégalités*, Gollion (Suisse), Infolio, p. 103-183.
- Rivière C., 2017, « La fabrique des dispositions urbaines. Propriétés sociales des parents et socialisation urbaine des enfants », *Actes de la recherche en sciences sociales*, n° 1, vol. 216-217, p. 64-79.
- Rivière C., 2019, « Mieux comprendre les peurs féminines : la socialisation sexuée des enfants aux espaces publics urbains », *Sociétés contemporaines*, n° 115, p. 181-205.
- Rivière C., 2021, *Leurs enfants dans la ville. Enquêtes auprès de parents à Paris et à Milan*, Lyon, Presses universitaires de Lyon.
- Rivière C., Oppenchain N., 2018, « Enfants et quartiers prioritaires. Quelle socialisation résidentielle ? », *Diversité*, n°193, p. 27-33.
- Sayagh D., 2018, « Les adolescentes font-elles moins de vélo en raison de moindres possibilités réelles d'investir l'espace public ? Enquête sociologique dans des milieux variés des métropoles de Montpellier et de Strasbourg », *Enfances, familles, générations*, n°30 ([en ligne](#)).
- Sayagh D., 2020, « Le vélo à l'adolescence sous le regard de la santé : révélateur et support des rapports sociaux de sexe, de classe et de territoire », *Science et motricité*, n°110, p. 79-93.
- Sayagh D., 2022, « Parcours variés de socialisations masculines au (et par le) vélo en QPV "très sociaux" », *Sciences sociales et sport*, n°20, p. 141-161.
- Secours catholique, 2024, « Territoires ruraux : en panne de mobilité », Rapport ([en ligne](#)).
- Segaud M., Brun J., Driant J.-C. (dir.), 2003, *Dictionnaire critique de l'habitat et du logement*, Paris, Armand Colin.
- Sorokin P., 1927, *Social Mobility*, New York, Harper & Brothers.
- Truong F., 2012, « Au-delà et en deçà du Périphérique », *Métropoles*, n°11 ([en ligne](#)).
- Truong F., 2013, « La discipline du choix. De l'orientation scolaire après le bac en Seine-Saint-Denis », *Tracés*, n° 25, p. 45-64.
- Urry J., 2000, *Sociology beyond societies*, Londres, Routledge

Venet T., 2017, « Mobilité, ancrage et rapport à l'espace des jeunes des classes populaires rurales », *Savoir/Agir*, n°39, p. 42-48.

Vieille Marchiset G., Knobé S., Edzard E., Piombini A., Eaux C., 2018, « Usages du vélo et rapports aux espaces publics des enfants : permanence de la division par sexe dans un dispositif d'apprentissage dans un quartier populaire à Strasbourg », *Enfances, familles, générations*, n°30 ([en ligne](#)).

Vincent-Geslin S., Authier J.-Y., 2016, « Les mobilités quotidiennes comme objet sociologique », *Cahiers de recherche sociologique*, n°59-60, p. 79-97.

Vincent-Geslin S., Pochet P., Ortar N., Bonnel P., Bouzouina L., 2017, « "Je t'aime... moi non plus." Quels changements dans le rapport des jeunes lyonnais à l'automobile ? », *EspacesTemps.net* ([en ligne](#)).

Vincent-Geslin S., Meissonnier J., Kaufmann V., Rabaud M., 2019, « La mobilité en méthodes », *RTS. Recherche, transports, sécurité*, p. 2-5.

Retrouvez l'intégralité du rapport téléchargeable sur www.injep.fr

MOBILITÉS QUOTIDIENNES DES JEUNES : DES PRATIQUES

À LA MISE EN ŒUVRE DES POLITIQUES PUBLIQUES

REVUE DE LITTÉRATURE – SYNTHÈSE

Comment les jeunes se déplacent-ils au quotidien en France ? Ces mobilités, contribuant au processus d'autonomisation vis-à-vis des adultes, reflètent aussi de profondes inégalités sociales et territoriales. Elles influencent l'accès à la formation, à l'emploi, aux droits, aux loisirs et aux services publics, et façonnent la socialisation dès l'enfance.

Cette revue de littérature, couvrant principalement la période 2000-2020, met en évidence :

- des pratiques fortement différenciées selon l'âge, le genre, la classe sociale et le territoire ;
- le rôle décisif de la famille, de l'école et du contexte résidentiel dans l'acquisition des habitudes de déplacement ;
- des contraintes spécifiques dans les quartiers populaires, les zones périurbaines et les espaces ruraux ;
- des politiques publiques de mobilité qui concernent les jeunes, mais rarement de manière ciblée, et restent marquées par de fortes disparités locales.

En croisant des travaux de sociologie, de géographie, d'histoire et de science politique, elle propose un état des connaissances et ouvre des pistes de recherche pour mieux articuler politiques de mobilité et politiques de jeunesse.



ISSN : 2727-6465