

INJEP NOTES & RAPPORTS

■ **Septembre 2025**
■ INJEPR-2025/13

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

Revue de littérature

ÉTUDES ET RECHERCHE

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

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

Revue de littérature

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

Pour citer ce document

DUGRAND C., 2025, *Mobilités quotidiennes des jeunes : des pratiques à la mise en œuvre des politiques publiques*. *Revue de littérature*, INJEP Notes & rapports.

SOMMAIRE

SYNTHÈSE.....	5
INTRODUCTION	21
LES MOBILITÉS QUOTIDIENNES DANS LA RECHERCHE ET DANS L'ACTION PUBLIQUE : DE QUOI PARLE-T-ON ?	23
Quelles disciplines des sciences humaines et sociales s'intéressent aux mobilités quotidiennes ?.....	24
Sur quelles méthodes s'appuient les travaux traitant des mobilités quotidiennes ?	26
Quels débats et controverses ont accompagné la construction des mobilités quotidiennes comme objet de recherche ?.....	28
Quelles évolutions caractérisent la prise en compte des enjeux de mobilité et de transport par les pouvoirs publics ?	33
Que nous dit la littérature de la répartition des compétences comme des systèmes d'acteurs impliqués dans les politiques de mobilité ?	36
LES MOBILITÉS QUOTIDIENNES DES JEUNES : QUELLES EXPÉRIENCES, QUELLES PRATIQUES ET QUELLES POLITIQUES PUBLIQUES ?	41
Comment l'environnement familial, résidentiel et scolaire dans l'enfance influence-t-il les pratiques de mobilité quotidienne ultérieures des jeunes ?	42
Le fait de résider dans des quartiers populaires engendre-t-il des expériences et des pratiques de mobilité juvéniles spécifiques ?	46
Les jeunes périurbaines sont-elles captives de territoires mal desservis par les transports publics ?	50
Les mobilités adolescentes en milieu rural sont-elles réduites, car plus contraintes ?	52
Quel est le poids des contraintes mobilitaires dans les choix d'orientation des jeunes ?	55
Comment les pratiques modales évoluent-elles au moment d'accéder à l'enseignement supérieur ?.....	58
Les jeunes contemporaines s'illustrent-elles aujourd'hui davantage qu'hier par un rapport contrarié à la conduite automobile ?	60
Quels dispositifs les acteurs chargés des mobilités déploient-ils en faveur des jeunes ?	65
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 ?	70
CONCLUSION ET PERSPECTIVES.....	75
BIBLIOGRAPHIE	77

SYNTHÈSE

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 ; Oppenchaim, 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, Oppenchaim, 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

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).

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).

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 » (Orfeuil, 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, Oppenchain, 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 (Oppenchaim, 2016).

Les recherches révèlent une grande diversité dans les pratiques de mobilité des jeunes des quartiers populaires (Oppenchaim, 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, Oppenchaim, 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 Oppenchaim 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...) [Oppenchaim, 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 (inégalité 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].

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

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.

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 jeunesse 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., Oppenchaim 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 », *Cybergeos* ([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., Poinot 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 jeunes 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., Oppenchaim 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., Oppenchaim 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 jeunesse 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.

Orfeuil J.-P., 2010, « La mobilité, nouvelle question sociale ? », *SociologieS* ([en ligne](#)).

Orfeuil J.-P., 2011, « Dix ans de "droit à la mobilité", et maintenant ? », *Métropolitiques* ([en ligne](#)).

Orfeuil J.-P., 2013, « Quand la voiture devient contrainte », *Projet*, n° 334, p. 50-58.

Orfeuil J.-P., 2015, « Des difficultés de mobilité variées, qui appellent des réponses personnalisées », in Orfeuil 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". (Dè)placements, inégalités et dominations », in Orfeuil 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.

Introduction

Les mobilités quotidiennes constituent un enjeu majeur dans les sociétés contemporaines, influant fortement sur l'accès aux droits, à la santé, à la formation et à l'emploi, aux loisirs et aux services publics. S'agissant plus particulièrement des jeunes, les recherches en sciences humaines et sociales soulignent le rôle majeur qu'occupent les mobilités quotidiennes dans leur socialisation et leur construction identitaire (Devaux, Oppenchain, 2012 ; Didier-Fèvre, 2013). Supports d'un affranchissement progressif du contexte local et familial, elles les conduisent à se confronter à l'anonymat, aux règles du domaine public, tout en leur ouvrant l'accès à de nombreuses ressources en termes d'emploi, de formation, de santé, de culture, de loisirs, de sociabilité.

Tantôt associées à l'idée de liberté, d'autonomie, d'insertion sociale et de réalisation personnelle, les mobilités quotidiennes sont aussi parfois synonymes d'injonctions et de contraintes. Marquées par un ensemble d'inégalités sociales et territoriales, les pratiques comme les expériences mobilitaires des individus ne se réduisent pas à l'unique problématique de l'accès à une plus ou moins large palette d'alternatives et d'infrastructures de transport. Elles sont aussi influencées par de nombreux facteurs liés à l'âge, au genre, au territoire résidentiel, à la classe sociale et à la structure familiale des individus. Les mobilités quotidiennes apparaissent par ailleurs comme une thématique transversale imbriquée dans de nombreuses préoccupations liées aux nécessités de la transition écologique. À cet égard, alors qu'en France le « droit à la mobilité » est inscrit dans la loi, ce « droit » s'articule à l'impératif de déployer une action publique appelée à réduire les conséquences environnementales d'un modèle de déplacements encore largement dominé par la dépendance automobile.

Dans ce contexte général, la question se pose avec une acuité particulière pour les jeunes, dont les pratiques et les besoins en matière de déplacements peuvent se distinguer nettement de ceux du reste de la population. Que nous dit la recherche des expériences concrètes des jeunes, de leurs représentations à l'égard des déplacements, des différents modes de transport ? Sont-ils et sont-elles confrontées à des inégalités, des contraintes particulières selon leur position sociale ou encore l'environnement géographique dans lequel ils et elles résident ? Comment les politiques publiques répondent-elles aux enjeux de mobilité quotidienne concernant la jeunesse, notamment depuis la loi d'orientation des mobilités (voir encadré) ?

Cette revue de littérature entreprend d'aborder ces questions en dressant un état des lieux de la littérature en sciences humaines et sociales portant sur les mobilités quotidiennes juvéniles dans le contexte français. Elle s'intéresse principalement aux jeunes âgés de 12 à 25 ans, tout en incluant ponctuellement des références concernant des tranches d'âge légèrement inférieures ou supérieures. Cet état des connaissances, non exhaustif, se concentre sur la littérature francophone récente, sur une période couvrant majoritairement les années 2000 à 2020, tout en s'attardant sur des travaux antérieurs faisant figure de textes de référence. Certaines disciplines des sciences humaines et sociales sont particulièrement représentées : la sociologie, la géographie, mais aussi l'histoire et la science politique. À ces travaux académiques s'ajoutent quantité d'études et de rapports provenant tour à tour d'institutions publiques, d'acteurs associatifs, d'opérateurs de transports publics ou de collectivités territoriales.

Cette revue de littérature se présente sous la forme d'une série de questions déclinées au sein de deux chapitres. Le premier des deux s'attache à définir un ensemble de notions et de méthodes d'analyse des

mobilités géographiques en s'attardant sur la construction d'un objet de recherche qui a donné lieu à de nombreuses controverses scientifiques et interdisciplinaires. Il aborde également un ensemble de travaux qui retracent les évolutions de l'action publique en matière de mobilité tout en éclairant la structuration d'une politique publique à la fois décentralisée et fragmentée.

Le deuxième chapitre présente un état des connaissances relatives aux pratiques, aux représentations et aux expériences mobilitaires des jeunes. Si nombre de travaux permettent de mieux appréhender le vécu des jeunes à partir de l'environnement résidentiel dans lequel ils et elles s'inscrivent, l'examen de la littérature invite à se départir de considérations qui concluraient hâtivement à l'existence de toute forme de déterminisme géographique : les expériences des jeunes en matière de mobilités quotidiennes découlent d'un ensemble de facteurs englobant des dimensions géographiques et sociales qui doivent être analysées de manière conjointe. S'attardant sur l'action publique et sur les initiatives déployées en faveur des mobilités juvéniles, ce dernier chapitre permet encore de mesurer combien l'analyse des politiques de mobilité en faveur des jeunes demeure un champ d'études à construire.

ENCADRÉ. LES ENJEUX MIS EN LUMIÈRE PAR LA LOI D'ORIENTATION DES MOBILITÉS

En France, les politiques de mobilité, fortement décentralisées, ont connu une série d'évolutions successives. En 2019, la loi d'orientation des mobilités, dite LOM, s'est traduite par une réforme du cadre général des politiques de mobilité déployées par les collectivités territoriales. La promulgation de cette loi illustre les conclusions d'un processus enclenché en septembre 2017 avec le lancement par le ministère des transports des Assises de la mobilité. S'adressant aux usagers, aux collectivités, aux acteurs économiques et associatifs du territoire français, cette consultation nationale visait à identifier les besoins et les attentes prioritaires des citoyens en matière de mobilité, en portant une attention singulière aux problématiques de transports et de déplacements du quotidien. Quelques mois plus tard, en octobre 2018, le mouvement des Gilets jaunes éclatait, incarnant vigoureusement l'ampleur des contraintes liées à la dépendance automobile et, plus largement, le poids des inégalités socioterritoriales qui structurent les pratiques de mobilité quotidienne des individus sur le territoire (Delpirou, 2018 ; Belton-Chevallier *et al.*, 2019, p. 57 ; Bérout *et al.*, 2022).

Les dispositions de la LOM portent plusieurs objectifs. Il s'agit notamment de simplifier le paysage institutionnel des politiques de mobilité, celui-ci étant jugé éclaté, marqué par un enchevêtrement des compétences entre plusieurs niveaux de collectivités (Huré, 2022a ; Dépigny, Durlin, 2022). La LOM ambitionne également de mieux couvrir les besoins de l'ensemble de la population en matière de mobilité alors que de vastes pans du territoire, qualifiés de « zones blanches », n'étaient auparavant couverts par aucune autorité organisatrice de transports (AOT) [Flipo, Ortar, 2022]. La loi doit encore permettre de répondre efficacement à l'urgence environnementale en soutenant les solutions de déplacement alternatives à la voiture individuelle (Nessi, 2021). De fait, le contenu de la LOM illustre le double défi auquel l'action publique revendique s'attacher à répondre en matière de mobilités du quotidien : il s'agit tout autant de garantir le droit au transport pour toutes et tous que de déployer des « mobilités durables » supposant notamment une réduction du trafic automobile (Féré, 2012). L'ampleur de tels enjeux conduit à envisager la question des mobilités quotidiennes comme une thématique marquée par une dimension interministérielle, tant elle englobe un vaste ensemble de problématiques : transports bien sûr, mais aussi questions sociales, transition écologique, santé, travail, éducation, égalité femmes-hommes, économie, cohésion sociale, etc.

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

Il n'existe pas de définition consensuelle des mobilités quotidiennes dans le champ académique. De manière générale, les travaux scientifiques s'accordent à inscrire les mobilités « quotidiennes » au sein du domaine plus vaste des mobilités dites « géographiques » ou « spatiales ». Il reste que l'usage de ces notions, tout comme de celle de « mobilité » au sens large, suscite nombre de controverses. En dressant un état des lieux des travaux portant sur les mobilités spatiales, des chercheurs et des chercheuses se sont appliqués à analyser les débats scientifiques à leur sujet (Gallez, Kaufmann, 2009 ; Vincent-Geslin, Authier, 2016). En 2019, trois sociologues ont enrichi cette démarche en publiant le premier manuel de sociologie en langue française consacré aux mobilités géographiques (Belton-Chevallier *et al.*, 2019). Cet ouvrage s'attache tant à définir les différentes formes de mobilités spatiales qu'à présenter un panorama étoffé de l'état des connaissances à leur sujet. Illustrant la vitalité d'un domaine de recherche devenu essentiel au sein des sciences sociales, ces divers travaux soulignent aussi les difficultés à formaliser une définition stable des mobilités spatiales.

Un des principaux facteurs de difficulté tient à la polysémie du terme « mobilité », une appellation qui rassemble une pluralité de phénomènes de différentes natures : « Les uns s'attachent à *la* mobilité résidentielle (les déménagements en sont l'unité) quand d'autres ne retiennent que *la* mobilité quotidienne (les déplacements domicile-travail sont comptabilisés). D'une institution à une autre, *la* mobilité devient sociale [...], internationale (les flux de migrations), récréative (les voyages), voire professionnelle » (Borja *et al.*, 2014). Certains auteurs confient ainsi leur méfiance à l'égard d'une notion jugée confuse et ambiguë du fait de l'inflation sémantique dont elle fait l'objet (Borja *et al.*, 2014 ; Ripoll, 2015).

Actant pour leur part qu'il existe une diversité de pratiques regroupées sous ce vocable, des chercheurs et des chercheuses appellent à caractériser finement les différents types de mobilité afin de les saisir puis de les articuler avec pertinence. Ainsi des géographes Jacques Lévy et Michel Lussault qui, considérant le concept de mobilité comme « englobant », insistent sur la nécessité de « décliner toutes les notions qui en découlent (déplacement, transport, migration, etc.) » (Lévy, Lussault, 2013). Portant leur attention sur les mobilités spatiales, soit « l'ensemble des déplacements dans l'espace géographique » (Belton-Chevallier *et al.*, 2019, p. 9), d'autres proposent de distinguer celles-ci selon leur « degré de réversibilité » (Vincent-Geslin, Kaufmann, 2012) : les déplacements circulaires relevant d'une temporalité courte sont ainsi qualifiés de « mobilités réversibles » (exemple des déplacements pendulaires quotidiens ou des voyages) tandis que les déplacements de long terme constituent des « mobilités irréversibles » (déménagements, migrations par exemple). Stéphanie Vincent-Geslin et Jean-Yves Authier insistent toutefois : les mobilités réversibles et irréversibles ne doivent pas être pensées en opposition tant les différents types de mobilités s'illustrent par des chevauchements et des continuités (Vincent-Geslin, Authier, 2016). Caroline Gallez et Vincent Kaufmann distinguent pour leur part quatre formes de mobilités spatiales différenciables selon deux critères : leur temporalité et l'espace dans lequel elles s'inscrivent (Gallez, Kaufmann, 2009) :

TABLEAU 1. LES QUATRE PRINCIPALES FORMES DE MOBILITÉ SELON C. GALLEZ ET V. KAUFMANN

	Temporalité courte	Temporalité longue
Interne à un bassin de vie	Mobilité quotidienne	Mobilité résidentielle
Vers l'extérieur d'un bassin de vie	Voyage	Migration

Les « mobilités quotidiennes » seraient donc celles qui relèvent d'une temporalité courte et se situent à l'intérieur du bassin de vie d'un individu, donc à une échelle locale. Pour certains et certaines, c'est encore leur caractère répété qui distingue les mobilités quotidiennes. Ainsi de Marie-Hélène Massot, pour qui la mobilité du quotidien se définit comme « récurrente et de courte distance » (Massot, 2013, p. 4).

Plusieurs travaux invitent toutefois à user avec précaution de segmentations jugées trop rigides pour s'avérer totalement pertinentes. Il existe par exemple des déplacements que l'on peut qualifier de « quotidiens » alors qu'ils s'étendent au-delà de l'échelle locale du bassin de vie des individus. Ainsi des « grandes mobilités » (Ravalet *et al.*, 2015), caractérisées par des déplacements récurrents, mais de longue distance (plus d'une heure), d'individus qui se rendent sur leur lieu de travail, d'études ou de formation. Il importe dès lors de se départir d'oppositions jugées trop artificielles en s'intéressant à l'imbrication des différentes formes de mobilité, d'analyser celles-ci de manière complémentaire (Lévy, Dureau, 2002), qui plus est dans un contexte où le développement des possibilités de transport et de communication génère des continuités entre des lieux de vie potentiellement distants (Belton-Chevallier *et al.*, 2019).

On peut finalement retenir une définition relativement « ouverte » des mobilités quotidiennes, en les définissant comme « 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. Il faut toutefois tâcher d'analyser ces pratiques dans leur articulation, leur interdépendance avec les autres formes de mobilités géographiques dans leur ensemble (Belton-Chevallier *et al.*, 2019).

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

Économie, urbanisme, géographie, sociologie, histoire, science politique : de nombreuses disciplines se sont penchées sur les mobilités géographiques en développant leurs propres définitions, hypothèses et outils d'analyse. La tendance au cloisonnement de ces diverses approches disciplinaires renforce d'ailleurs l'impression de partition, d'émiettement de la notion même de « mobilité spatiale » (Bacqué, Fol, 2007).

Jusqu'aux années 1980, l'étude des mobilités quotidiennes concerne surtout deux disciplines : les sciences de l'ingénieur et l'économie, mobilisées afin d'aider à la décision publique. En effet, confronté à un accroissement des déplacements quotidiens qui nécessite des investissements techniques et financiers massifs (infrastructures ferroviaires et routières, aménagements urbains, transports collectifs...), l'État s'appuie notamment sur le corps des Ponts et chaussées (Gallez, Kaufmann, 2009). Les années

1930 voient ainsi l'émergence d'« ingénieurs du trafic », puis d'études statistiques des flux urbains. Technique, la recherche sur les déplacements répond avant tout à la demande publique, elle est dominée par un « chercheur-ingénieur [qui] se place alors comme expert des questions d'*accessibilité*, qu'elle soit géographique, temporelle ou relative aux modes de transport » (Borja *et al.*, 2014). Dans cette première période, les enjeux sociaux qui sous-tendent les mobilités quotidiennes sont négligés au profit d'une approche qui se concentre sur les questions de transports, de flux de biens et de personnes (Belton-Chevallier *et al.*, 2019 ; Gallez, Kaufmann, 2009).

La sociologie ne commence quant à elle à s'intéresser aux mobilités quotidiennes qu'à partir de la fin des années 1970 (Vincent-Geslin, Authier, 2016). En effet, si la discipline investit les enjeux de mobilité dès les années 1920, elle délaisse, en France comme ailleurs, les questions liées à l'espace géographique pour se concentrer sur la dimension sociale de la notion. À cet égard, les travaux de Pitirim Sorokin sont fondateurs : le sociologue est le premier à formaliser la notion de « mobilité sociale » (Sorokin, 1927), celle-ci désignant les changements de position dans l'espace social. Dans cette période, les travaux des chercheurs de l'école de Chicago constituent une exception. En effet, alors qu'ils s'attachent à analyser les transformations de la ville américaine, les sociologues de ce courant de recherche se préoccupent des mobilités géographiques, tant dans leur dimension résidentielle que quotidienne. Sylvie Fol évoque notamment les écrits de Robert E. Park (1925), dans lesquels les mobilités sont analysées alternativement comme des facteurs de déstabilisation et d'enrichissement de l'individu, car elles fragilisent ses appartenances en même temps qu'elles lui permettent de circuler dans des mondes sociaux plus diversifiés (Fol, 2009).

Du côté de la sociologie francophone, l'intérêt pour les mobilités spatiales ne se manifeste que plus tard. En premier lieu, ce sont les migrations et les mobilités résidentielles qui intéressent la discipline (Belton-Chevallier *et al.*, 2019). L'étude des mobilités quotidiennes ne se construit quant à elle qu'à partir des années 1980, notamment sous l'impulsion de l'ouvrage pionnier, *Mobilité spatiale*, de Michel Bassand et Marie-Claude Brulhardt (1980). Regrettant l'approche trop restrictive des travaux sociologiques qui appréhendent les déplacements géographiques essentiellement sous l'angle des migrations internationales et interrégionales, Bassand et Brulhardt appellent de leurs vœux une analyse des mobilités spatiales prêtant attention tant aux migrations qu'aux mobilités résidentielles, au tourisme, aux déplacements pendulaires liés au travail, à la consommation, aux loisirs, etc. Pour ces auteurs, les différents types de mobilité forment un système qui anime la société. Il importe donc de décloisonner l'approche scientifique en examinant les mobilités spatiales au travers de leurs articulations, leurs interactions et leurs chevauchements, et en adoptant une démarche interdisciplinaire qui soit attentive aux flux, aux dimensions spatiales des mobilités aussi bien qu'à leurs manifestations sociales. De nombreux travaux s'inscriront dans la lignée de ces considérations en appelant à dépasser les cloisonnements disciplinaires tout en pensant l'imbrication des différentes formes de mobilités dans leurs dimensions géographiques et sociales (Bassand, Kaufmann, 2000 ; Brun, Bonvalet, 2002 ; Lévy, Dureau, 2002).

Parallèlement, l'ingénierie des transports étend ses perspectives : confrontée à la nécessité d'appréhender plus finement les pratiques individuelles de déplacements, elle porte davantage attention aux dimensions sociales des mobilités spatiales. Cette démarche donne naissance à un nouveau domaine d'analyse, la socioéconomie des transports (Gallez, Kaufmann, 2009). S'appuyant sur des travaux issus de l'économie, de la géographie et de la sociologie, la socioéconomie des transports s'applique à décrire les déterminants individuels de la demande de déplacement. Le recours à la notion

de « mobilité » s'intensifie, celle-ci remplace progressivement celles de « flux » ou de « déplacements », illustrant la volonté de les dépasser en incluant les modes de vie dans l'analyse (Belton-Chevallier *et al.*, 2019). Des travaux portant sur les mobilités spatiales et plus singulièrement sur les mobilités quotidiennes se développent, embrassant ces nouvelles perspectives (Haumont, 1980 ; Lassave, Haumont, 2001 ; Massot, Orfeuill, 2005).

En 2000, un ouvrage croisant sociologie, géographie et urbanisme consacre la démarche scientifique qui vise à analyser les diverses formes de mobilités selon une approche interdisciplinaire (Bonnet, Desjeux, 2000). Quant aux mobilités quotidiennes, elles deviennent un objet prisé des sociologues, des géographes et des urbanistes. Elles sont également de plus en plus étudiées dans leurs dimensions historiques (Guigueno, Flonneau, 2009 ; Baldasseroni *et al.*, 2022). Alors que les pratiques de mobilités géographiques se retrouvent à l'agenda politique, elles demeurent en revanche relativement peu abordées dans le champ de la science politique (Le Breton, 2018 ; Zittoun, 2021). Une série de travaux se développe toutefois afin d'analyser le rôle de l'action publique dans la régulation des mobilités quotidiennes (Maksim *et al.*, 2010 ; Gallez, 2015) ou pour interroger les enjeux de démocratie et de gouvernance entourant des politiques fortement décentralisées, marquées par de récentes évolutions législatives (Flonneau *et al.*, 2014 ; Flonneau *et al.*, 2021 ; Fabry *et al.*, 2023).

Aux recherches académiques s'ajoutent par ailleurs quantité d'études et de rapports provenant d'institutions publiques ou de structures associatives, ainsi qu'une pléiade d'enquêtes et de recommandations de politiques publiques commandées à des experts tant par des opérateurs de transports publics que par des collectivités territoriales (Jacquin, 2021 ; CEREMA, 2022a ; Conseil d'orientation des infrastructures, 2018 ; Secours catholique, 2024 ; AdCF, France urbaine, Transdev, 2021). Cette littérature est complétée par maints rapports d'évaluation de dispositifs de politiques publiques ayant trait aux mobilités géographiques (Anne *et al.*, 2020 ; CEREMA, 2022b ; ADEME, 2025 ; Bossard, 2023). Mentionnons encore les nombreux travaux portés par le Forum vies mobiles, une structure fondée et soutenue par la SNCF encadrant et publiant en ligne de nombreuses recherches portant sur les mobilités et les déplacements.

Sur quelles méthodes s'appuient les travaux traitant des mobilités quotidiennes ?

Les recherches sur l'analyse des mobilités quotidiennes prennent appui sur des méthodes de récolte de données tant quantitatives que qualitatives. Ces deux types de démarches méthodologiques ont longtemps fait l'objet d'usages cloisonnés, jusqu'à ce que des travaux relativement récents entreprennent de les articuler (Vincent-Geslin *et al.*, 2019).

Les chercheurs et chercheuses qui travaillent sur les mobilités quotidiennes disposent de plusieurs sources de données quantitatives. Françoise Dureau, Matthieu Giroud et Jean-Pierre Lévy évoquent les recensements de la population qui permettent d'obtenir des informations sur les déplacements domicile-travail grâce à l'interrogation des actifs sur la localisation de leur activité ainsi que sur le mode de transports utilisés pour rejoindre les lieux d'étude ou d'emploi (Dureau *et al.*, 2014). Réalisées sur des échantillons nationaux depuis 1966, les enquêtes Emploi du temps de l'INSEE documentent pour leur part les déplacements individuels. Ces enquêtes reposent sur un agenda d'activités portant sur vingt-quatre heures, par tranches de dix minutes. Les activités enregistrées sont ensuite classées selon différentes modalités, certaines détaillant les trajets en fonction de leurs motifs. Pour Dureau, Giroud et

Lévy, de telles enquêtes offrent l'avantage de décrire finement les chaînes d'activités des individus, mais leur principale limite tient au fait qu'elles ne renseignent ni sur les distances ni sur les lieux de destination (Dureau *et al.*, 2014).

Outre ces types d'enquêtes, ce sont surtout deux autres sources d'informations statistiques qui nourrissent les travaux sur les mobilités quotidiennes : les Enquêtes mobilités des personnes (EMP) et les Enquêtes ménages déplacements (EMD), désormais appelées Enquêtes mobilités certifiées CEREMA⁴ (EMC²). L'objectif de telles enquêtes vise avant tout à accompagner et à planifier les politiques de transport. Conduites environ tous les dix ans à l'échelle du territoire hexagonal, les EMP, dont la dernière date de 2018, 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. Ces enquêtes s'attachent à mesurer la mobilité des Français âgés de 6 ans et plus, puis à effectuer des comparaisons au fil du temps. Les EMP fournissent des informations tant sur le parc de véhicules à disposition des ménages que sur leur mobilité quotidienne et à plus longue distance (située à plus de 80 km de leur domicile). Réalisées par le CEREMA, les enquêtes EMC² sont quant à elles déployées à une échelle plus locale. Recouvrant souvent le périmètre des transports urbains, elles portent sur plusieurs membres des ménages, à partir de l'âge de 5 ans. Ces enquêtes recensent l'ensemble des déplacements réalisés un jour de semaine et le week-end pour chaque personne enquêtée. Les EMC² fournissent des données relatives aux motifs de déplacements, aux modes de transports utilisés, aux origines et aux destinations, aux heures de départ et d'arrivée. Leslie Belton-Chevallier, Nicolas Oppenchain et Stéphanie Vincent-Geslin soulignent les apports de ces enquêtes quantitatives qui permettent de recomposer la mobilité quotidienne d'un individu tout en la mettant en rapport avec la géographie et les temporalités des mobilités familiales (Belton-Chevallier *et al.*, 2019, p. 24-25). Les données fournies par ces enquêtes sont également précieuses dès lors qu'il s'agit de comparer les pratiques de mobilité individuelle à l'échelle d'une agglomération. Toutefois, les trois sociologues en évoquent les limites : des variables sociologiques importantes telles que l'origine sociale ou la trajectoire résidentielle des individus sont absentes. De plus, ces enquêtes quantitatives ne permettent pas d'accéder au vécu concret des personnes quant à leurs propres pratiques, leurs considérations et/ou représentations de la mobilité.

D'autres approches, qualitatives cette fois, ne cherchent pas tant à renseigner l'ensemble des déplacements réellement effectués qu'à saisir de plus près les mobilités quotidiennes à travers le sens que les individus donnent à leurs propres pratiques. Observations, entretiens semi-directifs, récits de vie visent à cerner les représentations des individus, les contraintes qui pèsent sur leurs pratiques, leurs aspirations en matière de mobilité. Entretiens biographiques et récits de vie s'attachent à replacer les pratiques mobilitaires dans le temps long des trajectoires individuelles en s'intéressant à la manière dont les dispositions vis-à-vis de la mobilité ont été intériorisées (Vincent-Geslin *et al.*, 2019), dans une lecture qui considère que « l'accès aux pratiques antérieures permet [...] d'éclairer les pratiques actuelles » (Cailly, Oppenchain, 2020). Partant du postulat que les pratiques de mobilité évoluent au long de l'histoire de vie, l'approche biographique s'attache également à saisir l'enchaînement des événements, les éventuels processus déclencheurs de changements dans les parcours individuels. Il s'agit donc

⁴ Le Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (CEREMA) est un établissement public qui relève du ministère de la transition écologique et de la cohésion des territoires. Son rôle est d'accompagner les collectivités territoriales pour l'élaboration, le déploiement et l'évaluation de leurs politiques publiques d'aménagement et de transport.

d'analyser les « trajectoires mobilitaires » des individus (Cailly *et al.*, 2022) en suscitant une parole réflexive des enquêtés qui articule le temps court et le temps long.

Certaines enquêtes qualitatives privilégient encore l'observation directe des pratiques et des situations de mobilité. Les « méthodes mobiles » (Büscher *et al.*, 2011) s'efforcent ainsi de recueillir des données « en mouvement » (Vincent-Geslin *et al.*, 2019) : observations ethnographiques dans les transports publics (Augé, 1986), « entretiens embarqués » au sein de moyens de transports individuels (Marchal, 2014). Mêlant souvent entretiens individuels et observation participante, ces méthodes permettent de partager l'expérience des enquêtés tout en suscitant leurs propres commentaires sur des pratiques personnelles quotidiennes habituelles et routinisées.

La complexité de l'analyse des mobilités quotidiennes, le caractère potentiellement fécond d'un regard interdisciplinaire incite enfin des chercheurs et des chercheuses à l'innovation et/ou à l'« hybridation méthodologique » (Vincent-Geslin *et al.*, 2019), en croisant différentes méthodes, en articulant approches quantitatives et qualitatives ou en utilisant des données issues du numérique. À cet égard, Laurent Cailly et Nicolas Oppenchaim évoquent l'ampleur des questionnements méthodologiques soulevés par la multiplication récente de travaux sur les mobilités quotidiennes s'appuyant sur des données produites à partir de capteurs de géolocalisation, notamment les GPS (Cailly, Oppenchaim, 2020).

Soulignons encore que quantité de recherches s'attachent à concentrer leurs observations sur des thématiques et/ou des populations spécifiques : mobilités quotidiennes des jeunes (Devaux, 2014 ; Oppenchaim, 2016), des actifs (Ravalet *et al.*, 2015 ; Lejoux et Pochet, 2019), des femmes (Jarrigeon, 2019 ; Raibaud, 2013), des personnes âgées (Berger *et al.*, 2010 ; Dumas, 2012), des étudiants (Choplin, Delage, 2011 ; Blanchard, 2014), des ruraux (Peycheraud *et al.*, 2024, Flipo et Ortar, 2022) des périurbains (Berroir *et al.*, 2017 ; Dodier, 2015), des Franciliens (Aguilera *et al.*, 2010) ou encore des résidents des quartiers prioritaires de la politique de la ville (Fol, 2009 ; Juste *et al.*, 2019), ces catégories se trouvant souvent croisées (par exemple : les « jeunes ruraux », les étudiants franciliens ou les adolescents qui vivent dans les quartiers populaires).

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

De nombreuses controverses ont émergé à mesure que les mobilités géographiques se construisaient comme un objet d'étude scientifique.

Une thèse apparue dans les années 2000 sous l'impulsion de géographes et de sociologues concentre une part des débats : les sociétés contemporaines seraient entrées dans l'ère d'une « mobilité généralisée ». Le géographe Rémy Knafou (1998) évoque à cet égard l'avènement d'une « planète nomade », s'illustrant par un affaiblissement de la fonction identitaire au profit d'une influence accrue du « global ». L'« hypermobilité » contemporaine (Dervin, Ljalikova, 2008) se combinerait avec des formes d'individuation (Bourdieu, 2004 et/ou de recomposition des liens sociaux (Bauman, 2000). Cette mobilité généralisée, qui « change le monde » (Lannoy, Ramadier, 2007), engendrerait des conséquences importantes pour la recherche en sciences sociales en la conduisant inévitablement au renouvellement de son approche conceptuelle (Allemand *et al.*, 2004). Le sociologue britannique John Urry va plus loin : l'explosion des mobilités à l'échelle mondiale signerait l'avènement d'un « tournant de la mobilité »

(*mobility turn*) dont la portée rendrait les concepts de la sociologie obsolètes (Urry, 2000). En effet, la généralisation des mouvements, la globalisation des échanges, le développement des réseaux de transports et de communication remettraient en cause des concepts centraux de la discipline, tels que les notions de « société » ou de « territoire » (Gallez, Kaufmann, 2009). Il conviendrait dès lors de renouveler en profondeur les cadres d'analyse des sciences sociales en plaçant les mobilités – et non plus les sociétés – au cœur de la réflexion sociologique (Vincent-Geslin, Authier, 2016).

De tels postulats engendrent des controverses. En premier lieu, la thèse de la mobilité généralisée est critiquée, car elle tend à amalgamer sous un vocable unique des phénomènes diversifiés et des pratiques hétérogènes (Ripoll, 2015). Par ailleurs, l'usage des termes « explosion » ou « tournant » semble renvoyer à un phénomène brusque, voire inédit. Or, les mobilités spatiales ne constituent pas une nouveauté et leur intensité dans l'histoire n'a pas suivi une trajectoire linéaire (Belton-Chevallier *et al.*, 2021). À cet égard, Leslie Belton-Chevallier, Nicolas Oppenchain et Stéphanie Vincent-Geslin admettent que les conditions de réalisation des mobilités spatiales ont pris une nouvelle dimension sous l'influence de l'augmentation des vitesses de circulation, d'échanges et d'informations. En revanche, les sociologues réfutent l'idée d'une explosion récente des mouvements des individus dans l'espace : si « tournant de la mobilité » il y a, celui-ci renvoie surtout à « l'émergence de mobilités non humaines – marchandises, données, symboles – ainsi qu'à l'élargissement conceptuel et l'emploi tous azimuts du terme de mobilité pour qualifier l'ensemble de ces déplacements » (Belton-Chevallier *et al.*, 2021, p. 127). D'autres critiques émergent quant à la thèse jugée englobante de la « mobilité généralisée », car celle-ci tendrait à omettre les profondes disparités qui caractérisent les mobilités à l'échelle locale et internationale. En effet, certaines mobilités se trouvent valorisées, quand d'autres apparaissent au contraire stigmatisées et/ou réprimées, à l'image de certains mouvements migratoires. L'idée d'une explosion généralisée des mobilités porte le risque de masquer le poids des restrictions de déplacements touchant certains groupes sociaux, les mobilités subies par d'autres (Fritsch, 2013 ; Ripoll, 2015) et, plus largement, le caractère inégalitaire des pratiques de mobilités spatiales fortement structurées tant par l'âge, le genre, la position sociale que le lieu de résidence des individus.

Derrière ces controverses se loge un autre débat important : alors que certaines et certains associent l'étendue des possibilités de mobilité spatiale à la réalisation personnelle ou à l'insertion sociale – au point, parfois, d'en appeler à l'édiction d'un « droit à la mobilité » –, d'autres s'inquiètent au contraire d'une valorisation excessive des pratiques mobilitaires qui tend à instaurer des formes d'injonction et/ou de stigmatisation des populations jugées trop réfractaires aux déplacements. Des chercheurs et des chercheuses soulignent ainsi la valeur positive dont sont gratifiées les mobilités, tantôt associées à la liberté, l'autonomie, l'initiative, l'épanouissement ou la promotion sociale (Borja *et al.*, 2014 ; Ripoll, 2015). À cet égard, Luc Boltanski et Ève Chiapello dépeignent des sociétés dans lesquelles la flexibilité est devenue une exigence et la mobilité une norme. Alors que la figure du « nomade », du cadre internationalisé incarne désormais le « nouvel esprit du capitalisme », les individus sont jugés à l'aune de leur capacité à se déplacer tant géographiquement que socialement (Boltanski, Chiapello, 1999). La valorisation de la mobilité s'est d'abord diffusée dans le monde du travail où elle s'impose comme une norme et une injonction associée à l'idée de « progression de carrière » et de capacité d'adaptation face au changement (Fritsch, 2013 ; Belton-Chevallier *et al.*, 2021), les individus étant incités à se déplacer tout en valorisant de multiples expériences professionnelles (Borja *et al.*, 2012). Alors que la mobilité se présente comme un avantage concurrentiel pour trouver – ou conserver – un emploi, les individus sont sommés de « bouger pour s'en sortir » (Le Breton, 2005a), leurs situations professionnelles comme sociales dépendant de leurs capacités à se mettre en mouvement. Devant l'impératif de « bouger » pour s'insérer, les mobilités quotidiennes

seraient devenues une « nouvelle question sociale » (Orfeuill, 2010), car les ressources permettant de se déplacer sont inégalement réparties dans la société. L'enjeu de la mobilité constituerait de fait un « élément de plus en plus important dans la formation des inégalités sociales » (Ascher, 2004, p. 48), voire serait à la base d'une « nouvelle hiérarchie sociale » (Ollivro, 2005) : au sommet de la pyramide se trouveraient ceux qui, dotés d'une grande maîtrise de la mobilité, conserveraient l'empire sur leur temporalité, à la différence des autres, exposés à une mobilité et/ou une immobilité subie(s).

Si elles sont envisagées comme un facteur d'inégalités, les mobilités spatiales n'en apparaissent pas moins jugées nécessaires par certains chercheurs, car les individus empêchés de se déplacer à hauteur des attentes de la société, ceux qu'Éric Le Breton qualifie d'« insulaires », seraient « pris dans un cercle vicieux : faire du surplace dans l'espace géographique les condamne à faire du surplace dans l'espace social » (Le Breton, 2005a, p. 15). À l'inverse, plus l'individu disposerait d'aptitudes à la mobilité, plus il se trouverait dans une situation favorable pour choisir, y compris en arbitrant en faveur de l'immobilité (Orfeuill, 2015). C'est dans le sillage de ces réflexions qu'émerge l'idée d'un « droit à la mobilité ». Le débat dans le champ scientifique est lancé en 2003, sous l'impulsion du sociologue et urbaniste François Ascher (Orfeuill, 2011 ; Lévy, 2011). Alors directeur d'une fondation privée, l'Institut pour la ville en mouvement⁵ (IVM), Ascher organise un colloque sur le sujet puis affirme, dans la charte de l'IVM, que « pouvoir se déplacer dans nos sociétés urbanisées est devenu indispensable. Les droits au travail, au logement, à l'éducation, aux loisirs, à la santé..., passent ainsi par une sorte de droit générique qui commande tous les autres, le droit à la mobilité » (cité par Orfeuill, 2011). Recherches et débats se poursuivent par la suite (Mignot, Rosales Montano, 2006 ; Gay *et al.*, 2011), des chercheuses et des chercheurs allant jusqu'à revendiquer la concrétisation d'un « droit à la mobilité » universel qui aboutirait à une réelle équité dans l'ensemble des territoires, particulièrement dans les quartiers populaires (Rosales Montano, 2013).

À la suite de ces analyses, d'aucuns appellent à la prudence à l'égard des travaux qui présentent la mobilité géographique comme un impératif d'insertion sociale. En envisageant les mobilités sous le prisme de leur généralisation, d'inégalités à combler ou d'un droit universel à édicter, chercheurs et chercheuses contribueraient à la diffusion d'une injonction qui néglige à la fois les potentielles ressources de l'ancrage et les coûts de la mobilité (Bacqué, Fol, 2007). Quand certains s'inquiètent des conséquences de l'« idéologie mobilitaire » (Mincke, Montulet, 2019), d'autres s'interrogent : en plaçant la mobilité au centre de l'analyse, « en prenant pour acquise la centralité du phénomène, le chercheur ne contribue-t-il pas à l'imposer tel qu'il se présente », à savoir comme un mot d'ordre, une injonction (Borja *et al.*, 2012) ? Fabrice Ripoll souligne encore les risques d'une approche qu'il qualifie de « mobilo-centriste », laquelle conduit à considérer la mobilité géographique comme souhaitable et son absence comme une déviance qui relèverait de la responsabilité individuelle (Ripoll, 2015). Un tel raisonnement justifierait les incitations à plus de mobilité, tout en négligeant les coûts que celle-ci peut représenter pour les individus (Bacqué, Fol, 2007). En effet, des travaux tendent à démontrer que si les mobilités spatiales procurent des bénéfices pour les uns, elles relèvent pour d'autres de la contrainte (Fritsch, 2013), voire de l'épreuve (Oppenchain, 2011a). L'injonction à la mobilité pèserait de manière importante sur les conditions d'existence de certains individus, notamment celles et ceux confrontés à des situations de précarité pour qui l'accès aux transports – particulièrement la dépendance automobile – représente un coût financier pouvant s'avérer d'autant plus considérable qu'il ne peut être compensé par des

⁵ L'Institut pour la ville en mouvement (IVM) a été créé en 2000 par le groupe PSA Peugeot Citroën. Il a depuis rejoint la Fondation VEDECOM, l'Institut français de transition énergétique dédié aux mobilités de la route.

salaires dont les niveaux restent faibles (Fol, 2010). En outre, le « temps perdu » dans les transports entraîne des impacts sociaux potentiellement importants, notamment pour les femmes, qui plus est lorsqu'elles se trouvent à la tête de familles monoparentales. Les déplacements sont enfin susceptibles de se manifester comme éprouvants, synonymes de fatigue, de pénibilité, voire d'atteintes sur la santé. À l'inverse, s'il peut constituer un facteur de précarité, l'enracinement local recèle simultanément des ressources essentielles que l'injonction à la mobilité tendrait à négliger (Fol, 2009 ; Ripoll, 2015). L'image répandue qui tend à décrire certaines populations comme « immobiles » ou « insulaires », prisonnières d'enclaves ou de territoires de vie limités est jugée simpliste, car les ressources offertes par la proximité peuvent aussi conduire à des arbitrages rationnels des individus en faveur de l'ancrage local. Ainsi du cas des ouvriers confrontés à des délocalisations d'usine qui choisissent la non-mobilité géographique plutôt que de renoncer à des réseaux d'entraide et de solidarité locaux nécessaires à leur insertion sociale (Vignal, 2005). Jean-Noël Retière insiste à cet égard sur la notion de « capital d'autochtonie », pour souligner combien l'enracinement local peut constituer un vecteur majeur d'insertion sociale et professionnelle (Retière, 2003). Face aux contraintes imposées par l'injonction à la mobilité, les populations précaires ne sont pas simplement assignées à résidence : leur faible mobilité peut aussi résulter d'un choix, d'une stratégie qui vise à maximiser les ressources d'une proximité valorisée (Fol, 2009), de tels arbitrages relevant même pour certains d'un « acte de résistance à l'injonction sociale à la mobilité » (Jouffe, 2014). De telles observations conduisent *in fine* des chercheurs et des chercheuses à plaider en faveur de la reconnaissance d'un « droit à l'immobilité » selon une conception qui invite à considérer celui-ci non comme contradictoire, mais comme complémentaire à celui de la mobilité, car « la liberté dans la modernité consisterait sans doute à pouvoir conjuguer à son gré stabilité et mobilité » (Bacqué, Fol, 2007, p. 101).

Une autre notion soulève débats et controverses : il s'agit du « capital de mobilité », un concept avancé par des auteurs et des autrices qui considèrent que la capacité à maîtriser ses propres pratiques de mobilité s'affirme comme un vecteur de domination et de stratification sociale (Barrère, Martucelli, 2005).

Le « capital de mobilité » émerge au début des années 2000 quand, s'inspirant des écrits de Pierre Bourdieu, des chercheurs et des chercheuses estiment que la capacité à être mobile s'apparente à un « capital » participant à la hiérarchisation de l'espace social, au même titre que le capital économique et culturel (Kaufmann *et al.*, 2004 ; Ollivro, 2005). Dans la même période, des géographes forgent pour leur part le concept de « capital spatial » (Lévy, 2003 ; Lussault, 2003 et 2009 ; Stock, Lucas, 2022), par analogie au capital social bourdieusien. Pour Jacques Lévy, cette forme de capital renvoie à « l'ensemble des ressources, accumulées par un acteur, lui permettant de tirer avantage, en fonction de sa stratégie, de l'usage de la dimension spatiale de la société » (Lévy, 2003, p. 124). Quant à Michel Lussault, il juge que les modalités d'occupation de l'espace géographique constituent un enjeu central de pouvoir, si bien que la « lutte des places » a remplacé la « lutte des classes » (Lussault, 2009). L'accès différencié à la mobilité spatiale s'imposerait comme une arme, dont une élite en mouvement tirerait profit pour consolider, voire améliorer sa position sociale, dans un contexte où les potentiels de mobilité se trouvent inégalement répartis dans la société (Kaufmann *et al.*, 2004).

Cette notion de « potentiel » irrigue de nombreux travaux qui portent sur les mobilités spatiales, car elle permet de démontrer que ces dernières ne relèvent pas uniquement d'une question de transports ni de déplacements réellement effectués. En effet, les mobilités géographiques dépendent aussi des aptitudes, de la capacité des individus à se déplacer de manière effective. Pour exprimer cette conception, Vincent Kaufmann propose le concept de « motilité » qu'il définit comme « la manière dont

un individu ou un groupe fait sien le champ du possible en matière de mobilité et en fait usage » (Kaufmann, Widmer, 2005, p. 200). Une telle approche offre une manière alternative d'aborder les mobilités, non plus par le biais unique de données quantitatives qui mesureraient les déplacements des individus, mais en s'intéressant plutôt aux facultés, aux possibilités effectives qu'ont certaines catégories de populations de se déplacer. Pour Kaufmann, la motilité découle de trois facteurs (Kaufmann *et al.*, 2004 ; Kaufmann, Widmer, 2005 ; Gallez, Kaufmann, 2009) :

- l'« accessibilité », c'est-à-dire les conditions spatiales et économiques qui rendent une offre de déplacement disponible (disposition d'une voiture ou présence d'infrastructures de transport par exemple) ;
- les « compétences » que nécessite l'usage de cette offre (savoir-faire acquis, capacités organisationnelles pour se déplacer) ;
- l'« appropriation », soit le sens et l'évaluation donnés par les individus aux possibilités de mobilité (stratégies, valeurs, perceptions, habitudes).

Variable selon les individus, la motilité « s'ajoute aux autres types de capitaux, économique, culturel, social, structurant les trajectoires de vie » (Kaufmann, Widmer, 2005, p. 212).

L'idée qu'il existerait une « motilité » ou des « potentiels de mobilité » géographique différenciés et inégalement répartis dans la société traverse nombre de travaux qui insistent de la même manière sur les notions de « capacités » et/ou de « compétences » (Le Breton, 2005a ; Orfeuil, 2010). Au-delà des inégalités géographiques et économiques d'accès aux infrastructures de transport comme à la motorisation individuelle, l'éventail des possibles en matière de mobilité dépendrait d'un ensemble de compétences et de savoirs spécifiques. Les enjeux de motilité ou de « capital de mobilité » s'avèreraient d'autant plus importants qu'ils affectent de manière importante l'accès des individus à maintes ressources – bassins d'emplois, équipements de santé, lieux de loisirs et de culture, etc. –, renforçant par là même les facteurs d'inégalités et de hiérarchisation sociales.

Le concept de capital de mobilité fait toutefois l'objet de critiques. Certains considèrent en effet qu'en ciblant l'analyse autour de « compétences » que l'on pourrait acquérir et/ou engranger dans la perspective d'emprunter une trajectoire sociale ascendante, cette approche a pour effet de renforcer les injonctions à la mobilité (Bacqué, Fol, 2007 ; Borja *et al.*, 2014). Ce faisant, elle néglige la dimension pourtant centrale des positions sociales occupées par les individus, ainsi que celle des conditions d'apprentissage et de mise en œuvre de leurs dispositions à la mobilité (Borja *et al.*, 2012).

Considérant la notion de capital de mobilité limitée, des chercheurs et des chercheuses préfèrent analyser les mobilités spatiales comme des « pratiques socialisées et socialisantes » (Devaux, Oppenheim, 2012). En effet, si les mobilités quotidiennes constituent des pratiques socialisées, c'est qu'elles reposent sur des dispositions incorporées dès l'enfance (Kaufmann, Widmer, 2005 ; Belton-Chevallier *et al.*, 2019). Le fait de se déplacer requiert des compétences relevant d'apprentissages plus ou moins conscients qui structurent ensuite de manière différenciée les pratiques des individus, leurs habitudes, les représentations et les valeurs qu'ils associent aux différents types de mobilité. L'enfance et l'adolescence constituent à cet égard des périodes décisives, la famille, l'école et le quartier s'affirmant comme les principaux espaces de socialisation à la mobilité (Devaux, Oppenheim, 2012). Toutefois, loin de s'avérer figées, les pratiques de mobilité spatiales sont susceptibles de se modifier au long des parcours de vie. C'est pourquoi elles constituent aussi des pratiques socialisantes. Les

déplacements quotidiens offrent par exemple autant d'occasions de se confronter à l'altérité, à des expériences, des situations, des interactions sociales inédites, elles-mêmes en mesure d'infléchir les habitudes des individus comme leurs façons d'agir et de penser (Belton-Chevallier *et al.*, 2019). En articulant « socialisation à et dans la mobilité » (Cailly *et al.*, 2022), chercheurs et chercheuses sont en mesure de saisir plus finement les changements de comportements de mobilité susceptibles d'intervenir à tous les âges de la vie.

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

Des travaux, notamment en histoire et en science politique, permettent d'appréhender la manière dont la question des transports et des mobilités quotidiennes s'est progressivement imposée comme un objet politique (Flonneau *et al.*, 2014 ; Baldasseroni *et al.*, 2022). Les recherches démontrent que les politiques publiques se structurent dorénavant autour d'une problématique centrale : comment concilier le double objectif de l'accès à un égal droit à la mobilité pour toutes et tous et de la concrétisation d'une « mobilité durable » qui suppose notamment de réduire la place de l'automobile dans les déplacements ?

Les recherches montrent que si l'industrialisation des XVIII^e et XIX^e siècles s'était accompagnée du déploiement de nombreuses infrastructures de transport urbaines et interurbaines (voiries, tramway, chemin de fer, routes), la période qui suit la Seconde Guerre mondiale est celle de l'avènement de la « joyeuse conquête automobile » (Orfeuill, 2013). À mesure que l'accès à la motorisation individuelle se démocratise et que l'accès à la voiture devient de plus en plus incontournable, les politiques publiques de transport se structurent d'abord principalement autour de l'implantation de grands réseaux d'infrastructures routières (Huré, 2020a). Un tournant se produit dans les années 1960-1970, quand la question des transports se politise (Huré, 2022a). Dans le sillage de mai 1968 et de l'essor de l'écologie politique, des mouvements protestataires émergent, portant une critique de la société de consommation et de la domination de la voiture, particulièrement en contexte urbain (Féré, 2013a, Huré, 2022a). Dans plusieurs villes de France, des mobilisations sociales s'engagent en opposition à des projets d'infrastructures automobiles. C'est le cas à Nantes, à Lyon ou à Paris, contre la construction de la voie expresse rive gauche ou la pénétrante Vercingétorix (Flonneau, 2003 ; Le Breton, 2018). En illustrant de manière très concrète les conséquences de la dépendance automobile, les deux chocs pétroliers des années 1970 valident ensuite les mots d'ordre des mouvements qui protestent contre le « tout voiture ». Ceux-ci se retrouvent désormais autour des notions d'environnement et de proximité (Faugier, Flonneau, 2022). Localement, des mobilisations se déploient en faveur du développement des transports collectifs, de la marche à pied et du vélo. Ces mouvements encouragent progressivement l'adoption de politiques locales visant à relancer des transports collectifs auparavant abandonnés au secteur privé (Féré, 2013b). En région parisienne, par exemple, des mesures sont prises pour renforcer la vitalité des transports publics. Ainsi de l'instauration en Île-de-France 1971 du versement transport (VT), une taxe aux entreprises destinée à soutenir le financement des transports collectifs. Le VT s'étend progressivement aux grandes agglomérations hexagonales. Lancée en Île-de-France en 1975, la « carte orange » impose ensuite aux entreprises de financer la moitié de l'abonnement en transport en commun de leurs salariés. C'est aussi dans les années 1970 qu'est expérimenté, à La Rochelle, le premier système de vélos en libre-service, associé à une politique de piétonnisation d'une partie du centre-ville (Passalacqua, Huré, 2015).

Les années 1980 sont celles d'un renforcement de la politisation des enjeux de mobilité (Huré, 2022a). En 1982, la loi d'orientation des transports intérieurs (LOTI) vient préciser les compétences des collectivités territoriales en matière de transport. Elle consacre également la notion de « droit au transport », désormais inscrite dans la loi, dont la mise en œuvre doit permettre « aux usagers de se déplacer dans des conditions raisonnables d'accès, de qualité et de prix ainsi que de coût pour la collectivité, notamment par l'utilisation d'un moyen de transport ouvert au public »⁶. Ainsi que l'écrit Cécile Féré, la LOTI traduit l'ambition d'aboutir à une « couverture territoriale égalitaire des réseaux de transport collectif, dans une perspective universaliste » (Féré, 2013b, p. 9) qui encourage notamment le déploiement de dispositifs tarifaires sociaux dans les politiques urbaines de transport. La prise en compte des inégalités d'accès aux transports fait dorénavant figure d'objectif majeur de l'action publique.

Dans la continuité de la LOTI et des ambitions relatives au « droit au transport », les années 1990 s'illustrent par une attention accrue aux enjeux d'exclusion sociale et spatiale dans les quartiers populaires (Bacqué, Fol, 2007). L'objectif du « désenclavement » des quartiers de la politique de la ville s'inscrit dans l'agenda politique national par le biais d'une approche qui consiste à améliorer la desserte des QPV afin de mieux les relier aux centres des agglomérations (Féré, Zobèle, 2013). Les travaux de Marie-Hélène Bacqué et de Sylvie Fol soulignent que ces politiques s'appuient sur la diffusion en France de thèses initialement portées aux États-Unis sur les « effets de quartiers » (Bacqué, Fol, 2007 ; Fol, 2009 et 2010). La concentration durable de citoyens précarisés enclavés au sein des grands ensembles aurait pour effet de les enfermer dans une « culture de la pauvreté » entravant leurs perspectives d'insertion sociale et professionnelle. Il s'agit dès lors d'encourager ces individus à « bouger » au quotidien afin qu'ils et elles accèdent à des réseaux sociaux diversifiés et s'extirpent d'un environnement qui freine leurs possibilités d'ascension sociale. En 1991, le rapport du Conseil national des transports (CNT) intitulé « Transports urbains et exclusion sociale » présente ainsi un diagnostic qui souligne les inégalités de desserte et la mauvaise qualité des liaisons entre les « quartiers en difficulté » et les zones d'emplois ou de commerces (Gallez, 2015, p. 53). Considérant le transport collectif comme un « vecteur d'insertion sociale », ce rapport préconise de renforcer la desserte des quartiers dits « sensibles » (Le Breton, 2018). Cette conception donne progressivement lieu à des politiques de « rénovation urbaine » qui visent à « désenclaver » et « ouvrir » ces quartiers sur l'extérieur, notamment par le biais de la création de circulations routières, piétonnes et cyclables, mais surtout par le développement de l'offre en transports collectifs (Bertrand, 2013).

Au tournant des années 2000, la dimension sociale des mobilités quotidiennes demeure prégnante dans les débats politiques, mais elle s'articule désormais à de nouveaux enjeux autour de la transition écologique et du développement durable (Huré, 2022a). C'est d'ailleurs dans cette période que le terme « mobilité » vient se substituer à celui de « transport », illustrant la volonté politique d'exprimer une rupture vis-à-vis d'une approche antérieure des déplacements uniquement tournée vers les questions techniques (Rombauts-Chabrol, 2020). Les politiques de mobilité doivent désormais englober tant les dimensions sociales et environnementales que les questions techniques liées aux infrastructures et aux formes les plus variées de la mobilité.

Ces années 2000 voient également émerger la thématique de la « mobilité durable [qui] s'impose comme le nouvel horizon normatif des politiques de transport » (Gallez, 2015, p. 6). En effet, les inquiétudes exprimées dès les années 1970 quant aux conséquences néfastes des systèmes de

⁶ Loi n°82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs, art. 2.

transport sur la santé et l'environnement prennent une ampleur nouvelle dans cette période, à mesure que montent en puissance les enjeux liés aux gaz à effet de serre et au réchauffement climatique (Flonneau *et al.*, 2021). Caroline Gallez souligne que l'expression « mobilité durable » apparaît pour la première fois officiellement en 1992, dans le livre vert de la Commission européenne sur « l'impact du transport sur l'environnement » (Commission européenne, 1992). Insistant sur la nécessaire réduction du trafic automobile afin de diminuer l'émission des polluants, ce texte préconise de s'appuyer sur plusieurs leviers : favoriser l'usage des modes « doux » (marche, bicyclette), améliorer l'offre de transports publics et les politiques qui encouragent le report modal de la voiture vers les modes collectifs en orientant notamment les investissements vers ceux-ci (Gallez, 2015, p. 49). Alors qu'en 2020, environ 31 % des gaz à effet de serre étaient imputables aux transports (Haut Conseil pour le climat, 2021) et que les grandes villes sont régulièrement confrontées à des pics de pollution en partie liés à leurs systèmes de transport, les impératifs de la transition écologique irriguent désormais l'ensemble des politiques de mobilité (Huré, 2022a). L'utilisation de la voiture individuelle représentant 50 % des émissions dans le domaine du transport, les mobilités quotidiennes sont particulièrement ciblées. À cet égard, Hélène Nessi note un glissement des préoccupations politiques, déchiffirable dans les évolutions législatives relatives aux questions de mobilités : alors que la LOTI consacrait la nécessité d'aboutir à un droit au transport pour tous, les principales lois suivantes – LAURE⁷ (1996), SRU⁸ (2000), Grenelle 1⁹ (2009) et Grenelle 2¹⁰ (2010) – mettent l'accent sur les objectifs de diminution de la place de l'automobile et de développement des alternatives à l'« autosolisme¹¹ » (Nessi, 2021). Désormais, le mot d'ordre qui s'impose est celui du déploiement de politiques de mobilité dites « durables ». Celles-ci passent notamment par la promotion des transports collectifs et des modes « actifs » (vélo, marche, trottinette, etc.) ainsi que par la réduction du trafic automobile.

L'affichage de ces nouveaux impératifs ne se fait pas sans heurts, tant les enjeux d'équité sociale comme d'inégalités d'accès à la mobilité demeurent prégnants de part et d'autre du territoire. À ce sujet, Maxime Huré évoque les multiples défis auxquels fait face l'action publique, confrontée à ce qu'il qualifie de période de « choc des mobilités », entre préoccupation sociale, injonction écologique et inégalités territoriales (Huré, 2022a, p. 128). Les politiques de « mobilité durable » ciblent particulièrement les automobilistes afin de les inciter à se reporter vers des modes de transports alternatifs, notamment collectifs. Or, si de telles démarches s'avèrent surtout envisageables dans quelques grandes agglomérations qui recèlent une offre modale diversifiée, elles se heurtent à la réalité des pratiques de déplacement quotidiennes, largement dominées par la dépendance automobile. Alors que la couverture territoriale des réseaux de transport demeure inégalitaire, la desserte des zones périurbaines et rurales demeure une problématique centrale (Flonneau *et al.*, 2021), d'autant plus pour les populations dépourvues d'un accès à la conduite automobile (Féré, 2012). Dépendants du système automobile, parfois affectés par la disparition de dessertes ferroviaires de proximité, nombre de résidents se trouvent privés d'une offre de transports collectifs adaptée à leurs besoins, les fréquences de desserte s'avérant pour eux lacunaires, voire insignifiantes (Nessi, 2021). Apparue en 2018, le mouvement des Gilets jaunes illustre avec vigueur la difficulté à appliquer une politique restrictive de l'usage de la voiture qui ne

⁷ Loi n°96-1236 du 30 décembre 1996 sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie, dite LAURE.

⁸ Loi n°2000-1208 du 13 décembre 2000 relative à la solidarité et au renouvellement urbain, dite SRU.

⁹ Loi n°2009-967 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement, dite Grenelle 1.

¹⁰ Loi n°2010-788 du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement, dite ENE ou Grenelle 2.

¹¹ L'« autosolisme » désigne le fait de circuler seul dans une automobile.

prende pas en considération les inégalités socioterritoriales qui structurent les pratiques de mobilité des individus (Belton-Chevallier *et al.*, 2019 ; Delpirou, 2018). Découlant initialement d'un rejet de la hausse des taxes sur le carburant, le mouvement est porté par des populations résidant majoritairement dans des territoires périurbains et ruraux, confrontées à une forte dépendance automobile dans leurs déplacements quotidiens (Labaronne *et al.*, 2019). Le port du gilet jaune, le blocage d'axes routiers, l'installation sur des ronds-points à proximité des centres urbains témoigne de l'opposition à des mesures durement ressenties face au caractère incontournable de l'automobile (Faugier, Flonneau, 2022 ; Baubonne, 2023).

Au l'aube du *xxi*^e siècle, l'action publique est en définitive confrontée à ce que C. Féré qualifie de « double injonction contradictoire en matière de gestion des mobilités quotidiennes » (Féré, 2012) : il s'agit en effet de garantir le droit au transport pour toutes et tous, tout en réduisant la mobilité automobile, considérée comme néfaste pour l'environnement et le développement durable. Dès lors, les politiques de mobilité apparaissent confrontées à une problématique centrale : comment concilier les principes – et même les impératifs légaux entraînés par la LOTI et les lois suivantes – du droit au transport pour tous et de l'atteinte des objectifs d'une mobilité durable dans un contexte encore massif de dépendance automobile ? (Chardonnel *et al.*, 2012)

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

Plusieurs travaux relèvent la survenue, au cours de la décennie 2010, d'une importante production législative ayant trait aux mobilités quotidiennes (Dépigny, Durlin, 2022 ; Flonneau *et al.*, 2021a). Cette période se caractérise en effet par une recomposition des compétences des collectivités locales en la matière, que certains écrits viennent clarifier.

Dès les années 1980, les lois de décentralisation s'accompagnent d'une répartition des compétences de mobilité entre plusieurs échelons locaux (Huré, 2020a). En 1982, la LOTI définit les prérogatives des collectivités locales : la charge des transports urbains revient aux communes et aux intercommunalités tandis que les départements héritent des transports interurbains et scolaires. Les transports régionaux, notamment ferroviaires, sont confiés aux régions. Chacune de ces entités se trouve habilitée à organiser le transport public régulier sur son territoire, sous le statut d'autorité organisatrice des transports (AOT).

Dans les années, 2010, une série de lois vient infléchir cette répartition initiale des compétences. Récent, ce mouvement réformateur fait l'objet d'une littérature d'une ampleur encore modeste, qui mêle divers rapports et publications scientifiques. Selon ces écrits, l'intensification de la production législative en matière de mobilité répond à plusieurs objectifs. Si les décideurs politiques choisissent de mettre en débat les enjeux de transports et de mobilités quotidiennes, c'est d'abord parce qu'ils estiment nécessaire de simplifier un paysage institutionnel jugé éclaté, marqué par un enchevêtrement des compétences entre plusieurs niveaux de collectivités (Dépigny, Durlin, 2022). Il s'agit également d'apporter des réponses aux engagements adoptés par la France en matière de transition écologique et énergétique, en agissant sur les systèmes de transport (Izembard, 2020 ; Rombauts-Chabrol, 2020 ; Dépigny, Durlin, 2022). Par ailleurs, l'existence de vastes pans du territoire qualifiés de « zones blanches », car non couverts par une AOT, justifie la nécessité de réformes afin de construire des

solutions de mobilité adaptées à l'ensemble des communes françaises, notamment celles les moins peuplées. En effet, ces dernières se trouvaient initialement exclues de l'organisation d'autorités de transport jusqu'alors concentrées sur les grandes agglomérations (AdCF *et al.*, 2021 ; Flipo, Ortar, 2022)¹². Enfin, alors que des interrogations demeurent quant à l'échelle pertinente pour administrer les mobilités, certains chercheurs considèrent que l'ampleur du mouvement des Gilets jaunes a placé l'enjeu des mobilités quotidiennes au cœur des urgences politiques à la fin de cette décennie 2010 (Flonneau, 2021).

L'ensemble des travaux qui portent sur les évolutions législatives récentes relatives à la gestion des politiques de mobilité soulignent le renforcement du rôle des régions et des intercommunalités, les métropoles notamment, au cours des années 2010 (Flonneau *et al.*, 2021 ; Huré, 2022a). Cette tendance s'inscrit dans un mouvement réformateur plus large, articulé principalement autour de l'Acte III de la décentralisation, une série de lois qui font de la dyade régions-intercommunalités le couple territorial emblématique de la décennie 2010 (Dépigny, Durlin, 2022). Des écrits éclairent la nature des changements qui affectent la gestion locale des politiques de mobilités quotidiennes. Un rapport d'information du Sénat portant sur les « mobilités dans les espaces peu denses » précise comment trois lois successives – les lois dites MAPTAM¹³ (2014), NOTRe¹⁴ (2015) et LOM¹⁵ (2019) – sont venues consacrer la place éminente désormais occupée par les régions et les intercommunalités en matière de mobilités (Jacquin, 2021). Alors qu'elles portaient initialement la charge de l'organisation des liaisons ferroviaires et singulièrement les trains express régionaux (TER) sur leur territoire, les régions élargissent leurs compétences à la gestion des transports scolaires et interurbains, des prérogatives qui relevaient auparavant des départements. Les conseils régionaux deviennent de surcroît collectivités « cheffes de file » en matière de mobilité, une formule qui signifie que ces collectivités détiennent la fonction de coordonner l'ensemble des acteurs des politiques de mobilité intervenant sur le périmètre régional. Garanties de l'organisation de l'ensemble des services de mobilité de proximité, les autorités organisatrices de la mobilité (AOM) viennent remplacer les anciennes AOT. La LOM ambitionne par ailleurs de supprimer les « zones blanches ». Pour ce faire, elle prévoit que l'ensemble du territoire soit dorénavant couvert par une AOM. Ce statut est proposé aux intercommunalités, qu'il s'agisse de métropoles, de communautés urbaines, de communautés d'agglomération, de communautés de communes ou de syndicats mixtes. Toutefois, la loi laisse aux intercommunalités la possibilité de décliner le statut d'AOM, auquel cas cette compétence est automatiquement transférée à la Région. Pour Aurore Flipo et Nathalie Ortar, les dispositions de la LOM actent la consécration du couple intercommunalités – régions : elle renforce en effet le poids des premières en leur permettant de devenir AOM, tout en consolidant les compétences des secondes en matière de déplacements et de coordination de l'ensemble des acteurs de la mobilité à l'échelle régionale (Flipo, Ortar, 2022). Parallèlement, le rôle des conseils départementaux (CD) diminue : ces collectivités ne disposent plus de compétences propres en matière de mobilité, sauf en ce qui concerne le transport des personnes en situation de handicap (Jacquin, 2021). Toutefois, alors qu'ils assurent la gestion du réseau routier départemental et qu'ils se trouvent plus généralement en charge des solidarités, les départements

¹² Au tournant de l'année 2020, ces « zones blanches » dans lesquelles aucune collectivité n'était effectivement chargée d'organiser les mobilités des personnes couvraient 80 % du territoire, selon un rapport du Secours catholique (Secours catholique, 2024, p. 46)

¹³ Loi n° 2014-58 du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles, dite MAPTAM.

¹⁴ Loi n° 2015-991 du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République, dite NOTRe.

¹⁵ Loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités, dite LOM.

demeurent des acteurs incontournables, nécessairement consultés par les collectivités impliquées dans les politiques locales de mobilité (Dépigny, Durlin, 2022).

La littérature met en évidence l'implication d'une diversité d'acteurs dans la construction de politiques de mobilité dominées par une gouvernance multiniveau (Augias, Van Cornewal, 2023 ; Richer, Horth, 2023). On mesure d'abord l'importance du rôle des élus locaux dans un contexte marqué par une importante décentralisation des compétences en matière de mobilité. À cet égard, chercheuses et chercheurs soulignent la place majeure qu'occupent les politiques de mobilité dans les agendas des collectivités territoriales, à tel point qu'elles représentent souvent le premier budget des régions et des intercommunalités en termes de fonctionnement et d'investissement, particulièrement en contexte urbain (Huré, 2022a). La thématique de l'innovation dans les réseaux de transports est volontiers invoquée dans les discours des élus locaux tant elle constitue un instrument de légitimation et de communication politique, d'autant plus qu'elle permet l'affichage de réalisations visibles dans le cadre des temporalités électorales : gares TGV, tronçons autoroutiers, piétonnisation, implantation de lignes de tramways, etc. (Flonneau *et al.*, 2021a ; Huré, 2022a). Par ailleurs, des travaux mettent en exergue les concurrences et les jeux d'alliance susceptibles d'intervenir dans le cadre de projets de mobilité locaux. Ainsi de la question, étudiée par Antoine Levêque, du déploiement des transports collectifs dans la métropole lyonnaise, qui donne lieu à des formes de transactions entre élus locaux, de « trocs », de compromis plus ou moins publics et discrets, au détriment de la desserte des banlieues populaires (Lévêque, 2021 et 2022). Outre les élus locaux, l'État s'affirme comme un acteur essentiel des politiques de mobilités. Susceptible d'appuyer des projets d'envergure, il s'illustre toutefois par un progressif désengagement financier qui le conduit de plus en plus à privilégier un soutien passant par les expérimentations et les appels à projets (Huré, 2022a ; Jacquin, 2021 ; Secours catholique, 2024). L'Union européenne intervient également dans les politiques publiques de mobilité en accompagnant financièrement des projets locaux (Huré, 2020). Les acteurs associatifs détiennent pour leur part un rôle important dans la construction des politiques de mobilité, notamment dans les territoires peu denses. Menées dans la Drôme et en Ardèche, les recherches de Flipo et Ortar témoignent par exemple de l'engagement associatif local en faveur de la transition mobilitaire : quand certaines associations proposent des services directs aux habitants, d'autres axent leur intervention sur le plaidoyer en faveur des modes de déplacements alternatifs auprès des communes, des communautés de communes ou de la Région. Certains acteurs associatifs fournissent encore conseil et expertise aux pouvoirs locaux, un appui qui s'avère crucial face au manque d'ingénierie et de ressources publiques en la matière (Flipo, Ortar, 2022). De fait, confrontés au désengagement financier de l'État comme à la nécessité de répondre à des appels à projets tout en recherchant des solutions de mobilité « innovantes », les élus locaux ont ouvert l'expertise et le contenu des politiques de mobilité à de nouveaux acteurs tantôt associatifs, tantôt privés, notamment via les bureaux d'études ou les entreprises spécialisées (Huré, 2022a). Appelés par des élus ayant besoin de compétences techniques et financières pour lancer des projets complexes, différents types d'experts interviennent dans la construction des politiques de mobilité. À côté des associations, qui revendiquent le plus souvent détenir une expertise représentant les intérêts des habitants, des acteurs dotés de compétences d'ordre « technico-économique » (Kaufmann, Pataroni, 2010) peuvent être mobilisés par l'État ou des collectivités afin de « pacifier » ou de contourner les débats (Flipo, Ortar, 2022). Cette dernière forme d'expertise semble toutefois marquée par une crise de légitimité tant elle apparaît contestée par les mobilisations de groupes sociaux (associations, mouvements écologistes et citoyens, etc.) en faveur de politiques intégrant des préoccupations sociales et environnementales dans les systèmes de transports (Flonneau *et al.*, 2021a). La construction des

politiques publiques de mobilité s'illustre enfin par une montée en puissance d'une multitude d'acteurs privés ayant récemment fait irruption dans le paysage de l'offre de services de transports : autopartage, covoiturage, applications numériques, vélos et trottinettes électriques en libre-service, etc. (Huré, 2012) Autrefois coutumières de relations partenariales avec un unique opérateur de transport public, les AOM apparaissent ainsi désormais confrontées à des enjeux de régulation inédits afin d'encadrer une myriade d'acteurs et d'offres aussi volatiles qu'imprévisibles (Dépigny, Durlin, 2022).

À la lumière de la littérature existante, l'élaboration des politiques de mobilités se heurte finalement à des défis majeurs. Une première problématique, traitée de manière récurrente dans les travaux, est celle de la fragmentation institutionnelle de cette politique publique. La réussite locale des politiques de mobilité repose notamment sur la bonne entente du couple intercommunalités – Régions et, plus largement, sur la coopération d'un large réseau d'acteurs locaux (Leguay, 2023a ; Jacquin, 2021). Or, l'élaboration de ces politiques s'illustre le plus souvent par un manque de transversalité. L'enchevêtrement des compétences comme la multitude de parties prenantes sont des éléments propices à la manifestation de nombreuses formes de rivalités et de concurrence dans le pilotage des politiques de mobilité (Huré, 2022a ; Flonneau *et al.*, 2021). Dans certains cas, l'entrelacement de différentes échelles de décision entraîne une dilution des responsabilités susceptible de favoriser inertie décisionnelle et maintien du *statu quo* (Flipo, Ortar, 2022). La question de l'expertise, celle de la mise à disposition de ressources humaines et techniques essentielles pour l'élaboration des politiques de mobilité, constitue un autre enjeu de taille qui engendre des inégalités entre collectivités territoriales (Labaronne, 2019 ; Jacquin, 2021 ; Secours catholique, 2024). En effet, si la loi permet dorénavant aux communautés de communes de se constituer en AOM, de telles prérogatives nécessitent qu'elles puissent avoir recours à des spécialistes afin de déployer des projets nécessairement complexes. Diagnostics de besoins territoriaux, études techniques du maillage des transports existants comme de l'état des infrastructures locales, animation et conduite de projets..., certaines collectivités, notamment dans les espaces peu denses, ne disposent nullement de moyens stables en matière d'ingénierie comme de savoir-faire technique. L'enjeu du financement des politiques de mobilité apparaît plus largement comme un défi majeur (Leguay, 2023b). Face aux impératifs de la transition écologique comme aux injonctions au déploiement de politiques favorisant un report modal de la voiture vers des modes de déplacements alternatifs, certains pointent l'absence de modèle économique viable, en mesure d'offrir une accessibilité étendue à l'ensemble de la population du territoire (Jacquin, 2021). Depuis les années 1970, le financement des AOM repose en grande partie sur le versement transport (VT). Remplacée en 2021 par le versement mobilité (VM), cette contribution due aux employeurs d'au moins onze salariés situés dans le périmètre d'une AOM soutient le financement des transports comme de l'ensemble des services de mobilité. Or, en instituant le VM, la LOM a subordonné son versement à l'organisation de services réguliers de transports sur le territoire des AOM concernées, ce qui en prive d'emblée nombre de collectivités de petite taille. De plus, le taux de VM demeure faible, voire inexistant, dans bien des espaces peu denses qui, à la différence des grandes agglomérations, ne concentrent que peu d'entreprises de taille suffisante pour le percevoir. En outre, quand certaines communes peu denses se situent dans le périmètre d'une AOM plus étendue, il n'est pas rare que la répartition des moyens financiers apparaisse déséquilibrée, majoritairement tournée vers une zone centrale dense concentrant par définition de lourds besoins du fait de la présence d'infrastructures de transport variées (Jacquin, 2021). La multiplication des expérimentations fonctionnant par appels à projets pose enfin la question de la construction de politiques de mobilité durables et équitables. Certains considèrent en effet qu'un tel système est susceptible de renforcer les inégalités territoriales, car il tend à favoriser les collectivités de

grande taille, celles qui disposent au préalable des ressources humaines et financières d'ingénierie leur permettant de répondre aux cahiers des charges imposés par l'État (Secours catholique, 2024). Du reste, il n'est pas rare que les projets financés ne puissent dépasser le stade de l'expérimentation, abandonnés ensuite faute de moyens pérennes. Une telle situation conduirait même nombre d'élus à se détourner d'emblée de ces procédures de soutien financier par crainte d'être tenus responsables de l'abandon de projets ayant initialement répondu aux besoins de leurs administrés (Flipo, Ortar, 2022 ; Secours catholique, 2024).

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

Les recherches qui portent spécifiquement sur les mobilités quotidiennes des jeunes apparaissent relativement peu nombreuses. En revanche, les enjeux de mobilité s'invitent en filigrane de bien des travaux dédiés à la jeunesse tant ils s'inscrivent au cœur des expériences quotidiennes des jeunes.

En 2022, un ouvrage publié par le CEREMA fournit quelques données générales sur les pratiques de déplacement des enfants et des jeunes âgés de 5 à 24 ans (CEREMA, 2022). Cette publication établit notamment que la majorité des déplacements des jeunes de 11 à 24 ans est constituée d'allers-retours entre le domicile et une activité, celle-ci concernant essentiellement le suivi de la scolarité, puis la pratique de loisirs (Rabaud, 2022). Cette étude souligne encore que l'essentiel des mobilités quotidiennes des plus jeunes s'organise autour de la marche et de la voiture, en tant que passagers : 42 % des déplacements des 11-24 ans se font ainsi à pied, contre 29 % en voiture et 24 % en transport en commun. Voiture et marche diminuent ensuite avec l'âge, progressivement remplacées par les transports collectifs qui constituent, avec 39 %, le premier mode de déplacement des 16-18 ans. L'usage de la voiture augmente ensuite à nouveau à partir de l'âge de 19 ans, de moins en moins en tant que passager, mais plus souvent comme conducteur ou conductrice : 48 % des déplacements quotidiens des 19-24 ans qui travaillent se font au volant d'une voiture, contre seulement 15 % en transports collectifs. En revanche, la part modale des transports en commun demeure élevée chez les 19-24 ans qui étudient (32 % des déplacements quotidiens), les campus universitaires bénéficiant généralement d'une bonne desserte en la matière.

Ces quelques chiffres illustrent des observations prégnantes dans la littérature scientifique portant sur les mobilités quotidiennes des jeunes. Influencées par l'âge, leurs pratiques mobilitaires évoluent au fil de leurs parcours scolaires et professionnels. Marquées par des formes de dépendance vis-à-vis de leurs parents, les mobilités quotidiennes des jeunes sont également influencées par l'inégale répartition des infrastructures et des équipements publics comme privés sur l'ensemble du territoire.

De manière générale, les recherches qui abordent les mobilités quotidiennes des jeunes se composent d'enquêtes qui portent sur des thématiques ou des publics spécifiques: mobilités adolescentes (Devaux, Oppenchain, 2012 ; Granié *et al.*, 2018 ; Hugoo, 2022 ; Sayagh, 2022a) ou étudiantes (Blanchard, 2014 ; Choplin, Delage, 2011 ; Hardouin, Moro, 2014 ; APUR, 2018), pratiques des jeunes résidant dans des territoires ruraux (Devaux, 2014 et 2015 ; Gambino, Desmesure, 2014 ; Herjna, Mergier, 2020 ; Amsellem-Mainguy, 2021 ; Assouly *et al.*, 2024), urbains (Kokoreff, 1994 ; Ramadier *et al.*, 2008 ; Lacascade, 2008 ; Oppenchain, 2016 ; Rivière, 2021) ou périurbains (Didier-Fèvre, 2013 et 2014 ; Didier-Fèvre, Rougé, 2019), rapports juvéniles à l'automobile et au permis de conduire (Vincent-Geslin *et al.*, 2017 ; Demoli, 2017b et 2022 ; Bunel, Francou, 2018 ; Ravalet *et al.*, 2019 ; Le Breton, 2022a), etc. Toutefois, un enjeu transversal s'impose à la lecture de la littérature en sciences sociales ayant pour objet les mobilités juvéniles : comprendre et analyser les pratiques comme les représentations des jeunes à l'égard de la mobilité suppose d'articuler les dimensions d'âge, de genre, de territoire et de position sociale.

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

Un ensemble de travaux s'applique à appréhender la façon dont les habitudes forgées pendant l'enfance influencent les comportements de mobilité adoptés par la suite. Des recherches tendent à démontrer que les pratiques de déplacements des individus, leurs représentations vis-à-vis de la mobilité, leur propension à privilégier tel mode de transport plutôt qu'un autre, ne surviennent pas de manière soudaine et innée. Les mobilités quotidiennes procèdent au contraire d'un ensemble de dispositions incorporées dans l'enfance, au sein de trois principales sphères de socialisation : la famille, l'école et le contexte résidentiel (Devaux, Oppenchaim, 2012).

La famille est considérée par bien des chercheurs et des chercheuses comme une sphère majeure de socialisation à la mobilité (Kaufmann, Widmer, 2005), voire une instance centrale de « transmission d'un univers de mobilité » (Le Breton, 2005b, p. 191). Les dispositions des jeunes à l'égard de la mobilité varient selon le contexte familial dans lequel ils et elles ont grandi (Devaux, Oppenchaim, 2012). Les pratiques des membres de la famille plus âgés, les représentations des parents vis-à-vis de la mobilité influent tant sur les apprentissages des plus jeunes que sur leur propension à déprécier ou non un mode de transport par rapport à un autre.

La transmission parentale d'une image plus ou moins valorisée des déplacements à vélo pèse par exemple d'un poids important sur l'intensité de la pratique du cyclisme urbain par la suite (Adam *et al.*, 2022). Or, des inégalités sociales s'expriment en matière de socialisation à la pratique cycliste, comme le montre une étude portant sur les mobilités des collégiens et des collégiennes de 11 à 15 ans scolarisés en Seine-Saint-Denis (Département de la Seine-Saint-Denis, 2023). Dans ce département, les mobilités actives hors marche (vélo, trottinette, skate) apparaissent les plus élevées dans les communes où vivent les ménages les plus favorisés tandis que la marche est davantage répandue dans les villes caractérisées par une faiblesse de l'habitat de type individuel. De fait, 30 % des élèves enfants d'employés et 28 % des enfants d'ouvriers sont dépourvus de vélo, contre 11 % des enfants de cadres. Cette étude met en exergue plusieurs facteurs qui influent sur la possibilité pour les jeunes collégiens et collégiennes d'être socialisés aux mobilités cyclistes. Celles-ci supposent de disposer tant de ressources matérielles – moyens financiers permettant d'acquérir puis d'entretenir un vélo, espace de stockage plus souvent retrouvé lorsque la famille réside dans une maison individuelle – que symboliques – temps à disposition des parents pour transmettre un savoir-faire à la fois technique et théorique quant aux codes à respecter lors de la circulation cycliste. D'autres travaux évoquent encore les formes de dépréciation du vélo et des transports publics dans certaines familles des classes populaires, pour lesquelles ces modes de déplacements sont associés à l'enfance et à la pauvreté (Le Breton, 2005a ; Lacascade, 2008 ; Sayagh, 2022b). Quant à la socialisation précoce des enfants à la voiture, elle occupe un rôle structurant dans leur rapport ultérieur à la conduite automobile (Demoli, 2017a ; Cacciari, Belton-Chevallier, 2020).

Des chercheurs et chercheuses évoquent par ailleurs l'influence de la trajectoire résidentielle des parents sur les pratiques de mobilité de leurs propres enfants (Devaux, Oppenchaim, 2012) : dans les zones urbaines sensibles (ZUS) – devenues quartiers prioritaires de la politique de la ville (QPV) depuis

2014 – comme au sein des communes rurales que Julian Devaux et Nicolas Oppenheim étudient, les adolescents et les adolescentes dont les parents ont précédemment résidé dans des centres-villes s'illustrent par une autonomie accrue dans leurs déplacements, doublée d'une vision plus positive du centre de l'agglomération et des modes de transports collectifs transmise dès l'enfance. Les sociologues observent également que la fréquence des déplacements réalisés avec les parents dans l'enfance participe à modeler le rapport ultérieur des adolescents à la mobilité. Or, de nombreuses inégalités apparaissent à cet égard, liées tant aux moyens économiques des parents qu'à leur lieu de résidence, leur équipement automobile et leur disponibilité en temps. De manière générale, les enfants ayant fréquemment visité les centres-villes avec leurs parents paraissent davantage familiarisés tant à l'anonymat urbain qu'à l'utilisation des transports publics (Devaux, Oppenheim, 2012) tandis que les déplacements soutenus et quasi exclusifs en voiture sont susceptibles de nourrir une appréhension ultérieure vis-à-vis des transports collectifs (Belton-Chevallier *et al.*, 2019). À cet égard, les « accompagnements », ces déplacements dont le motif est de transporter une autre personne, pèsent d'un poids important sur l'apprentissage de l'autonomie et de la mobilité. Majoritairement en lien avec l'activité scolaire des enfants, plus de 71 % des déplacements d'accompagnement sont aujourd'hui réalisés en voiture (Hurez, Rabaud, 2022).

En outre, une série d'enquêtes fournit des enseignements sur les différentes étapes qui jalonnent les premières expériences de mobilité autonomes des enfants. En la matière, les déplacements piétons sans les parents constituent un premier stade qui, selon les recherches, survient de façon de plus en plus tardive, souvent au moment de l'entrée au collège (Granié *et al.*, 2018). Une telle situation découle notamment d'une peur parentale accrue des accidents, liée à l'intensité de la circulation automobile (Rivière, 2021), mais aussi de la place de plus en plus centrale qu'occupe la sphère domestique, singulièrement la chambre à coucher, dans les expériences quotidiennes des enfants (Glevarec, 2010). À partir de recherches menées dans les métropoles de Paris et Milan, Clément Rivière décrit les modalités de l'encadrement parental des pratiques urbaines des enfants (Rivière, 2017a et 2017c). Les premières expériences de mobilité autonome se déroulent le plus souvent au sein d'un périmètre réduit, aux abords du domicile, lors de courts trajets (petites courses, activités extrascolaires, cheminement vers le domicile d'un ami). Ce périmètre s'élargit progressivement, jusqu'à une phase d'apprentissage des transports en commun, caractérisée par un ensemble de précautions parentales : les premiers trajets indépendants sont limités à des parcours brefs, sans correspondances, et souvent précédés par des périodes d'accompagnement. L'apprentissage parental vise à transmettre tant des connaissances pratiques que des comportements considérés comme appropriés lors des déplacements : savoir valider son ticket, connaître les lignes, ne pas se tromper de sens, céder sa place assise, laisser descendre les autres voyageurs, se préparer aux situations d'interactions avec les sans-abris et les musiciens ambulants, etc. Quand les parents sont rassurés, les réseaux de transports en commun deviennent « un élément structurant de la découverte et de l'exploration de la ville » (Rivière, 2017c, p. 184). Les modalités de socialisation à la mobilité varient toutefois selon l'environnement familial et le statut social des parents. Dans les contextes urbains étudiés par Rivière, les parents détenant le capital scolaire le plus élevé sont ceux qui accordent le plus d'importance et d'investissement en temps à l'apprentissage de la mobilité de leurs enfants, notamment parce qu'ils associent la maîtrise des transports publics à une compétence indispensable en vue de l'insertion professionnelle future de leur progéniture. À l'inverse, l'emprunt autonome des transports en commun se produit souvent de façon plus soudaine pour les enfants des classes populaires, car il fait l'objet d'une moindre anticipation familiale (Rivière, 2017a). Portant pareillement attention à la socialisation familiale à la mobilité, Vincent Kaufmann et Éric Widmer

considèrent au demeurant que la négociation entre enfants et parents se trouve « au cœur du processus d'acquisition de la motilité » (Kaufmann, Widmer, 2005, p. 206). Toutefois, les modalités de cette négociation varient selon le degré d'ouverture de la cellule familiale sur l'extérieur. En effet, selon les chercheurs, les parents qui donnent le primat à l'individu sur le groupe ont tendance à favoriser l'autonomie de l'enfant, à l'encourager dans ses déplacements indépendants, selon une régulation de type « contractuelle », basée sur la négociation. À l'inverse, les parents accordant une place centrale au groupe familial privilégient les déplacements collectifs, notamment en voiture. Ils octroient dès lors à leurs enfants une forme de mobilité plus dépendante et contrôlée.

Par ailleurs, plusieurs travaux mettent en évidence un encadrement parental des mobilités différencié selon le genre durant l'enfance et l'adolescence. Dans le contexte des métropoles de Paris et de Milan étudiés par Rivière, les filles sont initialement identifiées par leurs parents comme plus « mûres » et « raisonnables » que les garçons (Rivière, 2019). En fin de scolarité primaire, leurs parents les considèrent souvent plus aptes à l'autonomie urbaine que leurs homologues masculins, jugés plus imprudents, face aux principales menaces identifiées alors : les accidents de la circulation et la rencontre d'un adulte malveillant. Puis le regard parental évolue à la puberté. Des craintes spécifiques aux filles émergent, elles se cristallisent autour de l'éventualité d'une agression sexuelle. Rivière insiste sur le rôle des parents, particulièrement des mères, dans la transmission d'un rapport sexué aux espaces publics urbains qui associe les jeunes femmes à la vulnérabilité sexuelle. De multiples expériences maternelles nourrissent les perceptions selon lesquelles les transports collectifs et les espaces publics s'illustreraient par une hostilité accrue envers les femmes : sifflements, commentaires, suivi par un homme dans la rue, palpations dans le métro, etc. Cette socialisation différenciée selon le genre s'appuie plus largement, en France, sur une « peur sexuée » (Lieber, 2008), transversale à l'espace social (Raibaud, 2015), qui associe les espaces publics urbains pour les femmes à la dangerosité et l'utilisation des transports collectifs à une potentielle prise de risque (Sierra Jimenez, 2022). Dès lors, des pratiques socialisatrices différenciées structurent de manière importante les expériences de mobilité des filles et des garçons à l'adolescence (Granié, 2010 ; Belton-Chevallier *et al.*, 2019 ; Sayagh, 2018), qui se déclinent toutefois de manière dissemblable selon leurs appartenances sociales et résidentielles (Devaux, Oppenchain, 2017) : prise de risque davantage tolérée chez les garçons, encadrement plus strict des déplacements des filles, contrôle des lieux qu'elles fréquentent et de leur tenue vestimentaire afin qu'elles ne se fassent pas remarquer (Mardon, 2011), limitation de leur usage des transports en commun, pratiques d'accompagnement par les parents ou par des pairs masculins... Contraignant les mobilités des jeunes filles, cette socialisation différenciée influe aussi sur leur usage de certains modes de transport (Belton-Chevallier *et al.*, 2019). Les travaux de David Sayagh montrent par exemple que les adolescentes sont bien moins enclines que leurs pairs masculins à s'aventurer seules, de manière improvisée, à vélo (Sayagh, 2018). À l'instar d'autres contextes géographiques, les adolescentes de Seine-Saint-Denis âgées de 11 à 15 ans disposent d'ailleurs de moindres ressources matérielles en la matière (Département de la Seine-Saint-Denis, 2023) : 53 % d'entre elles possèdent un vélo, soit huit points de moins que les garçons du même âge (61 %). Dans la même enquête, elles apparaissent également moins socialisées à la pratique cycliste dans un contexte où 51 % des parents se déclarent favorables aux déplacements à vélo pour leurs filles, contre 60 % des parents répondant pour leurs garçons. D'autres enquêtes conduites cette fois auprès d'enfants résidant dans des quartiers prioritaires (QPV) de la ville de Strasbourg mettent en évidence une moindre autorisation des filles à pratiquer le vélo dans et hors de leur quartier (Vielle Marchiset *et al.*, 2018). Disposant dès lors de compétences techniques inférieures à celles de leurs pairs masculins pour qui l'usage de la bicyclette est plus fréquent, les filles s'illustrent par un sentiment

d'insécurité accru, qui alimente un défaut de confiance en soi dans la pratique cycliste. De plus, étant davantage accompagnées que les garçons dans leurs déplacements, les jeunes femmes se distinguent par une dépendance accrue vis-à-vis de la disponibilité parentale comme de la présence d'un véhicule au domicile familial (Belton-Chevallier *et al.*, 2019 ; Amsellem-Mainguy, 2021).

Outre la sphère familiale, l'école constitue un espace de socialisation à la mobilité important. Les déplacements quotidiens entre le domicile et l'établissement contribuent à l'acquisition d'habitudes de mobilité : emprunt d'un service de car scolaire, cheminement à pied, à vélo ou en voiture en compagnie d'un parent, etc. De plus, les sorties scolaires conduisent parfois à expérimenter des modes de transports alternatifs (Devaux, Oppenchain, 2012). Les pratiques de mobilités quotidiennes évoluent par ailleurs au long de la carrière scolaire (Devaux, 2015 ; Rivière, 2017b). L'entrée au collège constitue un moment clé en la matière, lors duquel se produisent les premiers déplacements quotidiens autonomes, sans la supervision d'adultes, souvent en compagnie de pairs (Granié *et al.* 2018 ; Hugoo, 2022). La fin du collège marque ensuite une césure importante. Pour les jeunes qui résident dans des territoires ruraux et qui poursuivent leur scolarité au lycée, elle entraîne une fréquentation quotidienne de la ville (Devaux, 2015), voire un premier départ de la cellule familiale, lorsqu'il s'agit de rejoindre un internat (Amsellem-Mainguy, 2021). Pour d'autres encore, l'entrée au lycée est associée à la détention d'un abonnement de transports qui permet désormais de se déplacer à tarif unique dans l'ensemble du périmètre régional des transports en commun (Oppenchain, 2016). Les mobilités quotidiennes sont en tout cas considérées comme occupant un rôle majeur dans la socialisation et la construction identitaire des adolescents et des adolescentes. Qu'elles prennent place dans le cadre scolaire ou qu'elles donnent lieu à des pratiques de « pérégrinations » entre pairs (Didier-Fèvre, 2013), les expériences « d'auto-mobilité » (Massot, Zaffran, 2007), soit les aptitudes adolescentes à se déplacer librement, permettent de s'affranchir de la tutelle des parents. Pratiquées en solitaire ou en groupe, les mobilités quotidiennes adolescentes conduisent encore à se confronter aux règles du domaine public en interagissant avec des anonymes. Demeurant fortement déterminées par le contexte social et territorial dans lequel les adolescents et les adolescentes grandissent, les expériences d'« auto-mobilité » sont également susceptibles de remodeler les dispositions initialement acquises dans la sphère familiale vis-à-vis de la mobilité (Devaux, Oppenchain, 2012).

L'environnement résidentiel dans l'enfance influe enfin de manière importante sur les dispositions à l'égard des mobilités quotidiennes. De fait, la localisation et la configuration du quartier de résidence, son caractère plus ou moins éloigné des infrastructures de transports en commun, affecte naturellement les conditions d'apprentissage et l'incorporation d'habitudes de mobilité spécifiques (Kaufmann, Widmer, 2005). Ainsi le cas précédemment évoqué du département de la Seine-Saint-Denis où les pratiques mobilitaires collégiennes apparaissent fortement conditionnées par la commune de résidence (Département de la Seine-Saint-Denis, 2023) : à l'ouest du département, la proximité de Paris favorise l'usage des transports en commun alors qu'à l'est, où le réseau est moins dense, la voiture apparaît davantage empruntée par les collégiens et les collégiennes lors de leurs déplacements scolaires et extrascolaires. Cette même étude montre toutefois que la répartition des modes de transport empruntés par les collégiennes et les collégiens varie plus largement selon trois facteurs : la densité des transports en commun, la composition sociale des communes, le type d'habitat des élèves (grands ensembles, immeubles, maisons...). De nombreux travaux s'attachent à cerner de plus près les rapports des jeunes aux mobilités quotidiennes selon les contextes spatiaux dans lesquels ils et elles grandissent : centres urbains, quartiers populaires, communes rurales ou périurbaines de natures diverses. La lecture de ces travaux invite généralement à se prémunir contre toute forme d'opposition artificielle entre des territoires

envisagés de manière uniforme. En effet, loin d'un déterminisme spatial qui dissocierait par exemple de manière automatique et indifférenciée « jeunesse des villes » et « jeunesse des champs », les recherches mettent en évidence la pluralité des expériences des jeunes selon les contextes sociospatiaux dans lesquels ils grandissent. À cet égard, les enjeux d'âge, de genre, de contexte résidentiel, d'appartenance sociale et de structure familiale s'imposent partout comme des dimensions majeures dans la structuration des pratiques mobilitaires des jeunes.

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

Un ensemble de travaux s'intéresse aux mobilités quotidiennes des jeunes dans les quartiers populaires. Certains décrivent des « quartiers d'exil » (Dubet, Lapeyronnie, 1992) ou « de relégation » (Donzelot, 2004) qui font figure d'enclaves, au point de conduire certains à partir, à « s'arracher » pour « réussir » et « s'intégrer à la société » (Begag, 1993 et 2002). Jacques Donzelot décrit pour sa part un modèle français contemporain qui s'illustrerait par une « ville à trois vitesses » (Donzelot, 2004) dans laquelle s'opère une division sociale entre des centres-villes gentrifiés, une périurbanisation portée par les classes moyennes et des zones de relégation qui concentrent les populations les plus pauvres, le plus souvent immigrées. L'augmentation de la ségrégation résidentielle engendrerait des formes de sécession, tandis que la population reléguée adopterait une attitude de repli sur son quartier. Donzelot souligne à cet égard « le caractère international du spectacle de l'immobilité volontaire qu'offrent les quartiers défavorisés. Les études les plus savantes démontrent la très faible mobilité des habitants de ces quartiers relativement à ceux des classes moyennes » (Donzelot, 2006, p. 20). Cette idée de relégation des quartiers populaires se retrouve chez Jean-Pierre Orfeuil lorsqu'il décrit des territoires de la politique de la ville rassemblant davantage que les autres des jeunes, des personnes étrangères, des individus sans emploi, sans qualification, dépendant des minimas sociaux (Orfeuil, 2010). Pour l'auteur, ces espaces se manifestent par un « écart, volontaire ou subi [...] avec le reste de la société [qui constitue] un handicap : un brassage social plus faible réduit les "liens faibles" avec le reste de la société, le report sur les "liens forts" du quartier contribue à construire une norme spécifique de relégation et un sentiment "no future", les employeurs développent des comportements discriminatoires... » (Orfeuil, 2010). Quant à Didier Lapeyronnie, il considère que la portée de la ségrégation raciale et ethnoraciale a engendré en France la naissance de « ghettos » marqués par une forte interconnaissance, au sein desquels les habitants retrouvent une dignité et une forme de sécurité. Toutefois, si le ghetto permet de résister au stigmat, il est « vécu comme une cage et un cocon, une prison construite par le mépris de classe et un abri protecteur permettant de survivre doucement » (Lapeyronnie, 2008, p. 268). Le racisme, le sentiment des habitants de se trouver rejetés dès lors qu'ils se déplacent hors du quartier engendreraient leur repli au sein du ghetto, marquant des formes de rupture vis-à-vis d'un monde extérieur perçu comme hostile.

Les constats rassemblés dans ces divers travaux conduisent à percevoir les quartiers populaires comme des zones enclavées dont les habitants, immobiles, se trouveraient assignés à résidence. Or, certaines études contredisent de tels résultats. Ainsi des travaux de Nicolas Juste, Joël Meissonnier et Cyprien Richer, qui examinent la mobilité des habitants des quartiers de la politique de la ville (QPV) à travers une base unifiée des EMC² (Juste *et al.*, 2019). En comparant les QPV selon différentes tailles d'unités urbaines, les auteurs démontrent que l'idée d'une moindre mobilité de leurs habitants mérite

d'être nuancée. En effet, les résidents des QPV n'apparaissent pas moins mobiles que les autres. En revanche, ils utilisent davantage la marche à pied ainsi que les transports en commun et se déplacent donc moins vite. Une telle situation s'explique notamment par la moindre part de déplacements effectués en voiture parmi les résidents des QPV, dans un contexte où la possession d'un véhicule comme du permis de conduire s'avère moins répandue qu'ailleurs (-26 points). Les auteurs soulignent par ailleurs la nécessité de considérer les spécificités des territoires, les pratiques des habitants des QPV s'illustrant par leur grande hétérogénéité selon les unités urbaines.

De fait, les approches avançant la thèse d'une relégation des quartiers populaires et/ou d'une assignation à résidence des populations qu'ils abritent, particulièrement les jeunes, sont jugées englobantes à plusieurs titres. Elles tendent d'abord à uniformiser des quartiers qui se caractérisent par une grande hétérogénéité, tant géographique que sociale (Oppenchain, 2011b). Les configurations géographiques des QPV des grandes métropoles et des villes moyennes, celles des quartiers de la grande couronne ou de la petite couronne parisienne diffèrent, ne serait-ce qu'en termes de desserte en transports en commun ou de proximité des bassins d'emploi. De même, les profils socio-économiques des résidents des QPV ne sont pas homogènes. Par ailleurs, bien des études démontrent que les habitants et les habitantes des quartiers prioritaires sont loin d'être immobiles. Au contraire, les déplacements font partie intégrante des expériences quotidiennes de leurs habitants, notamment les jeunes. Ceux-ci se caractérisent par des « manières d'habiter variées » (Rivière, Oppenchain, 2018), qui combinent ancrage dans le quartier et pratiques de mobilité en dehors de celui-ci (Kokoreff, 1994), notamment vers les centralités commerciales. Ainsi des « jeunes de banlieue » de l'agglomération lyonnaise, qui rejoignent le centre-ville de Lyon les mercredis et samedis après-midi pour arpenter tantôt la grande artère commerçante que constitue la rue de la République, tantôt le centre-commercial de la Part-Dieu (Berthet, 2007). La fréquentation des centres commerciaux par les jeunes de banlieue parisienne fait également l'objet de plusieurs travaux (Kokoreff, 1998 ; Deville, 2007). Dans des analyses portant sur des lycéens résidant dans des quartiers populaires de Seine-Saint-Denis bien desservis par les transports en commun, Fabien Truong examine les déplacements de ces jeunes au cœur de la capitale (Truong, 2012 et 2013a). Loin de se trouver isolés dans leur quartier, ceux-ci multiplient les déplacements parisiens, même s'ils se limitent à des lieux spécifiques – que le sociologue rassemble sous l'appellation de « Paris quotidien » –, dans lesquels ils se sentent autorisés à déambuler contrairement à d'autres, où ils éprouvent des regards réprobateurs et des formes de jugement. La Gare du Nord, celle de Châtelet-les-Halles, les Champs-Élysées constituent ainsi des espaces de mobilité et de déambulation privilégiés, où lycéens et lycéennes retrouvent une sociabilité entre jeunes de quartiers diversifiés.

De manière générale, les travaux portant sur les déplacements des jeunes des quartiers populaires donnent à voir des pratiques de mobilité qui, souvent réalisées en groupe, contrastent avec l'interconnaissance du quartier. Dans les espaces urbains comme dans les centres commerciaux qu'ils et elles fréquentent, les jeunes trouvent des lieux de flirts, de divertissements et de découvertes, ils et elles découvrent les interactions avec des anonymes, notamment avec des adultes étrangers ou avec des pairs et des paires venant d'autres quartiers. Analysant les rapports à l'espace urbain des adolescents et des adolescentes d'une banlieue de Strasbourg, Thierry Ramadier, Chrissanthy Petropoulou et Anne-Christine Bronner confirment par ailleurs le caractère hétérogène de leurs pratiques de mobilité : quand certains ou certaines « tournent le dos au centre-ville », limitant leurs déplacements à la « cité », voire à d'autres grands ensembles situés à proximité, d'autres, notamment parmi les collégiennes, se portent avant tout vers le centre-ville pour flâner, se divertir et/ou consommer. De plus, les pratiques modales

adolescentes observées sont susceptibles de varier, les jeunes se déplaçant tantôt à pied ou en transports en commun, mais aussi plus rarement à vélo ou en voiture avec leurs parents (Ramadier *et al.*, 2008).

Conduites dans les métropoles de Montpellier et de Strasbourg, les enquêtes de David Sayagh permettent de mieux appréhender la diversité des pratiques cyclistes adolescentes dans les QPV. Le chercheur insiste à cet égard sur la nécessité d'analyser le vélo comme une « pratique de distinction à la fois sexuée, sociale et spatiale » (Sayagh, 2022b, p. 156). Le sociologue souligne en effet qu'il existe de manière générale un « clivage sexué » des mobilités à vélo durant l'adolescence : alors que les garçons sont encouragés à se déplacer seuls et à s'aventurer dans l'espace public, les filles s'illustrent au contraire par une pratique bien plus restrictive notamment du fait d'une moindre transmission parentale de l'usage du vélo, d'un contrôle social accru ainsi que d'un ensemble de craintes liées à leurs déplacements (Sayagh, 2018). Pour Sayagh, ce clivage sexué apparaît plus prononcé dans les QPV qu'ailleurs en raison de « normes habitantes d'appropriation masculine de l'espace public [...] généralement plus prégnantes (Sayagh, 2018, p. 2). Le sociologue considère par ailleurs que les pratiques cyclistes adolescentes agissent tant comme un révélateur que comme le support d'inégalités territoriales (Sayagh, 2020). Ainsi, les jeunes qui résident dans les QPV enquêtés s'illustrent généralement par une moindre appropriation, voire par une dévalorisation, des déplacements à vélo en raison de multiples facteurs : moindre équipement des ménages, carence d'espaces de stockage sécurisés, environnement insuffisamment adapté afin de se déplacer ou de s'aventurer en solitaire dans l'espace public de jour comme de nuit, absence de la transmission d'un apprentissage de l'entretien mécanique du vélo, etc. Ces observations ne signifient pas pour autant que la pratique cycliste soit inexistante parmi les jeunes qui vivent dans les quartiers populaires. Sayagh montre au contraire la diversité des parcours de socialisation féminine comme masculine au vélo (Sayagh, 2018 et 2022b) dans un contexte où les façons de pratiquer varient et sont susceptibles d'évoluer selon l'âge, le sexe, les pratiques des proches, le rapport au sport, au quartier, à l'école, à l'écologie, etc. Le chercheur souligne en revanche la prégnance des inégalités associées aux pratiques cyclistes adolescentes dans un contexte où le vélo s'affirme comme un « instrument de distinction sociale » (Sayagh, 2020, p. 88) que certains jeunes des classes dominantes s'approprient en discréditant celles et ceux qui semblent plus réfractaires. De même, les dispositions à la pratique cycliste au sein des QPV enquêtés apparaissent davantage incorporées par des garçons issus des franges les moins défavorisées qui s'illustrent tant par un rapport positif à l'institution scolaire que par un usage du vélo susceptible de marquer une forme de distanciation sociale et spatiale à l'égard du quartier (Sayagh, 2022b). Portés sur l'analyse des pratiques de mobilité des adolescents et des adolescentes résidant dans les ZUS¹⁶ franciliennes, les travaux de Nicolas Oppenchaim présentent des enseignements majeurs afin d'appréhender finement la diversité des manières d'habiter des jeunes dans les « quartiers ségrégués » de banlieue parisienne (Oppenchaim 2011a, 2011b, 2013, 2015 et 2016). Dans le cadre d'une thèse, le sociologue s'est attaché à cerner l'articulation entre l'ancrage résidentiel de ces adolescents et les espaces urbains qu'ils et elles fréquentent durant leurs mobilités quotidiennes, ces deux types de lieux jouant un rôle central dans leur construction identitaire. Oppenchaim démontre que le potentiel de mobilité des adolescents et des adolescentes qui résident en ZUS se distingue à maints égards de celui de bien des jeunes Franciliens issus de milieux populaires. Résidant plus souvent dans la petite couronne, ils et elles profitent par exemple bien souvent de la proximité accrue des transports en commun (métros, RER, trains du réseau

¹⁶ Les zones urbaines sensibles (ZUS) sont les anciens territoires définis par les pouvoirs publics comme devant être la cible prioritaire de la politique de la ville. En 2015, les ZUS ont été supprimées, remplacées par les quartiers prioritaires de la politique de la ville (QPV).

Transilien). Le chercheur observe d'ailleurs parmi ces jeunes un usage autonome plus précoce de ces modes de déplacements, notamment grâce à la possession de la carte d'abonnement Imagine'R⁴⁷. En revanche, le potentiel de mobilité des adolescents et adolescentes qui résident en ZUS demeure inférieur à celui d'une majorité de leurs homologues d'Île-de-France du fait de la faiblesse des ressources économiques et de la moindre disponibilité en temps de leurs parents, ainsi que de la présence plus rare d'un véhicule au sein du domicile familial. Le sociologue souligne par ailleurs que ces contraintes pèsent particulièrement sur les filles, en raison d'un encadrement différencié des mobilités à l'adolescence selon le sexe. Les adolescentes s'illustrent notamment par leur moindre présence dans l'espace public de résidence (Rivière, Oppenchaim, 2018), dans un contexte où les pratiques de stationnement dans les rues du quartier donnent lieu à d'intenses sociabilités masculines (Lepoutre, 1997). Exposées au risque d'altérer leur bonne réputation, les jeunes femmes doivent avoir une raison valable de se déplacer en solitaires dans le quartier (Clair, 2008). De plus, les mobilités féminines font l'objet d'un encadrement parental accru du fait des craintes d'agression en grande partie focalisées sur les trajets en transports en commun, ce qui conduit certaines d'entre elles à subir des restrictions de leurs déplacements en dehors du quartier, à moins d'être accompagnées par un membre de la famille plus âgé (Devaux *et al.*, 2016). Néanmoins, comme cela a été vu précédemment, la moindre visibilité des filles n'est pas spécifique aux quartiers populaires, pas plus que les formes de contrôle social qui s'exercent sur leurs pratiques de déplacement et de sociabilité dans l'espace public (Devaux, Oppenchaim, 2017).

Par ailleurs, le moindre potentiel de mobilité qui distingue les jeunes résidant dans les ZUS franciliennes ne les empêche pas de se déplacer hors de leur quartier. Les travaux d'Oppenchaim démontrent au contraire que les situations de repli au cœur du quartier sont loin de concerner l'ensemble des adolescents et des adolescentes étudiés. Filles comme garçons s'illustrent en effet par des manières d'habiter diversifiées, allant d'un fort ancrage local à une présence intermittente, voire une absence totale des espaces publics du quartier de résidence. Ce que le sociologue décrit, ce sont des pratiques de mobilité et des rapports aux transports en commun fort différenciés : quand certains et certaines empruntent RER et métro en solitaire tout en montrant une appétence pour les situations d'anonymat urbain à Paris, d'autres ne s'aventurent dans les transports publics qu'en groupe et appréhendent les interactions avec des inconnus, du fait du sentiment marqué de porter un stigmaté ethnoracial et social en dehors du quartier de résidence. Un tel sentiment se trouve d'ailleurs renforcé par les multiples expériences d'interpellation policières et de pratiques discriminatoires de contrôle d'identité lors des déplacements dans l'espace public, conduisant nombre d'adolescents à limiter leur mobilité aux lieux touristiques lorsqu'ils se rendent à Paris (Jounin *et al.*, 2015, Oppenchaim, 2016).

Oppenchaim observe en définitive des pratiques mobilitaires influencées par l'origine sociale des adolescents et des adolescentes, mais aussi par leur genre, leurs trajectoires résidentielles et scolaires, les dispositions familiales ou les expériences vécues de discrimination. Loin de s'avérer figées, leurs manières d'habiter sont susceptibles de se modifier, car les potentiels de mobilité évoluent avec l'âge, notamment lorsqu'ils et elles accèdent à des cartes de transports. Un changement d'établissement scolaire, un déménagement, un début d'insertion professionnelle, l'émulation amicale ou la naissance d'une relation amoureuse, nombreux sont les événements qui peuvent concourir à transformer les pratiques de mobilité

⁴⁷ Le forfait Imagine'R se destine aux scolaires, aux étudiants et aux apprentis d'Île-de-France âgés de moins de 26 ans. Bénéficiant d'aides tarifaires importantes émanant des collectivités et des départements, ceux qui possèdent cet abonnement peuvent utiliser l'ensemble des transports en commun de la région (métro, bus, tramway, RER).

des adolescents et adolescentes résidant en ZUS en les conduisant à s'aventurer dans des territoires inexplorés. Le chercheur insiste enfin sur le poids des « épreuves » qui rythment les déplacements des jeunes résidant dans ces quartiers, car celles-ci sont susceptibles d'infléchir leurs dispositions initiales vis-à-vis de la mobilité (Oppenchaim, 2011a et 2016). Les interactions se produisant lors des déplacements sont considérées comme des épreuves parce qu'elles donnent lieu à des confrontations avec des usagers ne partageant pas forcément les mêmes façons d'agir dans les transports publics, des situations amplifiées par le stigmate social, ethnique et d'âge dont certaines et certains de ces jeunes se sentent porteurs. Oppenchaim décrit le cas de l'écoute de la musique dans le métro ou dans le RER, présenté comme l'exemple typique d'une situation de tension avec les autres usagers. De fait, la confrontation réussie et répétée aux épreuves de la « co-présence » peut modifier de manière durable les pratiques mobilitaires des adolescents et des adolescentes enquêtés. En revanche, lorsque ces épreuves ne débouchent pas sur un « accord », elles peuvent nourrir un sentiment de stigmatisation susceptible d'entraîner des formes de provocation par retournement du stigmate ou un repli sur le quartier qui conduit finalement à privilégier les déplacements dans des lieux proches et familiers.

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

Certains travaux portent spécifiquement sur les mobilités quotidiennes des jeunes qui résident dans des territoires périurbains. La notion même de « périurbain » fait débat, tant elle recouvre des espaces aux configurations sociales et géographiques hétérogènes. Belton-Chevallier, Oppenchaim et Vincent-Geslin en proposent la définition suivante, inspirée de celle de l'INSEE : il s'agit de « communes séparées de leurs voisines par 200 mètres non bâtis (ce qui les différencie des banlieues) et dont au moins 40 % des habitants travaillent dans l'aire urbaine de rattachement (ce qui les différencie des territoires ruraux) » (Belton-Chevallier *et al.*, 2019, p. 92). S'ils désignent des communes aux caractéristiques variées, diversement éloignées des centres d'agglomération comme des infrastructures de transport, les espaces périurbains sont associés à maintes contraintes en termes de mobilité. Ces territoires sont ainsi souvent présentés comme ceux de la « dépendance automobile » (Dupuy, 1995), sous la combinaison de plusieurs facteurs : dominé par de faibles densités démographiques et par une offre en transports en commun limitée, le périurbain se caractérise par une dispersion des lieux d'emplois, de commerces et d'équipements. Les déplacements y sont nombreux et les distances parcourues plus élevées que dans le reste des agglomérations urbaines (Orfeuill, 2010). Acquisition, entretien d'un véhicule, dépenses de carburant, frais d'assurance... : pour les ménages qui résident dans de tels espaces, la dépendance automobile s'avère coûteuse et elle pèse particulièrement sur le budget des plus modestes. À cet égard, Lionel Rougé parle même d'une « captivité » des ménages populaires, qui se trouveraient piégés par le périurbain (Rougé, 2007). Ayant fait le choix de s'installer dans des communes lointaines, peu accessibles et mal équipées, mais dans lesquelles les coûts abordables du logement offraient des possibilités d'accès à la propriété, les ménages modestes n'auraient pas anticipé les coûts de la mobilité. Contraints de réduire leurs déplacements (Motte-Baumvol, 2007), ils souffriraient d'un moindre accès aux services comme aux emplois, à la différence des ménages aisés, en capacité de se déplacer dans des espaces plus vastes aux activités diversifiées (Berroir *et al.*, 2017). Des travaux conduisent toutefois à nuancer l'image d'espaces périurbains présentés sous le prisme péjoratif de l'utilisation quasi exclusive de l'automobile. Rodolphe Dodier observe ainsi dans ces territoires une inflexion de certains

comportements de mobilité, au profit de nombreuses « innovations sociales » (Dodier, 2015) : formes multiples de covoiturage, retour en grâce de la pratique du vélo et de la marche à pied, usage renouvelé des ressources du proche de la part d'habitants témoignant de formes d'ancrages appuyées sur des réseaux sociaux et familiaux de proximité (Berroir *et al.*, 2017).

Les jeunes sont nombreux dans ces territoires périurbains, que Catherine Didier-Fèvre qualifie d'ailleurs d'« espaces de la jeunesse » (Didier-Fèvre, 2014). En effet, dans un contexte marqué par le vieillissement de la population française, les communes périurbaines concentraient encore trois jeunes pour deux personnes âgées en 2019 (Didier-Fèvre, Rougé, 2019). Plusieurs travaux soulignent les difficultés de mobilité rencontrées par ces jeunes dès l'adolescence. En effet, confrontés à la dispersion des activités comme à la faiblesse des transports en commun, ceux-ci et celles-ci peinent à s'affranchir de la dépendance des adultes dès lors qu'ils et elles souhaitent accéder aux loisirs et/ou s'extraire de leurs communes de résidence (Didier-Fèvre, 2013 ; Aragau *et al.*, 2016). Le périurbain peut ainsi être perçu comme faisant obstacle à l'autonomie des jeunes, dans un contexte où leurs mobilités quotidiennes se font le plus souvent de manière accompagnée (Escaffre *et al.*, 2007). Pour Jean-Pierre Orfeuil, les jeunes périurbains âgés de moins de 18 ans et dépourvus du permis de conduire sont enserrés dans une alternative : soit ils et elles demeurent confinés à une mobilité très locale, accessible à pied ou à vélo par exemple, soit ils et elles se trouvent sous la dépendance des adultes motorisés (Orfeuil, 2015). Toutefois, des recherches tendent à relativiser cette vision de jeunes qui s'illustreraient comme des captifs de territoires restreints. Didier-Fèvre dépeint ainsi plutôt des adolescents et des adolescentes, dont les pratiques mêlent mobilité et ancrage. Leur rapport au territoire combine deux facettes complémentaires : la première, locale, donne à voir des pérégrinations entre amis, mêlant exploration et exploitation des ressources de la proximité. La seconde, métropolitaine, certes plus ponctuelle, témoigne de pratiques de mobilité de groupe tournées vers des programmes d'activités analogues à ceux de bien d'autres jeunes de leur âge : cinéma, bowling, restauration rapide, déambulations entre pairs dans les galeries marchandes, etc. (Didier-Fèvre, 2013 et 2014). L'accès à de telles activités nécessite inévitablement le déploiement de stratégies spécifiques qui conduisent les adolescents et les adolescentes qui résident dans ces territoires à composer avec les contraintes locales et à combiner différents modes de transport selon les opportunités : « parents taxis », covoiturage, car, scooter, marche à pied, vélo, autostop (Aragau *et al.*, 2016). Quant à ceux et celles qui résident en Île-de-France, ils et elles peuvent aussi occasionnellement s'organiser pour rejoindre Paris en train, une pratique facilitée par la possession de la carte Imagine'R.

Dans les zones périurbaines comme ailleurs, les pratiques mobilitaires des jeunes n'apparaissent pas uniformes et se structurent en partie selon des variables d'âge, de genre, de configurations territoriales diversifiées. Des communes périurbaines de l'Ouest parisien à celles de la Bourgogne ou de la Seine-et-Marne, du département de l'Eure à celui de l'Eure-et-Loir (Didier-Fèvre, 2013 ; Aragau *et al.*, 2017), de nombreuses disparités apparaissent : il y a celles et ceux qui, résidant dans les espaces les moins accessibles, témoignent d'un fort attachement à leur territoire, alors que d'autres expriment un sentiment d'isolement ou une appréhension vis-à-vis des déplacements. D'autres encore manifestent un attrait certain pour des centralités urbaines régulièrement fréquentées, bien que cela nécessite d'agencer des parcours complexes combinant plusieurs modes de transport. Les positions sociales jouent un rôle déterminant dans la structuration des espaces de vie des jeunes, comme l'illustrent ici encore les travaux de Didier-Fèvre : entre les lycéens et les lycéennes qui résident dans des communes de l'Ouest et de l'Est parisien, la *motilité* diffère (Didier-Fèvre, 2013). Résidant dans des territoires qui rassemblent une plus forte proportion de cadres et de professions intellectuelles supérieures, les premiers s'illustrent par des

déplacements plus fréquents, tant à l'échelle locale que métropolitaine, ainsi que par une maîtrise accrue des codes de la mobilité, acquise tant par mimétisme familial que par une multiplication des expériences de déplacements dans l'enfance, lors des vacances notamment. À l'inverse, les jeunes périurbains qui résident dans des communes de l'Est francilien, majoritairement issus des classes moyennes ou de milieux modestes, se distinguent par une moindre mobilité, notamment vers la capitale.

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

Envisagés selon une approche statistique, les territoires ruraux se définissent par la faible densité de leur population. D'après la grille communale de densité de l'INSEE, ils couvrent l'ensemble des communes peu denses ou très peu denses, soit 88 % des communes françaises, et 33 % de la population en 2017 (D'Alessandro *et al.*, 2021, p.61). Eloignés des grandes villes, ces territoires s'illustrent par des réalités sociales et géographiques diversifiées. Attractives, certaines communes rurales voient leur population augmenter, elles se caractérisent tour à tour par leur mixité sociale, la concentration de résidences secondaires, la proximité de lieux touristiques. En revanche, les « campagnes en déclin » (Coquard, 2019), mal connues, frappées par la désindustrialisation, voient l'emploi et leur population diminuer. Devant la diversité des manières d'habiter des jeunes résidant au cœur de ces territoires, certains questionnent la pertinence de l'usage de la catégorie « jeunesse rurale » qui, fortement mobilisée dans le débat public, paraît englobante (Devaux 2015), quand elle ne renvoie pas de surcroît au stéréotype d'une société paysanne qui ne correspond plus à la réalité (Gambino, Desmesure, 2014). En revanche, qu'ils et elles résident dans des communes de faible densité tour à tour attractives, touristiques ou appauvries, les jeunes partagent l'expérience commune de la distance géographique par rapport aux agglomérations urbaines et de ses conséquences en termes d'éloignement des lieux de formation, des infrastructures de santé, de loisirs et de culture (Espagnac, 2024), du retrait progressif d'un ensemble de services publics (Djataou *et al.*, 2024). Dans les espaces ruraux, l'automobile est utilisée pour quatre déplacements sur cinq (Lézec, 2022, p. 37). Toutes et tous se trouvent confrontés à des difficultés de mobilité dans un contexte où, à mesure que les centres urbains s'éloignent, les temps de transports s'étendent et la voiture devient indispensable (Amsellem-Mainguy, 2021 ; Herjna, Mergier, 2020 ; Assouly *et al.*, 2024). Qu'elles résident ainsi dans des communes rurales de la Chartreuse, du Finistère, des Deux-Sèvres ou des Ardennes, les jeunes femmes rencontrées par Yaëlle Amsellem-Mainguy dans le cadre de ses enquêtes (Amsellem-Mainguy, 2021) placent les enjeux de mobilité au cœur de leurs récits. Pour la sociologue, la faible mobilité de ces « filles du coin » résulte d'une combinaison de facteurs :

- L'âge : jeunes, parfois mineures, nombre d'entre elles ne possèdent pas le permis de conduire.
- Le sexe : elles ne jouissent pas socialement des mêmes conditions que leurs homologues masculins.
- Le milieu social : en très grande majorité issues des classes populaires, leur équipement demeure limité, notamment du point de vue automobile.
- La configuration de territoires vécus comme enclavés, au sein desquels l'offre de transports publics est jugée insuffisante (Amsellem-Mainguy, 2021, p. 67).

Dans les territoires ruraux comme ailleurs, les recherches soulignent la nécessité de croiser les enjeux sociaux et spatiaux pour appréhender finement les mobilités quotidiennes des jeunes, d'autant plus que celles et ceux qui y résident sont majoritairement issus des classes populaires (Amsellem-Mainguy, Coquard, 2023 ; Pinel, 2020)¹⁸.

Dans leurs déplacements, les jeunes qui vivent dans des communes rurales sont confrontés à des multiples contraintes. Étudier, se soigner, rejoindre des amis, se rendre au cinéma... ces activités nécessitent parfois de parcourir plusieurs dizaines de kilomètres. Or, faute de véhicule autonome, les adolescents et les adolescentes ne peuvent que rarement se reposer sur l'offre de transports publics qui, si elle varie selon les contextes géographiques, est globalement faible, dépourvue d'horaires adaptés, parfois limitée aux cars scolaires (Amsellem-Mainguy, 2021 ; Le Breton, 2005 ; Orfeuil, 2015). Ainsi que le précise la Cour des comptes, les jeunes qui résident en zone rurale – soit 26 % des 18-29 ans –, sont les moins bien desservis par les transports en commun. De plus, ils et elles passent 42 minutes par jour de plus dans les transports que les jeunes urbains, pour un budget deux fois plus important (528 € par mois, contre 307 € par mois) [Cour des comptes, 2025]. Dès lors, la première solution consiste à se tourner vers les proches véhiculés, particulièrement les « parents taxis » – les mères le plus souvent (Devaux, 2015 ; Amsellem-Mainguy, 2021) –, malgré la dépendance que cela implique, notamment en termes d'emploi du temps. De plus, les possibilités de recourir à ces déplacements accompagnés n'apparaissent pas également distribuées parmi des jeunes pour qui « le fait d'avoir ou non des proches qui ont le temps, les moyens et qui acceptent de "faire taxi" cristallise les inégalités » (Amsellem-Mainguy, 2021, p. 174). Certains peuvent encore compter sur l'usage des deux-roues, mobylettes ou scooters en particulier, des modes de transport importants pour les jeunes garçons d'origine populaire (Renahy, 2005 ; Devaux, 2015), mais dont les filles sont à l'inverse le plus souvent privées, en raison d'une construction genrée du risque accru auquel elles s'exposeraient (Amsellem-Mainguy, 2021). S'ajoute la pratique, plus rare, de l'autostop, puis les déplacements consistant à combiner plusieurs modes de transport. Ainsi de l'exemple des jeunes d'un village des Vosges, rencontrés par Gérard Herjna et Alain Mergier, qui, faute de disponibilité des parents, se rendent au lycée à Nancy en usant de quatre modes de déplacement : accompagnement en voiture jusqu'à la gare TER la plus proche, train jusqu'à Nancy, bus, puis marche à pied pour rejoindre le lycée (Herjna, Mergier, 2020, p. 116). Le poids des contraintes de mobilité engendre naturellement des arbitrages conduisant à renoncer à certains déplacements en raison de coûts tant financiers que physiques et psychiques jugés excessifs.

Les travaux portant sur les jeunes résidant dans les milieux ruraux démontrent encore combien les trajectoires mobilitaires adolescentes sont structurées tant par l'âge, le genre, les carrières scolaires que l'environnement familial des individus. Au cours d'enquêtes réalisées dans une commune rurale du Gâtinais francilien, Julian Devaux distingue à cet égard « trois âges de socialisation des adolescents ruraux » (Devaux, 2014) : période des premières formes d'autonomisation à l'égard de la famille et de l'école, la préadolescence (11-13 ans) se caractérise par des mobilités masculines ludiques entre pairs dans le domaine public du village, surtout réalisées autour de la marche et du vélo. Quant aux filles, leur autonomisation à cet âge se déroule davantage dans l'espace domestique, notamment dans la chambre, où prennent place des sociabilités « entre copines ». Dans les dernières années du collège (14-16 ans), les mobilités entre pairs se font plus intenses et s'illustrent par un élargissement progressif du territoire,

¹⁸ Selon les enquêtes de Laurie Pinel, les « jeunes ruraux » sont 39 % à avoir un père ouvrier et 7 % un père agriculteur, contre respectivement 34 % et 2 % pour les jeunes urbains. De plus, un jeune sur dix en zone rurale a un père cadre, contre deux jeunes sur dix en zone urbaine (Pinel, 2020, p. 2-3)

notamment dans les espaces urbains environnants, particulièrement prisés par les adolescentes. Une troisième phase, celle de l'entrée au lycée, donne à voir une « mobilité de bande », support d'un entre-soi collectif qui repose tant sur une appropriation de lieux au sein de l'espace local que sur des « sorties du territoire » collectives, notamment grâce à la voiture, dès lors qu'un ou une membre du groupe obtient son permis de conduire.

Les recherches mettent encore en exergue des différences de genre dans les pratiques des mobilités adolescentes rurales (Devaux, Oppenchain, 2017 ; Amsellem-Mainguy, 2021). À l'instar des situations constatées précédemment dans les quartiers populaires franciliens, les adolescentes s'illustrent par une moindre présence dans l'espace public résidentiel, sous la combinaison de divers facteurs. Les stratégies éducatives parentales tendent d'abord à réduire davantage les sorties dans des espaces publics associés à des dangers accrus pour les jeunes femmes ainsi qu'à des représentations négatives à l'égard d'une frange masculine locale « qui traîne » (Devaux, Oppenchain, 2017, p. 53). À l'inverse, l'intérieur du logement, socialement construit comme protégé, s'affirme comme un lieu de prédilection pour les femmes, où les adolescentes concourent par ailleurs largement aux tâches domestiques assumées par leurs mères (Amsellem-Mainguy, 2021). Le poids du contrôle social contraint également les mobilités locales des adolescentes, qui plus est dans des territoires marqués par une forte interconnaissance. De plus, disposant davantage de deux-roues motorisés, les garçons sont socialisés à la conduite automobile de manière précoce alors que les jeunes femmes demeurent bien plus dépendantes des accompagnements et de la disponibilité parentale pour leurs déplacements. En définitive, ainsi que l'écrit YAëlle Amsellem-Mainguy, ce sont les garçons qui « sont les plus mobiles sur le territoire et connaissent le plus de jeunes » (Amsellem-Mainguy, 2021, p. 178). Les déplacements vers l'école s'illustrent alors comme des ressources non négligeables pour les adolescentes, nombre d'entre elles composant avec les horaires de bus scolaire pour s'adonner à des mobilités urbaines à partir de leur lieu de scolarisation. Devaux et Oppenchain décrivent à cet égard des « stationnements devant l'établissement scolaire [qui] se transforment rapidement en flâneries urbaines en compagnie des amies » (Devaux, Oppenchain, 2017, p. 57).

À l'encontre des stéréotypes sur l'immobilité des jeunes ruraux, plusieurs recherches dévoilent la mobilité précoce à laquelle ceux-ci et celles-ci se livrent, notamment du fait des impératifs scolaires (Amsellem-Mainguy, 2021 ; Herjna, Mergier, 2020 ; Orange, Renard, 2022). En effet, les jeunes apprennent très tôt à composer et à s'adapter aux contraintes de l'éloignement. Dès l'école primaire, certains et certaines expérimentent les trajets en car de ramassage scolaire pour rejoindre des classes multiniveaux dans des communes environnantes. Le collège marque ensuite l'entrée dans un environnement social et géographique plus lointain et diversifié (Renahy, 2005 ; Devaux, 2015 ; Amsellem-Mainguy, 2021), les cars scolaires constituant à ce moment-là de « hauts lieux de sociabilité et d'intégration au groupe des jeunes » (Amsellem-Mainguy, 2021, p. 106). Mais c'est surtout au moment de l'orientation scolaire au lycée que s'accroît la distance vis-à-vis de la famille et de l'environnement local : faute d'établissement à proximité, nombre de jeunes rejoignent alors un internat pour poursuivre leur scolarité.

Enfin, les mobilités comme les sociabilités adolescentes se transforment et se recomposent au gré des différences d'orientation scolaire à l'heure de l'inscription au lycée. Les bandes d'amis et d'amies enquêtées par Devaux se distinguent ainsi par des formes d'éclatement : majoritairement issus des classes moyennes, celles et ceux qui rejoignent des filières générales se retrouvent le plus souvent dans des établissements situés en centre-ville, ce qui les conduit à élargir leur réseau de connaissances tout en multipliant les mobilités urbaines. À l'inverse, le passage au lycée ne modifie qu'à la marge les

« manières d'habiter » de celles et ceux qui s'orientent vers les filières professionnelles et technologiques. Rejoignant des établissements souvent localisés entre deux bourgs voisins, majoritairement fréquentés par un public d'origine rurale et populaire, nombre de ces adolescents privilégient l'investissement dans les espaces publics de la commune de résidence en compagnie du groupe de pairs local (Devaux, 2015). S'ils paraissent ainsi moins mobiles tant géographiquement que socialement, ces jeunes ne s'insèrent pas moins dans des réseaux d'interconnaissance et d'entraide locaux où s'affirme un « entre-soi populaire » (Coquard, 2019) appuyé sur une sociabilité intense qui repose notamment sur la fréquentation du groupe de pairs, offrant, au contact de « ceux qui restent » (Venet, 2017 ; Coquard, 2019) une « place stable au sein d'un espace de reconnaissance où l'on n'a rien à prouver » (Renahy, 2010).

Quel est le poids des contraintes mobilitaires dans les choix d'orientation des jeunes ?

Les freins comme les inégalités liées aux mobilités quotidiennes structurent en partie les aspirations comme les choix scolaires des jeunes. L'analyse des ressorts de leurs choix d'orientation à l'issue du lycée fait l'objet d'une abondante littérature dont il ne s'agit ici que de retracer certains aspects ayant trait aux questions relatives à la mobilité quotidienne. Sur ce point, les recherches soulignent combien les enjeux de mobilité quotidienne s'articulent à ceux de la mobilité résidentielle, tant celle-ci s'impose souvent comme une nécessité pour bien des jeunes aspirant à poursuivre des études supérieures.

Plusieurs travaux mettent en évidence le caractère déterminant de la localisation résidentielle des jeunes dans leurs choix d'études, notamment à la sortie du lycée, les conditions de transport comme les enjeux de proximité géographique jouant à cet égard un rôle important (Faure, 2009 ; Frouillou, 2014 ; Truong, 2013b ; IAU, 2016). Dans les années 1960, un mouvement de déconcentration de l'offre d'enseignement supérieur a suscité l'émergence de nombreux établissements disséminés dans l'ensemble des régions françaises. Reste que ceux-ci demeurent inégalement distribués sur le territoire, une trentaine de grandes villes en concentrant environ les trois quarts (Brutel, 2010). Dans ce contexte, les jeunes n'apparaissent pas égaux tant devant l'offre de transports disponibles que dans les distances à parcourir afin de rejoindre quotidiennement la filière d'études à laquelle ils et elles aspirent (Dupray, 2023), si bien que la question de la mobilité résidentielle se pose dans de nombreux cas.

Analysant les vœux émis sur l'ancienne plateforme Admission post-bac (APB)¹⁹, Arnaud Dupray et Mélanie Vignale observent que les bacheliers et bachelières qui résident dans des communes à l'écart des zones urbaines sont les plus nombreux à envisager de quitter leur département d'origine afin de poursuivre leurs études supérieures (Dupray, Vignale, 2021). Dans une étude pour l'INSEE, Jérôme Fabre et Émilie Pawlowski observent de leur côté qu'à l'heure des choix d'orientation, six bacheliers sur dix choisissent une formation dans une autre zone d'emploi que celle où ils résidaient l'année du baccalauréat, avec de fortes disparités selon les territoires : ceux qui résident dans des zones dépourvues d'établissement du supérieur sont contraints de se déplacer, tantôt au sein de la même académie (pour 56 % d'entre eux), tantôt dans une autre (pour 44 % d'entre eux). Parmi ces jeunes, la moitié déménage, quand l'autre effectue des navettes quotidiennes entre son domicile et son lieu

¹⁹ Ancienne méthode d'affectation post-bac dédiée aux lycéens en classe de terminale, la plateforme ABP, créée en 2002, a été remplacée par Parcoursup en 2018. Les futurs bacheliers y formulaient leurs « vœux » par ordre de préférence avant de connaître, quelques semaines plus tard, les réponses apportées par les établissements supérieurs à leurs demandes.

d'études. Dans le même temps, huit bacheliers sur dix originaires d'une agglomération comportant un grand pôle universitaire restent dans leur zone d'origine (Fabre, Pawlowski, 2019). L'auteur et l'autrice soulignent encore que les jeunes qui résident dans un territoire offrant uniquement des « formations de proximité » (soit 46 % des bacheliers) – cette expression recouvre les cursus en STS, CPGE et IUT²⁰ – s'orientent davantage que les autres vers ces filières, en partie du fait de contraintes de déplacements. L'étude pointe encore une moindre mobilité des « jeunes d'origine défavorisée » dont les contraintes financières sont susceptibles de peser sur les choix d'études, qui plus est lorsqu'ils et elles résident loin des grands pôles universitaires. Dans de telles situations, certains renonceraient même à la poursuite d'études supérieures du fait des coûts que ces dernières impliquent, tant en matière de déménagement que de navettes quotidiennes (Fabre, Pawlowski, 2019).

Plus largement, les recherches tendent à démontrer que les choix d'études supérieures des jeunes sont fortement déterminés tant par des dimensions mobilitaires que sociales, résidentielles et de genre.

Dans une comparaison entre les universités Paris 1 Panthéon-Sorbonne et Paris 8 Vincennes-Saint-Denis, Leïla Frouillou analyse l'influence du contexte urbain sur les arbitrages auxquels se livrent les jeunes au moment de leur inscription universitaire (Frouillou, 2014). Alors que les recrutements entre universités « centrales » (Paris) et « périphériques » (Saint-Denis) se caractérisent par des écarts sociaux importants, la sociologue souligne la tendance des étudiants de milieux populaires qui vivent dans des quartiers ségrégués de première couronne parisienne à privilégier une inscription dans une « université de proximité », en l'occurrence celle de Paris 8. Dans ses recherches, Frouillou souligne que malgré l'existence d'une bonne desserte en transports collectifs, l'enjeu de la distance comme des contraintes de chaînes de déplacements potentiellement plus complexes et allongées influe sur les arbitrages de ces jeunes en faveur de la proximité au moment des inscriptions universitaires. Toutefois, plusieurs dimensions se conjuguent en la matière : outre la distance, les choix opérés par les jeunes reposent alternativement sur une dimension relationnelle (effets de pairs) et institutionnelle (proximité de l'offre de formation et sectorisation).

Dans des travaux portant sur les mobilités des étudiants et des étudiantes de l'université Paris-Est Créteil (UPEC), Sophie Blanchard observe de la même manière un recrutement universitaire très majoritairement local, centré sur la ville de Créteil et ses alentours, une caractéristique que l'on retrouve dans les universités de petite couronne parisienne (Choplin, Delage, 2011 ; Blanchard, 2014 ; IAU, 2016). Le choix de l'UPEC par les étudiants et les étudiantes apparaît ici encore influencé par une logique de proximité. En effet, les jeunes enquêtés sont nombreux et nombreuses à signaler que les temps de trajets entre leur domicile et l'université constituent des contraintes ayant pesé sur leur décision d'opter pour cet établissement. Constatant par ailleurs que l'UPEC comme les autres « universités de banlieue » abrite majoritairement des étudiants et des étudiantes issus des classes populaires, la chercheuse relève le fait que leurs conditions matérielles de vie contraignent leurs pratiques spatiales de manière générale (Blanchard, 2014). De telles situations s'observent ailleurs, par exemple dans le contexte breton, où les catégories d'étudiants et d'étudiantes issus de familles peu aisés se retrouvent majoritairement dans des sites de formation « de proximité », à tel point que Magali Hardouin et Bertrand Moro s'interrogent sur l'existence d'un « processus de captivité » qui concernerait ceux n'ayant « pas les moyens d'être mobiles » (Hardouin, Moro, p. 2014, p. 82)

²⁰ Les formations STS renvoient aux sections de technicien supérieur, les CPGE aux classes préparatoires aux grandes écoles et les IUT aux instituts universitaires de technologie.

Pour sa part, Catherine Didier-Fèvre tente de répondre à un questionnement : la localisation périurbaine des jeunes auprès desquels elle enquête a-t-elle un impact sur leur avenir post-bac ? (Didier-Fèvre, 2014) Confrontés aux limites de l'offre locale d'enseignement supérieur comme à la faiblesse des transports en commun, nombre de jeunes doivent en effet envisager de quitter leur espace résidentiel, notamment pour gagner les pôles universitaires les plus proches que constituent Paris, Orléans ou Dijon. En comparant sur la plateforme APB les choix des jeunes scolarisés dans un lycée de Sens selon qu'ils résident ou non dans des zones périurbaines, Didier-Fèvre observe que les vœux géographiques divergent : pour ceux qui vivent en ville, Paris constitue une localisation privilégiée, accessible en une heure de train. Il est alors possible d'envisager de rejoindre un établissement de la capitale par le biais de navettes quotidiennes. À l'inverse, cette perspective apparaît bien plus complexe pour les jeunes qui résident dans des communes périurbaines, car, éloignés de la gare, ils et elles se retrouvent confrontés à des temps de transport considérablement étendus. Devant la nécessité de déménager pour se rapprocher du lieu de leurs études, nombre de jeunes périurbains optent finalement pour des établissements situés à Dijon plutôt qu'à Paris. En effet, bien que positionnée à deux heures de train de leur domicile, la solution dijonnaise s'impose comme la plus adaptée sur le plan économique du fait de loyers bien moins élevés. En définitive, la chercheuse observe que les vœux émis par les jeunes périurbaines qu'elle étudie résultent de compromis entre proximité géographique, coût du logement et des transports, ainsi que de la présence d'une formation qui les attire. Les recherches de Didier-Fèvre démontrent encore que, dans ce contexte, les choix des jeunes s'avèrent fortement marqués socialement. En effet, les moyens financiers comme le capital culturel dont disposent les parents apparaissent déterminants dans l'élaboration des projets d'études des jeunes, tant du point de vue matériel que dans la transmission de compétences mobilitaires ainsi que de connaissances relatives aux cursus et aux établissements les plus cotés.

À l'heure des choix d'orientation, les jeunes rurales et périurbaines se trouvent confrontées à d'importantes contraintes spatiales liées à la faiblesse de l'offre locale d'enseignement supérieur (Assouly *et al.*, 2024). Les formations se concentrant dans les agglomérations urbaines, nombre de jeunes font face à des freins matériels notables, car la décohabitation familiale et le rapprochement d'un site de formation s'imposent bien souvent comme des préalables incontournables à la poursuite d'études supérieures (Dupray, 2023). Ces difficultés se doublent de coûts d'ordre à la fois culturels et symboliques, lorsqu'il faut quitter ses proches, renoncer à des sociabilités et des relations d'entraide locale. Dans ce contexte, « quitter son village n'est donc pas toujours un choix, mais une contrainte » (Amsellem-Mainguy, 2021, p. 120). Dans les campagnes en déclin qu'il étudie, Benoît Coquard observe une logique de « tri scolaire » entre celles et ceux qui « doivent rester », faute de ressources de mobilité suffisantes, et les autres, majoritairement issus des classes intermédiaires et supérieures, qui « peuvent partir » et s'extraire de leur milieu d'origine en s'installant dans des villes universitaires telles que Strasbourg, Reims, Nancy ou Dijon, situées à plus d'une heure de route des villages enquêtés (Coquard, 2019, p. 19). Devaux évoque encore le cas de ces nombreux adolescents ruraux d'origine populaire qui expriment une résistance à l'égard d'une mobilité géographique vécue comme contrainte, s'interdisant dans le même temps des formations supérieures éloignées de leur domicile, associées à des coûts économiques, culturels et symboliques trop élevés. Nombre d'adolescents et d'adolescentes optent alors pour des formations courtes qui leur permettent de combiner l'aspiration à une entrée précoce dans le marché du travail et la projection dans un univers résidentiel familial (Devaux, 2015).

Des études quantitatives pointent de la même manière la tendance des « jeunes ruraux » à se projeter dans des études plus courtes : 47 % des étudiants et des étudiantes résidant dans des territoires ruraux

viseraient ainsi au plus un cursus de niveau bac+3, contre 33 % de leurs homologues urbains (Pinel, 2020). De tels constats conduisent nombre d'acteurs publics et associatifs à insister sur le « manque d'ambitions » scolaires de ces jeunes qui ne se projetteraient pas au-delà du territoire local (Lemêtre, Orange, 2016 ; Agnoux, 2025). Outre leur caractère englobant – en la matière, les disparités sont fortes selon la configuration sociospatiale des territoires ruraux examinés –, ces considérations conduisent à gommer la pluralité des facteurs qui structurent les projets scolaires des jeunes résidant dans ces espaces (Amsellem-Mainguy, Coquard, 2023) : origine sociale, offre de formation à proximité, attachement à l'espace local, coûts et freins à la mobilité, mais aussi structuration du marché du travail dans l'environnement résidentiel, car les aspirations des jeunes apparaissent aussi modelées par l'offre locale d'emplois (Orange, Renard, 2022). Ainsi les jeunes femmes en milieu rural valorisent souvent des formations courtes de service à la personne, entre autres parce qu'elles leur permettent d'envisager une insertion rapide dans un marché du travail local qui leur est particulièrement défavorable (Amsellem-Mainguy, 2021 ; Orange, Renard, 2022). Certains travaux pointent encore les injonctions paradoxales produites par l'institution scolaire : déplorant la sédentarité, le manque de mobilité des élèves, l'école participe, en particulier au sein des lycées professionnels, à l'intériorisation par les jeunes d'un champ des possibles géographiquement restreint, dans lequel les aspirations personnelles doivent s'harmoniser avec l'offre professionnelle locale (Agnoux, 2025 ; Lemêtre, Orange, 2016).

Comment les pratiques modales évoluent-elles au moment d'accéder à l'enseignement supérieur ?

Les mobilités et les pratiques modales étudiantes constituent quant à elles un objet de recherche récent, intéressant plusieurs disciplines des sciences humaines et sociales. Un état des savoirs présentant les ressources bibliographiques à ce sujet a été publié en 2017 (Baron *et al.*, 2017).

L'entrée dans la vie étudiante semble représenter une étape importante dans les trajectoires mobilitaires des jeunes, notamment parce qu'elle est susceptible de s'accompagner de l'adoption progressive de nouvelles habitudes de déplacement (Grasset *et al.*, 2023). Les étudiantes et étudiants originaires de « territoires de l'automobile » qui décohabitent et déménagent pour se rapprocher de leur lieu d'étude sont par exemple en mesure d'expérimenter des moyens de déplacement alternatifs à la voiture (Korsu, 2022).

Quelques études quantitatives renseignent sur les pratiques modales des étudiantes et des étudiants. La majorité des déplacements des jeunes de 18-24 ans en études s'effectuerait en transports collectifs (32 % de leurs déplacements), puis au moyen de la marche à pied (31 %), l'usage de la voiture en tant que conducteur arrivant en troisième position, à 24 % (Rabaud, 2022). En revanche, chez leurs homologues en emploi, les transports en commun ne seraient utilisés que pour 15 % des déplacements et la marche pour 20 %, contre 48 % pour la voiture en tant que conducteur. De tels écarts s'expliquent notamment par le fait que de nombreux étudiantes et étudiants résident en ville et que les campus universitaires se trouvent généralement bien desservis par les transports publics. Une enquête de l'Observatoire de la vie étudiante complète de telles observations (OVE, 2020) : 52 % des étudiantes et étudiants utiliseraient principalement les transports en commun pour se rendre sur leur lieu d'études, des disparités importantes s'exprimant toutefois selon les configurations territoriales. En effet, quand les transports en commun apparaissent très majoritairement privilégiés par les étudiantes et les étudiants parisiens (78,4 %) comme par celles et ceux qui résident dans la grande couronne parisienne (67,3 %), ils ne sont

utilisés qu'à 39,5 % par les jeunes des communes de moins de 100 000 habitants qui se rendent sur leur lieu d'étude au profit, entre autres, de la voiture (37,9 %). De même, si la marche constitue une pratique modale importante pour les étudiantes et les étudiants qui résident à Paris ou dans de grandes villes, elle apparaît sans surprise bien moins prégnante pour celles et ceux qui résident dans des communes des deux couronnes parisiennes comme dans les villes de moins de 100 000 habitants, davantage éloignées géographiquement des principaux établissements d'enseignement supérieur. S'élevant en moyenne à 67 euros par étudiant, le montant mensuel des frais de transport varie également selon les territoires : de 63,90 euros par mois pour les étudiantes et les étudiants parisiens, il passe ainsi à 75,70 euros pour celles et ceux qui résident en grande couronne et à 85,60 euros pour leurs homologues issus de communes de moins de 100 000 habitants. En outre, différentes enquêtes s'intéressent aux mobilités étudiantes à vélo (APUR, 2018 ; Grasset *et al.*, 2023). Elles démontrent que la place de ce mode de déplacement demeure mineure parmi les jeunes étudiantes. L'usage régulier du vélo dans les déplacements domicile-lieux d'études culmine par exemple à 7 % dans la métropole du Grand-Paris (APUR, 2018) et à 5,6 % dans celle de Rennes (Hardouin, Moro, 2014, p. 85). Dans le premier cas, la trajectoire s'oriente toutefois à la hausse, notamment à la faveur du développement des vélos en libre-service, mais la pratique demeure polarisée sur Paris. En effet, le maillage de voies dédiées ou partagées, la présence importante de stationnements réservés comme de vélos en libre-service favorise la pratique dans la capitale où 8 % des étudiants du supérieur l'utilisent de manière régulière, contre 2 % dans les établissements situés hors de Paris (APUR, 2018). Des enquêtes portant sur les déplacements estudiantins dans les universités d'Île-de-France (IAU, 2016) démontrent encore que si la desserte des sites universitaires en transport collectif est dans l'ensemble jugée satisfaisante, les conditions de déplacements des étudiantes et des étudiants se traduisent par des inégalités en partie liées à leur lieu de résidence. Ainsi, quand celles et ceux qui résident à Paris apparaissent favorisés du fait de la densité et du maillage du réseau des transports dans la capitale, un cinquième des étudiants franciliens doivent accomplir plus d'une heure de déplacement pour se rendre à l'université. De surcroît, l'efficacité de la desserte s'avère variable d'un site universitaire à un autre, les établissements situés à Paris apparaissant à cet égard privilégiés par rapport aux neuf pôles universitaires implantés en banlieue parisienne.

Des études qualitatives enrichissent de tels constats en se penchant sur les mobilités étudiantes dans différents contextes spatiaux (Hardouin, Moro, 2014 ; Choplin, Delage, 2011 ; Blanchard, 2014). Ainsi des travaux de Armelle Choplin et de Matthieu Delage (2011), à propos des étudiantes et des étudiants de l'université Paris-Est Marne-la-Vallée (UPEMVL). S'illustrant, selon le chercheur et la chercheuse, par une « proximité du lointain », cet établissement se situe au cœur d'un espace marqué par un « éclatement des lieux de vie », caractérisé à la fois par « un tissu urbain dense, une périurbanisation récente et des interstices ruraux qui s'urbanisent » (Choplin, Delage, 2011). Dans un tel contexte, les jeunes qui étudient à l'UPEMVL sont contraintes à un haut degré de mobilité dominé par l'usage de la voiture, tant pour rejoindre leur établissement que pour accéder à un emploi ou à des activités de loisirs. Or, ces jeunes se trouvent bien souvent dépendants de leurs parents aussi bien d'un point de vue résidentiel (84 % des enquêtés vivent sous le toit familial), que financier (70 % perçoivent de l'argent de leurs parents), mais aussi pour accéder à une automobile (seule la moitié détient le permis B et 28 % possèdent un véhicule personnel). Quant à l'alternative en transports collectifs, elle ne concerne que celles et ceux qui habitent des communes correctement reliées au réseau, une situation qui défavorise de nombreux autres jeunes qui résident dans des zones périurbaines ou rurales et se trouvent placés, de fait, dans une dépendance accrue à l'égard de leurs proches. Constatant le « casse-tête » auquel nombre d'étudiantes et d'étudiants de l'UPEMVL sont quotidiennement confrontés pour se déplacer, Choplin et Delage

soulignent que leur cas démontre qu'une forte mobilité ne s'apparente pas automatiquement à une marque d'émancipation : elle peut au contraire se traduire par un renforcement de situations de contrainte et de dépendance à l'égard des parents et/ou des accompagnants (Choplin, Delage, 2011).

S'intéressant aux étudiantes et étudiants inscrits à l'UPEC, Sophie Blanchard décrit de manière analogue des jeunes à la fois très mobiles et fortement dépendantes de leurs parents, tant sur le plan financier que résidentiel (Blanchard, 2014). Faiblement motorisés, les jeunes inscrits à Créteil s'avèrent en revanche bien moins dépendants de la voiture que leurs homologues de l'UPEMLV. Ils et elles s'illustrent en effet par une utilisation intense et précoce des transports en commun (bus, métro, RER), des moyens privilégiés tant pour se rendre à l'université que dans le cadre d'activités de loisirs. Si leurs temps de trajets apparaissent relativement longs – 48 minutes en moyenne pour se rendre à l'université – et inégaux – plus d'une heure de transport pour un tiers des étudiants enquêtés, résidant souvent en grande couronne parisienne –, ces étudiantes et ces étudiants vivent majoritairement dans des communes correctement reliées au réseau de transports publics. Ils et elles peuvent de surcroît très majoritairement s'appuyer sur un abonnement annuel aux transports franciliens (90 % des enquêtés en possèdent). Particulièrement enclines à se rendre en RER ou en métro à Paris pour leurs loisirs, ces jeunes étudiantes entretiennent en définitive dans leurs pratiques davantage de similitudes avec les adolescents et les adolescentes des quartiers ségrégués enquêtés par Nicolas Oppenchain (Oppenchain, 2016) qu'avec leurs homologues majoritairement périurbains inscrits à l'Université de Marne-la-Vallée. Blanchard décrit enfin des mobilités étudiantes qui demeurent socialement différenciées, mais qui témoignent dans le même temps d'une conquête progressive de nouveaux rapports à la ville comme aux espaces de loisirs (Blanchard, 2014, p. 144).

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

En France comme ailleurs dans l'espace occidental, la voiture s'est progressivement imposée comme un moyen de transport incontournable. Le tournant s'est produit au début des années 1970, quand le taux d'équipement des ménages en automobile a dépassé pour la première fois les 50 % (Dupuy, 1995). En 2018, 84,1 % des ménages possédaient une voiture, 84,5 % des 25-39 ans étant eux-mêmes dans ce cas (Marchal, 2022). Choisie pour 62,8 % de tous les déplacements réalisés dans l'hexagone, l'automobile demeurait en 2020 le premier mode de transport sur le territoire (Lézec, 2022, p. 36). Dans les aires urbaines de moins de 500 000 habitants comme dans les zones en dehors de celles-ci, plus d'un déplacement sur deux est réalisé en voiture. En revanche, la capitale se détache du reste du territoire : seuls 31 % des déplacements y sont réalisés au volant (*ibid.*, p. 37). Parmi les jeunes qui atteignent l'âge de détenir le permis de conduire, l'automobile s'impose progressivement comme un mode de transport privilégié, jusqu'à être utilisée pour plus d'un déplacement sur deux chez les plus de 25 ans (Rabaud, 2022, p. 177). De fait, l'obtention du permis de conduire s'impose en France comme une norme sociale (Borja *et al.*, 2017). En 2019, 64 % des jeunes de 18-24 ans détenaient ce titre (INJEP, 2024) que l'on compare souvent à un diplôme (Belton-Chevallier *et al.*, 2019 ; Rérat, Haldimann, 2020).

Plusieurs travaux fournissent des éclairages sur les significations associées à l'obtention du permis de conduire. Dans une société dépendante à divers degrés de l'automobile, « l'avoir ou pas » constitue un enjeu majeur (Borja *et al.*, 2017). Au plus jeune âge, les dispositifs d'attestation de sécurité routière

viennent d'ailleurs valoriser la pratique de la conduite en consacrant dès l'école primaire la nécessité de transmettre les compétences et les attitudes indispensables aux futurs « bons conducteurs » (Abramovici, Maman, 2013). « Exclue du club des automobilistes » (Dupuy, 1995), celles et ceux qui sont dépourvus du permis de conduire se trouvent associés à un stigmate qui les handicape sur le marché du travail. Devenu une norme professionnelle, le passage du permis de conduire est généralement considéré comme une des étapes préalables et incontournables de l'insertion dans la vie active (Belton-Chevallier *et al.*, 2019). Souvent présentée comme un rite de passage qui symbolise l'entrée dans l'âge adulte (Rerat, Haldimann, 2020 ; Le Breton, 2022b), la réussite à l'examen du permis de conduire est dotée d'une forte dimension symbolique, associée à l'idée d'indépendance, d'accès à la liberté, à l'autonomie. Dans ses travaux sur les « gars du coin », qui vivent dans un village rural des environs de Dijon, Nicolas Renahy décrit la persistance de cette emprise de l'automobile, support d'une affirmation de soi et du passage à l'adulte (Renahy, 2005). Il en va de même pour les « filles du coin » rencontrées par Yaëlle Amsellem-Mainguy, pour qui l'obtention du permis de conduire est décrite comme une libération, une étape qui élargit le champ des possibles tant pour travailler, se soigner, qu'accéder à des loisirs et rendre de multiples services (Amsellem-Mainguy, 2021). L'obtention du permis de conduire puis l'achat d'une voiture constituent pour bien des jeunes des signes d'émancipation et d'indépendance financière vis-à-vis des parents, mais aussi de mise en conformité avec les normes sociales (Le Breton, 2022b). Pour les jeunes des cités désindustrialisées du nord de la France rencontrés par Yves Lacascade, le fait de disposer d'une automobile fournit également un moyen de se distinguer et d'échapper au stigmate pesant de « la galère » (Lacascade, 2008). L'accès à la conduite automobile offre de plus un statut favorable dans l'espace des sociabilités juvéniles, celles et ceux qui accèdent au volant étant désormais sollicités pour accompagner les amis et acheminer le groupe lors de « virées » diurnes et nocturnes entre pairs (Le Breton, 2022b).

De fait, l'importance de la détention du permis de conduire varie selon les jeunes, elle dépend de plusieurs facteurs, notamment la structure du territoire de résidence, son offre en transports publics, les opportunités d'emplois disponibles. En 2016, 33 % des jeunes âgés de 18 à 30 ans confiaient avoir renoncé à un emploi ou une formation en raison de difficultés de déplacements (Guisse *et al.*, 2017)²¹. Face à l'étalement urbain et à la dispersion des activités, les jeunes qui vivent dans les territoires éloignés des centres d'agglomérations sont socialisés de manière précoce à l'usage intensif de l'automobile, tant celle-ci apparaît indispensable à l'autonomie des habitants. Herjna et Mergier évoquent ainsi l'omniprésence de la voiture dans le village des Vosges qu'ils étudient, son caractère incontournable tant pour travailler, faire ses courses, que pour se soigner, rendre visite aux amis, accompagner les enfants dans leurs activités de sport et de loisirs. Les moments passés dans l'habitacle du véhicule offrent par ailleurs autant de temps propices au dialogue entre enfants et parents, lors desquels se nouent des échanges sur l'école, les devoirs, les aspirations comme les difficultés personnelles (Herjna, Mergier, 2020). La conscience précoce du caractère incontournable de la voiture comme la dépendance envers les parents pour les déplacements renforce le sentiment que le fait d'obtenir le permis de conduire puis d'acquérir son propre véhicule fonde les premiers pas vers l'émancipation (Gambino, 2010). Par ailleurs, l'accès à la motorisation s'impose comme une nécessité très concrète pour les jeunes qui résident dans les territoires éloignés des grandes villes, tant il se trouve au cœur des enjeux liés à la recherche d'emploi (Pinel, Philippe, 2017 ; Coquard, 2019). Au cours d'une enquête réalisée en 2024,

²¹ Ce taux s'élève même à 76 % chez les 18-25 ans selon une enquête par sondage publiée en 2024 par *Les Apprentis d'Auteuil* (Apprentis d'Auteuil, 2024)

Félix Assouly *et al.* notent que 38 % des jeunes ruraux en recherche d'emploi interrogés déclarent avoir déjà renoncé à passer un entretien en raison de difficultés de déplacement, un taux de 19 points supérieur à celui rencontré chez leurs homologues urbains (Assouly *et al.*, 2024). Amsellem-Mainguy souligne encore à propos des « filles du coin » que l'absence de permis de conduire constitue un banal motif de refus d'embauche pour les employeurs, un « critère d'exclusion [que celles-ci] subissent de plein fouet » (Amsellem-Mainguy, 2021, p. 137). Car dans les communes rurales comme partout ailleurs dans le territoire, l'injonction au permis de conduire constitue une norme professionnelle qui confine d'ailleurs au paradoxe lorsque le titre est exigé dans des offres d'emploi ne nécessitant pourtant aucune mobilité... (Belton-Chevallier *et al.*, 2019).

Malgré ces constats, une part de la littérature met en exergue une tendance à la baisse du recours à l'automobile chez les 18-30 ans, en France comme dans une série de pays occidentaux (Allemagne, Royaume-Uni, États-Unis, Pays-Bas notamment) (Rerat *et al.*, 2016 ; Rerat, Haldimann, 2020). Concernant l'hexagone, Vincent-Geslin *et al.* évoquent une baisse de la part modale de la voiture dans le total des déplacements au sein de plusieurs agglomérations – par exemple à Lille, Rennes, Bordeaux, Strasbourg, Grenoble ou Lyon – au profit des modes actifs, principalement la marche à pied et le vélo (Vincent-Geslin *et al.*, 2017). De même, les travaux conduits sous la houlette du CEREMA montrent une diminution notable de l'usage de l'automobile dans les agglomérations de plus de 20 000 habitants entre 2008 et 2019 (Lézec, 2022, p. 36). Quant au taux de titulaires du permis de conduire, il est en forte baisse parmi les Franciliens âgés de 18 à 25 ans : alors qu'il culminait à 61 % en 1983 puis à 55 % en 2001, ce taux ne s'élevait plus qu'à 46 % en 2010 (Vincent-Geslin *et al.*, 2017). Au niveau national, le tournant s'est produit dans les années 2000. En 2007, pour la première fois, les 18-25 ans détiennent moins le permis de conduire qu'en 1993 aux mêmes âges (Roux, 2012). De telles données suscitent maints débats dans le champ scientifique, qui tournent autour d'une principale question : assisterait-on à une désaffection des jeunes vis-à-vis de l'automobile (Rerat *et al.*, 2016 ; Demoli, 2017 ; Vincent-Geslin *et al.*, 2017 ; Rerat, Haldimann, 2020 ; Marchal, 2022) ?

Plusieurs hypothèses sont avancées afin d'expliquer le récent « désamour » (Rerat *et al.*, 2016) que les jeunes entretiendraient à l'égard d'une voiture que les générations précédentes plébiscitaient. Dans un contexte de récession économique et d'entrée plus tardive dans la vie active, le coût du permis de conduire et, plus largement, celui lié à la voiture (frais d'assurance, prix de l'essence, coût de l'achat et de l'entretien d'un véhicule) inciteraient nombre de jeunes à renoncer à la conduite automobile (Vincent-Geslin *et al.*, 2017). À ces contraintes économiques s'ajouterait une conscience environnementale sensiblement accrue parmi les jeunes générations, ce qui les pousserait à délaisser un mode de transport jugé dangereux et polluant (Rerat, Haldimann, 2020). Le développement des nouvelles technologies comme des activités à distance réduirait également l'attrait pour la voiture, celle-ci apparaissant moins nécessaire qu'auparavant (Vincent-Geslin *et al.*, 2017). De manière générale, l'imaginaire de la voiture se serait transformé, celle-ci étant désormais considérée de manière plus fonctionnelle que passionnelle (Demoli, 2017b). Kaufmann *et al.* observent pour leur part une dégradation simultanée de l'image de l'automobile et une valorisation de celle des transports collectifs et du vélo (Kaufmann *et al.*, 2010). À cet égard, les travaux menés au sein du CEREMA mettent en évidence une augmentation significative de la part des déplacements en transport en commun chez les 19-24 ans, qui s'établit en 2019 à 20 %, soit six points de plus qu'en 2008 (Lézec, 2022, p. 38).

Toutefois, l'idée qu'il existerait une désaffection marquée des jeunes générations à l'égard de l'automobile est remise en cause par plusieurs travaux. Après avoir exploité quatre vagues d'enquêtes

nationales transports (ENT) couvrant la période de 1974 à 2008, Yoann Demoli constate que si les plus jeunes classes d'âges accèdent effectivement moins au volant qu'auparavant, c'est surtout parce qu'elles reportent leur passage de l'examen du permis de conduire (Demoli, 2017b). Le sociologue observe de fait un rattrapage de l'obtention du permis de conduire autour de l'âge de la trentaine. À partir de recherches menées en Suisse, Patrick Rérat et Lucas Haldimann aboutissent à un constat similaire : le moindre accès des jeunes titulaires au permis de conduire s'explique selon eux non par un renoncement définitif, mais par un report de l'âge auquel l'examen est passé (Rérat, Haldimann, 2020). Pour Demoli, les tendances observées quant au retardement du passage du permis de conduire et à la surreprésentation des déplacements en transports collectifs parmi les jeunes illustrent ainsi surtout le poids des contraintes économiques que ceux-ci et celles-ci subissent. Alors que le coût de la formation au permis de conduire est élevé et que l'achat puis l'entretien d'un véhicule nécessitent le versement de sommes conséquentes, l'allongement de la transition vers la vie active a pour effet de retarder l'accès au volant. Dès lors, « si la jeunesse retarde l'accès au permis et l'achat d'une voiture, ce n'est pas que le besoin ou l'envie d'automobile aient disparu, mais simplement qu'elle attend sur le bord de la route des conditions plus favorables » (Demoli, 2017b).

Par ailleurs, les considérations liées à un éventuel phénomène de désaffection généralisé des jeunes vis-à-vis de la voiture ont tendance à masquer les importantes disparités qui existent entre ceux-ci et celles-ci dans l'accès à la conduite automobile. À cet égard, la localisation géographique influe sur la tendance des jeunes à détenir ou non le permis de conduire (Demoli, 2017b ; Marchal, 2022). Ainsi, Sophie Roux a démontré que le taux de détention du permis décroît en fonction de la taille des agglomérations (Roux, 2012). Les jeunes de 18 à 24 ans qui résident en milieu rural apparaissent plus enclins à passer rapidement le permis de conduire, tant l'accès à la conduite automobile s'impose pour elles et eux comme un impératif : huit jeunes sur dix habitant dans une commune de moins de 2000 habitants sont titulaires de ce titre, contre seulement cinq sur dix dans l'agglomération parisienne (Bunel, Francou, 2018). De même, le fait de résider dans l'agglomération parisienne diminue de dix-huit points la probabilité de détenir le permis de conduire par rapport à une grande ville de 100 000 à deux millions d'habitants, et de vingt-neuf points par rapport aux communes et agglomérations de moins de 20 000 habitants (Bunel, Francou, 2018). De tels contrastes s'expliquent par plusieurs facteurs : vivant dans des espaces dotés de nombreux moyens de transport alternatifs, les jeunes urbains sont d'abord moins dépendants de l'automobile pour se déplacer (Rérat, Haldimann, 2020). De plus, les contraintes de coûts diffèrent selon les territoires : dans la région parisienne où le permis de conduire est bien plus onéreux qu'ailleurs, certains jeunes arbitrent en faveur d'un report (Demoli, 2017b). Demoli évoque également un « effet de structure » : plus souvent étudiantes, les jeunes franciliennes apparaissent moins contraintes de prendre quotidiennement le volant que les jeunes actifs des campagnes. Dans des enquêtes menées auprès de jeunes Parisiens, Éric Le Breton décrit les discours critiques que nombre d'entre elles et d'entre eux expriment quant à l'usage de la voiture. Il n'est ainsi pas rare qu'ils ou elles formulent des réticences à l'idée de passer l'examen du permis de conduire, du fait de la saturation de l'automobile dans la capitale, de l'inconfort des embouteillages, des difficultés à se garer et, surtout, d'un réseau de transports collectifs jugé suffisant (Le Breton, 2022b). Quant aux enquêtes de Vincent-Geslin *et al.* dans la métropole lyonnaise, elles témoignent d'une évolution des usages automobiles par les jeunes, marquée par une diminution des déplacements réalisés en voiture au profit d'un développement des mobilités alternatives. Une telle dynamique apparaît concomitante à une forte croissance de l'offre en transports en commun dans l'agglomération lyonnaise, mais aussi à la diversification des modes de déplacements proposés, notamment le vélo en libre-service (Vincent-Geslin *et al.*, 2017).

En outre, les possibilités d'accès des jeunes à la conduite automobile apparaissent socialement différenciées. Le revenu des parents constitue à cet égard un déterminant important, susceptible de retarder le passage de l'examen du permis de conduire. Catherine Bunel et Quentin Francou démontrent qu'en moyenne 85 % des jeunes bénéficient du soutien financier de leurs parents pour préparer le permis de conduire. Toutefois, la capacité d'aide de ceux-ci varie selon leur niveau de vie, ce qui entraîne des inégalités d'accès au permis de conduire selon l'origine sociale : 74 % des jeunes dont les parents font partie des 20 % des ménages les plus aisés détiennent un permis de conduire, contre 51 % des jeunes issus des 20 % des ménages les moins aisés. Dès lors, les jeunes des catégories populaires « sont ceux qui ont le moins facilement accès aux déplacements motorisés » (Bunel, Francou, 2018, p. 4).

Les recherches mettent encore en exergue des différences de genre dans l'accès comme dans la pratique de la conduite automobile. En effet, si la diffusion du permis de conduire s'est massifiée parmi les jeunes femmes depuis les années 1980, celles-ci détiennent encore moins souvent le titre que leurs homologues masculins : en 1981, 16 % des femmes obtenaient leur permis de conduire avant 20 ans, contre 22 % des hommes du même âge. En 2008, ces taux s'élevaient respectivement à 47 % et à 54 % (Demoli, 2017b). Des inégalités d'accès à la voiture selon le genre persistent (Hurez, Pélatà, 2022, p. 154) dans un contexte où la socialisation à la pratique de la conduite automobile demeure marquée par des stéréotypes de sexe (Rérat, Haldimann, 2020). Pour Demoli, la voiture reste ainsi un objet fortement investi par les hommes dès leur plus jeune âge (Demoli, 2022). La persistance d'un décalage lié au genre dans l'accès au volant chez les plus jeunes s'explique aussi par le fait que les femmes se distinguent par des carrières scolaires plus longues que leurs homologues masculins (Demoli, 2022). Par ailleurs, les travaux portant sur la sécurité routière illustrent bien la persistance de pratiques et de représentations différenciées de la conduite automobile selon le genre. Ainsi que l'évoque David Le Breton, si les 18-29 ans sont surreprésentés parmi les tués et les blessés sur les routes, une très forte majorité des victimes sont des conducteurs masculins (Le Breton, 2022c). Cette représentation accrue des jeunes hommes parmi les accidentés de la route s'explique en partie par le fait qu'ils obtiennent le permis de conduire de manière plus précoce et qu'ils se déplacent ainsi davantage sur les routes que leurs homologues féminines (Amsellem-Mainguy, 2021). Pour Le Breton, une telle situation résulte aussi de la permanence d'images différenciées concernant les conduites à risque au volant : celles-ci demeurent valorisées, associées à une « figure éminente de la "virilité" » quand elles s'appliquent aux jeunes hommes (Le Breton, 2022c, p. 13), alors que les jeunes femmes sont associées à des comportements plus raisonnables et prudents. Des travaux mettent enfin en évidence une représentation différenciée de la voiture chez certaines jeunes femmes issues de milieux populaires urbains qui valorisent davantage que leurs homologues masculins l'accès à la conduite automobile (Ravalet *et al.*, 2019). Vincent-Geslin *et al.* rapportent par exemple le fort attachement à la norme automobile des jeunes femmes issues de milieux populaires qui résident dans l'agglomération lyonnaise (Vincent-Geslin *et al.*, 2017). Associant la voiture à une forme de prestige social et à un symbole d'indépendance, celles-ci expriment un fort attrait pour le permis de conduire. Les chercheurs et chercheuses expliquent une telle tendance par plusieurs facteurs. Alors que dans les familles les plus modestes, l'unique véhicule que possède le ménage est souvent exclusivement conduit par le père, cette forme d'asymétrie participerait à l'accroissement du désir des jeunes femmes d'accéder elles-mêmes au volant (Vincent-Geslin *et al.*, 2017). Plus souvent et plus longtemps accompagnées en voiture par leurs parents, celles-ci apparaîtraient également naturellement enclines à valoriser la conduite automobile (Ravalet *et al.*, 2019). En outre, alors qu'elles disposent d'une liberté de circulation dans les espaces publics plus restreinte que celle de leurs homologues masculins du fait d'une perception différenciée du risque (Rivière, 2017a), les adolescentes

entretiendraient une image dégradée à l'égard des transports publics qui les conduit à leur préférer la voiture, associant celle-ci à une recherche de sécurité dans les déplacements (Vincent-Geslin *et al.*, 2017 ; Ravalet *et al.*, 2019).

Enfin, l'idée selon laquelle les jeunes générations se détourneraient de la conduite automobile en raison d'une sensibilité accrue aux questions environnementales est relativisée par les enquêtes de Yoann Demoli. Le chercheur constate en effet que les préoccupations environnementales observées parmi les jeunes classes d'âge coexistent avec des représentations globalement positives de l'automobile : interrogés en 2005 dans le cadre d'une « Enquête ménage déplacements » en Loire-Atlantique, 91 % des 18-20 et 86 % des 21-25 ans déclaraient par exemple « aimer conduire » contre 73 % des 45-60 ans (Demoli, 2017b). Plus récemment, dans une enquête par sondage auprès de 2 001 jeunes âgés de 18 à 25 ans, publiée par les Apprentis d'Auteuil, 67 % des jeunes interrogés déclaraient ne pas posséder de voiture avant tout par contrainte. De plus, 68 % des interrogés déclaraient que, s'ils avaient le choix, ils préféreraient utiliser la voiture pour leurs déplacements quotidiens, contre 32 % qui opteraient pour les transports en commun (Apprentis d'Auteuil, 2024). De telles observations incitent certains chercheurs à considérer que les jeunes générations entretiennent un rapport ambivalent vis-à-vis de la conduite automobile, caractérisé par une « tension entre désir de liberté et principe de responsabilité » (Marchal, 2022).

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

Mis à part quelques rapports d'évaluation qui portent sur des dispositifs ciblant le « public jeune », la littérature traitant des politiques publiques de mobilité en faveur des jeunes demeure peu étoffée. Un tel constat n'apparaît guère étonnant car peu de politiques ciblent spécifiquement les jeunes en la matière. Ceux-ci se mêlent toutefois régulièrement à d'autres publics jugés prioritaires, notamment dans le cadre de dispositifs qui s'adressent aux « captifs » – ces personnes qui ne peuvent compter ni sur la voiture ni sur les transports publics – ou qui soutiennent une « mise en mouvement » des personnes, considérée comme un préalable à l'insertion professionnelle.

Dans les années 1990, une des mesures privilégiées consiste à améliorer la desserte de certains territoires par les transports publics (Féré, 2012). Cette politique se traduit par une forte relance de l'offre, illustrée notamment par le développement du tramway dans nombre de communes françaises. À partir de recherches menées dans l'agglomération lyonnaise, Cécile Féré constate que cette politique a conduit à une amélioration de l'offre et du maillage du réseau de transports en commun, permettant notamment de mieux relier les quartiers d'habitat social au centre-ville de Lyon. Toutefois, la relance a surtout consisté à privilégier l'attractivité du centre de l'agglomération (Féré, 2012 ; Lévêque, 2021), tandis que les enjeux de la desserte des zones peu denses et à horaires décalés demeurent des problématiques majeures, notamment pour les personnes dépourvues d'un accès à l'automobile (Féré, 2012 ; Féré, Zobèle, 2013). On retrouve de tels constats dans bien d'autres territoires dans lesquels l'amélioration des liaisons en transports publics vers les centres-villes s'accompagne de difficultés persistantes d'accès aux pôles secondaires (Aguilera *et al.*, 2017). Dans maintes communes périurbaines et, plus encore, dans les zones rurales, les maillages demeurent lâches, les horaires de desserte peu adaptés, les temps d'attente et les durées de trajets dissuasifs (Le Breton, 2005a ; Nessi, 2021).

L'amélioration des lignes structurantes de transports collectifs n'est pas considérée comme l'unique réponse susceptible de réduire les inégalités en matière de mobilité. À cet égard, de nombreux

dispositifs ont été déployés. Les travaux de Féré démontrent du reste que, depuis les années 2000, les politiques d'aide à la mobilité quotidienne s'appuient sur une individualisation et une sélectivité accrue des bénéficiaires des dispositifs, qui témoignent du passage d'un « droit au transport pour tous à un droit au transport de plus en plus ciblé » (Féré, 2013b, p. 11). En effet, il s'agit dorénavant d'améliorer la prise en compte des inégalités de mobilité en ciblant les dispositifs d'actions sur certains territoires ou sur des publics spécifiques, sélectionnés selon divers critères (âge, handicap, ressources, insertion professionnelle, etc.). Plusieurs types de mesures sont mises en œuvre, nombre d'entre elles prétendant faciliter l'accès de certains publics à des solutions de transports individuels et collectifs. Ainsi de la mise en place de navettes ou de services de transport à la demande, des solutions déployées dans maintes collectivités, mais qui ne ciblent pas spécifiquement les jeunes. Un rapport publié par l'Inspection générale des affaires sociales (IGAS) en 2024 met encore en exergue les solutions de « ramassage inclusif » ou de soutien à la mobilité individuelle (prêts de scooters ou de vélos) proposées par certaines structures aux jeunes résidant dans des territoires ruraux (Djataou, 2024, p. 58). Par exemple, l'antenne de Vervins de l'école de la deuxième chance (E2C) Grand-Hainaut a lancé un « mobile tour », une offre de ramassage des jeunes dans 24 villages du territoire de la Thiérache (Aisne) afin de les transporter, hors temps scolaire, vers leur résidence, leur lieu de stage ou de formation. Dans ses travaux, Éric Le Breton s'intéresse par ailleurs aux nombreuses innovations qui émanent selon lui des structures d'insertion sociale et professionnelle. Celles-ci inventent et proposent, souvent dans l'urgence, une large palette d'aides à la mobilité pour les populations « insulaires », notamment les jeunes : prêt ou location à bas coût de deux-roues, de voiture, de bicyclettes, transport à la demande et covoiturage, auto-écoles sociales, etc. (Le Breton, 2005a et 2018). Le chercheur décrit également le développement d'actions centrées sur la « formation » et l'acquisition des « compétences de mobilité » : accompagnement des personnes par un travailleur social lors de leurs premiers déplacements en transports collectifs, stages d'apprentissage de la lecture de plans de villes ou de réseaux de transports publics, préparation aux épreuves du permis de conduire. Certains opérateurs de transport public déploient des actions de découverte des réseaux de transport (Féré, Le Franc, 2013) notamment pour les enfants et les jeunes. À Saint-Étienne Métropole par exemple, des médiateurs se rendent dans des établissements scolaires situés dans des QPV afin de familiariser les élèves avec les usages et les « bons comportements » à adopter au sein du réseau des transports collectifs urbains (AdCF *et al.*, 2021). Le développement d'actions en partenariat avec l'éducation nationale est préconisé dans plusieurs écrits, à l'image des recommandations formulées dans un rapport du Conseil d'orientation des politiques de jeunesse (COJ) qui appelle à favoriser l'apprentissage de la mobilité de l'école élémentaire au lycée par le biais de modules dédiés aux « compétences » et aux connaissances des modes de déplacements (COJ, 2019). Soulignant le rôle de l'éducation nationale en matière de familiarisation avec les modes de déplacements collectifs, des travaux suggèrent encore de multiplier les sorties scolaires en transports publics plutôt que dans des bus prêtés par les mairies (Orfeuill, 2010 ; Oppenchain, 2011). S'ajoute la multiplication d'actions visant à favoriser la pratique du vélo auprès des enfants et des jeunes par le biais de sessions d'apprentissage de la pratique cycliste pendant le temps scolaire, de campagnes de promotion dans les écoles, collèges et lycées, ou de l'installation de stations itinérantes destinées à encourager la découverte et l'initiation à la bicyclette (Vieille-Marchiset *et al.*, 2018 ; AdCF, 2021). À travers ces types d'actions, ce sont les « compétences mobilitaires » des publics jeunes qui sont visées (Le Breton, 2005a).

Les travaux qui permettent de documenter la nature des dispositifs de soutien à la mobilité mettent aussi en évidence l'attribution d'aides financières, souvent octroyées dans une perspective d'insertion

professionnelle (Le Breton, 2005a ; Orfeuïl, 2010 ; Birchen, 2013 ; Féré, 2012). Lorsqu'elles s'adressent aux jeunes, ces aides transitent souvent par des acteurs de l'insertion tels que France Travail (anciennement Pôle emploi), les missions locales, les collectivités territoriales, notamment par le biais du Fonds d'aide aux jeunes (FAJ). Ce soutien financier peut s'illustrer selon des formes diverses : réduction ou subvention sur les titres de transport public, bons d'essence, gratuité des transports à la demande, etc. Une mesure cible particulièrement les jeunes : les aides au passage du permis de conduire. Plusieurs écrits insistent sur le caractère jugé essentiel des dispositifs de soutien à l'accès à la conduite, celle-ci étant considérée comme un impératif de l'insertion professionnelle et de la conquête d'autonomie (Anne *et al.*, 2020). Estimant que l'obtention du permis de conduire demeure indispensable pour « se placer » sur le marché du travail, Jean-Pierre Orfeuïl préconise le déploiement d'aides financières ciblées sur certaines catégories de jeunes, singulièrement ceux dépourvus de formation, résidant dans l'espace rural, les petites villes ou les périphéries d'agglomération (Orfeuïl, 2010). Des dispositifs d'aide au permis de conduire se déploient partout sur le territoire, souvent appuyés par des programmes nationaux. Simon Borja, Guillaume Courty et Thierry Ramadier évoquent à cet égard une initiative lancée en 2004 par le Premier ministre Jean-Pierre Raffarin, qui appelait selon ces termes à mettre en œuvre des mesures financières pour faciliter l'accès au permis de conduire : « Le permis de conduire, au même titre que le logement ou l'emploi, est incontestablement un facteur d'insertion sociale, dans la mesure où il représente pour nos concitoyens le principal moyen d'accès à l'autonomie de déplacement » (lettre de mission de Jean-Pierre Raffarin, citée par Borja *et al.*, 2017, p. 42). Dans la foulée, le « permis à un euro par jour » est lancé. Destinée aux jeunes de 15 à 25 ans, la mesure se présente sous la forme d'un prêt dont les intérêts sont payés par l'État.

La plupart des aides financières au permis de conduire sont proposées aux jeunes considérés comme les plus « fragiles », notamment sous conditions de ressources. En 2009, le Fonds d'expérimentation pour la jeunesse (FEJ) lance par exemple le programme « 10 000 permis pour réussir ». Appuyée sur des partenariats avec des missions locales et des auto-écoles sociales, cette expérimentation nationale consiste à proposer à 10 000 jeunes en difficulté d'insertion, répartis sur l'ensemble du territoire, une participation financière s'élevant à 1000 euros ainsi qu'un accompagnement personnalisé afin de leur permettre de passer le permis de conduire. Plusieurs rapports d'évaluation portant sur ce dispositif soulignent les retombées jugées positives à long terme des aides financières octroyées, notamment en termes d'accès à l'emploi et, plus largement, d'intégration sociale. Elles pointent néanmoins quelques impacts moins favorables à court terme, liés au fort investissement des jeunes dans la formation au permis de conduire avec pour conséquence une limitation de leurs démarches parallèles d'engagement dans la sphère professionnelle et non professionnelle (L'Horty *et al.*, 2013 ; Anne *et al.*, 2020). Par ailleurs, des porteurs de projets observent des taux d'abandon élevés et estiment à cet égard les résultats décevants (ASDO Études, 2013). Un an après l'entrée dans le dispositif, seul un jeune sur quatre avait ainsi obtenu le permis de conduire, un taux concernant un peu moins de la moitié des bénéficiaires après deux ans. Ces rapports d'évaluation insistent sur un élément jugé déterminant dans la réussite du programme : la nécessité de proposer un accompagnement pédagogique au permis de conduire en complément de l'aide financière. En 2014, un nouvel appel à projets du FEJ, intitulé « mobilité et accompagnement vers l'emploi des jeunes » vise à identifier les mécanismes susceptibles de lever les freins à la mobilité des jeunes éloignés de l'emploi tout en améliorant leur « employabilité » (Anne, 2017). Cette fois, 16 expérimentations sont soutenues, chacune d'entre elles proposant des dispositifs visant à renforcer l'aptitude des jeunes à la mobilité : formations à la mobilité, aide au passage du permis de conduire, sensibilisation à la sécurité routière, mise à disposition de véhicules (vélos, voiture, scooters), financement de moyens de transport individuels ou collectifs, soutien aux frais d'entretien et de

réparation de véhicules, etc. Évaluant les effets de tels dispositifs, Denis Anne, Julie Le Gallo et Yannick L'Horty concluent à l'efficacité globale de ces programmes d'aides à la mobilité qui influeraient positivement sur la probabilité pour les jeunes bénéficiaires d'améliorer leur situation d'emploi (Anne *et al.*, 2020). Les auteurs nuancent toutefois ce constat en suggérant que l'efficacité de ces dispositifs varie selon leur degré d'intensité : s'ils sont susceptibles de sensibiliser les jeunes éloignés de l'emploi aux difficultés de mobilité, les programmes d'aides à la mobilité d'intensité « faible » – par exemple un simple diagnostic de mobilité ou un atelier collectif sur une ou deux journées – ne leur permettraient pas de surmonter leurs problèmes en la matière. En revanche, une aide d'intensité « moyenne » – préparation au permis de conduire ou mise à disposition d'un moyen de transport individuel pour une durée dépassant plusieurs jours – améliorerait l'aptitude des bénéficiaires à la mobilité résidentielle et routière et influencerait de manière positive sur leur niveau d'études et leur accès à l'emploi.

Dans une autre étude, Denis Anne, Sylvain Chareyron et Yannick L'Horty évaluent cette fois les effets d'un programme d'accompagnement et de formation intensif expérimenté en France à partir de 2015 puis pérennisé en 2019, le service militaire volontaire (SMV) [Anne *et al.*, 2019]. Caractérisé par son encadrement militaire, le SMV ambitionne d'insérer socialement et professionnellement des jeunes âgés de 18 à 25 ans éloignés de l'emploi et de la formation. Combinant remise à niveau scolaire, formation militaire et enseignement professionnel, ce programme offre également la possibilité de préparer puis de valider le permis de conduire durant le séjour des jeunes au SMV. Selon les auteurs, la participation des jeunes au SMV renforcerait de manière significative leurs chances d'accéder à l'emploi, l'obtention du permis de conduire durant la formation jouant à cet égard un rôle clé. Anne, Chareyron et L'Horty soulignent dès lors que les résultats observés incitent à développer des programmes intensifs de formation à destination des « jeunes décrocheurs » afin de faciliter leur accès à la mobilité individuelle par l'obtention du permis de conduire, car « posséder le permis de conduire est un élément clé de la mobilité des jeunes et donc de leur probabilité d'emploi » (Anne *et al.*, 2019, p. 8).

Comme le souligne l'IGAS, les aides au permis de conduire constituent un segment majeur du soutien à la mobilité des jeunes, notamment en milieu rural. Toutefois, elles sont inégalement réparties sur le territoire. Proposées par une pléiade d'acteurs selon des règles d'éligibilité variées, elles apparaissent de surcroît difficilement lisibles pour les premiers concernés (Djataou *et al.*, 2024). Des chercheuses et des chercheurs soulignent encore qu'à l'instar de beaucoup d'autres dispositifs de soutien à la mobilité, les aides au passage du permis de conduire sont avant tout considérées comme des leviers, des outils de l'insertion professionnelle (Le Breton, 2005a ; Bacqué, Fol, 2007 et 2010 ; Féré, 2012 et 2013b ; Borja *et al.*, 2017 ; Anne *et al.*, 2020). Cécile Féré rappelle ainsi que l'objectif de nombreuses politiques de soutien à la mobilité vise à rendre les personnes en insertion plus autonomes dans leurs déplacements afin de lever les freins à leur accès à l'emploi. Dans ce contexte, les acteurs sociaux initient des accompagnements individualisés englobant tant les enjeux d'accessibilité territoriale que les compétences et les ressources des individus. La chercheuse démontre qu'en définitive, l'approche de l'accompagnement individualisé proposée aux personnes en insertion, parmi lesquels nombre de jeunes, vise à intervenir sur leur « motilité » (Féré, 2012). Selon cette conception, l'action publique doit améliorer l'aptitude à la mobilité de ceux qui subissent des entraves en la matière, tant cette dernière constitue une « condition indispensable à l'insertion, à la construction de trajectoires de vie satisfaisante et de liens sociaux diversifiés » (Orfeuill, 2015).

Toutefois, le lien invariablement établi entre mobilité, insertion et employabilité suscite des interrogations, voire des critiques. Dans des observations portant sur les « quartiers ségrégués », Marie-

Hélène Bacqué et Sylvie Fol identifient ainsi un glissement des politiques de désenclavement vers des actions d'aide individuelle à la mobilité qui associent celle-ci à une ressource personnelle et à un outil de l'insertion professionnelle. Or, pour les chercheuses, rien ne prouve que l'absence de mobilité constitue un réel obstacle à l'employabilité des individus, alors que les enjeux de discrimination dans l'accès à l'emploi leur semblent au contraire plus déterminants. Bacqué et Fol considèrent qu'en se focalisant sur la capacité des individus à se déplacer, les recommandations politiques ignorent les « coûts » tant financier, familial que social potentiellement engendrés par l'impératif de mobilité. L'injonction à être mobile se heurterait enfin à l'expérience comme aux stratégies de bien des ménages précaires, attachés aux réseaux de solidarité structurés dans leur quartier (Bacqué, Fol, 2007 ; Ripoll, 2015). Féré juge à cet égard qu'il existe aujourd'hui « un enjeu à affirmer un droit à la mobilité, sans qu'il se transforme en un devoir de mobilité » (Féré, 2013a). Constatant pour sa part que les trajets vers l'emploi constituent bien souvent l'unique motif de déplacement justifiant le financement des aides à la mobilité, Jean-Paul Birchen s'interroge : la spécialisation des services de mobilité dans le seul domaine de l'insertion professionnelle est-elle la plus à même d'offrir une réponse globale et pérenne aux besoins de la mobilité pour toutes et tous (Birchen, 2013, p. 27) ?

Mettant en évidence le déploiement fort diversifié d'aides à la mobilité, la littérature pointe aussi leur caractère instable et segmenté (Secours catholique, 2024), leur inégale répartition sur le territoire formant au demeurant « une marqueterie de dispositifs territorialisés » (Féré, Le Franc, 2013, p. 20). En premier lieu, la fragilité des aides résulte de leur faible institutionnalisation, l'expérimentation comme la suppression des dispositifs dépendants des subventions accordées par la puissance publique (Le Breton, 2005). À partir de recherches menées dans l'agglomération lyonnaise, Cécile Féré soulève également les conséquences du fort contingentement des aides qui, loin de constituer un droit automatique, n'atteignent qu'un très faible nombre de bénéficiaires. Selon la chercheuse, plusieurs raisons expliquent une telle situation. Contingentés en fonction des budgets qui leur sont attribués, les dispositifs de soutien à la mobilité se caractérisent d'abord par un fort ciblage : accès réservé à certaines catégories administratives de bénéficiaires seulement, nombre de places limitées pour l'aide à l'obtention du permis de conduire, location de véhicules à bas coût pour quelques jours uniquement, etc. Par ailleurs, ces dispositifs ne sont pas directement accessibles aux bénéficiaires qui pourraient en faire la demande. En effet, l'attribution des aides repose sur des prescripteurs – des professionnels de l'emploi le plus souvent – qui déterminent, après analyse individualisée des besoins de la personne, si cette dernière peut y prétendre. Cet impératif de la prescription par un tiers constitue un premier filtre dans l'accès aux dispositifs. De surcroît, Féré observe dans ses terrains d'enquête des disparités de prescription – ou de non-prescription – des aides à la mobilité selon les travailleurs sociaux, certains disposant d'informations insuffisantes quant à des dispositifs nombreux et fluctuants, d'autres faisant le choix de ne pas les proposer, car ils doutent de leur utilité ou craignent qu'ils soient contingentés ou non reconduits faute de financement. En fin de compte, la géographe souligne que la combinaison de ces facteurs engendre un faible taux de recours aux aides à la mobilité et un accès incertain à celles-ci (Féré, 2013b).

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 de soutien à la mobilité s'appuient souvent sur des mesures d'adaptation de la tarification des transports publics, notamment *via* la mise en place par les AOM de la tarification « sociale » ou « solidaire » (Pitout, 2023), voire par des mesures de gratuité destinées aux jeunes. Le rapport public annuel 2025 de la Cour des comptes s'est d'ailleurs penché sur ces politiques tarifaires dédiées aux jeunes dans les transports publics (Cour des comptes, 2025).

Cécile Féré rappelle que la mise à l'agenda national de la tarification sociale est née dans les années 1990 des revendications portées par des associations de défense des droits des chômeurs qui militaient pour l'instauration de réductions tarifaires adaptées aux inégalités de ressources dans les transports publics (Féré, 2012). En 2000, la loi SRU institutionnalise le droit à une tarification sociale dans les transports urbains, en imposant aux AOT d'appliquer une réduction d'au moins 50 % pour les personnes à faibles ressources²². En 2019, une disposition législative du code des transports prévoit à son tour que dans l'aire des compétences des AOM, les personnes dont les ressources sont égales ou inférieures au plafond qui ouvre droit à une couverture complémentaire en matière de santé bénéficient d'une réduction tarifaire d'au moins 50 % sur leurs titres de transport ou d'une aide équivalente, cette réduction devant s'appliquer, quel que soit le lieu de résidence²³.

Au-delà de ces dispositions législatives, l'instauration des politiques de tarification sociale et solidaire varie selon les configurations locales. Une étude publiée par le CEREMA permet d'ailleurs de préciser ce qui distingue ces deux types de dispositifs : quand les tarifications « sociales » correspondent à l'octroi de réductions ou de la gratuité à des catégories de personnes selon des critères d'âge, de statut et de conditions de revenus, les tarifications « solidaires » prennent davantage en considération la capacité contributive des ménages en se basant uniquement sur les revenus et la composition de l'ensemble du foyer. Variables selon les territoires, les formes de tarification solidaires adoptées résultent avant tout de choix politiques, l'objectif principal demeurant celui de favoriser l'accès aux transports publics au plus grand nombre (CÉRÉMA, 2022b). Un rapport d'information du Sénat décrit diverses configurations (Gontard, 2019) : dans la métropole bordelaise par exemple, un tarif réduit s'applique pour les familles nombreuses et les bénéficiaires de la couverture maladie universelle (CMU), tandis qu'une mesure de gratuité des transports collectifs est instaurée pour certaines catégories de publics (demandeurs d'emploi, contrats aidés, jeunes effectuant un service civique, demandeurs d'asile). En Île-de-France, les élèves scolarisés, les étudiants et les apprentis de moins de 26 ans bénéficient de tarifs préférentiels, notamment par le biais du forfait annuel Imagine'R, tandis que les jeunes non-étudiants et sans emploi paient plein tarif, sauf lorsqu'ils et elles bénéficient du forfait gratuité « jeunes en insertion » ou achètent un forfait « jeunes week-end » (Cour des comptes, 2025). Offrant quant à elle des réductions tarifaires pour les 4-24 ans, l'agglomération grenobloise s'appuie en parallèle sur une tarification solidaire basée sur le quotient familial donnant droit à une réduction de 60 % à 90 % de l'abonnement mensuel au réseau

²² Loi n°2000-1208 du 13 décembre 2000 relative à la solidarité et au renouvellement urbain, article 123.

²³ Article L1113-1 du code des transports.

de transport public (Gontard, 2019). Selon la Cour des comptes, les jeunes bénéficient généralement d'une réduction de 50 % sur le prix des abonnements plein tarif, mais la juridiction souligne aussi de grandes disparités à cet égard, les taux d'abattement variant de 30 % à 70 % selon les territoires couverts par les AOM (Cour des comptes, 2025). Pour sa part, Féré s'est penchée sur la politique tarifaire conduite par le SYTRAL²⁴, l'AOM du territoire lyonnais. La chercheuse retrace les évolutions d'une politique de tarification sociale qui s'est élargie en intégrant progressivement divers publics : RMIstes, jeunes demandeurs d'emploi longue durée, populations sous le seuil de pauvreté, etc. Destiné à renforcer l'accessibilité au transport public, le ciblage successif de nouveaux bénéficiaires selon une combinaison de critères de statut et de ressources a engendré dans le même temps une complexification du système tarifaire : celui-ci est passé d'un fonctionnement reposant sur deux catégories administratives en 1996 à treize en 2005 (Féré, 2012). Or, dans le contexte lyonnais, le non-recours aux tarifs sociaux dans les transports publics constitue, selon Féré, un phénomène massif, que l'on retrouve ailleurs sur le territoire, Maxime Huré parlant à cet égard d'un « phénomène de non-recours institutionnalisé » (Huré, 2022b, p. 96). Cette notion de non-recours s'applique à toute personne qui ne bénéficie pas d'une offre publique de droits et de services à laquelle elle pourrait pourtant prétendre (Warin, 2010).

Selon les chercheuses et les chercheurs, le non-recours aux réductions tarifaires dans les transports s'explique de différentes manières. Quand Éric Le Breton considère que cette situation résulte de la complexité dissuasive des dispositifs (Le Breton, 2005), Cécile Féré juge que le non-recours à la tarification sociale ou solidaire relève tant de la complexité des grilles tarifaires que de la lourdeur administrative nécessaire pour en bénéficier (Féré, 2013b). En effet, pour enclencher la démarche, il faut à la fois être convenablement informé, comprendre la grille tarifaire, mais aussi disposer de documents attestant de sa situation personnelle (conditions de revenus, justificatifs de recherche d'emploi, preuves de l'accès à une formation ou un stage, etc.) L'« épreuve du guichet » (Dubois, 2008) explique encore une part des non-recours : les démarches administratives sont rendues plus difficiles du fait d'une pudeur, voire d'un sentiment de honte lié à la justification d'une situation de précarité (Huré, 2022). Pareils facteurs de non-recours se retrouvent dans les quartiers populaires où l'absence d'information sur les droits, notamment chez les jeunes, se combine à l'effet stigmatisant ressenti par quelques-unes et quelques-uns devant le fait d'arborer une carte de transport différente de celle des autres, marquant par-là même un statut social précaire (AdCF *et al.*, 2021). Ultime limite quant à l'efficacité des tarifications sociales et solidaires, soulignée par Huré : celles-ci sont le plus souvent conditionnées par l'achat d'un abonnement mensuel. Or, devant le poids des incertitudes économiques, nombre de personnes en situation de précarité sont contraintes de privilégier l'achat de titres de transport à l'unité (Huré, 2022, p. 97).

Si la littérature en sciences sociales ne fournit que peu d'enseignements sur l'usage de la tarification sociale par les jeunes dans les transports publics, une étude du CEREMA portant sur quatre dispositifs locaux en la matière – à Quimper, Voiron, Strasbourg et Grenoble – conclut que l'instauration de cette politique s'est accompagnée d'une augmentation significative de la fréquentation des transports urbains, notamment du côté des actifs et des étudiants (CEREMA, 2022).

Un autre type de mesure s'impose dans un nombre croissant de collectivités : la gratuité des transports publics. Visant à faciliter la mobilité du plus grand nombre, cette mesure de « (non)-tarification pour les usagers à vocation universelle, c'est-à-dire sans distinction entre les publics » (Huré, 2022b, p. 95) rompt avec les politiques d'aides individualisées précédemment évoquées. Alors que le thème de la

²⁴ SYTRAL : Syndicat mixte des transports du Rhône et de l'agglomération lyonnaise.

gratuité des transports en commun s'impose au cœur du programme d'une pléiade d'élus locaux en France comme dans d'autres pays d'Europe, des travaux cherchent à éclairer les enjeux d'une mesure qui séduit autant qu'elle suscite des controverses (Gontard, 2019). Une série d'études sont notamment produites par les membres de l'Observatoire des villes du transport gratuit (OVTG)²⁵, une structure née en 2019, qui réunit des experts des questions de mobilité. De nombreux rapports publiés par l'OVTG documentent des expériences nationales de gratuité dans les transports publics, une démarche qui a abouti à la publication d'un ouvrage examinant de plus près les enjeux de cette politique publique (Delevoye *et al.*, 2022).

Plusieurs publications permettent de retracer les étapes progressives de l'instauration en France de cette politique (Belton-Chevallier *et al.*, 2019 ; Hasiak, 2022a ; Huré, 2022b). Les premières mesures de gratuité des transports publics émergent aux États-Unis dans les années 1960 avant de gagner plusieurs villes européennes dans les années 1970. En France, les villes moyennes de Colomiers (1971) puis de Compiègne (1975) sont les premières à instaurer la gratuité dans leurs réseaux de bus. Des initiatives analogues s'étendent ensuite à des réseaux de petite taille, majoritairement dans des collectivités de moins de 50 000 habitants, à l'image des communes de Gap ou d'Aubagne (Giovannangeli, Sagot-Duvaouroux, 2012). Dans la décennie 2010, les politiques publiques de gratuité dans les transports en commun trouvent une nouvelle vigueur, notamment en écho à la montée en puissance des préoccupations environnementales. En France, la mesure s'impose dorénavant dans des agglomérations de taille plus conséquente, qui concentrent des populations de plus de 100 000 habitants. En 2022, la gratuité totale dans les transports était déployée dans 37 collectivités françaises (Delevoye *et al.*, 2022), parmi lesquelles les agglomérations de Niort (120 000 habitants) ou de Calais (72 520 habitants). Plusieurs travaux se sont penchés sur le cas de Dunkerque où la mesure, instaurée en 2018, concernait alors pour la première fois un territoire recelant près de 200 000 habitants (Briche, Huré, 2017 ; Javary, Huré, 2020 ; Huré, 2020b ; Huré, Vaslin, 2021). Plus récemment, la métropole de Montpellier est devenue en 2023 la plus grande collectivité à instaurer la gratuité du transport collectif pour ses 450 000 habitants (Poinsot, 2022a). Parallèlement au renforcement de leurs compétences en matière de mobilité, de plus en plus de collectivités régionales semblent s'intéresser à cette politique publique. En effet, de premières mesures de gratuité portant sur les services de transport scolaire ont été instaurées à l'échelle de territoires régionaux, notamment en Occitanie ou en Centre-Val de Loire. Cette dernière collectivité est également la première région française à appliquer la gratuité sur l'ensemble des transports relevant de sa compétence – réseau TER et cars interurbains – pour les jeunes de 15 à 25 ans les week-ends et jours fériés.

Les dispositifs de gratuité des transports publics recouvrent des réalités disparates selon les choix opérés par les collectivités concernées (Delevoye *et al.*, 2022). Dite « totale », lorsqu'elle s'applique tous les jours et à tous les usagers sans distinction, la gratuité est en revanche qualifiée de « partielle » lorsqu'elle ne s'applique qu'à certaines périodes de l'année (vacances, week-end) ou lors de situations exceptionnelles (les épisodes de pics de pollution par exemple). La gratuité est également dite « partielle » dans les cas où elle ne s'étend qu'à un public restreint. Nombre de collectivités ciblent ainsi particulièrement les jeunes, à l'image de la commune de Saint-Denis de la Réunion, où le réseau de bus est gratuit pour les 6-25 ans, de l'Eurométropole de Strasbourg ou encore de la Métropole de Lille, qui ont toutes les deux adopté la gratuité dans les transports publics pour les jeunes de moins de 18 ans.

²⁵ L'observatoire des villes du transport gratuit est né de l'initiative conjointe de trois acteurs : l'Agence d'urbanisme de Flandre-Dunkerque, la communauté urbaine de Dunkerque, et l'association VIGS, composée de chercheurs spécialistes des enjeux de mobilité.

Les jeunes Parisiens de moins de 18 ans peuvent également se déplacer gratuitement dans le réseau de transport en commun francilien, mais à la condition de s'acquitter dans un premier temps d'un abonnement annuel Imagine'R avant de solliciter son remboursement par la suite.

Les travaux portant sur les politiques publiques de gratuité soulignent que l'instauration locale de celle-ci répond à plusieurs objectifs (Hasiak, 2022a, Delevoye *et al.*, 2022). S'il s'agit dans tous les cas d'encourager l'usage des transports en commun, certains élus revendiquent l'application d'une mesure environnementale, susceptible de répondre en partie aux impératifs de la transition écologique en favorisant un report modal depuis l'automobile. Pour d'autres collectivités, il s'agit encore de redynamiser des centres-villes en décroissance. La gratuité des transports publics est aussi pensée comme une mesure de justice sociale permettant de lutter contre le non-recours aux droits tout en consacrant un accès libre et égalitaire aux mobilités dans la ville (Giovannangeli, Sagot-Duvauroux, 2012).

Si les recherches tendent à montrer que les mesures de gratuité totale entraînent toujours une hausse de la fréquentation des transports en commun (Cordier, 2007 ; Huré, 2022b), cette politique publique suscite de nombreux débats tant dans le champ politique qu'académique (Passalacqua, 2020). Les sujets de controverses sont nombreux : mode de financement de la mesure et impacts de celle-ci sur les investissements dans les transports publics (Guelton-Poinsot, 2020 ; Poinsot, 2022b ; Rapoport, 2018), conséquences réelles sur l'environnement (Huré, Passalacqua, 2022), notamment sur la réduction de la place de la voiture en ville (David *et al.*, 2018 ; Hasiak, 2022b), effets en termes de santé publique du fait d'une potentielle diminution des mobilités actives au profit des déplacements en transports collectifs (Delevoye, 2022), etc. Des discussions émergent aussi à propos du caractère social de la mesure. En effet, pour certains et certaines, la gratuité constitue une politique de justice sociale qui permet de soulager le budget des ménages précaires et, plus largement, celui des populations dépendantes des transports collectifs. Fournissant une réponse au phénomène du non-recours, la gratuité entraînerait l'effacement des barrières sociales et renforcerait l'accessibilité au service public de transport (Giovannangeli, Sagot-Duvauroux, 2012 ; Huré, 2022b). En revanche, la gratuité ne résout pas l'enjeu des inégalités de couverture territoriale des réseaux de transport. Elle a également pour effet d'accroître la différence des offres tarifaires entre territoires (Gontard, 2019 ; Huré, 2022b). Chercheuses et chercheurs de l'OVTG insistent en définitive sur la nécessité d'envisager la gratuité des transports publics non comme un remède à l'ensemble des difficultés sociales soulevées par la mobilité, mais comme un outil efficace parmi d'autres afin de résoudre certaines problématiques (Delevoye *et al.*, 2022, p. 12-13). Certaines et certains appellent au demeurant à multiplier les études approfondies afin d'éclairer davantage les effets de la gratuité sur les pratiques de mobilité des populations concernées, tant les travaux semblent à cet égard insuffisants (Hasiak, 2022a). Ce constat vaut notamment pour l'analyse des pratiques des jeunes, celles-ci étant fort peu documentées alors que ce public apparaît régulièrement ciblé par les mesures de gratuité dans les transports publics.

Une étude qualitative récente, publiée en 2021, mérite toutefois d'être mentionnée. Conduite par Julie Calnibalosky et Maxime Huré, elle porte sur les effets de la gratuité des transports sur les représentations et les pratiques de mobilité des jeunes Dunkerquois et Dunkerquoises de 15 à 25 ans (Calnibalosky, Huré, 2021). Cette enquête présente de nombreux enseignements. Populaire parmi les jeunes interrogés, la gratuité dans les bus dunkerquois est notamment considérée par ceux-ci et celles-ci comme une mesure efficace afin de lutter contre la stigmatisation sociale dans l'espace public. En effet, cette mesure estomperait les signes d'appartenance à une catégorie sociale, autrefois décelables à travers la détention d'un certain type de carte d'abonnement ou dans les stratégies d'évitement des déplacements

de certains jeunes faute de ressources. Les auteurs observent également une diversification des modes de déplacement des jeunes dunkerquoises pour qui l'usage du bus s'apparenterait désormais à un acte banal et quotidien, un succès qui s'expliquerait notamment par le choix adopté par la collectivité de renforcer la fréquence des dessertes ainsi que de mettre en circulation de lignes à haut niveau de service. La gratuité des transports collectifs semble par ailleurs avoir revalorisé l'image du bus auprès des jeunes, une dynamique favorisée par le lancement de campagnes de communication orchestrées par l'entreprise délégataire de transports et soutenues par la puissance publique. Calnibalosky et Huré décrivent aussi la mise à profit par les jeunes d'un réseau de bus qui soutient leur quête d'indépendance vis-à-vis des parents, car la gratuité favoriserait le développement d'une mobilité autonome et de pratiques de sociabilités entre pairs. Celles-ci s'illustrent notamment par des déplacements en groupe dans le centre-ville comme hors de ses frontières, dans une diversité de lieux desservis gratuitement par les transports publics, à l'image des virées collectives à la plage. L'étude montre en revanche que l'influence de la culture automobile demeure forte, le permis de conduire restant associé à un impératif d'insertion professionnelle, voire à un gage de liberté et de réussite sociale. Calnibaloski et Huré émettent alors une hypothèse : accoutumées aux déplacements en bus dès le plus jeune âge, les générations ayant grandi avec la gratuité n'auront-elles pas acquis des réflexes de mobilité susceptibles d'encourager une réappropriation des transports collectifs à plus long terme, lorsqu'ils et elles auront évalué l'impact des coûts automobiles sur leurs budgets de jeunes actifs ?

Pour la Cour des comptes, une telle perspective suppose toutefois une condition : face à la concurrence de l'automobile, la fidélisation des jeunes dans les transports collectifs exige l'essor d'offres alternatives satisfaisantes en matière de desserte, de fréquence, comme de temps de déplacement (Cour des comptes, 2025). À cet égard, la juridiction incite à porter l'accent sur les territoires ruraux et périurbains en renforçant notamment l'efficacité des solutions de transport à la demande et en développant les offres de véhicules en libre-service. Elle insiste par ailleurs sur l'attention accrue que les AOM devraient accorder aux « plans vélos » qu'elles soutiennent, car les déplacements cyclistes sont susceptibles d'étendre les alternatives de mobilité pour les jeunes tant dans territoires urbains qu'en zones peu denses : multiplication des pistes cyclables, actions en faveur du renforcement de la sécurité des déplacements à vélo, massification de la présence d'espaces de stockage sécurisés, etc. Plus largement, la Cour appelle à la multiplication des études permettant de mieux connaître la diversité des comportements de mobilité des jeunes afin d'éclairer les AOM quant aux politiques publiques à construire afin de doter les jeunes les plus pénalisés de solutions utiles et pertinentes.

Conclusion et perspectives

Cette revue de littérature portant sur les mobilités quotidiennes des jeunes dresse un état des lieux sur un objet de recherche relativement récent, mais néanmoins riche des sciences sociales. Dans un premier temps, l'étude des mobilités quotidiennes s'est imposée comme le terrain quasi exclusif de l'économie et des sciences de l'ingénieur avant de susciter l'intérêt croissant de chercheuses et de chercheurs désireux d'analyser l'ensemble des mobilités dans leurs manifestations tant sociales que spatiales. Progressivement, les mobilités géographiques sont devenues un domaine de recherche majeur des sciences humaines et sociales, générant débats scientifiques, croisements de regards et de méthodes interdisciplinaires. Quant aux mobilités géographiques appréhendées dans leurs dimensions quotidiennes, elles ont inspiré une grande variété de travaux relevant de disciplines telles que l'histoire, l'économie, la sociologie, la géographie, la science politique, l'urbanisme ou la socioéconomie des transports. En revanche, peu de publications portent sur les mobilités des jeunes de manière exclusive. Il demeure toutefois que cette thématique parcourt quantité de travaux dédiés à la jeunesse tant elle apparaît transversale dans les expériences juvéniles.

Les mobilités quotidiennes s'illustrent comme un objet de recherche fécond afin d'analyser de nombreux enjeux relatifs à la jeunesse : autonomie, socialisation, stratification sociale, pratiques de loisirs, sociabilités juvéniles, accès à la santé, à l'éducation et à la formation, non-recours aux droits, politiques éducatives, de jeunesse et d'insertion, inégalités territoriales, rapports des jeunes aux questions environnementales, etc. À cet égard, la littérature existante offre de précieux enseignements en soulignant la richesse et les contrastes des expériences juvéniles en matière de mobilité, la diversité des pratiques des jeunes, de leurs explorations comme de leurs aspirations, mais aussi le poids des contraintes, des injonctions, des inégalités qui les affectent selon l'âge, le genre, les trajectoires sociales, résidentielles et scolaires.

De nombreuses pistes pourraient être explorées afin d'enrichir les apports de ce domaine de recherche. Quelques questionnements à creuser peuvent ainsi être esquissés : quelles interactions, quelles épreuves, quelles formes de sociabilités se jouent lors des déplacements quotidiens des jeunes dans les transports scolaires ? Comment s'illustrent les pratiques mobilitaires des jeunes qui vivent dans les « beaux quartiers » métropolitains et comment sont-ils et elles socialisés à la mobilité quotidienne ? Comment les jeunes s'approprient-ils et elles le vaste déploiement urbain des systèmes de vélos et/ou de trottinettes électriques en libre-service ? Comment se déclinent les profils des jeunes qui ne passent pas le permis de conduire, quelles sont leurs alternatives, quels rapports et quelles représentations entretiennent-ils et elles vis-à-vis de la conduite automobile ?

Jusqu'à présent peu abordée, la thématique des politiques de mobilité quotidienne en faveur des jeunes mérite certainement une attention particulière. En effet, si la littérature offre des enseignements sur la structuration des politiques de mobilité en France, sur les enjeux de mise sur agenda, d'analyse des mobilisations citoyennes ou des systèmes d'acteurs qu'elles impliquent, la déclinaison de ces politiques en direction de la jeunesse demeure un aspect encore peu documenté. Dans ce domaine, la politique publique la plus étudiée – et la plus connue – concerne les dispositifs de soutien au passage du permis de conduire. Bien d'autres enjeux pourraient cependant faire l'objet de recherches approfondies. Il en va ainsi des réformes récentes qui ont conduit à accroître les compétences des intercommunalités et des régions en matière de politiques de mobilité. Ce renforcement des prérogatives s'est accompagné, dans

le cas des conseils régionaux, d'un autre changement majeur : ceux-ci se sont vu confier un rôle de collectivités « cheffes de file » tant en matière de mobilité que de politiques de jeunesse (Moalic, Parisse, 2020). Comment de telles dispositions ont-elles affecté les politiques de mobilité en faveur des jeunes au niveau local ? Ont-elles engendré le déploiement de projets novateurs articulant jeunesse et mobilités quotidiennes à l'échelle régionale ? D'autres enquêtes pourraient porter sur les conditions de lancement de dispositifs ou d'innovations en matière de soutien à la mobilité dans des territoires où les jeunes se trouvent particulièrement confrontés à la dépendance automobile. De même, les politiques de lutte contre les inégalités de genre dans la mobilité gagneraient à être davantage explorées. Par ailleurs, des travaux scientifiques pourraient s'intéresser au potentiel développement de revendications politiques relatives aux mobilités (ou à l'immobilité) parmi les jeunes, notamment au sein du champ associatif, des organisations syndicales ou des mouvements climatiques. En outre, alors que des mesures de gratuité des transports publics sont adoptées par de plus en plus de collectivités de tailles comme de couleurs politiques diversifiées, il importe de documenter plus avant tant les ressorts du déploiement de ces politiques au niveau local que la nature de leur appropriation par les jeunes, notamment lorsqu'ils et elles en constituent la cible principale.

La question de l'articulation entre politiques de mobilité et politiques de jeunesse au niveau local mériterait enfin plus largement d'être étudiée de manière approfondie : comment la jeunesse est-elle prise en compte dans la construction des politiques publiques de mobilités quotidiennes ? Comment les collectivités identifient-elles les besoins spécifiques des jeunes ? Comment y répondent-elles en fonction des contextes sociaux et territoriaux ? 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 échelles de l'action publique, et leur appropriation par les professionnels de terrain qui accueillent, informent et accompagnent les jeunes au quotidien.

Bibliographie

- Abramovici M., Maman C., 2013, « Formation tout au long de la vie à une conduite sûre : enjeux et limites d'un dispositif d'apprentissage », *Questions vives*, n°19, vol. 9, p. 89-106
- Adam M., Ortar N., Poisson A., 2022, « Compétent-e-s, mais exposé-e-s : du tricycle au vélo utilitaire, socialisations et trajectoires des cyclistes urbaine-s », *Espaces et sociétés*, n°184-185, p. 33-49
- AdCF, France urbaine, Transdev, 2021, « Quartiers populaires et politiques de mobilités : enjeux et retours d'expériences locales », Rapport d'étude ([en ligne](#)).
- ADEME, 2025, « Étude d'évaluation sur les services vélo », Rapport d'étude, [en ligne](#)
- Agnoux P., 2025, « Des filles qui ne "bougent pas" ? Un attachement territorial sous influence scolaire », *Formation emploi*, 2025/1, p. 97-111
- Aguilera A., Conti B., Le Néchet F., 2017, « Accompagner la transition vers des mobilités plus durables dans le périurbain », *Transports urbains*, n°130, p. 3-9.
- Aguilera A., Massot M.-H., Proulhac L., 2010, « Travailler et se déplacer au quotidien dans une métropole. Contraintes, ressources et arbitrages des actifs franciliens », *Sociétés contemporaines*, 2010/4, n°80, p. 29-45
- Allemand S., Ascher F., Lévy J. (dir.), 2004, *Les sens du mouvement. Modernité et mobilités dans les sociétés urbaines contemporaines*, Paris, Belin
- Amsellem-Mainguy Y., 2021, *Les filles du coin. Vivre et grandir en milieu rural*, Paris, Presses de Sciences Po.
- Amsellem-Mainguy Y., Coquard B., 2023, « Jeunesses populaires », *Études rurales*, n°212, p. 8-20 ([en ligne](#)).
- Anne D., Chareyron S., L'Horty Y., 2019, « Les effets du Service militaire volontaire sur l'insertion des jeunes : un bilan complet après deux années d'expérimentation », Rapport de recherche ([en ligne](#)).
- Anne D., Le Gallo J., L'Horty Y., 2017, « Évaluation sociologique et statistique des actions innovantes pour la mobilité et l'accompagnement des jeunes vers l'emploi (ESSAIMAJE) » INJEP, Fonds d'expérimentation pour la jeunesse ([en ligne](#)).
- 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
- Apprentis d'Auteuil, 2024, « Baromètre de l'éducation. La mobilité, frein à l'insertion sociale et professionnelle des jeunes », Rapport ([en ligne](#)).
- APUR, 2018, *La mobilité des étudiants à vélo. À Paris et dans la métropole du Grand Paris*, Rapport ([en ligne](#)).
- 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.
- Ascher F., 2004, « Introduction. Les sens du mouvement : modernités et mobilités », in Allemand S., Ascher F., Lévy J. (dir.), *Les sens du mouvement. Modernité et mobilités dans les sociétés urbaines contemporaines*, Paris, Belin
- 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](#)).

Augias D., Van Cornewal P., 2023, « Gouvernance multi-niveaux de la politique des transports en France », in Fabry A., Muller-Quoy I., Orange G., Richer C., (dir.), *Action publique locale et mobilités*, Grenoble, PUG, p. 57-70.

Augé M., 2013 [1986], *Un ethnologue dans le métro*, Paris, Fayard.

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.

Baron M., Blanchard S., Delage M., Frouillou L., 2017, *État des savoirs du lot n°2 : Territoires d'études et mobilités quotidiennes des étudiants*, Rapport de Recherche, Université Paris Est Créteil.

Barrère A., Martucelli D., 2005, « La modernité et l'imaginaire de la mobilité : inflexion contemporaine », *Cahiers internationaux de sociologie*, n°118, p. 55-79.

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

Bassand M., Kaufmann V., 2000, « Mobilité spatiale et processus de métropolisation : quelles interactions ? », in Bonnet M., Desjeux D. (dir.), *Les territoires de la mobilité*, Paris, PUF, p. 127-140.

Baubonne M., 2023, « Développement des transports en commun en périphérie : entre problèmes d'échelle et défis de gouvernance », in Fabry A., Muller-Quoy I., Orange G., Richer C., (dir.), *Action publique locale et mobilités*, Grenoble, PUG, p. 210-223.

Bauman Z., 2000, *Liquid modernité*, Cambridge, Polity Press.

Begag A., 1993, « Entre "rouiller" et "s'arracher", réapprendre à flâner », *Les annales de la recherche urbaine*, n°59-60, p. 180-188.

Begag A., 2002, *Les dérouilleurs. Ces Français de banlieue qui ont réussi*, Paris, 1001 nuits.

Belghith F., Le Corgne S., Verley E., 2013, « La vie étudiante : transports et déplacements quotidiens », in Lefebvre O. (dir.), *État de l'enseignement supérieur et de la recherche en France - 45 indicateurs*, Paris, Ministère de l'enseignement supérieur et de la recherche, p. 42-43.

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

Berger M., Rougé L., Thomann S., Thouzellier C., 2010, « Vieillir en pavillon : mobilités et ancrages des personnes âgées dans les espaces périurbains d'aires métropolitaines (Toulouse, Paris, Marseille) », *Espace, populations, sociétés*, 2010/1 ([en ligne](#)).

Bérout S., Dufresne A., Gobin C., Zune M. (dir.), 2022, *Sur le terrain avec les Gilets jaunes. Approche interdisciplinaire du mouvement en France et en Belgique*, Lyon, PUL.

Berroi S., Delage M., Fleury A., Fol S., Guérois M., Maulat J. et al., 2017, « Mobilité au quotidien et ancrage local dans les espaces périurbains », *Annales de géographie*, n°713, p. 31-55.

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

Bertrand D., 2013, « Les quartiers prioritaires au prisme des enjeux de la mobilité durable : bouger plus, bouger mieux ? », *Les cahiers du développement social urbain*, n°58, p. 38-40.

Birchen J.-P., 2013, « Plateformes de mobilité : des structures et des finalités plurielles », *Les cahiers du développement social urbain*, n°58, p. 25-27.

- 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.
- Bossard M., 2024, « Évaluation du dispositif incitatif Covoiturage Pays de la Loire – Synthèse 2023 », Rapport, Cerema, Région Pays de la Loire ([en ligne](#)).
- Bourdin A., 2004, « L'individualisme à l'heure de la mobilité généralisée », in Allemand S., Ascher F., Lévy J. (dir.), *Les sens du mouvement. Modernité et mobilités dans les sociétés urbaines contemporaines*, Paris, Belin, p. 91-98.
- Briche H., Huré M., 2017, « Dunkerque, nouveau "laboratoire" de la gratuité des transports », *Métropolitiques* ([en ligne](#)).
- Brun J., Bonvalet C., 2002, « Approches quantitatives ou qualitatives de la mobilité résidentielle : éléments de bilan et perspectives », *Espace, populations, sociétés*, n°1-2, p. 63-72.
- Brutel C., 2010, « Jeunes et territoires. L'attractivité des villes étudiantes et des pôles d'activité », *INSEE Première*, n°1275 ([en ligne](#)).
- 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](#)).
- Büscher M., Urry J., Witchger K., 2011, *Mobile methods*, Abingdon, Routledge.
- Cacciari J., Belton-Chevallier L., 2020, « La démotorisation des ménages comme analyseur de la diversité des expériences de socialisation à la "norme automobile" », *Flux*, n°119-120, p. 59-72.
- Cailly L., Oppenchain N., 2020, « Mobilités spatiales : questions de méthodes ! », *EspacesTemps.net* ([en ligne](#)).
- Cailly L., Huyghe 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 du transport gratuit ([en ligne](#)).
- CEREMA, 2022a, *Mobilités du quotidien. Comprendre les années 2010-2020 pour mieux appréhender demain*, Bron, CEREMA.
- CEREMA, 2022b, « Tarification solidaire dans les transports publics. Retours d'expériences », Rapport d'étude, septembre 2022 ([en ligne](#)).
- Chardonnel S., Paulhiac Scherrer F., Scherrer F., 2012, « La prise en compte des inégalités socio-spatiales dans les politiques de la mobilité : vers de nouvelles catégories de pensée et d'action », *Vertigo*, Hors-série n°11 ([en ligne](#)).
- Choplin A., Delage M., 2011, « Mobilités et espaces de vie des étudiants de l'Est francilien : des proximités et dépendances à négocier », *Cybergeographie* ([en ligne](#)).

Clair I., 2008, *Les jeunes et l'amour dans la cité*, Paris, Armand Colin.

Commission européenne, 1992, « Livre vert relatif à l'impact des transports sur l'environnement : une stratégie communautaire pour un développement des transports respectueux de l'environnement », Commission des communautés européennes, 20 février 1992 ([en ligne](#)).

Conseil d'orientation des infrastructures, 2018, *Mobilités du quotidien. Répondre aux urgences et préparer l'avenir*, Rapport, Ministère des transports ([en ligne](#)).

Conseil d'orientation des politiques de jeunesse (COJ), 2019, *Mobilités des jeunes*, Rapport ([en ligne](#)).

Coquard B., 2019, *Ceux qui restent. Faire sa vie dans les campagnes en déclin*, Paris, La Découverte.

Cordier B., 2007, « La gratuité totale des transports collectifs urbains : effets sur la clientèle et intérêts », Rapport dans le cadre du programme de recherche et d'innovation dans les transports terrestres (Predit 3), Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (ADEME) ([en ligne](#)).

Cour des comptes, 2025, « Rapport public annuel. Les politiques publiques en faveur des jeunes. Volume 1 », Cour des comptes ([en ligne](#)).

D'Alessandro C., Levy D., Regnier T., 2021, « Une nouvelle définition du rural pour mieux rendre compte des réalités des territoires et de leurs transformations », in INSEE, *La France et ses territoires*, INSEE Références, p. 61-72.

David Q., Del Fabbro M., Vertier P., 2018, « Étude sur la « gratuité » des transports en commun à Paris », Rapport, Laboratoire interdisciplinaire d'évaluation des politiques publiques ([en ligne](#)).

Delevoye V., Hasiak S., Huré M., Javary C.-M., Passalacqua A., Poinot P., Vaslin J., 2022, *La gratuité des transports. Une idée payante ?*, Bordeaux, Le Bord de l'eau

Delevoye V., 2022, « Avec la gratuité, les gens vont moins marcher », in Delevoye et al., *La gratuité des transports. Une idée payante ?*, Bordeaux, Le Bord de l'eau, p. 61-75.

Delpirou A., 2018, « La couleur des gilets jaunes », *La vie des idées*, 23 novembre 2018 ([en ligne](#)).

Demoli Y., 2017a, « 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., 2017b, « Les jeunes et la voiture : un désir contrarié ? », *Métropolitiques* ([en ligne](#)).

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, Érès, 2022, p. 207-219.

Département de la Seine-Saint-Denis, 2023, « Les mobilités des collégien-ne-s en Seine-Saint-Denis. Enquête auprès des élèves et des parents d'élèves », Rapport de la Direction données, études et connaissances (DDEC), Département de la Seine-Saint-Denis ([en ligne](#)).

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.

Dervin F., Ljalikova A., (dir.), 2008, *Regards sur les mondes hypermobiles. Mythes et réalités*, Paris, L'Harmattan.

Devaux J., 2014, « Les trois âges de socialisation des adolescents ruraux. Une analyse à partir des mobilités quotidiennes », *Agora débats/jeunesse*, n°68, p. 25-39.

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., 2012, « La mobilité des adolescents : une pratique socialisée et socialisante », *Métropolitiques* ([en ligne](#)).
- Devaux J., Oppenchain N., 2017, « La socialisation à la mobilité n'est-elle qu'une question de genre ? L'exemple des adolescents de catégories populaires du rural et de zones urbaines sensibles », *Les annales de la recherche urbaine*, n°112, p. 48-59.
- 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](#)).
- Deville J., 2007, « Investir de nouveaux territoires à l'adolescence », *Sociétés et jeunesses en difficulté*, n°4 ([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.
- Didier-Fèvre C., Rougé L., 2019, « Grandir et vieillir dans les espaces périurbains », *Métropolitiques* ([en ligne](#)).
- 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](#)).
- Dodier R., 2015, « Innover dans la mobilité : une nécessité pour rendre les campagnes périurbaines habitables ? », *Géocarrefour*, no 4, vol. 90, p. 297-306.
- Donzelot J., 2004, « La ville à trois vitesses : relégation, périurbanisation, gentrification », *Esprit*, n°303, p. 14-39.
- Donzelot J., 2006, *Quand la ville se défait. Quelle politique face à la crise des banlieues*, Paris, Le Seuil.
- Dubé F., Lapeyronnie D., 1992, *Les quartiers d'exil*, Paris, Le Seuil.
- Dubois V., 2008, *La vie au guichet. Relation administrative et traitement de la misère*, Paris, Economica.
- Dumas C., 2012, « Mobilité des personnes âgées », *Gérontologie et société*, vol. 35, n°141, p. 63-76.
- Dupray A., 2023, « Les conditions de la mobilité géographique à l'entrée dans le supérieur selon le territoire d'origine. Le cas des bacheliers 2014 », *Éducation & formation*, n°105, p. 67-91.
- 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.
- Dupuy G., 1999, *La dépendance automobile : symptômes, analyse, diagnostic, traitements*, Paris, Anthropos.
- Dureau F., Giroud M., Lévy J.-P., 2014, « L'observation des mobilités quotidiennes », in Imbert C., Dubucs H., Dureau F., Giroud M. (dir.), *D'une métropole à l'autre. Pratiques urbaines et circulations dans l'espace européen*, Paris, Armand Colin, p. 81-132.
- 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](#)).

- Espagnac F., 2024, « La mobilité pour l'accès à la culture en milieu rural », Rapport, Ministère de la culture, ([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.
- Faugier E., Flonneau M., 2022, « Les mobilités urbaines et rurales : complémentarités, divergences, ignorances, XIXe-XXIe siècles », in Baldasseroni L., Faugier E., Pelgrims C. (dir.), *Histoire des transports et des mobilités en France – XIXe-XXIe siècle*, Paris, Armand Colin, p. 163-177.
- 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., 2013a, « Les inégalités d'accès à la mobilité, un enjeu oublié ? », *Les cahiers du développement social urbain*, n°58, p. 7.
- Féré C., 2013b, « 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. Le Franc C., 2013, « Aides à la mobilité : un patchwork d'initiatives », *Les cahiers du développement social urbain*, n°58, p. 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., 2003, « Notre-Dame de Paris défiée par l'automobile. L'espace cathédrale entre "sécularisation" et sanctuarisation », *Histoire urbaine*, n°7, p. 163-188.
- Flonneau M., Laborie L., Passalacqua A. (dir.), 2014, *Les transports de la démocratie. Approche historique des enjeux politiques de la mobilité*, Rennes, PUR.
- Flonneau M., 2021, « Introduction. Pour une histoire immédiate, réaliste et territorialisée des mobilités métropolitaines », in Flonneau M., Huré M., Passalacqua A. (dir.), *Métropoles mobiles : défis institutionnels et politiques de la mobilité dans les métropoles françaises*, Rennes, PUR, p. 117-119.
- Flonneau M., Huré M., Passalacqua A. (dir.), 2021, *Métropoles mobiles : défis institutionnels et politiques de la mobilité dans les métropoles françaises*, Rennes, PUR.
- Flonneau M., Huré M., Passalacqua A., 2021a, « Introduction », in Flonneau M., Huré M., Passalacqua, *Métropoles mobiles : défis institutionnels et politiques de la mobilité dans les métropoles françaises*, Rennes, PUR, p. 13-20.
- Fol S., 2009, *La mobilité des pauvres. Pratiques d'habitants et politiques publiques*, Paris, Belin.
- Fol S., 2010, « Encouragement ou injonction à la mobilité ? », *Projet*, n°314, p. 52-58.
- 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](#)).

Gambino M., Desmesure O., 2014, « Habiter les espaces ruraux : les enjeux des formes de mobilité des jeunes. Regards interdisciplinaires », *Norois*, n°233, p. 25-35.

Gay C., Landriève S., Vincent-Geslin S. (dir.), 2011, *Mobile Immobile. Quels choix, quels droits pour 2030*, La Tour d'Aigues, Éditions de l'Aube.

Giovannangeli M., Sagot-Duvaurox J.-L., 2012, *Voyageurs sans ticket. Liberté, égalité, gratuité : une expérience sociale à Aubagne*, Vauvert, Au Diable Vauvert.

Glevarec H., 2010, « Les trois âges de la "culture de la chambre" », *Ethnologie française*, 2010/1, vol. 40, p. 19-30.

Gontard G., 2019, « Gratuité des transports collectifs : fausse bonne idée ou révolution écologique et sociale des mobilités ? », Rapport d'information du Sénat n° 744 ([en ligne](#)).

Granié M.-A., 2010, « Socialisation au risque et construction sociale des comportements de l'enfant piéton : éléments de réflexion pour l'éducation routière », *Enfance, famille, générations*, n°12 ([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.

Grasset A., Sawtschuk J., Michot T., 2023, « Les pratiques du vélo à l'Université de Bretagne-Occidentale (UBO) à Brest », *Transports urbains*, n°144, p. 15-20.

Guelton S., Poinot P., 2020, « La gratuité des réseaux de transports collectifs urbains : un modèle de financement particulier ? », *Transports urbains*, n°136, p. 12-17.

Guigueno V., Flonneau M. (dir.), 2009, *De l'histoire des transports à l'histoire de la mobilité ?*, Rennes, PUR.

Guisse N., Hoibian S., Lautié S., Labadie F., Timoteo J., Saint Pol T. de, 2017, « Les difficultés de transport : un frein à l'emploi pour un quart des jeunes », *INJEP analyses et synthèses*, n°6 ([en ligne](#)).

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.

Hasiak S., 2022a, « La gratuité des transports publics peut-elle influencer notablement sur les comportements de mobilité ? », in Cerema, 2022, *Mobilités du quotidien. Comprendre les années 2010-2020 pour mieux appréhender demain*, Bron, CEREMA, p. 218-221.

Hasiak S., 2022b, « Idée reçue N°8 - "La gratuité des transports ne favorise pas un report modal depuis la voiture" », in Delevoye et al., *La gratuité des transports. Une idée payante ?*, Bordeaux, Le Bord de l'eau, p. 105-119.

Haumont A., 1980, *L'automobile et la mobilité des Français*, Paris, La Documentation française.

Haut Conseil pour le climat, 2021, « Renforcer l'atténuation, engager l'adaptation », Rapport annuel du Haut Conseil pour le climat ([en ligne](#)).

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., 2012, « De Vélib' à Autolib'. Les grands groupes privés, nouveaux acteurs des politiques de mobilité urbaine », *Métropolitiques* ([en ligne](#)).

Huré M., 2020a, « Mobilité », in Pasquier R., Guigner S., Cole A. (dir.), *Dictionnaire des politiques territoriales*, Paris, Presses de Sciences Po, p. 366-372.

Huré M., 2020b, « La gratuité des transports ou le retour du politique dans le pilotage de l'action publique. L'exemple de Dunkerque », *Transports urbains*, n°136, p. 18-22.

Huré M., 2022a, « La mise en politique des mobilités. Perspectives historiques et enjeux contemporains », in Baldasseroni L., Faugier E., Pelgrims C. (dir.), *Histoire des transports et des mobilités en France – XIXe-XXe siècle*, Paris, Armand Colin, p. 123-134.

Huré M., 2022b, « La gratuité des transports au cœur des enjeux sociaux et écologiques de la mobilité », *Informations sociales*, n°206, p. 93-103.

Huré M., Passalacqua, 2022, « Idée reçue n°7 - "La gratuité des transports est une mesure écologique" », in Delevoye et al., *La gratuité des transports. Une idée payante ?*, Bordeaux, Le Bord de l'eau, p. 91-104.

Huré M., Vaslin J., 2021, « Changer les pratiques dans les services urbains de transports en commun. Étude de la conversion à la gratuité des acteurs et organisations publics et privés à Dunkerque », Rapport, Observatoire des villes du transport gratuit ([en ligne](#)).

Huré, Passalacqua, 2022, « Idée reçue n°7 - "La gratuité des transports est une mesure écologique" », in Delevoye et al., *La gratuité des transports. Une idée payante ?*, Bordeaux, Le Bord de l'eau, p. 91-104.

Hurez C., Pélata J., 2022, « Mobilité des hommes et des femmes : des différences toujours marquées », in CEREMA, *Mobilités du quotidien. Comprendre les années 2010-2020 pour mieux appréhender demain*, Bron, CEREMA, p. 152-157.

Hurez C., Rabaud M., 2022, « Les accompagnements : des déplacements à enjeux », in CEREMA, *Mobilités du quotidien. Comprendre les années 2010-2020 pour mieux appréhender demain*, Bron, CEREMA, p. 196-199.

INJEP, 2024, *Les chiffres clés de la jeunesse*, INJEP ([en ligne](#)).

Institut d'aménagement et d'urbanisme (IAU), 2016, « Universités et déplacements en Île-de-France », Rapport IAU Île-de-France.

Izembard A., 2020, « Loi d'orientation des mobilités : du transport à la mobilité », *Droit et ville*, n°89, p. 281-291.

Jacquin O., 2021, « Mobilités dans les espaces peu denses en 2040 : un défi à relever dès aujourd'hui », Rapport d'information n° 313 ([en ligne](#)).

Jarrigeon A., 2019, « Le poids du quotidien : les femmes face à la mobilité », *Forum vies mobiles*, en ligne

Javary C.-M., Huré M., 2020, « La gratuité des transports pour changer les comportements de mobilité ? Premiers retours de l'expérience dunkerquoise (2018-2019) », *Transports urbains*, n°136, p. 23-27.

- Jouffe Y., 2014, « La mobilité des pauvres. Contraintes et tactiques », *Informations sociales*, n°182, p. 90-99.
- Jounin N., *et al.*, 2015, « Le faciès du contrôle. Contrôles d'identité, apparence et modes de vie des étudiant(e)s en Île-de-France », *Déviance et société*, n°1, vol. 39, p. 3-29.
- 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° 4, vol. 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 », *Espaces et sociétés*, n° 120-121, p. 199-217.
- Kaufmann V., Pattaroni L., 2010, « Analyse des politiques de transport en France : un état des lieux de la recherche », in Maksim H., Vincent S., Gallez C., Kaufmann V. (dir.), *L'action publique face à la mobilité*, Paris, L'Harmattan.
- Kaufmann V., Guidez J.-M., Tabaka K., Louvet N., 2010, *Et si les Français n'avaient plus seulement une voiture dans la tête ?*, Lyon, Collections du CERTU.
- Knafou R. (dir.), 1998, *La planète « nomade ». Les mobilités géographiques d'aujourd'hui*, Paris, Belin.
- Knafou R., 2000, « Mobilités touristiques et de loisirs et système global des mobilités », in Bonnet M., Desjeux D. (dir.), *Les territoires de la mobilité*, Paris, PUF, p. 85-94.
- Kokoreff M., 1994, « La dimension spatiale des modes de vie des jeunes : le cas d'une cité de la banlieue parisienne », *Sociétés contemporaines*, n°17, p. 29-49.
- Kokoreff M., 1998, « Mobilités et polarisations des jeunes dans la ville », in Haumont N. (dir.), *L'urbain dans tous ses états. Faire, vivre et dire la ville*, Paris, L'Harmattan, 1998, p. 245-254.
- Korsu E., 2022, « Habitudes pro-automobiles versus pragmatisme : comment les personnes réagissent-elles lorsqu'elles migrent des "territoires de l'automobile" vers les lieux dotés en "alternatives" ? », *Recherche, transports, sécurité* ([en ligne](#)).
- Labaronne D., Joly P., Jarlier P., Gallien C., Dhumeaux D., 2019, « Ruralités : une ambition à partager », Rapport, Ministère de la cohésion des territoires et des relations avec les collectivités territoriales ([en ligne](#)).
- Lacascade Y., 2008, « Mis à pied... Ethnographie du rapport à l'automobile, à l'espace et au déplacement chez les jeunes habitants d'une cité périphérique déshéritée d'une petite ville du nord de la France au milieu des années 1990 », *Enfances, familles, générations*, n°8 ([en ligne](#)).
- Lapeyronnie D., 2008, *Ghetto urbain. Ségrégation, violence, pauvreté en France aujourd'hui*, Paris, Robert Laffont.
- Lassave P., Haumont A. (dir.), 2001, *Mobilités spatiales, une question de société*, Paris, L'Harmattan.
- Lemètre C., Orange S., 2016, « Les ambitions scolaires et sociales des lycéens ruraux », *Savoir/Agir*, n°37, p. 63-69.
- 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](#)).

Le Breton D. (dir.), 2022a, *Les jeunes au volant*, Toulouse, Erès

Le Breton D., 2022b, « De l'obtention du permis à l'usage de la voiture », in Le Breton D. (dir.), *Les jeunes au volant*, Toulouse, Erès, p. 33-56.

Leguay E., 2023a, « La dynamique de coopération territoriale issue de la loi d'orientation des mobilités (LOM) en Pays de la Loire », in Fabry A., Muller-Quoy I., Orange G., Richer C., (dir.), *Action publique locale et mobilités*, Grenoble, PUG, p. 118-134.

Leguay E., 2023b, « Mobilité : une même loi pour des orientations régionales multiples », in Fabry A., Muller-Quoy I., Orange G., Richer C., (dir.), *Action publique locale et mobilités*, Grenoble, Presses universitaires de Grenoble, p. 89-102.

Lejoux P., Pochet P., 2019, « Désynchronisation des temps et dissociation des lieux de travail. Les actifs à mobilités atypiques en Rhône-Alpes », *Espace, populations, société*, n° 1 ([en ligne](#)).

Lepoutre D., 2017, *Cœur de banlieue. Codes, rites et langage*, Paris, Odile Jacob.

Lévêque A., 2021, « Des réseaux de transport "métropolitains" pour quels enjeux de mobilité ? Desservir les banlieues populaires de l'agglomération lyonnaise (1970-2017) », in Flonneau M., Huré M., Passalacqua A. (dir.), *Métropoles mobiles : défis institutionnels et politiques de la mobilité dans les métropoles françaises*, Rennes, PUR, p. 59-78.

Lévêque A., 2022, « Des métropoles incapables de redistribuer ? Le déploiement des transports en commun lyonnais confisqué par les élus », *Métropolitiques* ([en ligne](#)).

Lévy J.-P., Dureau F. (dir.), 2002, *L'accès à la ville. Les mobilités spatiales en questions*, Paris, L'Harmattan.

Lévy J., 2003, « Capital spatial », in Lévy J., Lussault M. (dir.), *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*, Paris, Belin, p. 124-126.

Lévy J., 2011, « La mobilité comme bien public », *Métropolitiques* ([en ligne](#)).

Lévy J., Lussault M., 2013, *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*, Paris, Belin.

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.

Lussault M., 2003, « Spatialité », in Lévy J., Lussault M. (dir.), *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*, Paris, Belin.

Lussault M., 2009, *De la lutte des classes à la lutte des places*, Paris, Grasset.

Maksim H., Vincent S., Gallez C., Kaufmann V. (dir.), 2010, *L'action publique face à la mobilité*, Paris, L'Harmattan.

Marchal H., 2014, *Un sociologue au volant. Le rapport de l'individu à sa voiture en milieu urbain*, Paris, Téraèdre.

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.

Mardon A., 2011, « La génération Lolita. Stratégies de contrôle et de contournement », *Réseaux*, n°168-169, p. 111-132.

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., Orfeuil J.-P., 2005, « La mobilité au quotidien, entre choix individuel et production sociale », *Cahiers internationaux de sociologie*, n°118, p. 81-100.

Massot M.-H., Zaffran J., 2007, « Auto-mobilité urbaine des adolescents franciliens », *Espace, populations, sociétés*, n°2-3, p. 227-241.

Mignot D., Rosales Montano A. S., 2006, *Vers un droit à la mobilité pour tous. Inégalités, territoire et vie quotidienne*, Paris, La Documentation française.

Mincke C., Montulet C., 2019, *La société sans répit. La mobilité comme injonction*, Paris, Éditions de la Sorbonne.

Moalic M., Parisse J., 2020, « Les politiques de jeunesse des conseils régionaux. Entre recomposition des compétences et affirmation inégale d'un rôle de coordination », *INJEP analyses & synthèses*, n° 37 ([en ligne](#)).

Motte-Baumvol B., 2007, « Les populations périurbaines face à l'automobile en grande couronne francilienne », *Norois*, n°205, p. 53-66.

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., 2011a, « 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., 2011b, « Mobilité quotidienne, socialisation et ségrégation : une analyse à partir des manières d'habiter des adolescences de Zones urbaines sensibles », Thèse de sociologie, Université Paris-Est.

Oppenchain N., 2013, « Les fonctions socialisantes de la mobilité pour les adolescents de zones urbaines sensibles : différentes manières d'habiter un quartier ségrégué », *Enfances, familles, générations*, n°19, p. 1-18.

Oppenchain N., 2015, « Ancrage et mobilité des adolescents de ZUS : quels effets des déplacements en dehors du quartier ? », *Rapport de l'observatoire de la jeunesse et des politiques de jeunesse*, La Documentation française, p. 133-145.

Oppenchain N., 2016, *Adolescents de cité. L'épreuve de la mobilité*, Tours, Presses universitaires François Rabelais.

Orange S., Renard F., 2022, *Des femmes qui tiennent la campagne*, Paris, La Dispute.

Orfeuil J.-P., 2010, « La mobilité, nouvelle question sociale ? », *SociologieS* ([en ligne](#)).

Orfeuil J.-P., 2011, « Dix ans de "droit à la mobilité", et maintenant ? », *Métropolitiques* ([en ligne](#)).

Orfeuil 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.
- Park R. E., 2015 [1925], « Propositions de recherche sur le comportement humain en milieu urbain », in Joseph I., Grafmeyer Y. (dir.), *L'école de Chicago. Naissance de l'écologie urbaine*, Paris, Flammarion, p. 83-130.
- Passalacqua A., 2020, « La gratuité des transports publics, un retour du débat au sein de *Transports urbains ?* », *Transports urbains*, n°136, p. 3.
- Passalacqua A., Huré M., 2015, « Un changement de braquet dans l'action municipale des années 1970 ? L'expérience des vélos en libre-service de La Rochelle et la transformation de l'action publique urbaine », *Histoire urbaine*, n°42, p. 123-142.
- Peycheraud A., Flipo A., Poulot M., 2024, « Mobilité rurale, mobilités en rural », *Pour*, 2024/2-3, n°249-250, p. 163-186.
- 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](#)).
- Pinel L., 2020, « Études, emploi, ressources : les jeunes ruraux sont-ils différents des jeunes urbains ? », *Études et résultats*, n°1155 ([en ligne](#)).
- Pitout N., 2023, « Tarification solidaire ou gratuité des transports en commun : deux politiques pour un objectif commun », in Fabry A., Muller-Quoy I., Orange G., Richer C. (dir.), *Action publique locale et mobilités*, Grenoble, PUG, p. 242-256.
- Poinsot P., 2022a, « La gratuité des transports collectifs : le "totem" d'une nouvelle politique de la mobilité dans la métropole de Montpellier », Rapport, Observatoire des villes du transport gratuit ([en ligne](#)).
- Poinsot P., 2022b, « Idée reçue n°3 : "la gratuité sacrifie la qualité du réseau" », in Delevoye et al., 2022, *La gratuité des transports. Une idée payante ?*, Bordeaux, Le Bord de l'eau, p. 41-48.
- Rabaud M., 2022, « Les jeunes : motorisés plutôt qu'actifs », in CEREMA, *Mobilités du quotidien. Comprendre les années 2010-2020 pour mieux appréhender demain*, Bron, CEREMA, p. 177.
- Raibaud Y., 2013, « Femmes et mobilités urbaines. Analyse de bonnes pratiques de la ville durable sous l'angle des inégalités entre les femmes et les hommes », Rapport, Université Bordeaux Montaigne, CESSÉD, Bordeaux métropole ([en ligne](#)).
- Raibaud Y., 2015, « Durable, mais inégalitaire : la ville », *Travail, genre et sociétés*, n°33, p. 29-47
- 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.
- Rapport J., 2018, « Rapport du Comité sur la faisabilité de la gratuité des transports en commun en Île-de-France, leur financement et la politique de tarification », Rapport, Île-de-France Mobilités ([en ligne](#)).
- 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.
- Ravalet E., Vincent-Geslin S., Kaufmann V., Viry G., Dubois Y., 2015, *Grandes mobilités liées au travail. Perspective européenne*, Paris, Economica, 2015.
- Renahy N., 2005, *Les gars du coin. Enquête sur une jeunesse rurale*, Paris, La Découverte.
- Renahy N., 2010, « Relégation au village. Sur la crise de reproduction du groupe ouvrier en milieu rural », *SociologieS* ([en ligne](#)).

Retière J.-N., 2003, « Autour de l'autochtonie. Réflexions sur la notion de capital social populaire », *Politix*, n°63, p. 121-143.

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.

Rérat P., Haldimann L., 2020, « Le permis de conduire chez les jeunes : qui ne le passe pas (encore) et pourquoi ? », *Flux*, n°119-120, p. 5-24.

Richer C., Horth P.-A., 2023, « La coopération en matière de mobilité dans les Hauts-de-France : à la recherche de l'interterritorialité », in Fabry A., Muller-Quoy I., Orange G., Richer C., (dir.), *Action publique locale et mobilités*, Grenoble, PUG, p. 169-183.

Ripoll F., 2015, « Résister à la "mobilité". (Dé)placements, inégalités et dominations », in Orfeuil J.-P., Ripoll F., *Accès et mobilité, les nouvelles inégalités*, Gollion (Suisse), Infolio éditions, p. 103-183.

Rivière C., 2017a, « 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., 2017b, « A l'école de la ville. Scolarité et socialisation urbaine des enfants : regards de parents », *Agora débats/jeunesse*, n°76, p. 39-52.

Rivière C., 2017c, « Du domicile à la ville : étapes et espaces de l'encadrement parental des pratiques urbaines des enfants », *Espaces et sociétés*, n° 168-169, p. 171-188

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.

Rombauts-Chabrol, 2020, « Loi d'orientation des mobilités : de quoi "gouvernance" est-il le nom ? », *Revue juridique de l'environnement*, n° 1, vol. 45, p. 11-21.

Rosales Montano S., 2013, « Pour un traitement prospectif des fragilités de mobilité : vers un droit à la mobilité », *Les cahiers du développement social urbain*, n°58, p. 44-46.

Rougé L., 2007, « Inégale mobilité et urbanité par défaut des périurbains modestes toulousains », *EspacesTemps.net* ([en ligne](#)).

Roux S., 2012, « La diffusion du permis de conduire en France », *Recherche, transports, sécurité*, n°3, vol. 28, p. 154-166.

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., 2022a, « Du vélo entre pairs durant l'adolescence dans ou contre l'ordre du genre », *Agora débats/jeunesse*, n°90, p. 41-56.

Sayagh D., 2022b, « 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.

Sierra Jimenez M., 2022, « Le choix de la conduite automobile chez les jeunes : mobilités et tensions dans l'espace public en région parisienne », in Le Breton D. (dir.), *Les jeunes au volant*, Toulouse, Erès, p. 87-100.

Sorokin P., 1927, *Social Mobility*, New York, Harper & Brothers.

Stock M., Lucas L., 2022, « Capital spatial. Sept enjeux pour une contribution géographique à la théorie de la pratique de Pierre Bourdieu », *EspacesTemps.net* ([en ligne](#)).

Truong F., 2012, « Au-delà et en deçà du Périphérique », *Métropoles*, n°11 ([en ligne](#)).

Truong F., 2013a, *Des capuches et des hommes. Trajectoires de "jeunes de banlieue"* », Paris, Buchet-Chastel.

Truong F., 2013b, « 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](#)).

Vignal C., 2005, « Injonctions à la mobilité, arbitrages résidentiels et délocalisation de l'emploi », *Cahiers internationaux de sociologie*, n°118, p. 101-117.

Vincent-Geslin, S., Kaufmann V. (dir.), 2012, *Mobilités sans racines. Plus loin, plus vite... Plus mobiles ?*, Paris, Descartes & Cie.

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. Éditorial », *RTS. Recherche, transports, sécurité*, p. 2-5.

Warin P., 2010, « Qu'est-ce que le non-recours aux droits sociaux ? », *La vie des idées* ([en ligne](#)).

Zittoun P., 2021, « Préface. Le désordre politique de la mobilité », in Flonneau M., Huré M., Passalacqua A., *Métropoles mobiles. Défis institutionnels et politiques de la mobilité dans les métropoles françaises*, Rennes, PUR, p. 7-11.

MOBILITÉS QUOTIDIENNES DES JEUNES : DES PRATIQUES À LA MISE EN ŒUVRE DES POLITIQUES PUBLIQUES REVUE DE LITTÉRATURE

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