



Les déplacements des jeunes : de la dépendance à l'autonomie, puis à l'indépendance

L'âge structure fortement les pratiques de déplacements de tout un chacun. Au cours de la vie, la mobilité des jeunes est inférieure à celle des actifs, notamment quand ceux-ci ont eux-même des enfants.

Pour autant, il n'y a pas une seule « mobilité des jeunes », mais plusieurs, qui évoluent d'abord suivant l'âge et le degré d'autonomie ou d'indépendance de l'enfant, mais aussi selon les territoires de vie et de résidence. Avant de mesurer les marges manoeuvre des collectivités pour encourager des habitudes de déplacements vertueuses, et les pérenniser à l'âge adulte, il convient de mieux comprendre les pratiques de mobilité de ces jeunes. L'enquête ménages déplacements de 2009 apporte quelques éléments de réponses.

Au primaire : des enfants largement dépendants

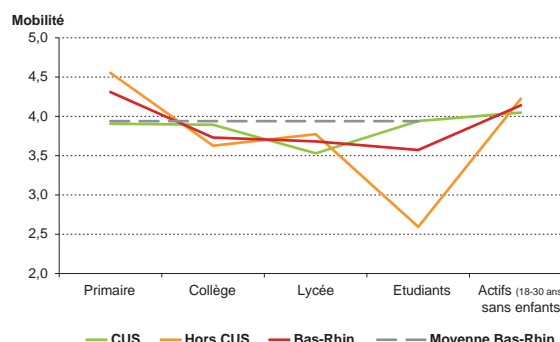
Une mobilité élevée supérieure à la moyenne...

Si un bas-rhinois réalise en moyenne un peu moins de quatre déplacements par jour, les enfants scolarisés dans le primaire sont plus mobiles, surtout hors CUS.

La première explication tient au fait de journées continues plus fréquentes dans la CUS, tandis que les enfants retournent plus facilement au domicile le midi hors CUS.

Cela s'explique également par des déplacements plus nombreux d'« accompagnement subi », consistant à suivre ses parents pour des achats/démarches. La dépendance de l'enfant vis à vis des parents conduit en effet ces derniers à l'emmener avec eux pour des motifs de déplacements ne concernant pas l'enfant. Ces enfants qui réalisent un motif accompagnement sont en moyenne très mobiles (6 déplacements par jour), principalement en voiture.

Mobilité quotidienne selon l'occupation principale des moins de 30 ans en 2009



Éléments de définition

La dépendance : l'enfant ne se déplace pas seul.

L'autonomie : la capacité à se déplacer seul.

L'indépendance : le fait de gérer son propre programme d'activités en se déplaçant seul. Elle s'observe notamment à travers la diminution du motif « accompagnement ».

... mais surtout des petits déplacements à pied et en voiture

Les enfants de primaire effectuent en moyenne 2,7 km par déplacement (contre 4,5 pour l'ensemble de la population). Ces déplacements plutôt courts sont naturellement liés à la proximité de l'école (en moyenne 1,8 km), et s'ils se font souvent à pied, l'usage de la voiture est loin d'être négligeable (plus d'une fois sur trois dans la CUS, une fois sur deux dans le reste du Bas-Rhin).

L'enfant de primaire effectue plus de déplacements que l'ensemble des bas-rhinois mais sur un périmètre plus réduit. Sa sur-mobilité est en lien avec la dépendance qu'il a vis à vis de ses parents.

Éclairage : Zoom sur le vélo

Très utilisé dans la CUS d'une manière générale, le vélo l'est très peu par les élèves du primaire. Ceci peut s'expliquer par la dangerosité de la circulation en ville. Le fait que les enfants habitant en lotissement la pratique davantage va dans ce sens puisque ce sont des espaces moins circulés.

Différents facteurs freinent l'usage du vélo chez les plus jeunes, et notamment :

- la forme urbaine et la distance jusqu'à l'école, qui jouent sur la sécurité
- la possession de vélos dans le ménage
- les revenus du ménage

Cependant, il est utilisé autant pour aller à l'école que pour d'autres motifs contrairement à d'autres modes.

Au collège : l'apprentissage de l'autonomie

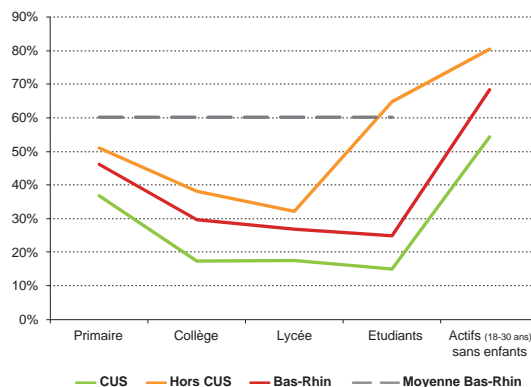
Les collégiens ont un programme d'activité nettement moins chargé que celui des enfants scolarisés en primaire (3,7 déplacements par jour contre 4,4). La diminution de l'accompagnement explique partiellement cette baisse. Les parents acceptent en effet plus facilement de laisser leurs enfants seuls au domicile, et les font donc moins participer à leurs propres déplacements quotidiens (achats, démarches...). Ce premier pas vers l'autonomie commence donc par une diminution du nombre de déplacements.

Les collégiens se déplacent également davantage seuls, ce qui implique un moindre usage de la voiture (diminution d'un tiers par rapport à celui des scolaires), principalement au profit du vélo (en dehors de la CUS) et des transports en commun (dans la CUS). Ce changement dans les parts modales se fait dans un contexte d'éloignement entre le domicile et le lieu d'études (3,9 km).

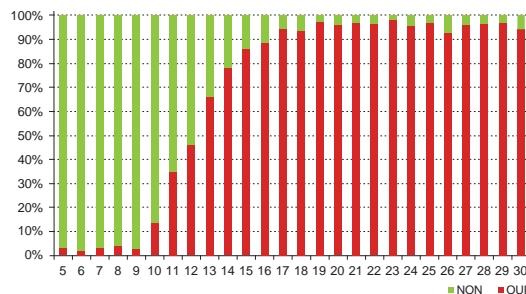
L'autonomie grandissante des collégiens se traduit par une plus grande variété de modes utilisés. Ils restent cependant encore souvent véhiculés par leurs parents, notamment pour les déplacements les plus longs, ralentissant d'autant l'arrivée de l'autonomie pour ces enfants.

L'autonomie croissante des collégiens peut également se mesurer avec la possession de plus en plus fréquente d'un téléphone portable entre 11 et 15 ans.

Part modale de la voiture selon l'occupation principale



Possession d'un téléphone portable en fonction de l'âge, comme révélateur de l'indépendance



Au lycée : les débuts de l'indépendance

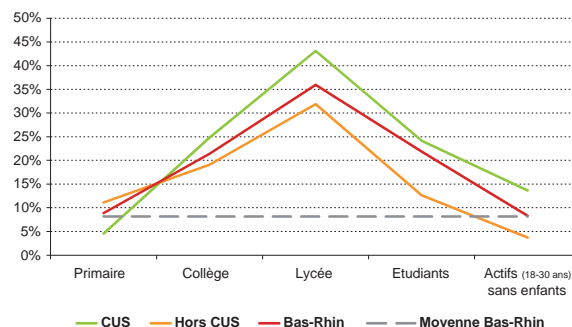
Le programme d'activités des lycéens reste en moyenne proche de celui des collégiens (3,7 déplacements par jour), surtout hors CUS.

En revanche, l'usage des transports en commun est beaucoup plus développé que chez les collégiens (45% dans la CUS et 30% en dehors). La distance entre le domicile et le lycée (9,5 km) ainsi que l'autonomie voire l'indépendance acquise vis à vis des parents sont propices à ce mode de déplacement, qui reste cependant spécifique aux déplacements vers l'école.

L'utilisation du vélo est plus importante chez les lycéens de la CUS qu'en dehors, à l'inverse de ce qui se passe chez les collégiens.

Les lycéens s'ils n'ont pas encore accès à la voiture, trouvent dans les transports en commun le moyen d'être plus indépendants de leurs parents. La longueur des déplacements qu'ils ont à réaliser pour se rendre au lycée les éloignent des modes actifs.

Part modale des transports en commun selon l'occupation principale et le territoire en 2009



Éclairage : Les loisirs en fin de semaine

Les lycéens répartissent leurs loisirs non plus les mardis et mercredis comme chez les plus jeunes, mais en fin de semaine. De plus, ces déplacements se font pour partie en TC, alors qu'ils sont plutôt réalisés en voiture chez les primaires et collégiens.

Éclairage :

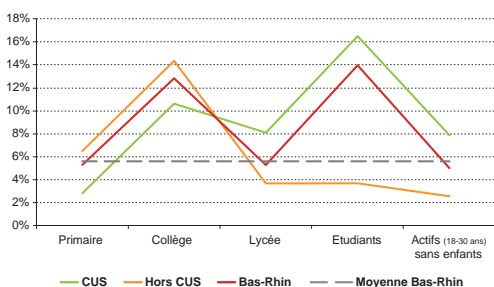
90% des étudiants du Bas-Rhin étudient dans la CUS.

Les étudiants ayant décohabité habitent à 99% dans la CUS alors que les autres ne sont que 50% à résider dans la CUS.

	Mobilité
Étudiant chez ses parents	2,9
Étudiant indépendant	4,2
Jeunes actifs sans enfants	4,1

source : FILOCOM, DREAL

Part modale du vélo selon l'occupation principale et le territoire chez les 5-30 ans



La vie étudiante : la décohabitation, révélateur d'indépendance

L'indépendance se confirme au long de la vie étudiante. Cependant, des différences existent entre les étudiants décohabitant (indépendant) et ceux vivant encore chez leurs parents.

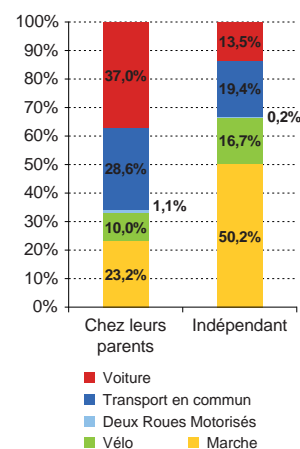
Le maintien chez les parents limite l'indépendance...

53,5% des étudiants habitent chez leurs parents. Ils ont une faible mobilité (2,9 déplacements par jour), s'expliquant par de nombreux immobiles (plus de 20 %).

La distance au lieu d'études (14,8 km en moyenne) étant importante, ils concentrent certainement leurs cours sur quelques jours diminuant ainsi le nombre de leurs déplacements à l'échelle de la semaine.

La distance explique également la répartition modale avec une nette domination de la voiture et des transports en commun. Même s'ils se déplacent seuls, le fait d'habiter chez leurs parents ne semble pas leur permettre de gérer leur programme d'activités librement.

Répartition modale des déplacements selon le statut de l'étudiant dans le Bas-Rhin



... au contraire de la décohabitation

Les étudiants ayant décohabité¹ se déplacent plus (4,2 déplacements par jour). Ils habitent en moyenne à 1,8 km de leur lieu d'études. La proximité du lieu d'étude a donc été un moteur important dans le choix de leur logement. Cette proximité explique la part importante des modes actifs (66,9%), et notamment du vélo.

Le motif études représente à peine un tiers des déplacements ce qui montre un programme d'activités élargi par rapport aux seuls déplacements « obligés » (vers les études).

Les étudiants s'ils ont décohabité, font le choix d'un logement à proximité du lieu d'étude permettant d'utiliser les modes actifs. Ceux restant chez leurs parents ont un comportement s'apparentant davantage à celui des lycéens, du moins en terme de programme d'activités.

Le premier emploi : comment couper le cordon ?

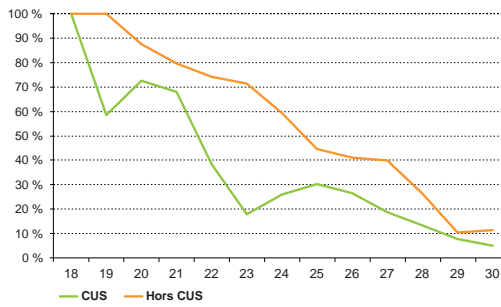
Un jeune actif sans enfant² se déplace beaucoup plus (4,14 déplacements) qu'un étudiant (3,57). Il habite en moyenne à 9,5 km de son lieu de travail ce qui laisse peu de place à l'utilisation des modes actifs. De fait, la part de la voiture passe de 24,9 % chez les étudiants à 68,3 % chez les jeunes actifs sans enfants, lié à un taux de motorisation largement supérieur.

1. ayant quitté le domicile parental

2. De manière à pouvoir établir une comparaison entre pratiques de mobilité des étudiants et des actifs, nous nous sommes limités à l'étude des actifs sans enfants, c'est à dire de ceux qui n'ont à gérer que leur propre programme d'activité (et pas celui de leurs enfants en plus du leur, généralement facteur de forte augmentation de la mobilité).



Part des actifs de moins de trente ans vivant chez leurs parents selon l'âge et le territoire



Le rapport à la proximité, essentiel pour les étudiants ayant décohabité du logement (mais éventuellement encore dépendant financièrement de leurs parents) s'inverse donc radicalement. Leur priorité devient la recherche d'un emploi, quitte à accepter d'habiter assez loin de celui-ci.

Dans un second temps, la proximité entre domicile et travail ne sera pas non plus recherchée aussi systématiquement que pour les étudiants, notamment parce que l'acquisition de

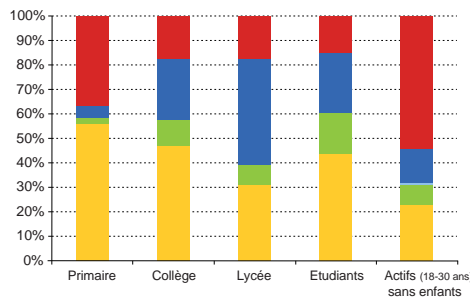
la voiture, la recherche de logements plus adaptés à la vie active (plus grand notamment) renversent ce qui était une priorité lors des études.

Cependant, comme le montre le graphique ci-dessus, le désir d'indépendance des jeunes actifs peut être infléchi par la difficulté à trouver un logement correspondant à leurs attentes et leurs moyens, notamment en dehors de la CUS.

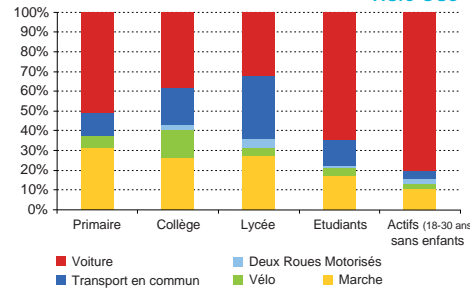
En conclusion...
une trajectoire de mobilité basée sur une acquisition progressive de l'indépendance

Les enfants de primaire se déplacent en grande partie avec leurs parents, notamment en les accompagnant régulièrement. L'autonomie dans les déplacements s'affirme au collège avec une augmentation de l'utilisation du vélo et des transports en commun. Mais c'est au lycée que l'indépendance commence réellement, permise par l'usage des transports en commun, réponse efficace à l'éloignement croissant des lieux d'études et du domicile. Cette dynamique se renforce pour les étudiants ayant décohabité, même si leurs choix se portent sur les modes actifs (et économiques), notamment à travers des choix résidentiels à proximité de l'université.

Répartition modale chez les 5-30 ans en 2009 dans la CUS



Hors CUS



L'entrée dans la vie active est enfin une forte rupture, avec un report important vers la voiture, et ce, indépendamment des contraintes qu'apportent la vie de famille sur l'organisation des déplacements.

Ces premiers résultats donnent les grandes tendances structurelles. D'autres logiques³ se superposent à celles-ci. Au delà de celle, territoriale entre la CUS et le reste du Bas-Rhin, les revenus de la famille, la situation socio-professionnelle de celle-ci, le niveau d'éducation des parents,... jouent également un rôle important dans la mobilité et les choix modaux des jeunes. Ainsi, par exemple, plus les revenus sont importants et plus la mobilité et l'usage de la voiture vont croître pour les enfants, tandis que plus ils diminuent, plus la mobilité des enfants sera faible et prioritairement piétonne.

Occupation	Distance
Primaire	1,8 km
Collège	3,9 km
Lycée	9,5 km
Etudiants indépendants	1,8 km
Etudiants chez ses parents	14,8 km
Actifs sans enfants (18-30 ans)	9,5 km

Les enjeux à retenir

Le premier enjeu concerne l'accompagnement à l'école notamment primaire. Cette pratique est importante, car elle est vecteur de socialisation tant de l'enfant que des parents. Pour autant, cette pratique n'a aucune raison de se faire systématiquement en voiture, au contraire, l'accompagnement peut être un temps d'usage et de découverte des modes actifs et de l'espace public, en famille. Favoriser ces pratiques renvoie directement à la manière de traiter les espaces publics, non seulement au droit de l'école, mais aussi sur les différents chemins qui y mènent... tant pour favoriser les modes actifs que pour y limiter le stationnement automobile.

Le second concerne l'entrée dans la vie active. Ce moment clé de la vie apporte d'importants changements de pratiques de déplacements (davantage d'usage de la voiture et de kilomètres parcourus). Les jeunes actifs arrivant sur le marché du travail sont donc une population sur laquelle il est d'autant plus important d'agir que limiter leur dépendance à la voiture à cette période de la vie les amènera peut être à réduire leur usage de celle-ci ultérieurement. Les Plans de Déplacements Entreprises, éventuellement la tarification ou la mise en place d'opérations de marketing spécifiques sont des outils qu'il est imaginable d'utiliser pour limiter l'usage de la voiture dans cette population spécifique.

Le dernier enjeu complète le précédent. Il concerne la nécessaire transversalité des politiques publiques, notamment pour offrir aux jeunes actifs une offre urbaine performante et ne nécessitant pas l'usage obligatoire de voiture particulière. Cette offre urbaine comprend naturellement la politique de l'habitat, qu'il s'agisse de localisation des programmes de logements, d'offre en stationnement, de coût..., et renvoie notamment à la question de la localisation de l'offre en petits logements locatifs à proximité des grandes zones d'emplois, mais elle doit également intégrer les stratégies à l'oeuvre de localisation des entreprises et des équipements dans la métropole.

3. Voir pour plus de détail à ce sujet : Enquête Ménages Déplacements, Résultats essentiels, ADEUS, 2010

