

MOBILITES DES COLLEGIEN·NE·S EN SEINE-SAINT-DENIS

Enquête auprès des élèves et des parents d'élèves

**Direction Données, Études et Connaissances
(DDEC)**

**Projet piloté par la Direction des Territoires, de
La Coopération et des Mobilités (DTCM) et la
DDEC**

Décembre 2023



Nous remercions les membres du Comité Experts :
Simon Le Corgne du Département Observations et prospective à Ile-de-France-Mobilités (IDFM), **Johanne Collet**, Responsable études sur les modes actifs au CEREMA, **Corinne De Berny Riche**, pour son expertise des jeunes à l'Institut Paris Région (IPR), **Nicolas Oppenchaim**, Chercheur à l'université de Tours et **Marie Wehner**, Responsable intermodalité et plaidoyer du Collectif Vélo Île-de-France.

Cette étude a été rédigée par
Nisrin Abu Amara et **Ilker Birkan** (Chargé.e.s d'études/DDEC),
supervisée par **Frédérique Le Goff** (Cheffe de bureau Études/DDEC)

avec, pour la partie analyse et traitements statistiques, l'appui de **Hicham El Khayat** (Data Scientist/DDEC) et de **Corentin Roquebert** (Chef de Bureau Traitement et Analyses Statistiques /DDEC)

avec, pour la partie production de données sur les mobilités et réalisation des cartes, **Jérémy Lesage** (dans ses fonctions antérieures de Chef de projet SIG/SGIG-DTCM) et **Éric Galland** (Chef de projet SIG/SGIG-DTCM)

avec l'appui projet et la coordination de **Sabine Lefoulon** (Chargée de projet SMM/Bureau des prestations de mobilité-DTCM) et la contribution de **Annie Portier** (Assistante de projet/SMM/Bureau des prestations de mobilité-DTCM).

Les données sur les collégien·ne·s ont été produites et communiquées par **Jonathan Buck** (Responsable du Pôle sectorisation et démographie scolaire/DEJ).

• **L'autonomie, acquise au fil des années du collège**

Tous âges confondus, 58% des élèves enquêté·e·s ne sont jamais accompagné·e·s d'une personne plus âgée pour se rendre au collège et 42% sont accompagné·e·s au moins pour un mode de déplacement. En grandissant, les collégien·ne·s enquêté·e·s sont davantage autonomes dans leurs déplacements scolaires. A l'entrée au collège, 43% déclarent ne jamais être accompagné·e·s par un·e adulte, contre 65% des élèves en 3^{ème}. Ce résultat s'explique par une posture éducative plus vigilante des parents pour les plus jeunes des collégien·ne·s.

• **Les collégiennes ont moins l'opportunité de se déplacer de manière autonome que les collégiens**

Les filles sont plus accompagnées dans leurs trajets scolaires et extra-scolaires que les garçons. Elles utilisent moins que les garçons les mobilités actives comme le vélo en raison d'une inégalité de ressources matérielles et cognitives : elles ont moins accès à un vélo que les garçons et leur socialisation ne leur permet pas autant que les garçons de disposer des codes de repérage dans l'espace public. Ainsi, elles maîtrisent moins le fait de lire un plan que les garçons et elles demandent moins des informations à des inconnu·e·s que les jeunes du même âge de sexe masculin. Ce dernier élément peut être interprété comme une stratégie d'évitement des risques, en lien avec la socialisation davantage restrictive pour les filles et l'existence de violences de genre dans l'espace public.

• **La pratique des mobilités actives (en dehors de la marche) est moins fréquente par les élèves en progressant au collège**

Au total, 12% des élèves citent une modalité de déplacement active en dehors de la marche, utilisée au moins une fois par semaine pour se rendre au collège.

En grandissant, les collégien·ne·s emploient moins les mobilités actives autres que la marche : seulement 9% des élèves de 3^{ème} contre 15% en 5^{ème}. Les élèves plus âgé·e·s utilisent plus la marche et les transports en commun que les plus jeunes : ainsi, 82% des élèves de 3^{ème} déclarent marcher pour aller au collège, contre 77% des élèves de 6^{ème}.

• **Une diversité des moyens de déplacements utilisés selon le milieu social**

Pour les élèves dont les parents sont cadres, la voiture est utilisée deux fois plus que pour les enfants d'ouvrier·ère·s (7%). Cela est dû aux stratégies d'évitement scolaire surtout pratiquées au sein des milieux aisés (étude projection démographique, 2022). Pour les activités extra-scolaires, on remarque des pratiques sélectives dans les milieux plus aisés, lorsque les enfants de cadres se déplacent plus loin que les enfants des milieux moins favorisés. Cette inégalité dépend aussi de l'accès aux ressources matérielles et cognitives. Sur ce dernier point, les enfants de cadres déclarent plus souvent se sentir capables de lire un plan que les autres élèves : 76 % contre 69 % de l'ensemble des élèves ayant répondu à la même question.

- **La préoccupation des parents pour la sécurité comme frein principal aux mobilités des plus jeunes élèves et des adolescentes**

Les réponses aux deux questionnaires (parents et enfants) reflètent une perception du risque plus marquée chez les parents que chez les élèves. Dans l'ensemble, 72% des parents défavorables aux déplacements en transports en commun considèrent que les transports en commun sont risqués pour leurs enfants, contre 53% des élèves ayant identifié des freins à l'usage des transports en commun. Les parents défavorables à l'usage du vélo par leurs enfants mentionnent des problèmes liés à la voirie (67%) ainsi que l'insécurité du quartier (39%). Les parents sont plus inquiet·e·s vis-à-vis des déplacements des plus jeunes, en comparaison avec les plus âgé·e·s. En lien avec les différences de genre mentionnées, les parents sont plus souvent défavorables aux déplacements de leurs filles à pied (4 points d'écart), et à vélo (9 points d'écart), que pour leurs garçons.

- **Le choix des moyens de transport est aussi fonction de la commune de résidence**

La proximité de Paris impliquant une densité plus importante du réseau de transport collectif, les élèves qui résident dans les villes à l'ouest du département empruntent davantage ce moyen de transport. En revanche, à l'est du département, la voiture est beaucoup plus utilisée pour réaliser les déplacements. Par ailleurs, les bus sont également davantage empruntés dans les villes où l'habitat pavillonnaire est fréquent dans le centre et le nord de la Seine-Saint-Denis. La configuration du parc immobilier favorise les mobilités actives hors marche dans les zones pavillonnaires.

- **La plus forte sédentarité des élèves des grandes communes populaires**

On constate moins de déplacements hebdomadaires, et moins de déplacements vers d'autres communes, dans les villes populaires du département, comme à Pierrefitte-sur-Seine et à Bondy contrairement aux Lilas et à Noisy-Le-Sec, où les mobilités sont intensives et longues. Si l'éloignement relatif de Paris, et la moins forte densité des transports en commun peuvent avoir un impact, l'effet territoire peut aussi se faire ressentir à travers la volonté des parents de limiter les activités des enfants à l'extérieur du domicile. Cette stratégie d'évitement des mobilités s'explique notamment par le sentiment d'insécurité, partagé aussi par les parents de milieux aisés habitant des villes plus riches comme Les Lilas ou Gournay-sur-Marne. Néanmoins, ces dernier·e·s ont tendance à favoriser les sorties de leurs enfants dans le cadre de stratégies éducatives : apprentissage de la mobilité, réalisation d'activités extra-scolaires, etc. Les parents cadres et de professions intermédiaires ont dès lors tendance à valoriser la mobilité malgré des réticences liées aux problèmes de sécurité.

**Objectifs et
revue de
littérature**

Méthodologie

**Résultats #1
Mobilités
scolaires et
extrascolaires**

**Résultats #2
Analyse
territoriale des
mobilités**

**Résultats #3
Ressources,
attentes et
freins à la
mobilité**

Un travail approfondi inter-directions pour mieux comprendre les mobilités des jeunes de 11 à 15 ans en Seine-Saint-Denis en vue de proposer des actions

Considérant que la mobilité constitue un levier vers l'autonomie et l'émancipation, il est important de comprendre ce phénomène et son évolution chez les 11-15 ans. Avec cette étude, il s'agit de mieux **connaître les mobilités des jeunes et de réinterroger nos politiques d'aides en la matière**. Un diagnostic à 360° permettra de s'appuyer sur les comportements de mobilité dans le département et d'en déduire des modèles de déplacements. Il s'agit de **vérifier que les politiques actuelles sont en phase avec les besoins et de proposer des préconisations en vue de les ajuster**. Les offres traditionnelles de mobilité doivent **s'enrichir des récents changements dans le paysage des déplacements** liés à la prise de conscience environnementale, à la révolution digitale et aux nouvelles mobilités que les jeunes portent. Les politiques publiques doivent être plus inventives et créatives.

Rappels des attendus :

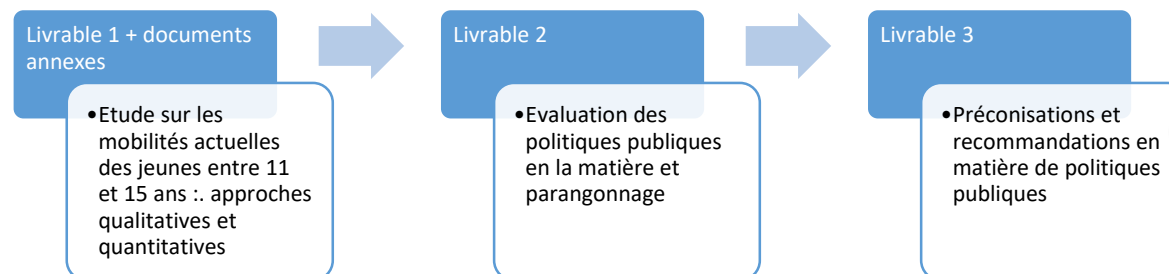
- Dresser un état des lieux des politiques de mobilité existantes en faveur des jeunes
- Présenter le panel des actions en faveur des mobilités des jeunes déjà portées par le Département et d'analyser leurs impacts.
- Produire une analyse des déplacements actuels des jeunes séquano-dionysien.ne.s (modes utilisés/privilégiés, typologie des déplacements, motifs...).
- Présenter ce que disent les jeunes de leurs mobilités (quels sont les freins à leurs déplacements pour l'ensemble des jeunes ? quelles sont leurs envies/attentes ?). Cette approche de terrain à travers un questionnaire est essentielle pour comprendre et lever les freins à la mobilité.

Les préconisations se voudront volontairement larges : mesures d'accompagnements, aides financières, apprentissages de la mobilité, amélioration de l'offre de transports. Elles ne relèveront pas toutes de la compétence départementale, il conviendra donc de les relayer auprès des institutions et associations adéquates.

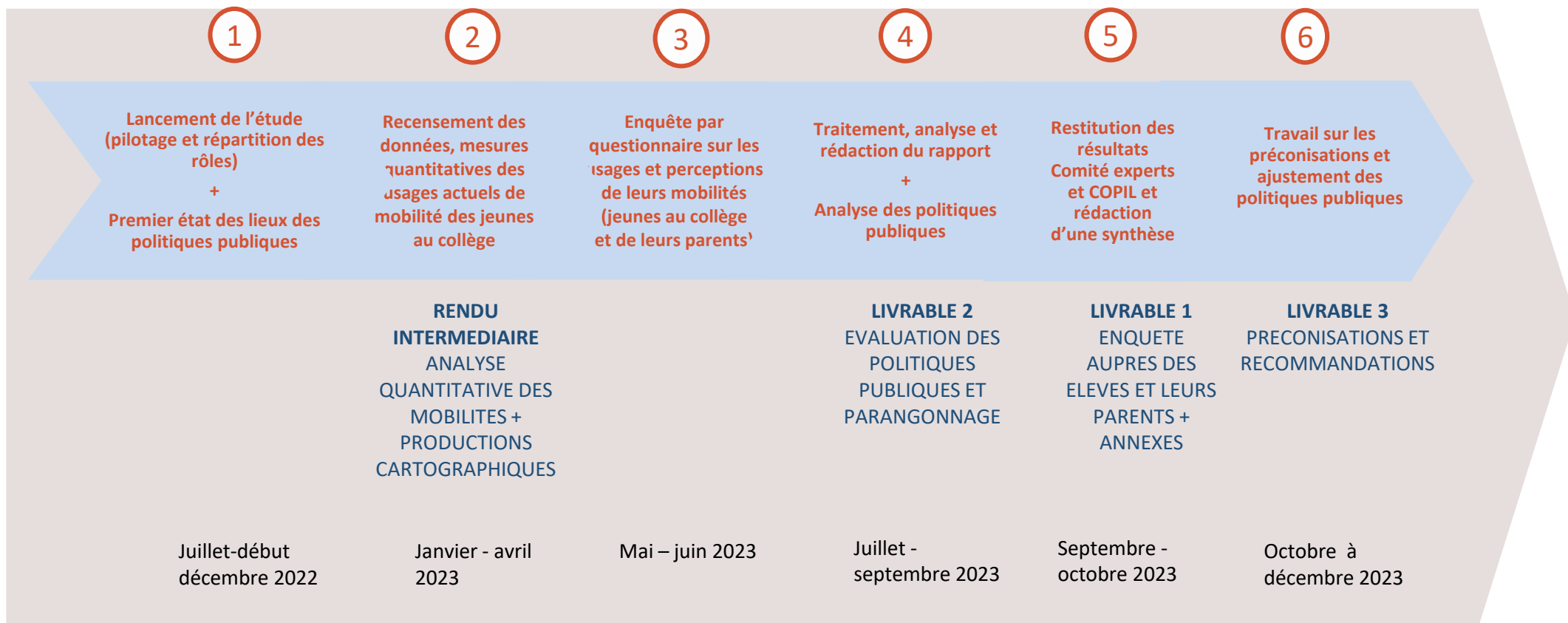
Dans une dynamique participative, les préconisations pourraient s'articuler selon les axes suivants :

- Les aides existantes du Département (suppression, extension, évolution...)
- Les nouvelles aides de la part du Département et d'autres acteurs
- La définition d'actions précises et localisées,
- Le positionnement du Département sur les cinq prochaines années (animation d'un réseau, observatoire...) sur ce sujet

Une articulation de l'étude en 3 livrables distincts complémentaires



Rappels des étapes principales du travail inter-direction de l'étude et des livrables associés



Contexte

- Les mobilités représentent un enjeu de politique publique notamment départementale. Des actions sont en effet menées par le Département dans ce domaine: financement de la carte Imagine R scolaire (DTCM), Plan marche (DTCM), plan vélo (DVD). La Direction des Territoires, de la Coopération et des Mobilités a souhaité mener cette étude afin de **connaître les pratiques des mobilités et de réinterroger les politiques et les actions mises en place.**
- Les mobilités en Seine-Saint-Denis évoluent fortement, avec l'arrivée de plus de 32 stations de métro en SSD entre 2020 et 2030, le développement des bus à haut niveau de service (BHNS), tramways et du réseau de bus. La prise en compte des mobilités actives se concrétise avec l'aménagement de nouvelles pistes cyclables et l'élaboration du plan marche. Sur le territoire, plusieurs associations sont engagées pour les nouvelles mobilités actives (Adma, rue de l'avenir, Tous en selle, Etudes et Chantier, etc.). Par ailleurs, des progrès réels en matière de développement d'intermodalité et d'interopérabilité sont continuellement recherchés.
- Sur l'ensemble du territoire, on dénote l'existence de dynamiques territoriales contrastées en fonction de l'offre de mobilité (offre en infrastructures cyclables, transports en commun, etc.) et de la densité.

Champ de questionnement

L'étude vise à caractériser les **pratiques de mobilités** des jeunes scolarisé·e·s dans des établissements publics (âgé·e·s de 11 à 15 ans). Il s'agit également **d'appréhender les écarts possibles entre les pratiques actuelles de mobilité de ces jeunes et leurs aspirations.** Le questionnement se décline de la façon suivante :

- Est-ce que le profil socio-démographique des jeunes (âge, genre, milieu social, territoire de résidence) influence les pratiques de mobilité ? La capacité de mobilité est-elle déterminée socialement ? Et si oui, de quelles manières ?
- Quelles sont les préférences des jeunes et de leurs parents en termes de mobilité ? Quelle perception ont-ils des transports collectifs, de la marche, du vélo, etc. ?
- Dans quelle mesure les différences territoriales liées au lieu de résidence influencent-elles les mobilités des jeunes ?
- Quels sont les freins à la mobilité et qui sont les jeunes les plus impactés ? Quels sont ceux perçus par les parents face à l'autonomie des déplacements ?

Une définition objective basée sur les déplacements, dans l'Enquête Globale Transport (EGT)

- Selon Île-de-France Mobilités (EGT, 2018), la mobilité individuelle correspond au nombre moyen de déplacements par personne et par jour. Un déplacement est caractérisé par un motif à l'origine et à la destination (par exemple, déplacement du domicile au travail) quel(s) que soient le(s) mode(s) de transport utilisé(s). Un trajet débute ou s'achève au changement de véhicule, que l'on change ou non de ligne ou de mode de transport.

Une définition globale, tenant compte des dimensions spatiales et sociales

- « Dans l'approche en termes d'accessibilité, la mobilité est considérée comme le moyen d'accéder à une activité, elle est déterminée conjointement par les capacités d'organisation de l'individu, le système de transport et la localisation relative des résidences et des aménités urbaines » (Oppenchain N. 2013).

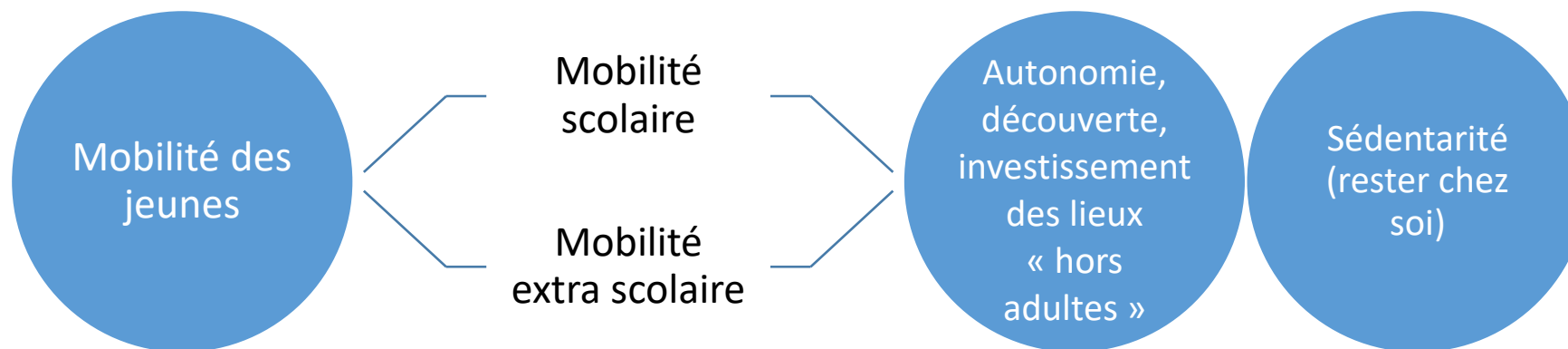
Une définition sociologique mettant en avant la variabilité de « potentiel de mobilité »

- **Le potentiel de mobilité**, qui varie d'un individu à un autre, dépend des conditions sociales, de l'accessibilité aux transports et aux connaissances acquises, qu'il s'agisse de la proximité de transport, ou de l'apprentissage dans la famille ou l'école (Zafran J. 2014; Oppenchain N. 2013; Kaufman V. 2002.)
- Les collégien·e·s évoluent dans deux mondes bien séparés : l'école et les loisirs. Il y a donc une double pratique de mobilités : la mobilité **choisie** traduit l'exercice de liberté de mouvement, et la mobilité **subie** celle où l'existence de contraintes limite la personne du fait de l'organisation de l'espace et des activités notamment scolaires.

Les mobilités actives

- Selon l'article 53 de la loi LOM, « les mobilités actives, notamment la marche à pied et le vélo, sont l'ensemble des modes de déplacement pour lesquels la force motrice humaine est nécessaire, avec ou sans assistance motorisée » (Disposition générale du Code des transports (article L.1271-1)).
- Dans cette enquête, les mobilités actives englobent l'usage du vélo et du vélo électrique, de la trottinette, de la trottinette non-électrique et du skate. Dans la majorité des cas nous avons séparé ces types des mobilités de la marche, en raison de la prégnance de la marche lors des déplacements des collégien·ne·s. Nous avons appliqué dès lors la mention « mobilités actives hors marche ».

Au niveau national, au collège, 30% des élèves sont accompagné·e·s par leurs parents (IFOP, 2020). L'accompagnement des élèves diminue avec l'âge : à onze ans, 40 % des déplacements se font accompagnés par un·e adulte, alors qu'à quinze ans, seuls 10 % des déplacements le sont (Massot M., Zaffran J., 2007).



Un accès inégal des filles de milieu populaire aux activités extra-scolaires

40 % des adolescentes, contre 35 % des adolescents franciliens, ont été accompagné·e·s par leurs parents pour réaliser une **activité extrascolaire**.

Cette proportion est plus faible dans les milieux populaires : 21% des filles et 28% des garçons de milieu populaire ont été accompagné·e·s par leurs parents lors d'activités le week-end, contre 54% des filles et 47% des garçons dont les parents appartiennent à des catégories supérieures (EGT, 2010).

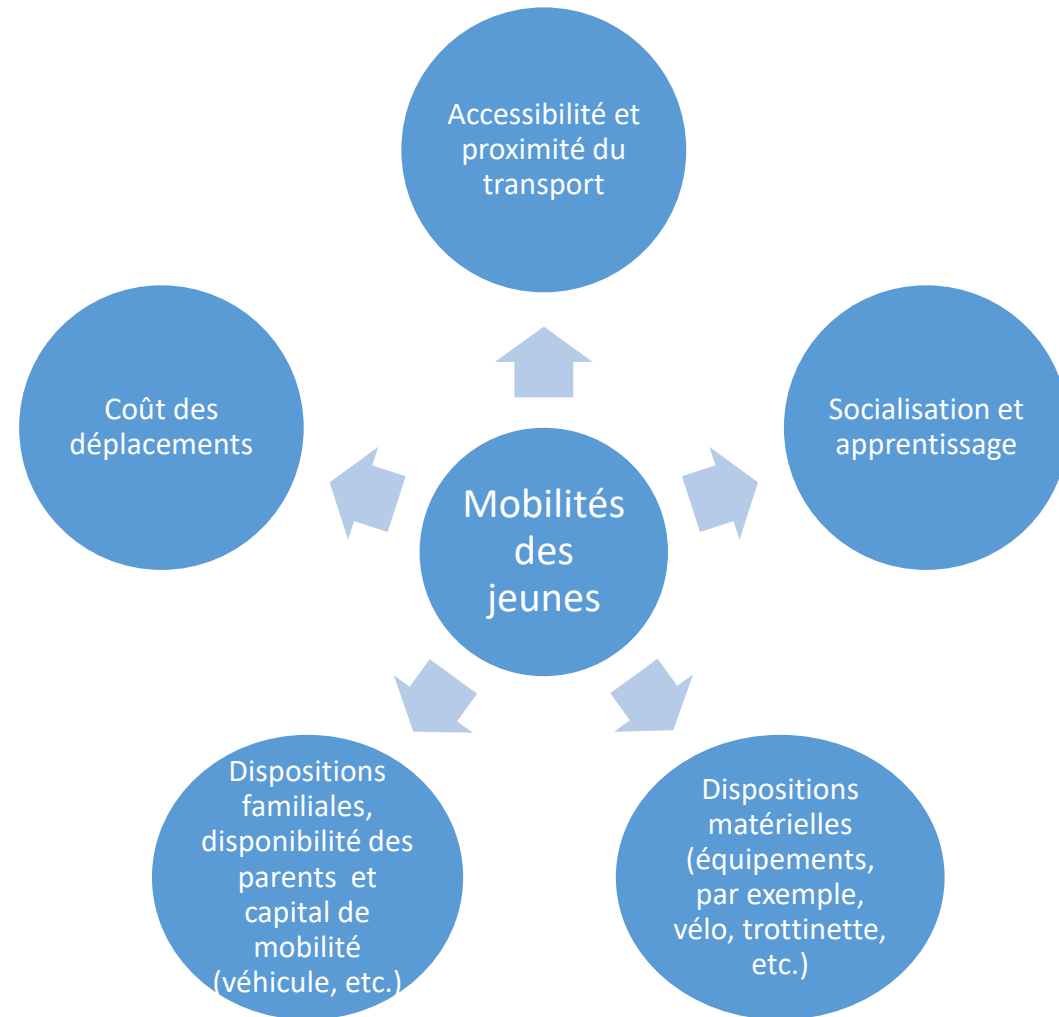
De plus, selon la même source, 52% des filles de milieu populaire, contre 72% des garçons du même milieu ont eu au moins une activité extrascolaire le week-end, contre 78% des filles et des garçons des catégories supérieures.

Un impact territorial

Les jeunes résidant dans la petite et grande couronne pratiquent, comparativement aux Parisiens, deux fois moins d'activités extrascolaires, tout en passant plus de temps dans les transports (Massot M., Zaffran J. 2007).

L'influence du genre

Dans une enquête sur les quartiers de zone urbaine sensible (depuis 2015, quartiers prioritaires de la politique de la ville) en Île-de-France (2013), N. Oppenheim a observé que les jeunes adolescentes sont particulièrement défavorisées dans leurs mobilités, notamment en raison d'un contrôle parental et d'une socialisation spécifique, qui anticipent l'existence d'un risque lié à leur présence dans l'espace public. Ces résultats ont été également observés dans une enquête sur les pratiques sportives non conventionnées sur deux sites départementaux (Département Seine-Saint-Denis, 2022). Les jeunes femmes se déplaçaient en groupe pour se rendre aux lieux de pratique, et évitaient les heures du soir et le week-end perçues comme plus « risquées ».



Références citées: Ramos, Singly F de. La construction d'un espace « à nous » : la mobilité spatiale à l'adolescence. In: *Les Annales de la recherche urbaine*, N°111, 2016. La ville des enfants et des adolescents. pp. 58-67; Devaux J., Oppenheim 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*, 18, 2016; Massot, M. H., Zaffran, J. « Auto-mobilité urbaine des adolescents franciliens », *Espace populations sociétés*, 2007/2-3

Les modalités de déplacement dominantes

A l'échelle nationale, 30% des élèves sont accompagné·e·s en voiture, 25% marchent, 19% privilégient le bus et 2% seulement utilisent le vélo pour se rendre à l'école (IFOP, 2020).

La part modale de la marche, quant à elle, est de 45 % dans les "quartiers prioritaires de la politique de la ville" contre 24% au niveau national et 38% dans la région parisienne (Enquête « Mobilité des Personnes », 2019).

Données à l'échelle régionale Île-de-France

- Selon l'enquête EGT de 2001 sur les mobilités en Île-de-France, un·e adolescent·e sur deux âgé·e de 11 à 14 ans est entièrement autonome et les Parisien·ne·s sont plus nombreux et nombreuses à être autonomes. À Paris, 63% sont dans cette configuration contre 50% en petite couronne et 46% des jeunes résidant en Grande Couronne (Massot M-H., Zaffran J. 2007.). L'autonomie totale, lorsque les jeunes francilien·ne·s ne sont pas accompagné·e·s par les parents, diminue le week-end (Ibid., Devaux J., Oppenchain, N., Proulhac, L. 2016).
- Durant la semaine, les adolescent·e·s plus âgé·e·s ont une mobilité semi-autonome (accompagné·e·s certaines fois et autonomes à d'autres moments). Ils et elles ont recours à différents modes de déplacements, en particulier aux transports en commun, alors que l'usage de la marche augmente chez les plus jeunes.
- En 2010, les activités extra-scolaires ont lieu plus qu'avant (en comparaison avec 1990) en dehors de la commune de résidence, notamment le week-end (Devaux, J, Oppenchain, N., Proulhac, L. 2016). Ces déplacements en dehors de la commune concernent surtout les adolescent·e·s âgé·e·s.

- Des études à l'échelle internationale montrent une baisse du niveau de mobilité des enfants et des jeunes adolescent·e·s sur une période de 10 ans (Hillman, M ; Whitelegg, J, 1990). A l'échelle francilienne, l'affaiblissement du niveau de mobilité des jeunes varie en fonction des caractéristiques socio-économiques. L'âge, le genre, le milieu social et le territoire influencent le degré d'autonomie et le niveau des mobilités des adolescent·e·s (Devaux J., Oppenchaim N., Proulhac L. 2016).
- Selon les données de l'EGT (2010), le repli au domicile concerne davantage les jeunes adolescent·e·s que les adolescent·e·s de plus de 14 ans. Ainsi, les adolescent·e·s les plus jeunes réalisent moins d'activités extrascolaires en dehors de leur domicile que les plus âgé·e·s. Cela est dû à un moindre accompagnement par les parents, qui pourrait être lié à l'augmentation du nombre de familles monoparentales en Île-de-France (Devaux, J, Oppenchaim, N., Proulhac, L, 2016).
- Pour les filles des catégories populaires, l'absence d'activités extrascolaires est constatée surtout pour les activités de loisirs. Elles ont beaucoup moins d'activités sportives, culturelles ou associatives que les autres adolescentes et que les garçons de catégories populaires. **En Seine-Saint-Denis, les filles représentent 65% des jeunes non-pratiquant des activités sportives (Département de la Seine-Saint-Denis, 2022).**
- Les achats, les visites et les promenades occupent une place plus importante du temps extrascolaire des filles, mais aussi des garçons, des milieux sociaux populaires (Devaux, J, Oppenchaim, N., Proulhac, L, 2016).

Références citées: Hillman Mayer., John Adams., Whitelegg John. (1990). *One False Move... A Study of children's independant mobility*, London, PSI, 195 p; Sandrine Depeau. « Mobilité des enfants et des jeunes sous conditions d'immobilité ? », *e-Migrinter*, 11 | 2013, 103-115.; 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*, 18, 2016; Ministère de l'Environnement (SDES), 2019, *Enquête Mobilité des Personnes - 2019* [Fichiers de données], Centre d'Accès Sécurisé aux Données (CASD) [Diffuseur], <http://doi.org/10.34724/CASD.557.4165.V2>; Département de la Seine-Saint-Denis. 2022. Les pratiques sportives des jeunes en âge d'être au collège en Seine-Saint-Denis. Mission Etude et Pilotage de la donnée.

Au niveau national, des inégalités de genre, de milieu social et de territoire

Les études mettent en évidence une pratique du vélo moins répandue chez les filles que chez les garçons à l'adolescence. Près de 12 % des filles âgées entre 11 et 18 ans déclarent une pratique régulière du vélo, contre 31 % des garçons du même âge. Aussi, alors que les filles sont 48% à ne jamais faire de vélo, c'est le cas de près de 31% des garçons (Sayagh 2016; ENTD 2008).

Ces inégalités sont influencées par des critères socio-économiques. La pratique régulière comme la pratique occasionnelle du vélo sont moins fréquentes en quartiers prioritaires de la politique de la ville (QPV) qu'ailleurs. Ainsi, l'absence de pratique concerne 73 % des filles et 47 % des garçons résidant en QPV et seulement 30 % des garçons et 47% des filles qui résident hors QPV.

Les causes des inégalités de la pratique du vélo

- L'existence des **représentations stéréotypées** des rôles filles-garçons
- le **manque d'infrastructures adaptées** dans les établissements scolaires (places de stationnements pour les vélos)
- la **réticence des parents** liée aux dangers sur la route et à un manque d'infrastructures sécurisées
- L'absence de **formation** aux bonnes pratiques à vélo
- L'absence d'**équipement personnel** (près d'un Français sur deux, âgé de 15 ans ou plus, ne dispose pas d'un vélo personnel).

En Seine-Saint-Denis, l'accès au vélo dépend du genre et du milieu social

- Selon l'étude sur les pratiques sportives des collégien-ne-s, le recours des adolescentes au vélo, comme aux pratiques sportives, est moindre en raison d'une socialisation différenciée selon le genre : 12% des collégiennes contre 19% des collégiens ont cité le vélo comme pratique sportive.
- 15% des jeunes au collège ont cité le vélo comme activité sportive ou de loisirs. Les garçons de parents ouvriers ont moins recours au vélo ou au cyclisme, davantage déclarés par les enfants de cadres (31% contre 12% des enfants d'ouvriers).

Ces éléments se basent sur une thèse en sociologie soutenue par Nicolas Oppenchain en 2011. La méthode était fondée, entre autres, sur une enquête de terrain auprès d'adolescent·e·s dans plusieurs quartiers prioritaires de la politique de la ville en Île-de-France et notamment en Seine-Saint-Denis. Ce travail s'est basée notamment sur une enquête d'un an dans une maison de quartier, 92 entretiens semi-directifs avec des adolescents et des projets menés dans des établissements scolaires (collèges et lycées), notamment à Bondy, à Bobigny et à Tremblay-en France.

1. Un moindre potentiel de mobilité

Ce moindre potentiel est déterminé par des critères **objectifs** : les capacités d'organisation au sein de la famille, le système de transport disponible et la localisation des installations fréquentées

2. Les dispositions vis-à-vis de la mobilité acquises dans la famille

Mobilité parfois très **contrôlée par les familles**, en raison, notamment, de craintes d'agression dans les transports en commun, ce contrôle concernant davantage les jeunes filles

3. Les épreuves rencontrées lors des expériences de mobilité

Des expériences négatives liées à la confrontation à des normes sociales lors des sorties des jeunes, peuvent mener certain·e·s à un repli sur soi en raison du sentiment de porter un stigmat social et/ou ethnique

L'indicateur d'accessibilité aux transports en commun de 2016 représente la part de la population résidant à moins de 500 m d'un métro/tramway et de 1000 m d'un RER/train

A Paris, l'indicateur d'accessibilité aux transports en commun 2016 est de 92,5%



Cet indicateur n'inclut pas le bus qui représente le premier mode de transport en Seine-Saint-Denis : la part modale du bus en SSD est de 40% contre 13% à Paris, la part modale du ferré en SSD est de 33% et celle du métro est de 17%.

En Seine-Saint-Denis, **l'indicateur d'accessibilité aux transports en commun** de 2016 varie selon les communes, sachant que les moyennes communales présentent des écarts très forts (Institut Montaigne, 2019). C'est dans l'EPT Plaine commune et les communes proches de Paris, qu'il est le plus élevé (entre 60% et 78%).

Les commune des EPT Plaine commune et Est ensemble, à l'exception de Romainville et de Bagnole, sont les mieux dotés en infrastructures de transports ferrés, du fait qu'ils sont les plus peuplés et les plus denses (étude Bus, 2018) et les plus proches de Paris. A l'inverse, la partie Est du territoire, plus éloignée de Paris et dont la densité de population est moindre, est moins bien desservie.

Enfin, plusieurs communes de l'EPT Grand Paris Grand Est présentent un taux d'accessibilité très faible (entre 0 et 10%), par exemple Clichy-sous-Bois, Montfermeil, Coubron et Gournay-sur-Marne. De la même façon, à l'ouest du territoire, trois communes se distinguent par un taux d'accessibilité bas : Dugny, Romainville et Bagnole.

Selon l'Enquête Globale Transport (EGT 2010), les usagè·e·s du bus sont en majorité des femmes : elles représentent 57% des usagè·e·s du bus banlieue RATP et 58% de ceux et celles utilisant le réseau Optile.

7% des usagè·e·s du bus banlieue RATP, sont âgé·e·s de 5 à 14 ans contre 15% des usagè·e·s du réseau Optile (Organisation Professionnelle des Transports d'Île-de-France), plus présent en grande Couronne (EGT, 2010). La part des forfaits Imagine R scolaire et des abonnements scolaires est très importante pour le bus banlieue Optile (38 % des usager·ère·s).

Résultats de l'étude Bus

- La très grande majorité des habitant·e·s du territoire se situe à moins de 5 minutes d'un arrêt de bus avec une plage horaire étendue entre deux passages.
- Le bus permet de desservir un nombre important d'équipements, de centres commerciaux et des lieux publics grâce à un fin maillage du territoire.
- Cependant, certains quartiers pavillonnaires ne sont pas couverts par un arrêt de bus comme, par exemple, à Aulnay-Sous-Bois (ouest), au sud de Sevran, au nord de Livry-Gargan, au nord de Montfermeil, au sud de Gagny, à Coubron, à Vaujours et dans certains quartiers de Noisy-le-Grand.

Les enquêtes présentées ici sont basées sur des échantillons de la population générale à l'échelle nationale. Ces données ne portent donc pas sur la population collégienne concernée par cette étude. En revanche, elles peuvent éclairer les perceptions des collégien·ne·s et celles de leurs parents, et expliquer certains comportements en termes de mobilités. Rappelons ici que la loi n°2018-703 du 3 août 2018 renforçant la lutte contre les violences sexuelles et sexistes a mis en place d'importantes dispositions pour lutter contre le harcèlement, en créant notamment l'incrimination d'outrage sexiste.

A l'échelle nationale

- En France métropolitaine, un quart des femmes âgées de 20 à 64 ans, déclarent avoir subi une violence à caractère sexuel dans l'espace public: insulte, exhibitionnisme, harcèlement sexuel et agression sexuelle (Enquête Virage, Ined, 2017). Ce sont les femmes âgées de 20 à 24 ans, qui sont les plus confrontées à ces violences (58% des femmes et 30% des hommes de 20-24 ans).
- Selon les données de la police nationale, les transports en commun concentrent près de 20 % des outrages sexistes enregistrés (Interstat, 2021). Les victimes d'outrages sexistes enregistrés sont majoritairement des femmes (91%) sauf lorsqu'il s'agit d'outrages commis en raison de l'orientation sexuelle de la victime, où les hommes sont davantage concernés (60 % sur l'ensemble des années 2019 et 2020). La majorité des victimes d'outrages sexistes ont entre 18 et 30 ans (45 %) lorsque **17 % sont mineures**.

A l'échelle régionale

- C'est en Île-de-France que ces violences sont les plus fréquentes. **Elles concernent 68% des femmes et 34% des hommes de 20 à 24 ans vivant en Île-de-France** (Enquête Virage, Ined, 2017).
- Les enquêtes démontrent que les femmes appréhendent davantage leurs déplacements que les hommes (Enquête CVS, 2011). Ainsi, selon l'Institut Paris Région, 6 femmes sur 10 redoutent une agression, contre 3 hommes sur 10.

En Seine-Saint-Denis

- En Seine-Saint-Denis, en 2019, 9 900 victimes de vols et de violences dans les transports en commun ont été recensé.e.s, soit 6,4 % de l'ensemble des victimes de vols et violences dans les transports en commun en France, contre 3,3% pour les Hauts-de-Seine et 2,7% pour le Val-de-Marne (Insee, 2021).

Références citées: Lebugle A., l'équipe de l'enquête Virage. 2017. Les violences dans les espaces publics touchent surtout les jeunes femmes des grandes villes. *Population et Sociétés*, n° 550, décembre 2017. Ined., INTERSTAT. 2021; INSEE. 2021. *Les outrages sexistes enregistrés par les services de sécurité en 2020*. n°18, juillet 2021; Institut Paris Région. 2023. Victimation et sentiment d'insécurité en Île-de-France. Rapport final de l'enquête 2021 – janvier 2023. ONDT 2015. *Vols et violences dans les transports en commun*; Ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie. *Les violences faites aux femmes dans les transports collectifs terrestres. Synthèse de l'étude exploratoire*. 2012.

Résumé de l'enquête de l'Institut Paris Région sur les représentations des usager·ère·s des transports publics

En lien avec les travaux décrits précédemment, cette enquête basée sur un échantillon représentatif des personnes abonnées au Navigo annuel et à Imagine R de 18 ans et plus, montre des divergences importantes selon le genre.

- **Des appréhensions différentes selon le genre** : plus d'un quart des hommes redoutent d'être victimes d'un « vol avec violence » et un autre quart d'une « agression physique » (coups et blessures) contre respectivement 14,0 % et 8,6 % des femmes. En revanche, la peur de subir une atteinte à caractère sexuel concerne exclusivement les femmes. Près d'un cinquième d'entre elles redoutent d'être victime d'un « harcèlement sexuel » et un autre cinquième d'une « agression sexuelle », contre respectivement 0,4 % et 0,5 % des hommes.
- **Le type de transport a une incidence sur le niveau d'appréhension** : le métro apparaît comme le transport qui cumule le plus d'expériences anxiogènes devant le RER, le Transilien, le bus et le tramway.

Une appréhension ressentie davantage chez les adolescentes des QPV, au regard des déplacements dans leur voisinage

Les adolescentes issues des quartiers prioritaires de la politique de la ville appréhendent davantage les déplacements dans le quartier de résidence, que leurs camarades garçons (Oppenchaim, 2020). N. Oppenchaim a observé que certaines adolescentes rejettent leur quartier et ne fréquentent jamais cet espace public de résidence en raison de la peur d'agressions et du poids du contrôle social par les pair·e·s. Les adolescentes développent des stratégies de **contournement et d'évitement**. Certaines privilégient ainsi les sorties en dehors du quartier et évitent de se déplacer en soirée.

L'état des lieux réalisé, ainsi que la littérature existante, mènent à l'élaboration de quatre principales questions qui guideront le travail d'enquête :

1. Quelles modalités de déplacements sont favorisées par les 11-15 ans pour se rendre au collège et pour leurs activités extra-scolaires ?

Existe-t-il des rapports différents à la mobilité ? Si oui, comment expliquer ces différences selon le territoire ? Peut-on avancer une typologie territoriale des mobilités de ces jeunes séquanodionysien·ne·s ?

2. Quel est le niveau d'usage des mobilités actives sur le département, hors marche ?

3. Dans quelle mesure les collégien·ne·s sont-ils·elles autonomes dans leurs déplacements ?

Les critères socio-géographiques tels que l'âge, le milieu social, le genre et le territoire sont-ils déterminants dans le processus d'autonomie des adolescent·e·s ?

4. Une partie des collégien·ne·s est-elle sédentaire et si oui, selon quelle proportion ?

Peut-on identifier des territoires plus marqués par une faible mobilité des collégien·ne·s ? Quelles en sont les causes ?

Objectifs et
revue de
littérature

Méthodologie

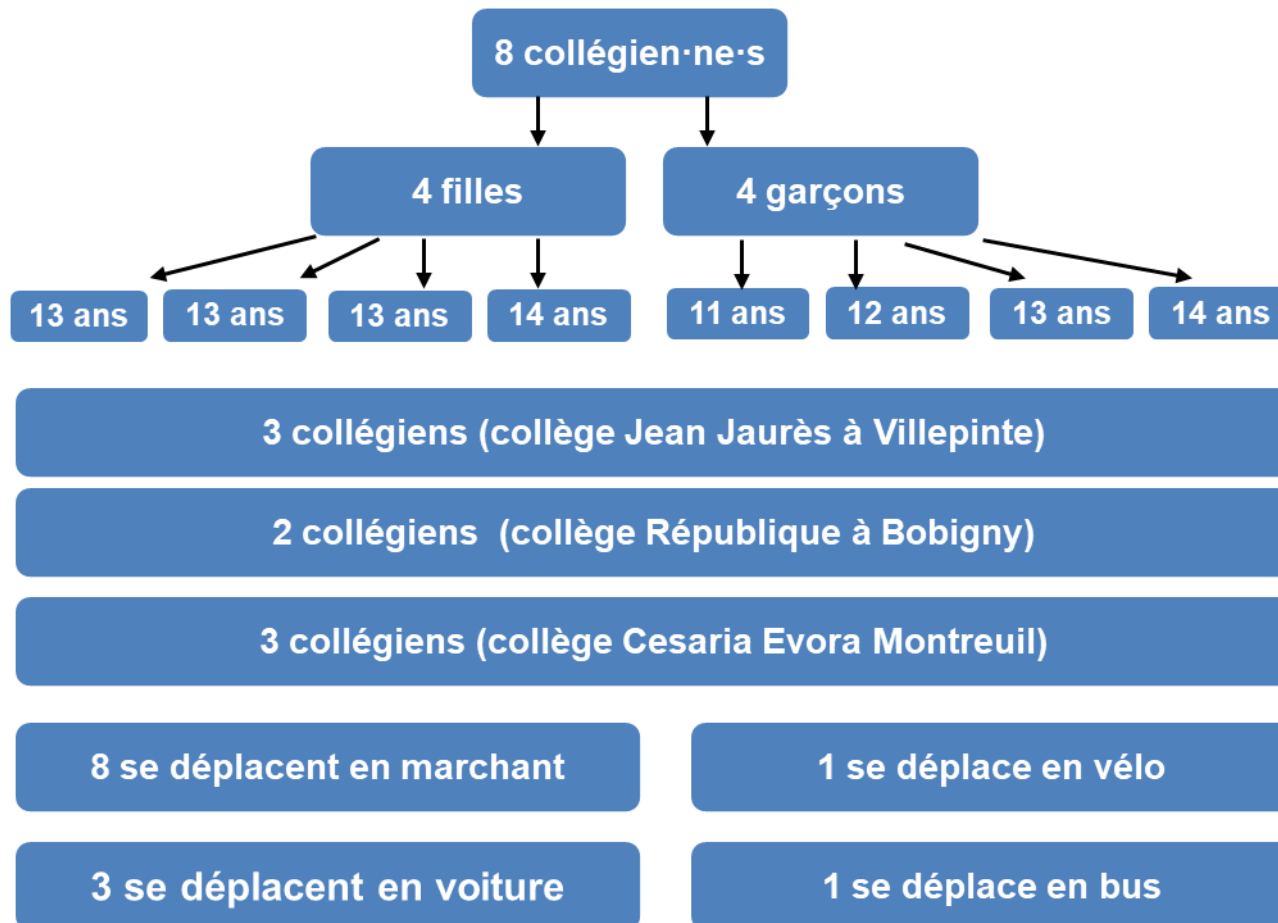
Résultats #1
Mobilités
scolaires et
extrascolaires

Résultats #2
Analyse
territoriale des
mobilités

Résultats #3
Ressources,
attentes et
freins à la
mobilité

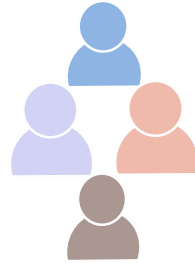
- Issues de la base élèves académiques, les **données théoriques** de mobilité sont constituées à partir d'un géocodage des adresses de scolarisation et de domicile, afin de mesurer les déplacements possibles des élèves séquano-dionysien·ne·s, en termes de **distance** et de **durée de trajet** (de leur domicile au collège et vice-versa). **Les modalités de déplacement** prises en compte incluent la marche, le vélo, les transports publics et excluent les voitures. Les données de l'Insee (2019), quant à elles, nous permettent d'étudier la **proximité** des élèves de leur établissement. Ces données nous permettent ainsi de connaître la proportion d'élèves résidant à proximité de leur collège et de celles et ceux qui en sont éloigné·e·s. Elles permettent, de plus, de caractériser les profils des jeunes selon le genre, l'âge et le territoire.
- Les mobilités théoriques sont analysées en préambule des résultats de l'enquête par questionnaires. Elles sont présentes dans la page 33 à 34 et 41 à 43. Par ailleurs, des précisions méthodologiques sur ces mobilités théoriques sont apportées en annexe 1 et annexe 2, ainsi que des cartes complémentaires.
- La **mobilité réelle** concerne en partie les déplacements et les trajets réalisés en transport en commun par les abonné·e·s à la carte Imagine R scolaire qui valident leur titre. Cette mobilité est celle réalisée par les collégien·ne·s et les lycéen·ne·s entre le 1er juillet 2022 et le 30 septembre 2022. Nous n'avons pas la possibilité de distinguer, parmi ces données de validation de la carte Imagine R scolaire au sein des transports en commun de la Région Île de France, les collégien·ne·s des lycéen·ne·s, ni l'âge, le genre ou le lieu d'habitation de l'utilisateur·rice abonné·e. Nous pouvons observer, en revanche, les déplacements et les trajets réalisés en semaine, en fin de semaine, et pendant les vacances scolaires et les jours fériés.
- Concernant la population d'enquête, nous utiliserons le terme « collégien·ne·s » pour la désigner. Nous prendrons en compte, pour cette désignation, les jeunes dont l'âge déclaré dans les enquêtes est situé entre 11 à 15 ans. Cette fourchette nous permet ainsi d'inclure les jeunes qui ont un an de retard scolaire (en classe de 3^{ème}, 11 % des élèves ont un an de retard scolaire dans les collèges publics en France en 2021 selon la DEPP).

Afin de préparer l'enquête par questionnaire, des entretiens exploratoires ont été réalisés auprès de 8 élèves et de 4 parents issu·e·s de profils et de territoires variés. Le tableau ci-dessous résume les critères d'échantillonnage pour les élèves.



Les modalités de déplacement décrits par les élèves interviewé·e·s sont cumulatives

4 parents d'élèves



- 4 femmes, dont trois ont deux enfants en âge du collège
- Communes: La Courneuve, Bobigny, Le Pré-Saint Gervais et Villemomble
- Milieux sociaux variés (une chômeuse, une éducatrice, une avocate et une cadre dans la fonction publique territoriale)
- Proximité du domicile et du collège fréquenté

Thématiques évoquées
lors des entretiens

- Accessibilité des équipements sportifs et de loisirs
- Autonomie
- Insécurité sur la voirie (en vélo et comportements hostiles)
- Des pratiques contrastées en termes d'autonomie laissée aux jeunes (liberté relative, en fonction du territoire et du genre)

Phase exploratoire

- Période : mars 2023
- **12 entretiens avec 8 adolescent·e·s et avec 4 parents d'élèves au collège** afin de faire émerger les thèmes récurrents sur les mobilités des élèves.
- Ces entretiens ont aidé à structurer les deux questionnaires à destination des élèves et des parents d'élèves.

Phase d'enquête par questionnaire via l'espace numérique de travail (ENT)

- Période de diffusion de l'enquête : 23 mai – 12 juin 2023
- Diffusion des **deux questionnaires aux élèves et aux parents d'élèves dans 113 collèges**. Près de 55 000 élèves ont réellement eu accès au questionnaire en raison de l'absence d'utilisation de l'ENT dans certains collèges.
- Deux relances effectuées par envoi de mail.
- Les **clauses RGPD** travaillées en collaboration étroite avec le DPO du Département.
- Une information sur l'étude et sur les questionnaires en ligne communiquée aux chef·fe·s d'établissement, aux représentant·e·s des parents d'élèves et aux parents d'élèves via l'ENT.
- L'organisation d'une tombola avec des lots à gagner par les élèves, avec l'appui de la DAJIA pour valider le règlement d'organisation.
- Une participation large des enquêté·e·s : 4 815 réponses pour les élèves et 3 017 pour les parents. **Les questionnaires incomplets ou ayant duré moins que 5 minutes n'ont pas été inclus dans la base**: il s'agit de 5 896 réponses partielles pour les élèves et de 3 678 pour les parents.
- Un taux de réponse pour les élèves de **6%** de la population totale des collégien·ne·s et de **8,7%** de la population d'élèves ayant reçu le questionnaire.
- Un taux de réponse de **3,8%** de la population totale à condition qu'un seul parent répond à l'enquête et **5,5%** pour les parents ayant reçu le questionnaire, avec la même condition.
- La période de passation du questionnaire, en mai et juin, peut influencer les réponses à certaines questions relatives à la mobilité. En raison des conditions météorologiques plus favorables, l'usage de la marche, du vélo et de la trottinette peut être plus important dans cette période que lors des mois d'hiver.
- Les élèves abonné·e·s à la carte de transport Imagine R sont sur-représenté·e·s dans l'enquête par rapport à la réalité (22 % des élèves ayant répondu au questionnaire alors qu'ils·elles sont 8 % des collégien·ne·s du public dans l'ensemble du département). Ces chiffres semblent indiquer ainsi que les répondant·e·s se sentent concerné·e·s par les questions de mobilité parce qu'ils·elles y sont confronté·e·s régulièrement. On peut dès lors penser que les élèves peu mobiles, qui se déplacent peu en transports en commun sont sous-représenté·e·s dans cette étude, ce qui constitue un biais qui doit nous conduire à relativiser les valeurs absolues, mais n'a pas d'impact sur l'analyse comparative des valeurs entre elles.

- Le tableau de la prochaine slide présente la distribution des réponses des collégien·ne·s et de leurs parents selon chacun des 4 critères socio-démographiques étudiés, avant et après pondération. De ce fait, **les données analysées dans ce rapport sont donc représentatives de la population d'élèves en collèges publics de Seine-Saint-Denis du point de vue du genre, de la classe, de l'origine sociale et du type de collège**. Si certaines sous-représentations sont assez fortes (enfants d'ouvriers ou en REP+), elles n'empêchent pas l'analyse d'être robuste d'un point de vue statistique, car ces pondérations ont été appliquées sur des effectifs de répondant·e·s relativement importants (650 enfants d'ouvrier·e·s, 950 élèves en REP+).
- Sur la profession des parents, les pondérations ont été différemment appliquées pour les classes populaires : **pour les répondant·e·s au questionnaire « parents », on observe très peu de réponses d'ouvrier·e·s et un nombre beaucoup plus important d'employé·e·s**. Cela n'est pas uniquement lié à un biais de sous-déclaration de classe sociale mais à un **fort biais de genre** : les mères ont beaucoup plus répondu que les pères (80% de femmes chez les parents). Or, les employé·e·s sont majoritairement des femmes, quand les ouvrier·e·s sont majoritairement des hommes. Ainsi, il a été décidé d'appliquer **une pondération sur la somme des employé·e·s/ouvrier·e·s, afin de ne pas donner un poids trop important aux ouvrier·e·s dans la pondération par rapport aux parents employé·e·s**. Néanmoins, nous avons bien analysé les réponses des employé·e·s et des ouvrier·e·s de manière séparée, que ce soit pour les enfants ou les parents.
- **Pour un tiers des enfants, on ne dispose pas d'information sur l'origine sociale** (pour aucun des deux parents). Ce chiffre est semblable (27%) dans la base élève académique. Ce manque d'information est difficile à analyser, car il recouvre plusieurs réalités :
 - Enfants qui n'ont pas de parents
 - Parents qui ne travaillent pas (une première question demandait si le parent 1 puis 2 travaillait)
 - Informations que les enfants n'ont pas voulu donné (item « Ne souhaite pas répondre »)
 - Informations inconnues pour les enfants, du moins dans la formulation de la question et les modalités de réponse proposées (items « Ne sait pas » ou « Autre »).
- Malgré cela, la plupart des analyses qui ont été menées confirment une hypothèse formulée en amont de ce questionnaire. Sur la grande majorité des pratiques de mobilité interrogées lors de ce questionnaire, **les réponses des enfants pour lesquels l'information sur la PCS des parents est manquante sont plus proches des classes populaires que des classes supérieures**.
- Il faut donc prendre les résultats sur la PCS à la fois avec sérieux et précaution, car ce type de question n'est pas forcément habituel pour un enfant de 11 à 14 ans.

Remarquons que la base "parents" est indépendante de celle des "enfants". Pour des raisons RGPD, il n'a pas été possible d'associer les réponses des deux populations d'enquête.

Questionnaire des élèves

		Base Elève Académique	Avant pondération	Après pondération
Genre des élèves	<i>Taux de filles</i>	49%	56%	49%
REP	<i>Pas REP</i>	43%	60%	40%
	<i>REP</i>	36%	26%	37%
	<i>REP+</i>	21%	14%	23%
Classe	<i>6</i>	25%	26%	25%
	<i>5</i>	25%	24%	23%
	<i>4</i>	25%	24%	24%
	<i>3</i>	26%	26%	27%
PCS (hors NA)	<i>Artisans, commerçants, chefs d'entreprise</i>	11%	11%	10%
	<i>Cadres</i>	12%	20%	11%
	<i>Professions intermédiaires</i>	12%	24%	11%
	<i>Employés</i>	29%	27%	30%
	<i>Ouvriers</i>	36%	19%	38%
	<i>NA</i>	27%	31%	32%

Lecture : dans le questionnaire des élèves, 56% des répondant·e·s sont des filles, et après pondération, elles représentent 49% des répondant·e·s, ce qui correspond à leur proportion dans la Base Elève Académique.

Questionnaire des parents

		Base Elève Académique	Avant pondération	Après pondération
Genre des enfants	<i>Taux de filles</i>	49%	48%	49%
REP	<i>Pas REP</i>	43%	61%	40%
	<i>REP</i>	36%	28%	36%
	<i>REP+</i>	21%	11%	24%
Classe	<i>6</i>	25%	29%	25%
	<i>5</i>	25%	28%	25%
	<i>4</i>	25%	22%	26%
	<i>3</i>	26%	21%	25%
PCS (hors NA)	<i>Artisans, commerçants, chefs d'entreprise</i>	11%	5%	10%
	<i>Cadres</i>	12%	30%	10%
	<i>Professions intermédiaires</i>	12%	27%	12%
	<i>Employés+Ouvriers (classes populaires)</i>	65%	39%	68%
	<i>NA</i>	27%	14%	15%

Lecture : Dans le questionnaire parent, 28% des enfants des répondant·e·s sont scolarisé·e·s en REP, après pondération, ils représentent 36% des enfants des répondant·e·s, ce qui correspond à leur proportion dans la BEA.

Questionnaire des élèves

Un redressement réalisé sur le genre des élèves, aucun redressement pour le questionnaire des parents

Genre

La filles sont surreprésentées dans l'enquête : la population d'enquête comprend 56,3 % de filles et 43,7 % de garçons, lorsque la base Elève Académique du Département comprend 49% de filles et 51% de garçons. Un redressement a été réalisé afin de se rapprocher de la population réelle de la Base Elève Académique.

Un redressement réalisé sur la PCS des parents dans les deux questionnaires

PCS

Les enfants de cadres et de professions intermédiaires sont surreprésenté·e·s dans la population d'enquête (part deux fois plus importante que dans la base Elève) et les enfants d'ouvrier·ère·s sont sous-représenté·e·s (part deux fois moins importante), d'où la nécessité d'un redressement.

Un redressement réalisé sur le type de collège dans les deux questionnaires

REP/REP+

La population d'enquête comprend une sous-représentation des élèves de REP+, puisque 14% des participant·e·s sont scolarisé·e·s dans un collège REP+ lorsque la population scolarisée dans un collège REP+ en Seine-Saint-Denis est de 21%. La population redressée comprend 36,7% de REP, 23% de REP+ et 40,2% de « non REP».

Un redressement réalisé sur la classe dans le questionnaire des parents uniquement

Classe

Il n'existe pas de différence significative pour ce critère. Aucun redressement n'a été effectué. Néanmoins, l'application de pondérations pour les autres critères modifie légèrement la répartition par classe.

Questionnaire des parents

Genre

Les trois quarts des répondant·e·s sont des femmes, mais il n'existe pas un écart significatif concernant le genre des enfants. Toutefois, un redressement a été réalisé afin de se rapprocher davantage de la population réelle de la Base Elève Académique (49%).

PCS

Les parents de classe populaire sont largement sous-représenté·e·s et les parents de classe supérieure sont largement surreprésenté·e·s, d'où la nécessité d'une pondération.

REP/REP+

La population d'enquête comprend une sous-représentation des élèves de REP+, puisque 11% des participant·e·s sont scolarisé·e·s dans un collège REP+ et 61,2% sont scolarisé·e·s non REP. La population redressée comprend 36,4% de REP, 24,2% de REP+ et 39,5% de « non REP».

Classe

La population d'enquête comprend une sur-représentation des parents d'élèves de 6^{ème} (29,4%) tandis que les élèves de 6^{ème} représentent 25% des élèves selon la base Elève (BEA). Les parents d'élèves de 3^{ème} sont sous-représenté·e·s ce qui a conduit à la nécessité d'un redressement.

Partie A: les déplacements vers le collège

- La fréquence et la durée des modalités de déplacement utilisés par les élèves
- Les perceptions des différents moyens de transports
- L'usage des mobilités actives (marche, vélo, trottinette électrique ou non, skate, etc.)
- Le degré d'autonomie (accompagnement ou non de l'élève)

Partie B: les déplacements extra-scolaires

- Le niveau de mobilité pour la pratique d'activités extra-scolaires
- L'inertie ou l'absence de mobilité pour des activités extra-scolaires
- Les modalités de déplacement utilisés
- Le degré d'autonomie

Partie C: les perceptions sur les mobilités

- Les ressources existantes (possession d'un moyen de transport, abonnement, etc.)
- Les freins existants et contraintes vécues
- Les besoins en termes de mobilités
- Champ libre d'expression (avez-vous d'autres remarques à ajouter?)

Partie D: profil sociologique des enquêté·e·s

- Questions signalétiques: le genre, l'âge, la situation de handicap, la ville du collège d'affiliation, la profession des parents à partir de la nomenclature socioprofessionnelle de l'INSEE légèrement retravaillée (en vue d'une accessibilité par les répondant·e·s).

Questions transversales



Objectifs et
revue de
littérature

Méthodologie

Résultats #1
Mobilités
scolaires et
extrascolaires

Résultats #2
Analyse
territoriale des
mobilités

Résultats #3
Ressources,
attentes et
freins à la
mobilité



Partie 1.1. Se déplacer pour aller au collège : les mobilités scolaires

- Données de contexte socio-démographiques
- Vue d'ensemble des mobilités
- Focus sur les mobilités actives
- Influence des variables socio-démographiques sur les mobilités



Partie 1.2. Mobilités extra-scolaires

- Vue d'ensemble des déplacements extrascolaires
- Les déplacements lointains pour une pratique extra-scolaire
- Les modalités de déplacement selon les critères socio-démographiques
- L'absence de mobilité (inertie)
- L'autonomie ou la dépendance d'un-e adulte lors des déplacements

Données de contexte socio-démographiques (1/2)

Un territoire marqué par la jeunesse de sa population et des conditions de vie difficiles

La Seine-Saint-Denis est le **2^{ème} département d'Île-de-France le plus peuplé avec 1 678 400 habitants, et il est le département ayant le plus grand nombre de collégien·ne·s dans la Région**. Le département se distingue en effet par la part importante des jeunes au sein de sa population, notamment à **Bobigny, La Courneuve, Dugny, Stains et Clichy-sous-Bois**, contrairement à Gournay-sur-Marne, Les Lilas, Le Raincy, Coubron et Le Pré-Saint-Gervais.

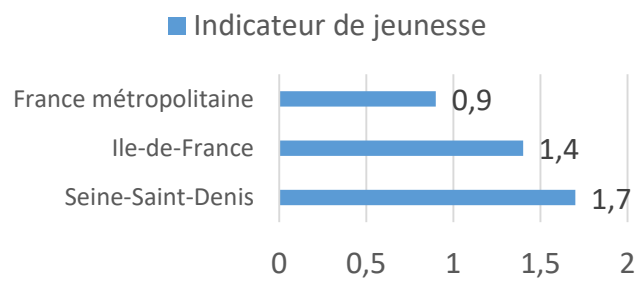
C'est aussi un territoire marqué par un **fort taux de pauvreté qui représente un frein à la mobilité (Orfeuill, 2004)**. Ce taux de pauvreté est inégalement réparti dans le département, le taux étant le plus élevé à **Clichy-sous-Bois, La Courneuve, Aubervilliers, Pierrefitte-sur-Seine, Saint-Denis**, tandis qu'il est très faible dans des petites villes comme Coubron, Gournay-Sur Marne, Neuilly-Plaisance, Le Raincy et Vaujours.

87% des collégiens sont inscrits dans le département dans un établissement public. Sur la totalité de la population des collégien.ne.s scolarisé.e.s dans un établissement public, 21% sont dans un collège REP+ (Réseau d'Education Prioritaire). Les élèves issu·e·s de classes populaires représentent 76% des effectifs des collèges publics de Plaine commune, 66% à Paris Terres d'Envol, 58% à Grand Paris Grand Est, et 48% à Est Ensemble.

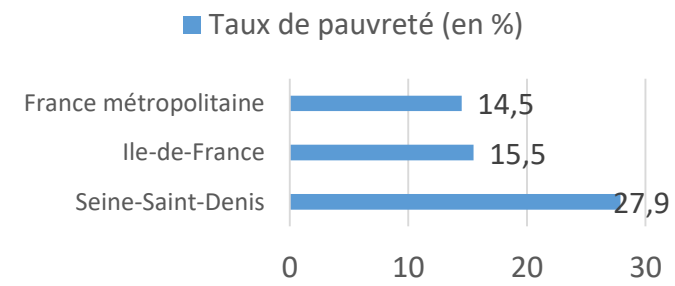
Données de contexte socio-démographiques (2/2)

Un territoire marqué par la jeunesse de sa population et des conditions de vie difficiles

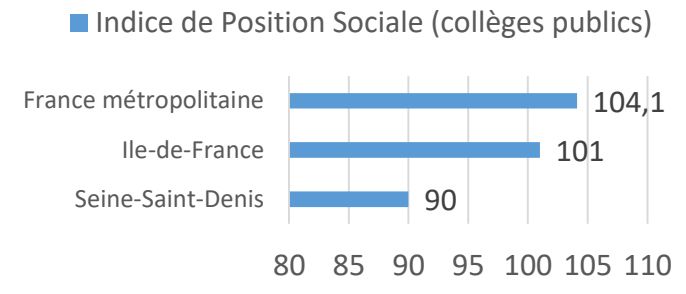
Au sein du département, les élèves de milieux populaires sont sur-représenté·e·s (+16 points par rapport à la moyenne de l’Ile-de France), tandis que les enfants des classes supérieures sont sous-représenté·e·s (-10 points par rapport à la moyenne de la Région). Les grandes familles sont également plus nombreuses en Seine-Saint-Denis que dans les autres départements franciliens. La part des garçons (50,8%) et des filles (49,2%) parmi les collégiens est à peu près équivalente à celle des autres départements d’Ile-de-France.



Source : INSEE, 2022
 Lecture : le rapport entre la population âgée de moins de 20 ans et celle des 60 ans et plus) est de 17,7 en Seine-Saint-Denis alors qu’il est de 0,9 en France métropolitaine



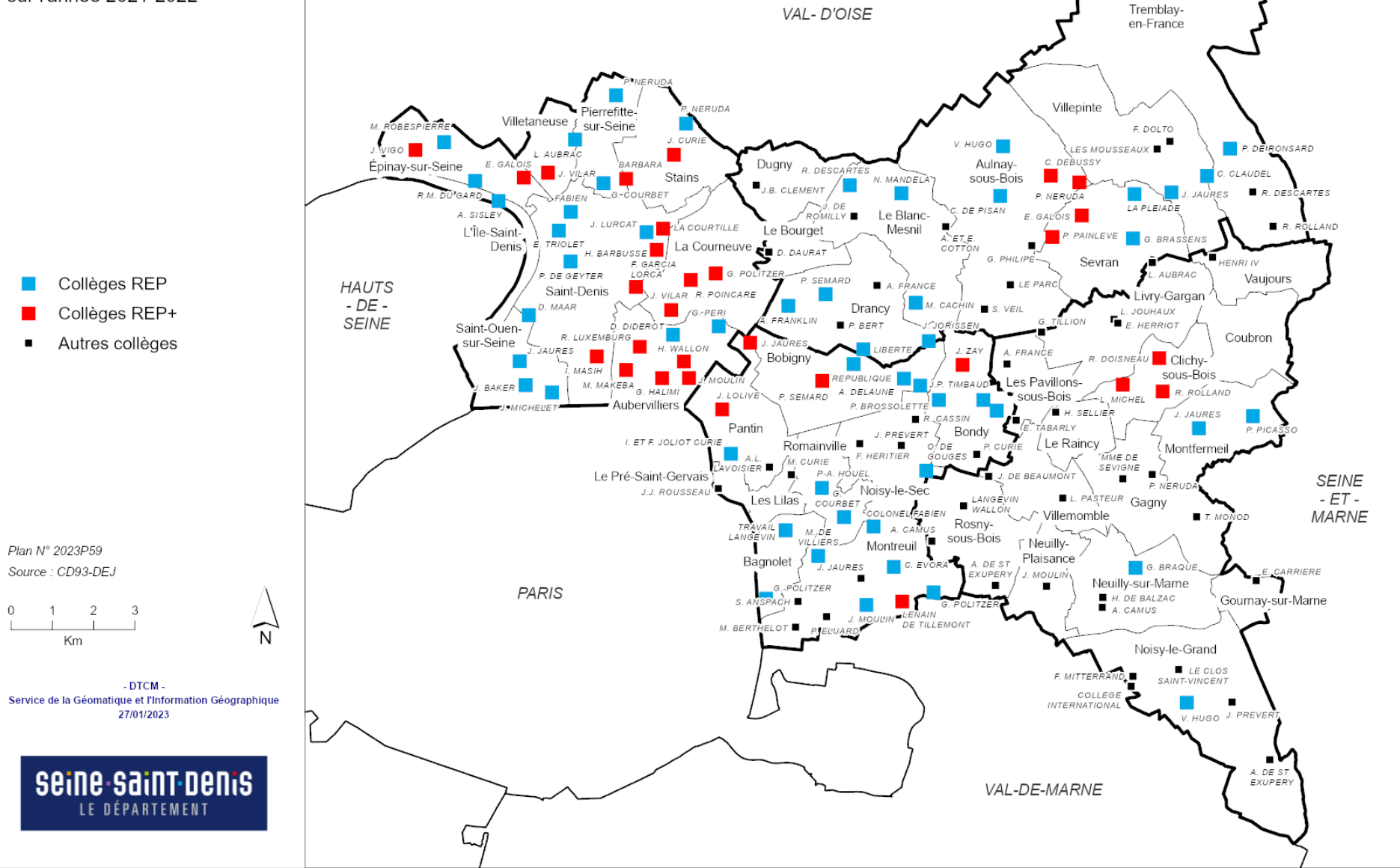
Source : INSEE, 2019
 Lecture : le taux de pauvreté en Seine-Saint-Denis est de 27,9%, alors qu’il est de 14,5 % en France métropolitaine



Source : DEPP - Ministère de l’Éducation nationale et de la Jeunesse, 2021-2022
 Lecture : l’Indice de Position Sociale en Seine-Saint-Denis est de 90 %, alors qu’il est de 104,1 en France métropolitaine

COLLÈGES PUBLICS DE LA SEINE-SAINT-DENIS

classement REP/REP+ sur l'année 2021-2022



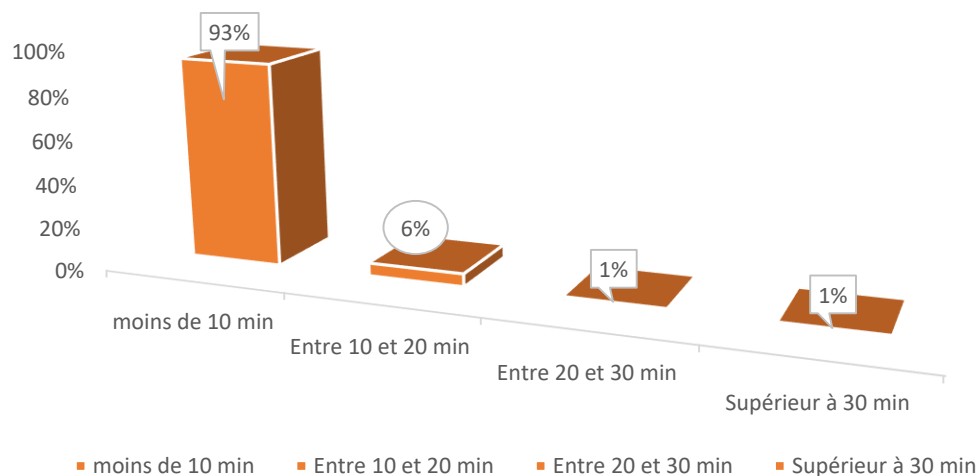
En Seine-Saint-Denis, sur 130 collèges, 28 font partie de REP+, 48 sont classés REP et 54 sont des collèges hors éducation prioritaire.

Vue d'ensemble des mobilités scolaires théoriques (1/2)

La grande majorité des collégien.ne.s réside à moins de 10 minutes de leur collège

- Selon les données de l'Insee (2019), **81% des collégien.ne.s de la Seine-Saint-Denis sont scolarisé.e.s**, en établissement public ou privé, **sur leur commune de résidence**.
- Selon la base des données académique (BEA, 2021-2022), **88% des collégien.ne.s du système public habitent à moins de deux kilomètres de leur collège**.
- En excluant les déplacements en véhicule, 5 659 collégiennes et collégiens résident à une durée supérieure à 10 minutes de leur collège, à pied, à vélo ou en transports en commun, **soit 8% des élèves du collège public** en Seine-Saint-Denis.
- Ces résultats théoriques ne rendent pas compte des modalités ou la part modale des déplacements utilisés par les élèves.
- En excluant les véhicules et toujours selon les résultats théoriques, **6% des élèves résident à une durée comprise entre 10 et 20 minutes** de leur collège à pied, à vélo, de marche ou en transports en commun, tandis que 2%, soit 1101 élèves, ont un trajet supérieur à 20 minutes.

Répartition des jeunes au collège selon la durée de trajet depuis leur domicile vers le collège (à pied, à vélo ou en transport en commun)



En Seine-Saint-Denis, la durée moyenne de trajet domicile-collège est de **4,9** minutes, à pied, en transport en commun ou à vélo (Base élève académique, N= 77379)

Source: Base élèves académique, Education nationale, 2021-2022

Lecture: 6% des élèves au collège public en Seine-Saint-Denis ont une durée de trajet comprise entre 10 et 20 minutes.

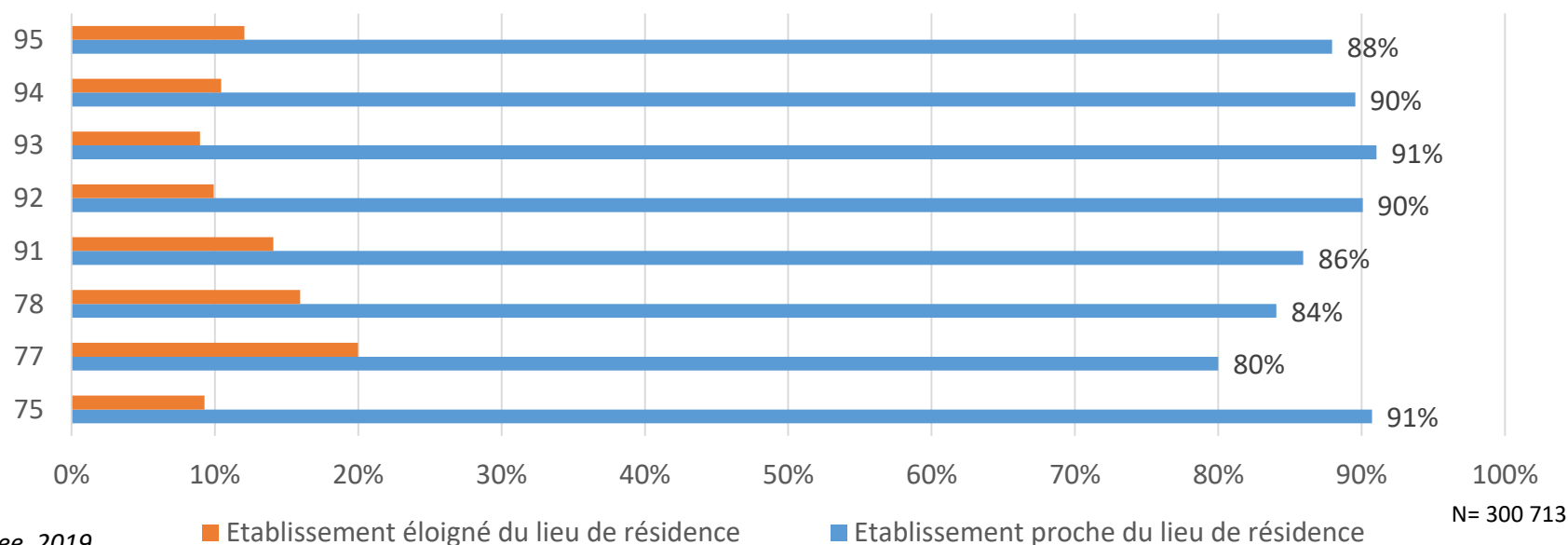
Note: le calcul prend en compte les modes de déplacements suivants: marche, vélo et transports en commun, en sélectionnant la modalité avec la durée la plus courte. Pour des raisons méthodologiques, les déplacements en véhicule n'ont pas été inclus dans le calcul.

Vue d'ensemble des mobilités scolaires théoriques (2/2)

Les collégien·ne·s séquano-dionysien·ne·s davantage scolarisé·e·s dans leur commune de résidence que les autres franciliens

- La Seine-Saint-Denis compte, au sein de la Région Île-de-France, **la part la plus élevée de jeunes en âge d'être au collège** (public ou privé) **scolarisé·e·s dans leur commune de résidence** (81 %, la moyenne régionale étant de 72 %). Si l'on ajoute à ce chiffre les élèves scolarisé·e·s dans une commune contiguë de leur commune de résidence, le taux d'élèves inscrits dans **un collège proche de leur domicile atteint alors 91 % en Seine-Saint-Denis**, tandis qu'il est de 87 % en Île-de-France.
- Le niveau de proximité entre le collège et le lieu de résidence nous permet de distinguer, d'une part, les établissements éloignés du lieu de résidence, c'est-à-dire qui se trouvent dans une autre commune non contiguë de la commune de résidence, et les établissements proche du lieu de résidence, qui se situent dans la commune de résidence ou dans une commune contiguë
- Les élèves scolarisé·e·s dans un collège éloigné de leur commune de résidence sont moins nombreux en Seine-Saint-Denis, même si ce phénomène est généralement minoritaire dans tous les départements. Par ailleurs, **8 % des élèves résidant en Seine-Saint-Denis ne sont pas scolarisé·e·s dans le département** (la moyenne régionale étant de 5 %), et 0,3 % des élèves résidant en Seine-Saint-Denis sont scolarisé·e·s dans une autre région (0,6 % pour l'ensemble de la Région Île-de-France).

Niveau de proximité entre le collège et le lieu de résidence des élèves d'Île-de-France



Source: Insee, 2019

■ Etablissement éloigné du lieu de résidence

■ Etablissement proche du lieu de résidence

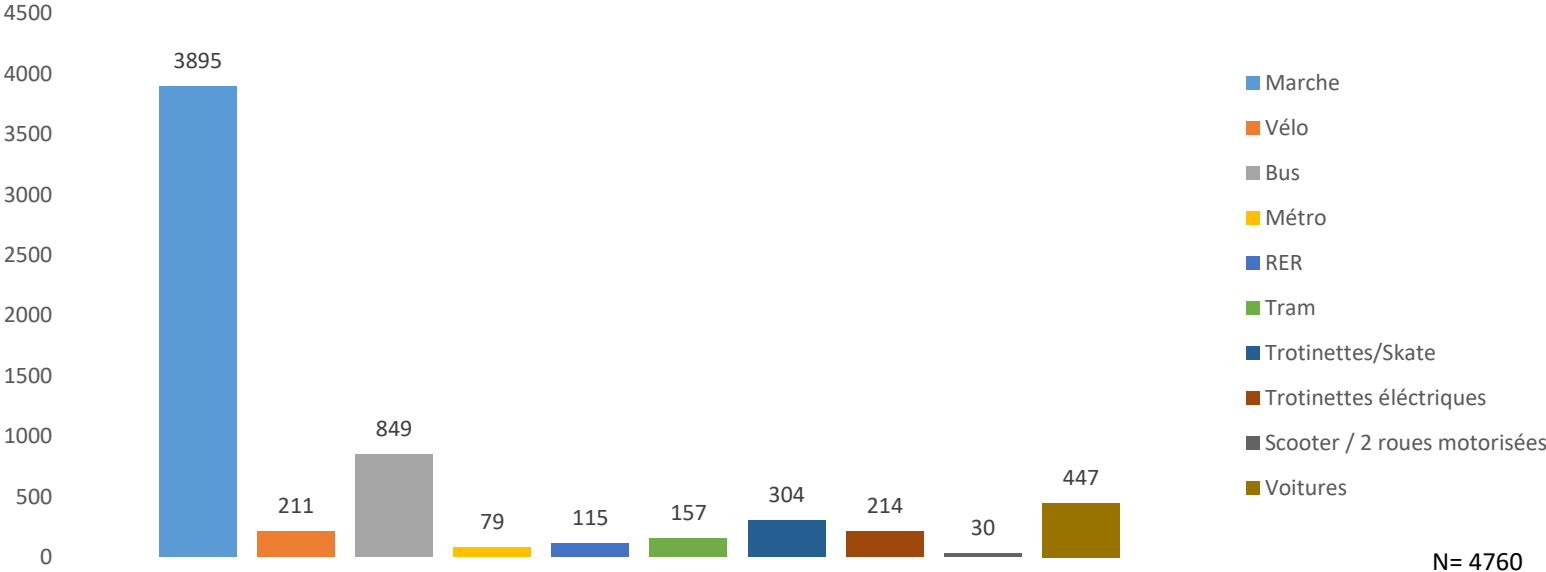
Lecture: 91 % des jeunes collégien·ne·s résidant en Seine-Saint-Denis sont scolarisés dans un établissement public ou privé proche de leur domicile (dans la commune de résidence ou dans une commune contiguë).

Vue d'ensemble des mobilités scolaires à partir des données de l'enquête par questionnaire

Quelles modalités de déplacement pour les trajets scolaires des collégien·ne·s ?

- Dans l'ensemble, en regard des résultats du questionnaire, **74% des élèves enquêté·e·s déclarent avoir une durée de trajet domicile-collège inférieure à 15 minutes** lors de leur dernier déplacement, quel que soit le moyen de transport.
- Sur ce dernier trajet, **82% ont cité la marche**, ce qui est cohérent avec la proximité géographique imposée par la sectorisation pour la majorité des élèves. Pour rappel, selon la Base Elève Académique, 88% des collégien·ne·s du secteur public habitent à moins de deux kilomètres de leur établissement (BEA, 2021-2022).
- Lors de leur dernier trajet au collège, **18% déclarent avoir pris le bus**, tandis que **9% se sont déplacé·e·s en voiture**, 3% ont pris le tramway et 2% le métro.
- Au total, un tiers des élèves se déplace en transports en commun au moins une fois par mois.

Répartition des modalités de déplacement des collégien·ne·s lors de leur dernier trajet au collège



Note de lecture : Lors de leur dernier trajet au collège, 849 élèves ont cité les bus, alors que 79 élèves ont cité le métro. Remarque: question à choix multiples.

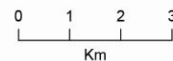
Cette carte présente les données sur les places de stationnement de vélos en 2023 (Direction de la nature, des paysages et de la biodiversité). D'autres sources de données sur les mobilités actives pourraient être mobilisées, mais elles ne sont pas disponibles au moment de l'étude, comme :

- **le taux d'usage des stationnements vélos;**
- **les moyens de transports liés à une mobilité active, utilisés pour se rendre au collège (vélo, trottinette);**
- **le nombre de collégien.ne.s privilégiant la marche**
- **et la cartographie des accidents proches des collèges** (en cours de traitement).

LES STATIONNEMENTS VÉLOS POUR LES ÉLÈVES DANS LES COLLÈGES PUBLICS

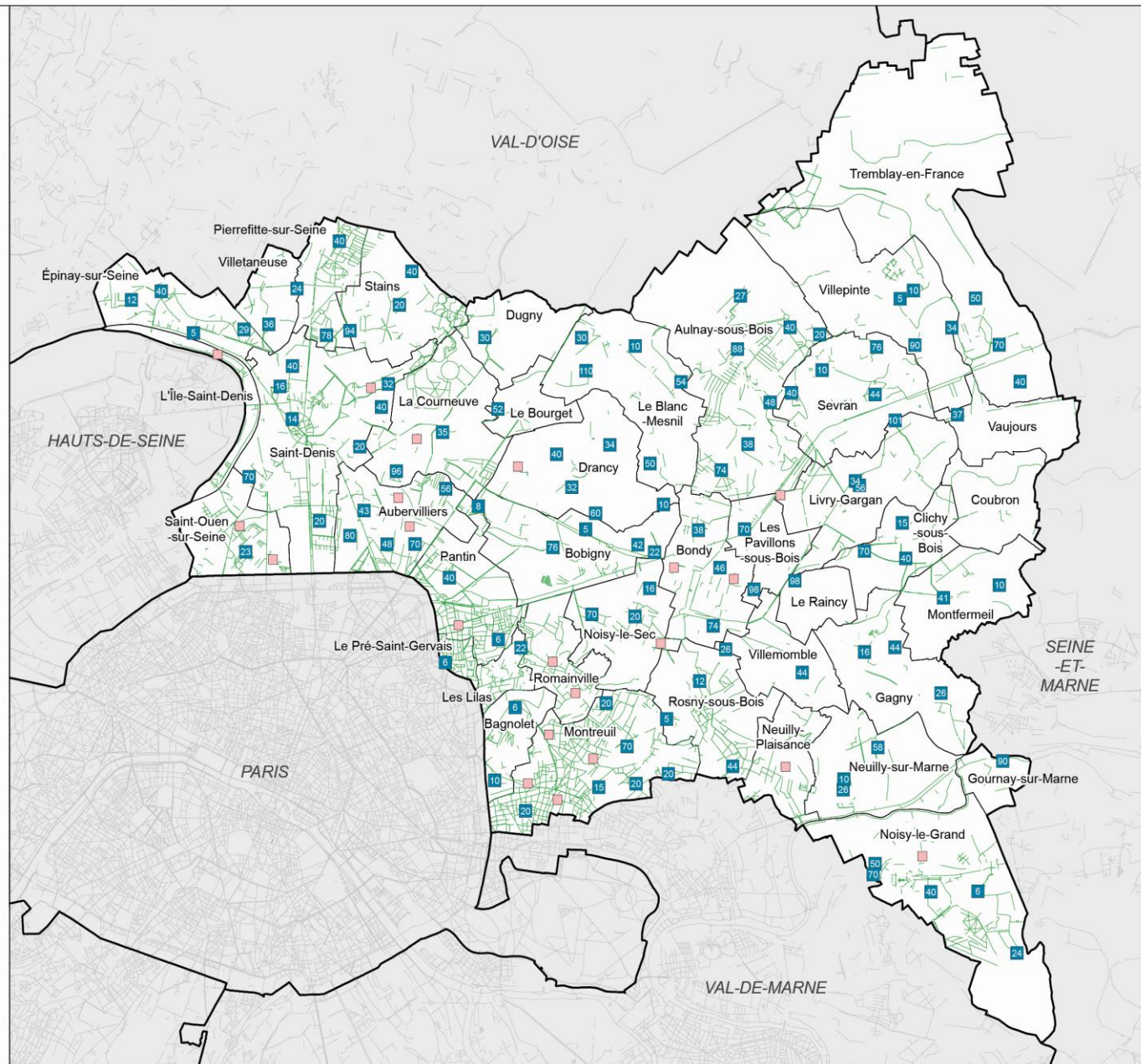
- xx Collège avec stationnement vélos ainsi que le nombre de stationnement
- Collège sans stationnement vélos
- Aménagements cyclables

Plan N° 2023P258
Source : IDFM, CD93



- DTCM -
Service de la Géomatique et de l'Information Géographique
Novembre 2023

seine saint denis
LE DÉPARTEMENT



Focus sur les mobilités actives (2/3)

Plus d'un collégien·ne sur dix emprunte un moyen de mobilité active (hors-marche) pour ses déplacements scolaires

- Au total, **12% des élèves enquêté·e·s citent un mode de déplacement actif en dehors de la marche**, utilisé au moins une fois par semaine pour se rendre au collège. Ces pratiques engagent l'utilisation du vélo (électrique ou non), de la trottinette (électrique ou non) et du skate.
- De manière similaire aux réponses des parents, ce sont 4,5% des élèves (211) qui déclarent utiliser le vélo lors de leur dernier déplacement au collège.
- En précisant la fréquence d'utilisation du vélo, **4,5% ont indiqué utiliser le vélo au moins une fois par semaine et 10% des élèves (500) utilisent le vélo pour se rendre au collège au moins une fois par mois**. Confronté·e·s à la même question, 2,6% des parents (66) déclarent que leur enfant utilise le vélo plus que trois fois par semaine pour se rendre au collège et 2,2% (105) déclarent que leurs enfants utilisent le vélo au moins une fois par semaine pour le même motif.
- **La pratique exclusive des mobilités actives concerne une minorité d'élèves** : ce sont 184 élèves qui ont cité la trottinette ou le skate et 62 ont nommé le vélo comme seul moyen utilisé lors du dernier trajet au collège. L'usage de ces mobilités est souvent cumulé avec la marche : ainsi, pour 172 élèves utilisant la trottinette ou le skate, la marche est déclarée également.
- Parmi les utilisateur·rice·s du vélo, **la majorité (92%) utilise un vélo non-électrique** et seulement 8% déclarent utiliser un vélo électrique. Il s'agit en très grande majorité d'un vélo à usage familial ou personnel (97% des cas) plutôt que d'une location (3%).

- Dans le tableau ci-dessus nous avons cherché à connaître **les modes de déplacements exclusifs**, c'est-à-dire, les seuls modes de déplacements utilisés lors d'un déplacement. Nous avons aussi cherché à identifier les **moyens de déplacement utilisés prioritairement en multimodalité** et à quelle fréquence d'utilisation ils étaient empruntés.
- Dans l'ensemble, 78% des collégien·ne·s déclarent utiliser un seul mode de déplacement pour se rendre au collège lors de leur dernier trajet et 15% se sont déplacé·e·s avec deux moyens de déplacement.
- **Si on prend la totalité de la population d'enquête (4760), la marche exclusive concerne 62% des élèves enquêté·e·s.**
- Parmi ceux et celles qui citent la marche lors de leur dernier trajet, la majorité (76%) ne déclare que la marche. Au total, 17% (653 élèves) cumulent la marche avec un transport en commun, en particulier avec le bus (12%).
- Pour tous les moyens de déplacements cités, les élèves marchent également pendant un segment du trajet scolaire: ainsi, 258 des élèves déclarant aller au collège en voiture sur la totalité des 4 760 répondant·e·s, nomment également la marche.

Exclusivité et multimodalité des moyens de transport utilisés par les élèves pour se rendre au collège lors de leur dernier trajet

Mode de transport utilisé	Taux d'exclusivité de ce mode de transport dans un même trajet	Taux d'usage de la marche en multimodalité avec le mode de transport utilisé	Mode de transport utilisé le plus souvent en multimodalité en dehors de la marche (taux d'usage de ce mode de transport en multimodalité)
Voiture	37%	58%	Bus (25 %)
Vélo	29%	62%	Trottinette (25 %)
Métro	39%	47%	Voiture (22 %)
RER	21%	47%	Bus (53 %)
Tramway	77%	56%	Bus (43 %)
Bus	57%	55%	Voiture (13 %)
Trottinette / skate	61%	57%	Voiture (17 %)
Marche	76%	x	Bus (12 %)

Note de lecture :

1^{ère} colonne : 37% de celles·ceux qui utilisent la voiture n'utilisent que la voiture au cours d'un même trajet.

2^{ème} colonne : 58 % de celles·ceux qui utilisent la voiture pour se rendre au collège utilisent également la marche lors de ce même trajet. Le bus est le moyen de transport le plus utilisé par les élèves qui utilisent la voiture pour se déplacer vers leur collège, dans un même trajet.

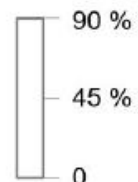
3^{ème} colonne : 25 % de celles·ceux qui utilisent la voiture, utilisent également le bus dans ce même trajet.

N= 4760

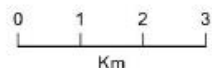
RÉPARTITION DES MODALITÉS DE DÉPLACEMENT SCOLAIRE DES COLLÉGIEN·NE·S À L'ÉCHELLE DES EPT



Pourcentage des modalités de déplacement

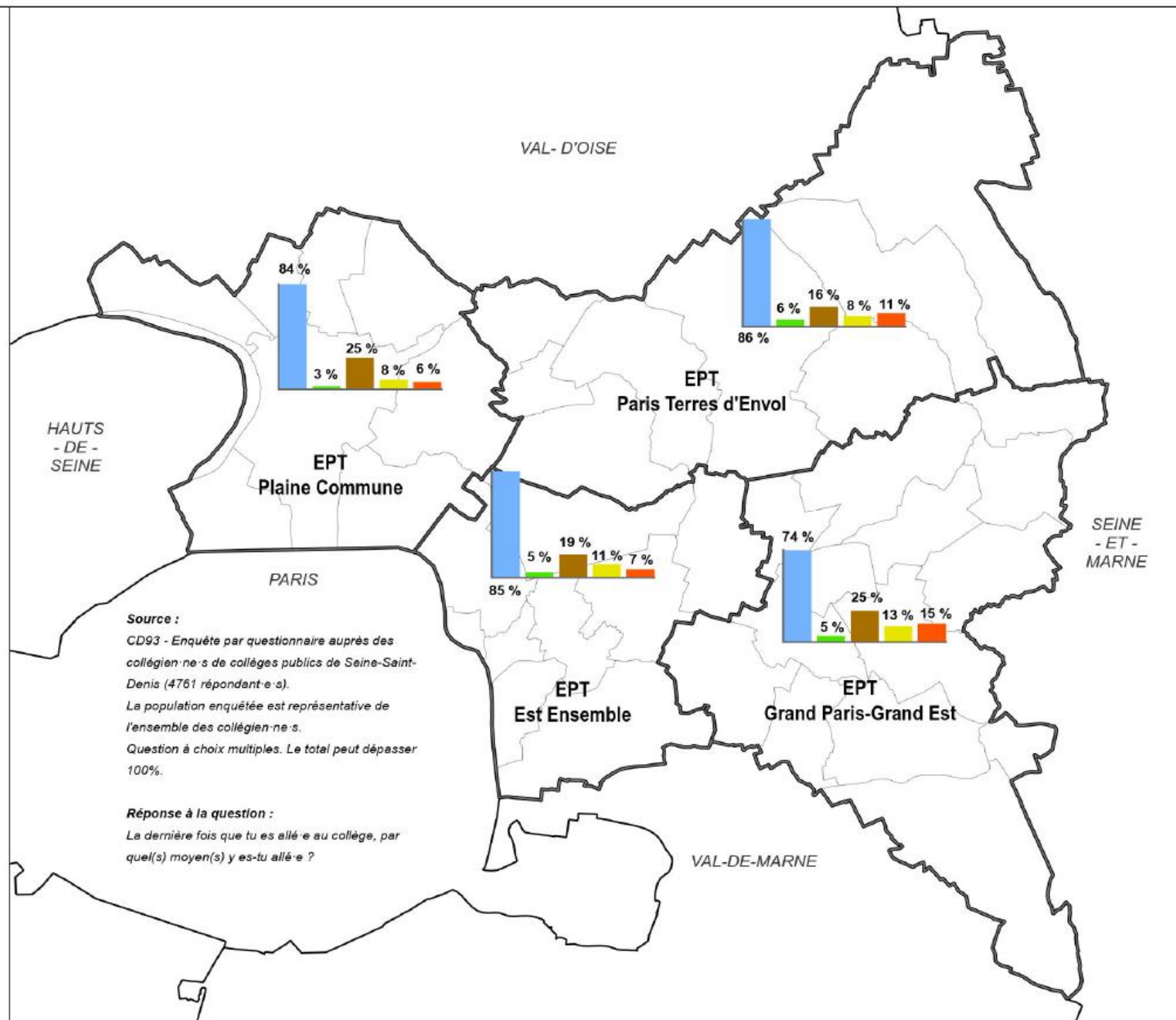


Plan N° 2023P191



- DTCM -
Service de la Géomatique et l'Information Géographique
06/09/2023

seine saint denis
LE DÉPARTEMENT



Peu des variations en termes de durée de trajet selon le mode de déplacement choisi et les EPT



A Plaine commune et à Paris Terres d'Envol, **près d'un quart des élèves qui vont au collège à pied, ont une durée de trajet relativement courte** (moins de 5 minutes). Pour les élèves d'Est Ensemble et de Grand Paris Grand Est, c'est deux élèves sur 10 qui mettent moins de 5 minutes pour réaliser ce déplacement.

Ces deux derniers EPT se distinguent par une part plus importante d'élèves ayant une durée de trajet à pied plus longue : en effet, 22% des élèves ont un trajet d'une durée de 15 à 30 minutes, contre 15% pour les élèves de Plaine Commune et 18% pour celles-celles de Paris Terres d'Envol qui se rendent au collège à pied.



Les trajets en voiture pour se rendre au collège durent généralement entre 5 et 15 minutes. C'est à Paris Terres d'Envol qu'on remarque des usages plus fréquents pour les distances courtes : 18% des élèves qui se rendent au collège en voiture, ont un trajet de moins de 5 minutes, contre 10% des élèves de Grand Paris Grand Est qui utilisent le même moyen de transport.



Dans les 4 EPT, la majorité d'élèves se déplaçant en transports en commun pour se rendre au collège ont une durée de trajet supérieure à 5 minutes. En revanche, c'est à Plaine commune que les élèves se déplaçant en transports en commun ont la durée la plus courte : la moitié des élèves de Plaine Commune se déplaçant en bus ont une durée de trajet entre 5 et 15 minutes, contre 35% des élèves de Grand Paris Grand Est, de même que pour les élèves d'Est Ensemble (35%).



Pour rappel, ce sont les élèves de Grand Paris Grand Est qui utilisent plus les modes actifs pour se rendre au collège (**16% contre 9% des élèves de Plaine commune**). Lorsqu'on regarde la durée de trajet des différents moyens, pour l'ensemble des EPT, la majorité des élèves utilisant des vélo, trottinette et skate pour se rendre au collège ont une durée comprise entre 5 et 15 minutes. **A Plaine commune, 9% des élèves qui se déplacent en vélo au collège ont une durée de trajet de moins de 5 minutes, contre 18% des élèves de Grand Paris Grand Est, 6% des élèves d'Est ensemble et 13% des élèves de Paris Terre d'Envol.**

- Dans l'ensemble des répondant-e-s au questionnaire, 76% des élèves des collèges non-REP déclarent marcher pour se rendre au collège au moins une fois par semaine. La pratique de la marche est moins présente parmi ces élèves, en comparaison avec les élèves des établissements REP et REP+ dont respectivement 83 et 84% déclarent marcher pour aller au collège au moins une fois par semaine.
- Les élèves non-REP sont davantage accompagné-e-s en voiture que les élèves des collèges REP et REP+ (18% contre **8%** pour les REP **et 6%** pour les REP+). Les élèves non-REP pratiquent plus que les autres les mobilités actives (15%), contrairement à 9% des élèves de REP+ et 11% des REP.
- **L'usage de la voiture est pratiqué davantage par les catégories socio-professionnelles privilégiées comme les cadres (19%), contre 9% des enfants d'ouvriers. Cet écart fort en termes d'usage de la voiture pourrait être lié à une plus grande distance, ainsi qu'à un taux d'équipement de voiture plus élevé chez les plus aisés.** Cela est lié à une durée de trajet plus élevée, ce qu'on constate également parmi les élèves scolarisé-e-s dans les établissements non-REP. Ainsi, pour 30% de ces élèves, la durée de trajet dépasse les 15 minutes, contre 22% d'élèves REP et REP+ (7 points d'écart). Les données des questionnaires des parents confirment cette tendance.
- C'est **l'EPT Grand Paris Grand Est** qui concentre la majorité des déclarations sur l'usage de la voiture : la voiture y concerne **17% des réponses** contre 4% pour Plaine Commune.

Répartition des modalités de déplacement en % selon le type de collège

	Marche	Mobilités actives	Transports en commun	Voiture
Non REP	76%	15%	21%	18%
REP	83%	11%	22%	8%
REP+	84%	9%	20%	6%
Ensemble	81%	12%	21%	11%

N= 4760

Note de lecture: 6% des élèves en REP+ utilisent régulièrement la voiture pour aller au collège

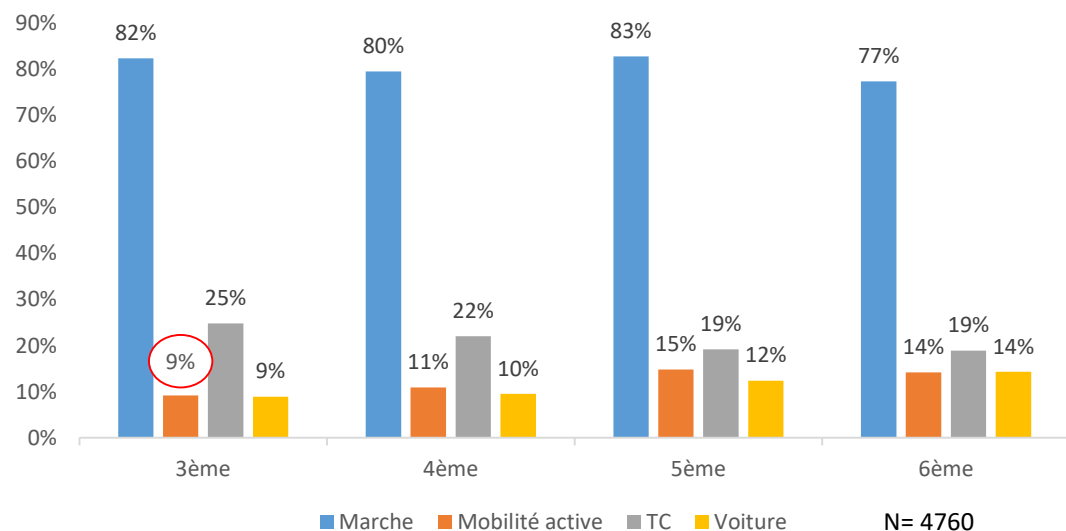
Remarque: question à choix multiples, le total ne peut pas être égal à 100%.

L'influence des variables socio-démographiques sur les mobilités (2/4)

Une autonomie acquise au fil des années au collège, au profit des transports en commun

- Selon les données de l'EGT 2001, entre 10% et 40% des élèves âgé·e·s de 11-15 ans sont accompagné·e·s lors de leur mobilité quotidienne pour tous motifs confondus (Massot, M., Zaffran, J., 2007).
- Notre enquête confirme les résultats d'enquêtes menées aux échelles nationale et francilienne (EGT ; IFOP, 2020). Tous âges confondus, **58% des élèves enquêté·e·s ne sont jamais accompagné·e·s** d'un·e adulte ou d'une personne plus âgée, lors de leur trajet scolaire et 42% sont accompagné·e· au moins une fois lors de leurs trajets scolaires.
- **En grandissant, les collégien·ne·s enquêté·e·s sont davantage autonomes dans leurs déplacements vers l'école.** A l'entrée au collège, 43% déclarent ne jamais être accompagné·e·s par un·e adulte pour ce trajet, contre 65% des élèves en 3^{ème}.
- Selon le territoire, l'expérience de la mobilité change fortement. **Sur Plaine Commune et Est ensemble, les élèves semblent plus autonomes qu'à Grand Paris Grand Est et à Paris Terre d'Envol** : 50% des élèves ne sont jamais accompagné·e·s, comme 67% en Plaine Commune et 66% sur Est Ensemble.

La fréquence d'usage des modalités de déplacement déclarés par les élèves pour leur trajet scolaire, selon la classe, au moins une fois par semaine



Lors du trajet scolaire, les élèves de 3^{ème} sont plus nombreux et nombreuses à utiliser les transports en commun et sont moins souvent accompagné·e·s en voiture en comparaison avec les plus jeunes, ce qui est une preuve d'autonomie croissante.

En grandissant, les collégien·ne·s emploient moins les mobilités actives autres que la marche (seulement 9% des troisième contre 15% en 5^{ème}).

Sans surprise, les élèves de 6^{ème} sont ceux et celles qui déclarent moins marcher (77%) en comparaison avec les plus âgé·e·s (82%).

Note de lecture: 9% des élèves de 3^{ème} utilisent régulièrement la voiture pour aller au collège.

Remarque: l'option « mobilité active » regroupe vélo (électrique ou non), trottinette, (électrique ou non), et skate.

L'influence des variables socio-démographiques sur les mobilités (3/4)

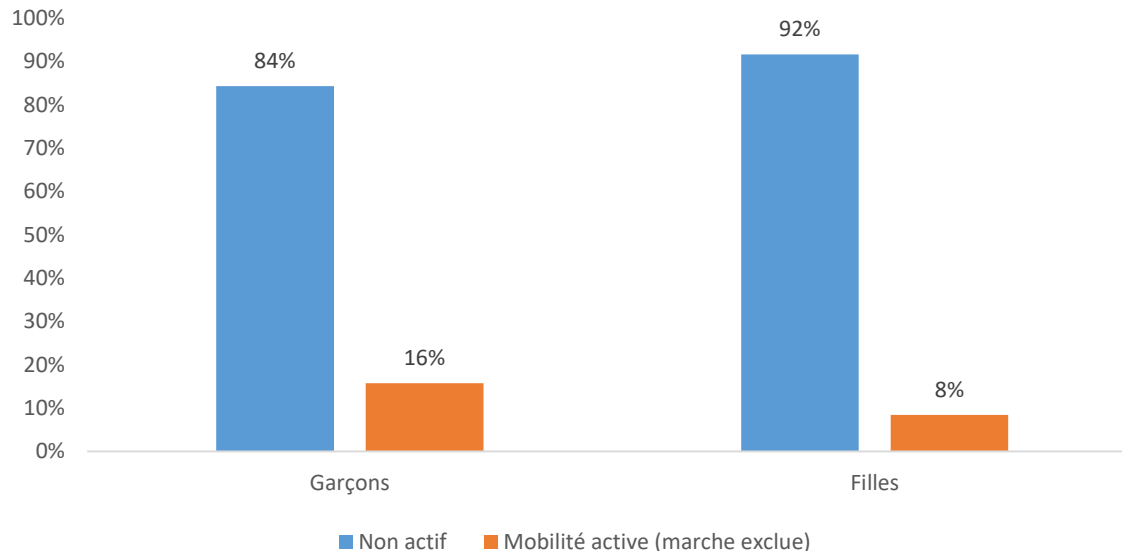
Les filles utilisent moins fréquemment les mobilités actives (hors marche) que les garçons

L'enquête par questionnaire confirme les données existantes sur les inégalités de genre dans la pratique de la mobilité, à la fois en termes d'une moindre diversité des pratiques pour les filles et d'une autonomie moins présente (Sayagh 2016 ; ENTD 2008 ; Devaux J., Oppenchaim N., Proulhac L. 2016 ; Oppenchaim N. 2013).

Lors du dernier trajet au collège, les filles enquêtées étaient plus nombreuses à déclarer la marche (84%) que les garçons (80%). Dans l'ensemble, 57 filles (2,1%) déclarent aller à vélo au collège, contre 151 garçons (6,3% des garçons).

Pour se déplacer au collège, 8% des filles utilisent régulièrement un mode actif autre que la marche contre 16% des garçons (vélo électrique ou non, trottinette électrique ou non et skate).

L'usage des mobilités actives (hors marche) et non-actives pour se rendre au collège selon le genre (en %)



N= 4760

Note de lecture : 8% des filles utilisent un mode de déplacement actif au moins une fois par semaine (marche exclu)

Remarque: les mobilités actives incluent ici, le vélo, la trottinette, le vélo et trottinette électrique, et le skate.

- Il existe une différence de dix points au détriment des filles, qui sont accompagnées davantage lors de certains trajets scolaires. Ainsi, 47% des collégiennes déclarent être accompagnées par un·e adulte **au moins une fois dans la semaine** lors d'un déplacement scolaire, contre 37% des garçons.
- Ces résultats doivent être interprétés en lien avec les résultats d'enquête sur les violences déclarées davantage par les jeunes femmes dans l'espace public et sur le sentiment d'insécurité plus présent chez les jeunes femmes (enquête Virage, Ined, 2017; Institut Paris Région, 2023).
- Par ailleurs, l'enquête auprès des parents des collégien·ne·s montre que leur évaluation de la sécurité des déplacements à pied varie en fonction du genre de leurs enfants. Du point de vue des parents, le risque était plus présent lorsqu'ils·elles répondaient pour leur fille. Pour 9% des parents répondant pour leur fille, le quartier est jugé comme n'étant pas sécurisé pour les déplacements à pied, contre 6% des parents répondant pour un garçon. Cet écart se réduit lorsqu'il s'agit des déplacements en transports en commun.



Partie 1.1. Se déplacer pour aller au collège : les mobilités scolaires

- Données de contexte socio-démographiques
- Vue d'ensemble des mobilités
- Focus sur les mobilités actives
- Influence des variables socio-démographiques sur les mobilités



Partie 1.2. Mobilités extra-scolaires

- Vue d'ensemble des déplacements extrascolaires
- Les déplacements lointains pour une pratique extra-scolaire
- Les modalités de déplacement selon les critères socio-démographiques
- L'absence de mobilité (inertie)
- L'autonomie ou la dépendance d'un-e adulte lors des déplacements

Vue d'ensemble des déplacements extra-scolaires (1/2)

Lieux et modalités d'accès aux activités extra-scolaires : les points-clés



La **marche** reste le mode de déplacement principal pour les activités extra-scolaires, à l'exception des sorties aux centres commerciaux ou pour visiter des proches. Pour ces deux types de sorties, les collégien·ne·s concerné·e·s déclarent plus souvent l'usage de la voiture et des transports en commun.

Les élèves marchent davantage vers un équipement sportif que culturel (76% des élèves faisant des activités sportives, contre 68% des élèves pratiquant une activité culturelle). Sans surprise, les collégien·ne·s optent pour la marche pour les activités de proximité comme les jardins publics, ou le fait d'aller voir des ami·e·s.



Dans l'ensemble, 35% des jeunes se déplacent en **transports en commun** pour se rendre aux activités culturelles et artistiques contre 28% des enquêté·e·s qui utilisent ce mode pour faire du sport. Au total, 52% se rendent au centre commercial en utilisant les transports en commun et 27% pour visiter des proches.



Les **mobilités actives** sont moins fréquentes en comparaison aux autres modes de déplacement des jeunes.

Les mobilités actives sont davantage déclarées par les élèves pour les activités sportives que pour les activités culturelles. Par exemple, 14% des élèves pratiquant le sport prennent le vélo pour se rendre à leur activité et 10% prennent la trottinette non-électrique ou le skate tandis que 7% utilisent la trottinette électrique. Dans une moindre mesure, 7% des élèves se rendant à une activité culturelle y vont à vélo, et 7% s'y rendent avec leur trottinette non électrique ou leur skate et 4% avec une trottinette électrique.

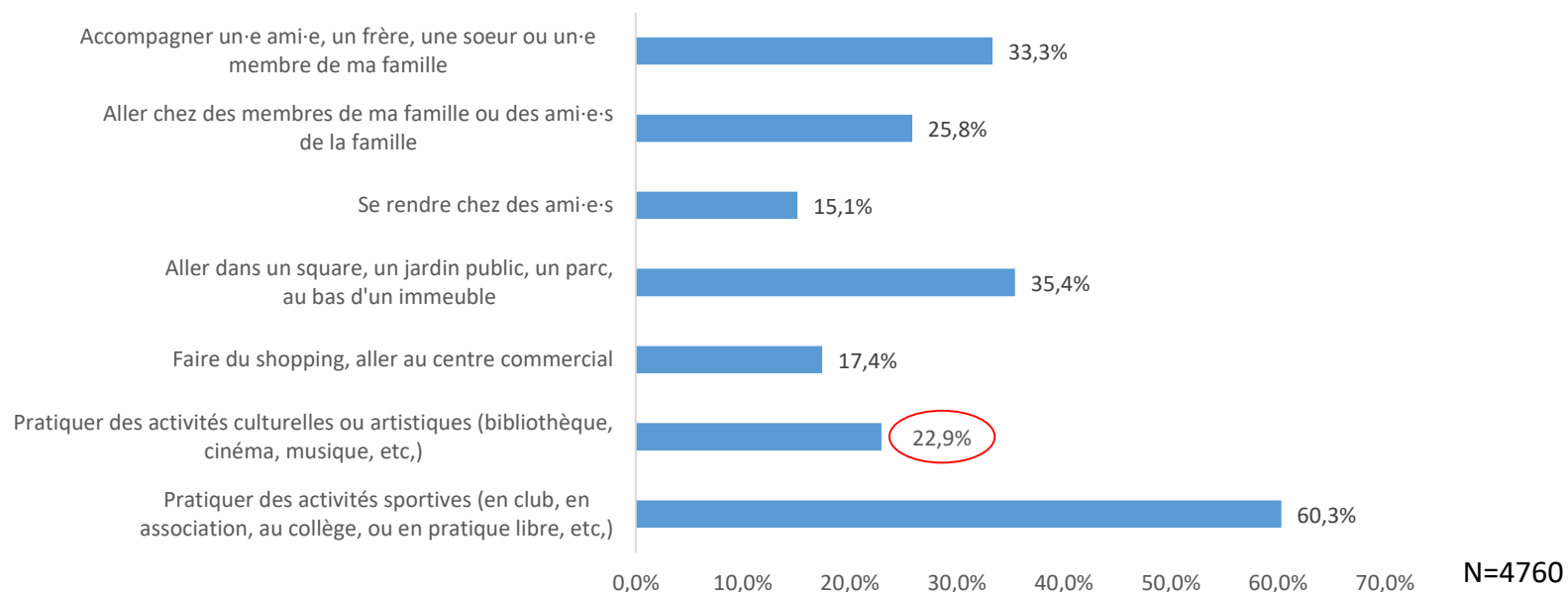


Parmi les répondant·e·s concerné·e·s par la question, 28,6% sont accompagné·e·s en **voiture** pour les activités culturelles et artistiques tandis que 24,6% des jeunes sont accompagné·e·s en voiture pour se rendre aux activités sportives.

Deux autres activités engagent l'accompagnement en voiture : d'une part, les déplacements pour aller au centre commercial (62% des répondant·e·s) et pour les visites familiales (50% des répondant·e·s).

- **En général, 6 élèves sur 10, 2871 élèves, se déplacent pour une activité sportive au moins une fois par semaine.** En revanche, 28% ont déclaré ne jamais se déplacer ou se déplacer rarement pour pratiquer un sport.
- **Les activités culturelles et artistiques (aller au cinéma, à la bibliothèque, pratiquer de la musique) occupent la 4^{ème} place des motifs des sorties régulières des élèves.** Ce sont 23% des élèves ayant répondu à cette question (1092 répondant.e.s), qui citent une activité culturelle ou artistique pratiquée au moins une fois par semaine. De même, 42% d'élèves interrogé.e.s, (1992 élèves), citent ce motif de déplacement au moins une ou quelques fois par mois. Plus d'un tiers des élèves (35%) pratiquent rarement ou ne pratiquent jamais d'activités culturelles.
- Les sorties au centre commercial, comme la visite d'ami.e.s et les visites familiales sont mentionnées par les collégien.ne.s de manière plus occasionnelle : 58% des élèves interrogé.e.s se déplacent pour les achats une à plusieurs fois par mois et un.e élève interrogé.e sur deux se rend pour visiter des membres de sa famille au moins une fois par mois.

La fréquence des déplacements extra-scolaires déclarés par les élèves selon les motifs



Note de lecture : 22,9% des répondant.e.s à la question suivante « Est-ce qu'il t'arrive de sortir pour faire les activités suivantes ? » « Pratiquer des activités culturelles ou artistiques (bibliothèque, cinéma, musique, etc.) » ont répondu « Au moins une fois par semaine ».

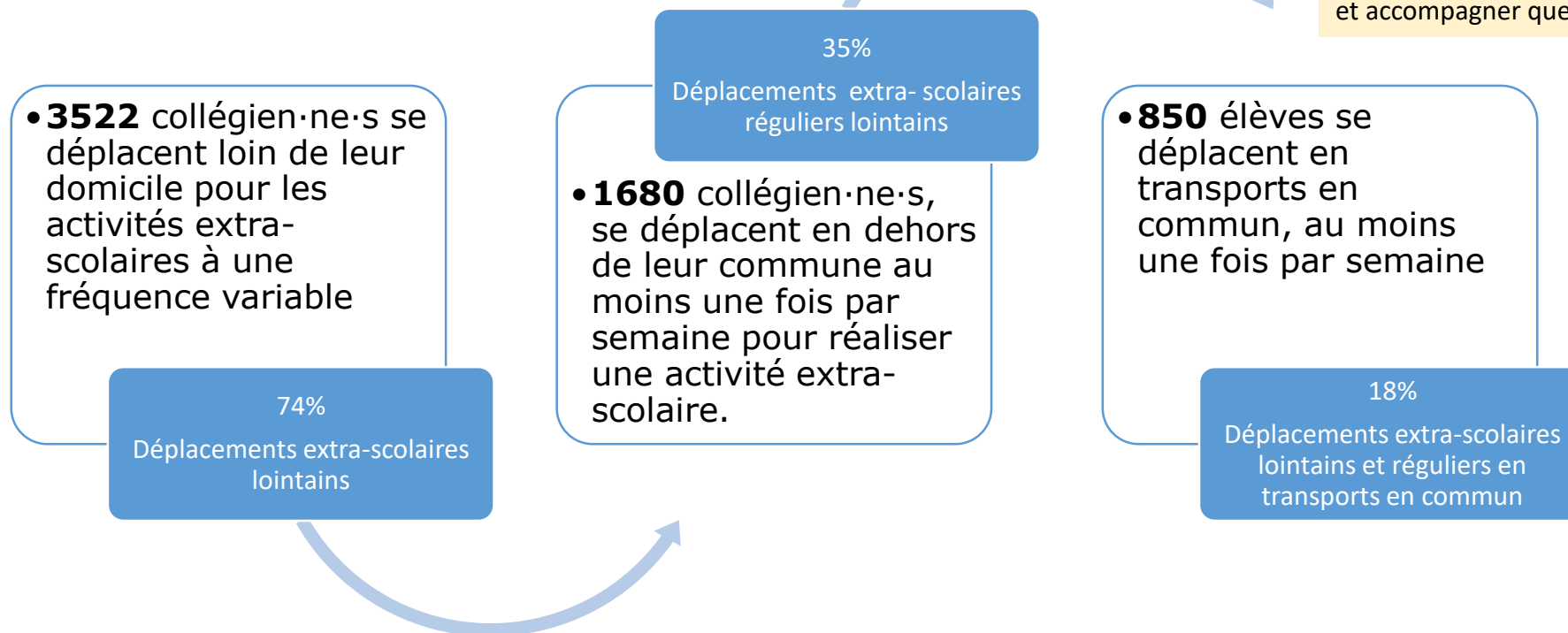
Remarque: il s'agit d'une question à choix multiples, le total n'est pas égal à 100%.

Les déplacements lointains pour une pratique extra-scolaire

Les activités culturelles et artistiques un peu plus éloignées géographiquement que les pratiques sportives

Dans ce schéma, « se déplacer loin » est défini comme : aller à Paris, dans une autre commune de Seine-Saint-Denis ou dans un autre département pour faire une activité extra-scolaire

Les activités extra scolaires se réfèrent aux domaines suivants : sport, culture, shopping, visites d'amis, visites familiales, jardin/parc et accompagner quelqu'un.



Les activités sportives sont davantage pratiquées à proximité de la résidence des élèves que les activités culturelles : 47% des élèves déclarent qu'elles sont situées dans leur quartier contre 40% des élèves répondant pour les activités culturelles. Seulement 4,6% se rendent à Paris et 3,3% dans un autre département que Paris et la Seine-Saint-Denis pour pratiquer un sport. A l'inverse, 17% des élèves se rendent aux activités culturelles à Paris, où les dispositifs culturels sont plus nombreux ou davantage connus du public qu'en Seine-Saint-Denis.

Une diminution des pratiques extra-scolaires à mesure de l'avancée des classes au collège

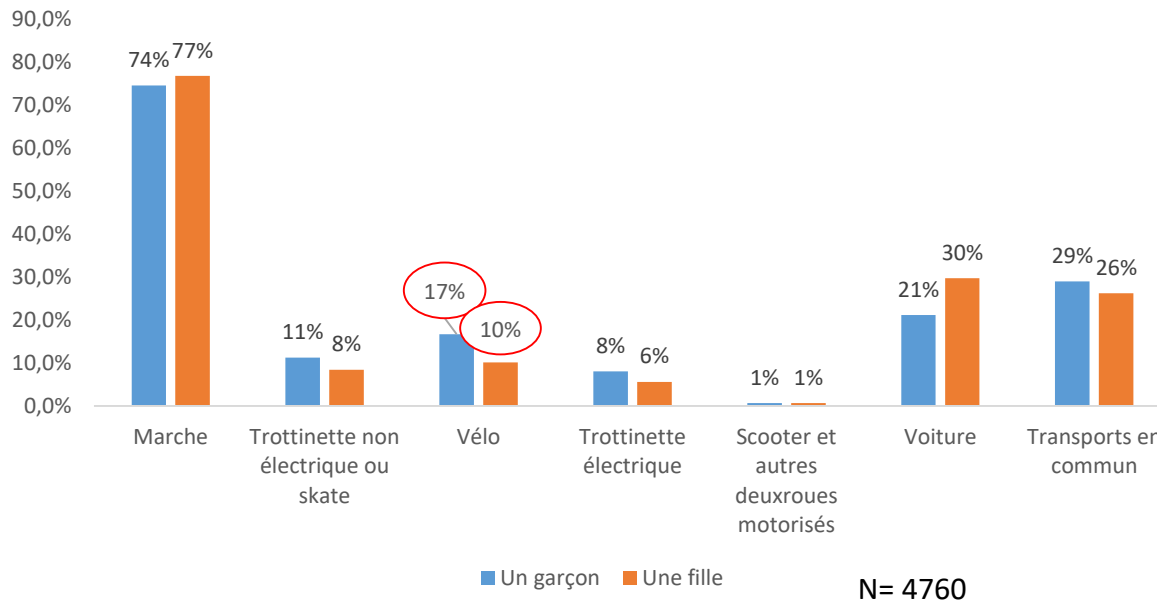
- En avançant au collège, les élèves se déplacent moins régulièrement pour la plupart des activités extra-scolaires, à l'exception des sorties pour se rendre au centre commercial ou pour la visite d'amis, qui restent globalement moins pratiquées par les élèves.
- **On constate une diminution des activités sportives régulières avec l'âge** : 66% de 6^{ème} ayant répondu à cette question (794) citent le sport comme motif de déplacement au moins une fois par semaine contre 53% des répondant·e·s de 3^{ème} (692).
- Comme pour les activités sportives, **la fréquence des sorties régulières pour les activités culturelles ou artistiques diminue avec l'âge**: 27% élèves de 6^{ème} (326) ayant répondu à cette question citent les activités culturelles comme motif au moins une fois par semaine contre 19% (252) en 3^{ème}.
- **Cette diminution au fil des années du collège implique un décrochage pour certains élèves**. En troisième, 22% des élèves (427) déclarent ne jamais ou rarement se déplacer pour une activité sportive, et près d'un tiers (32%) des élèves de 3^{ème} (269) ne se déplacent jamais ou rarement pour une activité culturelle et artistique.

Les adolescentes davantage impliquées dans les activités culturelles et artistiques et les achats que les garçons

- Les adolescentes déclarent moins réaliser des pratiques sportives que les garçons : près de 50% des filles se déplacent régulièrement (au moins une fois par semaine) pour ce motif contre 78% des garçons. De même, 39% des filles interrogées ne se déplacent jamais ou rarement pour la pratique sportive, contre 19% des garçons.
- En revanche, **les filles pratiquent davantage des activités culturelles que les garçons**: 26% des filles interrogées pratiquent des activités culturelles au moins une fois par semaine contre 19% des garçons.
- De manière similaire aux enquêtes existantes, **les adolescentes se déplacent plus souvent pour les achats** : 20% des filles déclarent se rendre à des centres commerciaux ou dans des magasins au moins une fois par semaine, contre 15% des garçons.

- **Les enfants des parents ouvrier·ère·s ou employé·e·s utilisent davantage la marche et les transports en commun pour se rendre aux activités extra-scolaires.** Ainsi, 77% des enfants d'ouvrier·ère·s qui font des activités sportives se déplacent en marchant, contre 70% des enfants de cadres ayant répondu à la même question.
- En revanche, **les enfants des parents cadres et des professions intermédiaires sont plus souvent accompagné·e·s en voiture**, comme c'est le cas pour les trajets scolaires. Ainsi, 34% des enfants de cadres et 33% des enfants des parents en profession intermédiaires pratiquant le sport sont accompagné·e·s en voiture. C'est le cas pour seulement 20% des enfants d'ouvrier·ère·s et 26% des enfants d'employé·e·s. Cet écart est également observé pour les activités culturelles. En revanche, cela n'est pas le cas pour les déplacements pour réaliser des achats. Pour ce dernier motif, on remarque un usage de la voiture plus important chez les enfants d'ouvrier·ère·s ayant répondu à cette question, que pour les enfants de cadres (68% des répondant·e·s enfants d'ouvrier·ère·s, contre 55% des enfants de cadres).

% de l'usage des moyens de déplacement pour les activités sportives par genre



Note de lecture : Question à choix multiples, 17% des garçons répondant·e·s « oui » aux activités sportives s'y rendent à vélo, contre 10% des filles.

Remarque: le total n'est pas égal à 100% car il s'agit d'une question à choix multiples. Trois réponses étaient possibles par activité.

Des variations selon le genre

Pour toutes les activités extra-scolaires, les adolescentes sont davantage accompagné·e·s en voiture. Ce résultat peut être lié à une socialisation différente de l'usage de l'espace selon le genre (Devaux, 2014; Oppenchain, 2017). Ainsi, 35% des filles ayant répondu faire des activités culturelles et artistiques sont accompagnées en voiture contre 20% des garçons ayant répondu pour la même activité. En dehors de la marche, elles pratiquent moins que les garçons les mobilités actives.

Cela implique une moindre autonomie et une moindre possibilité de se repérer et de s'approprier l'espace public en comparaison des garçons. Ces derniers ont donc plus l'occasion d'explorer l'espace public à travers une approche ludique des mobilités (Devaux, 2014).

Les modalités de déplacement selon les critères socio-démographiques (3/3)

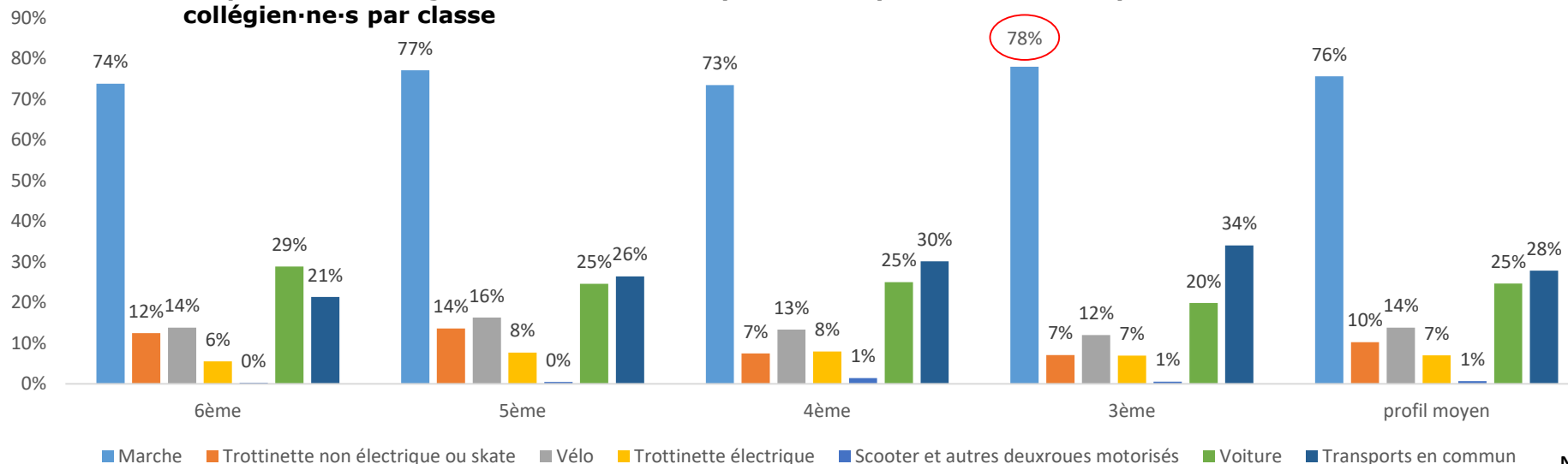
Avec l'âge, une utilisation plus fréquente des transports en commun pour l'extra-scolaire

De même que pour les trajets scolaires, en avançant au collège, les élèves semblent plus autonomes dans leurs déplacements. Moins accompagné·e·s en voiture pour se rendre à ces activités extra-scolaires, elles et ils se déplacent davantage en transports en commun et en marchant.

Cependant, l'usage des mobilités actives autres que la marche (vélo électrique ou non, trottinette non électrique et skate) est moins fréquent pour les élèves plus âgé·e·s. En revanche, l'âge des élèves ne joue pas un rôle pour l'usage de la trottinette électrique : 7% des élèves de 3^{ème} utilisent la trottinette électrique pour se rendre à une activité sportive contre 6% en 6^{ème}.

- En grandissant, les jeunes se déplacent davantage en transports en commun pour se rendre aux activités culturelles, sportives, et pour les achats : 47% des élèves de 3^{ème} utilisent les transports en commun pour se rendre aux activités culturelles, contre 22% des élèves de 6^{ème} (se déplaçant pour le même motif)
- Tous âges confondus, la marche reste le moyen le plus répandu pour se rendre aux activités sportives : 78% des élèves de 3^{ème} et 73% des 6^{ème} ayant indiqué réaliser une activité sportive se déplacent à pied.
- L'usage du vélo et de la trottinette diminue lorsque les élèves arrivent en 3^{ème} : par exemple, pour se rendre aux activités culturelles et de loisirs en plein air (jardin/square), 13% des 6^{ème} se déplacent avec une trottinette ou un skate pour se rendre au jardin/square, contre 7% des élèves de 3^{ème}.

Proportion de l'usage des modalités de déplacements pour les activités sportives des collégien·ne·s par classe



N= 4760

Note de lecture : 78% des collégien·ne·s répondant « oui » aux activités sportives s'y rendent à pied.

Remarque: le total n'est pas égal à 100% car il s'agit d'une question à choix multiples. Trois réponses étaient possibles par activité.

L'absence de mobilité extra-scolaire ou l'inertie en dehors du cadre scolaire

Qui sont les jeunes qui ne se déplacent que rarement à des activités extra-scolaires ?

- Dans l'ensemble, 30% des collégien·ne·s ont un score d'activité extra-scolaire faible, au sens de peu de déplacements en dehors du temps scolaire.
- Il n'existe pas de différences de genre pour les répondant·e·s moins mobiles.
- **Contrairement aux résultats d'autres enquêtes, ici ce sont les élèves les plus âgé·e·s qui sont concerné·e·s par la faible mobilité: 35% des élèves de 3^{ème} ayant répondu à la question ont un score d'activité faible, contre 26% des élèves de 6^{ème}.**
- Les élèves des collèges REP+ déclarent davantage avoir une faible activité (35%) en comparaison avec les élèves des collèges non-REP (28%).
- Le milieu social joue un rôle dans le niveau de déplacements : les enfants de parents ouvrier·ère·s ou employé·e·s, sont plus concerné·e·s par la faible activité (respectivement 31% et 32%), contre 21% des enfants de cadres et 26% des enfants des parents exerçant dans les professions intermédiaires.

Score d'inertie ou de niveau de mobilité

Score	Nombre d'enfants	%
Faible activité	1459	30,7
Activité moyenne	2396	50,3
Forte activité	905	19

N= 4760

Les jeunes ayant un score d'activité fort représentent 19% des élèves (905), ayant des déplacements pour plusieurs activités extra-scolaires. Pour cette minorité, le genre, l'âge et le milieu social n'agissent pas sur leur potentiel de mobilité.

Représentant une proportion faible, 3% des collégien·ne·s (139), ont déclaré ne jamais se déplacer, ou rarement, à toutes les activités extra-scolaires mentionnées. Le motif principal évoqué pour cette absence de déplacement est la préférence de « rester à la maison ».

Note : 30,7% des élèves, c'est-à-dire 2395 répondant·e·s, ont un score d'activité faible.

Le score est calculé avec la formule suivante: $\text{Score inertie} = 2 * (\text{Nombre d'activités avec une fréquence "au moins une fois par semaine"}) + 1 * (\text{Nombre d'activités avec une fréquence "une ou plusieurs fois par mois"}) + 0 * (\text{Nombre d'activités avec une fréquence "jamais"})$. Score maximum : 14 (car 7 activités : sport, culture, parc, centre commercial, aller chez amis, visite famille, accompagnement).

Score minimum : 0

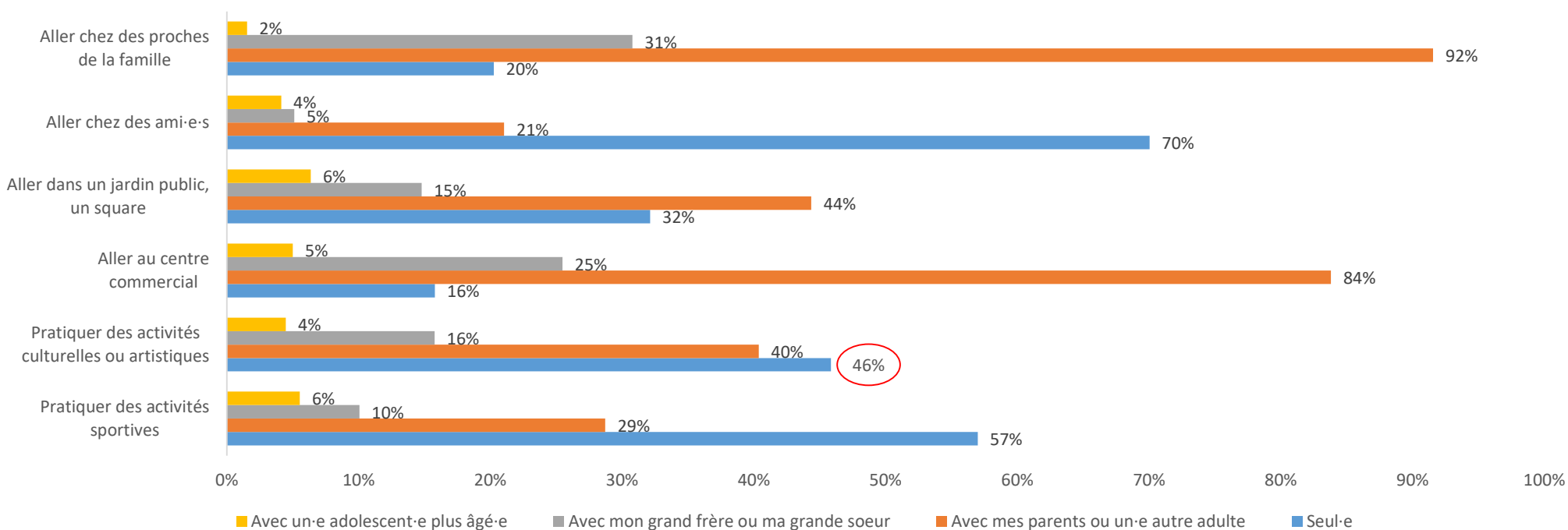
Il en résulte trois niveaux de score de mobilité : score d'activité faible=0-5 ; Activité moyenne= 6-9 et Forte activité= 10-14.

L'autonomie ou la dépendance vis-à-vis d'un·e adulte lors des déplacements

Moins d'accompagnement pour les activités sportives que pour les activités culturelles

- Les élèves se déplacent seul·e·s surtout pour visiter des ami·e·s (70% des répondant·e·s); lorsqu'ils·elles partent pour une activité sportive (57% des cas) et moins pour les activités culturelles et artistiques (45%).
- Les activités sportives et les loisirs de proximité (aller au parc, au square) apparaissent clairement comme des activités sociales : 55% des collégien·ne·s se rendent avec des ami·e·s dans les espaces de détente à proximité du domicile ; de même que 45% des élèves qui se déplacent à des activités sportives, contre 36% des élèves qui rejoignent des activités culturelles. Cela peut également être lié à un effet de genre, car les filles sont davantage accompagnées en voiture lors de leurs déplacements à une activité culturelle et artistique.
- Les déplacements aux centres commerciaux, plus éloignés, sont pratiqués davantage avec les parents et concernent 83% des jeunes. Ces sorties concernent également plus les filles que les garçons.

Proportion des déplacements extra-scolaires des collégien·ne·s par motif de déplacement et selon l'accompagnement au lieu concerné



Note de lecture : Question à choix multiples, 46% des collégien·ne·s interrogé·e·s font des activités culturelles ou artistiques en faisant le trajet seul·e

Remarque: le total n'est pas égal à 100% car il s'agit d'une question à choix multiples. Trois réponses étaient possibles par activité.

N= 4760

- L'enquête montre que l'âge, le genre, le milieu social affectent les pratiques de mobilité des collégiennes et collégiens. De même que les travaux existants l'indiquent, l'exploration de l'espace public en toute autonomie varie en fonction de ces trois critères.
 - **Les modes actifs, à l'exception de la marche et de la trottinette électrique, sont moins pratiqués par les élèves en progressant au collège** : les élèves plus âgé·e·s utilisent plus la marche et les transports en commun que le vélo, la trottinette, ou le skate. Les élèves plus âgé·e·s sont également moins accompagné·e·s par leurs parents que ce soit pour les activités scolaires ou extra-scolaires. Si l'acquisition de l'autonomie est fonction de l'âge, elle dépend également d'autres critères sociaux.
 - Ainsi, **les collégiennes ont moins l'opportunité de se déplacer de manière autonome**, car elles sont plus accompagnées dans leurs trajets scolaires et extra-scolaires que les garçons. **Elles utilisent moins que les garçons les modes actifs** comme le vélo, de même que les enquêtes le montrent (Sayagh, 2017). Ces différences de genre sont liées à une socialisation plus restrictive à l'égard des filles.
 - Le milieu social, au travers de la profession des parents et le type de collège fréquenté (REP, REP+ ou non-REP) affecte également les modes de déplacements utilisés. Pour les élèves dont les parents sont cadres, la voiture est plus utilisée que pour les enfants d'ouvrier·ère·s. Pour les activités extra-scolaires, on remarque des pratiques sélectives dans les milieux plus aisés, puisque les enfants des milieux aisés se déplacent plus loin que les enfants des milieux moins favorisés.
 - **L'inertie, qui se traduit par une pratique faible de mobilités extra-scolaires, est plus observée dans les milieux moins favorisés**, alors que le genre des élèves n'est pas déterminant sur ce sujet. Contrairement aux résultats d'enquête existants, ici, ce sont les plus âgé·e·s qui sont concerné·e·s.
 - Enfin, on observe quelques différences de comportement dans le mode de mobilité choisi, entre les 4 EPT du territoire. Une analyse plus fine nous semble essentielle pour comprendre précisément l'influence de la commune de résidence sur les façons de se déplacer.

Objectifs et
revue de
littérature

Méthodologie

Résultats #1
Mobilités
scolaires et
extrascolaires

Résultats #2
Analyse
territoriale des
mobilités

Résultats #3
Ressources,
attentes et
freins à la
mobilité

Afin de caractériser la mobilité des élèves des collèges de Seine-Saint-Denis, nous nous sommes intéressés à trois aspects : les modes de transport utilisés, la distance parcourue dans le cadre de ces mobilités, et ce que nous avons nommé « l'intensité des mobilités ». A partir des données du questionnaire, nous nous sommes appuyés sur plusieurs variables et avons créé plusieurs indicateurs permettant d'analyser ces trois aspects.

Modes de transport

- Indicateur de préférence de la marche par rapport à la voiture ou aux transports en commun pour les activités scolaires et extra-scolaires : cet indicateur montre les villes où les collégien-ne-s ont tendance à privilégier la marche à la voiture ou aux transports en commun par rapport à l'ensemble du département. Cet indicateur est construit en soustrayant l'écart à la moyenne départementale de l'usage de la marche à l'écart à la moyenne départementale de l'usage de la voiture ou des transports en commun. Cet indicateur est représenté sur la carte p.67
- Indicateur de préférence des mobilités actives hors marche (vélo, trottinette électrique et non électrique, skate) par rapport à la marche : cet indicateur présente les communes où les élèves préfèrent davantage les mobilités actives à la marche, par rapport à l'ensemble du département. L'indicateur est construit sur le même modèle que l'indicateur présenté au-dessus. Cet indicateur est représenté sur la carte p.69
- Indicateur de préférence de la voiture par rapport aux transports en commun : cet indicateur présente les communes où les collégien-ne-s choisissent davantage la voiture que les transports en commun par rapport à l'ensemble du département. L'indicateur est construit sur le même modèle que les deux indicateurs précédents. Cet indicateur est représenté sur la carte p.73

Distance des mobilités

- Répartition des collégien-ne-s en fonction de la distance de leur mobilité. Cette donnée permet d'identifier les élèves qui ne s'éloignent pas de leur domicile, et celles-cx qui ont une expérience de mobilité éloignée de chez elles-eux. Cette donnée est représentée sur la carte p.76

Intensité des activités extrascolaires

- Répartition des collégien-ne-s en fonction de l'intensité de leurs activités extrascolaires, c'est-à-dire du nombre d'activités réalisées. Cette donnée nous permet d'observer la part des élèves qui ont peu de mobilité et la part des collégien-ne-s qui ont une grande mobilité induite par des activités nombreuses. Cette donnée est représentée sur la carte p.78.



Partie 2.1. Les modes de transport empruntés par les collégien·ne·s pour les activités scolaires et extra-scolaires

- Typologie générale du choix des moyens de transport
- Analyse détaillée de la typologie



Partie 2.2. Les rapports à la mobilité des collégien·ne·s

- Une forte autochtonie dans les communes les plus pauvres
- Une inertie importante dans les villes populaires éloignées de Paris

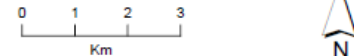
Typologie générale du choix des moyens de transport

Cinq types de choix des moyens de transport

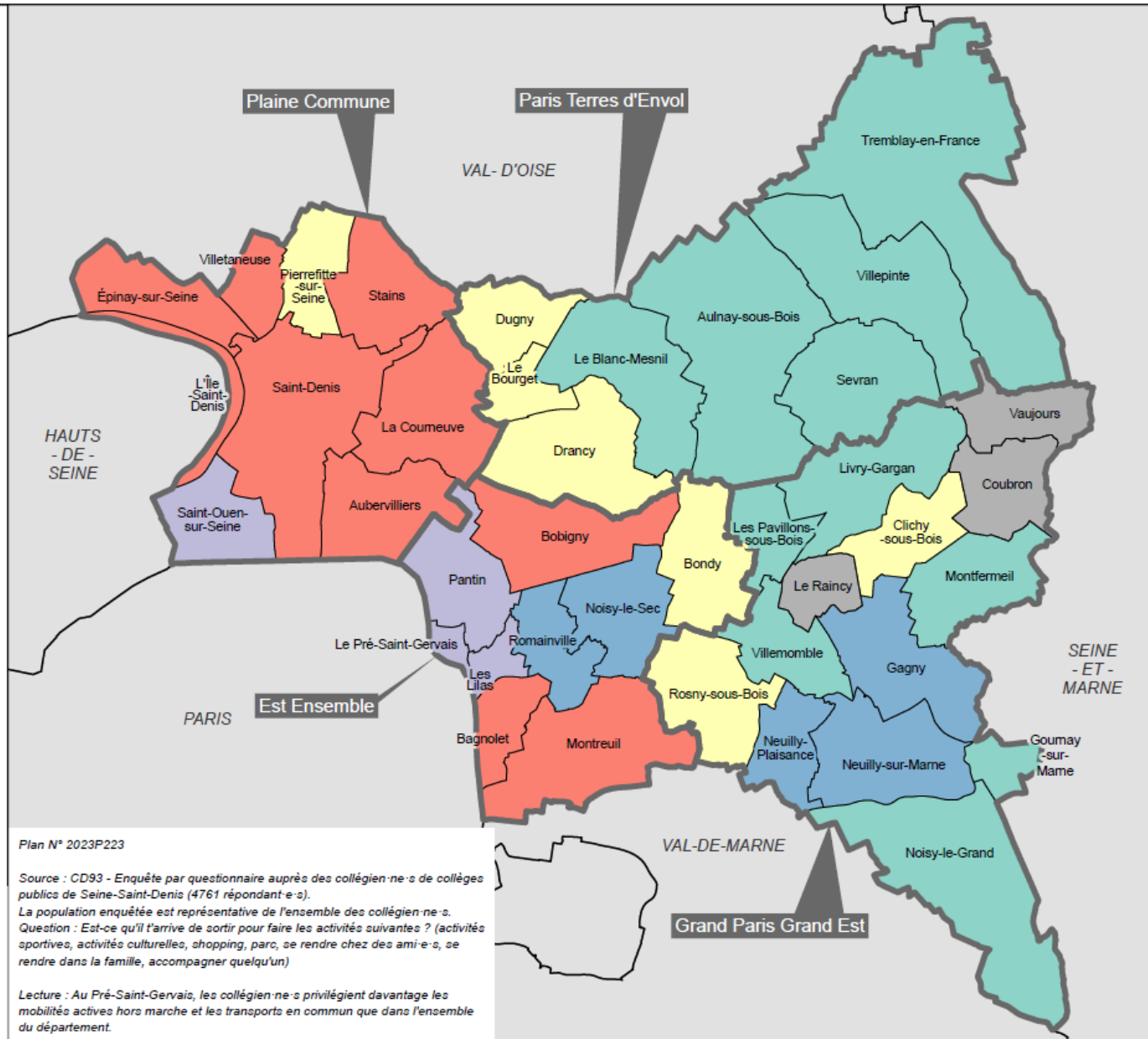
Typologie du choix des moyens de transport par les collégiens

- Type de mobilités :
- La marche
 - Les mobilités actives (hors marche) et les transports en commun
 - Les transports en commun
 - Les transports en commun et la voiture
 - La voiture
 - Communes avec un nombre de réponses non significatif

Établissements Publics Territoriaux de la Métropole du Grand Paris



- DTCM -
Service de la Géomatique et l'Information Géographique
Septembre 2023



Plan N° 2023P223

Source : CD93 - Enquête par questionnaire auprès des collégiens de collèges publics de Seine-Saint-Denis (4761 répondants).
La population enquêtée est représentative de l'ensemble des collégiens.
Question : Est-ce qu'il t'arrive de sortir pour faire les activités suivantes ? (activités sportives, activités culturelles, shopping, parc, se rendre chez des amis, se rendre dans la famille, accompagner quelqu'un)

Lecture : Au Pré-Saint-Gervais, les collégiens privilégient davantage les mobilités actives hors marche et les transports en commun que dans l'ensemble du département.

L'analyse des indicateurs concernant les modes de transport empruntés permet d'établir une typologie des choix des moyens de transport à l'échelle territoriale. On observe ainsi cinq ensembles en fonction de **la préférence d'un ou de plusieurs modes de déplacement dans une commune par rapport à l'ensemble du département**. Ces modalités sont précisées dans les analyses et les cartes suivantes. Pour comprendre ces typologies, l'analyse repose principalement sur des caractéristiques du territoire que l'on peut visualiser dans les deux prochaines cartes : la répartition territoriale des parents d'élèves ouvriers ou employés, et la répartition territoriale de l'habitat pavillonnaire.

Répartition des parents ouvriers ou employés en Seine-Saint-Denis à l'échelle IRIS

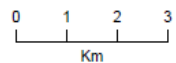
Part des parents de classes populaires par IRIS en Seine-Saint-Denis (Parents ouvriers ou employés d'enfants d'âge scolaire de 5 à 17 ans)

Taux de parents de classes populaires :

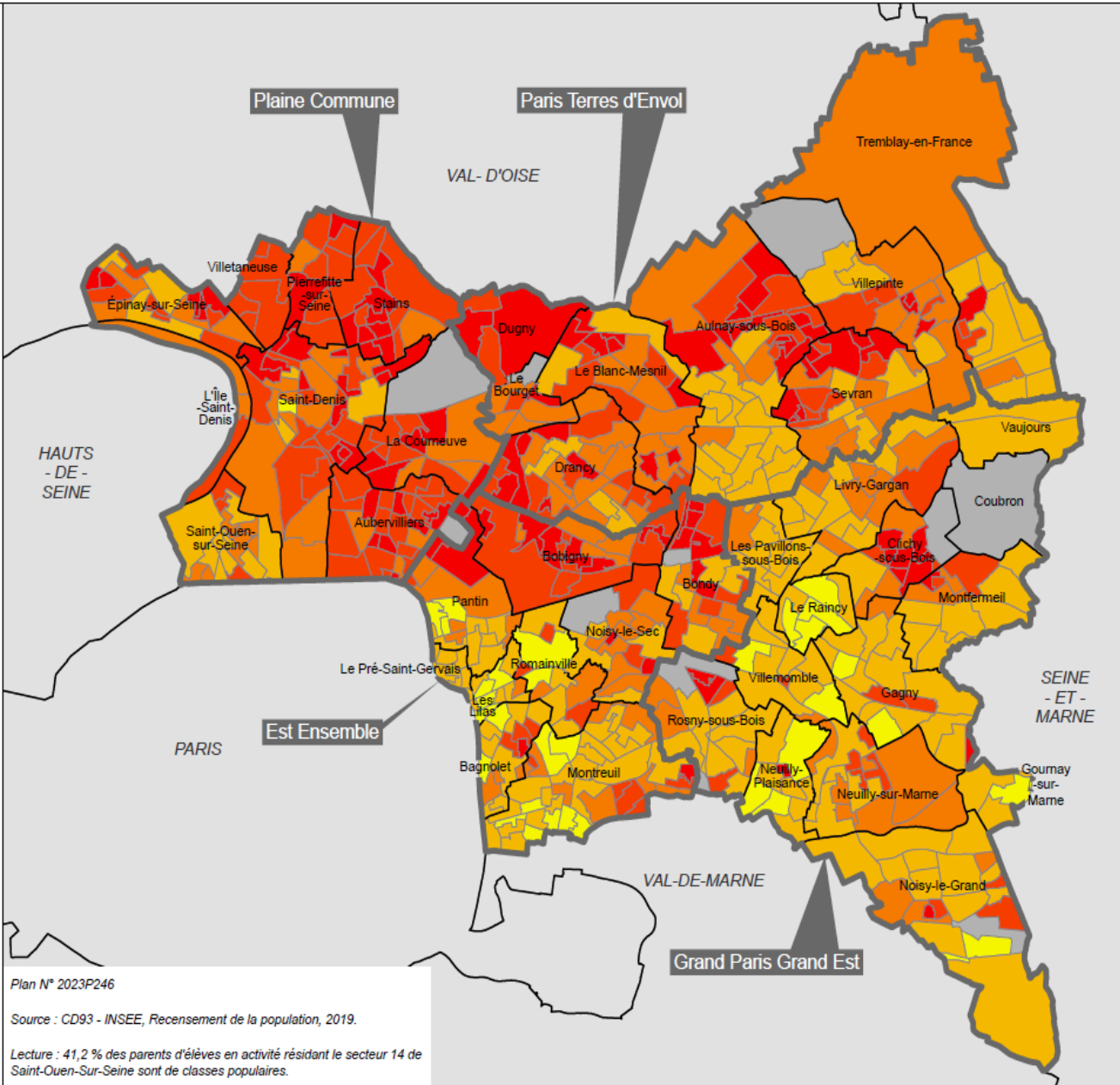
- Inférieur à 30 %
- De 30 à 55 %
- De 55 à 65 %
- De 65 à 75 %
- Supérieur à 75 %

Trop peu de données ou IRIS non résidentiel

Établissements Publics Territoriaux de la Métropole du Grand Paris



- DTCM -
Service de la Géomatique et l'Information Géographique
Octobre 2023



Plan N° 2023P246

Source : CD93 - INSEE, Recensement de la population, 2019.

Lecture : 41,2 % des parents d'élèves en activité résidant le secteur 14 de Saint-Ouen-Sur-Seine sont de classes populaires.

Cette carte montre la répartition des parents d'enfants âgés de 5 à 17 ans de milieu ouvrier ou employé en Seine-Saint-Denis. On observe ainsi que les classes populaires sont davantage présentes dans le nord et l'ouest du département, alors que dans le sud, le centre et à l'est du département, les parents de professions cadres ou intermédiaires sont plus présents. Cette répartition des parents en fonction des catégories socioprofessionnelles a un impact sur le choix des modes de transport, et sur les rapports à la mobilité.

Répartition de l'habitat pavillonnaire en Seine-Saint-Denis à l'échelle communale

Part des ménages en habitat individuel par commune en Seine-Saint-Denis

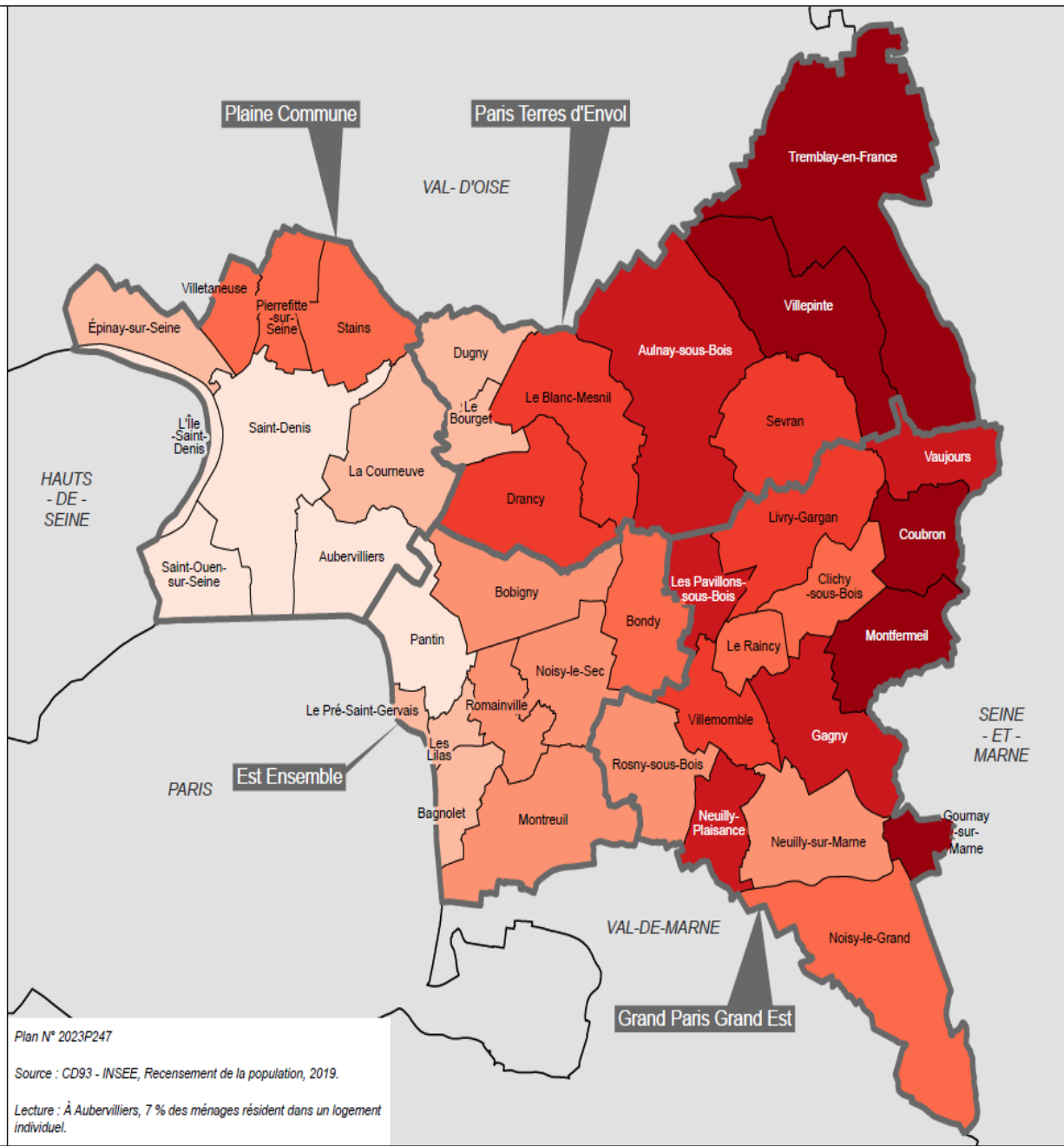
Taux de ménages en habitat individuel :

- Inférieur à 8 %
- De 8 à 16 %
- De 16 à 22 %
- De 22 à 32 %
- De 32 à 40 %
- De 40 à 50 %
- Supérieur à 50 %

Établissements Publics Territoriaux de la Métropole du Grand Paris

0 1 2 3
Km

- DTCM -
Service de la Géomatique et l'Information Géographique
Octobre 2023



Plan N° 2023P247
Source : CD93 - INSEE, Recensement de la population, 2019.
Lecture : À Aubervilliers, 7 % des ménages résident dans un logement individuel.

Les trois-quarts des résidences principales sur le département sont des appartements, tandis que les maisons représentent un quart des logements. Ces logements individuels sont plus généralement situés à l'est du département, ainsi que dans la partie nord éloignée de Paris. Parmi les appartements, 29 % appartiennent à des grands ensembles, des barres d'immeuble ou des tours, 51 % à des collectifs de taille plus réduite, le reste étant des immeubles qui ne s'inscrivent pas dans des collectifs. La configuration du parc immobilier influence également les pratiques de mobilité, comme cela est détaillé dans les pages suivantes.

Analyse détaillée de la typologie territoriale

1^{er} type : L'usage de la marche dans les communes peu favorisées à moyenne distance de Paris

Dans cette configuration, on retrouve des communes où **les collégien·ne·s privilégient la marche aux autres modes de déplacement pour se rendre au collège ou pour une activité extra-scolaire**, sans autre mode de transport sur ce même déplacement. La marche est donc plus pratiquée dans ces communes que dans l'ensemble du département, tandis que les usages de la voiture et des transports en commun y sont sous-représentés. Ce choix de la marche s'explique par une forte présence des jeunes de ces villes dans le collège de secteur (94 % des élèves de Pierrefitte-sur-Seine sont scolarisés dans le collège le plus proche de chez eux, alors que la moyenne départementale est de 70 %), et aussi par la part importante de jeunes issus des classes populaires (56 % des collégien·ne·s de Bondy déclarent avoir des parents ouvriers et 24 % des parents employés, alors qu'ils·elles sont respectivement 39 % et 30 % à le déclarer dans l'ensemble du département).

Communes où la marche exclusive est la caractéristique principale :

Dugny

Rosny-sous-Bois

Le Bourget

Pierrefitte-sur-Seine

Clichy-sous-Bois

Drancy

La carte suivante présente le rapport entre l'usage de la marche et l'usage de la voiture ou des transports en commun pour chaque commune

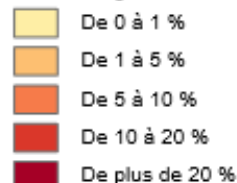
Dans la carte suivante, nous avons cherché à montrer quel mode de transport était privilégié, entre la marche et la voiture ou les transports commun dans chaque commune, par rapport à l'ensemble du département. Pour avoir cette information, nous avons calculé la différence entre l'écart à la moyenne départementale de la marche et l'écart à la moyenne départementale de la voiture ou des transports en commun, pour chaque commune.

Sur la carte suivante, toutes les communes où la marche est sur-représentée ne sont pas reprises dans cette typologie. En effet, la typologie a été construite à partir de catégories exclusives, et les communes ont été classées en fonction de la catégorie qui les caractérise le plus. Par exemple, Aubervilliers, où la marche y est sur-représentée par rapport à l'ensemble du département, n'est pas retenu dans la catégorie présentée ici, mais dans celle caractéristique de l'usage des transports en commun par rapport à la voiture.

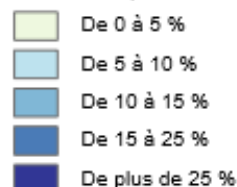
Indicateur de préférence de la marche par rapport à la voiture ou les transports en commun, pour les déplacements scolaires et extrascolaires

Cet indicateur montre la différence entre l'écart à la moyenne départementale du taux d'usage de la marche et celui de la voiture ou des transports en commun, pour chaque commune de Seine-Saint-Denis.

Taux d'usage favorable à la marche

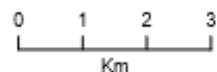


Taux d'usage favorable aux voitures ou aux transports en commun



Communes avec un nombre de réponses non significatif

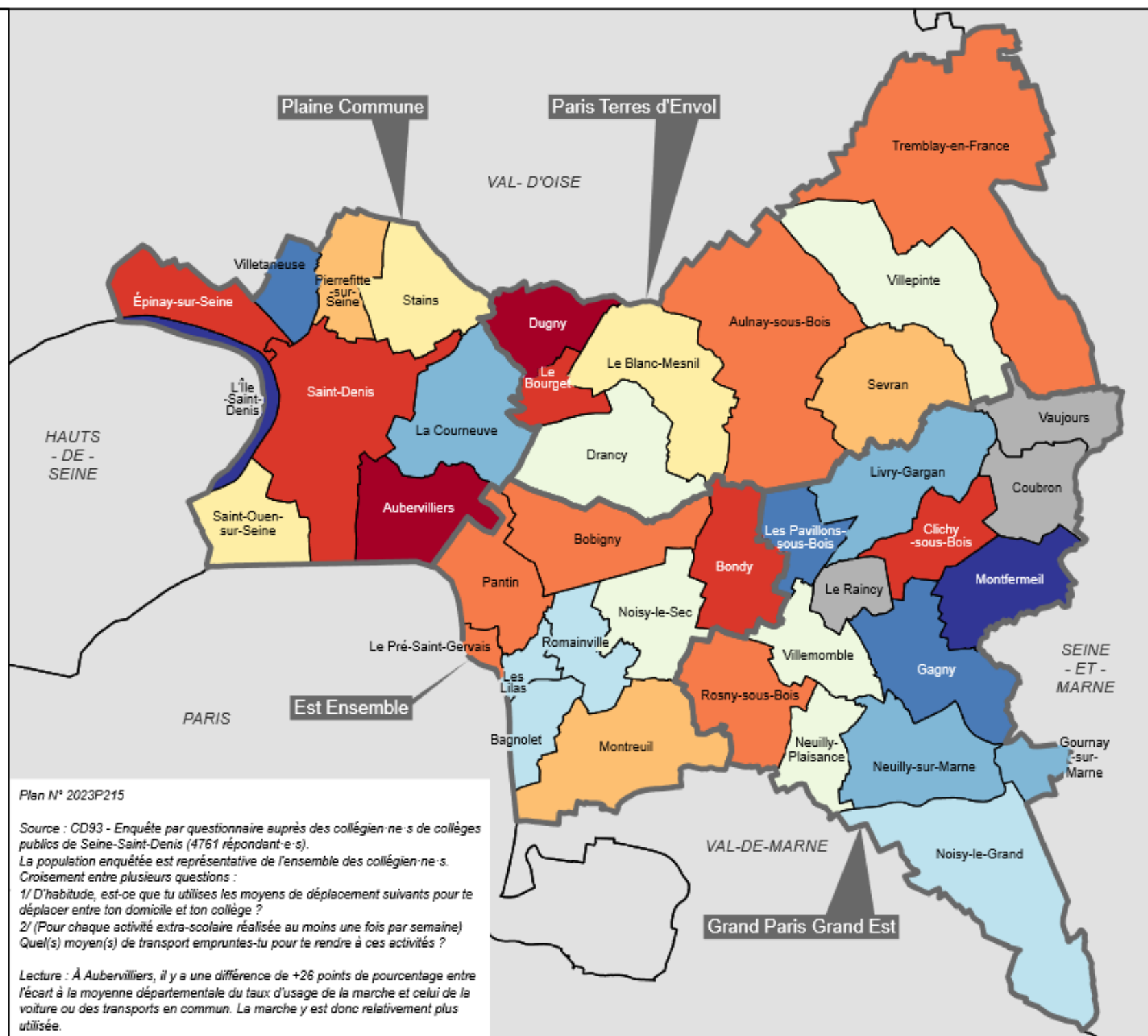
Établissements Publics Territoriaux de la Métropole du Grand Paris



- DTCM -

Service de la Géomatique et l'Information Géographique
Septembre 2023

seine-saint-denis
LE DÉPARTEMENT



Plan N° 2023P215

Source : CD93 - Enquête par questionnaire auprès des collégien-ne-s de collèges publics de Seine-Saint-Denis (4761 répondant-e-s).

La population enquêtée est représentative de l'ensemble des collégien-ne-s.

Croisement entre plusieurs questions :

1/ D'habitude, est-ce que tu utilises les moyens de déplacement suivants pour te déplacer entre ton domicile et ton collège ?

2/ (Pour chaque activité extra-scolaire réalisée au moins une fois par semaine) Quel(s) moyen(s) de transport empruntes-tu pour te rendre à ces activités ?

Lecture : À Aubervilliers, il y a une différence de +26 points de pourcentage entre l'écart à la moyenne départementale du taux d'usage de la marche et celui de la voiture ou des transports en commun. La marche y est donc relativement plus utilisée.

Proche de Paris, on retrouve quelques villes où **les mobilités actives hors marche** (trottinette, vélos, etc.) sont utilisées davantage que dans l'ensemble du département, ainsi que les transports en commun. La voiture y est peu utilisée pour réaliser les déplacements des collégien·ne·s. La densité du réseau et la présence importante de logements collectifs contribuent à un usage intensif des transports en commun. Par ailleurs, les élèves de ces communes sont davantage issus des classes sociales favorisées, ce qui leur permet d'accéder davantage à des moyens de transport tels que les vélos et les trottinettes. En effet, 27 % des élèves des Lilas ont des parents cadres et 13 % des parents de professions intermédiaires, alors que c'est le cas de 10 % des élèves du département qui ont des parents cadres, et 11 % des parents de professions intermédiaires.

Communes où les mobilités actives hors sont les plus observées au sein de cette configuration :

Les Lilas

Pantin

Saint-Ouen

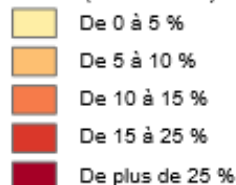
Le Pré-Saint-Gervais

La carte suivante présente le rapport entre l'usage des mobilités actives hors marche et la marche

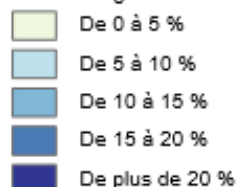
Indicateur de préférence des mobilités actives (hors marche) par rapport à la marche, pour les déplacements scolaires et extrascolaires

Cet indicateur montre la différence entre l'écart à la moyenne départementale du taux d'usage des mobilités actives (hors marche) et celui de la marche, pour chaque commune de Seine-Saint-Denis.

Taux d'usage favorable aux mobilités actives (hors marche)

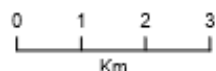


Taux d'usage favorable à la marche



Communes avec un nombre de réponses non significatif

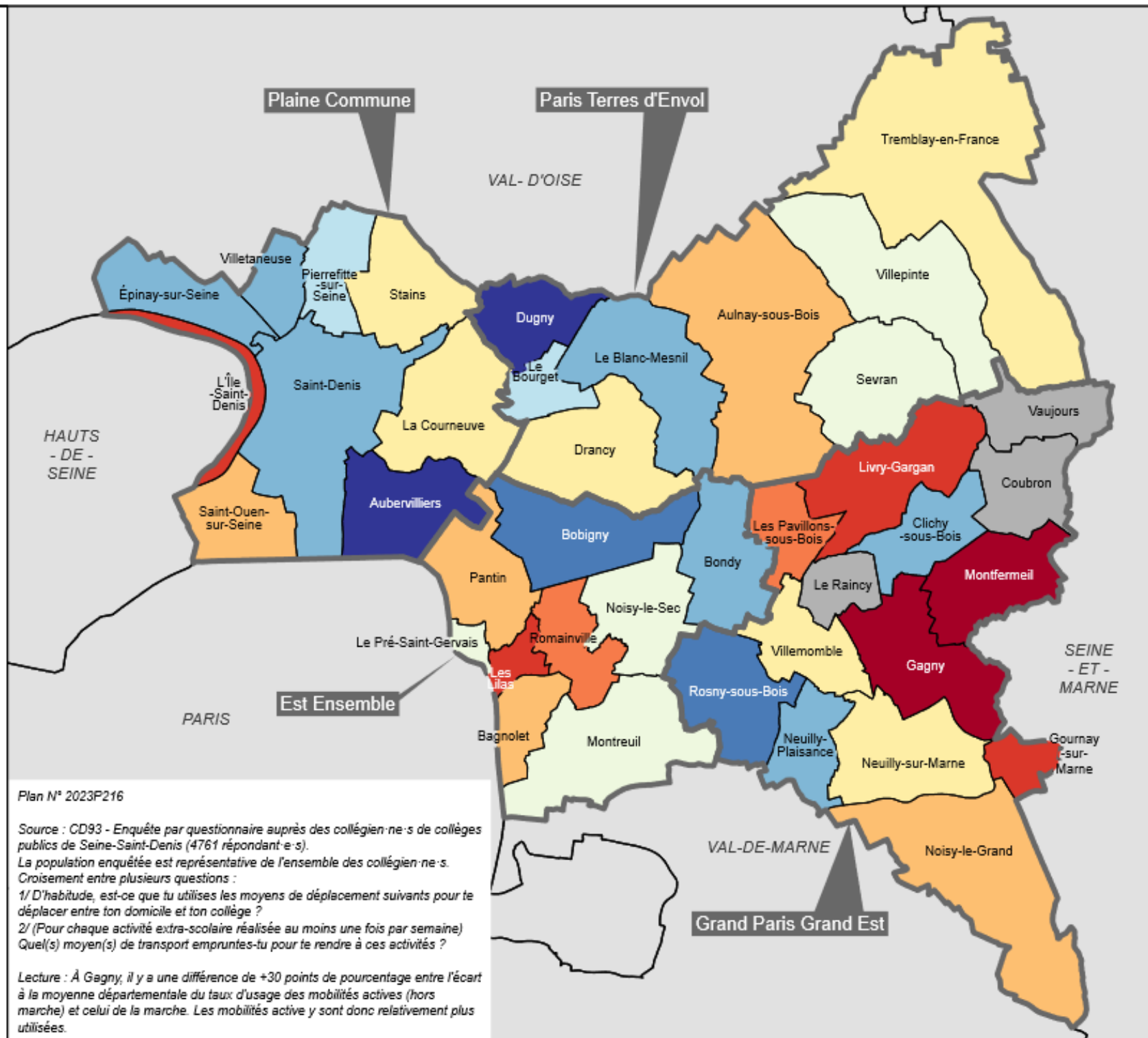
Établissements Publics Territoriaux de la Métropole du Grand Paris



- DTCM -

Service de la Géomatique et l'Information Géographique
Septembre 2023

seine-saint-denis
LE DÉPARTEMENT



Voisines des villes évoquées au-dessus, les communes où l'on privilégie **les transports en commun plutôt que la voiture et les mobilités actives hors marche** ont la particularité d'être populaires en termes de population, avec une sur-représentation des familles ouvrières et employées par rapport à l'ensemble du département (35 % d'élèves dont les parents sont ouvriers et 44 % dont les parents sont employés à La Courneuve, alors qu'ils sont respectivement 38 % et 30 % en Seine-Saint-Denis). Ces villes profitent d'un réseau de transport en commun dense, avec la présence de lignes de métro, de tramway, de RER et de nombreuses lignes de bus. Pour des raisons de circulation et économiques, la voiture y est peu empruntée, tout comme les vélos et les trottinettes.

Communes où les transports en commun sont les plus empruntés au sein de cette configuration :

L'Île-Saint-Denis

Stains

Saint-Denis

Villetaneuse

Epinay-sur-Seine

Aubervilliers

Bagnolet

Montreuil

La Courneuve

Bobigny

La carte suivante (p.73) présente le rapport entre l'usage de la voiture et des transports en commun

Quelques villes du centre du département se distinguent par l'usage fréquent à la fois des transports en commun et de la voiture.

Cette configuration est rendue possible par la présence d'un réseau de transport en commun assez développé (par exemple le RER à Noisy-le-Sec et à Neuilly-sur-Marne) et une mixité sociale au sein des élèves (les enfants de cadres y sont légèrement sur-représentés par rapport à l'ensemble du département ou sont dans la moyenne comme à Neuilly-sur-Marne). Dans ces communes, l'usage des mobilités actives hors marche peut être important (écart à la moyenne départementale de 13,7 % à Gagny), ou faible (-2,4 % d'écart à la moyenne départementale pour Neuilly-Plaisance).

Communes où la voiture tout comme les transports en commun sont les plus utilisés :

Noisy-le-Sec

Gagny

Neuilly-sur-Marne

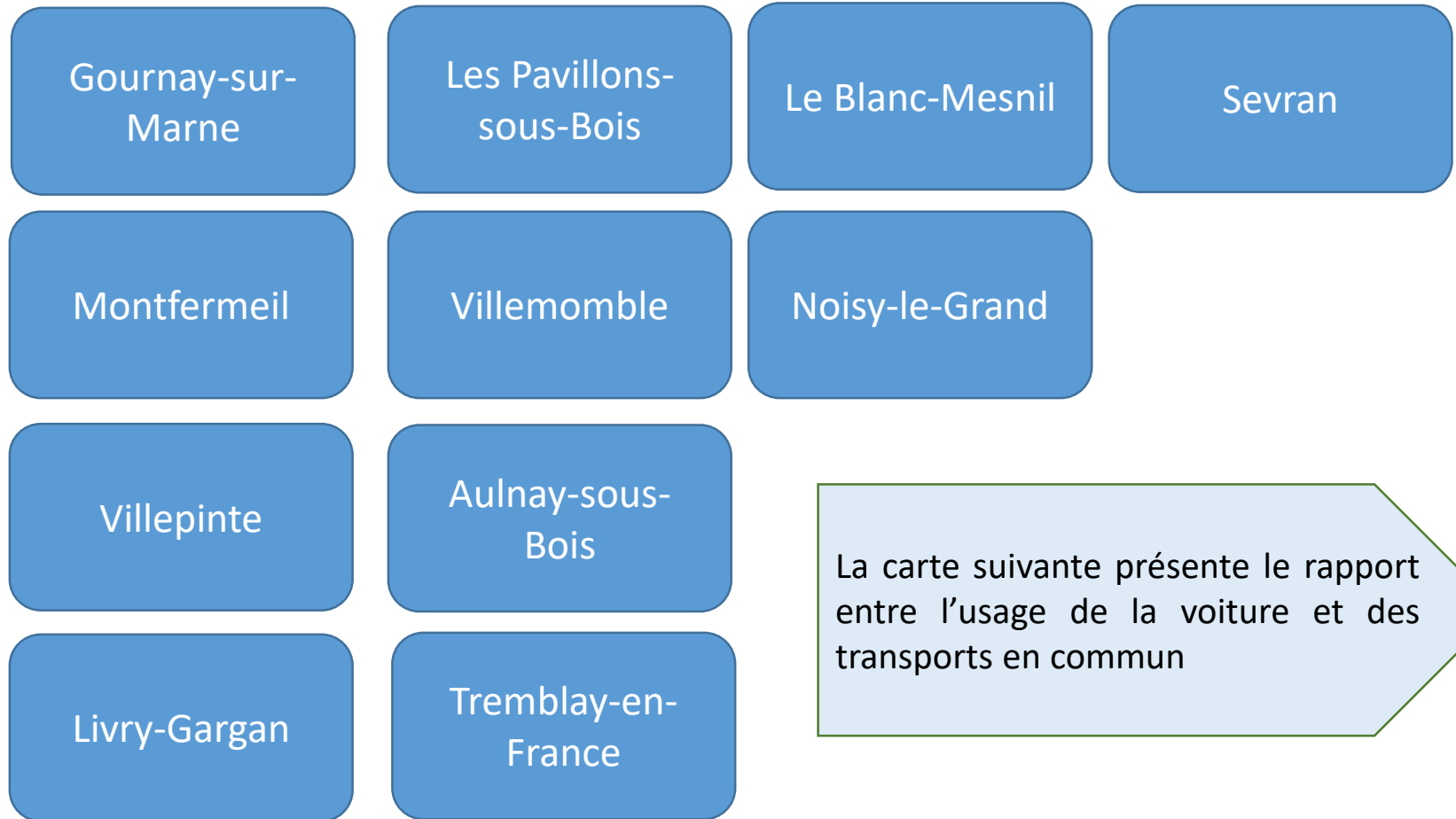
Neuilly-Plaisance

Romainville

La carte suivante (p.73) présente le rapport entre l'usage de la voiture et des transports en commun

Eloignées de Paris, les villes où la voiture est souvent utilisée pour effectuer les déplacements se caractérisent également par la sur-représentation, au sein du département, de l'habitat pavillonnaire. L'offre en transports en commun y est aussi moins dense. C'est donc aussi le faible usage des transports en commun qui constitue cette 5^{ème} configuration (Par exemple, à Villepinte, l'écart à la moyenne départementale de l'usage des transports en commun est de -16 %).

Communes où la voiture est la plus utilisée au sein de cette configuration :



La carte suivante présente le rapport entre l'usage de la voiture et des transports en commun

Indicateur de préférence de la voiture par rapport aux transports en commun pour les déplacements scolaires et extrascolaires

Cet indicateur montre la différence entre l'écart à la moyenne départementale du taux d'usage de la voiture et celui des transports en commun, pour chaque commune de Seine-Saint-Denis.

Taux d'usage favorable aux voitures

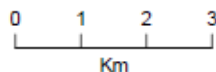
- De 0 à 2 %
- De 2 à 10 %
- De 10 à 15 %
- De 15 à 30 %
- De plus de 30 %

Taux d'usage favorable aux transports en commun

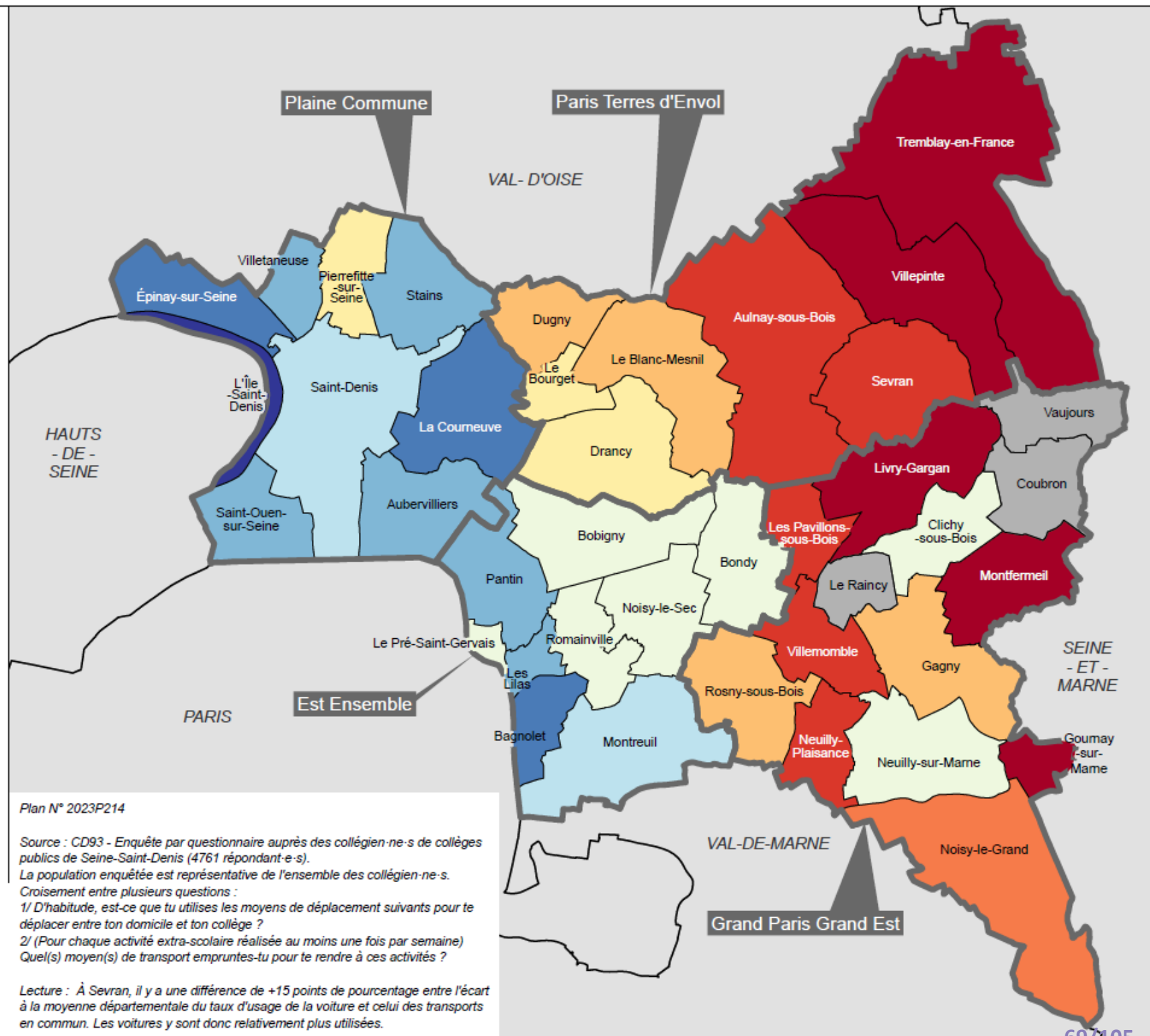
- De 0 à 7 %
- De 7 à 15 %
- De 15 à 25 %
- De 25 à 50 %
- De plus de 50 %

Communes avec un nombre de réponses non significatif

Établissements Publics Territoriaux de la Métropole du Grand Paris



- DTCM -
Service de la Géomatique et l'Information Géographique
Septembre 2023





Partie 2.1. Les modes de transport empruntés par les collégien·ne·s pour les activités scolaires et extra-scolaires

- Typologie générale du choix des moyens de transport
- Analyse détaillée de la typologie



Partie 2.2. Les rapports à la mobilité des collégien·ne·s

- Une forte autochtonie dans les communes les plus pauvres
- Une inertie importante dans les villes populaires éloignées de Paris

Ni la proximité de Paris, ni la densité des réseaux des transport en commun ne parviennent à réduire l'autochtonie des collégien·ne·s que l'on constate dans les villes populaires de Seine-Saint-Denis.

En revanche, dans les villes au nord et à l'est du département où les parents ouvrier·ère·s ou employé·e·s sont légèrement sur-représenté·e·s, les jeunes semblent plus mobiles, comme à Dugny ou à Montfermeil. L'autochtonie des grandes villes populaires, comme à Epinay-sur-Seine, peut s'expliquer par une offre scolaire et extra-scolaire importante au sein des quartiers et des villes. Les jeunes des communes plus éloignées de Paris sont davantage contraints de se rendre dans d'autres villes du département pour réaliser des activités extra-scolaires.

Autochtonie forte

- Villetaneuse (56 %)
- Bondy (51 %)
- Epinay-sur-Seine (48 %)
- Aulnay-sous-Bois (43 %)
- Montreuil (42 %)

- Seine-Saint-Denis (36 %)

Mobilité forte

- Dugny (29 %)
- Noisy-le-Sec (28 %)
- Romainville (27 %)
- Le Pré-Saint-Gervais (25 %)
- Les Lilas (24 %)

- Seine-Saint-Denis (17 %)

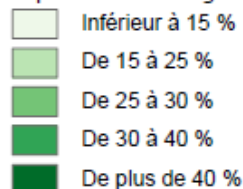
Définition : l'autochtonie désigne l'usage de ressources locales qui contribuent à l'ancrage territorial.

La carte suivante présente le rapport entre l'usage de la voiture et des transports en commun

Répartition des mobilités de longue distance pour les activités scolaires et extrascolaires

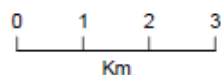
Les mobilités longues correspondent aux déplacements réalisés, au moins une fois par semaine, hors de la ville d'habitation pour les activités extra-scolaires, et à plus de 15 minutes pour se rendre au collège. L'indicateur représente la part des collégien-ne-s qui ont au moins une mobilité longue déclarée.

Taux de collégien-ne-s ayant au moins un déplacement de longue distance



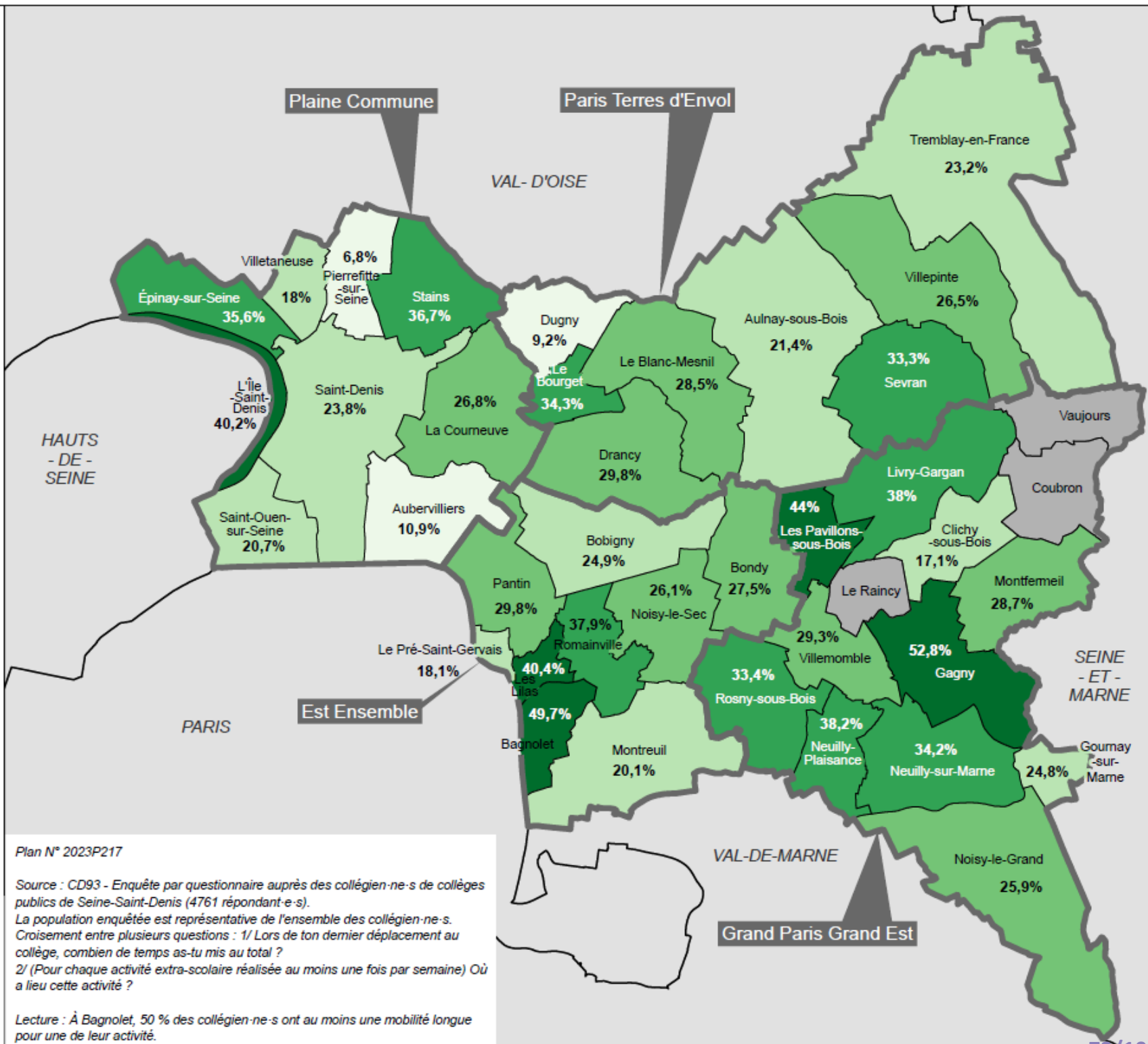
Communes avec un nombre de réponses non significatif

Établissements Publics Territoriaux de la Métropole du Grand Paris



- DTCM -
Service de la Géomatique et l'Information Géographique
Septembre 2023

seine-saint-denis
LE DÉPARTEMENT



Plan N° 2023P217

Source : CD93 - Enquête par questionnaire auprès des collégien-ne-s de collèges publics de Seine-Saint-Denis (4761 répondant-e-s).
La population enquêtée est représentative de l'ensemble des collégien-ne-s.
Croisement entre plusieurs questions : 1/ Lors de ton dernier déplacement au collège, combien de temps as-tu mis au total ?
2/ (Pour chaque activité extra-scolaire réalisée au moins une fois par semaine) Où a lieu cette activité ?

Lecture : À Bagnole, 50 % des collégien-ne-s ont au moins une mobilité longue pour une de leur activité.

- **Près d'un quart des élèves de villes populaires moyennement éloignées de Paris, n'a aucune activité extra-scolaire régulière**, ce qui traduit une faible mobilité, quelque soit la distance du déplacement. Ainsi, à Pierrefitte-sur-Seine (30 %), à Bondy (27 %) ou encore à Drancy (24 %), une partie importante de jeunes n'ont aucune activité régulière.
- Sur l'ensemble du département, **un cinquième des élèves ont des activités extrascolaires régulières**, ce qui les conduit à se déplacer régulièrement en dehors du collège. Aux Lilas et à Noisy-Le-Sec, ce sont respectivement 26 % et 27 % des collégien·ne·s qui présentent des pratiques de mobilité intensive.
- Ce qui semble surprenant, c'est **la présence, dans des villes populaires comme Pierrefitte-sur-Seine et Clichy-Sous-Bois, à la fois d'une part importante d'élèves en inertie et d'une autre part significative d'élèves en mobilité intensive** (respectivement 30 % et 26 %).
- On constate néanmoins deux différences principales entre les élèves très mobiles des communes populaires et les élèves très mobiles des communes plus aisées :
 1. **Les élèves très mobiles des communes populaires ont moins d'activités éloignées de leur domicile** que les élèves très mobiles des communes aisées
 2. **Les élèves très mobiles des communes populaires ont relativement moins d'activités sportives et culturelles.** Leurs déplacements concernent davantage la visite de proches ou les sorties avec les amis.

Inertie (mobilité faible)

- Pierrefitte-sur-Seine (30 %)
- Aubervilliers (28 %)
- Tremblay-en-France (27 %)
- Bondy (27 %)
- Drancy (24 %)

- Seine-Saint-Denis (17 %)

Mobilité intensive

- Pierrefitte-sur-Seine (30 %)
- Noisy-le-Sec (27 %)
- Les Lilas (26 %)
- Clichy-sous-Bois (26 %)
- Montfermeil (26 %)

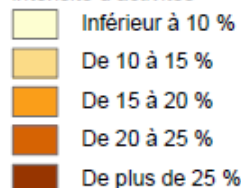
- Seine-Saint-Denis (19 %)

La carte suivante présente la part des élèves qui ont une forte intensité d'activités extrascolaires

Répartition des collégien·ne·s avec une forte intensité d'activités extra-scolaires

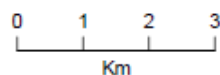
L'intensité dépend du nombre d'activités déclarées et de leur fréquence. Score minimum de 10 sur une échelle de 0 à 14.

Taux de collégien·ne·s ayant une forte intensité d'activités

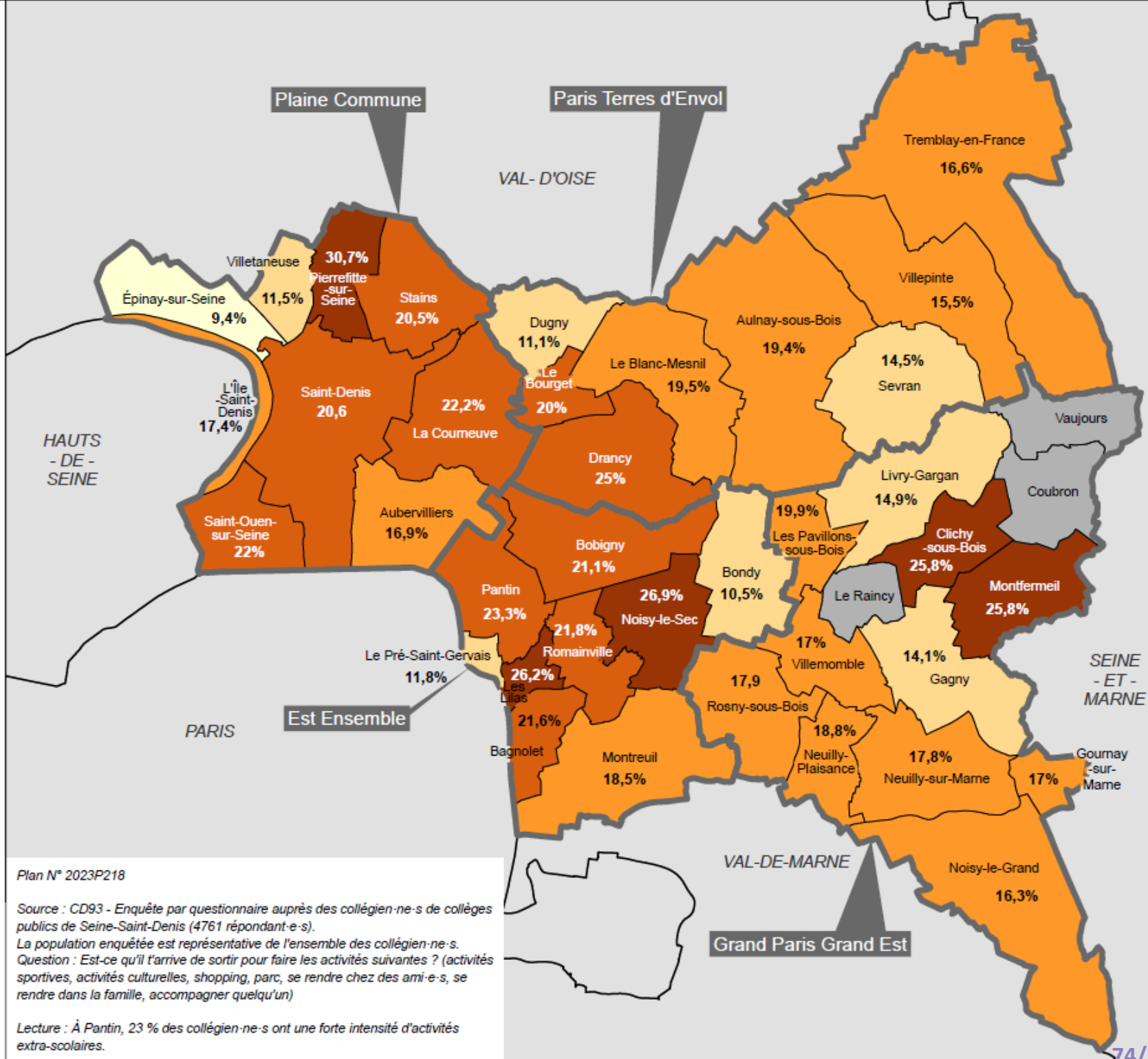


Communes avec un nombre de réponses non significatif

Établissements Publics Territoriaux de la Métropole du Grand Paris



- DTCM -
Service de la Géomatique et l'Information Géographique
Septembre 2023



Plan N° 2023P218

Source : CD93 - Enquête par questionnaire auprès des collégien·ne·s de collèges publics de Seine-Saint-Denis (4761 répondant·e·s).

La population enquêtée est représentative de l'ensemble des collégien·ne·s. Question : Est-ce qu'il t'arrive de sortir pour faire les activités suivantes ? (activités sportives, activités culturelles, shopping, parc, se rendre chez des ami·e·s, se rendre dans la famille, accompagner quelqu'un)

Lecture : À Pantin, 23 % des collégien·ne·s ont une forte intensité d'activités extra-scolaires.

Objectifs et
revue de
littérature

Méthodologie

Résultats #1
Mobilités
scolaires et
extrascolaires

Résultats #2
Analyse
territoriale des
mobilités

Résultats #3
Ressources,
attentes et
freins à la
mobilité



Partie 3.1. Les ressources facilitant les mobilités

- La possession de moyens de déplacements
- L'abonnement à des titres de transports (Imagine R scolaire, tickets, etc.)
- Les mobilités familiales
- Ressources cognitives : le savoir-faire pour se déplacer dans l'espace public

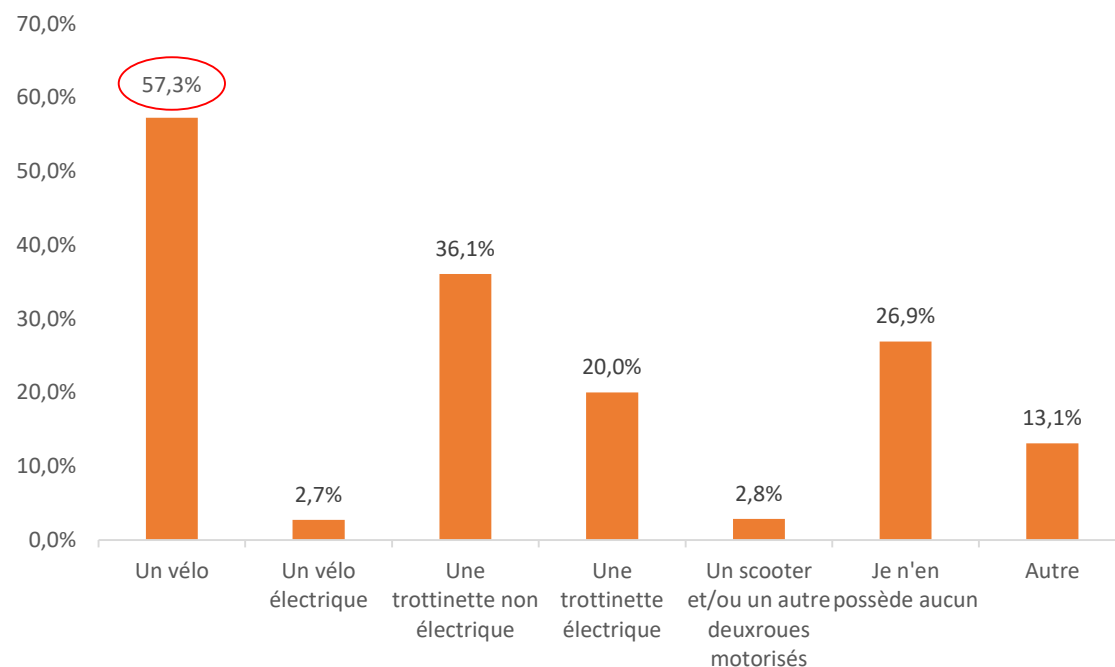


Partie 3.2. Les freins et attentes

- Les perceptions des modes de déplacement et les freins à la mobilité du point de vue des élèves
- Les perceptions des mobilités du point de vue des parents
- Les attentes et les souhaits d'amélioration à ce sujet

- Au total, selon les parents et élèves interrogé·e·s, 58% des collégien·ne·s possèdent un vélo non électrique. Hormis le vélo, les élèves ont mentionné fréquemment deux autres moyens de transports : 36% ont une trottinette non électrique et 20% possèdent une trottinette électrique.
- L'usage de moyens motorisés et électriques ne concerne qu'une minorité des collégien·ne·s : 2,7% ont un vélo électrique (2,7%) et 3% ont un scooter ou un autre deux roues motorisés (3%).
- Parmi les autres moyens de déplacements évoqués par 13% des élèves, 3% mentionnent le skateboard, 3% le roller et 30 élèves citent le hoverboard.
- Dans l'ensemble, **27% des élèves déclarent ne pas posséder de moyen de déplacement.**

Proportions d'élèves possédant des moyens de déplacements

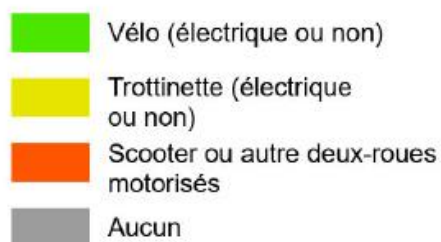


Note de lecture : 57,3% des répondants (collégiens) déclarent posséder un vélo

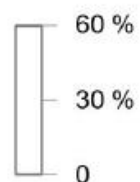
Remarque : il s'agit d'une question à choix multiples, le total n'équivaut pas à 100%.

La possession d'un vélo est davantage marquée dans la partie est du territoire: 62% des élèves résidant dans l'EPT Paris Terres d'Envol et 63% de ceux·celles résidant à Grand Paris Grand Est possèdent un vélo, alors qu'à Plaine Commune la proportion d'élèves s'élève à 49% et à Est Ensemble, elle est de l'ordre de 57%. De plus, c'est à Plaine Commune qu'on retrouve la plus grande proportion d'élèves n'ayant pas de moyens de déplacement, en comparaison avec les autres EPT.

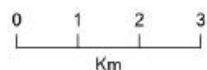
RÉPARTITION DES MOYENS DE DÉPLACEMENTS POSSÉDÉS PAR LES COLLÉGIEN·NE·S À L'ÉCHELLE DES EPT



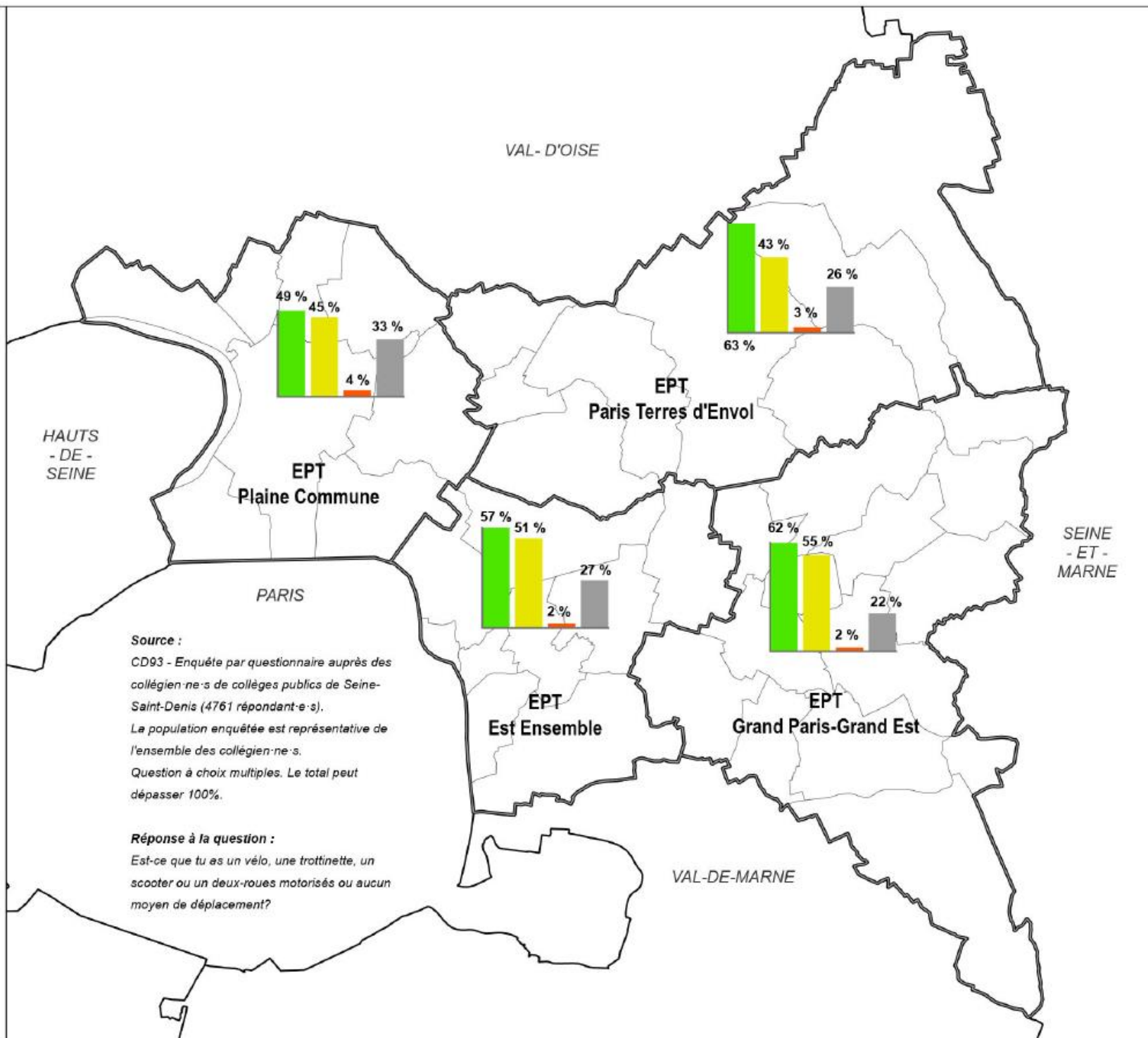
Pourcentage des moyens de déplacements



Plan N° 2023P190



- DTCM -
Service de la Géomatique et l'Information Géographique
06/09/2023



La possession d'un moyen de transport est influencée par des critères socio-démographiques. Les élèves n'ont pas accès aux mêmes ressources selon leur âge, leur genre et leur milieu social.

Age

En progressant au collège, les élèves ont moins de moyens de déplacements.

Ainsi, 63% des élèves de 6^{ème} ont un vélo (non électrique), contre 50% des élèves de 3^{ème}.

La différence entre les plus jeunes et les plus âgé·e·s est plus marquée pour les trottinettes non électriques, plus utilisées par les plus jeunes collégien·ne·s : 43% de élèves 6^{ème} ont une trottinette, contre 26% des élèves de 3^{ème}.

Enfin, 35% des élèves de 3^{ème} n'ont aucun moyen de déplacements contre 20% des élèves de 6^{ème}.

Genre

Ayant moins recours aux mobilités actives, **les collégiennes possèdent moins de moyens de déplacements.**

Cette différence est plus marquée pour le vélo. Il existe un écart de 8 points entre les filles (53% ont un vélo) et les garçons (61%).

Cette différence n'existe pas pour la trottinette non électrique : il existe un écart d'un point en faveur des filles dont 36% possèdent ce moyen de déplacement.

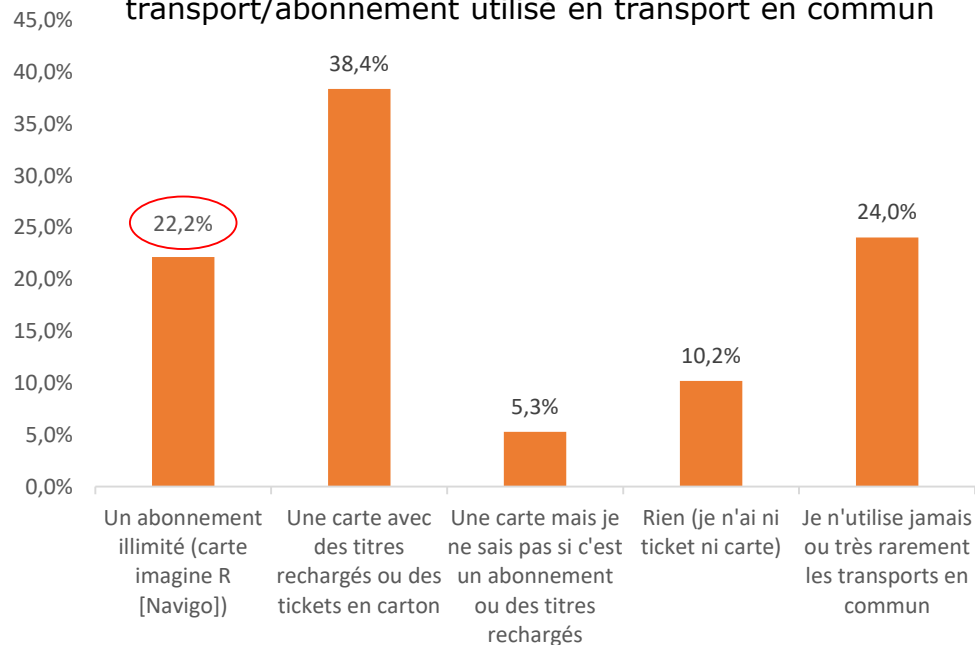
Ce sont 30% des collégiennes qui ne possèdent aucun moyen de déplacements, contre 24% des collégiens.

Milieu social

Il existe **un écart important selon la profession des parents** : 75% des enfants de cadres ont un vélo contre 52% d'enfants d'employé·e·s et 57% des enfants d'ouvrier·ère·s. Cet écart est encore plus fort pour la possession de la trottinette non électrique : 59% des enfants de cadre contre 30% des enfants d'employé·e·s possèdent ce moyen de déplacement. Les élèves des milieux moins aisés ont moins de ressources à disposition : 30% des enfants d'employé·e·s n'en possèdent pas, contre 11% d'enfants de cadres.

- Selon les deux questionnaires, la majorité des élèves utilise des cartes avec des titres rechargés ou des tickets individuels : il s'agit de 38% des réponses des élèves et 51% des celles des parents. L'usage d'un abonnement Imagine R concerne 22% des élèves et 24% selon le questionnaire des parents répondant pour leurs enfants.
- Pour 20% des élèves et 24% des parents, les transports en commun ne sont jamais utilisés. Enfin, 10% des élèves et 5% des parents ont affirmé que leurs enfants n'ont pas recours à un titre de transports.
- Dans le questionnaire parents, parmi ceux ayant abonné leurs enfants à Imagine R, la moitié n'a bénéficié d'aucune aide, alors que près du quart a bénéficié d'une autre type de subvention que l'aide départementale accordée aux boursier·ère.s (19%) et aux élèves de 3^{ème} (9%).

Proportion d'élèves détenteur·rice·s d'un titre de transport/abonnement utilisé en transport en commun



Note de lecture : question simple, 22,2% des répondants (collégiens) déclarent utiliser un abonnement illimité (carte Imagine R) pour emprunter les transports en commun

% des parents d'élèves abonné·e·s à Imagine R ayant reçu une subvention pour cet abonnement

	Effectifs	%
Oui, une aide pour les boursier·ère-s	138	19%
Oui, une aide pour les élèves de 3 ^{ème}	63	9%
Oui, une autre subvention	168	23%
Non, je ne bénéficie d'aucune aide pour cet abonnement	366	51%
Effectif question	723	

N= 723

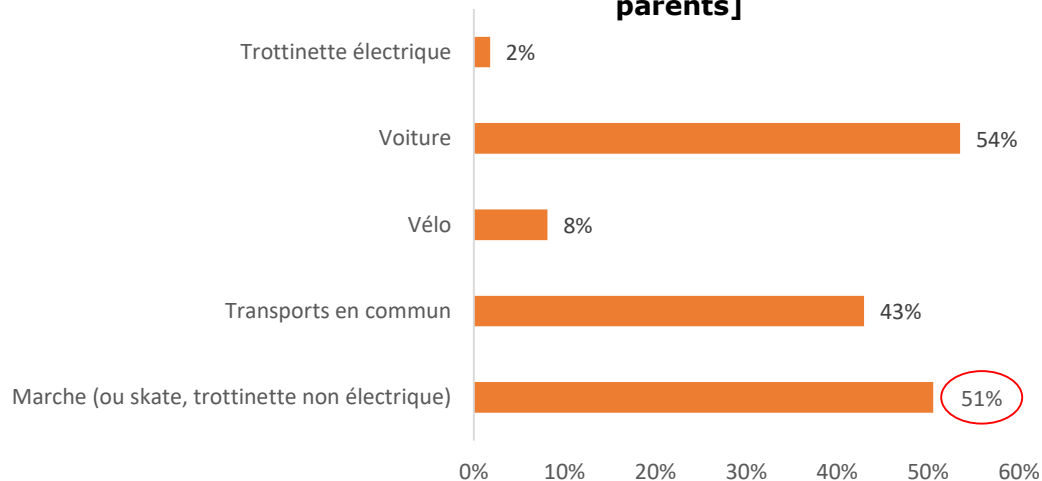
Note de lecture : 19% des répondants (les parents) déclarent bénéficier d'une aide pour l'abonnement Imagine R de leur enfant boursier·ère
Remarque: questionnaire des parents

- **Selon les parents interrogé·e·s, 24% des élèves ont un abonnement Imagine R, alors que 21% des élèves déclarent avoir une carte Imagine R.** Dans l'enquête, la proportion des abonné·e·s est supérieure à celle identifiée à travers les données de la base d'abonné·e·s Comutitres (8%). Cela peut s'expliquer par un biais de représentativité, les répondant·e·s à l'enquête ayant plus souvent recours à l'abonnement pour les enfants. Ainsi, les répondant·e·s seraient des parents, mais aussi des élèves, qui expriment davantage un intérêt au sujet des mobilités.
- **Parmi les critères socio-démographiques, la classe ou l'âge ont un rôle central.** En grandissant, les collégien·ne·s ont davantage recours à l'abonnement Imagine R, en lien avec l'aide départementale accordée en 3^{ème}. Ainsi, 27% des élèves enquêté.e.s de 3^{ème} ont l'abonnement Imagine R, contre 20% des élèves en 6^{ème}. L'utilisation de transports publics et l'acquisition d'une expérience à se déplacer dans l'espace public est ainsi facilitée par l'aide publique à un âge où l'autonomie représente un enjeu important dans la vie des élèves.
- L'effet du milieu social et du genre sur les mobilités des élèves semble atténué par l'existence d'aides départementales et des bourses de l'Education nationale. Les enfants de cadres, d'ouvrier·ère·s et d'employé·es ont plus d'abonnement Imagine R que les enfants des parents exerçant des professions intermédiaires (respectivement 24%, 22% et 20% contre 17%). Enfin, il existe peu de différences selon le genre dans l'accès à cette ressource (deux points seulement en faveur des collégiens).
- **L'abonnement Imagine R dépend notamment de la connaissance de dispositifs d'aide.** Au total, 65,5% des parents interrogés déclarent ne pas être informé·e·s des aides pour l'abonnement Imagine R. Par ailleurs, l'appartenance à un milieu aisé peut contribuer à une meilleure connaissance des aides existantes : ainsi, 39% des parents cadres connaissent les aides à la mobilité contre 29% des parents ouvriers et 35% des parents employés.

- Selon les parents, lors des déplacements familiaux, les deux moyens de déplacements les plus fréquents sont la voiture (54%) et la marche, en incluant le skate et la trottinette non électrique (51%). Ce regroupement des modalités « actives » avec la marche, a été réalisé uniquement pour cette question partant de l'hypothèse que ces pratiques (skate et trottinette) sont généralement utilisées seul·e·s ou avec des ami·e·s. Ensuite, les parents ont évoqué les transports en commun (43%). Enfin, le vélo a été mentionné par 8% des parents et la trottinette électrique par 2%.
- Parmi les 245 parents ayant choisi le vélo comme moyen de déplacement « favori », 12% utilisent le vélo électrique, alors que **la majorité (88%) utilise un vélo non électrique**. Pour la majorité (93% des réponses) il s'agit d'équipement familial et pour 7% d'un vélo en location.
- Dans la grande majorité des cas, **94% des parents ont indiqué avoir appris à leurs enfants l'utilisation du vélo**. Il existe un léger écart de cet apprentissage selon le genre et une **différence plus marquée selon le milieu social**: 3,4% des enfants de cadres n'ont pas appris à faire du vélo, contre 4,6% des enfants d'ouvriers et 6,2% des enfants d'employés.

Réponses (en %) à la question:

Habituellement, pour vos activités familiales, quels sont les modes de déplacement que vous choisissez le plus pour vous rendre à deux kilomètres de chez vous ? [questionnaire des parents]



N=3017

80%
des familles
possèdent une
voiture selon les
parents et
élèves
interrogé·e·s

Note de lecture : 51% des répondants (les parents) déclarent utiliser la marche comme mode de déplacement pour se rendre à 2 km. **Remarque**: il s'agit d'une question à choix multiples, deux réponses étaient possibles. Le total ne peut être équivalent à 100%.

- La majorité des élèves se sentent capables, d'aller à un endroit qu'ils·elles ne connaissent pas, de lire un plan (69 % des élèves), de demander des informations sur le chemin à des personnes inconnues (68 %) et d'utiliser un smartphone pour s'orienter (89 %). La capacité des élèves à réaliser une de ces actions progresse avec leur niveau de classe au collège. Ces réponses sont globalement assez similaires à celles des parents interrogé·e·s sur la capacité de leur enfant.
- Les enfants de cadres déclarent plus souvent se sentir capable de lire un plan (76 % contre 69 % de l'ensemble des élèves ayant répondu à la même question).
- Les enfants d'employé·e·s déclarent moins souvent être capables de demander des informations sur le chemin à des personnes inconnues (63 % contre 68 % de l'ensemble des élèves ayant répondu à la même question).
- Alors que les adolescentes se sentent plus capables que les adolescents d'utiliser leur smartphone pour s'orienter, elles sont toutefois moins nombreuses à se sentir capable de lire un plan (65 % d'entre elles contre 73 % des garçons ayant répondu à la même question) et de demander leur chemin (64 % des filles contre 72 % des garçons). **Ce dernier élément peut être interprété comme une stratégie d'évitement, en lien avec l'anticipation d'un risque dans l'espace public** (Oppenchain, 2013).
- Confronté·e·s à la même question, les parents de collégien·ne·s pensent plus souvent que leur enfant est capable de demander son chemin (70% contre 63 % des parents de collégiennes).

- En lien avec les résultats de la partie précédente, les usages concernant les mobilités des collégien·ne·s sont impactés par une inégalité de répartition des ressources de mobilité selon le genre, le milieu social, la classe et le territoire.
- Ainsi, on constate que les collégiennes, les élèves plus âgé·e·s et les élèves issu·e·s des milieux moins aisés ont moins accès aux ressources permettant une mobilité active (vélo, trottinette).
- Dans leur vie quotidienne, les familles privilégient principalement l'usage de la marche et de la voiture, puisque la majorité des familles en dispose (80%). Bien que les parents affirment avoir appris à leurs enfants l'usage du vélo, son utilisation reste restreinte lors des déplacements familiaux: 8% des parents déclarent utiliser le vélo lors de ces déplacements.
- Les collégiennes sont impactées par une inégalité de ressources liées à la mobilité: elles ont moins accès à un vélo que les garçons. De surcroît, leur socialisation ne leur permet pas autant que les garçons de disposer des codes de repérage dans l'espace public. Ainsi, elles maîtrisent moins la lecture d'un plan que les garçons, et elles sont plus nombreuses à se repérer grâce à un GPS.
- Enfin, le fait que les filles demandent moins des informations à des inconnu·e·s que les garçons peut être interprété comme une stratégie d'évitement des risques, en lien avec la socialisation à un comportement davantage contrôlé pour les filles.



Partie 3.1. Les ressources facilitant les mobilités

- La possession de moyens de déplacements
- L'abonnement à des titres de transports (Imagine R scolaire, tickets, etc.)
- Les mobilités familiales
- Ressources cognitives : le savoir-faire pour se déplacer dans l'espace public



Partie 3.2. Les freins et attentes

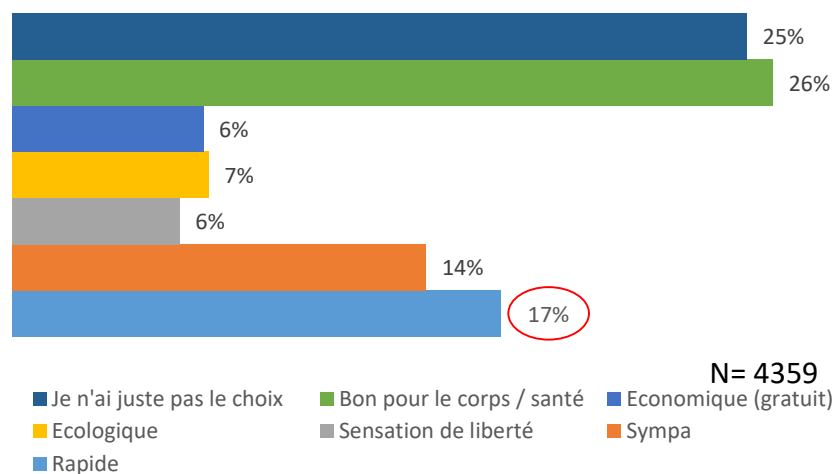
- Les perceptions des modes de déplacement et les freins à la mobilité du point de vue des élèves
- Les perceptions des mobilités du point de vue des parents
- Les attentes et les souhaits d'amélioration à ce sujet

Les perceptions des élèves (1/2)

Entre contraintes et recherche d'un espace ludique et de liberté à travers les mobilités actives (hors marche)

- **Un quart des élèves répondant pour la marche, la qualifie comme étant une contrainte**, alors qu'un autre quart la qualifie de « bénéfique pour la santé ». Par ailleurs, la qualité « santé » a également été attribuée par 15% des répondant·e·s pour le vélo.
- **La contrainte est moins exprimée pour la trottinette et le vélo** que les élèves apprécient comme étant ludiques : 27% des élèves répondant·e·s pour cette option ont qualifié la trottinette et le skate de « sympa », contre 20% des réponses pour le vélo, et 14% pour la marche.
- La rapidité des déplacements est fréquemment mentionnée pour les mobilités actives contrairement à l'attribut « économique » : ainsi, la majorité des répondant·e·s à l'option trottinette électrique (65%) qualifie ce moyen de transport de rapide, et 11% d'économique. Enfin, les mobilités actives ont été davantage associées à une recherche de liberté que la marche (10-12% des répondant·e·s pour la mobilité active, contre 6% des répondant·e·s pour la marche).

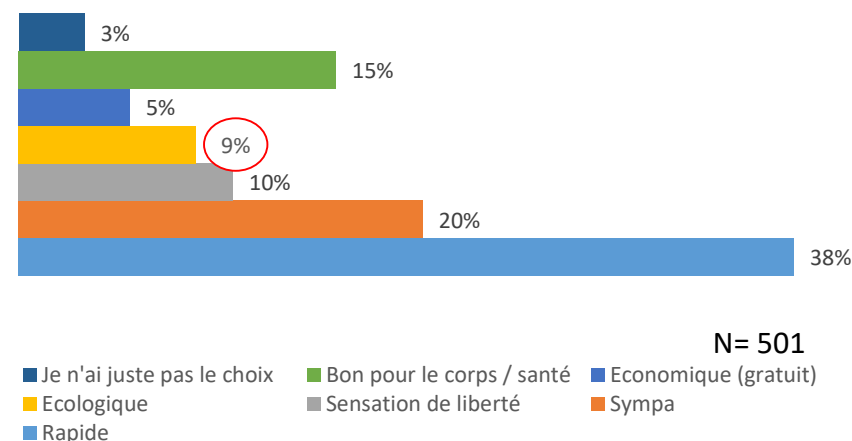
Qualification de la marche par les collégien-ne-s (en %)



Note de lecture : 17% des élèves répondants à la question « Qu'est-ce qui qualifie le mieux ce trajet, selon toi, avec ce mode de transport : la marche ? » ont choisi « Rapide » ; Question simple : un seul choix par mode de transport est possible.

Remarque : L'analyse exclut les 401 réponses manquantes. Les réponses manquantes se rapportent aux personnes n'ayant pas choisi cette modalité de déplacement.

Qualification du vélo par les collégien-ne-s (en %)

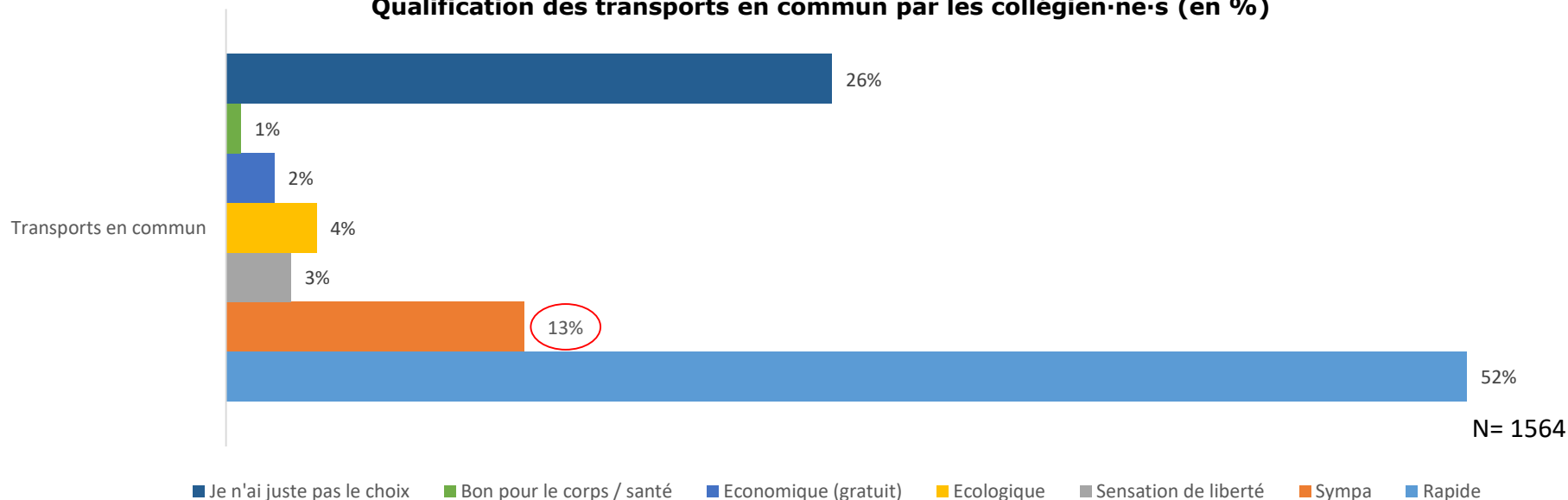


Note de lecture : 9% des élèves répondants à la question « Qu'est-ce qui qualifie le mieux ce trajet, selon toi, avec ce mode de transport : le vélo ? » ont choisi « écologique » ; Question simple : un seul choix par mode de transport est possible.

Remarque : L'analyse exclut les 4259 réponses manquantes, des élèves n'ayant pas choisi l'option vélo.

- Parmi les trois moyens de déplacement illustrés dans le tableau, ce sont les transports en commun et la voiture qui ont rassemblé le plus grand nombre de réponses de la part des élèves : respectivement 1 564 et 1 484, contre 95 réponses pour le scooter et les autres deux roues motorisées, moins utilisés par les élèves.
- Comme pour les mobilités actives, les élèves utilisent davantage l'attribut « rapidité » pour qualifier les déplacements en voiture (75% des réponses) et en transports en commun (52%).
- **Les trajets réalisés en transports en commun sont qualifiés contraignants par 26% des répondant-e-s à cette modalité contre 8% des répondant-e-s pour la voiture et 6% pour le scooter ou les deux autres roues motorisés.** Ce dernier mode de déplacement est caractérisé par 18% des répondant-e-s comme porteur d'une sensation de liberté.
- Enfin, sur les modes de transports motorisés, sans surprise, une minorité d'élèves a choisi la réponse écologique, économique et « bon pour la santé ».

Qualification des transports en commun par les collégien-ne-s (en %)



Note de lecture : 13% des élèves répondants à la question « Qu'est-ce qui qualifie le mieux ce trajet, selon toi, avec ce mode de transport : les transports en commun ? » ont choisi « sympa »; Question simple : un seul choix par mode de transport est possible.

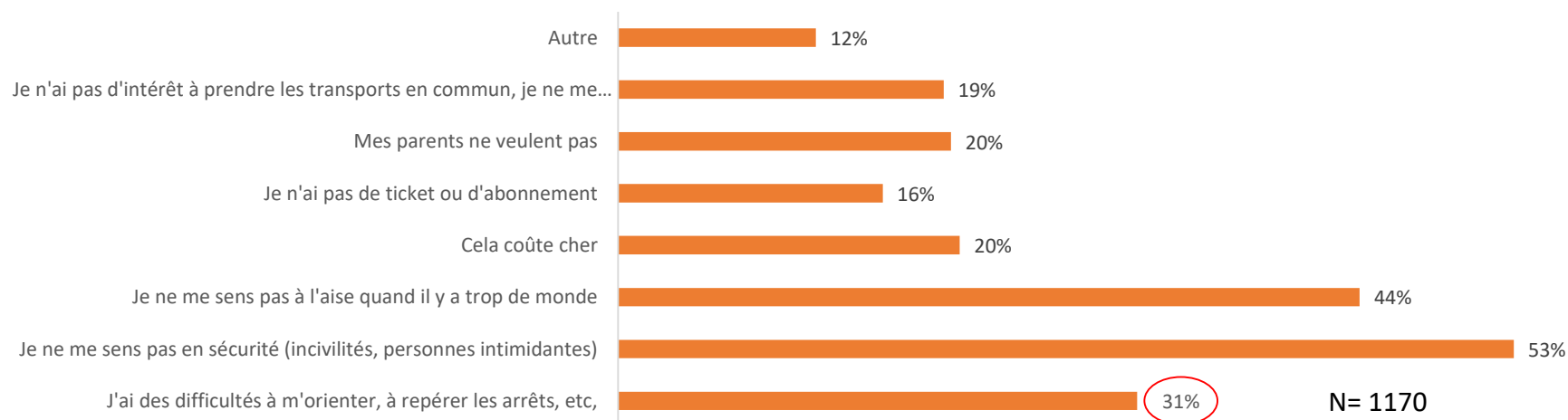
Remarque: l'analyse exclut les 3 196 réponses manquantes, se rapportent à ceux et celles n'ayant pas choisi les transports en commun comme mode de déplacement.

Les freins aux déplacements du point de vue des élèves (1/4)

L'insécurité, le frein principal des déplacements des élèves en transports en commun et à pied

- Tandis que 65% des réponses des élèves ne font pas état de difficultés lors des déplacements, 25% des réponses témoignent des inquiétudes concernant les déplacements en transports en commun, 13% à pied et 8% à vélo.
- Au total, 1170 élèves ont déclaré avoir des inquiétudes en transports en commun. Ce sont davantage les collégiennes qui mentionnent ces inquiétudes liées à ce mode de transport : près de 30% des collégiennes contre 20% des garçons.
- Parmi les freins évoqués par l'ensemble des élèves, **les inquiétudes liées à la sécurité** sont souvent mentionnées : 53% des répondant·e·s à la question sur les freins en transports en commun évoquent un sentiment d'insécurité face à des incivilités et la présence de personnes intimidantes, et 44% ne se sentent pas à l'aise en promiscuité avec des inconnus. Par ailleurs, l'insécurité est mentionnée également comme un frein aux déplacements à pied, pour 46% des élèves.
- **Le sentiment d'insécurité ressenti dans le quartier de résidence conduit une partie des élèves à réaliser leurs activités loin de leur domicile.** En effet, 23 % des élèves qui déclarent ne pas marcher pour réaliser leur déplacement pour des raisons de sécurité ont des activités en dehors de leur ville de résidence, alors qu'ils sont 16 % parmi tous les élèves ayant répondu à l'enquête.
- Les difficultés d'orientation représentent également un frein pour les déplacements des élèves pour ce dernier mode (31%). Viennent ensuite, le coût que représentent les transports en commun pour 20% des élèves et pour 16%, le fait de ne pas avoir de ticket ou d'abonnement.

Les freins aux déplacements en transports en commun selon les élèves (en %)



Note de lecture : 31% des répondants (collégien·ne·s) déclarent que la difficulté à s'orienter est la principale raison qui les empêche d'emprunter les transports en commun.

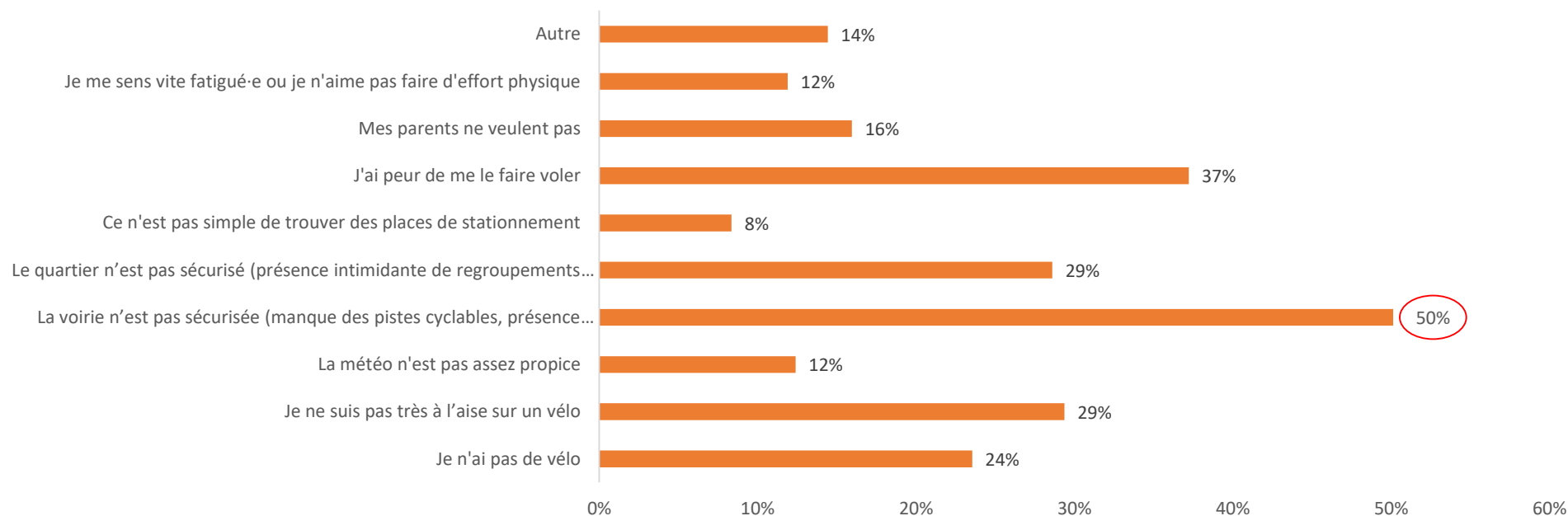
Remarque: il s'agit d'une question à choix multiples, le total ne peut être égal à 100%.

Les freins aux déplacements du point de vue des élèves (2/4)

Les freins à l'usage du vélo selon les élèves

- Ce sont principalement les difficultés liées à la sécurité de la voirie qui sont mentionnées par la moitié des répondant·e·s à la question sur les freins à l'usage du vélo. Comme pour la marche et les transports en commun, l'insécurité face au risque de vol (37%) ou la présence des personnes intimidantes (29%) sont mises en avant par les élèves concerné·e·s par la question.
- Le problème de la maîtrise du vélo concerne 29% des répondant·e·s, comme l'absence d'un vélo (24% des répondant·e·s).
- Enfin, le refus des parents est mentionné par 16% des répondant·e·s. L'analyse des réponses des parents montre que leur choix dépend du genre de leur enfant. **Ainsi, près de la moitié des parents répondant·e·s sont défavorables à l'usage du vélo par leur fille contre 40% des parents répondant pour leur garçon.**

Les freins aux déplacements en vélo selon les élèves (en %)



N=395

Note de lecture : 50% des répondant·e·s (collégien·ne·s) déclarent que le fait que la voirie soit non sécurisée est la principale raison pour laquelle ils ne pratiquent pas le vélo.

Remarque: il s'agit d'une question à multiples choix, le total ne peut être égal à 100%.

Les freins aux déplacements du point de vue des élèves (3/4)

Témoignages des collégien·ne·s sur les freins aux déplacements

Les élèves avaient la possibilité de s'exprimer sur les difficultés rencontrées lors de leurs déplacements à travers un champ de texte libre. Ainsi, 52 élèves ont ajouté des précisions sur les freins à l'usage du vélo, 92 pour les déplacements à pied et 106 pour les transports en commun.

En lien avec les résultats précédents, les thèmes récurrents dans ce champ du questionnaire regroupent des considérations liées au temps de trajet ou à la distance, à la peur d'un vol, d'un accident ou à la présence de personnes malveillantes, à des problèmes de voirie (présence de travaux, problème de stationnement) et à des considérations liées à la santé et au handicap.

Les freins au vélo exprimés par les élèves (champs libre)

Freins évoqués à l'usage du vélo par les collégien·ne·s	Effectifs
Considérations de santé (handicap, maladie)	5
Préférence personnelle (je préfère une autre modalité de transport)	3
Pas de temps/distance trop longue	6
Environnement inadapté (stationnement, état des routes, présence des travaux)	7
Je n'ai pas appris à faire du vélo	8
Peur d'un accident et sentiment d'insécurité	7
Absence de moyens (pas de vélo, pas d'endroit pour le stocker, vélo abîmé et non réparé)	4
Autre	11
Total	52

Note de lecture: 8 élèves sur 52 disent que le fait de ne pas avoir appris à faire du vélo représente un frein à la pratique du vélo.
Réponse à la question: « Quelles sont les raisons principales qui peuvent t'empêcher de te déplacer à vélo? (réponse à autre=, champs qualitatif).

Au total, 8 élèves sur 52 témoignent n'avoir jamais appris à faire du vélo (15%). Ensuite, 8 élèves évoquent la peur d'un accident (peur de tomber), ou de vol de leur vélo. Le handicap ou des considérations de santé ont été évoquées par 5 élèves comme une contrainte. De même, 7 évoquent des problèmes de stationnement, des routes difficiles, et la présence des travaux comme freins à la pratique du vélo.

Enfin, 4 élèves ont évoqué une absence de moyens: soit ils·elles ne disposent pas d'un vélo praticable (certains ont un vélo endommagé), soit ces élèves n'ont pas un espace de stockage à leur domicile. Ces derniers motifs reflètent l'enjeu lié à l'entretien à long terme de ces moyens de déplacements, ce qui peut être coûteux pour les familles.

Les freins aux déplacements du point de vue des élèves (4/4)

Témoignages des collégien·ne·s sur les freins aux déplacements en transports en commun

Dans un premier temps, la moitié des réponses porte sur les problèmes de transports, et surtout sur les délais d'arrivée et la peur des élèves d'être en retard à leur destination. Dans un deuxième temps, les élèves évoquent l'inconfort ressenti lors des trajets (le fait d'être contraint de partager un espace avec une forte promiscuité avec des inconnu·e·s). En troisième lieu, la peur est mentionnée par 7 élèves qui évoquent une crainte d'agression ou de la présence des personnes intimidantes. Le handicap n'est ici pas du tout mentionné par les élèves.

Mots les plus utilisés par les élèves pour qualifier les freins aux déplacements en transports en commun

Freins évoqués à l'usage des transports par collégien·ne·s	Effectifs
Inconfort (trop de monde, bousculade, pas de place assise, problème d'hygiène)	14
Peur	7
Préférence personnelle (je préfère une autre modalité de transport)	5
Problème de transport (retards, grèves, travaux)	52
Absence de moyens	2
Autre	26
Total	106

Note de lecture: 14 élèves sur 106 mentionnent l'inconfort comme un frein au déplacement en transports en commun.
Réponse à la question: « Quelles sont les raisons principales qui peuvent t'empêcher de te déplacer en transports en commun ? (réponse à autre=, champs qualitatif).



N = 106

- Dans l'ensemble, 9 parents sur 10 déclarent que le quartier où elles·ils habitent est "assez favorable" ou "très favorable" au déplacement à pied de leurs enfants ; 8 sur 10 apprécient l'usage des transports en commun comme étant assez ou très favorable. En revanche, cette proportion baisse pour les déplacements à vélo ou à trottinette (6 parents sur 10).
- Les réponses reflètent une perception du risque plus marquée chez les parents que chez les élèves. Ainsi, 72% des parents défavorables aux déplacements en transports en commun considèrent que les transports en commun sont risqués pour leurs enfants, contre 53% des élèves ayant identifié des freins à l'usage des transports en commun.
- Les parents défavorables à l'usage du vélo par leurs enfants mentionnent des problèmes liés à la voirie (67%) ainsi que l'insécurité du quartier (39%). Pour rappel, les enfants ayant identifié des freins à l'usage du vélo ont mentionné la voirie comme un frein dans 50% des réponses. En comparaison avec les parents, la proportion des élèves identifiant les freins qui mentionnent l'insécurité est plus faible (29%). Enfin, pour 29% des parents opposé·e·s à l'usage du vélo, le frein est d'ordre matériel, car leur enfant ne dispose pas d'un vélo, et pour 10% il s'agit d'un problème de maîtrise de l'usage du vélo.
- De la même façon, les parents, plus que les enfants, mettent en avant l'état de la voirie et de la sécurité dans le quartier comme freins aux déplacements des enfants à pied. Ainsi, 64% des parents considèrent que le quartier n'est pas sécurisé pour la marche contre 46% des élèves ayant identifié l'insécurité du quartier comme un frein à la marche.

Les perceptions des mobilités du point de vue des parents (2/3)

Des approches moins favorables aux déplacements pour les plus jeunes et pour les adolescentes

- Les perceptions des parents évoluent avec l'âge des enfants : elles ont plus tendance à être favorables aux déplacements des enfants plus âgé·e·s, quel que soit le mode de déplacement. Par ailleurs, ce changement est davantage confirmé pour les déplacements en transports en commun : en 6^{ème}, 65% des parents sont favorables aux déplacements en transports en commun, contre 90% des parents d'élèves de 3^{ème} interrogé·e·s.
- L'effet du genre apparaît dans des proportions plus faibles pour les parents favorables aux déplacements des filles à pied, à vélo et à trottinette. Cependant, cet effet est moins présent pour les transports en commun (un écart de deux points en faveur des parents répondant pour les garçons). Il existe un écart de 4 points chez les parents moins favorables aux déplacements de leur fille à pied que les parents répondant pour leurs garçons. L'écart est plus élevé (9 points) concernant le vélo: 51% des parents étaient favorables aux déplacements à vélo pour leur fille, contre 60% des parents répondant pour leur garçons.

Propos d'un parent, défavorable aux déplacements de son fils à pied :

« Il n'a que 11 ans et il n'est pas à mes yeux encore à 100% autonome et surtout la sécurité reste à désirer dans certains endroits ».

Propos des parents défavorables aux déplacements en vélo :

« Je ne suis pas rassurée de le laisser seul sur son vélo sans surveillance. Il est encore trop jeune, le trafic est plutôt dense voir dangereux et le comportement des automobilistes ne me rassure pas non plus ».

« Je trouve cela dangereux de laisser son enfant faire du vélo pour aller au collège. Les enfants ne connaissent pas le code de la route et les automobilistes sont dangereux ».

Propos d'un parent défavorable au déplacement de sa fille en transport en commun :

« Je suis défavorable par crainte qu'elle soit confrontée à des personnes mal intentionnées, déséquilibrées ou violentes comme c'est mon cas de temps à autre. Pour l'avoir testé, le bouton SOS du tramway T4 est inefficace en cas de problème, il n'y a aucune réponse, l'alerte 3117 n'apporte pas non plus d'aide quand on appelle. Je ne veux pas qu'elle ait de problèmes et se trouve sans solution ».

Remarque : champ libre, questionnaire parents.

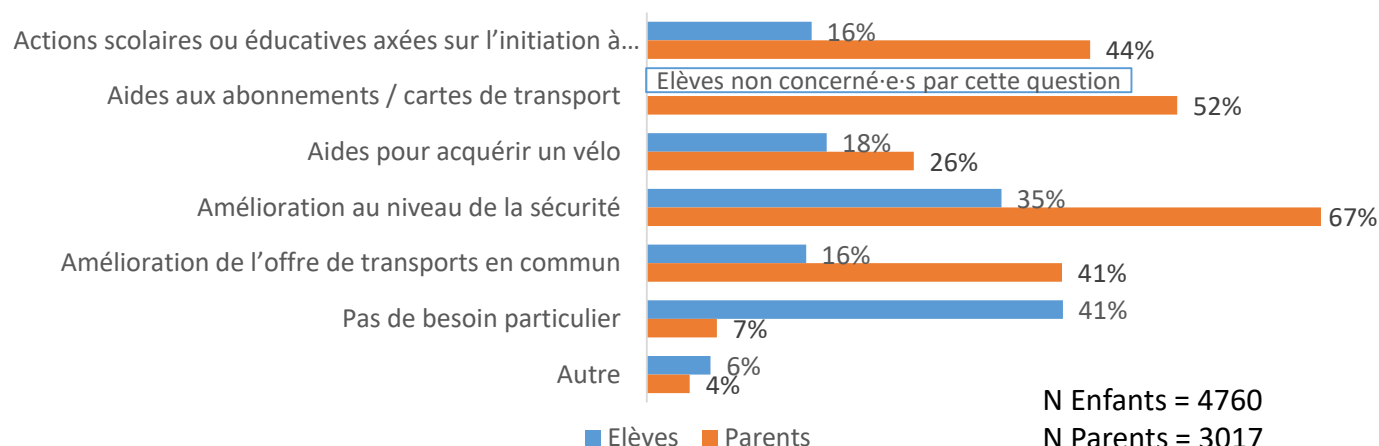
- Les perceptions des parents quant aux déplacements en transports en commun varient fortement selon les catégories socio-professionnelles. En revanche, cela n'est pas le cas pour la marche.
- Ainsi, 32% des parents cadres estiment que leur quartier est favorable aux déplacements en transports en commun contre 43% des ouvriers et 47% des employés. De même, 16% des cadres estiment que leur quartier est favorable aux déplacements en vélo et en trottinette contre 27% des ouvrier·ère·s et des employé·e·s. Cette différence selon la catégorie socio-professionnelle des parents pourrait indiquer que les parents des milieux aisés sont plus exigeant·e·s quant aux dispositifs de mobilité existants.
- De même, les cadres et professions intermédiaires sont moins favorables au vélo que les parents employé·e·s et ouvrier·ère·s : 26% des cadres et 24% des professions intermédiaires se disent « tout à fait favorables » à l'usage du vélo par leurs enfants pour se rendre aux activités extra-scolaires, contre respectivement 29% des ouvrier·ère·s et 32% des employé·e·s. Ces résultats sont similaires pour l'usage des trottinettes : 7% des cadres sont tout à fait favorables à l'usage des trottinettes par leurs enfants contre 15% des employé·e·s et 17% des ouvrier·ère·s. En revanche, ces perceptions ne se reflètent pas forcément dans les pratiques des élèves: ce sont les enfants de cadres qui pratiquent davantage les mobilités actives comme le vélo et la trottinette (18%) que les enfants d'autres catégories (10% pour les enfants d'employé·e·s, 12% des enfants des parents en profession intermédiaire et 13% pour les enfants d'ouvrier·ère·s.)
- Cette différence s'inverse lorsqu'on observe les réponses des parents concernant la marche : 75% des cadres y sont très favorables contre 58 à 60% des parents employé·e·s et ouvrier·ère·s.

Les attentes des jeunes et des parents pour améliorer les déplacements (1/2)

Le besoin de sécurité ressort comme la préoccupation première, suivi des aides

- Il existe une différence significative entre les attentes exprimées par les parents et celles mentionnées par les élèves : 41% des élèves n'ont pas exprimé de besoin particulier pour améliorer leurs déplacements, contre seulement 7% des parents dans ce cas.
- Si les élèves et les parents s'accordent sur le besoin d'améliorer la sécurité, les parents semblent davantage préoccupé·e·s par ce point : 67% des réponses des parents évoquent ce besoin, contre 35% des réponses des élèves (1 666 élèves ont choisi cette réponse).
- L'enquête auprès des collégien·ne·s montre à nouveau que l'évaluation de la sécurité varie en fonction du genre : les adolescentes ont plus souvent cité le besoin d'améliorer la sécurité que les adolescents (41% d'entre elles contre 30% des garçons).
- Les attentes concernant les aides pour les abonnements occupent la 2^{ème} place des réponses des parents (52% des répondant·e·s). Qu'ils soient exprimés par les collégien·ne·s ou par les parents, les besoins en matière d'aides financières progressent avec le niveau de classe de l'enfant.
- Globalement, le niveau des attentes exprimé par les parents de catégories employé·e·s et de professions intermédiaires est plus important que celui de parents appartenant à d'autres catégories socio-professionnelles.

Attentes des élèves et des parents pour améliorer les déplacements



Note de lecture : Question à choix multiples, 67% des parents interrogé·e·s pensent que leur enfant aurait besoin d'une meilleure sécurité des voies.

Remarque : le total n'est pas égal à 100% car il s'agit d'une question à choix multiples sans limite dans le nombre de choix possibles.

Les attentes des jeunes et des parents pour améliorer les déplacements (2/2)

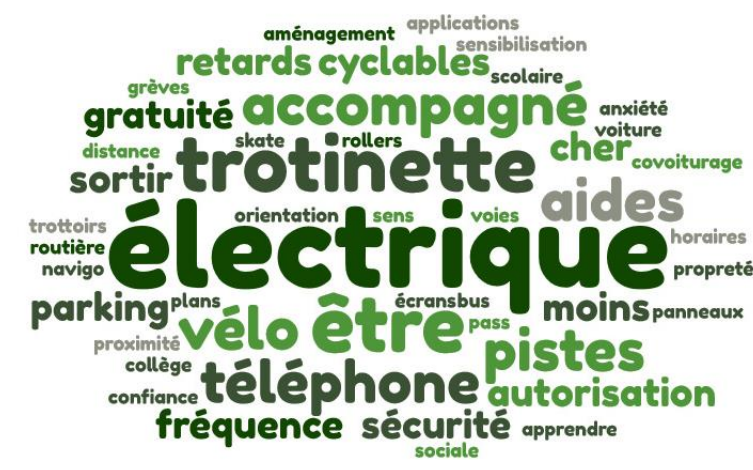
Un besoin de moyens de transports personnels et motorisés, et de sécurité

- Près de 240 élèves se sont exprimé·e·s sur leurs attentes dans le champ de texte libre dédié à cette question (6% des collégien·ne·s interrogé·e·s). Leurs souhaits portent pour plus d'un tiers sur le besoin d'avoir un moyen de transport individuel pour se déplacer, principalement une trottinette électrique ou un vélo. Ils évoquent également le besoin d'être accompagné·e et en sécurité. Le sujet de la réduction du coût des transports en commun est mentionné à travers la gratuité d'un abonnement Navigo et des aides pour les titres de transport.
- Une autre catégorie de besoin relève de la nécessité d'améliorer leur sens de « l'orientation », notamment à travers l'utilisation d'un smartphone, d'actions de formation ou encore des signalétiques pour mieux se repérer. Certain·e·s collégien·ne·s citent également le besoin de sécurisation de la pratique du vélo (besoin de pistes cyclables et de parkings à vélo sécurisés).
- Parmi les parents, 120 personnes ont exprimé des attentes pour leurs enfants à travers le champ de texte libre (soit 4% des parents interrogé·e·s). Le principal besoin cité, pour 6 parents sur 10, est celui d'améliorer la sécurité des biens et des personnes, dans les transports en commun et sur les voies publiques (rues, quartiers, villes). Les parents évoquent également le besoin d'avoir des pistes cyclables et des parkings à vélos sécurisés.

Mots les plus utilisés par les élèves à la question :

« De quoi aurais-tu besoin pour améliorer tes déplacements ?

Réponse : Autre »



N = 241

Conclusion

Conclusion 1 : quelles modalités de déplacements sont favorisées par les 11-15 ans ? (1/2)

Un choix des modes de transport fortement conditionné par la commune de résidence

Concernant l'ensemble des activités scolaires et extra-scolaires régulières, **les collégien-ne-s de la Seine-Saint-Denis réalisent leur déplacement en grande majorité en marchant** (77 %), en voiture (59 %), en transports en commun (57 %), et plus minoritairement en vélo, en trottinette ou en skate (35 %). Parmi les élèves qui prennent régulièrement les transports en commun pour se rendre au collège, le moyen de transport collectif le plus utilisé est le **bus** (89 %), puis viennent le tramway (16 %), le RER (9 %) et le métro (6 %).

Au niveau territorial, il est possible d'établir une typologie des mobilités scolaires et extra-scolaires concernant l'usage des modes de transport des élèves. En effet, **le département est structuré autour de zones géographiques qui déterminent des modalités de transport spécifiques**. Le choix des moyens de transport dépend ainsi beaucoup de la densité des réseaux de transport en commun et du type d'habitat existant entre le domicile des élèves et leur établissement (grands ensembles, immeubles, maisons, etc.).

On remarque une répartition des communes entre cinq catégories :

1. Dans le centre du département, la marche est la plus privilégiée par rapport aux autres moyens de transport (ex. Dugny, Clichy-sous-Bois)
2. A l'ouest du département, dans les communes pauvres, l'usage des transports en commun est surreprésenté par rapport à la moyenne départementale (ex. La Courneuve, Villetaneuse)
3. Toujours à l'ouest du département, dans les communes plus riches, les mobilités actives hors marche sont les plus élevées (ex. Pantin, Les Lilas)
4. Au centre, dans la partie sud du département, la voiture et les transports en commun (ex. Gagny, Romainville) sont les plus usités
5. A l'est du département, on observe une prédominance des mobilités en voiture (ex. Villepinte, Montfermeil)

En termes de mobilité scolaire, à l'échelle du département, les **trois quarts des collégien-ne-s déclarent être inscrit-e-s dans le collège le plus proche de leur domicile**. Pourtant, tous n'ont pas la même distance à parcourir pour s'y rendre. Les élèves en **REP+ ont relativement plus de chance d'être proches de leur collège**, notamment en raison de la présence plus importante de collèges REP+ dans les grands ensembles. Néanmoins, il existe des particularités liées aux villes et le **temps de trajet des collégien-ne-s varie significativement en fonction de la commune de résidence**. Ainsi, dans deux villes où les élèves sont majoritairement en REP+, seuls 6 % des élèves mettent moins de 5 minutes pour se rendre à leur collège, alors qu'à Bobigny, elles-ils sont 33 % dans le même cas.

Conclusion 1 : quelles modalités de déplacements sont favorisées par les 11-15 ans ? (2/2)

Des usages variés des modalités de transport fonction du milieu social

.....

Le quart restant des élèves sont en situation d'éloignement scolaire et utilisent près de 4 fois plus le bus que celles·ceux scolarisé·e·s dans le collège le plus proche (38 % contre 10 %). L'éloignement scolaire favorise en revanche un peu moins l'utilisation de la voiture que le bus. Par ailleurs, 73 % des élèves scolarisé·e·s dans le collège le plus proche font leur déplacement exclusivement à pied, alors qu'elles·ils sont 33 % à le faire pour celles·ceux qui en sont éloigné·e·s.

L'enquête confirme la présence **d'une inégalité dans l'accès et l'usage de mobilités actives (hors marche) et de la voiture** en fonction du profil socio-démographique et du fait de la sectorisation ou de la non-sectorisation des élèves. Les enfants des parents cadres et exerçant en professions intermédiaires, sont plus souvent non-sectorisé·e·s. D'une part, ces élèves sont plus nombreux·euse·s que les élèves inscrit·e·s sur leur secteur, à utiliser les mobilités actives hors-marche et à être accompagné·e·s en voiture. D'autre part, les élèves dont les parents sont employé·e·s et ouvrier·ère·s, plus souvent inscrit·e·s dans leur secteur, font plus recours à la marche pour se rendre au collège.

Enfin, pour la majorité des élèves, la marche occupe une place principale dans les déplacements scolaires : 82% des élèves citent la marche pour leur dernier trajet au collège. Toutefois, la prégnance de la marche dans le quotidien des élèves ne relève pas toujours d'un choix. Lorsque l'on demande aux élèves de qualifier les modalités de déplacements scolaires, un quart des élèves concerné·e·s ont considéré la marche comme une contrainte, contre 3% seulement des élèves répondant·e·s utiliser le vélo.

Conclusion 2: quel est le niveau d'usage des mobilités actives sur le département, hors marche ?

Les mobilités actives plus répandues parmi les élèves de milieux favorisés (1/2)

Les mobilités actives représentent un enjeu de politique publique à la fois dans les politiques publiques nationales et départementales (plan national vélo et marche 2023-2027, plan marche du Département de Seine-Saint-Denis). En raison de la prégnance de la marche, nous avons choisi de présenter séparément les autres modalités actives.

L'enquête montre que l'**usage de ces mobilités actives hors marche** est aujourd'hui minoritaire en comparaison aux autres modalités de déplacement. Dans l'ensemble, **12% des élèves enquêté-e-s utilisent le vélo (vélo ou vélo électrique), la trottinette (trottinette ou trottinette électrique) ou le skate pour se rendre au collège**. Pour les trajets scolaires, 8% des répondantes au questionnaire utilisent régulièrement un mode actif autre que la marche contre 16% des garçons. Pour leurs déplacements extra-scolaires, les jeunes se déplacent plus avec un moyen de déplacement actif lorsqu'ils-elles se rendent à une activité sportive, à un jardin public ou chez des amis. Ces usages sont moins fréquents pour les destinations plus éloignées comme les centres commerciaux, les activités culturelles ou la visite des proches.

La possibilité de se projeter dans l'usage de ces moyens de transport varie en fonction du profil social des jeunes. Au delà de la disponibilité des moyens, la socialisation des élèves, à travers les usages familiaux, joue un rôle principal dans le fait de rendre cet usage possible.

- Lors des déplacements familiaux, **8% des parents favorisent l'utilisation du vélo** et 2% utilisent la trottinette électrique. Les enfants des parents ouvrier·ère·s et employé·e·s possèdent nettement moins de moyens de mobilités actives que les enfants de cadres et s'engagent moins dans ces modalités de déplacement.
- **Pour les filles, on constate un usage moins répandu du vélo.** Cette inégalité s'explique non seulement par le fait que les filles possèdent moins ce moyen de déplacement, mais également par une posture parentale plus vigilante pour les filles que pour les garçons. Cet écart rejoint une tendance nationale, puisque près de 12 % des filles âgées entre 11 et 18 ans déclarent une pratique régulière du vélo, contre 31 % des garçons du même âge (ENTD, 2008).
- Les élèves plus âgé·e·s utilisent moins les mobilités actives que les jeunes à l'entrée au collège et ils-elles s'engagent plus souvent dans des déplacements en transports en commun.
- **Les villes où l'habitat pavillonnaire est répandu sont davantage concernées par l'usage des mobilités actives hors marche.** A l'ouest du département, cet usage dépend moins de la configuration du parc immobilier que de la situation économique des ménages. En effet, dans les communes les plus aisées, comme Les Lilas, Pantin ou encore le Pré-Saint-Gervais, sont présentes les plus fortes proportions d'élèves qui utilisent ces mobilités activités pour se rendre au collège ou à des activités extra-scolaires.

Conclusion 2 : Quel est le niveau d'usage des mobilités actives sur le département, hors marche ?

Les parents défavorables aux mobilités actives en raison d'une appréhension pour la sécurité de leurs enfants (2/2)

- Si la majorité (58%) des élèves possède un vélo, les réponses de certains élèves et parents, révèlent **une maîtrise limitée de ce moyen de transport**. En effet, la possibilité pour un·e jeune d'utiliser un mode actif en toute assurance dépend non seulement du fait de disposer du matériel, mais aussi d'avoir expérimenté avec un·e adulte un apprentissage à la fois théorique et concret. Il en va de même pour l'espace de stockage nécessaire et pour la possibilité d'entretenir et de réparer le moyen de déplacement au long terme. Ainsi, ce sont les élèves issu·e·s de milieux aisés et scolarisé·e·s dans des établissements non REP, qui utilisent davantage les mobilités actives. Cette utilisation implique l'existence de ressources matérielles, mais également symboliques, comme le temps et la disposition nécessaires pour l'apprentissage, ainsi que la possibilité de transmettre un savoir-faire concernant l'utilisation de ces mobilités.
- D'une vue globale, les parents enquêté.e.s sont en général **défavorables à la pratique des mobilités actives (hors marche)**, particulièrement pour les plus jeunes. Le frein principalement évoqué par les parents ainsi que par les élèves concerne l'état de la voirie.
- **Les attentes** dans ce domaine portent d'une part pour les parents, sur la sécurisation des routes pour la pratique du vélo, en termes de pistes cyclables et de parkings sécurisés pour les vélos. D'autre part, les élèves ont évoqué fréquemment le souhait de disposer d'un moyen de mobilité active, et particulièrement d'une trottinette électrique.

Conclusion 3 : dans quelle mesure les collégien·ne·s sont-ils·elles autonomes dans leurs déplacements ?

L'autonomie, un processus guidé par la stratégie des parents ou par la nécessité? (1/2)

- Selon l'enquête EGT de 2001 sur les mobilités en Île-de-France, un·e adolescent·e sur deux âgé·e de 11 à 14 ans est entièrement autonome (non accompagné·e par un·e adulte). Pendant un jour de semaine, à Paris, 63% sont autonomes contre 50% en petite couronne et 46% des jeunes résidant en grande couronne.
- D'après nos résultats, **58% des élèves enquêté·e·s en Seine-Saint-Denis sont autonomes** dans leurs trajets scolaires, en lien avec la proximité des établissements. Si ces chiffres se rapprochent des résultats de l'EGT, une comparaison n'est pas possible en raison des méthodologies différentes employées et de la période écoulée entre les deux enquêtes (2001 pour l'enquête EGT).
- Pour les activités extra-scolaires, **l'autonomie dépend du type d'activité et de la destination. Elle est plus limitée pour les trajets longs comme par exemple vers les centres commerciaux, où 83% des élèves concerné·e·s sont alors accompagné·e·s.**
- La forte densité des réseaux de transports en commun contribue à accroître l'autonomie des collégien·ne·s dans leur mobilités scolaires et extra-scolaires. En effet, **les élèves résidant dans des communes plus éloignées de Paris sont davantage accompagné·e·s par leurs parents**, ce qui est logiquement corrélé avec un usage plus intensif de la voiture, conduite par un parent. Néanmoins, dans certaines communes populaires limitrophes de Paris, on remarque un accompagnement plus important des parents, comme à Saint-Denis, à Saint-Ouen ou encore à Montreuil. On peut faire l'hypothèse que les familles de classes populaires laissent moins leurs enfants réaliser seul·e·s leur trajet pour des raisons de sécurité, réelle ou supposée. Le coût des transports et des mobilités actives en dehors de la marche peut aussi expliquer cette particularité.
- Par ailleurs, les réponses aux deux questionnaires (parents et élèves) montrent que l'appréhension vis-à-vis de la sécurité constitue un frein principal pour les mobilités, particulièrement pour les plus jeunes et pour les filles. Pour les transports en commun, les difficultés d'orientation représentent également un frein, ainsi que le coût des titres de transport.

Conclusion 3 : dans quelle mesure les collégien·ne·s sont-ils·elles autonomes dans leurs déplacements ?

L'autonomie, un processus guidé par la stratégie des parents ou par la nécessité? (2/2)

Pour résumer, l'acquisition de l'autonomie varie fortement selon le profil socio-démographique des élèves :

- 1. L'âge est une variable majeure. En grandissant, les élèves sont ainsi moins accompagné·e·s par un adulte lors des trajets scolaires et extra-scolaires, et elles·ils utilisent alors davantage les transports publics.**
- 2. Le genre est également une variable structurante de la mobilité et de l'autonomie des jeunes en Seine-Saint-Denis. Les filles n'ont pas la même expérience de l'autonomie, puisqu'elles sont davantage accompagnées lors de leurs trajets scolaires et extra-scolaires.** Ces inégalités s'expliquent par une plus forte appréhension des élèves et des parents à l'égard de la sécurité des filles lors de leurs déplacements. La forte préoccupation des parents s'exprime davantage par rapport aux voies publiques, que pour les transports en commun, en lien avec une insécurité ressentie dans leur quartier (présence de personnes intimidantes, présence de points de deal, etc.). De plus, les motifs des sorties des adolescentes sont différents : en raison de pratiques de socialisation différenciées, elles sont concernées davantage par les sorties culturelles et moins par les activités sportives, en comparaison des garçons.
- 3. L'expérience de l'autonomie concerne plus les jeunes issus de milieux défavorisés, moins accompagné·e·s en voiture que les enfants de cadres ou exerçant des professions intermédiaires, ainsi que les élèves des collèges non REP.** Plus que par choix éducatif des parents, cette autonomie « par défaut » peut être le résultat de l'absence de moyens : une composition familiale moins favorable à l'accompagnement, l'absence de véhicule et le manque de disponibilité. Par ailleurs, les collégien·ne·s dont les parents sont cadres sont également ceux et celles qui s'engagent dans des mobilités actives, encouragés à une expérience d'autonomie, grâce à l'existence de ressources parentales, matérielles et éducatives.

Conclusion 4 : une partie des collégien·ne·s est-elle sédentaire et si oui, dans quelle proportion ?

Les pratiques de mobilité sédentaires touchent un·e élève sur cinq

Près d'un cinquième des collégien·ne·s de la Seine-Saint-Denis n'a aucune activité extra-scolaire hebdomadaire. Sur l'ensemble des collégien·ne·s, un tiers a tendance à réaliser ses activités extra-scolaires, hebdomadaires ou non, proches de son domicile. Ces chiffres se rapportent à deux phénomènes distincts, néanmoins relativement corrélés entre eux : **le faible niveau d'activités en dehors du domicile renvoie à l'inertie d'une partie des élèves, tandis que la réalisation d'activités dans le quartier ou dans la ville de résidence fait référence à l'autochtonie.** Ces deux phénomènes participent à la définition d'un rapport à la mobilité des jeunes, que l'on peut qualifier de sédentaire.

Les grandes **communes populaires à moyenne distance** de Paris (par exemple à Pierrefitte-sur-Seine) semblent être **les territoires où la sédentarité est la plus forte.** Les sédentaires sont moins nombreux dans les petites communes et les villes éloignées de Paris : le manque d'infrastructures dans ces communes et la disposition de moyens de transport individuels (voiture, trottinette électrique, etc.) permet à davantage de collégien·ne·s d'être mobiles. Par ailleurs, une part importante de collégien·ne·s résidant une ville où la sédentarité est forte, a **un rapport inversé à la mobilité**, c'est-à-dire qu'ils sont très mobiles et/ou se déplacent loin de leur domicile. Ainsi, à Pierrefitte-sur-Seine, le taux d'autochtonie est supérieur de 13 points de la moyenne départementale, tandis que le taux de collégien·e·s réalisant de longues distances est supérieur de 11 points de la moyenne départementale dans la même ville.

Ces phénomènes d'inertie et d'autochtonie touchent davantage les milieux populaires. Pour les élèves les plus précaires, l'absence de moyens matériels, le coût des transports et l'absence de disposition familiale (véhicule, temps nécessaire d'accompagnement) peuvent également expliquer cette sédentarité.

Si l'on a tendance à être plus sédentaire avec l'âge, en raison notamment d'une baisse progressive des activités sportives, on ne trouve pas de différence significative entre les garçons et les filles dans ce phénomène. Ces dernières sont davantage concernées par les déplacements pour les activités culturelles, artistiques, les visites des proches, et des centres commerciaux.

Nous n'avons pas pu interroger les motivations des collégien·ne·s concernant ces rapports à la mobilité pour des raisons méthodologiques. En effet, il est difficile d'interroger les raisons subjectives de la mobilité et le ressenti de ces déplacements (désir de mobilité ou de sédentarité, mobilités ou sédentarité subies ou choisies) à travers un questionnaire qui se voulait relativement court et était destiné à des jeunes entre 11 et 15 ans.

Bibliographie

- BRICE Lucie, DATSENKO Radmila, GUISSÉ Nelly, HOIBIAN Sandra, LAUTIE Sophie, Baromètre DJEPVA sur la jeunesse 2017, CREDOC - Pôle Évaluation et société, en collaboration avec l'INJEP, INJEP Notes & rapports/Rapport d'étude, 2017
- Conseil Départemental de la Seine-Saint-Denis (Mission Etudes et Pilotage de la Donnée), Les pratiques sportives des jeunes en âge du collège en Seine-Saint-Denis, 2022
- Conseil Départemental de la Seine-Saint-Denis (Mission Etudes et Pilotage de la Donnée), Etude du Département sur la mixité scolaire et projections démographiques des collégiens à l'horizon 2035, 2022
- DEVAUX Julian, OPPENCHAIM Nicolas, PROULHAC Laurent, « 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, 18, 2016
- Enquête Globale Transport (EGT), DRIEA, IDFM (producteur), ADISP (diffuseur), 2010
- IFOP. 2020. *Les parents et les transports domicile-établissement scolaire*. Sondage IFOP - Eco CO2, septembre 2020. <https://www.education.gouv.fr/les-chiffres-cles-du-systeme-educatif-6515>
- Institut Montaigne, Seine-Saint-Denis : les batailles de l'emploi et de l'insertion, 2019, Rapport disponible sur ce lien: <https://www.institutmontaigne.org/publications/seine-saint-denis-les-batailles-de-lemploi-et-de-linsertion>
- MASSOT Marie-Hélène, ZAFFRAN Joël, « Auto-mobilité urbaine des adolescents franciliens », Espace populations sociétés, 2-3, 2007
- MERLLIE Dominique, MONSO Olivier, « La destinée sociale varie avec le nombre de frères et sœurs », France, Portrait social, Insee, 2007
- Ministère de l'Environnement (SDES), Enquête Mobilité des Personnes, 2019
- OPPENCHAIM Nicolas, « Les freins à la mobilité d'une partie des jeunes des quartiers sensibles », Les Cahiers du Développement Social Urbain, 2, 2013
- ORFEUIL Jean-Pierre (dir.), Transports, pauvretés, exclusions. Pouvoir bouger pour s'en sortir, La Tour d'Aigues, Editions de l'Aube, 2004
- PLASSARD François. KAUFMANN Vincent, Mobilité quotidienne et dynamiques urbaines, la question du report modal, in BASSAND Michel, KAUFMANN Vincent, JOYE Dominique (dir.), « Enjeux de la sociologie urbaine », Géocarrefour, vol. 77, 2, 2002
- RAMOS Elsa, DE SINGLY François, « La construction d'un espace « à nous » : la mobilité spatiale à l'adolescence », Les Annales de la recherche urbaine, 111, 2016.
- RETIERE Jean-Noël, « Autour de l'autochtonie. Réflexions sur la notion de capital social populaire », Politix, 63, 2003