

# **LES MOBILITES DES COLLEGIEN·NE·S EN SEINE-SAINT-DENIS**

**Direction Données,  
Études et Connaissances**

---

**Projet co-piloté avec la  
Direction des Territoires,  
de la Coopération et des  
Mobilités**



## Contexte et objectifs

Réalisée à la demande du Département de la Seine-Saint-Denis, cette étude menée entre novembre 2022 et septembre 2023 vise à produire des connaissances sur les déplacements des élèves des collèges publics séquanodionysiens. En sollicitant cette étude, le Département a souhaité mieux cerner les comportements de mobilité des jeunes de 11 à 15 ans, en vue de réinterroger les politiques mises en place et de mieux les adapter aux réalités de ces publics.

Les mobilités des jeunes représentent un enjeu de politique publique départementale. Des actions sont menées par le Département qui possède des compétences dans ce domaine : le financement des subventions de la carte Imagine R scolaire pour les collégien·ne·s, le renforcement des mobilités actives notamment avec le plan marche et le plan vélo (2022-2024) et l'aménagement de nouvelles pistes cyclables. Sur le territoire, plusieurs associations œuvrent en vue d'une meilleure adéquation des mobilités aux besoins des habitant·e·s (Adma, rue de l'avenir, Tous en selle, Etudes et Chantiers...).

Cette étude s'inscrit dans un contexte de transformations des politiques de mobilités. En Seine-Saint-Denis, ces développements incluent l'arrivée de plus de 32 stations de métro entre 2020 et 2030, le développement de bus à haut niveau de service, le réseau de desserte des bus et des tramways. La création de nouvelles lignes de métro contribuera à désenclaver les territoires, comme par exemple la ligne 16 qui reliera Saint-Denis Pleyel à Noisy-Champs en passant par Le Bourget.

Plus globalement, les projets menés au sein du territoire départemental représentent une déclinaison d'une stratégie menée à l'échelle hexagonale. Ainsi, la loi LOM du 24 décembre 2019 détaille les préconisations nationales en faveur de l'écologie, des mobilités actives, notamment en proposant des solutions alternatives à la mobilité scolaire (LOI n° 2019-1428).

## Plusieurs objectifs sous-tendent cette étude :

- Caractériser les modalités de déplacements scolaires et extra-scolaires des collégien·ne·s scolarisé·e·s dans des établissements publics, âgé·e·s de 11 à 15 ans
- Connaître le niveau d'usage des mobilités actives sur le département. Ces mobilités désignent l'usage du vélo (électrique ou non), de la trottinette (électrique ou non) ou du skate<sup>1</sup>
- Identifier le degré d'autonomie des jeunes dans leurs déplacements
- Connaître les freins aux mobilités des collégien·ne·s
- Mesurer la sédentarité sur le territoire.

## Le « potentiel de mobilité » varie selon le profil sociologique des jeunes

Notre définition de la mobilité se base sur des enquêtes des déplacements ainsi que sur des études sociologiques. Ainsi nous considérons la mobilité comme le moyen d'accéder à une activité scolaire ou extra-scolaire. Cette capacité ou « le potentiel de mobilité » qui varie d'un individu à un autre, dépend des conditions sociales, de l'accessibilité aux transports et des connaissances acquises dans la famille ou à l'école<sup>2</sup>.

Au niveau national, 30% des élèves au collège et au lycée sont accompagné·e·s par leurs parents pour se rendre à leur établissement scolaire<sup>3</sup>. 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<sup>4</sup>. Dans le contexte régional, l'enquête globale transport (EGT) d'Île-de-France Mobilités (IDFM) permet de relever des inégalités dans les modalités de déplacements des jeunes selon leur profil social et leur lieu d'habitation. Ainsi les jeunes francilien·ne·s des quartiers prioritaires de la politique de la ville (QPV) sont moins accompagné·e·s en voiture et sont plus autonomes que les jeunes qui ne vivent pas dans les QPV. Egalement, 21% des filles et 28% des garçons des milieux populaires ont été accompagné·e·s par leurs parents dans le cadre d'activités le week-end, contre 54% des filles et

1 Pour des raisons méthodologiques, nous avons analysé séparément la fréquence de l'usage de la marche des autres mobilités actives.

2 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 ; MASSOT Marie-Hélène, ZAFFRAN Joël, « Auto-mobilité urbaine des adolescents franciliens », Espace populations sociétés, 2-3, 2007 ; OPPENCHAIM Nicolas, « Les freins à la mobilité d'une partie des jeunes des quartiers

sensibles », Les Cahiers du Développement Social Urbain, 2, 2013 ; Enquête Globale Transport (EGT), DRIEA, IDFM (producteur), ADISP (diffuseur), 2010.

3 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>

4 MASSOT Marie-Hélène, ZAFFRAN Joël, « Auto-mobilité urbaine des adolescents franciliens », Espace populations sociétés, 2-3, 2007.

47% des garçons dont les parents appartiennent à des catégories supérieures<sup>5</sup>.

De ce fait, le profil socio-démographique affecte le niveau de pratique des activités extra-scolaires des jeunes. Les jeunes des QPV ont moins d'activités extra-scolaires que les jeunes vivant en dehors des QPV<sup>6</sup>. Les adolescentes sont particulièrement affectées par cette inégalité, en raison d'un contrôle parental plus fort. L'enquête EGT montre que 52% des filles de milieu populaire, contre 72% des garçons du même milieu, ont eu au moins une activité extra-scolaire le week-end, contre 78% des filles et des garçons des catégories supérieures<sup>7</sup>. Pour les filles des catégories populaires, l'absence d'activités extra-scolaires 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 qui ne pratiquent pas d'activités sportives, comme nous l'avons nous-mêmes constaté dans une étude précédente<sup>8</sup>.

Enfin, les opportunités d'avoir des mobilités actives sont moins nombreuses pour les jeunes issu·e·s des milieux populaires et en particulier pour les filles. Ainsi, l'absence de pratique concerne 73 % des filles et 47 % des garçons résidant en QPV et seulement 47% des filles et 30 % des garçons qui résident hors QPV.

A la lumière de travaux existants, l'enjeu de cette enquête sur les mobilités des collégien·ne·s est d'appréhender dans quelle mesure le genre, le territoire de résidence, l'âge et le milieu social affectent la manière dont les élèves séquanodionysien·ne·s se déplacent ?

#### Point méthodologique

L'étude s'est déroulée en 3 phases. Dans la **première**, un état des lieux des mobilités des jeunes a été réalisé à partir des bases de données existantes théoriques. Les « *données théoriques* » ont été constituées à partir d'un géocodage des adresses de scolarisation et de domicile, afin de mesurer les déplacements possibles des élèves séquanodionysien·ne·s, en termes de distance et de durée de trajet (domicile-collège). Une analyse a été menée sur les données Comutitres 2021-2022 pour déterminer les profils des élèves abonné·e·s à Imagine R. Des analyses territoriales ont également été réalisées sur

les déplacements en transports en commun à partir des données de validation des abonné·e·s à Imagine R. Afin d'illustrer ces mouvements, des cartes ont été réalisées par le Service de Géomatique du Département. Lors de cette première phase, nous avons constaté la **difficulté d'accès aux données sur les mobilités actives des élèves**, comme par exemple l'absence des données sur la circulation à vélo en Seine-Saint-Denis.

La **deuxième phase** a inclus 12 entretiens, dont 8 avec des adolescent·e·s et 4 avec des parents d'élèves de profils divers, afin d'explorer les thèmes récurrents sur les mobilités des élèves. Durant la **troisième phase**, une enquête par questionnaire a été déployée à travers l'Espace Numérique de Travail (ENT) en mai-juin 2023 auprès de 113 collèges (près de 55 000 élèves). Ces questionnaires ont visé, d'une part, les élèves et de l'autre, les parents des élèves, dans le respect des normes RGPD. Au total, 4 815 élèves et 3017 parents ont répondu aux questionnaires les concernant, sans jointure entre les deux bases des données. Le taux des élèves répondant·e·s s'élève à 8,7% de la population ayant reçu le questionnaire et à 5,5% pour les parents. Un redressement des réponses a été effectué en ce qui concerne le genre, la classe fréquentée, l'origine sociale et le type du collège (éducation prioritaire ou non), afin d'obtenir des résultats les plus représentatifs de la population collégienne de la Seine-Saint-Denis dans le secteur public.

### En Seine-Saint-Denis, les mobilités des élèves fortement conditionnées par la commune de résidence

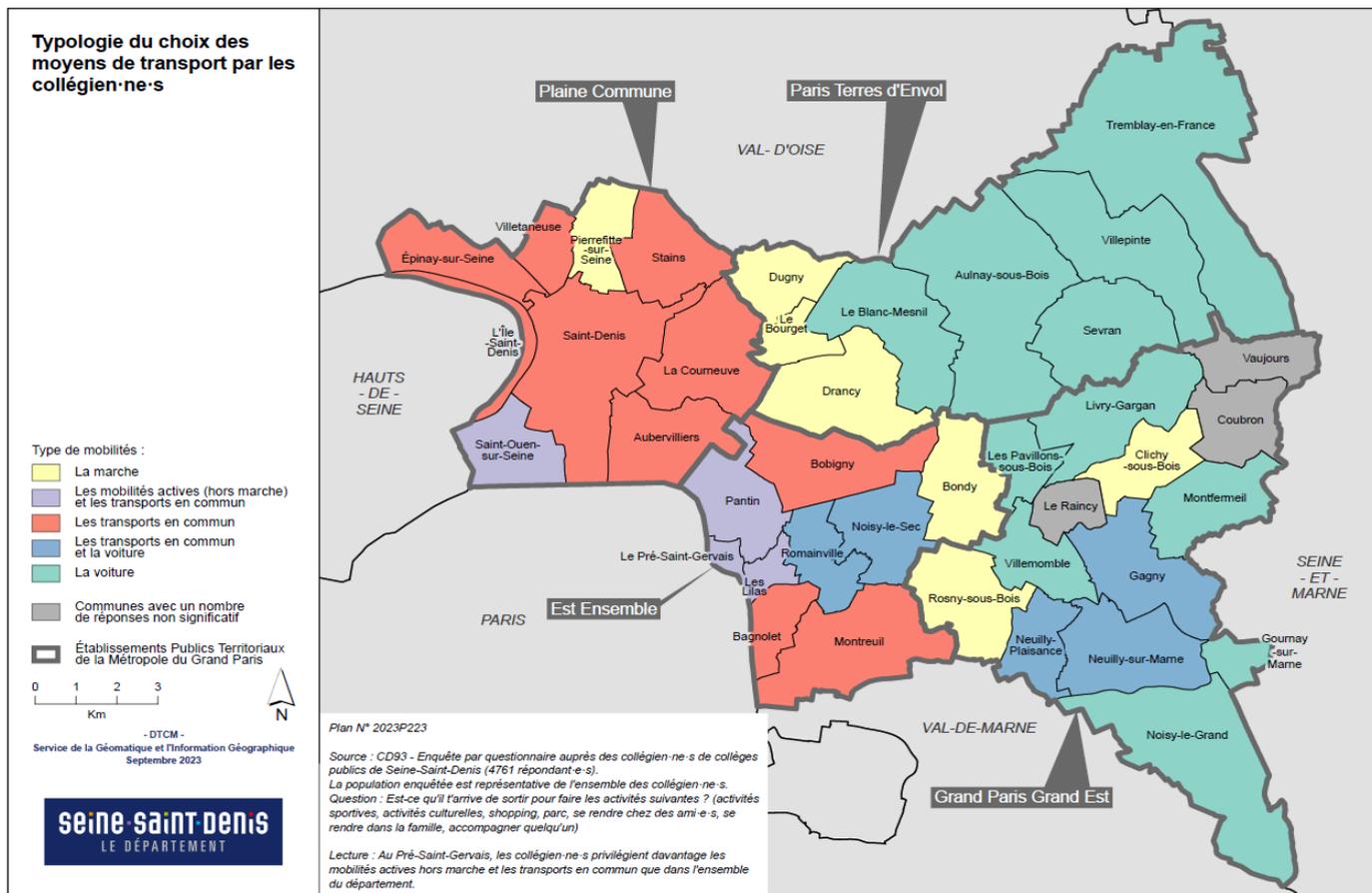
Au niveau territorial, il est possible d'établir une typologie des mobilités scolaires et extra-scolaires concernant l'usage des modes de transport des élèves. Pour construire cette typologie, nous avons analysé les manières des collégien·ne·s de se rendre à leurs activités scolaires et extra-scolaires. Nous avons ainsi mis en évidence les communes où chaque moyen de déplacement était privilégié. Pour calculer cet indicateur de préférence du mode de transport, nous avons soustrait l'écart à la moyenne départementale de l'usage d'un mode de transport à l'écart à la moyenne départementale d'un ou de plusieurs autres modalités. Nous identifions ainsi cinq zones géographiques qui déterminent des moyens de déplacement spécifiques :

<sup>5</sup> Devaux J., Oppenchain N., Proulhac L. 2016, « L'évolution des pratiques de mobilité des adolescents depuis 20 ans en Île-de-France : quelle influence des variables sociales et territoriales sur les inégalités de genre ? ».

<sup>6</sup> Ibid.

<sup>7</sup> Ibid.

<sup>8</sup> Département 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



Zone #1 : dans le centre du département, dans les communes indiquées en jaune sur la carte ci-dessus, les jeunes se rendent à leurs activités davantage en marchant et empruntent moins les autres moyens de transport (ex. à Clichy-sous-Bois, la marche y est davantage utilisée que dans l'ensemble du département, avec un écart de 5,8 points, tandis que tous les autres modes de transports sont moins utilisés que dans l'ensemble du département).

Zone #2 : dans les communes où le taux de pauvreté est important du nord-ouest du département (en rouge sur la carte), l'usage des transports en commun est surreprésenté par rapport à la moyenne départementale (ex. La Courneuve, Villetaneuse).

Zone #3 : toujours à l'ouest du département, dans les communes plus riches (en mauve), les mobilités actives hors marche, comme le vélo, la trottinette (électrique ou non-électrique) et le skate, sont les plus élevées (ex. Pantin, Les Lilas).

Zone #4 : au centre, dans la partie sud du département (en bleu), la voiture et les transports en commun (ex. Gagny, Romainville) sont les plus usités.

Zone #5 : à l'est du département (en vert sur la carte), on observe une prédominance des mobilités en voiture (par ex. à Villepinte, la

voiture y est davantage utilisée que dans l'ensemble du département, avec un écart à la moyenne de 21,4 points, tandis que tous les autres modes de transports sont moins utilisés que dans l'ensemble du département).

Cette répartition des modes de transport empruntés par les collégien·ne·s au sein du département dépend, selon nous, de trois facteurs :

1. de la densité des réseaux de transport en commun,
2. de la composition sociale des communes,
3. du type d'habitat (grands ensembles, immeubles, maisons, etc.).

La proximité de Paris, à l'ouest de la Seine-Saint-Denis, favorise ainsi les transports en commun, tandis qu'à l'est où le réseau des transports en commun est moins dense, la voiture est davantage empruntée par les collégien·ne·s pour se rendre à leurs activités. Les mobilités actives hors marche sont plébiscitées dans les communes où vivent les ménages les plus favorisés, tandis que la marche est répandue dans les villes où l'habitat individuel est faible.

## Près de 9 élèves sur 10 résident à moins de 10 minutes de leur collège

.....

Selon la Base Elèves académique (2021-2022), 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 1,4%, soit 1101 élèves, ont un trajet supérieur à 20 minutes pour se rendre dans leur établissement. Pour l'ensemble des élèves du public, la durée moyenne du trajet scolaire s'élève à 4,9 minutes, qu'ils-elles se déplacent à pied, en transport en commun ou à vélo<sup>9</sup>. Toutefois, l'évitement scolaire peut éloigner certain·e·s élèves de leur établissement. Ce phénomène concerne les élèves inscrit·e·s dans un autre collège que leur collège de secteur, c'est-à-dire celui qui a été attribué par le Département compétent en la matière.

Selon les données de la Base élèves académique, les élèves inscrit·e·s en dehors de leur secteur scolaire en Seine-Saint-Denis, dans le public, représentent 17% des élèves du public (13 444 élèves). Pour ces élèves, la durée moyenne théorique du trajet à pied est de 28 minutes, alors qu'elle s'élève à 12 minutes pour les jeunes scolarisé·e·s dans leur collège de secteur. Nous estimons que l'éloignement entre le collège fréquenté et le domicile des collégien·ne·s est un indicateur de mobilité plus précis que le taux d'évitement scolaire puisque le taux d'éloignement prend en compte uniquement les collégien·ne·s qui se déplacent en dehors de leur ville de résidence et de la ville contigüe de leur commune de résidence pour se rendre dans leur établissement.

En effet, les élèves **plus éloigné·e·s ne sont pas forcément non-sectorisé·e·s**, car la sectorisation n'est pas basée uniquement sur la proximité entre l'établissement et le domicile des élèves. Ainsi, 25% des élèves questionné·e·s (1 190) estiment que le collège qu'ils-elles fréquentent n'est pas le plus proche de leur domicile.

**L'enquête par questionnaire montre que les pratiques d'évitement, de même que l'éloignement du collège, influencent les modalités de déplacement 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 et plus souvent inscrit·e·s dans leur secteur, ont plus recours à la marche pour se rendre au collège.

## Les mobilités actives, plus répandues parmi les élèves des milieux favorisés

.....

Dans leurs déplacements scolaires, **85% des élèves utilisent un mode de déplacement actif** c'est-à-dire la marche, le vélo (électrique ou non), la trottinette (électrique ou non) ou le skate<sup>10</sup>. Parmi les mobilités actives, la marche reste le mode dominant à la fois pour les déplacements scolaires et extra-scolaires : 77% des élèves en Seine-Saint-Denis utilisent ce mode de déplacement.

En raison de la prégnance de la marche, nous avons choisi d'analyser de manière distincte la marche des autres modalités actives que nous avons nommées « mobilités actives hors marche ». Les autres modalités actives impliquent l'usage du vélo, du vélo électrique, de la trottinette, de la trottinette électrique et du skate. Pour leurs déplacements scolaires et extra-scolaires, **35% des collégien·ne·s enquêté·e·s utilisent les mobilités actives hors marche.**

L'usage de ces autres mobilités actives varie selon le profil social et le territoire habité. 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.

**Pour leurs déplacements scolaires, 4,5% ont indiqué utiliser le vélo au moins une fois par semaine** et 10% des élèves (500) utilisent le vélo au moins une fois par mois. Pour les activités extra-scolaires, les mobilités actives (hors marche) 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. Dans une moindre mesure, 7% des jeunes se rendant à une activité culturelle y vont à vélo.

L'étude révèle que **les élèves dont les parents sont cadres, utilisent plus les modes actifs que les enfants d'ouvrier·ère·s** (18% des

<sup>9</sup> Ce calcul se base sur la durée la plus courte des déplacements avec les moyens déplacements pris en compte (la marche, le vélo et les transports en commun).

<sup>10</sup> Ce résultat est indisponible pour les activités extra-scolaires, en raison d'un découpage des activités selon les motifs de déplacements différent.

enfants de cadre contre 10% des enfants d'ouvrier·ère·s<sup>11</sup>). C'est également le cas pour les élèves scolarisé·e·s dans les collèges non-REP : 15% des élèves non-REP pratiquent les mobilités actives, contrairement à 9% des élèves de REP+ et 11% des élèves des collèges REP. Cette utilisation implique l'existence de ressources matérielles : 75% des enfants de cadres ont un vélo contre 52% d'enfants d'employé·e·s et 57% des enfants d'ouvrier·ère·s. Les élèves des parents employé·e·s et ouvrier·ère·s ont moins de ressources à disposition : **30% des enfants d'employé·e·s et 28% d'enfants d'ouvrier·ère·s n'en possèdent pas contre 11% des enfants de cadres.**

L'usage des modes actifs hors marche dépend également de ressources symboliques, comme le temps et la disposition nécessaires pour l'apprentissage, ainsi que de la possibilité des familles et des parents de **transmettre un savoir-faire** concernant l'utilisation de ces mobilités.

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

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

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'usage des modes actifs varie également en fonction du genre des élèves. De même que les résultats dans d'autres contextes géographiques, en Seine-Saint-Denis, les **adolescentes réalisent moins leurs déplacements avec les modes actifs** en comparaison avec les garçons. D'une part, elles ont moins accès aux ressources matérielles : il existe un écart de 8 points entre les filles qui possèdent un vélo (53%) et les garçons (61%). D'autre part, elles bénéficient moins d'une socialisation en faveur de l'usage de ces mobilités. En effet, 51% des parents sont favorables aux déplacements à vélo pour leurs filles, contre 60% des parents répondant pour leurs garçons.

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 concret mais également théorique (des codes à respecter lors de la circulation). 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.

## Une autonomie contrainte selon le profil et le territoire

D'après nos résultats, 58% des élèves enquêté·e·s en Seine-Saint-Denis sont autonomes dans leurs trajets scolaires, ce qui signifie que les élèves se déplacent sans l'accompagnement d'un·e adulte. 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 (l'enquête EGT date de 2001). Selon notre étude, la forte densité des réseaux de transport en commun contribue à accroître l'autonomie des collégien·ne·s dans leurs 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.

L'acquisition de l'autonomie varie fortement selon le profil socio-démographique des élèves : **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. En cela, nous retrouvons sur le département les tendances nationales<sup>12</sup>. **Le genre** est également une variable structurante de la mobilité et de l'autonomie des jeunes séquan·o-dionysien·ne·s. 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

<sup>11</sup> Après la pondération, pour une population de 4760 élèves enquêté·e·s, les élèves dont les parents sont cadres représentent 19,6% de l'ensemble des élèves enquêté·e·s et les élèves dont les parents sont ouvrier·ère·s sont 18,7% de la population.

<sup>12</sup> 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.

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 avec les garçons.

L'expérience de l'autonomie concerne plus les **jeunes enfants d'ouvrier·ère·s ou d'employé·e·s**, moins accompagné·e·s en voiture que les enfants de cadres ou de parents 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, encouragé·e·s à une expérience d'autonomie grâce à l'existence de ressources parentales, matérielles et éducatives.

#### **L'insécurité dans l'espace public comme frein principal aux mobilités des jeunes**

L'appréhension de se déplacer dans les transports publics constitue un frein principal aux mobilités, particulièrement pour les plus jeunes et pour les filles. Des inquiétudes sont relevées également par 13% des élèves, dont 46% qui rapportent que leur quartier n'est pas sécurisé. Ce sont davantage **les collégiennes** qui mentionnent ces inquiétudes : près de 30% des collégiennes contre 20% des garçons. Le sentiment d'insécurité est attribué à la présence de personnes intimidantes dans l'espace public, à des incivilités (53% des élèves concerné·e·s par la question), et à la promiscuité dans les transports en commun avec des personnes inconnues (44%). 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.

## **Une sédentarité plus importante dans les communes populaires**

Près d'un cinquième des collégien·ne·s enquêté·e·s 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, proche 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**<sup>13</sup>. 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) représentent les territoires où la sédentarité est la plus forte. Les sédentaires sont moins nombreux·euses 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.) permettent à davantage de collégien·ne·s d'être mobiles.

Ces phénomènes d'inertie et d'autochtonie **touchent davantage les milieux populaires**<sup>14</sup>. Pour les élèves les plus précaires, l'absence de moyens matériels, le coût des transports et l'absence de ressources familiales (véhicule, temps nécessaire d'accompagnement) peuvent également expliquer cette sédentarité. Ce qui semble plus 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 importante. Néanmoins, les élèves très mobiles des communes populaires se distinguent des élèves très mobiles des communes plus favorisées par des activités plus proches de leur domicile, et des activités moins sportives ou culturelles qu'orientées vers les sorties entre amis ou la visite de proches. 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

<sup>13</sup> RETIERE Jean-Noël, « Autour de l'autochtonie. Réflexions sur la notion de capital social populaire », Politix, 63, 2003.

<sup>14</sup> ORFEUIL Jean-Pierre (dir.), Transports, pauvretés, exclusions. Pouvoir bouger pour s'en sortir, La Tour d'Aigues, Editions de l'Aube, 2004.

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.

### Les politiques publiques en faveur des mobilités des jeunes

Le Département porte deux politiques majeures en faveur de la mobilité des jeunes. D'une part, les aides à l'achat de la carte Imagine R et d'autre part, le développement des mobilités décarbonnées en favorisant la pratique cyclable.

La carte Imagine R est un titre de transport annuel qui bénéficie aux jeunes de moins de 26 ans. En 2022, le budget total alloué par le Département était de 845 284 € dont 628 511 € pour les collégien·ne·s. Dans l'ensemble, 9 284 collégien·ne·s et lycéen·ne·s sont aidé·e·s par le Département. On observe une concentration des abonné·e·s à Imagine R scolaire dans des communes proches de Paris, avec un niveau fort de desserte en transports en commun. Principalement, le Département accorde **trois types d'aides** afin de soutenir la mobilité des jeunes.

1. Le tarif réduit pour les **abonné·e·s collégien·ne·s boursier·ère·s** correspond à une participation de la Région (50%) et une participation différenciée du Département de 50 %. Pour les lycéen·ne·s boursier·ère·s, l'aide départementale s'élève à 36 % du prix de l'abonnement. En 2022, cela représente pour le Département, un montant de 346 788 € et concerne 2 028 abonné·e·s .

2. Une subvention de 25 % est accordée sur demande, pour les **collégien·ne·s non boursier·ère·s, en troisième** : en 2022, 2 826 abonné·e·s sont concerné·e·s pour un montant total de 241 623 €.

3. Une aide départementale à hauteur de 50% du forfait est allouée aux **collégien·ne·s non boursier·ère·s demi-pensionnaires des collèges publics ayant un quotient familial inférieur ou égal à 1600 €**. Au total, en 2022, 258 abonné·e·s, dont 47 en 3ème, en ont bénéficié, pour un budget de 40 000€.

Le Département est confronté à des défis environnementaux qui nécessitent d'accompagner les transitions vers les modes actifs et en particulier vers le vélo. Une offre en stationnement vélo est indispensable pour renforcer l'usage de ces modes. A l'heure actuelle, le Département offre 4502 places de stationnements, tout type de public confondu, dans ses collèges. Au total, 12% des collèges ne disposent d'aucun stationnement vélos. Le taux moyen d'équipement sur le département concerne 6% de l'effectif total des élèves.

A l'instar des enquêtes réalisées sur ce sujet, cette étude montre que les collégien·ne·s séquano-dionysien·ne·s ne bénéficient pas des mêmes opportunités de mobilité dans l'espace public en fonction de leur profil sociologique et de leur zone d'habitation. Les élèves ont à disposition différentes ressources de mobilité en fonction de ces critères sociaux et géographiques. Ainsi, le fait de se déplacer seul·e ne relève pas forcément d'un choix éducatif délibéré, mais indique parfois l'existence de contraintes matérielles.

A l'avenir, l'étude des comportements de mobilité des collégien·ne·s pourra être enrichie, d'une part, par l'amélioration de la connaissance sur l'accessibilité des équipements sportifs et culturels, et d'autre part, avec un recensement de l'usage des mobilités actives sur le département.

Cette étude démontre qu'il existe de véritables profils de mobilités des jeunes par commune. Cette caractérisation de la typologie des villes est essentielle. Elle permet, d'une part, de proposer des actions en fonction de ces profils et, de l'autre, d'accompagner les jeunes dans les conduites de changement de leurs comportements de mobilité. Cette démarche s'inscrit dans le cadre d'une politique de transition écologique souhaitée à l'échelle nationale et départementale.

.....  
Cette étude a été réalisée par la Direction Données, Etudes, Connaissances (DDEC) à la demande de la Direction des Territoires, de la Coopération et des mobilités (DTCM).

Rattachée au Pôle Ressources Humaines et Modernisation, la DDEC vise à réaliser en propre ou à appuyer les directions métier dans la **réalisation d'études**, à **développer la modélisation et les traitements statistiques** et à **amplifier l'ouverture des données** au sein du Département. A travers ses réunions des réseaux études et données, la DDEC contribue à **favoriser la montée en compétence collective en matière de gouvernance d'études, de méthodologie d'études et de projet.**

Nos remerciements vont à l'équipe du Bureau de traitements et d'analyses statistiques de la DDEC pour leur appui et au service de la géomatique et de l'information géographique (SGIG) de la DTCM pour la réalisation des cartes présentées dans cette étude. Nous remercions également les membres du Comité Experts pour leurs conseils.

## Contacts

Direction Données, Etudes, Connaissances

Nisrin Abu Amara, chargée d'études

Mail: [nabuamara@seinesaintdenis.fr](mailto:nabuamara@seinesaintdenis.fr)

Tel: 01 43 93 88 22

Ilker Birkan, chargé d'études

Frédérique Le Goff, cheffe du Bureau des Etudes,

Mail: [flegoff@seinesaintdenis.fr](mailto:flegoff@seinesaintdenis.fr)

Tel: 01 43 93 78 72