

DERRIÈRE LES APPARLNCES

#8

SEPTEMBRE 2025

Smells like
teen transit



L'adolescence constitue une période cruciale marquée par des changements physiques et psychologiques. Souvent décrite comme une période d'émancipation de la sphère familiale, l'adolescence est une période de stabilisation des modes de vie et de consommation, incluant les choix effectués en matière de mobilité. Si les adolescents constituent le public majoritaire des transports en commun, ils peuvent être tentés de s'en détourner quand ils obtiennent le permis de conduire. 

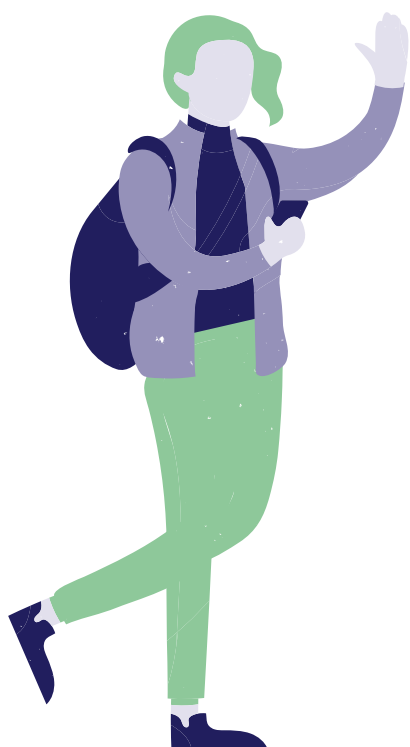


« C'est bien les transports, mais on dirait qu'ils sont faits pour aller au lycée, pas pour vivre. »

Lycéen Châteauroux

Pour mieux comprendre une partie des adolescent(e)s d'aujourd'hui, nous sommes allés à la rencontre de plusieurs dizaines de lycéens (15-18 ans), aux réalités sociales plurielles et habitant sur trois terrains contrastés : une métropole (Lille), une capitale régionale (Perpignan), une ville moyenne non universitaire (Châteauroux). Dans chaque ville, deux focus groupes : un groupe centre-ville/1^{re} couronne et un groupe 2^e couronne/périurbain, pour comparer densités, offres et accès réels.

Les jeunes rencontrés s'inscrivent la plupart du temps dans la continuité des pratiques et du discours développés au sein du cocon familial. Mais d'autres dynamiques ont également un impact direct sur les mobilités des jeunes. Ces dernières années, la sédentarité des adolescents est devenue une préoccupation pour de nombreux chercheurs, mais aussi dans les médias. Les discours sur l'insécurité dans l'espace public, ainsi que les changements de standards en matière d'éducation, allant dans le sens d'une plus grande supervision des parents, seraient à l'origine d'un certain repli sur le domicile. Ce repli des jeunes sur les activités intérieures peut aussi être mis en perspective avec le rôle croissant que joue le numérique dans leur quotidien et leur difficulté à s'en détacher.



“

« Moi je suis près du métro. Donc je prends le bus si je vois qu'il arrive, sinon je prends le métro et je marche. »

“

« Il faudrait plus de prises, vu que la technologie se répand de plus en plus. »

Le paradoxe de la captivité choisie

Les adolescents contemporains incarnent une forme inédite de rapport à la contrainte, où la captivité aux transports en commun se mue en expertise stratégique. « Ça dépend des jours, surtout de l'heure. Si on commence tôt il y a beaucoup plus de possibilités de transports », explique un lycéen lillois qui jongle entre « bus, train et métro » selon les heures. Cette maîtrise révèle une captivité paradoxalement productive : « Moi je suis près du métro. Donc je prends le bus si je vois qu'il arrive, sinon je prends le métro et je marche. »

L'étude souligne que ces jeunes sont « loin d'être un public qui se contente de subir ces transports ». Ils développent une connaissance intime des dysfonctionnements : « La ligne 4 est tout le temps en avance et la 5 est tout le temps en retard, donc on sait qu'on doit aller à l'arrêt en retard. » Cette prescience transforme la contrainte en avantage tactique. Plus remarquable encore, ils théorisent leurs besoins avec précision : « Un moteur qui ne fait pas de bruit », « Des fenêtres qui ne vibrent pas », « Il faudrait plus de prises, vu que la technologie se répand de plus en plus. »

Ainsi émerge une génération qui transcende la dichotomie classique entre subir et choisir. Leur captivité devient une forme de citoyenneté active, où la contrainte génère l'innovation, où la dépendance produit l'expertise, où l'enfermement crée paradoxalement les conditions d'une émancipation par la connaissance.

L'archipel cognitif vs l'hypermobilité numérique

La perception territoriale des adolescents dessine une géographie fragmentée où « les lieux fréquentés sont des îles isolées les unes des autres ». L'étude fait émerger des archipels : « le lycée, le domicile, le club ou la salle de sport, les domiciles des amis, le centre commercial ». Entre ces îlots, le vide : « Les lycéens ne connaissant pas bien ce qui existe entre ces différents espaces. »

Cette fragmentation spatiale contraste radicalement avec leur fluidité numérique. Alors qu'un adolescent de Châteauroux confesse : « Il n'y a pas grand-chose à faire. Du coup le week-end je reste chez moi en train de regarder mon téléphone », un autre déclare « naviguer facile 12 h par jour » sur ses écrans. Le territoire physique se réduit à des points épars tandis que l'espace numérique offre une continuité infinie : « TikTok », « YouTube », « Instagram », « Snapchat qui contient une map qui affiche en permanence la localisation ».

Plus troublant, cette génération maîtrise les outils de navigation urbaine (« Google Maps », « Citymapper »), mais déclare méconnaître les applications locales de transport : « Je ne l'ai pas parce que je n'arrive pas à l'utiliser, donc j'utilise Google Maps, j'ai beaucoup de bugs sur l'appli. » L'universel numérique supplante le local physique.

Les adolescents habitent simultanément deux géographies : l'une, physique, discontinue et subie ; l'autre, numérique, fluide et choisie. Cette double spatialité redéfinit la notion même de territoire vécu, où l'ancrage local s'effrite au profit d'une citoyenneté numérique déterritorisée.

La sédentarité mobile

L'étude cartographie un rapport paradoxal à l'espace où mobilité et sédentarité se reconfigurent selon les échelles territoriales. Les Lillois incarnent ce paradoxe : « hypermobiles localement » – « Il y a beaucoup d'arrêts donc souvent où on veut aller, on aura un arrêt à côté » – mais « casaniers » régionalement : « Si c'était plus simple d'aller en Belgique, ça ne changerait rien parce qu'il y a déjà une bonne offre de loisirs à Tourcoing et Lille. »

Inversement, les adolescents de Châteauroux vivent une « double peine » quotidienne – « À Châteauroux, il n'y a pas grand-chose à faire » – mais développent une mobilité longue distance : « Dès qu'il y a des vacances scolaires, je vais à Paris en train, j'aime beaucoup cette ville. »

Cette inversion des mobilités révèle comment l'attachement territorial se construit : « Je préfère rester à Lille, je ne veux pas habiter seule, je préfère me concentrer sur mes études et du coup profiter de mes parents », tandis qu'à Perpignan : « Personne ne veut rester à Perpignan, il n'y a rien à faire à Perpignan. »

La mobilité devient relative : les « très mobiles » localement s'ancrent régionalement ; les « immobiles » quotidiennement s'évadent ponctuellement. Cette dialectique redéfinit la sédentarité non comme une immobilité, mais comme une satisfaction territoriale, et la mobilité non comme un mouvement, mais comme une quête d'opportunités absentes.

La débrouille digitale vs le confort passif

Des pratiques économiques innovantes émergent des échanges avec ces jeunes : « Il y a une application qui est sortie récemment, financée par l'État. Ça permet à ceux qui ont le permis de faire un trajet de covoiturage avec n'importe qui, même pour faire les courses, plus de cinq kilomètres on gagne de l'argent. » Ces adolescents exploitent les failles du système, transforment les politiques publiques en revenus. Mais marcher vingt minutes ? « Non, 20 minutes c'est trop long ».

Le contraste est saisissant entre leur passivité physique – « Le bus c'est plus tranquille, on peut prendre le téléphone, on peut se poser » – et leur hyperactivité numérique. Ils préfèrent « le temps de trajet et le confort plutôt que l'aventure », recherchent « l'efficacité avant la débrouille ». La voiture séduit car « tu vas directement d'un point A à un B ».

Cette dichotomie révèle une mutation anthropologique : la débrouille s'est dématérialisée. L'effort physique répugne, mais l'ingéniosité numérique prospère. Ces adolescents ne sont ni paresseux, ni entreprenants – ils sont sélectivement actifs, optimisant leur énergie dans les espaces où le rapport effort/bénéfice leur semble favorable.



« Il y a une application qui est sortie récemment, financée par l'État. Ça permet à ceux qui ont le permis de faire un trajet de covoiturage avec n'importe qui, même pour faire les courses, plus de cinq kilomètres on gagne de l'argent. »

Une surveillance parentale au service de sa liberté

Par ailleurs, une mutation profonde du rapport à l'autorité parentale émerge, où la surveillance devient paradoxalement un gage de liberté. « Ma mère elle sait où je suis grâce à Snap », confie un adolescent de Perpignan, ajoutant : **« C'est pratique parce que si j'oublie d'envoyer un message, elle sait où je suis. »** Cette acceptation sereine du contrôle défie les schémas classiques de l'adolescence rebelle.

La préoccupation majeure des parents reste la sécurité de leur enfant dans l'espace public. Bien que tous ne verbalisent pas directement cette inquiétude, nombreux sont ceux qui maintiennent un contact quasi constant grâce au téléphone portable.

Le téléphone cristallise ce nouveau pacte : **« J'ai eu un téléphone en 6^e pour prévenir ma mère que j'étais arrivée, et je le fais toujours maintenant. C'est un peu notre rituel. »** La surveillance devient rituel affectif, la géolocalisation se mue en lien. Un lycéen rapporte même : « Mon petit frère, il devait être en CE2, et il a eu une histoire avec un ami à lui. [...] Depuis, ma mère a téléchargé une application pour savoir où on est mes frères et moi », avant d'anticiper les critiques : l'inquiétude maternelle est « légitime ».

Cette génération négocie sa liberté dans un cadre de transparence totale : « Ils ont confiance donc je peux me déplacer un peu comme je veux. » La confiance n'est plus l'absence de contrôle mais sa normalisation. Les parents « ont mis en place un lien téléphonique fort et régulier », créant une « surveillance invasive » que les jeunes transforment en sécurité. Ce renversement témoigne d'une redéfinition profonde de l'autonomie adolescente : être libre, c'est désormais être localisable, joignable, traçable – pourvu qu'on puisse sortir.



« C'est pratique parce que si j'oublie d'envoyer un message, elle sait où je suis. »



« Mon petit frère, il devait être en CE2, et il a eu une histoire avec un ami à lui. [...] Depuis, ma mère a téléchargé une application pour savoir où on est mes frères et moi. »



« GENRE ET MOBILITÉ »

La place du genre féminin dans l'espace public se décline différemment selon le capital économique familial, transformant la contrainte en privilège pour certaines, en double peine pour d'autres. « Moi, ils préfèrent venir me chercher plutôt que je sois avec n'importe qui, pour que je sois en sécurité », témoigne une lycéenne dont la restriction devient protection. Mais pour d'autres : « Mon petit frère, il a plus de liberté alors qu'il a deux ans de moins que moi. Ils ne me font pas confiance alors que je n'ai jamais causé de problème alors que lui, si. »

Le genre devient un révélateur des inégalités socio-économiques : handicap ou privilège selon les ressources familiales. Les familles aisées compensent le sentiment d'oppression en sentiment de privilège, « on les emmène en voiture où et quand elles le souhaitent ». Les familles moins favorisées subissent « plus de contraintes et l'impossibilité de s'aventurer au-delà d'un certain périmètre ».

Les transports en commun, un espace social productif

Et les transports en commun dans tout cela ? Au-delà de leur fonction utilitaire, ils deviennent des espaces de production sociale et narrative. **« Le bus ça fait des histoires à raconter »**, résume un adolescent. Ces espaces génèrent des sociabilités inédites : « Avec mon meilleur ami, on a remarqué au collège qu'on prenait le même bus. Au fur et à mesure, on a commencé à se parler, on peut dire que le début de l'amitié provient des transports en commun. »

Plus surprenant, ils créent des dispositifs sociaux innovants : **« Il y a un compte crush de bus de Perpignan où tu peux décrire une personne que t'as trouvée belle dans le bus et après peut-être tu peux la retrouver, c'est marrant. »**

Les trajets deviennent « un peu comme la récréation », où certains font « des détours pour réaliser une partie du trajet avec des amis, quitte à rallonger le temps de trajet ». Le transport se mue en « prolongement des sociabilités adolescentes » et en espace d'« apprentissage des codes de l'espace public ».

Les adolescents ne subissent pas les transports, ils les habitent, les narrativisent, les socialisent.



Les parents, proactifs dans le passage du permis et l'acquisition d'une voiture

La dépendance marquée des parents à la voiture (sauf à Lille dans une moindre mesure) constitue un élément déterminant dans l'influence qu'ils exercent sur leurs adolescents. Dans l'ensemble, les parents voient dans l'obtention du permis l'occasion de se décharger du poids des trajets pour accompagner leurs enfants au lycée ou dans les loisirs. Par ailleurs, ils voient le permis comme indispensable à l'insertion professionnelle.



« Mes parents m'ont poussé à ce que je passe le code rapidement. Les heures de conduite, ils m'ont dit de les caler. »

(Châteauroux)

À Châteauroux et à Perpignan, certains parents ont fait l'acquisition d'un véhicule avant même que leur enfant ne passe le permis de conduire, ce qui peut inciter les jeunes à passer leur permis.



C'est mon père qui l'a achetée, mais c'est la mienne, c'est moi qui la conduis. »

(Perpignan)

L'autonomie individuelle au service du collectif

Une forme inédite d'émancipation collective émerge de cette étude, où « la présence d'un jeune doté du permis de conduire dans un cercle d'amis transforme les usages et les pratiques de l'ensemble du cercle ». Cette mutualisation de la liberté redéfinit l'individualisme supposé de cette génération : « Maintenant, je ne sors qu'avec ma meilleure amie qui a le permis, donc on est tout le temps ensemble. »

Le jeune conducteur endosse un rôle social gratifiant : « J'adore conduire donc ça ne me dérange pas du tout », « Je ne demande rien en participation financière. » La voiture devient un vecteur de lien social. Cette générosité paradoxale – où celui qui investit temps et argent refuse la compensation – révèle une économie du don adolescente.

Mais, cette configuration créerait aussi une forme de dépendance choisie : « Quand y a un pote qui a le permis, les autres ils se poussent moins pour le passer parce qu'on peut déjà se déplacer ensemble. Du coup celui qui a le permis fait un peu le taxi. » L'autonomie individuelle se dissout dans une mobilité tribale où la liberté se partage.

Ce modèle d'« un permis pour cinq » dessine une socialité nouvelle où l'émancipation n'est plus conquête solitaire, mais construction collective, où la maturité se mesure moins à l'indépendance qu'à la capacité à créer de l'interdépendance choisie.



L'AMI

L'impact de ce nouveau mode semble à relativiser. Si le développement de la voiture sans permis (l'AMI) est perçu comme un signe de richesse : « L'AMI, c'est prestigieux, ça fait cool » (Lille), pour certains c'est un achat superflu. Ces véhicules ne peuvent pas rouler sur l'autoroute et n'ont que deux places. De plus, l'abaissement de l'âge du passage du permis à 17 ans rend cet investissement inutile voire contre-productif car il empêcherait ensuite de se motiver pour passer le permis.

« Je ne vois pas l'intérêt de mettre 8 000 € dans une voiture alors que deux ans après on peut passer le permis. » (Lille)

Une conscience environnementale qui se dissout dans le pragmatisme quotidien

L'étude expose une dissonance cognitive saisissante entre conscience environnementale déclarée et pratiques effectives. À la question du choix entre prendre le train ou l'avion pour un Paris-Rome, la réponse est sans appel : **« L'avion c'est plus agréable et c'est plus rapide, une heure à la place de douze c'est pratique. »** La rationalité temporelle écrase la considération écologique.

Plus révélateur, les justifications déploient une rhétorique de la fatalité : « Moi, ça dépend de la longueur du trajet. Parce que je veux bien être écolo, mais faut pas abuser non plus. » L'écologie devient une contrainte déraisonnable face au confort. Un adolescent lillois synthétise : **« Comme c'est disponible bah on ne va pas passer à côté. »** L'existence de l'option justifie son usage.

Cette « inaction » écologique s'ancre dans un sentiment d'impuissance : « Sur TikTok, c'est des phases. Je vais voir un ours blanc sans banquise, je vais avoir de la peine [...] j'y pense des fois, mais si c'est ça après on vit plus. » La surcharge informationnelle produit la paralysie. Même conscientisés – **« On nous a toujours sensibilisé sur cet aspect, on a eu plusieurs interventions »** –, ils dissocient savoir et agir : **« Sur les trajets en voiture, je me dis certes le bus c'est plus écologique, mais je ne change pas mes habitudes quand même. »**

L'écologie devient ainsi performance discursive, idée de sa substance transformatrice. Beaucoup d'adolescents incarnent une génération post-militante où la conscience environnementale coexiste sereinement, avec des pratiques contradictoires, où l'urgence climatique se dissout dans le pragmatisme quotidien.



« Moi, ça dépend de la longueur du trajet. Parce que je veux bien être écolo, mais faut pas abuser non plus. »



« On allait à l'ASPTT, ma mère ne pouvait pas nous emmener. Donc on a dû arrêter et maintenant on va à la salle de sport, c'est plus pratique. »



« Tout ce qui est en dehors de ma ville de Thuir, je n'y vais pas à pied. »

L'urgence tranquille

Face aux incertitudes contemporaines, ces adolescents développent un pragmatisme désenchanté qui privilégie systématiquement l'efficacité sur l'exploration. « La voiture c'est plus confortable et c'est mieux que le bus. Tu vas directement d'un point A à un point B », synthétise cette philosophie de l'optimisation. Cet esprit pratique appliqué à plusieurs aspects de la vie ne saurait être interprété comme le signe d'une certaine paresse, mais probablement comme l'aveu d'une grande incertitude face au monde de demain.

Cette génération « pratico-pratique » transforme chaque choix en calcul : **« On allait à l'ASPTT, ma mère ne pouvait pas nous emmener. Donc on a dû arrêter et maintenant on va à la salle de sport, c'est plus pratique. »** La salle de sport incarne ce pragmatisme : accessible, flexible, individuelle. L'aventure répugne : **« Tout ce qui est en dehors de ma ville de Thuir, je n'y vais pas à pied. »**

Pourtant, face aux urgences contemporaines, ces adolescents ne paniquent pas, ils optimisent, ils restent sereins. Ils « se veulent plus lucides et rationnels », estimant « qu'ils ne peuvent pas faire l'économie de prendre en compte la réalité du marché du travail ». Un lycéen résume : « Pour mon confort, je préférerais rester à Lille [...] j'ai plein d'amis qui en ont [un appartement], et j'ai vu que c'est la galère. »

Cette « urgence tranquille » dessine une génération qui a intériorisé la précarité, sans dramatisation, qui navigue dans l'incertitude avec un fatalisme fonctionnel, transformant l'angoisse du futur en hyper-rationalité du présent.

5 RECOMMANDATIONS opérationnelles



« **Il n'y a pas que le lycée dans la vie** » : Les adolescents sortent le soir, le mercredi, le week-end ; leurs « lieux » sont gymnases, centres commerciaux, cinés, parcs de loisirs. Une offre qui s'éteint tôt, les renvoie à la voiture des parents ou au renoncement. Ainsi, élargir l'amplitude des transports en commun en soirée, le week-end, desservir prioritairement ces lieux de vie, créer des liaisons directes inter-quartiers (sans rupture de charge), redonne une vraie autonomie.

Un bus pensé « digital natif ». L'expérience embarquée fait la différence : connectivité, repères visuels, confort. Les attentes sont explicites : « Il faudrait plus de prises, vu que la technologie se répand de plus en plus » ; « Ce serait bien qu'il y ait un écran avec le plan et qu'on voit le bus avancer » ; « Le chauffage et la climatisation que l'on pourrait régler ». À bord : USB + WiFi, écrans temps réel lisibles, microréglages thermiques. À terre et dans l'app : une UX qui rivalise avec Google Maps (itinéraire en un geste, retard affiché, étape-par-étape), sinon l'usage se déporte.

Sécurité ressentie, surtout pour elles. La liberté de circuler tient souvent à un détail : éclairage des arrêts, visibilité dans les véhicules, présence apaisante. Généraliser l'« arrêt à la demande » en soirée, installer des boutons d'alerte discrets, renforcer l'éclairage aux arrêts et abords, rassurent d'abord les adolescentes et, au-delà, leurs familles. Côté humain, une médiation préventive visible – non répressive – et des conducteurs formés à la gestion des groupes d'adolescents rendent le réseau hospitalier et non hostile.

Faire des jeunes des co-auteurs. On n'« adapte » pas aux jeunes sans eux. Panels lycéens permanents, tests utilisateurs avant lancement, réseau d'ambassadeurs dans les établissements, pour transformer ces usagers en coproducteurs de service. On y gagne une app qui parle leur langue, des arrêts aux bons endroits, des horaires au bon rythme... et une communication qui circule organiquement (lycées, stories, territoires numériques locaux).

Après le permis, rester client. Le jour du permis n'est pas la fin de l'histoire avec les transports en commun (TC). Des tarifs progressifs pour les « 18–25 ans » (au-delà des tarifs spécifiques quand on est lycéen), des abonnements combinés parking-relais + TC, une communication qui valorise le « mix modal » plutôt que l'opposition voiture/TC, permettent de maintenir un usage régulier des TC. Côté marketing, la gamification (paliers, récompenses de fidélité, défis « sans ma voiture ») donne également une raison de continuer à badger même quand on peut conduire.