



# Les difficultés de transport : un frein à l'emploi pour un quart des jeunes

En 2016, un quart des jeunes a renoncé à un emploi et 21 % à une formation en raison de difficultés de transport, et plus de la moitié a dû restreindre sa vie sociale et ses activités de loisirs faute de moyens de transport adaptés.

C'est ce que révèle un focus de la seconde édition du *Baromètre sur la jeunesse 2017* de la Direction de la jeunesse, de l'éducation populaire et de la vie associative (DJEPVA), une enquête nationale menée auprès de 4 500 jeunes réalisée par le CRÉDOC et l'INJEP. Ces renoncements s'expliquent d'abord par le coût des transports, trop important pour de nombreux jeunes. Ils sont aussi à relier au caractère anxiogène des déplacements évoqué par près de trois jeunes sur dix. Ces difficultés sont plus fréquentes chez les jeunes les plus précaires, venant ajouter des obstacles supplémentaires à leur intégration.

**Nelly Guisse,**  
**Sandra Hoibian,**  
**Sophie Lautié**  
- CRÉDOC.  
**Francine Labadie,**  
**Joaquim Timoteo,**  
**Thibaut de Saint Pol**  
- INJEP.

**E**n 2016, 62% des jeunes âgés de 18 à 30 ans ont renoncé, sur les 12 derniers mois, à une ou plusieurs activités en raison de difficultés de déplacement [graphique 1, p. 2]. Plus précisément, 57 % ont renoncé à une activité sociale, qu'il s'agisse de rendre visite à un proche, d'accéder à un loisir ou de partir en vacances, et 33 % ont renoncé à un emploi ou une formation pour ce motif.

Les proportions observées interpellent d'autant plus que les infrastructures de transport se sont développées au cours des dernières décennies, même si de fortes différences demeurent bien sûr entre milieu rural et urbain.

Dans ce contexte, on pourrait imaginer que le transport ne constitue plus un obstacle à l'insertion professionnelle des jeunes à l'heure où ceux-ci sont en butte à des taux de chômage importants et accèdent à l'emploi principalement via des contrats courts (CDD, intérim), avec par conséquent un besoin de mobilité accru pour répondre à des offres sur des territoires géographiques étendus. Bien au contraire, dans une société où la mobilité est fortement valorisée, la mobilité empêchée peut être vécue comme un signe d'impuissance sociale (Barrère, Martuccelli, 2005).

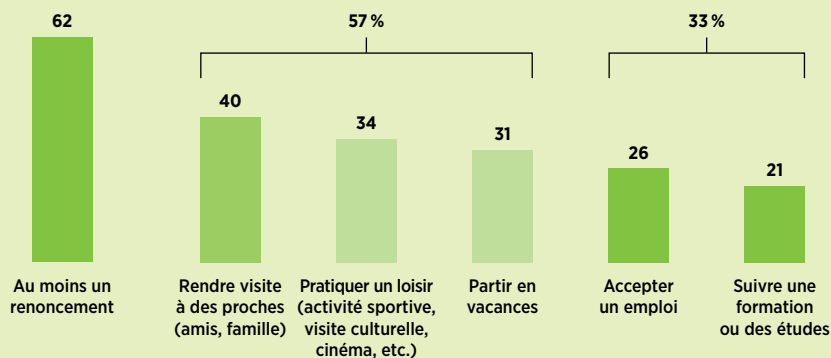
” Dans une société où la mobilité est fortement valorisée, la mobilité empêchée peut être vécue comme un signe d'impuissance sociale

## Les jeunes précaires en première ligne

Les jeunes ont des modes de déplacement un peu différents de leurs aînés : ils recourent moins souvent à la voiture et davantage aux transports collectifs. Les jeunes sont moins fortunés, habitent plus souvent dans de grandes agglomérations que leurs aînés, avec un rapport différent à l'automobile, et ils sont plus attentifs à l'impact de leurs modes de transport sur la planète. Seule la moitié d'entre eux utilise en priorité la voiture pour se déplacer au

## graphique 1

### Au cours des 12 derniers mois, en raison de difficultés liées aux déplacements et aux transports, avez-vous dû renoncer à... (% de réponses oui, plusieurs réponses possibles)



Champ : Ensemble des jeunes Métropolitains âgés de 18 à 30 ans.  
Source : INJEP-CRÉDOC, Baromètre DJEPVA sur la jeunesse, 2017.

quotidien, contre 65 % dans l'ensemble de la population [graphique 2, p. 2]. Les jeunes se distinguent très clairement des autres classes d'âge parce qu'ils sont plus nombreux (29 %) à utiliser les transports en commun comme principal mode de déplacement quotidien (contre 14 %, moyenne dans la population). Les moyens de transport dit « doux » tels que le vélo et la marche à pied concernent près d'un jeune sur cinq (17 %), un taux comparable à celui observé dans la population générale (18 %). Ainsi, 3 % des

jeunes utilisent le vélo pour se déplacer quotidiennement et 14 % se déplacent en priorité à pied. Les jeunes recourent davantage aux modes alternatifs à la voiture individuelle (Pautard, 2016) : plus de la moitié d'entre eux déclarent ainsi avoir eu recours à du covoiturage pour une courte distance (56 %) et 46 % l'ont déjà pratiqué sur de longues distances (contre respectivement 31 % et 30 % de l'ensemble de la population). Ils sont également plus souvent adeptes du vélo-partage : 24 % des moins de 25 ans y recourent et 16 %

des 25-34 ans (contre 5 % seulement des plus âgés).

Tous les jeunes ne sont pas dans une situation identique. Alors qu'en moyenne 7 % des jeunes n'ont accès ni à un véhicule personnel, ni à un arrêt de transport en commun à proximité de chez eux, 10 % des jeunes demandeurs d'emploi sont dans cette situation ; de même, c'est le cas de 10 % des inactifs non-étudiants et de 15 % des jeunes peu ou pas diplômés (détenant au plus le brevet des collèges).

L'absence de motorisation est encore un frein aux déplacements. Les jeunes sans véhicule motorisé personnel sont 72 % à avoir renoncé à au moins une activité (contre 57 % parmi les jeunes qui ont accès à une voiture, une moto ou un scooter), et 34 % ont refusé un emploi (contre 21 % chez les autres). D'autres travaux ont montré que les jeunes détenteurs du permis de conduire connaissent une meilleure insertion sur le marché du travail : à niveau de diplôme égal, les taux d'emploi des jeunes sans permis sont jusqu'à plus de deux fois moindre que ceux des jeunes détenteurs du permis de conduire (France Stratégie, Dares, 2017).

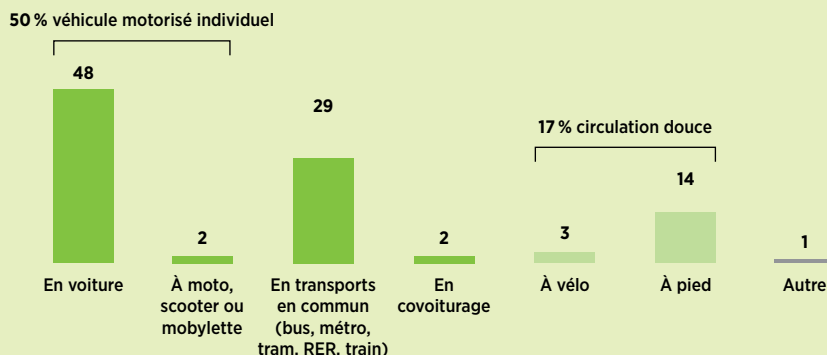
Les jeunes en situation précaire sont davantage dans une situation de mobilité empêchée. Un tiers des jeunes sans diplôme (ou avec au plus le brevet des collèges) ont renoncé à accepter un emploi à cause du transport, et le taux s'élève à 44 % chez les jeunes chômeurs [graphique 3, p. 3].

D'autres travaux menés sur les jeunes éligibles à la Garantie jeunes montrent que, au-delà des freins purement professionnels (manque d'expérience, qualification insuffisante), la mobilité géographique est le premier frein « périphérique » à l'emploi. Ils rappellent aussi les multiples effets négatifs de la distance géographique sur l'emploi : réduction de l'efficacité de la recherche d'emploi (moins bonne information sur le marché du travail), coût de la recherche d'emploi, arbitrage coût et temps de transport/rémunération, réticence des employeurs (Boisson Cohen, 2016). Par ailleurs, certaines catégories de la population, notamment les catégories populaires, sont plus que les autres exposées au « spatial mismatch », c'est-à-dire à une déconnexion spatiale croissante entre l'emploi peu qualifié et les lieux

## graphique 2

### Trois jeunes sur dix utilisent prioritairement les transports en commun pour se déplacer au quotidien

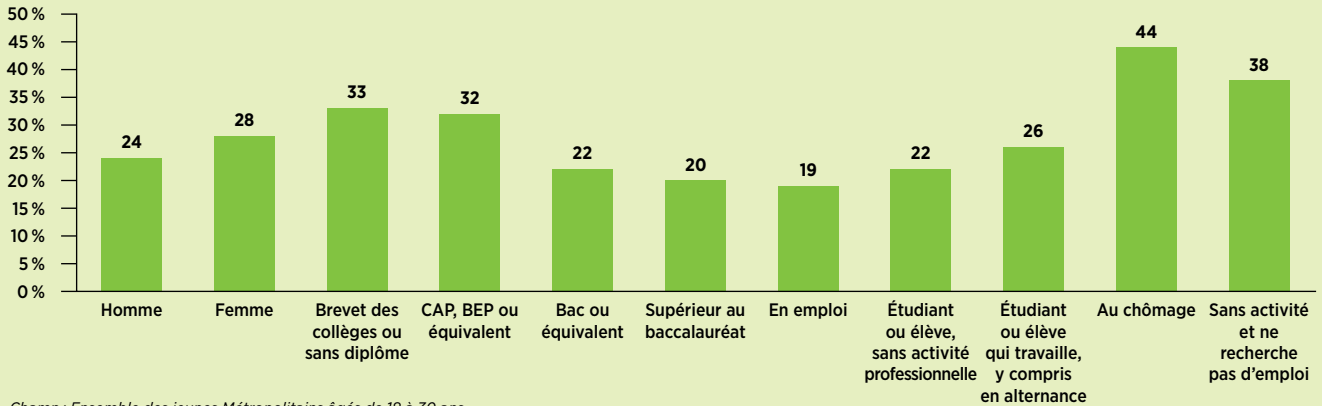
Pour vos trajets quotidiens (domicile-travail, domicile-études, faire vos courses, etc.) vous vous déplacez le plus souvent... (en %)



Champ : Ensemble des jeunes Métropolitains âgés de 18 à 30 ans.  
Source : INJEP-CRÉDOC, Baromètre DJEPVA sur la jeunesse, 2017.

graphique 3

### Proportion de jeunes ayant renoncé à un emploi en raison de difficultés liées à leurs déplacements (% de réponses oui)



Champ : Ensemble des jeunes Métropolitains âgés de 18 à 30 ans.  
Source : INJEP-CRÉDOC, Baromètre DJEPVA sur la jeunesse, 2017.

d'habitat populaire, en liaison avec plusieurs phénomènes : manque persistant d'alternatives à la voiture dans les petites villes et les espaces périurbains, sur-représentation des catégories sociales modestes dans des zones peu denses et/ou moins bien desservies par les transports en commun, plus fort impératif de mobilité quotidienne pour les peu qualifiés (fragmentation temporelle et spatiale de l'emploi, notamment si emplois atypiques, horaires décalés) alors même que les ressources qu'ils peuvent mobiliser sont moindres (faible équipement automobile des ménages modestes).

#### En sus des freins matériels, un vécu anxigène des déplacements

Les jeunes estiment presque unanimement qu'« en oubliant les éventuels problèmes d'argent, de temps ou d'accès aux transports, se déplacer est un moyen d'être autonome » (91 %) ou « un moyen d'accéder à des équipements et des services » (83 %).

Mais les déplacements représentent également une épreuve (29 %) et/ou une source d'angoisse (28 %) pour près de trois jeunes sur dix. La mobilité dans la ville participe au processus de

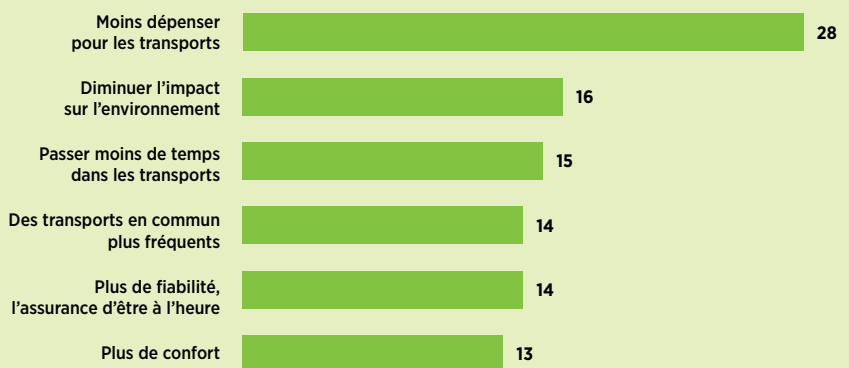
socialisation des adolescents et à leur construction identitaire, elle leur permet de s'affranchir de la tutelle de leurs parents (Massot et Zaffran, 2007) et d'apprendre à trouver leur place dans le domaine public. S'intéressant plus particulièrement aux adolescents des ZUS, Oppenchain (2011) met au jour trois types d'expériences éprouvantes : difficultés de certaines filles à se déplacer du fait des contraintes parentales, peur des déplacements en transports en commun, interactions conflictuelles pour les adolescents du quartier, pouvant conduire à un repli sur celui-ci. D'autres hypothèses d'explication peuvent être

#### Les jeunes attendent avant tout des aides financières

La composante financière est un frein important à la mobilité : 30 % des jeunes déclarent se restreindre financièrement sur le poste transport. Et 38 % de ceux qui surveillent de près leurs dépenses de transport et finissent par restreindre leurs dépenses ont renoncé à un emploi faute de moyens de transport adaptés. Rappelons que les jeunes consacrent 17,8 % de leur budget aux transports (INSEE, enquête « Budget des familles 2011 »). De fait, lorsqu'on les interroge sur les pistes prioritaires d'amélioration, les 18-30 ans placent les aides financières loin devant toute autre proposition [graphique 4, p. 3].

graphique 4

### Que souhaiteriez-vous améliorer en priorité pour vos trajets quotidiens ? (en %)



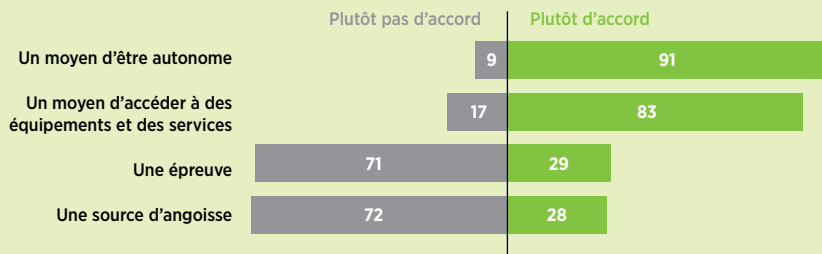
Champ : Ensemble des jeunes Métropolitains âgés de 18 à 30 ans.  
Source : INJEP-CRÉDOC, Baromètre DJEPVA sur la jeunesse, 2017.



## graphique 5

### Se déplacer : un moyen d'être autonome pour beaucoup, une épreuve pour certains

En oubliant les éventuels problèmes d'argent, de temps ou d'accès aux transports, pour vous, se déplacer c'est... (en %)



Champ : Ensemble des jeunes Métropolitains âgés de 18 à 30 ans.  
Source : INJEP-CRÉDOC, Baromètre DJEPVA sur la jeunesse, 2017.

émises quant aux représentations négatives de la mobilité constatées aujourd'hui chez un jeune sur trois : une éducation moins propice à la mobilité – les parents, en raison d'un sentiment d'insécurité grandissant quant à la fréquentation des espaces publics par les jeunes, encadrent aussi davantage les mobilités adolescentes (Valentine, 1996 ; Rivière, 2016) –, des appréhensions de la part des jeunes dans un contexte terroriste les ayant fortement marqués en 2015 (CRÉDOC, CNRS, INSERM,

2016), un sentiment de sécurité en règle générale moins prégnant dans les modes de transport collectif que dans les transports individuels. Et même si elles étaient clairement exclues de la formulation de la question, les difficultés financières des jeunes imprègnent probablement aussi les perceptions.

Le sentiment que le déplacement est une épreuve apparaît comme un des trois facteurs, avec les contraintes financières et l'absence d'accès à une voiture, qui explique le plus fortement la



## méthodologie

Fruit d'une collaboration entre l'INJEP et le CRÉDOC, le Baromètre DJEPVA a été réalisé en ligne en janvier et février 2017 auprès d'un échantillon représentatif de 4 541 jeunes résidant en France (Métropole et Outre-Mer hors Mayotte), âgés de 18 ans à 30 ans, sélectionnés selon la méthode des quotas. Les quotas nationaux et régionaux ont été calculés d'après les résultats du dernier recensement général de la population. Un redressement régional puis national a été effectué pour assurer la représentativité de l'échantillon par rapport à la population nationale des jeunes âgés de 18 ans à 30 ans.

Les résultats présentés ici portent uniquement sur les 4 003 jeunes Métropolitains, les questions sur la mobilité n'ayant pas été posées sous cette forme aux jeunes ultra-marins.

mobilité empêchée. L'accès concret aux transports collectifs, le coût de ceux-ci, et l'accompagnement à la mobilité sont autant d'enjeux pour favoriser l'insertion des jeunes.



## Pour en savoir plus

- Baromètre DJEPVA sur la jeunesse 2017, rapport d'étude à paraître.
- Kaufmann V., Widmer É. D., « L'acquisition de la motilité au sein des familles. État de la question et hypothèses de recherche », *Espaces et sociétés* (n° 120-121), p. 199-217, 2005.
- Brice L., Croutte P. et Hoibian S., « Pour protéger l'environnement, les jeunes se tournent vers des transports alternatifs et les pratiques collaboratives », *Cahier de recherche*, à paraître.
- L'Horty Y., Duguet E., Petit P., Rouland B., Toa Y., *Faut-il subventionner le permis de conduire des jeunes en difficulté d'insertion ? 10 000 permis pour réussir*, Rapport d'évaluation quantitative, Fonds d'expérimentation pour la jeunesse, Direction de la jeunesse, de l'éducation populaire et de la vie associative, Mission d'animation du fonds d'expérimentation pour la jeunesse (FEJ), 2012. [http://www.experimentation.jeunes.gouv.fr/IMG/pdf/APPC\\_Rapport\\_Final\\_Evaluation\\_Quant\\_V2.pdf](http://www.experimentation.jeunes.gouv.fr/IMG/pdf/APPC_Rapport_Final_Evaluation_Quant_V2.pdf)
- Barrère A., Martuccelli D., « La modernité et l'imaginaire de la mobilité : inflexion contemporaine », *Cahiers internationaux de sociologie* (n° 118), p. 55-79, 2005.
- Pautard É., *Les Français et la mobilité durable : quelle place pour les déplacements alternatifs à la voiture individuelle ?*, Datalab Environnement, SOeS, 2016.
- Boisson Cohen M., *Lever les freins périphériques à l'emploi des jeunes : priorités et leviers*, France Stratégie, 2016. [http://www.strategie.gouv.fr/sites/strategie.gouv.fr/files/atoms/files/ppt\\_seance\\_5\\_01.12\\_freins\\_peripheriques\\_mbc.pdf](http://www.strategie.gouv.fr/sites/strategie.gouv.fr/files/atoms/files/ppt_seance_5_01.12_freins_peripheriques_mbc.pdf)
- Devaux J., Oppenchain N. et Proulhac L., « 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*, 2016. <http://metropoles.revues.org/5306>
- Oppenchain N., « La mobilité comme accessibilité, dispositions et épreuve », *Journal of Urban Research*, 2011.