

EVOLMOB - Évolution du rapport des jeunes à la voiture



Soumis par Forum Vies Mobiles le mar, 09/20/2016 - 10:49

Mots clés

Études comparatives

Modes de vie

Représentations

Voiture

Transition

Discipline

Sciences sociales

Mode de transport

Automobile

État du projet

Finished research

Visuel

EVOLMOB - Évolution du rapport des jeunes à la voiture

Type de chercheur

Acteurs de la recherche

Activer

Activé

Ajouter le triangle si ce contenu est affiché dans la quinzaine

Désactivé

Présentation longue

[Contact : Tom Dubois](mailto:tom.dubois@sncf.fr "MAIL")

I. La recherche

Alors que le nombre global de détenteurs du permis de conduire n'a jamais cessé d'augmenter au sein des pays de l'OCDE, on constate une rupture chez les jeunes depuis les années 2000. Dans la plupart des pays de l'OCDE (Japon, États-Unis, Royaume-Uni, Grande-Bretagne, Allemagne, États-Unis, Australie, Canada, France, ...)^[1], les jeunes de 30 ans et moins sont moins susceptibles de passer le permis de conduire que leurs homologues 10 ou 20 ans plus tôt. Plusieurs hypothèses explicatives ont été avancées : tandis que certains chercheurs^[2] mettent en avant des facteurs économiques comme le renchérissement des carburants et les effets de la crise économique sur le pouvoir d'achat, d'autres privilégient des facteurs culturels. Ils suggèrent que la voiture a été remplacée par le Smartphone comme symbole et vecteur de liberté pour les jeunes^[3].
 EVOLMOB vise à comprendre les raisons et les conséquences du moindre passage du permis de conduire chez les jeunes en France et au Québec. Quel rapport les jeunes entretiennent-ils aujourd'hui à l'automobile? Quels sont les ressorts des évolutions observées dans ces contextes économiques, géographiques et sociaux différents ?
 L'enquête a été menée par des chercheurs de deux institutions : le LAET-Laboratoire Aménagement Économie Transports (France), l'École Polytechnique de Montréal (Canada) et l'Institut National de la Recherche Scientifique (Canada). Le Forum Vies Mobiles est à l'initiative du volet qualitatif de cette recherche. Les jeunes interrogés, âgés de 16 à 35 ans, présentent divers profils sociaux (situation professionnelle ou étudiante, niveau de revenus, genre, situation familiale) et territoriaux (zone d'habitat urbaine ou périurbaine de Lyon et Montréal). Le volet quantitatif s'est appuyé sur les enquêtes ménages - déplacements les plus récentes des agglomérations de Lyon^[4], Grenoble et Montréal (volet en partie financé par le programme interministériel PREDIT). Le croisement de méthodes quantitative

qualitatives a permis de dresser un tableau du rapport des jeunes à la voiture aujourd'hui. Ce projet s'inscrit dans le cadre de la recherche du Foire/Vies Mobiles : Comprendre les origines de la mobilité et http://foires.viesmobiles.habitatpremier.com/la-recherche-du-foire/vies-mobiles/

La recherche, qui a débuté en mars 2014, a fourni ses résultats début 2016.

II. Les résultats

1. Passage du permis de conduire : un retournement de tendance

Après des décennies de diffusion croissante du permis de conduire chez les hommes puis chez les femmes en France à une baisse du taux de détention du permis de conduire chez les jeunes : - 9% chez les 18-30 ans entre 1993 et 2006. Cette baisse est particulièrement notable chez les jeunes de moins de 25 ans.

- À Lyon (1995 - 2006) : Baisse de 2% la part des détenteurs du permis chez les 18-24 ans (on passe de 65 à 63%) et de 1% chez les 25-29 ans (baisse d'un peu moins de 1%). La baisse concerne avant tout les jeunes habitant dans le centre (baisse de 4% pour les 18-24 ans).
- À Grenoble (2002 - 2010), les données sont plus récentes et la tendance semble s'amplifier : Baisse de 10% des détenteurs du permis chez les hommes de 18-25 ans. La part de détenteurs du permis passe de 81 à 73%.

Baisse de 14% des détenteurs du permis chez les femmes de 18-25 ans. La part de détentrices du permis passe de 58 à 50%.

2. Une part croissante de jeunes n'a pas de voiture

- À Lyon (1995 - 2006), part des ménages non équipés : +20% chez les 18-24 ans (on passe de 20 à 24% de ménages non équipés), +67% chez les 25-29 ans (on passe de 12 à 19%) et +46% chez les 30-34 ans (de 11 à 16%).
- À Grenoble (2002 - 2010), part des ménages non équipés chez les 16-34 ans : +46%. On passe de 11 à 16% de ménages non équipés.

3. Un usage de la voiture qui recule au profit des transports en commun et du vélo

En France, on assiste à une baisse des déplacements en voiture de 10%, tous âges confondus. Ce phénomène est particulièrement marqué chez les jeunes.

- À Lyon (1995 - 2006) : Baisse de 16% du nombre de déplacements réalisés en automobile comme conducteur tous âges confondus. Cette baisse s'étend aussi au nombre de déplacements comme passager d'une voiture.

Baisse de 30% chez les 18-24 ans comme conducteurs et passagers. Baisse de 36% chez les 25-34 ans comme conducteurs et passagers.

- À Grenoble (2002 - 2010) : Baisse de 18% du nombre de déplacements tous âges confondus.

Baisse de 23% chez les hommes de 16 à 34 ans comme chez les femmes de 16 à 34 ans, comme conducteurs et passagers. On constate une forte augmentation des distances parcourues avec des modes alternatifs à la voiture entre 1995 et 2006 chez les 18-34 ans. Cela se fait au profit des modes actifs (marche à pied, vélo) mais surtout des transports en commun.

À Lyon (1995 - 2006) : pour les 18-34 ans : Baisse de 12% des kilomètres parcourus au volant ; augmentation de 39% des distances parcourues en transports collectifs.

À Grenoble (2002-2010) : Baisse de 12% des kilomètres parcourus au volant chez les hommes de 16-34 ans et baisse de 12% chez les femmes du même âge. Augmentation de 93% des kilomètres parcourus en transports collectifs chez les hommes de 16-34 ans ; augmentation de 93% chez les femmes du même âge.

La baisse des distances parcourues au volant est moins importante que celle du nombre de déplacements, car les déplacements ont tendance à être plus lointains. Même pour les jeunes qui ont le permis de conduire, cette dernière n'est plus utilisée de manière exclusive et systématique. Ce résultat met en évidence un découplage entre la détention du permis et de voiture, d'une part et conduite d'un véhicule au quotidien, d'autre part. Cette tendance contribue fortement à la baisse de la part des déplacements automobiles dans le total des déplacements.

À Lyon

2006) : Baisse de près de 30% des déplacements en voiture comme conducteurs chez les 18-34 ans qui ont le permis et
***À Grenoble (2002-2010) la même tendance est observée chez les conducteurs réguliers de 16-34 ans. Parmi e

 Hausse des utilisateurs réguliers de transports collectifs : on passe de 13% à 17% chez les hommes et de 19% à
femmes.
 Hausse des utilisateurs réguliers de vélo : on passe de 11% à 18% chez les hommes et de 6% à 8% che
femmes.

 La voiture en pleine forme ou en perte de vitesse ?

L'étude que viennent de publier l'ObSoCo et Chronos^[7] rappelle que la voiture reste très utilisée par les 16-34 ans de la France, 50% des 18-24 ans et 64% des 25-34 ans ont recours à la voiture quasi quotidiennement. Pour la majorité des jeunes, posséder une automobile reste la meilleure formule (devant la location, l'autopartage ou encore le fait de se passer complètement de voiture). Pour autant, la recherche EVOLMOB montre que la voiture occupe une place moindre pour les jeunes que pour les générations précédentes au même âge, en particulier pour les jeunes urbains. Elle met en évidence une tendance : le passage du permis, l'acquisition d'une voiture et son utilisation par les jeunes baissent pour la première fois depuis plusieurs décennies. Il s'agit là d'une rupture historique ! Plus encore, le volet qualitatif de la recherche montre que la voiture est de plus en plus perçue comme un objet fonctionnel et non plus un symbole de réussite et de liberté. Elle ne fait plus rêver.

4. Un changement profond du rapport à la voiture chez les jeunes

 La baisse du passage du permis chez les jeunes traduit un changement profond du rapport à l'automobile. Des facteurs économiques jouent un rôle : en France particulièrement, le coût du permis de conduire est un facteur limitant son passage. L'acquisition d'une voiture, son utilisation et son entretien sont rendus plus difficiles dans un contexte économique relativement tendu. Mais les évolutions mises en évidence ne sont pas uniquement une réponse à des problèmes conjoncturels de financement. Les baisses les plus fortes (à Lyon et Grenoble) concernent en premier lieu ceux dont les revenus sont les plus bas, mais aussi les plus diplômés, ceux dont les revenus sont les plus élevés.

 Il apparaît que pour les jeunes interrogés, le permis de conduire et l'acquisition d'une voiture perdent leur statut de rite de passage à l'âge adulte^[8] et de vecteur de mobilité (excepté pour certaines jeunes femmes d'origine modeste qui les considèrent comme un outil d'émancipation). D'autres expériences comme les voyages à l'étranger tendent à jouer ce rôle.

 Désormais, le permis est avant tout une compétence, un diplôme, qu'il est utile d'avoir – à indiquer sur le CV par exemple - mais qu'on n'utilise pas forcément quand on habite en centre-ville où les alternatives sont nombreuses pour se déplacer. On passe le permis quand on en a les moyens, la priorité étant généralement donnée aux études.

 « Passer le permis, mes parents ne m'y ont pas obligé, ils me l'ont imposé. Ils m'ont dit que c'était nécessaire pour plus tard, que le jour où j'en aurais besoin, je l'aurais. » (Marc, 32 ans)

 De moins en moins utilisée de manière automatique et exclusive, la voiture est intégrée à un panel de modes de mobilité entre lesquelles les jeunes font des arbitrages. Les résultats des investigations quantitatives et qualitatives confirment et mettent en évidence un « découplage » entre détention du permis et de voiture, d'une part et conduite d'un véhicule au quotidien d'autre part. L'importance de l'offre de transport en commun et dans une moindre mesure, des services de mobilité (vélo en libre service...) influence le choix du mode de déplacement.

 « On devient autonome en comprenant tout ce qui est possible comme moyens de transport, parce qu'on sait mieux les utiliser. » (Marc, 32 ans)

 Cette tendance, si elle se poursuit, serait porteuse de profondes transformations de la mobilité dans les années à venir.

 La plupart des jeunes ont une conscience écologique - nourrie par les enseignements sur l'écologie à l'école - qui se traduit par une mise en avant de l'impact environnemental de l'utilisation de la voiture (pollution). Rares sont les jeunes qui font de l'écologie un déterminant de leurs pratiques de déplacement, mais cela peut conforter des choix en faveur des transports collectifs ou des modes actifs (marche). En revanche, rien dans l'étude ne vient étayer l'hypothèse d'un rôle des TIC (technologies de l'information et de la communication) dans l'évolution du rapport des jeunes à l'automobile.

 En conclusion, la voiture ne fait plus rêver. Vue avant tout comme un objet fonctionnel par les jeunes interrogés, elle est peu investie comme symbole de réussite sociale. Elle est même de plus en plus perçue comme une contrainte en centre-ville (coûteuse, difficile à garer...).

 « C'est horrible de conduire en ville ! Il faut trouver une place, tout est payant... c'est plus une contrainte qu'autre chose. Ce n'est pas l'indépendance la voiture, en fait. » (Anaïs, 22 ans)

 Cette tendance semble s'amorcer également en dehors des villes-centres mais plus discrètement, certainement en raison d'une offre de transport moins importante, qui rend l'usage de la voiture souvent incontournable.

5. Les documents et rapports

Cartouche "Enquête"

On <div class="logo logo-mobile"> <img src="http://forumviesmobiles.org/them