Je t’aime… moi non plus.

Quels changements dans le rapport des jeunes lyonnais à l’automobile ?

Par Stéphanie Vincent-Geslin, Pascal Pochet, Nathalie Ortar, Patrick Bonnel et Louafi Bouzouina

La voiture, cet incontournable objet du désir, titrait en 2001 un rapport traitant des dimensions sociales, symboliques et affectives du rapport à la voiture (CERTU 2001). L’attachement vis-à-vis de l’automobile n’a pas disparu, ni la place centrale que la voiture occupe toujours dans la mobilité et les modes de vie de la majorité des adultes. Pour autant, il est permis de s’interroger sur la permanence du désir attaché à l’automobile, notamment chez les nouvelles générations. En effet, la décennie 2000 a été celle de changements, de ruptures de tendances majeures dans l’évolution de la place de la voiture. Nombre de travaux évoquent désormais l’hypothèse que, dans les pays occidentaux, l’usage de la voiture pour la mobilité des personnes, après avoir atteint un sommet ou « *peak car* » (Metz 2012) (Goodwin et Van Dender 2013) (Le Vine et Jones 2012), connaît actuellement une décroissance. D’ampleur encore limitée à l’échelle nationale, ce mouvement de décroissance s’avère surtout visible en zone urbaine (Grimal et al. 2013). Prenant une part non négligeable dans ces évolutions, les jeunes adultes méritent une attention particulière (Kuhnimhof et al. 2013).

Concrètement, la conduite automobile est conditionnée par la possession du permis, mais également au fait de pouvoir disposer d’un véhicule et de faire le choix de ce mode de transport (Licaj et al. 2012). Dans les années suivant la majorité, le repli observé de l’usage de l’automobile est imputable à une baisse du taux de détention du permis de conduire, une stagnation voire une légère baisse des taux de possession de véhicules, et un moindre recours à la voiture au quotidien chez les détenteurs du permis qui possèdent un véhicule dans le ménage. La diminution de la part des jeunes qui détiennent le permis est l’une des manifestations les plus spectaculaires des changements récents du rapport à l’automobile chez les nouvelles générations. Aussi, dans le cadre de cet article, nous analyserons les changements affectant la détention du permis de

conduire chez les jeunes, mais aussi leur motorisation, leurs usages et leurs perceptions de la voiture. Ces quatre éléments composent ainsi le rapport des jeunes à l'automobile, qui est exploré à l'aide d'un dispositif d'investigation mixte, associant analyses secondaires d'« enquêtes ménages déplacements » (EMD Lyon de 1995 et 2006) et entretiens qualitatifs spécifiquement conçus pour comprendre les changements dans le rapport des jeunes adultes à la voiture[1].

Une constance dans la littérature : les jeunes utilisent moins la voiture.

La voiture, incontournable objet du désir ?

Dans un certain nombre d'agglomérations françaises[2], les « enquêtes ménages déplacements » montrent une baisse de la part modale de la voiture dans le total des déplacements urbains, au profit des transports collectifs et des modes actifs (marche à pied, vélo) (de Solere 2012). Cette tendance à la baisse apparaît également en Île-de-France : toutes classes d'âge confondues, le nombre de déplacements en voiture décroît de 5 %, tout comme leur distance unitaire (Stif-Omnil 2013a). Concentré sur Paris et la 1ère couronne, ce mouvement de baisse concerne par ailleurs fortement les actifs, les cadres (-16 %), les professions intermédiaires (-11 %), les employés (-8 %), et les ouvriers (-7 %), même si ces évolutions sont à considérer à l'aune de localisations résidentielles et d'alternatives à la voiture plus ou moins pertinentes selon les cas. Parmi les Franciliens de 18-25 ans, le taux de titulaires du permis a baissé de 9 points : 46 % en 2010 contre 55 % en 2001 et 61 % en 1983 et 1991, une tendance qui touche Paris comme les petites et grandes couronnes (Stif-Omnil 2013b) et qui s'accompagne d'une réduction des inégalités de genre quant au taux de détention du permis (Stif-Omnil 2013c). L'analyse des « enquêtes nationales transport » confirme la nature générationnelle du mouvement de diffusion du permis de conduire, qui tend à s'inverser au milieu des années 2000 : en 2007, pour la première fois, les plus jeunes (18-25 ans) disposent moins du permis qu'en 1993 aux mêmes âges (Roux 2012). Au plan international, en particulier dans les pays caractérisés par des niveaux d'automobilité élevés, tels que les pays scandinaves, l'Allemagne, le Royaume-

Uni, les États-Unis, l'Australie (Delbosc et Currie 2013) (Aretun et Nordbakke 2014), une baisse du recours à l'automobile se remarque également chez les 18-30 ans, caractérisée là aussi par une baisse de détention du permis de conduire, une stabilisation ou une baisse de la motorisation et une baisse plus nette de l'usage quotidien de la voiture.

La conjugaison de quatre pistes explicatives.

Les hypothèses explicatives de ce mouvement restent à confirmer et à approfondir. Phénomène multiforme dans ses manifestations, la transformation du rapport à la voiture chez les nouvelles générations est également pluri-factorielle dans ses motifs. Cette évolution est notamment liée aux changements affectant la position dans le cycle de vie, la réglementation en matière d'obtention du permis, la capacité à financer les dépenses automobiles, les caractéristiques de localisation et de l'offre de transport, les valeurs et attitudes, notamment celles concernant les technologies de l'information et de la communication (Delbosc et Currie 2013). Aucune hypothèse explicative ne paraît pouvoir en rendre compte de façon exclusive, ni même dominante au point d'éclipser les autres. La revue de la littérature permet de poser quatre hypothèses, en partie liées entre elles, et qui méritent d'être développées.

La première hypothèse relève d'une *difficulté grandissante dans l'obtention du permis de conduire*. Depuis les années 1990, de nombreux pays occidentaux (France, États-Unis…) ont instauré un niveau d'obtention graduel du permis de conduire (GDL pour *Graduated Driver Licensing*), en fixant un certain nombre de restrictions et de règles qui reposent sur l'âge et l'expérience du conducteur. On peut par exemple mettre en avant la période de probation en France durant les deux/trois premières années (selon qu'il y a eu conduite accompagnée ou non) après l'obtention du permis, qui conduit à disposer de six points seulement au lieu de douze sur son permis. Aux États-Unis, l'attribution progressive est de mise, et décomposée en trois phases : apprentissage, intermédiaire « post examen » et complet (Kuhnimhof et al. 2012) (Delbosc et Currie 2013). En France, nombre de candidats ont des difficultés avec les épreuves théoriques comme avec les épreuves pratiques, ce qui contribue à retarder le processus d'obtention et à en alourdir le coût (Lebrun et al. 2008).

La seconde est *de nature économique.* Dans un contexte de récession économique et de difficultés d'insertion professionnelle, le coût du permis de conduire, auquel s'ajoutent les coûts d'acquisition, d'assurance et d'usage des véhicules, peut se révéler prohibitif pour nombre de jeunes. En Espagne, pendant la dernière crise économique, qui a fortement réduit les revenus des ménages, entre 2008–2012, le nombre de nouveaux permis délivrés a ainsi chuté de près de moitié. La diminution du nombre de migrants, parmi lesquels on trouve un nombre important de candidats au permis de conduire, d'une part, et les changements d'attitudes vis-à-vis de la voiture chez les jeunes, d'autre part, ont pu jouer un rôle dans cette baisse. Cependant, la simultanéité de la crise avec la baisse du nombre de permis de conduire met en avant le rôle clé de la contrainte économique sur le taux de permis de conduire (Ray et al. 2015). En France, la fin de la conscription obligatoire en 1997 a supprimé la possibilité, pour les hommes, d'obtenir le permis de conduire sans engager de dépenses, pendant le service national. Elle s'est traduite, en quelques années, par une baisse du taux de détenteurs du permis chez les générations masculines post-réforme, en milieu urbain et de milieux modestes (Avrillier et al. 2010). En outre, si la crise a été moins brutale qu'en Espagne, l'insertion professionnelle et la formation d'une famille s'effectuent à des âges plus élevés qu'auparavant et contribuent à retarder l'obtention du permis. En effet, la dimension économique ne peut être appréhendée sans référence aux contraintes liées à des situations matrimoniales et propres aux différentes étapes du cycle de vie (Delbosc et Currie 2014) : une vie étudiante sans attaches et la présence d'enfants en bas âge dans un couple à deux actifs ne se traduisent pas par le même besoin d'accéder à la voiture. Enfin, la dimension économique est aussi liée à des contraintes résidentielles : dans l'agglomération lyonnaise, les jeunes appartenant à un ménage à bas revenu et vivant en banlieue défavorisée (Zone Urbaine Sensible – ZUS) sont significativement moins titulaires du permis que les jeunes avec des revenus plus élevés et ne vivant pas en ZUS, ainsi que les jeunes résidant en zones peu denses (Licaj et al. 2012).

La troisième hypothèse est celle de l'impact du *développement des offres et services de transport* sur les pratiques de mobilité. Ce développement est porté, en France et en particulier dans les grandes villes, par les plans de déplacements urbains, et se traduit par une amélioration très nette des niveaux

d'offre des transports en commun, l'apparition de nouveaux services de mobilité comme l'autopartage, les systèmes de vélos en partage, la prise de conscience plus récente de l'intérêt des modes actifs, la multiplication des plans de déplacements d'entreprise et le regain d'intérêt pour le covoiturage… Dans certains territoires centraux, ces effets se cumulent, rendant les modes alternatifs de plus en plus attractifs pour les citadins, d'autant plus que parallèlement, les difficultés de stationnement et de circulation demeurent fortes ou s'accentuent. De fait, dans les villes de plus de 250 000 habitants, la fréquentation des transports collectifs s'est accrue de 30 % entre 1999 et 2009, la marche à pied connaît un regain d'usage et celui de la bicyclette n'est plus tout à fait confidentiel dans les cœurs des villes (de Solere 2012). En Allemagne, l'amélioration de l'offre de transports publics dans la plupart des grandes agglomérations et le fait de proposer des abonnements attractifs, associés à des politiques de stationnement, de gestion de la circulation et de développement du système auto-partage, a permis de faire augmenter la part des transports publics et d'accroitre la proportion d'étudiants disposant d'un forfait annuel de 25 à 52 % entre 1996 et 2008 (Grimal 2013). Ces différentes possibilités de se déplacer contribuent à favoriser la multimodalité, en particulier pour les nouvelles générations, qui ont vécu leurs années d'intense socialisation à la mobilité dans un contexte plus ouvert que les générations précédentes. Les modes alternatifs à la voiture particulière et les pratiques multimodales peuvent alors gagner des adeptes, jusque chez les jeunes conducteurs en situation de choix modal (Licaj et al. 2014) (Munafò et al. 2015).

La quatrième hypothèse renvoie à des *changements de modes de vie* plus globaux, de pratiques de consommation ou d'activités, d'attitudes et de représentations chez les citadins récemment entrés dans l'âge adulte. Les attitudes favorables aux nouvelles technologies et les possibilités de relations virtuelles, d'achats ou d'autres activités à distance et sans déplacement de personne, aspects souvent pointés dans la littérature (Le Vine et Jones 2012) (Schoettle et Sivak 2013), ne sont à notre sens qu'un élément de tendances plus globales. Dans un contexte où l'évolution des niveaux de vie est défavorable aux nouvelles cohortes (Chauvel 2010), les membres des nouvelles générations en âge d'assumer financièrement leurs dépenses ont tendance à considérer les moyens de transport de façon plus fonctionnelle, comme des outils au service de

modes de vie plus globaux, et ce même lorsque les contraintes de revenus sont moins fortes. Dans ce contexte, l'image de la voiture a changé. Kaufmann et al. (2010) observent à partir d'une étude sur la perception des moyens de transport (voiture, transport en commun et vélo) une dégradation de l'image de la voiture, alors que celles liées aux transports en commun et au vélo tendent à se revaloriser, notamment grâce aux politiques publiques mises en place depuis plusieurs années. L'effet des politiques publiques n'est toutefois pas le seul facteur explicatif, puisqu'en Australie, Delbosc et Currie (2013) font le même constat d'une dépréciation de l'image sociale de la voiture, alors que dans ce pays les politiques publiques ont peu mis l'accent sur les transports en commun. Pour ces auteurs, les jeunes ne considèrent plus la voiture comme un bien idéalisé et vecteur de liberté, et ses avantages sont davantage mis en perspective avec d'autres affectations possibles du revenu, comme les voyages, les activités culturelles et de loisirs.

Au-delà du constat, confirmé par la littérature, de la baisse d'usage de la voiture, cet article souhaite montrer les éléments attestant d'un changement dans le rapport qu'entretiennent les jeunes adultes à l'automobilité, à partir du cas d'étude lyonnais. Après avoir présenté notre méthodologie, nous présenterons les résultats obtenus sur l'évolution du permis de conduire, de la motorisation, de l'usage et de l'image de l'automobile chez les jeunes. En liant ces quatre dimensions, il s'agira, enfin, de conclure sur l'évolution globale du rapport à l'automobilité des jeunes adultes.

Une méthodologie mixte, associant approches qualitative et quantitative.

Notre méthodologie de recherche articule des données issues d'enquêtes quantitatives et d'entretiens qualitatifs. En France, si la plupart des travaux sur l'évolution du rapport des jeunes à la voiture ont été réalisés à partir de données nationales, telles que celles de l' « enquête nationale transports », nous avons préféré nous focaliser sur les données locales des « enquêtes ménages déplacements » de Lyon, menées en 1995 et 2006. Ces enquêtes constituent la principale source de données sur la mobilité locale. Elles présentent l'avantage

d'être conduites selon une méthodologie qui n'a pas connu d'évolution notable entre 1995 et 2006, en suivant la méthodologie standard du CERTU (2008). Elles permettent donc une comparaison entre ces deux dates[3]. Le périmètre de l'enquête de 2006 étant beaucoup plus large que celui de 1995, nous avons limité notre analyse au périmètre commun aux deux enquêtes (le périmètre de 1995) de manière à neutraliser l'incidence de cet élargissement sur les variables liées à l'usage de la voiture.

Ces données quantitatives ont été articulées avec une série de 25 entretiens réalisés à Lyon, auprès d'une population de jeunes, âgés de 16 à 35 ans. L'âge de 16 ans a été défini comme borne inférieure de l'échantillon dans la mesure où il s'agit de l'âge minimum requis pour accéder à la conduite accompagnée[4]. La borne supérieure de l'échantillon a été fixée à 35 ans afin de rendre compte du rôle des changements d'étapes dans le cycle de vie (insertion professionnelle, mise en ménage, naissance d'enfant) sur le rapport à l'automobile des jeunes. Un principe de diversité a été appliqué dans la constitution de l'échantillon, en particulier en matière de localisation résidentielle (centre, banlieue, périphérie), d'origines sociales et de genre. La diversité des âges au sein de la catégorie, les situations scolaires et professionnelles ont également été prises en compte.

Les jeunes interrogés ont été rencontrés grâce à trois canaux. Premièrement, la méthode dite « boule de neige », qui consiste à mobiliser les réseaux interpersonnels des enquêteurs afin d'accéder à des personnes volontaires pour les entretiens. Cette méthode possède l'avantage d'être rapide et efficace pour l'accès aux personnes enquêtées, tout en favorisant l'acceptation de l'enquête et la relation de confiance en situation d'entretien. Deuxièmement, certains jeunes ont été rencontrés par l'intermédiaire d'un questionnaire web sur les habitudes de déplacements, à l'issue duquel ils avaient laissé leurs coordonnées pour être recontactés. Cette méthode de recrutement complémentaire nous a permis d'élargir les réseaux de recrutement et de cibler des utilisateurs de modes alternatifs tels que l'auto-partage, le covoiturage et les vélos en libre-service, ou selon des profils spécifiques – âge, situation professionnelle ou lieu d'habitation notamment. Troisièmement, enfin, pour pallier à la difficulté de rencontrer des enquêtés très jeunes et issus de milieux populaires, nous avons également fait appel, pour le terrain lyonnais, à des relais au sein d'un lycée professionnel situé

dans une banlieue populaire de l'agglomération lyonnaise. Notre demande a été relayée dans plusieurs classes, ce qui a permis de diversifier davantage encore socialement l'échantillon lyonnais.

L'échantillon qualitatif est présenté de manière plus détaillée en annexe. Les caractéristiques principales des jeunes interrogés sont rappelées entre parenthèses, à la fin de chaque extrait d'entretien. Ces caractéristiques reprennent l'âge, le mode de transport principal, c'est-à-dire le plus fréquemment utilisé pour les déplacements quotidiens, le lieu d'habitation, l'occupation principale, qui distingue en particulier les étudiants des jeunes actifs, et enfin la caractérisation du lieu de résidence en urbain/périurbain, sur la base d'une part de la densité du bâti autour du lieu de résidence et de l'accessibilité en transports collectifs.

Une détention du permis de conduire en baisse chez les jeunes adultes.

L'analyse des évolutions du rapport à l'automobilité chez les jeunes concerne premièrement la possession du permis de conduire. Les données recueillies confirment la baisse de la possession du permis de conduire chez les jeunes, visible dans la littérature en France (Stif-Omnil 2013b) (Roux 2012) et à l'étranger (Delbosc et Currie 2013) (Aretun et Nordbakke 2014). La détention du permis est plus élevée en 2006 qu'en 1995 pour l'ensemble des classes d'âge supérieures à 35 ans. Cette croissance est principalement de nature générationnelle chez les femmes, les générations nées dans les années 1930 à 1960 ayant, aux mêmes âges, plus le permis en 2006 qu'en 1995 (Figure 1).

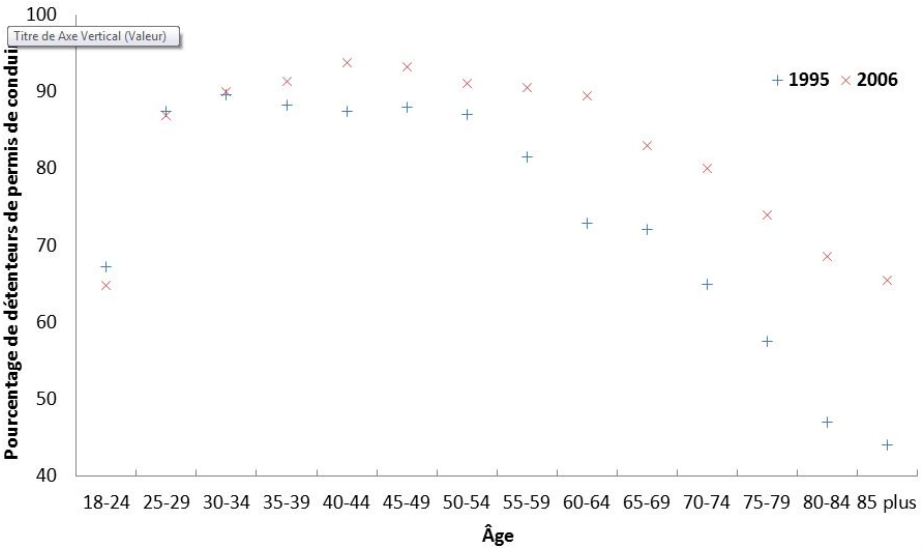


Figure 1 : Évolution du taux de détenteurs de permis selon l'âge dans les EMD lyonnaises, entre 1995 et 2006. Source : EMD 1995 et 2006, agglomération lyonnaise, périmètre constant de 1995.

En revanche, les moins de 30 ans se démarquent de cette tendance par des taux de détention en léger repli (Tableau 1). Cette baisse est surtout le fait, entre 1995 et 2006 à Lyon, des plus jeunes. Ainsi, en 2006, ce sont les 18-24 ans qui ont le plus faible taux de possession du permis de conduire tandis qu'en 1995, le taux de titulaires le plus bas se trouvait au-delà de 75 ans.

	1995 (%)	2006 (%)	Différence 2006-1995
18-24 ans	67	65	-2,3
25-29 ans	87	87	-0,5
30-34 ans	90	90	+0,5
Total	80	79	-0,9

Tableau 1 : Taux de détention du permis chez les jeunes adultes, en fonction de l'âge, dans l'agglomération lyonnaise en 1995 et 2006. Source : EMD de 1995 et 2006, agglomération lyonnaise, périmètre constant de 1995.

Le permis de conduire, un investissement conséquent…

L'analyse du permis de conduire alimente l'hypothèse économique d'un désintérêt croissant des jeunes pour l'automobile. Évalué à 1 600 € en moyenne en 2014 par le « rapport Gilbert »[5], le coût du permis apparaît dans les entretiens comme un enjeu important. Il constitue un frein à la formation pour les jeunes les plus précaires :

« C'est vraiment assez coûteux. Du coup, on compte voir… Justement, c'est ce point qui nous a un peu bloqués. Parce que l'auto-école qu'on a contactée ne faisait pas le permis à un euro par jour. Donc je comptais peut-être en chercher une qui faisait le permis à un euro par jour, et voir en fonction de ça. Comme ça, ça nous permet de payer 30 euros par mois, ce n'est pas trop-trop cher. Avec ma bourse, en plus, je peux payer une partie, donc si ça peut nous aider. » (Brian, 18 ans, TC, chez sa mère, étudiant, urbain).

Cet élément est corroboré par les données quantitatives lyonnaises (Tableau 2). Le taux de titulaires du permis de conduire, chez les 18-34 ans, va croissant avec le revenu du ménage de rattachement. En particulier, le taux de titulaires du permis est nettement plus faible chez les plus modestes (de 15 points inférieur à celui des revenus médians, de plus de 20 points inférieur à celui des revenus les plus élevés), ce qui montre l'effet structurant du revenu sur l'accès à cette ressource de mobilité. Les évolutions apparaissent globalement plus favorables aux jeunes adultes aux revenus élevés, contribuant à creuser les écarts sociaux en la matière. Ces effets de revenus sont liés à l'activité et à l'âge, car les ressources financières du ménage sont plus élevées lorsque la personne travaille, et augmentent avec l'âge. Au sein de chacune des trois classes d'âge (18-24 ans, 25-29 ans et 30-34 ans), ce lien entre revenu et détention du permis est toujours visible en banlieue proche (1ère couronne) et dans le centre, entre 25 et 34 ans. En revanche, en seconde couronne de périphérie, l'effet du revenu reste marqué uniquement chez les 18-24 ans. Au-delà de 24 ans, les taux de titulaires du permis sont très élevés, quel que soit le revenu du ménage du jeune adulte. Dans ces territoires où les alternatives à la voiture sont plus rares, la possession du permis de conduire apparaît donc comme une nécessité. Il n'est cependant pas exclu que parmi les jeunes non-

titulaires du permis, certains finissent par renoncer complètement au permis de conduire, faute de moyens, en particulier parmi les milieux populaires.

		1995 (%)	2006 (%)	Différence 2006-1995
Centre	Bas revenus	67,3	66,6	-0,7
	Revenus médians	82,2	80,2	-2,1
	Hauts revenus	90,4	91,3	+0,9
1ère couronne	Bas revenus	61,6	59,1	-2,5
	Revenus médians	85,8	84,4	-1,4
	Hauts revenus	88,7	93,9	+5,1
2ème couronne	Bas revenus	64,2	72,5	+8,3
	Revenus médians	85,6	83,5	-2,2
	Hauts revenus	92,0	90,5	-1,4

Tableau 2 : Taux de titulaires du permis de conduire, selon la classe de revenu du ménage par unité de consommation et le lieu de résidence. Centre : Lyon-Villeurbanne-Caluire ; Bas revenus : trois premiers déciles du revenu par unité de consommation (UC) ; Revenus médians : quatre déciles de revenu par UC suivants ; Hauts revenus : trois derniers déciles de revenu par UC.
Source : EMD 1995 et 2006, agglomération lyonnaise, périmètre constant de 1995.

Le permis de conduire est également perçu comme un investissement en temps conséquent, difficilement compatible avec la poursuite d'études, ce qui peut également expliquer en partie le taux de titulaires relativement faible parmi les étudiants. Pour passer son permis à Lyon comme dans d'autres grandes villes, « il faut du temps et des sous ! » comme le résume Anissa. Plusieurs d'entre eux, tels que Jeanne ou Brian, mettent la priorité sur leurs études et repoussent le moment où ils commenceront la formation à la conduite :

« Je sais que l'année prochaine, je n'aurai pas le temps, parce que j'ai un stage de six mois, donc ça va être un peu chaud. » (Jeanne, 18 ans, TC, chez ses parents, étudiante, urbaine).

… mais une norme qui perdure.

La plupart des travaux menés sur le permis de conduire montrent que passer son permis correspond à une norme sociale. Jusqu'au début des années 2000, c'est non seulement l'apprentissage de la conduite qui est normal et évident, mais aussi le fait de passer son permis dès l'âge requis (Vincent-Geslin 2010). Les données recueillies dans l'enquête par entretiens montrent que passer le permis de conduire reste une norme sociale à Lyon. Apprendre à conduire relève de l'évidence, de la normalité, lorsque l'on atteint l'âge requis. Ainsi, Élise rapporte que :

« […] Je pense que c'était dans la normalité des choses. À 18 ans, on passe le permis. » (Élise, 30 ans, vélo, en couple, enceinte, kinésithérapeute, urbaine)

Ou encore, Louis :

« […] En fait, c'était un truc… c'est un peu… je ne sais pas comment expliquer… dans l'évolution des choses, quoi. J'ai commencé le code au lycée. […] Donc… dans l'ordre des choses, après voilà. » (Louis, 18 ans, velo'v, vit en colocation, étudiant, urbain).

Les parents des jeunes interrogés apparaissent comme des prescripteurs de cette norme sociale sur le passage du permis, en encourageant leurs enfants à passer le permis, mais aussi en le finançant :

« Ils [mes parents] ne m'ont pas poussé, 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. » (Candice, 23 ans, velo'v, en couple, étudiante, urbain).

En effet, le permis de conduire est considéré comme un outil nécessaire à l'insertion professionnelle. Même si sa détention n'est pas toujours nécessaire à court terme, le permis de conduire est un investissement pour l'avenir professionnel des jeunes Lyonnais. Il s'apparente à un diplôme qu'il est préférable d'avoir, notamment pour ne pas risquer d'handicaper l'insertion professionnelle.

Une évolution très limitée de la motorisation chez les jeunes détenteurs du permis.

Dans quelle mesure le fait de disposer du permis s'accompagne-t-il d'une possession de véhicule dans le ménage ? Les jeunes Lyonnais qui ne vivent plus chez leurs parents et possèdent le permis de conduire font partie de ménages très majoritairement équipés de voiture(s), en 2006 comme en 1995. L'âge influence la motorisation : dans neuf cas sur dix, les 25-34 ans détenant le permis possèdent au moins un véhicule dans le ménage, contre un peu plus des deux tiers chez les moins de 25 ans (Tableau 3). Les jeunes adultes avec permis de conduire mais sans véhicule dans le ménage ont souvent moins de 25 ans et vivent très souvent seuls. Ces proportions apparaissent relativement stables entre 1995 et 2006, en légère progression chez les plus jeunes, mais en légère baisse chez les 25-34 ans. Ces évolutions ne mettent pas en évidence d'affaiblissement marqué du lien entre détention personnelle du permis de conduire et équipement automobile du ménage chez les jeunes adultes, entre 1995 et 2006.

	1995 (%)	2006 (%)	Différence 2006-1995
18-24 ans	68	70	+1,9
25-29 ans	93	88	-4,5
30-34 ans	95	93	-2,6
Total 18-34 ans	88	86	-2,1

Tableau 3 : Proportion des jeunes adultes titulaires du permis qui vivent dans un ménage motorisé (au moins une VP), selon l'âge.
Source : EMD Lyon 1995 et 2006, périmètre constant de 1995.
Champ : 18-34 ans ne vivant plus chez leurs parents, et disposant du permis de conduire.

L'enquête qualitative ne reflète pas complètement cette tendance, car les jeunes titulaires du permis de conduire interrogés par entretiens sont peu nombreux à posséder un véhicule personnel. Ceux qui possèdent leur propre véhicule sont plutôt les plus âgés des jeunes interrogés, et aussi ceux qui ont des enfants. En particulier, l'ensemble des mères de famille interrogées possèdent leur propre véhicule. Les récits de vie montrent également des différences dans la

motorisation des jeunes au moment du passage du permis de conduire. Les plus âgés du groupe interrogé se sont vus offrir ou donner une voiture par leurs parents, au moment où ils ont passé leur permis de conduire. D'autres encore ont fait l'acquisition de véhicules avec l'argent gagné en exerçant des « petits boulots » :

« J'ai eu deux jobs d'été, et puis après, c'était des stages qui étaient plus ou moins rémunérés. Donc, j'ai pu payer la voiture avec un job d'été. » (Mathieu, 27 ans, vélo, en couple, au chômage, urbain).

Cette concomitance entre l'obtention du permis de conduire et la motorisation se retrouve en revanche très peu chez les plus jeunes des interviewés, qui tendent à n'avoir qu'une motorisation partielle. Ils ne conduisent que des voitures partagées, celles de leurs parents ou de leurs frères et sœurs. Pour ceux qui sont sur le point d'obtenir leur permis de conduire ou viennent de l'obtenir, les parents offrent moins que par le passé un véhicule personnel au jeune conducteur. Même lorsque c'est le cas, ce véhicule reste un véhicule partagé par plusieurs conducteurs :

« Alors, en fait, ils m'ont offert une voiture à Noël, là, une petite Clio grise, donc c'est sur ma propre voiture. Mais elle est en fait chez mes parents, parce que je ne l'utilise jamais la semaine, puisque je vais en cours, je n'en ai pas besoin, en fait. Elle est chez mes parents pour l'instant. C'est un accord qu'on a passé ensemble pour la laisser chez eux, si eux, ils l'utilisent aussi, pour mes sœurs qui sont en train de passer le permis, et quand j'en ai besoin, je peux monter chez mes parents la récupérer. » (Thomas, 20 ans, TC puis scooter, seul, étudiant salarié, urbain).

Si l'association entre permis de conduire et motorisation semble très forte dans les discours des trentenaires interrogés, elle est beaucoup moins forte chez les plus jeunes. Ces derniers ne revendiquent pas la nécessité d'être motorisés, considérant plutôt la possession d'une voiture comme une contrainte. Bien entendu, ces différences d'attitudes face à la motorisation renvoient à des étapes différentes du cycle de vie ou d'effets d'âge, les plus âgés étant souvent plus en nécessité de posséder une voiture du fait des contraintes familiales. Mais ces éléments pourraient également relever d'un changement générationnel

dans la relation à la motorisation, au sein même du groupe des 16-35 ans interrogés. Nous reviendrons sur ce point à propos de l'image de la voiture.

De l'automobilité à la multimodalité.

Une forte diminution des déplacements réalisés en voiture…

Les jeunes de moins de 35 ans en situation d'accéder au volant se déplacent nettement moins comme conducteurs de voiture en 2006 qu'en 1995 (Tableau 4). Le nombre de déplacements quotidiens des jeunes de 18 à 34 ans réalisés en voiture, en tant que conducteurs, diminue ainsi de 23 %. La baisse est particulièrement nette chez les catégories qui utilisaient le plus la voiture en 1995, à savoir les 25-34 ans, et les hommes. Ce constat suggère qu'une rationalisation croissante de l'usage de la voiture est à l'œuvre parmi les jeunes adultes (Tableau 4).

	1995	2006	Évolution 2006 / 1995 (%)
Hommes, 18-24 ans	1,64	1,45	-12 %
Femmes, 18-24 ans	1,20	1,29	-7 %
Hommes, 25-29 ans	3,13	2,01	-36 %
Femmes, 25-29 ans	2,15	1,67	-22 %
Hommes, 30-34 ans	3,47	2,26	-35 %
Femmes, 30-34 ans	2,96	2,08	-30 %
Total Hommes 18-34 ans	2,62	1,93	-26 %
Total Femmes 18-34 ans	2,06	1,68	-19 %
Total 18-34 ans	2,34	1,81	-23 %

Tableau 4 : Évolution du nombre de déplacements au volant d'une voiture chez les jeunes adultes titulaires du permis et dont le ménage est motorisé, selon le genre et l'âge. Source : EMD Lyon 1995 et 2006, périmètre constant de 1995.
Champ : 18-34 ans, disposant du permis de conduire, et dont le ménage est motorisé.

Pour les jeunes adultes ayant quitté le domicile parental, la baisse est plus nette encore pour les hommes âgés de moins de 30 ans, contribuant à ce que, parmi les nouvelles générations, les niveaux masculins et féminins d'usage de la voiture tendent à se rapprocher, dans l'agglomération lyonnaise. Ces évolutions différenciées selon le genre confirment le « rattrapage » féminin, mis en évidence par des travaux utilisant des indicateurs basés sur les distances de déplacements (Bouzouina et al. 2011).

… et une diversification des usages.

Si les jeunes se déplacent moins en voiture, leurs modes de déplacements se sont diversifiés. Cette diversification des usages – ou multimodalité – fait directement écho à l'amélioration et à la diversification de l'offre alternative dans l'agglomération lyonnaise. Ils utilisent ainsi comme mode de transport principal les transports en commun :

« Alors, moi, pour le coup, je suis l'exemple criant de ne plus utiliser la voiture […] Je vois des potes de Fac qui vont habiter vers Écully, Saint Genis, etc. puis qui ont une voiture et qui ne l'utilisent pas du tout pour aller à la Fac, etc. Même s'ils mettent une demie-heure dans les transports et qu'en voiture peut-être qu'ils mettraient moins. Parce qu'il y a aussi le confort de se laisser porter, de pouvoir réfléchir, de pouvoir textoter… » (Arthur, 25 ans, TC, vit seul, stage de fin d'études, urbain).

Mais ils utilisent aussi le vélo et le vélo'v, désormais considérés comme des modes de transport à part entière. Le caractère économique et pratique du vélo lui permet alors de se substituer à l'usage de la voiture, voire des transports en commun pour ceux qui habitent en ville.

Des pratiques multimodales s'observent également auprès des habitants périurbains qui utilisent tantôt la voiture, tantôt les TC, tantôt ces deux modes, combinés ou non. Certains justifient l'utilisation de la voiture par les coûts élevés du TC périurbain pour atteindre le centre-ville. Les habitants des zones périurbaines soulignent la distance qui les sépare des commerces et des services pour expliquer la nécessité d'une voiture pour se déplacer dans les régions éloignées des grands centres urbains. Ils mettent également en avant la

moindre desserte ferroviaire en fin de semaine :

« Les week-ends, malheureusement, le train ne fonctionne pas, en tout cas il ne s'arrête pas à ma gare et je ne peux pas… Donc, on ne peut pas supprimer complètement la voiture. On est obligé d'en avoir une. Par contre, on n'en a qu'une pour tous les deux. » (Aline, 28 ans, TC, voiture, en couple, technicienne, périurbain).

L'enquête montre également des usages partagés de la voiture. Ainsi, le covoiturage est une pratique bien identifiée. La plupart des jeunes interrogés, à l'exception des très jeunes (16-17 ans), ont expérimenté le partage de trajets sur de la longue distance, que ce soit pour partir en vacances ou rendre visite à des proches. Mathieu a ainsi beaucoup partagé ses trajets lorsqu'il rentrait de ses déplacements professionnels lointains pour le week-end :

« C'est quelque chose que j'ai énormément fait, mais en tant que conducteur. Quand on rentrait vers Poitiers, on rentrait à Grenoble, je proposais des points de passage, parce qu'il n'y avait pas forcément grand monde qui faisait le même trajet que nous, donc je proposais des points de passage. Ça faisait faire des fois quelques détours, donc on perdait un peu de temps sur le trajet, mais ça permettait de voyager avec des gens, de partager un petit peu les frais, et puis d'être moins seul dans la voiture pendant six-sept heures. On rentrait à deux, mais ça faisait du monde en plus. » (Mathieu, 27 ans, vélo, en couple, au chômage, urbain).

Le covoiturage domicile-travail est également pratiqué par les périurbains ou par des personnes travaillant dans des zones mal desservies par les transports en commun. Par exemple, Amélie (27 ans, covoiturage, voiture, en couple, marketing) réside à Meximieux et travaille dans une zone industrielle à Bron, très mal desservie par les transports en commun. Elle covoiture quotidiennement avec une personne résidant dans une commune voisine et travaillant dans la même zone. De même, Fabrice covoiture occasionnellement pour se rendre au travail :

« Je me suis inscrit sur le site du covoiturage, parce que dès que je peux justement je covoiture. J'ai covoituré avec un collègue qui habite Lentilly. Moi, je

travaille à Saint-Priest, donc il passe dans le coin en gros, et il s'arrête là, une fois sur deux… Quand on covoiture ensemble, une fois sur deux il m'emmène, une fois sur deux je l'emmène. Dès que je peux, j'essaye de covoiturer, mais je trouve que c'est compliqué… On trouve des gens qui ont le même trajet que nous, mais après aux mêmes horaires et mêmes contraintes, on y arrive très rarement. » (Fabrice, 32 ans, voiture, en couple, 3 enfants, consultant, périurbain).

En revanche, l'autopartage reste un service peu identifié. La plupart des jeunes interrogés ne savent ainsi pas ce qu'est l'autopartage, même si certains associent ce service aux voitures Bluely, visibles depuis quelques mois sur la voirie lyonnaise.

Les jeunes montrent ainsi une expertise d'usage des différents modes de déplacement dont ils se servent au quotidien. Cette connaissance leur permet d'adapter le mode choisi en fonction des contraintes et de leurs attentes du moment. Cette diversité des usages des modes de transport se poursuit après l'obtention du permis de conduire, qui ne marque plus comme par le passé le début d'une automobilité exclusive (Vincent-Geslin 2010). Si la naissance des enfants accroit le nombre de contraintes, qui se traduisent, notamment pour les femmes, par un usage plus régulier de la voiture, les jeunes parents restent attentifs aux différentes alternatives de transport. Les usages modaux s'avèrent ainsi bien plus diversifiés que par le passé, et l'accès à l'automobilité largement découplé d'un usage exclusif de la voiture.

Une image de la voiture moins positive.

De la passion à la fonction…

Les jeunes interrogés évoquent de manière négative le trafic automobile à Lyon, qu'ils considèrent aussi intense, sinon plus intense qu'avant. Cette présence automobile à Lyon est directement associée à la pollution, aux difficultés de circulation et de stationnement et au stress[6]. Pour les jeunes qui résident ou se déplacent dans le centre de la ville, l'automobile est ainsi associée à la contrainte :

« C'est horrible de conduire en ville ! Enfin, je l'ai fait quelquefois parce que j'étais obligée, mais je n'aime pas ça, enfin… il faut trouver une place, tout est payant, enfin pour moi, c'est plus une contrainte que… Pour moi, ce n'est pas l'indépendance, la voiture, en fait. » (Anissa, 22 ans, TC, chez sa sœur, étudiante, périurbain).

Nos résultats concordent ainsi avec des travaux récents qui montrent que l'image de la voiture tend à se ternir, davantage qualifiée de chère et de polluante que par le passé (Munafò et al. 2015). En parallèle, l'image des transports publics s'est améliorée, créant davantage de dispositions favorables à son usage (Kaufmann et al. 2010). Si la voiture pouvait être associée à un imaginaire enchanté jusqu'au début des années 2000, synonyme de liberté et d'indépendance (Vincent-Geslin 2010), les perceptions recueillies dans notre enquête font état d'un imaginaire davantage fonctionnel que passionnel autour de la voiture. Pour les jeunes urbains en particulier, la voiture n'est plus synonyme de liberté ou d'indépendance, d'autant que posséder et utiliser une voiture nécessite de l'entretenir, de la stationner dans un endroit sûr…, autant de responsabilités perçues négativement par les jeunes.

Un effritement de l'automobilité comme rite de passage vers l'âge adulte…

L'enquête ethnographique de Gossiaux (1992) sur le passage à l'âge adulte dans les Ardennes en France avait montré la place centrale de l'accès au permis de conduire et à la motorisation pour les jeunes et les familles, deux éléments qui relevaient du véritable rite de passage, le premier par le biais d'une mobilisation familiale pour offrir au jeune le paiement de son permis de conduire lors de son passage à la majorité, et le deuxième dans les stratégies mises en place par les jeunes pour acquérir puis entretenir une voiture associée à une véritable forme de prestige social. Renahy (2010), dans sa recherche sur les jeunes en milieu rural dijonnais, remarquait une persistance de cette emprise de la voiture dans l'affirmation du passage à l'âge adulte. Dans une recherche portant sur le retour d'une culture de la mobylette, Chevrier (2002) l'interprétait comme un prélude à la possession future d'une voiture, dans des milieux où l'accès à l'autonomie puis au statut d'adulte passe toujours par l'accès à

l'automobilité. Le permis de conduire a été décrit comme un instrument de liberté et d'autonomisation du jeune, *a fortiori* lorsqu'il vit chez ses parents (Garabuau-Moussaoui 2000). Si, dans les « enquêtes ménages déplacements », détention personnelle du permis et motorisation vont de pair dans la grande majorité des cas, cela ne signifie plus forcément un recours aussi régulier au véhicule, comme l'attestent les fortes baisses enregistrées dans le nombre de déplacements au volant chez les conducteurs potentiels. De plus, dans notre enquête qualitative, le passage du permis n'est pas toujours assorti de l'accès régulier à un véhicule, et encore moins de l'usage d'un véhicule. En parallèle, l'automobilité n'a pas été associée à l'autonomisation des jeunes interrogés, dans la mesure où ils disposent d'un nombre important d'alternatives de déplacements à l'échelle de la ville et entre les pôles urbains. Pour certains d'entre eux, l'autonomie de déplacement passe par la découverte des réseaux de transports en commun lyonnais ou le vélo en libre-service davantage que par la voiture :

« Le métro est pour moi le symbole d'une grande ville. C'est les premières choses qui m'ont véritablement offert la liberté [quand je suis arrivé en France]. » (Clément, 23 ans, TC, seul, étudiant, urbain)

… mais une persistance de la désirabilité automobile chez les jeunes filles des milieux populaires.

Néanmoins, la désirabilité de la voiture et de ses usages reste différenciée socialement. Dans les familles les plus modestes, qui ne possèdent qu'un seul véhicule, ce dernier s'avère généralement conduit exclusivement par le père. Cette asymétrie d'accès à l'automobilité semble accroitre la désirabilité de l'accès à la voiture chez les jeunes filles issues de ces familles, qui expriment en effet une attirance très forte pour le permis de conduire et la voiture. Cette dernière est à la fois encore un signe de réussite sociale, mais aussi un signe d'autonomie et d'indépendance. En contrepartie, les transports en commun souffrent d'une image dégradée chez ces jeunes filles : mauvaises odeurs, lenteur, promiscuité… Le permis de conduire et la conduite représentent ainsi, pour Sara ou Angélique, un marqueur fort d'indépendance et de liberté, en rejet de la situation de domination connue par leurs mères.

« Je lui ai demandé : maman, pourquoi tu n'as pas fait ton permis ? Elle m'a dit : j'ai abandonné, je ne pouvais pas. Il y a ma sœur qui a eu son permis quand elle était jeune. Du coup, quand ma mère, elle voulait quelque chose, c'était elle qui allait le chercher. Elle gardait des enfants à la maison, du coup les parents, ils venaient les chercher à chaque fois, c'était pratique pour elle. (…) Mais moi, j'ai besoin du permis, parce que je ne supporte pas les transports en commun. Je ne supporte pas d'être avec des gens et tout. » (Sara, 17 ans, voiture passager, chez sa mère, lycéenne, urbain, L).

Dans une situation familiale similaire – adolescent de famille modeste, une seule voiture à la maison conduite par le père – Samir ne montre pas le même intérêt pour le permis et la conduite, et ne semble pas ressentir comme les jeunes filles la dépendance associée au fait de ne pas conduire. En parallèle, nous pouvons évoquer l'idée que cette aspiration très marquée au permis de conduire et à la voiture chez ces jeunes filles témoigne également d'une recherche de sécurité dans les déplacements : « Plus encore qu'un outil de mobilité, la voiture représente un moyen de protection pour affronter la nuit. » (Raibaud 2015, p. 8).

La voiture ne semble plus être un « incontournable objet de désir » pour tous les jeunes adultes lyonnais. Leur rapport à l'automobile fait l'objet de transformations, cohérentes avec celles observables dans d'autres pays occidentaux. La combinaison d'une approche quantitative par l'analyse des « enquêtes ménages déplacements » et d'une approche qualitative, grâce aux entretiens réalisés dans le cadre de cette recherche, permet tout à la fois de quantifier les évolutions liées à l'automobile, mais aussi d'alimenter les hypothèses formulées pour les expliquer.

C'est d'abord le passage du permis de conduire qui est partiellement désinvesti, en particulier par les jeunes hommes, en partie du fait de l'investissement en temps et en argent qu'il implique. Cette évolution du rapport des jeunes adultes au permis ne se traduit toutefois pas par une forte baisse du passage du permis, car il reste une norme au moins pour les parents de ces jeunes adultes, qui le prennent d'ailleurs fréquemment en charge financièrement. Le permis constitue en quelque sorte un diplôme ou une ressource, qu'il est préférable d'avoir dans la perspective de l'insertion professionnelle.

La motorisation semble avoir peu évolué chez les jeunes titulaires du permis de conduire ne vivant plus chez leurs parents, qui sont autant motorisés en 2006 qu'ils ne l'étaient en 1995. Néanmoins, les données qualitatives suggèrent une motorisation moins systématique des jeunes conducteurs, ou partielle par l'accès à des véhicules partagés. Cette apparente contradiction entre les données quantitatives et qualitatives doit toutefois être relativisée. Les données des « enquêtes ménages déplacement » datent de 1995 et 2006, tandis que les entretiens ont été réalisés en 2015. Il est ainsi possible, comme le suggère la littérature, que le découplage relatif entre permis et motorisation soit plus récent. Il reste enfin, sur l'ensemble du groupe d'âge étudié, que le léger tassement du passage du permis (ou son obtention retardée) contribue à alimenter une diminution de la motorisation (ou un équipement en véhicule qui se produit à des âges un peu plus élevés).

Ce sont surtout les usages automobiles qui évoluent, avec une forte baisse de l'usage de la voiture et le développement des altermobilités et de la multimodalité. Cette évolution apparaît liée à la forte croissance de l'offre de transports collectifs observée dans l'agglomération lyonnaise, mais aussi à la diversification de l'offre de transport avec le vélo en libre-service, l'auto-partage…. L'usage de la voiture parmi les personnes en disposant est ainsi de moins en moins exclusif dans les zones centrales de l'agglomération.

Enfin, si les imaginaires passionnels et les désirs de réussite sociale ou de liberté attachés à la voiture n'ont sans doute pas disparu, cette dernière est aujourd'hui davantage perçue comme un outil fonctionnel, parfois utile, mais aussi contraignant, en particulier dans les centres urbains. C'est bien tout le rapport à l'automobilité qui est en transformation chez les jeunes, avec une moindre désirabilité de l'objet, dont l'usage ne semble plus aussi indispensable que par le passé pour devenir autonome. Néanmoins, si la norme automobile montre des signes d'effritement, elle reste encore forte dans les territoires dépendants à la voiture, mais aussi dans certains groupes sociaux, tels que celui des jeunes filles des milieux populaires, pour lesquelles la voiture reste un outil et un symbole fort d'indépendance. Ces évolutions observables chez les jeunes générations interrogent quant à leur pérennité, avec l'avancée en âge des jeunes adultes. Ils dessinent néanmoins des modes de vie – articulation de

pratiques, de systèmes de valeurs et de représentations, ainsi que de territoires de vie plus ou moins favorables à les accueillir –, qui se révèlent moins construits autour de la place centrale de la voiture.

Annexe : détails de l'échantillon qualitatif.

	noms	âge	genre	mode princip	permis	voitu	velov	autop	TC	situation familiale	situation pro	niveau d'études	ville	zone	code post
Lyon_01	Arthur	25	masculin	TC	oui	oui	non	non	oui	célibataire	conseiller bancaire (stage)	bac +5	Lyon	urbaine	69003
Lyon_02	Ingrid	33	feminin	vélo	oui	oui	non	non	non	en couple	kiné hospitalier	bac+3	Lyon	urbaine	69004
Lyon_03	Léa	16	feminin	TC	non	non	non	non	oui	célibataire	lycéenne	en cours	Lyon	urbaine	69300
Lyon_04	Elise	30	feminin	vélo	oui	oui	non	non	non	en couple	kiné libéral	bac +3	Lyon	urbaine	69300
Lyon_05	Louis	18	masculin	velov	en cours	non	oui	non	non	célibataire	étudiant	en cours	Lyon	urbaine	69100
Lyon_06	Alix	27	feminin	voiture	oui	oui	non	oui	non	en couple	standardiste	études secondai	Lyon	urbaine	69009
Lyon_07	Sophie	35	feminin	TC	oui	oui	non	non	oui	en couple	gestionnaire	bac +3	Vernaison	periurbain	69390
Lyon_08	Mary	35	feminin	voiture	oui	oui	non	non	non	en couple	enseignante du secondaire	bac+5	Caluire	periurbain	69300
Lyon_09	Brian	18	masculin	TC	non	non	non	non	oui	célibataire	étudiant	en cours	Lyon	urbaine	69008
Lyon_10	Thomas	20	masculin	TC puis scoot	en cours	non	oui	non	oui	célibataire	étudiant	en cours	Lyon	urbaine	69008
Lyon_11	Mathieu	27	masculin	vélo	oui	non	oui	non	non	en couple	ingénieur	bac +5	Tassin	périurbain	69160
Lyon_12	Candice	23	feminin	velov	oui	non	oui	non	non	en couple	étudiante	en cours	Lyon	urbaine	69007
Lyon_13	Amélie	27	feminin	voiture	oui	oui	non	oui	non	en couple	assistante marketing	bac +5	Meximieux	periurbain	1244
Lyon_14	Jeanne	18	feminin	TC	non	non	non	non	oui	célibataire	étudiante	en cours	Lyon	urbaine	69004
Lyon_15	Clémentin	18	feminin	TC	non	non	non	non	oui	célibataire	étudiante	en cours	Rilleux	periurbain	69286
Lyon_16	Anissa	22	feminin	TC	oui	non	non	non	oui	célibataire	étudiante en alternance	en cours	Vernaison	periurbain	69390
Lyon_17	Fabrice	32	masculin	voiture	oui	oui	non	oui	non	en couple	consultant	bac +5	Champagne	periurbain	69410
Lyon_18	Léo	20	masculin	voiture	oui	oui	non	non	non	célibataire	enquêteur	études secondai	St Priest	periurbain	69800
Lyon_19	Aline	28	feminin	TC	oui	oui	non	non	oui	en couple	technicien	bac +3	Dagneux	periurbain	1120
Lyon_20	Romain	34	masculin	TC	oui	non	non	non	non	en couple	chomeur	bac +8	Lyon	urbaine	69007
Lyon_21	Clément	23	masculin	TC	non	non	oui	non	oui	célibataire	étudiant	en cours	Lyon	urbaine	69008
Lyon_22	Sara	17	feminin	voiture passa	non	non	non	non	oui	célibataire	lycéenne 2nde	en cours	villeurbanne	urbaine	69100
Lyon_23	Angelique	17	feminin	marche	non	non	non	non	oui	célibataire	lycéenne 1ere	en cours	Vaulx-en-Vel	perirubain	69120
Lyon_24	Kate	17	feminin	voiture passa	non	non	non	non	oui	célibataire	lycéenne 1ere	en cours	Genas	periurbain	69740
Lyon_25	Hugo	24	masculin	TC	en cours	non	non	non	non	célibataire	chomeur	bac +3	Albigny	periurbain	69250
Lyon_26	Samir	17	masculin	TC	non	non	non	non	oui	célibataire	lycéen 1ere	en cours	Villeurbanne	urbaine	69100

Résumé

Dans cet article, nous nous intéressons aux évolutions du rapport des jeunes adultes à l'automobile. Pour cela nous utilisons une méthode mixte, combinant entretiens qualitatifs menés dans l'aire urbaine de Lyon, et analyses des « enquêtes ménages déplacements » de Lyon, entre 1995 et 2006. La relative désaffection pour le passage du permis de conduire est l'une des modalités de ce changement d'attitudes et de pratiques, particulièrement dans les zones denses et centrales. Elle peut être rapprochée du coût financier de son obtention, mais également de l'investissement en temps nécessité par l'apprentissage du permis. De même, les conducteurs potentiels âgés de 18 à 35 ans utilisent moins intensivement le véhicule que les générations précédentes. Ces tendances traduisent des changements d'attitudes et de pratiques vis-à-vis de la voiture, moins considérée comme un objet de désir, et davantage comme un outil de mobilité parmi d'autres, doté de ses propres avantages et inconvénients.

Notes

[1] Ces travaux ont été menés dans le cadre du projet EvolMob, projet de recherche franco-québécois financé par le Predit et le Forum Vies Mobiles et mené conjointement par le Laboratoire Aménagement Economie Transports (Lyon), l'INRS (Montréal) et l'École Polytechnique de Montréal (Ortar et al. 2016) (Licaj et al. 2014). Nous remercions le Syndicat Mixte des Transports pour le Rhône et l'Agglomération Lyonnaise (SYTRAL) pour la mise à disposition des fichiers des EMD lyonnaises de 1995 et 2006.

[2] Dans les agglomérations suivantes, enquêtées dans les années 2000, la part modale de la voiture est en repli. Elle perd 10 points dans la métropole lyonnaise en 20 ans (de 52% à 48 % des déplacements entre 1995 et 2006, puis 42 % en 2015, d'après le SYTRAL en 2016). Elle perd également, entre les deux dernières EMD, 4 points à Lille, Nice-Côte d'Azur, Rennes, Bordeaux, 5 points à Marseille comme à Toulon, 7 points à Strasbourg, 3 points à Rouen, 2 points à Reims, 3 points à Grenoble sur un vaste territoire intégrant des zones périurbaines et rurales (mais 6 points sur l'agglomération grenobloise).

[3] Les principales caractéristiques de ces enquêtes sont décrites dans : INSEE et al. 1995 ; CERTU 2005 ; CETE de Lyon 2006.

[4] La conduite accompagnée en France est une modalité d'apprentissage du permis où le jeune conducteur doit réaliser 3 000 km accompagné d'un adulte détenteur du permis de conduire, l'un de ses parents le plus souvent.

[5] Le rapport Gilbert, de 2014, est issu de la mission de concertation, réalisée en vue du projet de réforme du permis de conduire en France.

[6] Cette association fréquente de la voiture aux nuisances et pollutions atmosphériques n'est qu'une manifestation d'une sensibilité environnementale, plus pragmatique que militante, mais assez partagée, dans les modes de consommation des jeunes interrogés. Toutefois, les liens entre sensibilité environnementale et pratiques de mobilité étant complexes, ils nécessitent des développements qui dépassent le cadre de cet article.

Bibliographie

Aretun, Asa et Susanne Nordbakke. 2014. « Developments in driver's licence holding among young people. Potential explanations, implications and trends » Rapport VTI 824A, juin 2014.

Avrillier, Paul, Laurent Hivert et Francis Kramarz. 2010. « Driven out of employment ? The impact of the abolition of national service on driving schools and aspiring drivers » *British Journal of Industrial Relations*, vol. 48 : p. 784–807.

Bouzouina, Louafi, Jean-Pierre Nicolas et Florian Vanco. 2011. « Évolution des émissions de CO_2 liées aux mobilités quotidiennes : une stabilité en trompe l'œil » *Recherche Transport Sécurité*, vol. 27 (2) : p. 128-139.

CERTU. 2001. « La voiture, cet incontournable objet du désir » Rapport d'études.

—. 2005. « Enquête ménages déplacements « standard CERTU » de l'aire métropolitaine lyonnaise 2005-2006 » Manuel d'instructions aux enquêteurs.

—. 2008. « L'enquête ménages déplacements « standard Certu » » Guide méthodologique.

CETE de Lyon. 2006. « Enquête ménages déplacements de l'aire métropolitaine lyonnaise 2005-2006. Rapport de mission d'assistance à maîtrise d'ouvrage du CETE de Lyon. » Suivi d'enquête.

Chauvel, Louis. 2010. *Le destin des générations. Structure sociale et cohortes en France du XX^{e} siècle aux années 2010*. Paris : Presses Universitaires de France.

Chevrier, Stéphane. 2002. « Les jeunes et le cyclomoteur. » *Agora débats/jeunesses*, n°27 : p. 86-97.

De Solere, Régis (dir.). 2012. *La mobilité urbaine en France. Enseignements des années 2000-2010*. Lyon : Éditions du CERTU.

Delbosc, Alexa et Graham Currie. 2013. « Causes of youth licensing decline: A synthesis of evidence. » *Transport Reviews*, vol. 33 : p. 271-290.

—. 2014. « Changing demographics and young adult driver license decline in Melbourne, Australia (1994-2009). » *Transportation*, vol. 41 : p. 529-542.

Garabuau-Moussaoui, Isabelle. 2000. « Roulez jeunesse ! La voiture comme analyseur des relations parents/jeunes », in Garabuau-Moussaoui, Isabelle et Dominique Desjeux (dirs.). *Objet banal, objet social : les objets quotidiens comme révélateurs des relations sociales*, p. 117-154. Paris : L'Harmattan.

Goodwin, Phil et Kurt Van Dender. 2013. « "Peak car". Themes and issues » *Transport Reviews*, vol. 33 (3) : p. 243-254.

Gossiaux, Jean-François. 1992. *Avoir seize ans dans les Ardennes*. Paris : Éditions du Comité des Travaux Historiques et Scientifiques (CTHS).

Grimal, Richard, Roger Collet et Jean-Loup Madre. 2013. « Is the stagnation of individual car travel a general phenomenon in France ? A time-series analysis by zone of residence and standard of living » *Transport Reviews*, vol. 33 (3) : p. 291-309.

Grimal, Richard. 2013. « Le plafonnement de l'usage de la voiture dans les années 2000. » *Revue de la littérature internationale*, fiche n°7, juillet 2013.

INSEE – SYTRAL – CETE de Lyon. 1995. « Enquête déplacements auprès des ménages de l'agglomération lyonnaise 1994-1995. » Rapport.

Kaufmann, Vincent, Kamila Tabaka, Nicolas Louvet et Jean-Marie Guidez. 2010. « Et si les Français n'avaient plus seulement une voiture dans la tête ? Évolution de l'image des modes de transports. » Lyon : Éditions du CERTU.

Kuhnimhof, Tobias, Dirk Zumkeller et Bastian Chlond. 2013. « Who made peak car, and how ? A breakdown of trends over four decades in four countries » *Transport Reviews*, vol. 33 (3) : p. 325-342.

Kuhnimhof, Tobias, Jimmy Armoogum, Ralph Buehler, Joyce Dargay, Jon Martin Denstadli et Toshiyuki Yamamoto. 2012. « Men shape a downward trend in car

use among young adults. Evidence from Six industrialized countries. » *Transport Reviews*, vol. 32 : p. 761-779.

Le Vine, Scott et Peter Jones. 2012. « On the Move. Making sense of car and train travel trends in Britain. » Rapport pour la RAC Foundation, l'ORR, l'Independent Transport Commission et le Transport Scotland.

Lebrun, Dominique, Michel Mathieu et Firmino Fraccaro. 2008. « Audit sur la modernisation de l'apprentissage de la conduite et de l'examen du permis » Rapport du MEDDAT et du Ministère de l'Intérieur.

Licaj, Idlir, Mohammed Haddak, Pascal Pochet et Mireille Chiron. 2012. « Individual and contextual socio-economic disadvantages and car driving between 16 and 24 years of age : A multilevel study in the Rhône Département (France). » *Journal of Transport Geography*, vol. 22 : p. 19-27.

Licaj, Idlir, Pascal Pochet, Patrick Bonnel, Louafi Bouzouina, Nathalie Ortar et Stéphanie Vincent-Geslin. 2014. « Les jeunes adultes et la voiture. Analyse des enquêtes ménages déplacements de la région grenobloise de 2002 et 2010. » Projet EvolMob, Rapport d'étape pour le Forum des Vies Mobiles.

Metz David. 2012. « Demographic determinants of daily travel demand » *Transport Policy*, vol. 21 (1) : p. 20–25.

Munafò, Sébastien, Vincent Kaufmann, Derek Christie, Stéphanie Vincent-Geslin et Emmanuel Ravalet. 2015. « Dispositions et usages de l'automobile et des transports publics entre 1994 et 2011. Analyse des cas de Berne, Genève et Lausanne » *Revue d'Economie Régionale et Urbaine*, n°5 : p. 753-781.

Ortar Nathalie, Julie-Anne Boudreau, Stéphanie Vincent-Geslin, Claudio Ribeiro, Patrick Bonnel, Catherine Morency, Pascal Pochet, Louafi Bouzouina, Idlir Licaj, Tristan Martin et Hubert Verreault. 2016. « Évolutions des pratiques de mobilité et du rapport à l'automobile chez les jeunes. Une comparaison Lyon-Montréal » Rapport final pour le Forum Vies Mobiles.

Ray, Jean-Baptiste, Vicente Monfort Salvador, Andres Monzon, Rocio Cascajo, Didier Plat et Lourdès Diaz Olvera. 2015. « La crise et ses impacts sur la

mobilité en Espagne. » Rapport final du projet CIME pour le PREDIT et ARCADIS-LET-TRANSYT.

Raibaud, Yves. 2015. « Durable mais inégalitaire : la ville » *Travail, genre et sociétés,* n°33 : p. 29-47.

Renahy, Nicolas. 2010. « Les gars du coin. Enquête sur une jeunesse rurale. » Paris : La Découverte.

Roux, Sophie. 2012. « La diffusion du permis de conduire en France. » *Recherche Transports Sécurité*, vol. 28, n°3 : p. 154-166.

Schoettle, Brandon et Michael Sivak. 2013. « The reasons for the recent decline in young driver licensing in the U.S. » Rapport pour l'University of Michigan Transportation Research Institute.

STIF-OMNIL. 2013a. « Enquête Globale Transport. La mobilité en Île-de-France. La voiture » Rapport.

—. 2013b. « Enquête Globale Transport. La mobilité en Île-de-France. Les 15-25 ans. » Rapport.

—. 2013c. « Enquête Globale Transport. Femmes et hommes : une mobilité qui reste différenciée. » Rapport.

SYTRAL. 2016. « Premiers résultats de l'enquête déplacements sur le territoire de la métropole de Lyon » Dossier de presse.

Vincent-Geslin, Stéphanie. 2010, *Altermobilités, mode d'emploi : déterminants et usages de mobilités alternatives au tout voiture*. Lyon : Éditions du CERTU.