

Le permis de conduire chez les jeunes : qui ne le passe pas (encore) et pourquoi ?

Driving license among young adults: Who does not get it (yet) and why?

Patrick Rérat, Lucas Haldimann

Institut de géographie et durabilité, Université de Lausanne

Institut de géographie et durabilité, Université de Lausanne, Mouline, Géopolis, 1015
Lausanne, Suisse

patrick.rerat@unil.ch

lucas.haldimann@unil.ch

Patrick Rérat est professeur de géographie des mobilités à l'Université de Lausanne. Il a auparavant été chercheur invité à King's College London, à la HafenCity Universität Hamburg et à la Loughborough University. Ses travaux portent sur le développement territorial et l'urbanisme durable qu'il appréhende sous l'angle des dynamiques résidentielles et des mobilités quotidiennes.

Lucas Haldimann est doctorant en géographie à l'Université de Lausanne et détient un master en socioéconomie de l'Université de Genève. Sa thèse de doctorat porte sur les mobilités temporaires des jeunes adultes.

La version finale a été publiée : Rérat, Patrick & Haldimann Lucas, 2020, Le permis de conduire chez les jeunes : qui ne le passe pas (encore) et pourquoi ?, Flux : Cahiers scientifiques internationaux Réseaux et territoires, 1-2, 119-120, p. 5-24 (numéro spécial : Déclin et survie des mobilités automobiles)

Résumé

Bien davantage qu'un simple document officiel, le permis de conduire représente un ensemble de règles, le droit de conduire légalement, mais aussi un rituel lié à l'entrée dans l'âge adulte. Ce qui était devenu un passage quasi obligé semble pourtant avoir perdu de son attrait, les jeunes étant moins nombreux à posséder un permis de conduire. Basé sur une large enquête (plus de 40'000 répondants) menée en Suisse, cet article aborde les déterminants de l'obtention du permis et identifie des effets de genre, de catégorie socio-professionnelle, de contexte territorial, d'origine nationale ou encore de dimensions psychologiques. Il analyse également les raisons quant à la non-possession du permis (absence d'utilité, coûts, manque de temps et convictions environnementales) et leur fréquence parmi les différentes catégories de jeunes. Dans l'ensemble, la baisse de la proportion de jeunes titulaires du permis constatée ces dernières décennies apparaît, à la lumière de cette analyse, davantage comme la conséquence d'un report que d'un renoncement, seule une très petite minorité des jeunes ne prévoyant pas de l'obtenir. Ce report pourrait montrer la résilience du système automobile (vivre sans permis étant une période limitée avant la motorisation), mais aussi être l'indice d'aspirations, de priorités, de représentations moins favorables à la voiture quand bien même elle demeure un mode de transport incontournable.

Mots clés : Permis de conduire, voiture, système automobile, jeune, mobilité

Summary

Driving licences are much more than simple official documents; they represent a set of rules, the right to legally drive and also a rite of passage linked to the transition to adulthood. Yet, despite having previously been seen as an almost obligatory part of growing up, the driving licence seems to have lost its attraction, as less and less young people hold one. Based on a large-scale survey (more than 40,000 respondents) carried out in Switzerland, this paper addresses the factors involved in whether or not young people obtain a driving licence and identifies effects of gender, socio-professional class, spatial context, national origin and psychological dimensions. It also analyses the reasons for which young people may not hold a licence (lack of need, lack of time and environmental awareness) and their frequency among various groups of young people. On the whole, in the light of this analysis, the decline in youth licensing observed over the last decades appears to have more to do with a delay in getting a licence than with renouncing, given that only a small minority of young people do not expect to get a licence in the future. This delay may indicate the resilience of the system of automobility (since people live without a driving licence for only a limited time before becoming motorised) but could also point to aspirations, priorities and representations less favorable to the car even though it still represents one of the principal modes of transport.

Keywords: Driving license, car, system of automobility, youth, mobility

Le permis de conduire chez les jeunes : qui ne le passe pas (encore) et pourquoi ?

Driving license among young adults: Who does not get it (yet) and why?

Introduction

Malgré son apparente banalité, le permis de conduire est bien davantage qu'un simple document officiel. Il endosse une triple signification : ensemble de règles, droit de conduire et rite de passage vers l'âge adulte. Avec la diffusion de la voiture, la proportion de détenteurs du permis a considérablement augmenté jusqu'à constituer une majorité d'Européens et de Nord-Américains (Sivak and Schoettle, 2012).

Le permis est devenu l'un des symboles du système automobile ou de l'automobilité. Ces termes mettent en exergue le fait que pour comprendre l'importance de la voiture, il est nécessaire de prendre en compte l'assemblage sociotechnique qui l'accompagne (Dupuy, 1995; Urry, 2004). Cet assemblage est constitué de règles de circulation, d'infrastructures, de différents marchés, d'imaginaires et significations, de flux de matières et d'énergie, de politiques d'aménagement du territoire, etc.

Les externalités qui accompagnent l'automobilité (pollutions, gaz à effet de serre, congestion, etc.) ont incité certains auteurs à remettre en question la dépendance automobile (Newman et Kenworthy, 1999) et à imaginer un système post-voiture (Dennis et Urry, 2009). Si les mesures prises pour réguler la place de la voiture (péage urbain, restriction de circulation, etc.) ne sont pas nouvelles, elles semblent se généraliser au cœur des métropoles (Baehler, 2019). Des évolutions sont également constatées du côté des pratiques. Certains auteurs ont postulé que l'usage de la voiture – exprimé en kilomètres par habitant par exemple – avait atteint un maximum (*peak car*) (Goodwin et Van Dender, 2013; Kuhnimhof et al., 2012; Metz, 2014) et des phénomènes de démotorisation ou dévoiturage volontaires ont été observés en particulier dans les centres urbains (Deleuil et al., 2017; Haefeli and Bieri, 2008).

Une autre tendance est fréquemment convoquée quant à la remise en question de l'automobilité : le déclin de la proportion de jeunes titulaires du permis. Ce phénomène a été observé dans de nombreux pays occidentaux (voir notamment Delbosc et Currie, 2013; Hjorthol, 2016). C'est également le cas en Suisse : entre 1994 et 2010, la proportion des 18 à 24 ans possédant le permis est passée de 71% à 59% pour légèrement remonter toutefois à 61% en 2015 (OFS et ARE, 2017). Cette évolution a eu un large écho dans les médias et les débats politiques sans que l'on saisisse réellement les mécanismes derrière cette tendance. S'agit-il d'un simple report ou d'un désamour des jeunes par rapport à la voiture ? Qui sont les jeunes qui ne passent pas le permis et pourquoi ?

Cette contribution se base sur une source d'une ampleur inédite pour comprendre la diffusion du permis de conduire parmi les jeunes : plus de 40'000 jeunes hommes suisses (soit la quasi-totalité d'une cohorte) ont été interrogés de même qu'un échantillon complémentaire de 2'100 femmes. L'analyse porte sur les facteurs expliquant la propension variable des jeunes à obtenir le permis et les raisons invoquées quant à son report ou renoncement. Les résultats contribuent plus généralement aux débats sur le déclin et la résilience de l'automobilité.

Discussion théorique

Nous proposons de considérer le permis de conduire comme un enchevêtrement de trois significations : un ensemble de règles, le droit de conduire et un rite de passage (Rérat, 2018;

Rérat et al., 2016). Cette distinction permet de discuter les facteurs influençant la propension variable des jeunes à l'obtenir.

Les significations du permis de conduire

Le permis de conduire apparaît à la fin du XIX^{ème} siècle. Un certificat de capacité est délivré à Paris dès 1893 et dans toute la France dès 1899 (Roux, 2012). S'il n'est longtemps qu'un simple acte administratif, les États fixent progressivement des critères (âge minimum) et des règles (examens) dans le but d'améliorer la sécurité routière. Ces exigences impliquent certains coûts (cours, formalités administratives, etc.). Le permis atteste de compétences sanctionnées par l'État ; il est comparable en ce sens à un titre scolaire. Toutefois, contrairement à ce dernier, l'impact du permis dépasse largement l'individu qui le possède et la formation a pour but de responsabiliser les futurs conducteurs. L'apprentissage constitue un moment privilégié d'acquisition de connaissances, d'attitudes et de réflexes de nature à prévenir les comportements à risque (Bertrand, 2005). De cette manière, la conduite automobile doit devenir un enchaînement d'actes automatisés. Le non-respect du code de la route se traduit par une sanction entraînant, en cas d'infractions graves, la suspension – provisoire ou définitive – du permis. Ce dernier est ainsi à envisager comme une pièce d'une « toile institutionnelle » plus large encadrant les circulations (Lannoy, 2017, 49).

Comme son nom l'indique, le permis de conduire donne le droit de conduire une voiture ; il constitue ainsi le premier pas pour participer au système d'automobilité et en tirer profit. En revanche, ceux qui ne le possèdent pas sont exclus du « club » des automobilistes (Dupuy, 1995). Les sociétés contemporaines sont devenues, à des degrés divers, enfermées (« locked-in ») ou dépendantes du système automobile : leur développement spatial – étalement de l'habitat, des emplois, de l'offre commerciale – renforce la place de la voiture (Urry, 2000). Son importance dépend du contexte et de différents facteurs tels que la structure territoriale, la répartition des opportunités d'emploi, l'offre de transports en commun, etc. Ceci explique certains débats – en France notamment – sur la facilitation de l'accès au permis, ce dernier pouvant être une condition à l'insertion professionnelle et sociale (Avrillier et al., 2010).

Le permis de conduire est rapidement devenu davantage qu'un simple document administratif. Il endosse ainsi une forte dimension symbolique et constitue un rite de passage vers l'âge adulte, un synonyme d'indépendance, de liberté, d'autonomie et d'accès au marché du travail. L'apprentissage de la conduite est une étape fortement normée pour les jeunes à travers les milieux sociaux (Vincent-Geslin, 2010). Ne pas avoir le permis est – ou était – associé à un stigmate (Goffman, 1963) et une violence symbolique est liée à l'échec à l'examen (se sentir exclu, hors de la norme, etc.) (Masclat, 2002). L'accès au permis dépend également de la socialisation à l'automobilité pendant l'enfance et l'adolescence (Haustein et al., 2009; Ortar et al., 2018). L'obtenir peut finalement être une manière de répondre aux normes sociales dominantes (Böhm et al., 2006).

La propension à obtenir les permis de conduire chez les jeunes

Cet article porte sur la propension des jeunes à obtenir le permis de conduire dans une perspective synchronique (une enquête réalisée en 2016 et 2017). Cette section mobilise également la littérature sur l'évolution du permis chez les jeunes (perspective diachronique) afin d'identifier les déterminants de l'obtention du permis.

L'âge apparaît comme une question centrale pour déterminer si la baisse de la proportion de jeunes titulaires du permis constitue un report dans le temps (impliquant un effet de rattrapage) ou un renoncement (Delbosc et Currie, 2013). Les analyses sur le cas suisse notamment montrent que le premier phénomène prime sur le second (Rérat, 2018; Rérat et al., 2016). Une autre interrogation porte sur l'explication de la non-obtention du permis : résulte-t-elle de contraintes ou d'autres aspirations ?

L'obstacle des coûts est mentionné et implique des différences entre les catégories sociales (Williams, 2011). Être au chômage accentue les difficultés des jeunes d'accéder économiquement à l'automobilité (Davis et al., 2012). Mais cet écueil peut également être la conséquence de priorités et d'arbitrages – en termes de ressources financières et temporelles – défavorables au permis (Schoettle et Sivak, 2014).

L'utilité du permis est perçue différemment selon les jeunes. L'influence du contexte territorial est à relever. Les espaces urbains sont ceux où la voiture est la moins dominante en raison de de l'attractivité des moyens de transport alternatifs et de la régulation de la circulation automobile (accès limité, stationnement payant, etc.). Ne pas avoir besoin de voiture pour se déplacer est un argument pour ne pas avoir de permis (Berg, 2001; Williams, 2011a) et les jeunes concernés se déplacent davantage à pied, à vélo ou en transports publics que la moyenne (Davis et al., 2012; Kuhnimhof et al., 2012).

Un facteur supplémentaire renvoie au parcours de vie et à l'hypothèse de la perte d'importance du permis de conduire comme rite de passage. L'autonomisation vis-à-vis des parents et les contacts avec les pairs passeraient moins par une mobilité physique et l'automobilité, mais davantage par les réseaux sociaux et internet. Ensuite, la transition vers l'âge adulte s'est complexifiée et la phase de jeunesse s'étend sur une période de plus en plus longue (Galland, 2011). Une plus grande proportion de jeunes accède aux études supérieures, et ainsi entre sur le marché du travail et fonde une famille plus tardivement. Ils ressentiraient moins la nécessité d'obtenir le permis rapidement. Finalement, d'autres éléments rituels remplaceraient, au moins partiellement, le statut symbolique du permis. Il s'agirait de l'achat de *smartphones* mais aussi d'expériences telles que les voyages à l'étranger ou les années sabbatiques (Vincent-Geslin et al., 2017).

Une autre série d'explications réside dans l'image de la voiture. Des analyses ont montré que la voiture a été beaucoup plus qu'un simple outil de transport pour les jeunes et a même pu constituer une « modalité de leur être » (Pervanchon et al., 1991). Plusieurs recherches ont porté sur l'évolution de cette image et son impact sur la propension des jeunes à passer le permis de conduire. Une conscience environnementale plus affirmée par exemple diminuerait l'attrait de la voiture (Delbosc et Currie, 2013) alors que d'autres recherches estiment que les questions environnementales sont largement absentes des discours des jeunes quant à l'accès à l'automobilité (Green et al., 2018). Les jeunes développeraient une représentation plus fonctionnelle et utilitaire de la voiture (Berg, 2001). Ainsi, l'image de la voiture serait globalement bonne pour les adolescents (Ravalet et al., 2019), mais sa valorisation se reconfigure autour de valeurs de sécurité plutôt que de liberté (Green et al., 2018). L'image de l'automobile varie également selon le genre, la classe sociale, l'origine nationale montrant par la même le poids de la socialisation – plus ou moins propice à la voiture – et des ressources familiales dans l'accès au volant (Demoli, 2017). Ne pas posséder le permis peut représenter « une tare au pire un handicap » ou alors « une différence originale » selon les milieux (Borja et al., 2017). Finalement, même si un phénomène de convergence entre hommes et femmes est

observé en termes de possession du permis (Rérat, 2018; Roux, 2012), la conduite demeure une activité porteuse de stéréotypes de sexe (Granié et Varet, 2017).

Démarche de recherche

Contexte suisse

La Suisse se caractérise à la fois par un taux de motorisation élevé et par la qualité de l'offre de transports publics. On y dénombre, en 2016, 537 voitures pour 1000 habitants. A titre de comparaison, dans l'Union européenne et selon Eurostat, seuls huit pays ont un taux de motorisation plus conséquent¹ et vingt en ont un plus faible. La part de ménage possédant une voiture en Suisse est de 78% en 2015 (OFS et ARE, 2017), soit une valeur inférieure de trois points au maximum enregistré en 2005. Si les ménages sans voiture augmentent dans les plus grandes villes (ils sont même devenus majoritaires à Bâle, Berne et Zurich), une tendance inverse est constatée dans les autres territoires.

Comparer les parts modales entre pays n'est pas aisé due à la diversité des sources. Eurostat utilise le nombre de passagers-kilomètres réalisés en voiture, train, bus et car (mais en omettant la marche, le vélo et les deux-roues à moteur qui peuvent occuper des parts significatives). Selon cette source, la voiture représente 82% du transport passager dans l'Union européenne (European Commission, 2014). La valeur pour la Suisse (77%) est moins élevée², ce qui s'explique par la qualité des transports en commun. Selon l'Union Internationale des Chemins de fer, la Suisse occupe en effet le premier rang mondial quant au nombre de kilomètres parcourus par personne en train (LITRA, 2015).

Obtenir le permis de conduire en Suisse requiert plusieurs étapes administratives et pédagogiques. Une formation aux premiers secours précède l'inscription à un examen théorique sur le code de la route. Un permis d'élève conducteur est ensuite délivré pour 24 mois, durée pendant laquelle la personne apprend à conduire avec des accompagnateurs (professionnels ou non). Une formation en auto-école n'est pas obligatoire, mais un minimum de 8 leçons est fortement recommandé. Il est également nécessaire de suivre un cours de théorie de la circulation sensibilisant aux dangers de la route. Lorsque l'élève-conducteur se sent prêt, il peut passer l'examen pratique. En cas de réussite, il reçoit un permis de conduire à l'essai (c'est ce permis qui est pris en compte ici). Pendant 3 ans, il peut rouler seul mais est soumis à une application plus stricte de la législation routière. Après deux dernières journées de formation (circuit et route), un permis à durée indéterminée est délivré. Ces règles, en vigueur au moment de l'enquête, seront pour partie modifiées dès 2021 (permis d'élève conducteur dès 17 ans, suppression d'une partie des cours suivant l'obtention du permis, autorisation de conduire une voiture manuelle même si l'examen a été passé avec une voiture automatique).

Source des données et méthodes

Les données proviennent de l'édition 2016/17 des *enquêtes fédérales pour la jeunesse* qui avait pour thème les expériences de mobilité au sens large et qui impliquait deux démarches complémentaires.

¹ Luxembourg, Italie, Malte, Finlande, Chypre, Pologne, Autriche et Allemagne.

² Seules la République tchèque et la Hongrie présentent un chiffre plus bas.

Premièrement, une enquête a été réalisée lors du recrutement à l'armée qui est obligatoire pour tout jeune homme de nationalité helvétique³. Cette enquête touche ainsi les jeunes qui seront incorporés à l'armée, mais aussi ceux qui seront déclarés inaptes au service (qui rejoindront généralement la protection civile) ou ceux encore qui refusent de servir (et optent pour le service civil) (Stam et Rérat 2019). Les résultats de l'enquête sont par ailleurs totalement indépendants de l'issue du recrutement et ne sont pas récoltés par l'armée. Les analyses portent donc sur une cohorte quasi-complète de jeunes hommes suisses âgés de 18 à 20 ans (N=40'503), soit l'âge auquel le permis peut être obtenu⁴. L'intérêt de cette source renvoie en particulier à la taille de la population qui permet des analyses approfondies en testant l'influence de nombreux facteurs potentiellement explicatifs.

Deuxièmement, un échantillon de jeunes Suissesses (n=2'126) a été interrogé. Il s'agit d'un échantillonnage stratifié. En plus des cinq grandes villes que sont Bâle, Berne, Genève, Lausanne et Zurich, une centaine de communes ont été choisies aléatoirement (lorsqu'elles étaient de très petite taille, les communes limitrophes ont également été prises en considération) (Stam et Rérat 2019). Dans ces communes ont été sélectionnées, de manière aléatoire également, des jeunes femmes âgées de 18 et 19 ans. Des différences en termes d'âge sont ainsi à mentionner – les femmes ont essentiellement entre 18 et 19 ans (72% et 27%) alors que les hommes sont âgés de 18 (34%), 19 (34%), 20 (15%) et 21 ans et plus (8%).

Dans les analyses, nous utilisons l'enquête menée auprès des hommes afin de tester l'influence d'un nombre conséquent de variables susceptibles d'influencer l'obtention ou non du permis. Cette démarche est rendue possible par cette enquête d'une rare ampleur. Des analyses supplémentaires sont réalisées entre hommes et femmes, en tenant compte des différences d'effectif, afin de mesurer l'effet de genre et de tester la validité des résultats obtenus pour les hommes.

Une limite de la démarche est qu'il n'y a pas de données disponibles quant aux jeunes hommes et femmes ne possédant qu'un passeport étranger et qui représentent, en 2018, 22% des 18 et 19 ans selon l'Office fédéral de la statistique. Toutefois, l'échantillon analysé dans cet article comprend une partie importante de personnes issues de la migration. Un tiers d'entre elles a un père d'une autre nationalité (plus précisément 11% d'Europe du Sud, 9% du reste du monde, 7% d'Europe de l'Est et 5% d'Europe du Nord). Qui plus est, l'analyse montrera que si des différences en termes de nationalité sont observées par rapport aux questions de permis, elles sont plus complexes qu'une simple opposition entre les jeunes dont le père est suisse et les autres et que des effets variables sont constatés selon les origines. De telles différences se retrouveraient vraisemblablement au sein des jeunes étrangers.

Le questionnaire intégrait trois questions sur le permis. Il distinguait les jeunes selon qu'ils possèdent le permis de conduire, le permis d'élève conducteur ou ni l'un, ni l'autre. Pour ces derniers, une question portait sur le projet d'acquiescer le permis (dans les 2 ans, dans les 2 à 5 ans, à plus long terme ou jamais). Les personnes appartenant aux trois derniers cas étaient interrogées sur quatre raisons possibles de ne pas entamer des démarches à court terme (coûts, manque de temps, conscience écologique, absence d'utilité).

³ A l'exception de certains doubles nationaux (qui peuvent choisir de suivre la procédure dans leur autre pays), des personnes en situation d'invalidité ou des jeunes en prison.

⁴ Les Suissesses âgées de 18 à 25 ans souhaitant s'engager volontairement dans l'armée participent également aux journées de recrutement. Elles ne représentent toutefois qu'une minorité (263 questionnaires) et n'ont pas été intégrées dans les analyses en raison d'un profil trop spécifique.

Les facteurs explicatifs relatifs à l'obtention du permis sont le profil sociodémographique (genre, âge, ménage, nationalité du père⁵), des variables socio-économiques (formation du père, situation financière dans l'enfance, statut professionnel), le contexte territorial (commune de résidence, région linguistique, distance au lieu de travail/d'étude⁶) ainsi qu'un indicateur de sensibilité environnementale (accord avec l'affirmation « Les gens devraient moins voyager pour préserver l'environnement ») et des dimensions psychologiques (flexibilité, capacité d'agir, estime de soi).

Ces dernières n'ont que rarement été intégrées dans l'analyse des mobilités conférant à l'enquête un caractère exploratoire. L'indice de flexibilité mesure la capacité à ajuster son comportement à des situations nouvelles et inconnues⁷ (Van der Zee & Van Oudenhoven, 2000). L'estime de soi et la capacité à agir proviennent de Levy et al. (1997) qui ont adapté les échelles de Strodbeck (1958) et Rosenberg (1965). La première, susceptible de varier dans le temps, permet d'évaluer le bien-être subjectif. La seconde mesure l'impression de maîtriser sa destinée et de pouvoir agir au sein de la société et sur son environnement.

Des régressions logistiques ont été réalisées afin d'expliquer les relations entre jeunes et permis de conduire. Un premier modèle porte sur la possession du permis croisée avec les facteurs explicatifs présentés ci-dessus. Il intègre les jeunes hommes ayant répondu à l'ensemble des questions traitées (n=35'060). Un deuxième modèle comprend l'échantillon de femmes (n=2'118) et la population des hommes avec une pondération réduite afin de compenser la différence d'effectif et d'appréhender les différences de genre.

D'autres modèles concernent les raisons de ne pas obtenir le permis dans les deux ans. Les variables explicatives sont identiques aux premiers modèles à deux exceptions : l'indicateur de sensibilité environnementale a été mis de côté (pour éviter une autocorrélation avec la raison « Pour des principes liés à l'écologie ») et l'horizon temporel de l'acquisition du permis (dans 2 à 5 ans, à plus long terme, jamais) a été ajouté comme variable explicative.

Une régression logistique mesure l'association entre la survenue d'un événement (avoir un permis ou non, donner une raison ou non de ne pas l'avoir) et les facteurs susceptibles de l'influencer. Il est possible de tenir compte simultanément de l'ensemble des variables explicatives et ainsi de mesurer l'effet propre de chacune d'entre elles (« toutes choses égales par ailleurs »). Cet effet est exprimé en termes de rapport de probabilité (*odds ratio*). S'il est supérieur (inférieur) à 1, la modalité augmente (diminue) la propension à avoir le permis par rapport à la modalité de référence⁸. Des tests déterminent si cet effet est statistiquement significatif.

⁵ La nationalité du père a été prise en compte et non celle de la mère pour ne pas surcharger le modèle et en tenant compte de la littérature montrant les liens entre automobilité et masculinité. Il en est de même pour le niveau d'éducation.

⁶ Pour les personnes sans emploi, la question porte sur la dernière activité.

⁷ Les répondants ont indiqué dans quelle mesure les constats suivants s'appliquent à eux : aime les vacances sans beaucoup de confort; évite les situations aventureuses; passe facilement d'une activité à l'autre; évite de se laisser surprendre ; aime travailler seul(e); n'aime pas voyager; veut savoir exactement ce qui va se passer; fonctionne mieux dans un cadre familial; agit en général selon un schéma précis; se sent mal à l'aise dans une culture différente; fait les choses comme prévu; aime la routine; a des habitudes bien établies; agit selon des règles strictes; a besoin de changements; recherche les défis; aime les expériences originales; cherche la régularité dans la vie.

⁸ Plus le résultat est éloigné de 1, plus l'impact de la variable est important. Il est donc possible de déterminer une hiérarchie entre les différents effets. En revanche, il n'est pas possible de définir un ordre de grandeur pour

Résultats

Aperçu de la possession du permis de conduire

Près de la moitié des jeunes hommes suisses ont le permis au moment de l'enquête (49%), un cinquième sont en train d'apprendre à conduire (19%) et un peu moins d'un tiers sont sans permis (32%) (Tableau 1). Les jeunes femmes suisses sont plus nombreuses – avec un écart d'environ 10 points de pourcentage – à ne pas avoir de permis (42%) et à détenir un permis d'élève (30%). Une partie de cette différence est due à la source (les femmes interrogées sont plus jeunes que les hommes en moyenne), mais l'analyse de régression logistique qui suit montre que cette différence persiste toutes choses égales par ailleurs.

Tableau 1 : Proportion des jeunes possédant le permis de conduire

	Hommes	Femmes
Permis de conduire	49.4% (19'826)	28.8% (610)
Permis d'élève conducteur	18.9% (7'584)	29.5% (625)
Sans permis	31.7% (12'748)	41.7% (883)
Total	100% (40'158)	100% (2'118)

Il n'existe en revanche que peu de différences en termes d'intention (Tableau 2). Une nette majorité prévoit d'entamer les démarches et plus des trois quarts pensent même le faire dans les deux ans. Pour 7.2% des hommes et 6.7% des femmes, ce projet pourrait se concrétiser dans un horizon temporel flou (plus de 5 ans). Finalement, un peu plus de 3% des jeunes sans permis n'ont pas l'intention de l'obtenir.

Ainsi, par rapport à l'ensemble des personnes interrogées dans l'enquête, celles qui ne comptent pas passer le permis représentent une proportion de 1% voire de 3% en incluant celles qui n'ont pas d'intention concrète. Les délais proposés sont toutefois hypothétiques et la proportion de détenteurs du permis ne dépasse en réalité pas les 90% parmi les trentenaires selon d'autres enquêtes (Rérat, 2018). Cette différence peut s'expliquer par la structure de nos échantillons (les jeunes de nationalité étrangère n'ont pas pu être pris en compte et ces derniers sont surreprésentés en milieu urbain où la possession du permis est moins fréquente), par un écart entre une intention plus ou moins définie à un moment donné et sa concrétisation plusieurs années plus tard ou par des échecs lors de l'examen théorique ou pratique pour obtenir le permis de conduire.

Tableau 2 : Intention des jeunes ne possédant pas le permis de conduire

Intention de passer le permis de conduire...	Hommes	Femmes
Dans les 2 prochaines années	77.7% (8'804)	75.4% (616)
Dans les 2 à 5 ans	11.5% (1'307)	14.7% (120)
A plus long terme	7.2% (815)	6.7% (55)
Non	3.6% (408)	3.2% (26)
Total	100% (11'134)	100% (817)

cet effet (il ne s'agit pas de probabilités simples). Ainsi, un rapport de probabilité de 2 ne signifie pas que la variable étudiée double la probabilité d'être mobile.

Propension à posséder le permis de conduire

Une régression logistique multinomiale identifie les déterminants de l'obtention du permis de conduire en comparant les jeunes hommes qui en détiennent un et ceux qui sont en train d'apprendre aux autres. Les résultats sont abordés en quatre temps pour des questions de lisibilité. Chaque observation est toutefois à interpréter comme faisant partie d'un seul et même modèle⁹. Un second modèle inclut les femmes afin de mesurer l'impact du genre.

En termes de profil sociodémographique (Tableau 3), une année supplémentaire augmente la propension à obtenir le permis de conduire comme celui d'élève conducteur, ce qui montre un effet d'âge. Des variables liées à la famille se distinguent. Les jeunes ayant le permis vivent plus souvent dans le foyer familial, avec les deux parents, ont un ou des frères et sœurs. Ces liens s'expliquent par la disponibilité, plus élevée dans les grands ménages, de personnes pouvant accompagner la formation à la conduite et de voitures (également pour une utilisation ultérieure). A l'inverse, un divorce des parents peut impliquer une situation financière plus difficile.

Si tous les jeunes interrogés possèdent la nationalité suisse, ce n'est pas le cas des parents. La propension à avoir le permis est identique entre les jeunes dont le père est suisse ou originaire d'Europe du Sud. En cas de provenance d'Europe du Nord ou du reste du monde, les jeunes sont moins susceptibles d'avoir le permis et l'inverse est constaté pour l'Europe de l'Est. Dans ce dernier cas, l'image de la voiture – comme indicateur de statut social – joue certainement un rôle.

Tableau 3 : Possession du permis de conduire/d'élève conducteur : extrait de la régression logistique concernant les variables sociodémographiques

Référence : pas de permis		Permis de conduire		Permis d'élève conducteur	
		Exp(B)	Sig.	Exp(B)	Sig.
Âge	1 année de plus	1.678	***	0.802	***
Ménage avec parent(s)	Non	0.592	***	0.859	ns
	Oui (réf.)				
Perte/séparation des parents	Non (réf.)				
	Oui	0.622	***	0.775	***
Nombre de frères et sœurs	Aucun (réf.)				
	1	1.356	***	1.232	**
	2	1.389	***	1.311	***
	3 et plus	1.358	***	1.3	***
Nationalité du père	Suisse (réf.)				
	Europe du Nord	0.727	***	0.908	ns
	Europe du Sud	1.011	ns	1.091	ns
	Europe de l'Est	1.596	***	1.346	***
	Autres pays	0.782	***	1.056	ns

Note : ns = non significatif ; * = p<.05 ; ** = p<.01 ; *** = p<.001

⁹ Indicateurs statistiques de qualité du modèle (pseudo R-deux) : Cox et Snell = 0.186 ; Nagelkerke = 0.212.

Sur le plan socio-économique, le contexte familial joue également un rôle sur la propension à disposer du permis (mais pas à être élève conducteur). Avoir grandi dans une situation financière jugée bonne augmente la probabilité de détenir le permis au moment de l'enquête. L'impact du niveau d'éducation du père¹⁰ montre toutefois une situation plus complexe qu'un unique effet de revenu. Un jeune a ainsi plus de chance d'avoir le permis si son père a suivi une formation primaire (scolarité obligatoire) ou secondaire générale (apprentissage) que s'il détient un titre tertiaire (université, haute école ou école professionnelle supérieure). Un niveau bas ou moyen semble aller de pair avec une plus grande socialisation à l'automobilité et un accès plus rapide au permis de conduire alors qu'un capital culturel élevé impliquerait une valorisation moindre de la voiture.

Les jeunes entrés sur le marché du travail ont davantage le permis par rapport à ceux qui poursuivent des études ou qui se trouvent dans une phase de transition (sans emploi ni en formation). Ceci s'explique par une conjonction de facteurs mêlant finances (les apprentis et les actifs perçoivent un salaire), besoins (pour les trajets pendulaires) et aspiration à l'automobilité (plus prégnante chez les personnes suivant une formation professionnelle). Ces propos sont corroborés par l'impact du niveau d'éducation : les jeunes qui ont le plus fréquemment le permis sont ceux qui ont accompli un apprentissage (éducation secondaire professionnelle).

Tableau 4 : Possession du permis de conduire/d'élève conducteur : extrait de la régression logistique concernant les variables socio-économiques

Référence : pas de permis		Permis de conduire		Permis d'élève conducteur	
		Exp(B)	Sig.	Exp(B)	Sig.
Niveau d'éducation du père	Primaire	1.283	***	1.032	ns
	Secondaire professionnel	1.106	**	1.001	ns
	Secondaire général	0.902	*	0.908	ns
	Tertiaire (réf.)				
	Inconnu	0.806	***	0.906	ns
Situation financière dans l'enfance	Modeste (réf.)				
	Bonne	1.114	**	1.106	ns
Statut professionnel du jeune	En éducation et en emploi (réf.)				
	En emploi	1.494	***	0.86	***
	En formation	0.763	***	1.262	**
	Sans emploi, sans formation	0.403	***	0.74	***
Niveau d'éducation du jeune	Primaire (réf.)				
	Secondaire professionnel	3.582	***	1.853	***
	Secondaire général	2.521	***	1.92	***

¹⁰ La rubrique « inconnu » a été conservée ici afin de ne pas perdre trop de non-réponses.

	Tertiaire	3.097	***	2.164	***
--	-----------	-------	-----	-------	-----

Note : ns = non significatif ; * = $p < .05$; ** = $p < .01$; *** = $p < .001$

L'indicateur de sensibilité environnementale est négativement corrélé à la propension à détenir un permis de conduire ou d'élève conducteur. L'analyse des raisons avancées par les jeunes n'envisageant pas d'obtenir le permis approfondira ce point. Passer le permis constitue une épreuve et deux dimensions psychologiques facilitent ce projet : l'estime de soi et la capacité d'agir. La flexibilité est en revanche corrélée de manière négative. En détaillant les questions composant cet indicateur (cf. supra), ceci s'explique essentiellement par le fait de ne pas suivre les normes sociales (faire les choses comme prévu, agir selon un schéma précis ou suivant des règles strictes, etc.).

Tableau 5 : Possession du permis de conduire/d'élève conducteur : extrait de la régression logistique concernant les valeurs et dimensions psychologiques

Référence : pas de permis	Permis de conduire		Permis d'élève conducteur	
	Exp(B)	Sig.	Exp(B)	Sig.
Flexibilité	0.939	***	1.015	ns
Estime de soi	1.251	***	1.099	***
Capacité d'agir	1.115	***	1.101	***
Moins voyager pour l'environnement ¹¹	0.875	***	0.903	***

Note : ns = non significatif ; * = $p < .05$; ** = $p < .01$; *** = $p < .001$

Pour ce qui est de la région linguistique (Tableau 6)¹², les plus susceptibles d'avoir un des deux types de permis sont les italophones, ce qui pourrait s'expliquer par l'absence de grandes villes, des transports publics et infrastructures vélo moins performants et un taux de motorisation élevé. Les francophones sont ceux qui ont le moins accès au permis. Il est difficile d'expliquer la différence avec les germanophones. La part modale des alternatives à la voiture (OFS and ARE, 2017) de même que les préoccupations environnementales (Walter, 1990) sont en effet globalement plus développées du côté alémanique. Une explication pourrait résider dans le fait que les Romands privilégient davantage les études supérieures alors que l'apprentissage est plus répandu en Suisse alémanique, une différence qui ne serait totalement captée par la variable *ad hoc*.

Un gradient urbain-rural est observé : les jeunes vivant en zone rurale ont davantage le permis que les autres. Ceux qui l'ont le moins habitent les villes grandes ou moyennes, suivis par les résidents des couronnes suburbaines et périurbaines. Finalement, ceux qui parcourent les plus longs trajets (plus de 30 km) ont moins le permis que la moyenne, le train étant dominant pour ces distances. Il n'y a pas de différences significatives pour les autres quand bien même la probabilité augmente pour les trajets de moyennes distances (entre 6 et 20 km) par rapport à ceux ancrés dans la proximité.

¹¹ Les répondants devaient se prononcer sur leur degré d'accord quant à l'affirmation « Les gens devraient moins voyager pour l'environnement ». Si la question portait davantage sur les vacances et voyages de longues distances, elle est utilisée comme un indicateur de sensibilité environnementale. L'échelle de Likert à 5 niveaux est considérée ici comme continue.

¹² Le romanche n'est pas pris en considération étant donné le faible taux de locuteurs (moins de 0.5%).

Tableau 6 : Possession du permis de conduire/d'élève conducteur : extrait de la régression logistique concernant le contexte territorial

Référence : pas de permis		Permis de conduire		Permis d'élève conducteur	
		Exp(B)	Sig.	Exp(B)	Sig.
Type de commune de résidence	Communes rurales (réf.)				
	Couronnes suburbaines et périurbaines	0.6	***	0.782	***
	Petites villes et centres régionaux	0.809	***	0.862	*
	Villes grandes et moyennes	0.318	***	0.57	***
Région linguistique	Germanophones	0.631	***	0.671	***
	Francophones	0.175	***	0.462	***
	Italophones (réf.)				
Distance domicile-travail	0-5 km (réf.)				
	6-10 km	1.094	ns	1.044	ns
	11-20 km	1.031	ns	1.026	ns
	21-30 km	0.924	ns	1.052	ns
	31-60 km	0.816	***	0.875	*
	Plus de 60 km	0.804	*	0.873	ns

Note : ns = non significatif ; * = $p < .01$; ** = $p < .001$; *** = $p < .0001$

Un deuxième modèle inclut l'échantillon féminin en réduisant la pondération de la population masculine afin d'obtenir deux effectifs semblables et en conservant les mêmes variables explicatives. Le genre a un impact toute chose égale par ailleurs (Tableau 7), les hommes étant plus nombreux à avoir le permis. Les différences ne sont par contre pas significatives pour le statut d'élève conducteur, ce qui montre que l'écart entre genres s'atténue avec le temps. Les relations commentées ci-dessus pour le modèle regroupant uniquement des jeunes hommes subsistent, mais de manière moins prononcée ou moins statistiquement significative étant donné le nombre plus restreint d'observations.

Tableau 7 : Possession du permis de conduire/d'élève conducteur : extrait de la régression logistique (modèle 2) concernant la variable de genre¹³

Référence : pas de permis		Permis de conduire		Permis d'élève conducteur	
		Exp(B)	Sig.	Exp(B)	Sig.
Genre	Homme	2.172	***	0.828	ns
	Femme (réf.)				

Note : ns = non significatif ; * = $p < .05$; ** = $p < .01$; *** = $p < .001$

Pour conclure cette première partie empirique, précisons que l'obtention du permis n'implique pas forcément l'accès ou le recours à une voiture. L'enquête fournit des données sur le(s) moyen(s) transport habituel(s) utilisé(s) entre le domicile et le lieu de travail ou d'étude. Le

¹³ Indicateurs statistiques de qualité du modèle (pseudo R-deux) : Cox et Snell = 0.253 ; Nagelkerke = 0.286.

lien entre possession du permis et utilisation de la voiture existe, mais n'est pas absolu : 37% des hommes et 45% des femmes avec permis n'utilisent pas la voiture pour les trajets pendulaires. D'autres jeunes, bien que n'ayant pas le permis, effectuent (pour une partie du moins) leurs trajets en voiture (co-voiturage avec un membre de la famille, des amis, etc.).

Tableau 8 : Utilisation habituelle de la voiture pour se rendre au lieu de travail ou d'étude

		Permis de conduire	Permis d'élève conducteur	Pas de permis
Hommes	Utilisation de la voiture	62.9% (12'417)	16.5% (1'242)	10.6% (1'335)
	Pas d'utilisation de la voiture	37.1% (7'321)	83.5% (6'287)	89.4% (11'209)
	Total	100% (19'738)	100% (7'529)	100% (12'544)
Femmes	Utilisation de la voiture	54.6% (332)	19.7% (123)	12.2% (106)
	Pas d'utilisation de la voiture	45.4% (276)	80.3% (501)	87.8% (765)
	Total	100% (608)	100% (624)	100% (871)

Raisons de ne pas posséder le permis de conduire

Parmi les raisons de ne pas posséder le permis ou de ne pas avoir l'intention de l'obtenir dans les deux années suivant l'enquête, le manque d'utilité apparaît en premier chez les hommes (59%) alors que ce rang est occupé par les questions financières pour les femmes (64%). Ces dernières invoquent ainsi davantage des contraintes (ou des questions de priorité) que les hommes comme l'illustre également la question du temps à disposition (46% vs 33%). Les principes liés à l'écologie sont moins fréquemment cités – mais tout de même par un cinquième des répondants – avec un score légèrement plus élevé chez les hommes.

Tableau 9 : Raisons invoquées pour ne pas avoir le permis ou ne pas prévoir de le passer dans les deux prochaines années

	Hommes	Femmes
Pas d'utilité	58.5% (1'428)	46.6% (89)
Pour une raison de coûts	46.8% (1'142)	63.9% (122)
Par manque de temps	32.5% (794)	46.1% (88)
Pour des principes liés à l'écologie	21.2% (518)	19.9% (38)
Autre	15.0% (366)	14.1% (27)
Total	– (2'440)	– (191)

Note : Plusieurs réponses étant possibles, le total est supérieur à 100%.

Des régressions logistiques ont croisé ces raisons avec les caractéristiques des jeunes hommes (l'échantillon des femmes qui ne prévoient pas de passer le permis dans les deux prochaines années devient trop petit avec 191 observations). Seules les relations les plus importantes sont commentées ici (voir les résultats détaillés en Annexe 2).

Le manque d'utilité est moins cité par ceux qui entendent passer le permis dans les 2 à 5 ans par rapport à ceux qui y renoncent. Cette raison est fortement liée au niveau d'éducation : elle est davantage mise en avant par ceux qui étudient dans un lycée (secondaire général) ou une haute école (tertiaire). Ces jeunes peuvent avoir d'autres priorités et les institutions de formation pourraient être suffisamment accessibles avec les autres modes de transport. La présence d'alternatives à la voiture explique également que le manque d'utilité est davantage observé dans les villes, grandes ou moyennes. Les germanophones se distinguent en donnant davantage cet argument. D'autres modalités augmentent la propension à citer le manque d'utilité : le fait de vivre avec les parents (qui peuvent accompagner le jeune en cas de besoin) et avoir un père originaire d'Europe du Nord. A l'inverse, un père originaire de l'est de l'Europe ou qui a un niveau de formation primaire réduit la propension à articuler cette raison.

Pour ce qui est du coût, les jeunes qui prévoient d'obtenir le permis dans les deux à cinq prochaines années y sont davantage sensibles. Une fois ces questions pécuniaires réglées, ils entameront certainement les démarches. L'obstacle financier est davantage cité par les classes sociales les moins favorisées comme le montre l'impact d'un niveau d'éducation du père bas ou moyen et d'une situation financière modeste pendant l'enfance. Le statut professionnel et le niveau d'éducation des jeunes ne jouent quant à eux pas de rôle significatif. Les italophones sont bien moins susceptibles d'évoquer les coûts sans que cela ne s'explique par des modalités différentes d'obtention du permis selon les régions. Une plus grande valorisation et une meilleure image de la voiture, et donc une plus grande acceptation des coûts, pourraient fournir une explication. Cette dernière s'appliquerait également aux jeunes dont le père est originaire du Sud de l'Europe qui citent moins des problèmes d'argent.

Le manque de temps est bien plus souvent cité par les jeunes qui prévoient de passer le permis dans les deux à cinq ans puis par ceux qui entendent le passer à plus long terme en comparaison de ceux que ne l'envisagent pas. Le niveau d'éducation joue également un rôle : par rapport à ceux qui ont terminé leur scolarité obligatoire, les jeunes qui suivent ou ont suivi un apprentissage (secondaire professionnel), un lycée ou établissement équivalent (secondaire général) ou une haute école (tertiaire) citent davantage le problème de trouver du temps pour la formation à la conduite. Les autres variables n'identifient pas des caractéristiques supplémentaires quant à cette raison.

Finalement, l'argument de l'écologie apparaît bien plus fréquemment chez ceux qui entendent renoncer à la formation à la conduite par rapport à ceux qui ne font que la reporter. Les convictions environnementales sont également plus répandues chez les jeunes dont le père est un ressortissant d'Europe du Nord et chez ceux qui ont opté pour des études supérieures (lycée et haute école).

Conclusion

Bien davantage qu'un simple document officiel, le permis représente un ensemble de règles, le droit de conduire et un rituel lié à l'entrée dans l'âge adulte. Alors que la part des détenteurs du permis augmentait avec les générations, un phénomène inverse est désormais observé parmi les jeunes dans plusieurs pays industrialisés. C'est notamment le cas de la Suisse qui fait l'objet de cette contribution. Basée sur une large enquête auprès des jeunes de 18 à 20 ans et de nationalité suisse, elle a permis de mesurer les déterminants de l'obtention du permis.

Parmi les répondants, 50% des hommes et 30% des femmes détiennent le permis et ils sont respectivement 20% et 30% à apprendre la conduite. La grande majorité des autres entendent faire de même dans un horizon temporel plus ou moins défini. Ces résultats montrent que la baisse de la proportion de jeunes titulaires du permis – en d'autres termes, la différence entre les générations – s'explique en premier lieu par un report de l'âge auquel il est passé et non à un renoncement définitif.

Les analyses montrent des différences dans la propension à obtenir (rapidement) le permis. Les facteurs explicatifs renvoient aux ressources, besoins et représentations relatifs à la voiture. Les ressources favorisant l'accès au permis sont de nature économique (une bonne situation financière pendant l'enfance), temporelle (avec un effet d'âge) et psychologique (estime de soi et capacité à agir) et renvoient également à la présence d'accompagnants et de voitures dans les ménages familiaux de grande taille. Les besoins apparaissent avec une propension plus élevée à obtenir le permis chez les jeunes entrés sur le marché du travail et ceux qui vivent en

milieu rural. Les images ou représentations de la voiture sont finalement un facteur important comme le montrent notamment l'impact de la sensibilité environnementale et de la flexibilité comme dimension psychologique. Qui plus est, des différences sont constatées selon le contexte familial. Les femmes passent en moyenne plus tardivement leur permis. Les jeunes qui ont une histoire migratoire liée à l'Europe de l'Est sont davantage susceptibles d'avoir le permis que les Suisses qui eux-mêmes le possèdent plus fréquemment que les jeunes dont le père est originaire d'Europe du Nord ou d'un pays extra-européen. Des pratiques différentes apparaissent également selon le niveau d'éducation du père. Des niveaux de formation bas ou moyen sont davantage corrélés avec un accès au permis. Cette différence se renforce selon la formation suivie par les jeunes, les apprentis ayant davantage le permis que les autres.

L'obtention du permis apparaît donc comme le résultat d'une pluralité de facteurs liés à des ressources de différentes natures, à des besoins (autant effectifs que perçus) et à une socialisation à l'automobilité qui renvoie à des différences entre genres, catégories socio-professionnelles et origines nationales. L'analyse des raisons invoquées par les jeunes qui ne prévoient pas de passer le permis dans les deux ans précise ces interprétations.

L'absence d'utilité est le motif le plus fréquent. Il apparaît davantage parmi les jeunes qui reportent le permis, les étudiants et les citadins. Ceux qui ont une histoire migratoire liée à l'Europe du Nord mentionnent plus souvent cet argument que la moyenne alors que l'inverse est relevé pour l'Europe de l'Est. Les coûts sont plus souvent cités par les jeunes d'origine modeste, mais renvoient aussi à des appréciations subjectives : les italophones, les enfants de pères originaires du Sud de l'Europe et ceux dont le père a un bas niveau de formation convoquent moins cette justification. Les contraintes de temps ne touchent pas un profil particulier et les raisons environnementales sont avancées de manière plus répandue par les étudiants.

Des questions demeurent toutefois ouvertes. Le phénomène de report révèle-t-il la résilience de l'automobilité (il ne serait qu'une parenthèse avant la motorisation) ? Ou est-il un indice d'aspirations, de priorités, de représentations moins favorables à la voiture ? Dans ce cas, passer le permis signifierait davantage se conformer aux normes sociales dominantes et à une organisation du territoire façonnée pendant des décennies en fonction du trafic individuel motorisé. Obtenir le permis pourrait endosser, comme d'autres titres ou diplômes, une valeur assurantielle. D'autres recherches, en particulier de nature qualitative, seraient ainsi nécessaires afin d'appréhender le sens donné par les jeunes au permis et à la voiture d'une part, et aux pratiques effectives de mobilité à des étapes ultérieures du parcours de vie.

Bibliographie

- Avrillier P, Hivert L, Kramarz F, 2010, "Driven Out of Employment? The Impact of the Abolition of National Service on Driving Schools and Aspiring Drivers" *British Journal of Industrial Relations* **48**(4) 784–807
- Baehler D, 2019 *Living in a car-free housing development: Motivations and mobility practices of residents in nine developments in Switzerland and Germany*, Université de Lausanne, Lausanne, https://serval.unil.ch/resource/serval:BIB_2053C99A97BC.P001/REF
- Bandura A, 2003 *Auto-efficacité: le sentiment d'efficacité personnelle* (De Boeck, Bruxelles)
- Berg H-Y, 2001 *Understanding subgroups of novice drivers: A basis for increased safety and health*, Linköping University
- Bertrand J-M, 2005 *Faciliter l'accès des jeunes au permis de conduire. Rapport parlementaire* Assemblée nationale (Paris), <http://www.ladocumentationfrancaise.fr/var/storage/rapports-publics/054000133.pdf>

- Böhm S, Jones C, Land C, Paterson M eds, 2006 *Against automobility* (Blackwell, Malden, MA)
- Borja S, Courty G, Ramadier T, 2017, “La conduite inégale: le permis de conduire au prisme des sciences sociales” *Recherche Transports Sécurité* 1–2 41–48
- Davis B, Dutzik T, Baxandall P, 2012, “Transportation and the new generation: why young people are driving less and what it means for transportation policy”, Frontier Group, http://uspigredfundorg.live.pubintnet-dev.org/sites/pirg/files/reports/Transportation%20%26%20the%20New%20Generation%20v_US_0.pdf
- Delbosc A, Currie G, 2013, “Causes of Youth Licensing Decline: A Synthesis of Evidence” *Transport Reviews* 33(3) 271–290
- Deleuil J-M, Barbey E, Sintès A, 2017, “Le dévoiturage ou la ville sans (sa) voiture : mobilités plurielles, services numériques et vie de quartier” *Flux* N° 108(2) 80
- Demoli Y, 2017, “Prendre ou laisser le volant. L’enracinement social de la pratique de la conduite automobile” *Recherche Transports Sécurité* 1–2 83–101
- Dennis K, Urry J, 2009 *After the car* (Polity Press, Cambridge ; Malden, Mass)
- Dupuy G, 1995 *Les territoires de l’automobile* (Anthropos, Paris)
- European Commission, 2014 *EU transport in figures: statistical pocket book* (Office for Official Publications of the European Communities, Luxembourg)
- Galland O, 2011 *Sociologie de la jeunesse* (A. Colin, Paris)
- Goffman E, 1963 *Stigma* Penguin (London)
- Goodwin P, Van Dender K, 2013, “‘Peak Car’ — Themes and Issues” *Transport Reviews* 33(3) 243–254
- Granié M-A, Varet F, 2017, “« Passe ton permis d’abord ! » Pistes explicatives psychosociales aux différences de sexe dans la réussite au permis de conduire en France. , NecPlus, 2017, 2017 (01-02), pp.67-81.” *Recherche Transports Sécurité* 1–2 67–81
- Green J, Steinbach R, Garnett E, Christie N, Prior L, 2018, “Automobility reconfigured? Ironic seductions and mundane freedoms in 16–21 year olds’ accounts of car driving and ownership” *Mobilities* 13(1) 14–28
- Haefeli U, Bieri O, 2008 *Der autofreie Lebensstil. Spezialauswertungen der Mikrozensus Verkehr 1994, 2000 und 2005 sowie der Eidgenössischen Einkommens- und Verbrauchserhebungen 2003-2005* (Interface & Club der Autofreien der Schweiz, Luzern)
- Haustein S, Klöckner C A, Blöbaum A, 2009, “Car use of young adults: The role of travel socialization” *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour* 12(2) 168–178
- Hjorthol R, 2016, “Decreasing popularity of the car? Changes in driving licence and access to a car among young adults over a 25-year period in Norway” *Journal of Transport Geography* 51 140–146
- Kuhnimhof T, Buehler R, Wirtz M, Kalinowska D, 2012, “Travel trends among young adults in Germany: increasing multimodality and declining car use for men” *Journal of Transport Geography* 24 443–450
- Lannoy P, 2017, “La liberté de circuler” *Recherche Transports Sécurité* 1–2 49–65
- Levy R ed, 1997 *Tous égaux? De la stratification aux représentations* (Seismo-Verl, Zürich)
- LITRA, 2015, “Statistique des chemins de fer 2014 – UIC”, https://www.litra.ch/images/Downloads/mitteilungen/2015/fr/MM_UIC_Zahlen2014_f.pdf
- Masclat O, 2002, “Passer le permis de conduire: la fin de l’adolescence” *Agora débats/jeunesses* 28(1) 46–56
- Metz D, 2014 *Peak Car: The Future of Travel* 1 edition (David Metz)
- Newman P, Kenworthy J, 1999 *Sustainably and Cities: Overcoming Automobile Dependence* (Island Press, Washington)

- Noble B, 2005, “Why are some young people choosing not to drive?”, in (Strasbourg) OFS, ARE, 2017 *Comportement de la population en matière de transports: résultats de microrecensement mobilité et transports 2015* Office fédéral de la statistique et Office fédéral du développement territorial (OFS, Neuchâtel)
- Ortar N, Vincent-Geslin S, Boudreau J-A, 2018, “The youth on the move: French and Canadian young people’s relationship with the car” *Applied Mobilities* 1–15
- Pervanchon M S, Khoudour L, Delmas D, INRETS (Institute : France), 1991 *La voiture dans l’imaginaire des jeunes européens* (Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité, Arcueil)
- Ravalet E, Drevon G, Kaufmann V, 2019, “Des pratiques et représentations genrées de la voiture chez les adolescents : Le cas européen” *RTS - Recherche Transports Sécurité* 14 pages
- Rérat P, 2018, “A decline in youth licensing: a simple delay or the decreasing popularity of automobility?” *Applied Mobilities on line first*
- Rérat P, Vincent-Geslin S, Giacomel G, Martin A, Baehler D, 2016, “La baisse du permis de conduire chez les jeunes adultes: simple report ou désamour de la voiture?” *Géo-Regards* (9) 135–155
- Roux S, 2012, “La diffusion du permis de conduire en France” *Recherche Transports sécurité* 2012(03–04) 154–166
- Schoettle B, Sivak M, 2014, “The Reasons for the Recent Decline in Young Driver Licensing in the United States” *Traffic Injury Prevention* 15(1) 6–9
- Sivak M, Schoettle B, 2012, “Recent Changes in the Age Composition of Drivers in 15 Countries” *Traffic Injury Prevention* 13(2) 126–132
- Stam A, Rérat P eds, 2019 *Entre mobilité temporaire et ancrage local: portrait de la jeunesse suisse* (Somedia, Chur/Glarus)
- Urry J, 2000 *Sociology beyond societies: mobilities for the twenty-first century* (Routledge, London ; New York)
- Urry J, 2004, “The ‘System’ of Automobility” *Theory, Culture & Society* 21(4–5) 25–39
- Vincent-Geslin S, 2010 *Altermobilités, mode d’emploi: déterminants et usages de mobilités alternatives au tout voiture*, CERTU, Lyon
- Vincent-Geslin S, Pochet P, Ortar N, Bonnel P, Bouzouina L, 2017, “Je t’aime... moi non plus. Quels changements dans le rapport des jeunes lyonnais à l’automobile ?” *EspacesTemps.net*, <http://www.espacestemp.net/articles/je-taime-moi-non-plus/>
- Walter F, 1990 *Les Suisses et l’environnement: une histoire du rapport à la nature du XVIIIe siècle à nos jours* (Éd. Zoé, Carouge-Genève)
- Williams A F, 2011, “Teenagers’ Licensing Decisions and Their Views of Licensing Policies: A National Survey” *Traffic Injury Prevention* 12(4) 312–319

Annexe 1 : Fréquence des différentes catégories de jeunes composant l’échantillon

		Permis de conduire		Permis d’élève conducteur		Pas de permis		Total
Variables sociodémographiques								
Genre	Hommes	19826	49.4%	7584	18.9%	12748	31.7%	40158
	Femmes	610	28.8%	625	29.5%	883	41.7%	2118
Âge	18	4944	32.2%	4363	28.4%	6052	39.4%	15359
	19	9968	56.0%	2867	16.1%	4970	27.9%	17805
	20	3502	59.6%	675	11.5%	1703	29.0%	5880

	21	1100	59.6%	183	9.9%	562	30.5%	1845
	22	448	63.7%	71	10.1%	184	26.2%	703
	23	175	68.1%	18	7.0%	64	24.9%	257
	24	147	71.7%	12	5.9%	46	22.4%	205
	25+	132	78.6%	7	4.2%	29	17.3%	168
Ménage avec parent(s)	Oui	903	46.2%	283	14.5%	769	39.3%	1955
	Non	19425	48.4%	7882	19.7%	12790	31.9%	40097
Perte/séparation des parents	Oui	4873	40.7%	2245	18.8%	4842	40.5%	11960
	Non	14914	51.6%	5676	19.6%	8338	28.8%	28928
Nombre de frères et sœurs	Aucun	1322	42.6%	569	18.3%	1214	39.1%	3105
	1	9436	49.3%	3728	19.5%	5975	31.2%	19139
	2	5818	48.7%	2347	19.6%	3773	31.6%	11958
	3+	3598	48.2%	1437	19.2%	2430	32.6%	7465
Nationalité du père	Suisse	13688	49.5%	5426	19.6%	8542	30.9%	27656
	Europe du Nord	769	40.2%	396	20.7%	748	39.1%	1913
	Europe du Sud	2168	46.1%	909	19.3%	1630	34.6%	4707
	Europe de l'Est	1729	60.2%	472	16.4%	672	23.4%	2873
	Reste du monde	1457	39.0%	747	20.0%	1536	41.1%	3740

Variables socio-économiques

Niveau d'éducation du père	Primaire	1261	52.9%	415	17.4%	707	29.7%	2383
	Apprentissage	7352	52.9%	2580	18.6%	3967	28.5%	13899
	Maturité	1947	47.5%	792	19.3%	1361	33.2%	4100
	Tertiaire	7417	46.3%	3333	20.8%	5279	32.9%	16026
	Inconnu	2039	42.0%	901	18.6%	1911	39.4%	4851
Situation financière pendant l'enfance	Modeste	5414	46.7%	2086	18.0%	4086	35.3%	11586
	Bonne	14701	49.1%	5995	20.0%	9241	30.9%	29937
Statut professionnel du jeune	En éducation et en emploi	621	25.0%	479	19.3%	1385	55.7%	2485
	En emploi	3180	62.1%	775	15.1%	1165	22.8%	5120
	En éducation	6413	39.7%	3653	22.6%	6069	37.6%	16135
	Sans emploi, sans formation	10050	55.1%	3262	17.9%	4912	27.0%	18224
Niveau d'éducation du jeune	Primaire	306	21.3%	243	16.9%	885	61.7%	1434
	Secondaire professionnelle	13573	56.0%	4211	17.4%	6433	26.6%	24217
	Secondaire générale	5439	38.3%	3396	23.9%	5352	37.7%	14187
	Tertiaire	988	49.9%	306	15.4%	687	34.7%	1981

Contexte territorial

Type de commune de résidence	Communes rurales	6228	57.0%	2089	19.1%	2618	23.9%	10935
	Couronnes périurbaines et suburbaines	9146	47.0%	3911	20.1%	6386	32.8%	19443

Nationalité du père	Europe du Nord	1.668	*	1.008	ns	1.243	ns	1.781	**
	Europe du Sud	0.892		0.707	*	1.068	ns	0.781	ns
	Europe de l'Est	0.616	*	0.899	ns	0.96	ns	0.694	ns
	Autres pays	0.855		0.887	ns	1.043	ns	0.816	ns
Niveau d'éducation du père	Primaire	0.611	*	1.713	*	0.943	ns	1.168	ns
	Secondaire professionnel	0.808	ns	1.53	***	0.993	ns	0.921	ns
	Secondaire général	0.774	ns	0.82	ns	1.111	ns	1.229	ns
	Tertiaire (réf.)								
	Inconnu	0.794	ns	0.946	ns	0.929	ns	0.587	**
Situation financière dans l'enfance	Modeste (réf.)								
	Bonne		ns	0.509	***	0.961	ns	0.908	ns
Statut professionnel du jeune	En éducation et en emploi (réf.)								
	En emploi	0.998	ns	0.91	ns	0.716	ns	1.351	ns
	En formation	1.017	ns	1.099	ns	0.981	ns	1.243	ns
	Sans emploi, sans formation	0.849	ns	1.119	ns	0.447	**	1.607	ns
Niveau d'éducation du jeune	Primaire (réf.)								
	Secondaire professionnel	1.228	ns	0.657	ns	2.106	**	1.708	ns
	Secondaire général	2.614	***	0.785	ns	2.239	**	3.684	***
	Tertiaire	2.653	***	0.653	ns	2.329	**	3.626	***
Flexibilité		1.055	ns	1.155	**	0.943	ns	1.528	***
Estime de soi		1.053	ns	0.953	ns	0.991	ns	1.039	ns
Capacité d'agir		1.106	*	0.907	*	1.024	ns	1.024	ns
Type de commune de résidence	Rurale (réf.)								
	Couronnes suburbaines et périurbaines	1.246	ns	0.986	ns	0.966	ns	1.119	ns
	Petites villes et centres régionaux	1.058	ns	1.079	ns	0.704	ns	1.076	ns
	Villes grandes et moyennes	1.599	***	0.899	ns	0.995	ns	1.224	ns
Région linguistique	Germanophones	1.636	*	1.877	*	1.195	ns	1.383	ns
	Francophones	1.37	ns	2.045	**	1.18	ns	1.329	ns
	Italophones (réf.)								
Distance domicile-travail	0-5 km (réf.)								
	6-10 km	0.771	ns	0.819	ns	0.882	ns	0.784	ns
	11-20 km	0.685	**	1.101	ns	1.096	ns	0.898	ns

	21-30 km	0.986	ns	0.948	ns	1.371	*	0.987	ns
	31-60 km	0.632	*	1.118	ns	0.816	ns	0.878	ns
	Plus de 60 km	0.798	ns	1.353	ns	1.644	ns	1.222	ns

Note : Pseudos R-deux

Pas d'utilité : Cox et Snell = 0.091 ; Nagelkerke = 0.123

Pour une raison de coûts : Cox et Snell = 0.079 ; Nagelkerke = 0.106

Par manque de temps : Cox et Snell = 0.086 ; Nagelkerke = 0.117

Principes liés à l'écologie : : Cox et Snell = 0.137 ; Nagelkerke = 0.209

Note : ns = non significatif ; * = $p < .05$; ** = $p < .01$; *** = $p < .001$