

Société neuchâteloise de géographie
Institut de géographie de l'Université de Neuchâtel



GÉO-REGARDS

REVUE NEUCHÂTELOISE DE GÉOGRAPHIE

L'HABITABILITÉ INATTENDUE

GÉO-REGARDS

REVUE NEUCHÂTELOISE DE GÉOGRAPHIE

L'HABITABILITÉ INATTENDUE

PUBLIÉ SOUS LA DIRECTION DE MARIE-CHRISTINE FOURNY

N° 9, 2016

**SOCIÉTÉ NEUCHÂTELOISE DE GÉOGRAPHIE ET
INSTITUT DE GÉOGRAPHIE DE L'UNIVERSITÉ DE NEUCHÂTEL**

ÉDITIONS ALPHIL-PRESSES UNIVERSITAIRES SUISSES

© Éditions Alphil-Presses universitaires suisses, 2016

Case postale 5
CH-2002 Neuchâtel 2
www.aphil.ch
www.aphilrevues.ch

© Société neuchâteloise de géographie, www.s-n-g.ch

© Institut de géographie de l'Université de Neuchâtel, www.unine.ch/geographie

Géo-Regards: revue neuchâteloise de géographie est une revue à comité de lecture issue de la fusion du *Bulletin de la Société neuchâteloise de géographie* et de *Géo-Regards: cahiers de l'Institut de géographie*. Elle est référencée par la Bibliographie Géographique Internationale, Francis et Scopus.

N° 9, 2016

ISSN 1662-8527

Abonnements	L'adhésion à la Société neuchâteloise de géographie comprend l'abonnement à <i>Géo-Regards: revue neuchâteloise de géographie</i> . Cotisations annuelles: membre ordinaire: 35.-; couple: 60.-; étudiant(e): 20.- Abonnement (sans adhésion): 33.- Société neuchâteloise de géographie Case postale 53 2006 Neuchâtel www.s-n-g.ch
Vente directe et librairie	Éditions Alphil-Presses universitaires suisses Case postale 5 2002 Neuchâtel 2 commande@aphil.ch
Vente version électronique	www.aphilrevues.ch
Rédacteur en chef	Patrick Rérat (Université de Lausanne)
Comité scientifique et de rédaction	Roger Besson (Uni. de Neuchâtel), Patrick Bottazzi (Bangor University), Antonio Da Cunha (Uni. de Lausanne), Frédéric Dobruszkes (Uni. libre de Bruxelles), Marion Ernwein (Uni. de Fribourg), Marie-Christine Fourny (Uni. Grenoble Alpes), Jean-Marie Halleux (Uni. de Liège), Hugues Jeannerat (Uni. de Neuchâtel), Francisco Klauser (Uni. de Neuchâtel), Laurent Matthey (Uni. de Genève), Étienne Piguet (Uni. de Neuchâtel), Raffaele Poli (Uni. de Neuchâtel), Martine Rebetez (Uni. de Neuchâtel), Jean Ruegg (Uni. de Lausanne), Joëlle Salomon Cavin (Uni. de Lausanne; responsable de la présentation des thèses), Ola Söderström (Uni. de Neuchâtel), Thierry Theurillat (Uni. of Hong Kong), Mathieu van Criekingen (Uni. libre de Bruxelles), Olivier Walther (Uni. of Southern Denmark)
Traduction des résumés	Claude Fleischner, Hubert Rossel et les auteurs
Photographies de couverture	Jennifer Buyck
Responsable d'édition	Sandra Lena, Éditions Alphil-Presses universitaires suisses

ÉDITORIAL

L'HABITABILITÉ INATTENDUE.

ANALYSER, IDENTIFIER, PRODUIRE L'HABITABILITÉ DE LIEUX SANS QUALITÉS

La notion d'habiter, telle qu'elle est utilisée aujourd'hui, s'éloigne du référentiel de l'habitat ou des fonctions du logement, contenu par exemple dans la «*machine à habiter*» de Le Corbusier (1924), pour considérer les manières d'être et de faire dans l'espace, de se saisir de la distance et des ressources des milieux pour y réaliser nos besoins et nos attentes. L'habiter peut être défini comme un «*vivre avec l'espace*» (PINSON et THOMANN, 2002), c'est-à-dire une relation active impliquant pratiques, expériences, significations et affects, par laquelle nous assurons les conditions de notre existence matérielle et idéelle.

Le concept a été réinvesti avec une certaine force ces dernières années, notamment par les disciplines s'intéressant à l'espace et au territoire. O. Lazzarotti (2006) en fait la dimension centrale d'une «*science géographique possible*», L. Cailly (2007) un nouveau paradigme disciplinaire. Anthropologues, philosophes ou architectes en développent de «*nouveaux regards*» (LUSSAULT *et al.*, 2007). L'habiter a l'intérêt d'offrir un renouvellement de l'analyse des relations des individus et des sociétés à l'espace, permettant de réinterroger la question environnementale au travers des milieux de vie (MATHIEU, 2011), d'identifier la diversité croissante des territorialités dont rendent compte les modes d'habiter (CAILLY et DODIER, 2007; DODIER, 2009). Il s'ouvre à des approches pragmatiques et individualistes, intègre la mobilité dans le rapport à l'espace, donnant à voir l'habiter dans sa production et dans ses actes.

L'habitabilité, thème du dossier de ce numéro, s'inscrit dans cette filiation, tout en tentant d'éclairer plus particulièrement la dimension pragmatique de la relation à l'espace mise en jeu par l'habiter. Quelles sont les opérations qui permettent de prendre cette «*place*» que suppose l'habiter? Avec quelles modalités l'espace est-il saisi, travaillé? Quelles sont les conditions et les formes de la mise en relation? La notion d'habitabilité a été abordée de façon courante au travers du logement, mais dans une perspective normative qui a déterminé ce qu'elle n'était pas, sans pour autant en donner un contenu consistant: l'insalubrité est une limite à l'habitabilité (ELEB, 2015), mais le salubre ne suffit pas à définir l'habitable. L'habitabilité intègre des conditions de vivabilité, comme le montre son usage ancien en planétologie, mais aussi la capacité à accueillir et permettre le développement des modes de vie singuliers. Et si ce terme est aujourd'hui le plus fréquemment utilisé dans la conception automobile et en est devenu un argument marketing, c'est bien parce que l'habitable est devenu un lieu de vie, investi en symboles et en pratiques.

L’habitabilité suppose l’expression de soi, dans la complétude de son psychisme, dans la diversité de ses pratiques et la singularité de sa personnalité. Casellati (1997) le dit de manière expressive : « *le terme habitabilité signifie que nous vivons la ville comme des personnes réelles* » ; des personnes réelles qui ne seraient pas assujetties à des rôles et des fonctions, mais reconnues dans leurs identités et leur singularité. L’habitabilité dès lors considère les rapports sensibles, émotionnels, à un lieu, et intègre les qualités d’esthétique, de confort, d’image, qui permettent de les activer. On peut dès lors l’opposer à l’aménagement fonctionnaliste, raisonnant en termes de types de modes de vie. Exprimant la subjectivité de l’individu, elle crée une relation faite d’intuition, ouvrant sur l’alternative, voire la subversion (Lucien Kroll)¹.

La notion conduit ainsi à dépasser l’analyse des formes et des normes dans la production d’espaces de vie (habitat) pour considérer la manière dont ils sont mobilisés, et investis (habités) pour permettre l’expression de spatialités singulières, individuelles ou collectives. Autrement dit, l’habitabilité met en jeu la dimension spatiale de la construction des identités. Elle conditionne la mise en relation d’un milieu écologique et de modes de vie, considérés comme des expressions pratiques de cultures, de politiques et d’idéologies, de besoins et de désirs. Adossée au concept de mode d’habiter, elle caractérise la qualité et le degré d’intégration liés aux différentes modalités des sociétés d’entrer en relation avec leurs lieux de vie, milieux, ou ressources (MATHIEU, 2011).

Cette notion a été l’objet central d’un programme de recherche récent² ainsi que du colloque qui lui a fait suite³. Ils ont permis de considérer la dimension territoriale de l’habitabilité, en ce qu’elle met en jeu notamment le rapport à l’autre et la construction d’un sens collectif de l’espace.

Une première version des articles de ce dossier a été présentée lors de ce colloque. Nous les avons rassemblés, non par la similitude de leurs approches ou de leurs thématiques mais en raison de l’originalité des espaces qui étaient considérés pour analyser l’habitabilité. Le périurbain, objet de critiques de tous ordres, le rural « profond » déserté par ses forces vives, les vides urbains délaissés, les espaces du transit éphémère constituent en effet des espaces considérés sans valeur ou non aménagés pour être habités. Ces lieux inattendus car souvent dénoncés ou traités en raison de leur non-habitabilité permettent alors de questionner les référentiels et les représentations normatives de ce qu’est l’habitable. Ils conduisent à confronter les discours et les images collectives avec les pratiques des habitants et les usages des espaces, dont les auteurs nous montrent qu’ils relèvent bien de l’habitabilité. L’inattendu fait surgir une dimension critique et réflexive implicite. Il révèle l’écart entre une approche spatialiste, qui conduit à affecter des qualités objectives à des espaces, et des approches habitantes considérant les pratiques, les relations sociales

¹ Manifeste de la réunion du G8 : Symposium Internazionale sulle Politiche di Trasformazione Urbana Ecosostenibile, Padova, Italia, 2 marzo 2001. http://www.net.esa-paris.fr/~jacques_pochoy/sustainable/kroll-lucien.html

² Programme de recherche ANR Espace et Société (2010-2014), intitulé : « TerrHab, de l’habitabilité à la territorialité, et retour : à propos de périurbanités, d’individus et de collectifs en interaction ».

³ Quatrièmes Rencontres scientifiques internationales de la Cité des Territoires « Habitable, vivable, désirable. Débats sur la condition territoriale », les 25-26-27 mars 2015, Grenoble.

et les processus de construction de relations. Il montre ainsi qu'il ne s'agit pas de lieux marginaux ou de faible qualité, mais avant tout des lieux dont on n'a pas su observer l'habitabilité.

Ne pouvant faire référence à des caractères d'habitabilité reconnus, l'analyse de ces différents espaces conduit à examiner le faire, dans et avec l'espace, développant une approche pragmatique dans la lignée des conceptions de l'habiter développées par Mathis Stock (2004, 2015) ou Michel Lussault (2007, 2013), entre autres. Elle révèle de ce point de vue des processus singuliers, en particulier dans l'articulation entre les dimensions individuelles et les dimensions collectives.

Tillous et Tremblay, en des terrains aussi différents que le métro parisien ou le rural québécois, montrent par exemple la fabrication d'une habitabilité collective dans la confrontation et/ou l'interaction des individus.

Pour Pierre-André Tremblay, l'habitabilité est une construction sociale, du sens et de l'appartenance. Il montre comment elle s'effectue de manière collective, dans un processus de créativité. L'espace considéré est ici celui d'une commune rurale en crise démographique et symbolique. La restauration de son habitabilité passe par la création de liens et l'établissement d'un pouvoir de décision partagé. Elle conduit également, par le débat et la réflexivité, à faire du territoire villageois un objet commun. La production d'habitabilité joue ici sur les potentialités relationnelles du territoire et des habitants. Le territoire mis en débat retrouve sens et peut de ce fait susciter un *désir* d'habiter. Inversement, la capacité des habitants à se l'approprier est activée, de manière individuelle par l'augmentation de la capacité d'action de chacun, de façon collective par la négociation. L'habitabilité telle que l'envisage Tremblay pourrait être rapprochée de la capabilité telle que l'entend A. Senn (1985), une capabilité relationnelle où le lieu acquiert une capacité à mobiliser et où l'action qu'il suscite augmente les possibilités d'une appropriation autonome.

Marion Tillous s'attache à montrer la conscience de l'autre dans cette figure archétypale de l'anonymat qu'est le métro. L'analyse empirique très fine des interactions met à jour la manière dont se jouent les relations à l'autre, dans des comportements de mobilité qui incorporent le regard – supposé – d'autrui, ou dans l'agencement des corps en mouvement. L'expression de soi est ici une expression corporelle. Une sociabilité propre est à l'œuvre, et construit un collectif toujours mouvant. L'habitabilité se réalise comme chez Tremblay par la négociation, mais une négociation permanente qui s'exprime dans les corps et les regards. Les observations de Marion Tillous révèlent les façons dont chacun *prend place*, mais aussi pour cela *laisse place* à l'autre.

Cette construction toujours renouvelée est à l'œuvre également dans les « fêtes du jardin », dont la description permet à Jennifer Buyck de montrer la double dimension temporelle et pragmatique de l'action. La réflexion se développe à partir de l'expérience originale de la ferme du bonheur, assemblage incongru de culture techno, agriculture bio, marge spatiale et émotions collectives. L'habitabilité de ce lieu est rendue par une approche et une écriture elles aussi aux marges des normes académiques, comme si ces manières inhabituelles de faire ne pouvaient être révélées que par des manières nouvelles de voir et de dire. L'auteure met en exergue le rôle de la fête, dans sa capacité à produire et transformer les relations, dans sa capacité aussi à subvertir leur caractère normatif pour les instituer autour du plaisir. La fête décrite

détourne les usages des lieux dans lesquels elle s'installe, tout en renouant avec la nature et en réinstallant une proximité de rapport à la nature dont rendent compte les activités « fermières ». La fête du jardin dans les interstices urbains instaure un autre régime d'habitabilité. Le type de relations mis en jeu, émotionnelles, expérientielles et sensibles, semble demander à être activé et éprouvé de manière permanente. L'espace saisi véritablement en tant que matériau de fabrication de sens sert à définir et construire une place politique. Jennifer Buyck conclut alors en appelant à d'autres pratiques d'aménagement, respectueuses de ce système de relations.

L'habitabilité périurbaine que décrivent Martine Berger, Monique Poulot, Claire Aragau et Lionel Rougé aborde avec un autre regard l'appropriation des espaces de nature et son rôle dans les pratiques habitantes. Les auteurs là encore s'inscrivent en faux des discours experts ou médiatiques sur ces espaces, pour prêter attention aux habitants. Leur approche se différencie des précédentes en analysant sur un temps long l'évolution de l'habitabilité. Elle permet de montrer le dépassement d'un centrage individualiste sur la résidence et la constitution d'un territoire collectif. Cette habitabilité élargie passe par l'activation des relations aux espaces naturels. Appréciés, pratiqués, éprouvés corporellement dans des activités ludiques, supports d'échanges sociaux, ils prennent sens et consistance. « L'environnement » n'est ainsi plus seulement décor, mais un lien à partir duquel se fabrique une habitabilité collective. Relayée par l'action publique et par la mise en place d'une offre de services diversifiée, elle conduit à une territorialité périurbaine spécifique, valorisée et installée dans la durée. L'habitabilité ainsi se mature, s'inscrit dans l'historicité du lieu, dans les trajectoires sociales et spatiales.

À l'issue de ces articles, l'habitabilité apparaît comme un processus relationnel. Elle associe la capacité d'un espace à être désiré, saisi, approprié et la capacité des humains à entrer en relation. Ce caractère relationnel fait que l'habitabilité représente à l'espace ce que l'empathie est à la personne : une capacité à éprouver des situations et des émotions, à entrer en résonance et répondre en apportant le confort approprié (RIFKIN, 2011). La qualité demandée à l'espace est celle de la malléabilité, laquelle permet l'empathie, offre des prises et des ressources de créativité et d'adaptation, à la fois outil et matériau avec lequel façonner des habiter(s) toujours en renouvellement.

MARIE-CHRISTINE FOURNY, UMR PACTE, Université Grenoble-Alpes
Marie-Christine.Fourny@univ-grenoble-alpes.fr

BIBLIOGRAPHIE

- CAILLY Laurent, 2008 : « Existe-t-il un mode d'habiter spécifiquement périurbain ? », *EspacesTemps.net*, Travaux, 13 mai 2008, <http://www.espacestemp.net/articles/mode-habiter-periurbain/>
- CAILLY Laurent, DODIER Rodolphe, 2007 : « La diversité des modes d'habiter périurbains dans les villes intermédiaires : différenciations sociales, démographiques et de genre », *Norois*, 205, 67-80.

- CASELLATI MAYOR Antonio, 1997: «The Nature of Livability», in CROWHURST LENNARD Suzanne H., VON UNGERN-STERNBERG Sven, LENNARD Henry L. (eds), *Making Cities Livable*, Carmel, USA: Gondolier Press.
- DODIER Rodolphe, 2009: *Individus et groupes sociaux dans l'espace, apports à partir de l'exemple des espaces périurbains*, HDR de géographie, Le Mans: Université du Maine.
- ELEB Monique, 2015: *Les 101 mots de l'habitat à l'usage de tous*, Paris: Archibooks.
- LAZAROTTI Olivier, 2006: *Habiter, la condition géographique*, Paris: Belin.
- LE CORBUSIER, 1924: *Urbanisme*, Paris: G. Crès.
- LUSSAULT Michel, 2013: *L'avènement du monde. Essai sur l'habitation humaine de la terre*, Paris: Seuil.
- LUSSAULT Michel, PAQUOT Thierry, YOUNES Chris, 2007: *Habiter, le propre de l'humain. Villes, territoires et philosophie*, Paris: La Découverte.
- MATHIEU Nicole, 2011: «Le concept de mode d'habiter à l'épreuve du développement durable», in *Comptes rendus de l'Académie d'agriculture de France*, 4 (96), p. 41-54.
- PINSON Daniel, THOMANN Sandra, 2002: *La maison en ses territoires. De la villa à la ville diffuse*, Paris: L'Harmattan.
- RIFKIN Jeremy, 2011: *Une nouvelle conscience pour un monde en crise, vers une civilisation empathique*, Paris: Les Liens qui libèrent.
- SEN Amartya, 1985: *Commodities and Capabilities*, Oxford: Elsevier Science Publishers.
- STOCK Mathis, 2004: «L'habiter comme pratique des lieux géographiques», *EspacesTemps.net*, Travaux, 18 décembre 2004, <http://www.espacestems.net/articles/habiter-comme-pratique-des-lieux-geographiques/>
- STOCK Mathis, 2015: «Habiter comme "faire avec l'espace". Réflexions à partir des théories de la pratique», *Annales de Géographie*, 704 (4), p. 424-441.

CONTRIBUTIONS HORS THÈME

LA BAISSÉ DU PERMIS DE CONDUIRE CHEZ LES JEUNES ADULTES : SIMPLE REPORT OU DÉSAMOUR DE LA VOITURE ?

PATRICK RÉRAT, Institut de géographie et durabilité,
Université de Lausanne
patrick.rerat@unil.ch

STÉPHANIE VINCENT-GESLIN, Institut d'urbanisme de Lyon ;
Laboratoire Aménagement Économie Transports ; Bureau Mobil'Homme
stephanie.vincent-geslin@univ-lyon2.fr

GIANLUIGI GIACOMEL, Institut de géographie et durabilité,
Université de Lausanne
gianluigi.giacomel@unil.ch

ANTONIO MARTIN, Institut de géographie et durabilité,
Université de Lausanne
antonio.martin@unil.ch

DANIEL BAEHLER, Institut de géographie et durabilité,
Université de Lausanne
daniel.baehler@unil.ch

RÉSUMÉ

À l'instar de plusieurs pays occidentaux, la proportion de jeunes adultes titulaires d'un permis de conduire a diminué en Suisse (de plus de 70 % en 2000 à moins de 60 % en 2010). Cet article aborde ce phénomène en conceptualisant tout d'abord le permis de conduire comme un ensemble de règles, un droit de participer au système automobile et un rite de passage. La propension à obtenir le permis de conduire et son évolution sont ensuite analysées sur la base des Microrecensements mobilité et transports 2000 et 2010. Les résultats montrent que cette baisse s'explique en majeure partie par un report de l'âge d'obtention du permis et non par un renoncement définitif. Ce report semble moins dû à une complexification des règles ou à une augmentation des coûts mais davantage à un rapport plus fonctionnel et utilitaire à la voiture.

***Mots clés :** Permis de conduire, voiture, automobilité, mobilité, jeunes adultes.*

INTRODUCTION

Le xx^e siècle a été, selon certains auteurs, le siècle de la voiture, tant son impact a été considérable sur de multiples dimensions de la société comme les modes de vie et l’organisation de l’espace (URRY, 2004). Elle s’est progressivement diffusée jusqu’à constituer un « système automobile », soit un assemblage de technologies, de réglementations, d’infrastructures mais également de politiques d’aménagement du territoire, de différents marchés, de pratiques, de significations et de symboles (DENNIS et URRY, 2009). La notion de dépendance automobile a ainsi été proposée pour montrer que la domination de la voiture dans la société, le territoire, les déplacements, construit un système qui renforce encore sa domination aux dépens des personnes qui en sont exclues (DUPUY, 1995).

Cette domination a affronté de premières oppositions dans les années 1970 avec la prise de conscience de certains problèmes tels que les accidents, la congestion des centres et de leurs voies d’accès, la consommation de ressources, différentes pollutions et la surconsommation d’espace public au détriment des autres modes et d’autres usages (NEWMAN et KENWORTHY, 1999; WALKS, 2014). Depuis une quinzaine d’années, des chercheurs ont identifié certaines évolutions – ou « signaux faibles » – qui montreraient un « *peak car* », soit une saturation puis un déclin de la possession et de l’utilisation de la voiture par personne dans les pays industrialisés (GOODWIN et VAN DENDER, 2013).

Un phénomène a particulièrement retenu l’attention : la diminution de la part de jeunes adultes titulaires du permis de conduire. Alors qu’il paraissait un passage obligé pour une large majorité de jeunes, plusieurs études ont mis en lumière cette baisse en Suède et en Norvège dès le milieu des années 1980, puis au Royaume-Uni, en Australie, en France, aux États-Unis, etc. (DELBOSC et CURRIE, 2013; HJORTHOL, 2016). La Suisse n’échappe pas à ce phénomène : la proportion de jeunes de 18 à 24 ans titulaires du permis de conduire est passée de 71,6 %, en 2000 à 59,4 % en 2010 (OFS et ARE, 2012)¹.

Ces chiffres ont eu un écho particulier et sont fréquemment cités, notamment par des observateurs qui les ont interprétés comme un retournement de tendance dans les aspirations de mobilité des jeunes générations. Toutefois, ces chiffres n’ont pas fait l’objet d’une analyse précise en particulier dans le cas suisse. Quels facteurs expliquent la propension des jeunes à passer leur permis de conduire ? La diminution touche-t-elle l’ensemble de cette classe d’âge ? Comment expliquer cette baisse ? Quelles en sont les implications pour les pratiques de mobilité ? C’est à ces questions qu’entend répondre cet article.

Dans la prochaine section, l’article conceptualise le permis de conduire en discutant les trois grandes significations auxquelles il renvoie. Sur la base d’une revue de la littérature, il propose un système d’hypothèses relatif à la baisse de la

¹ Pendant la même période, la proportion reste stable chez les 25 à 44 ans (89,8 % vs. 88,9 %) et augmentent parmi les 45 à 64 ans (85,2 % vs. 89,9 %). L’évolution la plus marquée concerne les personnes de plus de 65 ans (51,8 % vs. 63,1 %) en raison de l’arrivée dans ces tranches d’âge de générations de femmes qui ont eu davantage accès à la voiture que les précédentes. Précisons que de légers écarts existent entre ces chiffres et ceux communiqués par l’OFS et l’ARE en raison de méthodes de pondération différentes (voir note 6).

proportion de jeunes titulaires d'un permis. La partie empirique repose sur l'analyse des Microrecensements mobilité et transports 2000 et 2010. Sur cette base sont discutés les facteurs explicatifs et les implications de ce phénomène.

DISCUSSION THÉORIQUE

QU'EST-CE QUE LE PERMIS DE CONDUIRE ?

La question paraît triviale. Le permis de conduire va de soi pour une majorité de la population des pays européens². Il a été ce document en papier (dont la couleur a donné le surnom ; le « bleu » en Suisse) qui a récemment pris le format d'une carte de crédit rose. Toutefois, derrière son apparente banalité, le permis de conduire renvoie à trois grandes significations qu'il est nécessaire de prendre en compte pour en comprendre l'évolution : un ensemble de règles, le droit de conduire et un rite de passage.

Un ensemble de règles

Le permis de conduire apparaît à la fin du XIX^e siècle. Un certificat de capacité est délivré à Paris dès 1893 et dans toute la France dès 1899 (ROUX, 2012). Si le permis de conduire 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 également certains coûts (examens, cours, formalités administratives). Le permis atteste donc 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 et ses incidences dépassent largement l'individu et la formation a pour but de responsabiliser les futurs conducteurs. Le processus d'apprentissage constitue un moment privilégié de l'acquisition de connaissances, d'attitudes et de réflexes de nature à prévenir les comportements à risque (BERTRAND, 2005). De cette manière, la conduite automobile devient un enchaînement d'actes qui doivent être 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.

Le droit de conduire

Comme son nom l'indique, le permis de conduire donne le droit de conduire une voiture ; il est ainsi le premier pas obligatoire pour participer au système de mobilité dominant qui s'est construit autour de la voiture (URRY, 2004) alors que ceux qui ne possèdent pas ce document en sont exclus (à moins de conduire illégalement) (DUPUY, 1995). Son importance dépend également du contexte et de facteurs favorables ou contraignants tels que la structure territoriale, la répartition des activités, l'offre de transport, etc. Cela explique certains débats – en France notamment (BERTRAND, 2005) – portant sur la facilitation de l'accès au permis de conduire et le droit à la mobilité, ce dernier pouvant être nécessaire pour l'insertion professionnelle et sociale (AVRILLIER, HIVERT et KRAMARZ, 2010).

² Des différences de genre ont toutefois longtemps perduré dans l'obtention du permis (BLUM, 2004 ; DEMOLI, 2014).

Un rite de passage

Le permis de conduire est rapidement devenu davantage qu’un simple document administratif. Il est également le révélateur de relations de genre, de classe, de génération (BLUM, 2004) mais aussi d’origine³. Il a ainsi endossé différentes significations et une forte dimension symbolique. Le permis de conduire 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 dès 18 ans, quels que soient les milieux sociaux (VINCENT-GESLIN, 2010). Selon Bertrand (2005, 25), il est « *un rendez-vous entre le jeune citoyen et ses responsabilités vis-à-vis de la société* » et l’un « *des derniers “rites” institutionnalisés de passage dans le “monde des adultes” à l’image de l’obtention de la majorité légale et du droit d’être inscrit sur les listes électorales* ». Qui plus est, à la différence de ces derniers, il demande des démarches proactives de la part des jeunes.

LES HYPOTHÈSES QUANT À LA PROPENSION DES JEUNES À OBTENIR LE PERMIS DE CONDUIRE

Les trois significations du permis ont été prises comme grille de lecture pour analyser la littérature existante à ce sujet. Dans une première étape, il s’agit de déterminer l’influence de certaines variables dans la propension des jeunes à obtenir le permis de conduire (perspective synchronique). Dans un deuxième temps, il s’agit d’identifier les mécanismes susceptibles d’expliquer l’évolution de ce phénomène (perspective diachronique).

Les modifications des règles d’obtention du permis – en termes de cours ou d’examens par exemple – en augmentent également le coût. Cet argument économique est mis en avant par plusieurs travaux et parfois même comme raison principale (BERG, 2001 ; NOBLE, 2005 ; WILLIAMS, 2011). Plus largement, la baisse du permis de conduire est concomitante dans certains pays à la crise économique et les fluctuations des prix du pétrole au milieu des années 2000. Le chômage des jeunes accentue les difficultés d’accès économiques à l’automobile et implique également un moindre besoin de se déplacer (DAVIS, DUTZIK et BAXANDALL, 2012). Toutefois, si le contexte économique dégradé depuis le milieu des années 2000 joue très certainement un rôle, l’influence des contraintes financières est complexe à évaluer (DELBOSC et CURRIE, 2013) et la baisse de la possession du permis de conduire n’est pas apparue de manière simultanée dans les différents pays.

Pour ce qui est du droit de conduire ou de participer au système automobile, plusieurs auteurs ont souligné l’attractivité croissante des transports en commun, de la marche, du vélo. L’utilisation de la voiture ferait quant à elle face à la saturation croissante du réseau routier et aux difficultés de stationnement (VINCENT-GESLIN *et al.*, 2017).

³ À titre d’exemple, un documentaire tourné avec des moniteurs d’auto-école suisses et des élèves-conducteurs étrangers a illustré le rôle du permis de conduire comme un des passages obligés de l’entrée dans la société helvétique (BRON, 1999).

Tableau 1 : Facteurs explicatifs potentiels de la propension variable des jeunes adultes à obtenir le permis de conduire

SIGNIFICATIONS DU PERMIS DE CONDUIRE	FACTEURS EXPLICATIFS	MÉCANISMES (PERSPECTIVE SYNCHRONIQUE)	MÉCANISMES (PERSPECTIVE DIACHRONIQUE)
Ensemble de règles	Règles et critères	Durée d'apprentissage (disponibilité d'une voiture, d'un accompagnant, priorité, etc.)	Complexité croissante comme frein (report ou abandon)
	Accessibilité financière	Accessibilité en fonction du revenu	Coûts croissants comme frein (report ou abandon)
Droit de conduire	Localisation résidentielle	Importance variable de la voiture selon les contextes résidentiels	Augmentation de la part de jeunes vivant en ville (réurbanisation)
	Alternatives à la voiture individuelle	Attractivité des transports publics et de la mobilité douce	Développement des alternatives et amélioration de leur image Facilitation de l'usage des transports publics, de la mobilité douce, du covoiturage grâce aux TIC
	Technologies de l'information de la communication (TIC)	TIC comme substitution de la mobilité physique	Usage croissant des <i>smartphones</i> Priorisation des TIC par rapport à l'automobilité
Rite de passage	Parcours de vie	Étape du parcours de vie pendant laquelle la voiture n'est pas nécessaire (études, sans enfant, etc.)	Transition plus longue vers l'âge adulte, allongement de la jeunesse
	Valeurs et attitudes	Image de la voiture Conscience environnementale	Perte de statut de la voiture Conscience environnementale plus développée Arbitrage financier et temporel défavorable à la voiture

Ces tendances font écho au fait que, parallèlement, les villes font l’objet d’un regain d’attractivité résidentielle (réurbanisation) en particulier auprès des jeunes actifs (RÉRAT, 2016). Ces espaces sont précisément ceux où la voiture est la moins dominante en raison de l’efficacité et de l’attractivité des moyens de transport alternatifs mais aussi 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 ; NOBLE, 2005 ; WILLIAMS, 2011) et les jeunes concernés se déplacent davantage à pied, à vélo ou en transports publics que la moyenne (DAVIS, DUTZIK et BAXANDALL, 2012 ; KUHNIMHOF *et al.*, 2012).

Le rôle des technologies de l’information et de la communication (TIC) a également été mentionné par certains auteurs qui estiment qu’elles pourraient se substituer à la mobilité physique (SIVAK et SCHOETTLE 2011). Ce point de vue a été réfuté par d’autres (VINE, LATINOPOULOS et POLAK, 2013) qui montrent au contraire une relation plus complexe entre les deux phénomènes : si les télécommunications croissent rapidement et concernent de plus en plus d’interactions, le volume de mobilité physique continue d’augmenter (MOKHTARIAN, 2008). De surcroît, si cette relation existait, pourquoi ne toucherait-elle que la voiture et non les autres types de mobilités ?

D’autres auteurs interprètent différemment les liens entre TIC et diminution de l’attractivité de la voiture chez les jeunes. Pour Bertrand (2005, 15), il y aurait pour les jeunes un décalage ou « *une vive tension entre la facilité pour accéder au monde (grâce à la technologie : Internet, téléphonie mobile, télévision, mais aussi grâce aux transports tels que le TGV et l’avion) et un ressenti d’une réelle difficulté à se contraindre à certaines normes et réglementations dans leur espace de vie immédiat, local et domestique* ». L’usage des transports publics s’articule plus facilement avec les objets connectés, notamment le *smartphone*, ce qui permet de valoriser les temps de déplacements (DAVIS, DUTZIK et BAXANDALL, 2012). D’autres auteurs posent même l’hypothèse que les technologies de communication seraient en passe de remplacer la voiture comme symbole de statut social chez les jeunes (DELBOSC et CURRIE, 2013), d’où un plus grand investissement dans les technologies de communication que dans la voiture.

Ce dernier point renvoie 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 : ils entrent sur le marché du travail et fondent une famille plus tardivement. Ils ressentiraient moins la nécessité d’obtenir le permis rapidement.

Les jeunes procéderaient à des arbitrages – en termes de ressources financières et temporelles – défavorables au permis (SCHOETTLE et SIVAK, 2014). D’autres éléments rituels remplaceraient, au moins partiellement, le statut symbolique du permis comme marqueur de passage. Il s’agirait, comme mentionné, de l’achat de

smartphones mais aussi d'expériences telles que les voyages à l'étranger ou les années sabbatiques. Les stages et expériences professionnelles apparaîtraient davantage indispensables pour s'insérer dans un marché du travail instable (VINCENT-GESLIN *et al.*, 2017). Enfin, des valeurs émergentes diminueraient l'attrait de la voiture, en particulier une conscience environnementale plus aiguisée (DELBOSC et CURRIE, 2013 ; SIVAK et SCHOETTLE, 2013) et une représentation plus fonctionnelle et utilitaire de la voiture (BERG, 2001).

Les éléments discutés ici constituent autant d'hypothèses quant à la propension variable des jeunes à obtenir le permis de conduire et au déclin observé ces dernières années.

CONTEXTE ET DÉMARCHE DE RECHERCHE

LE PERMIS DE CONDUIRE EN SUISSE

En Suisse, l'obtention du permis requiert plusieurs étapes administratives et pédagogiques (tableau 2). 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 vingt-quatre 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 huit 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 dans les statistiques officielles). Pendant trois ans, il peut conduire seul mais est soumis à une application plus stricte de la législation routière (prolongation de la période probatoire en cas d'infraction grave). Après avoir suivi deux dernières journées de formation (circuit et route), un permis à durée indéterminée est délivré.

Un budget standard est difficile à établir. Les tarifs varient entre cantons mais surtout entre personnes car le poste le plus important est constitué par le nombre d'heures effectuées avec un moniteur d'auto-école. En consultant des sites spécialisés, différents budgets-types ont été identifiés. Pour des parcours sans échec, ils oscillent entre 2 690 francs (quinze heures avec moniteur) et 3 800 (vingt-cinq heures)⁴. La période étudiée a été marquée par l'instauration, en décembre 2005, du cours dit de deux phases (pour un coût de 700 francs) et du permis à l'essai. Des moniteurs d'auto-école que nous avons rencontrés ont indiqué que le prix des leçons n'avait peu ou pas augmenté ces dernières années.

⁴ Le premier budget a été réalisé par la RTS (www.rts.ch/info/suisse/7219558-pres-de-600-millions-depenses-en-dix-ans-pour-valider-les-permis-de-conduire.html, consulté le 23 novembre 2016), le deuxième par le site ch.ch (www.ch.ch/fr/permis-de-conduire, consulté le 23 novembre 2016) et l'Association transports et environnement (<http://www.ate.ch/services/permis-de-conduire>, consulté le 23 novembre 2016).

Tableau 2 : Étapes de la formation au permis de conduire en Suisse
 (source : www.ch.ch / www.rts.ch / www.ate.ch)

ÉTAPES	NOUVEAUX CONDUCTEURS	TITULAIRES D’UN PERMIS DE MOTO LÉGÈRE (CATÉGORIE A1)	ESTIMATION DES COÛTS
Premiers secours (dès 1977)	Cours de sauveteur (10 heures)	(déjà suivi)	100-200 francs
Formulaire de requête	Formulaire nécessaire à l’obtention du permis d’élève conducteur. Au plus tôt deux mois avant le 18 ^e anniversaire.	Idem	Env. 50 francs (formulaire, photos, test d’acuité visuelle)
Examen théorique	Examen testant les connaissances du Code de la route (50 questions à choix multiples).	(déjà acquis)	30-80 francs
Permis d’élève conducteur	Valable 24 mois	Idem	50-100 francs
Apprentissage pratique	Conduite accompagnée avec un professionnel (moniteur d’auto-école) ou un accompagnateur (personne de plus de 23 ans et titulaire du permis de conduire depuis plus de 3 ans). Pas de critère officiel de nombre d’heures.	Idem	80-90 francs par leçon de 45 ou 50 minutes. Les budgets types portent sur une moyenne de 15, 20 ou 25 leçons.
Cours de sensibilisation au trafic (dès 1991)	Cours auprès du moniteur d’auto-école (8 heures)	(déjà suivi)	200-280 francs
Examen pratique	Inscription par le moniteur d’auto-école. Examen de 60 minutes	Idem	120-130 francs
Permis de conduire à l’essai (dès 2005)	Période probatoire de trois ans	Idem	30-35 francs
Formation en deux phases (dès 2005)	Cours de deux jours	Idem	700 francs
Permis de conduire définitif			45 francs

MÉTHODOLOGIE

Cet article recourt au Microrecensement mobilité et transports (MRMT), une enquête téléphonique réalisée périodiquement sur l'ensemble d'une année par l'Office fédéral de la statistique (OFS) et l'Office fédéral du développement territorial (ARE)⁵. De cette base est extraite la variable à expliquer: posséder ou non le permis de conduire une voiture. Cette variable est dichotomique, le MRMT ne distinguant pas si les personnes qui n'ont pas de permis sont en train d'apprendre (et disposent d'un permis d'élève conducteur) ou non.

Les jeunes adultes sont définis, comme dans l'analyse des MRMT (OFS et ARE, 2012) par la tranche d'âge de 18 (l'âge minimum pour obtenir le permis) à 24 ans. Parmi cette classe d'âge, la proportion de détenteurs d'un permis atteint un maximum en 2000 avec 71,5 %, soit légèrement plus qu'en 1994 (70,7 %). Elle décroît ensuite à 62,1 % en 2005 et 59,4 % en 2010⁶.

La possession du permis a été croisée – par une régression logistique – avec différentes variables explicatives potentielles disponibles dans les MRMT 2000 et 2010: (1) l'âge (soit l'année du MRMT moins l'année de naissance, ce qui peut occasionner un décalage et notamment une sous-estimation parmi les plus jeunes), (2) le genre, (3) le contexte résidentiel⁷, (4) le type de ménage⁸, (5) le revenu du ménage (par tranche de 2 000 CHF), (6) la possession du permis pour les deux-roues moteur et (7) la possession d'un abonnement annuel de transports en commun (qu'il soit urbain, régional ou national).

Une source supplémentaire est une enquête par questionnaire mené en 2016 avec des étudiants de l'Université de Lausanne et portant sur les choix modaux et le permis de conduire. Vingt groupes d'étudiants l'ont chacun fait remplir à une trentaine de jeunes de 18 à 24 ans en assurant une diversité de profils (genre, statut d'activité, etc.). De nature exploratoire, cette démarche n'en demeure pas moins intéressante par le nombre de jeunes interrogés (n = 665) et par le fait qu'elle pose des questions directement en lien avec la problématique.

⁵ En 1994, 16 570 ménages ont été interrogés, soit un total de 18 020 personnes de 6 ans et plus. Les effectifs ont régulièrement augmenté pour les MRMT de 2000 (27 918 ménages, 29 407 personnes), 2005 (31 950 et 33 390) et 2010 (59 971 et 62 868).

⁶ Ces chiffres sont différents de ceux communiqués officiellement (70,7 %, 68,8 %, 62,7 % et 58,7 %) (OFS et ARE, 2012) en raison de méthodes de pondération différentes. L'OFS et l'ARE prennent en compte les personnes interrogées et les membres de leur ménage en leur appliquant un facteur de pondération lié aux ménages. Nous utilisons quant à nous les données des seules personnes interrogées en leur appliquant un facteur de pondération individuel (les autres membres du ménage ne sont en effet pas suffisamment documentés pour être traités dans les régressions logistiques présentées ici).

⁷ Il s'agit de la typologie des communes de l'OFS (2012) retravaillée en cinq types pour des questions d'effectif: les centres grands et moyens, les petits centres, le suburbain métropolitain (couronnes suburbaines des grands centres), le suburbain non métropolitain et périurbain (autres couronnes) ainsi que le rural.

⁸ Cette variable a été créée à partir de la taille des ménages et la présence d'enfant(s) ou d'adolescent(s) mais sans connaître précisément la position des jeunes de 18 à 24 ans. Dans les familles avec enfants, certains jeunes ne sont pas les enfants mais les parents. Ces cas sont toutefois minoritaires comme le montrent notamment les valeurs très proches de celles enregistrées pour les familles avec adolescents (cf. infra).

Ces sources présentent certaines limites. Les MRMT permettent de constater l’évolution de la propension à obtenir le permis en fonction de certaines caractéristiques des individus. Ils ne permettent toutefois pas de déterminer la signification et la causalité de ces relations. Quant à l’enquête par questionnaire, elle constitue une photographie à un instant précis seulement. Ces deux regards permettent néanmoins de pallier en partie l’absence de la source idéale qui serait une analyse longitudinale (suivre une génération et son comportement dans le temps) et répétée (comparer des générations successives).

RÉSULTATS EMPIRIQUES

LES DÉTERMINANTS DE L’OBTENTION DU PERMIS DE CONDUIRE (2010)

Une régression logistique (tableau 3) a été utilisée pour mesurer l’influence propre de chaque variable explicative (caractéristiques des jeunes adultes, ménages et contextes résidentiels) sur la possession ou non du permis⁹.

La variable qui a le plus de poids est l’âge. D’importantes différences sont observées parmi les 18-24 ans et l’effet d’âge est marqué. Par rapport à la catégorie de référence (24 ans), la probabilité d’avoir le permis est bien plus faible chez les 18 ans (- 94.1 %) mais aussi chez les 19 et 20 ans (- 72 % et - 50 %). La différence n’est pas significative pour les personnes de 21 ans, ce qui pourrait montrer l’existence d’un certain seuil. De manière quelque peu surprenante, la probabilité est plus élevée parmi les 22 et 23 ans que pour les 24 ans. Au-delà d’un effet d’échantillonnage, une hypothèse serait l’impact du nouveau système de permis instauré en 2005 qui aurait eu un impact – limité dans le temps – auprès de certains jeunes adultes.

Globalement, les hommes possèdent davantage le permis que les femmes (63,2 % vs. 55,2 %). Toutefois, en prenant en compte simultanément l’ensemble des variables, le genre n’est plus significatif (alors qu’il l’était en 2000). L’effet du genre disparaît dans le modèle lorsque la possession d’un permis de conduire un deux-roues moteur est intégrée. La socialisation à la mobilité motorisée, qui touche davantage les hommes, apparaît comme un facteur discriminant – le deuxième en termes de poids explicatif. Avoir franchi certaines étapes administratives (tableau 2) et être familier avec la conduite motorisée rendent les démarches plus faciles et l’automobilité plus attractive.

Le troisième facteur est la possession d’un abonnement de transports en commun : ceux qui ne disposent pas d’un permis de conduire ont trois fois plus de chances d’avoir un abonnement. La relation de causalité peut toutefois être circulaire : ne pas avoir de permis de conduire rend d’autant plus nécessaire l’accès aux transports en

⁹ L’influence de chaque variable est mesurée par les odd-ratios qui expriment de combien la chance d’avoir le permis de conduire est multipliée quand une modalité donnée est respectée en comparaison avec une modalité de référence (« réf. »). Si l’odd-ratio est supérieur à 1, la chance augmente ; s’il est inférieur à 1, la chance diminue. Pour chaque odd-ratio, un test de significativité est réalisé. La méthode descendante selon les rapports de vraisemblance a été appliquée. Certaines variables non discriminantes ont été éliminées (statut civil, région linguistique).

Tableau 3 : Analyse de régression logistique de la propension des jeunes adultes à posséder leur permis de conduire, 2010 (source : Microrecensement mobilité et transports)

VARIABLES	MODALITÉS	ODD RATIO	SIGNIFICATIVITÉ
Âge	18 ans	.059	***
	19 ans	.279	***
	20 ans	.496	**
	21 ans	.738	n.s.
	22 ans	1.249	***
	23 ans	1.561	***
	24 ans	Réf.	
Genre	Femme	Réf.	
	Homme	.973	n.s.
Contexte résidentiel	Grand centre et centre moyen	Réf.	***
	Petit centre	2.167	***
	Suburbain métropolitain	1.240	*
	Suburbain non métropolitain et périurbain	1.834	***
	Rural	4.023	***
Type de ménage	Ménage d'adultes	Réf.	***
	Couple sans enfant	1.089	n.s.
	Personne vivant seule	1.228	n.s.
	Famille avec enfants	.367	***
	Famille avec adolescents	.804	**
Revenu (tranches de 2 000 CHF)	Revenu du ménage	1.190	***
Permis deux-roues motorisés	Oui	Réf.	
	Non	.132	***
Abonnement de transports en commun	Oui	Réf.	
	Non	3.037	***
	Constante	4.387	***

Note: $R^2 = .292$ (COX et SNELL), $.397$ (NAGELKERKE). Model $X^2(18) = 1459.04^{**}$.

n.s. = non significatif; * $p < 0.1$; ** $p < 0.05$; *** $p < 0.01$

commun et, inversement, posséder un abonnement rend moins nécessaire le recours à l’automobilité.

En quatrième rang apparaissent les contextes résidentiels qui se caractérisent par une attractivité variable des différents moyens de transport. Les jeunes vivant dans les villes, grandes ou moyennes, ont moins le permis que les autres. Cette relation s’explique par l’efficacité de la mobilité douce et des transports publics dans les zones centrales, et par la place moindre accordée à la voiture et des taux de motorisation plus faibles. Ce dernier point augmente la probabilité de grandir dans un ménage sans voiture et de ne pas y être socialisé. Vivre dans les couronnes des aires métropolitaines ou dans les couronnes suburbaines et périurbaines augmente la probabilité de détenir un permis de 24 % et 83 %. La différence est beaucoup plus marquée avec les petits centres régionaux (+ 117 %) et surtout avec les communes rurales (+ 302 %) où l’accès à la voiture demeure important.

Le niveau de revenu du ménage a une influence également. Pour chaque tranche supplémentaire de 2 000 CHF, la probabilité de posséder le permis croît de 19 %. Ce résultat montre une certaine sensibilité au prix.

Le dernier facteur significatif est le type de ménages. Selon Delbosc et Currie (2013), vivre avec les parents permettrait aux jeunes de dégager plus facilement les ressources financières nécessaires et augmenterait la probabilité d’avoir à disposition une voiture et un accompagnant pour l’apprentissage. En Suisse, les jeunes ayant accédé à l’autonomie résidentielle ont au contraire plus fréquemment le permis que ceux qui vivent avec leurs parents (– 20 % pour les ménages avec adolescents et – 63 % pour ceux avec enfants). Un effet de sélection est à l’œuvre : les jeunes qui partent du foyer parental recherchent davantage l’indépendance et doivent faire face à plus de responsabilités. L’obtention du permis est plus importante pour eux et ils ont peut-être accéléré le processus d’apprentissage en prévision de leur décohabitation et de la fin de la possibilité de bénéficier de « parents-taxis » et de conditions d’apprentissage favorables.

L’ÉVOLUTION DU PERMIS DE CONDUIRE PAR CATÉGORIE (2000-2010)

Entre 2000 et 2010 (tableau 4), la proportion de jeunes de 18 à 24 ans titulaires d’un permis passe de 71,5 % à 59,4 % (moins 12,1 points de pourcentage). Si la diminution touche l’ensemble des modalités, des différences notables apparaissent (entre – 1,8 et – 21,8).

La diminution la plus marquée concerne les jeunes de 18 ans. L’intensité du recul décroît avec l’âge pour passer sous la barre des 12 points dès 21 ans. Cette évolution montre en premier lieu un effet d’âge – une partie des jeunes adultes obtiennent leur permis plus tardivement qu’avant – et, de manière secondaire, un effet de génération – la proportion de détenteurs du permis se stabilisant à un seuil inférieur en 2010 qu’en 2000 (-7 pour les 24 ans).

En termes de genre, une baisse légèrement plus importante touche les hommes (– 12,9 vs. – 1,5) si bien que l’écart se resserre et que le genre n’est plus une variable discriminante en 2010 (cf. supra).

Tableau 4 : Proportion de jeunes adultes possédant le permis de conduire, 2000-2010 (source : Microrecensement mobilité et transports)

VARIABLES	MODALITÉS	% DE DÉTENTEURS D'UN PERMIS (2000)	% DE DÉTENTEURS D'UN PERMIS (2010)	DIFFÉRENCE EN POINTS DE POURCENTAGE (2000-2010)
Âge	18 ans	37,6 %	15,8 %	- 21,8
	19 ans	63,7 %	45,9 %	- 17,9
	20 ans	74,7 %	61,9 %	- 12,8
	21 ans	81,6 %	70,5 %	- 11,1
	22 ans	85,6 %	76,5 %	- 9,1
	23 ans	84,8 %	83,1 %	- 1,8
	24 ans	83,2 %	76,3 %	- 7,0
Genre	Homme	76,1 %	63,2 %	- 12,9
	Femme	66,7 %	55,2 %	- 11,5
Contexte résidentiel	Grand centre et centre moyen	62,8 %	48,9 %	- 13,9
	Petit centre	77,5 %	63,8 %	- 13,6
	Suburbain métropolitain	67,0 %	52,1 %	- 15,0
	Suburbain non métropolitain et périurbain	73,6 %	62,7 %	- 10,9
	Rural	78,0 %	70,2 %	- 7,8
Type de ménage	Couple	73,3 %	65,4 %	- 7,9
	Personne vivant seule	75,4 %	71,6 %	- 3,8
	Famille avec jeunes enfants	64,1 %	49,5 %	- 14,6
	Famille avec adolescents	68,8 %	48,8 %	- 20,0
	Ménages d'adultes	73,0 %	63,4 %	- 9,6

VARIABLES	MODALITÉS	% DE DÉTENTEURS D'UN PERMIS (2000)	% DE DÉTENTEURS D'UN PERMIS (2010)	DIFFÉRENCE EN POINTS DE POURCENTAGE (2000-2010)
Revenu	Moins de 2 000 CHF	70,1 %	50,3 %	– 19,8
	2 000-4 000 CHF	73,5 %	53,6 %	– 19,9
	4 001-6 000 CHF	70,1 %	59,4 %	– 10,7
	6 001-8 000 CHF	67,2 %	56,5 %	– 10,7
	8 001-10 000 CHF	74,7 %	63,1 %	– 11,6
	Plus de 10 000 CHF	77,8 %	69,0 %	– 8,7
Permis deux-roues motorisés	Oui	91,4 %	89,1 %	– 2,3
	Non	68,4 %	54,4 %	– 14,1
Abo. de transports en commun	Oui	62,5 %	50,4 %	– 12,1
	Non	83,7 %	80,3 %	– 3,5
TOTAL		71,5 %	59,4 %	– 12,1

L'influence des variables reflétant le rôle des autres moyens de déplacement se renforce. Ainsi, la diminution concerne tous les contextes résidentiels mais davantage les centres urbains et les couronnes des grandes villes que les zones rurales et les communes périurbaines. Il en est de même pour les détenteurs d'abonnement de transport en commun (– 12,1 contre – 3,5 pour les autres). L'inverse est constaté pour les détenteurs d'un permis pour deux-roues motorisés (– 2,3 contre – 14,1).

Pour ce qui est des types de ménage, un décalage apparaît entre les jeunes vivant dans des ménages non familiaux (personnes vivant seules, en couple, en colocation) ou avec leurs parents. Les premiers enregistrent des reculs inférieurs à la moyenne au contraire des seconds qui connaissent une baisse marquée: – 14,6 % pour les personnes vivant dans des ménages avec de jeunes enfants et – 20,0 % pour les ménages avec adolescents.

Finalement, la baisse est plus marquée pour les bas revenus (– 20 points pour les ménages déclarant un revenu de 4 000 francs ou moins) que pour les autres (– 10 points à l'exception de la catégorie supérieure qui affiche un recul de 8,7 points).

DISCUSSION

Dans cette partie, nous revenons sur les trois significations du permis de conduire et les hypothèses expliquant la baisse de la proportion des jeunes adultes qui en sont titulaires.

La complexification des règles relatives au permis de conduire a-t-elle eu un impact dans le cas de la Suisse ? Deux éléments vont dans cette direction. D'une part, la baisse concerne essentiellement les plus jeunes mais n'est pas définitive, un effet de rattrapage étant constaté. D'autre part, chaque modalité étudiée enregistre une diminution y compris les jeunes vivant dans les communes rurales (ce qui s'expliquerait par un phénomène de portée générale). Quant à l'augmentation des coûts, elle explique le fait que l'accès au permis est moins fréquent dans les ménages à bas revenu et que l'écart se creuse avec le temps.

D'autres éléments au contraire relativisent l'argument des règles et des coûts. Premièrement, la baisse de la proportion de titulaires d'un permis parmi les jeunes décline depuis le tournant des années 2000, soit avant les nouvelles règles de décembre 2005. Qui plus est, la baisse est bien plus conséquente entre 2000 et 2005 (de 71,5 % à 62,1 %) qu'entre 2005 et 2010 (de 62,1 % à 59,4 %). Cette tendance est également indépendante de la conjoncture économique. Deuxièmement, si l'instauration du permis à l'essai et des cours deux phases engendre un coût supplémentaire non négligeable pour des jeunes adultes (700 francs), celui-ci est à relativiser par rapport au coût total du permis (20 %), de l'achat d'une voiture ou d'un abonnement de transports en commun. Le prix de ces derniers a d'ailleurs augmenté plus rapidement ces dernières années que le coût de la mobilité individuelle motorisée¹⁰.

La baisse étudiée refléterait-elle le déclin de la nécessité de participer au système automobile ? Les reculs les plus marqués sont effectivement enregistrés dans les centres urbains, qui se caractérisent par un regain d'attractivité résidentielle pour les jeunes adultes et par une plus grande efficacité des transports en commun et de la mobilité douce. Il est intéressant de constater que la baisse est également marquée dans les communes suburbaines des grandes villes qui acquièrent les mêmes caractéristiques d'offre. Cette tendance reflète plus généralement les efforts de développer les transports en commun y compris le week-end et la nuit et les tarifs préférentiels pour les jeunes. À l'inverse, les deux-roues moteur constituent une étape dans la socialisation à la conduite motorisée (la proportion de détenteurs d'un permis de voiture atteint les 90 % et la diminution est le plus faible pour cette modalité).

L'hypothèse de la substitution entre permis et usage des transports en commun est corroborée par d'autres données issues du MRMT (tableau 5). En croisant la possession du permis à celle d'un abonnement de transport en commun, on constate

¹⁰ Selon l'organisme fédéral de surveillance des prix, entre 1990 et 2010, le coût de l'abonnement général (accès à tout le réseau de transports publics en Suisse) a augmenté de 53 %, l'abonnement demi-tarif (réduction de 50 % sur tout billet de train) de 50 %. En comparant cinq trajets types et lors de la même période, le prix du billet de train a augmenté de 71 % alors que le coût de la voiture (incluant les assurances, l'achat et l'amortissement du véhicule, etc.) n'a crû que de 32 % (Preisüberwachung PUE, 2016).

que deux catégories sont stables : les jeunes qui possèdent les deux (env. 35 %) et ceux qui n’en possèdent aucun (6-7 %). En revanche, la part de ceux qui n’ont que le permis diminue au profit de ceux qui n’ont que l’abonnement (de 36 % à 24 % et inversement). Le permis revêt également une utilité plus concrète. En 2000, 13,3 % des détenteurs d’un permis n’avaient pas de voiture à disposition contre 4,7 % en 2010. Parallèlement, ceux qui affirment avoir toujours accès à une voiture augmentent de 54,3 % à 58,3 %¹¹.

Tableau 5 : Permis de conduire et abonnement de transports en commun parmi les 18-24 ans, 2000-2010 (source : Microrecensement mobilité et transports)

	2000		2010	
	AVEC PERMIS DE CONDUIRE	SANS PERMIS DE CONDUIRE	AVEC PERMIS DE CONDUIRE	SANS PERMIS DE CONDUIRE
Avec abonnement de transport en commun	36 %	24 %	35 %	36 %
Sans abonnement de transport en commun	36 %	7 %	24 %	6 %

Aucun élément dans les données utilisées ne permet de directement prendre en compte l’usage des technologies de la communication et de l’information. Toutefois, la baisse analysée est non seulement antérieure à la diffusion des *smart-phones* mais aussi plus forte en début de période, ce qui tend à rejeter l’hypothèse, par ailleurs contestée, de la substitution entre mobilité physique et virtuelle. Les TIC pourraient en revanche renforcer une tendance existante, à savoir l’attractivité grandissante des transports en commun grâce à la valorisation du temps de trajet qu’elles permettent.

Le permis a-t-il perdu de son statut de rite de passage ? Ici non plus le MRMT ne nous renseigne pas directement. L’enquête réalisée avec des étudiants donne quelques indications intéressantes à ce propos et tend à montrer un rapport plus fonctionnel à la voiture (tableau 6). Bien que cette étude soit de nature exploratoire, une majorité claire se distingue pour estimer qu’il n’est pas important de posséder sa propre voiture et que l’automobile apparaît de moins en moins indispensable. Le fait que la tendance soit la même entre les catégories de jeunes adultes (conducteurs, élèves conducteurs et sans permis) renforce cette interprétation.

¹¹ Les parts restantes – respectivement 32,3 % et 36,0 % – ont une voiture à disposition sur demande.

Tableau 6 : Degré d'importance de la voiture perçue par des jeunes adultes, 2016 (source : enquête par questionnaire)

	COMPOSITION DE L'ÉCHANTILLON	ACCORD AVEC AFFIRMATION « IL EST IMPORTANT DE POSSÉDER SA PROPRE VOITURE »		ACCORD AVEC AFFIRMATION « LA VOITURE EST AUJOURD'HUI DE MOINS EN MOINS INDISPENSABLE »	
		D'ACCORD	PAS D'ACCORD	D'ACCORD	PAS D'ACCORD
Permis de conduire définitif	64,2 % (427)	34,2 %	65,8 %	61,5 %	38,5 %
Permis d'élève conducteur	11,4 % (76)	30,7 %	69,3 %	58,9 %	41,1 %
Sans permis	24,4 % (162)	27,3 %	72,7 %	69,2 %	30,8 %

C'est à cette aune que peut être expliquée la différence que nous avons relevée entre les jeunes adultes vivant chez leurs parents et les autres. Le passage à l'âge adulte et la recherche d'indépendance ne passeraient plus par le permis mais par d'autres moyens de retrouver et de communiquer avec ses pairs (virtuellement ou non) tout en bénéficiant de la mobilité motorisée mais comme passager. L'indépendance résidentielle serait quant à elle associée à davantage de responsabilité y compris du point de vue de la mobilité.

Une autre hypothèse avancée dans la littérature de la perte de statut de la voiture est la conscientisation des jeunes par rapport aux problèmes environnementaux. Une enquête a montré que l'importance des questions environnementales était en réalité la plus basse chez les jeunes adultes (EHLER *et al.*, 2016)¹². Ceci tend à relativiser ce facteur explicatif même si l'enquête ne faisait pas le lien avec la mobilité, et d'autres travaux ont montré les multiples écarts entre adhésion aux valeurs environnementales et usage de modes alternatifs à la voiture (VINCENT-GESLIN, 2014).

CONCLUSION

La baisse de la proportion de jeunes adultes a été observée dans un certain nombre de pays industrialisés. Ce phénomène n'a pas manqué d'interpeller tant la

¹² Le Panel suisse des ménages de 2014 (n = 12'090) qui posait la question «Quelle importance a pour vous la protection de l'environnement?» avec une échelle de 0 (pas du tout important) à 10 (très importants). Le score moyen enregistre sa valeur minimale pour les 15-24 ans (6,87) et augmente au fur et à mesure des classes d'âge pour obtenir 7,93 chez les plus de 65 ans (EHLER *et al.*, 2016).

voiture s’est diffusée et constitue un système de mobilité dominant. Que penser de cette baisse? Peut-on la considérer comme le «signal faible» d’un phénomène de *peak car*?

Afin de procéder à cette analyse, nous avons proposé une conceptualisation novatrice du permis de conduire afin de mettre en exergue la triple signification qui le caractérise. En effet, davantage qu’un simple document administratif, le permis est un ensemble de règles, un droit de conduire (et de participer au système automobile) et un rite de passage vers l’âge adulte.

Notre analyse montre tout d’abord qu’une certaine prudence est de rigueur quant à l’interprétation des chiffres fréquemment cités dans le cas suisse (OFS et ARE, 2012). D’une part, l’agrégation des 18 à 24 ans masque des disparités majeures. D’autre part, la variable utilisée est dichotomique et distingue les personnes qui détiennent un permis de celles qui n’en ont pas. Or, parmi ces dernières, se trouvent des individus qui sont en train d’apprendre à conduire et qui possèdent un permis d’élève conducteur.

Il n’en demeure pas moins qu’une baisse de la proportion de détenteurs d’un permis de conduire a été constatée entre 18 et 24 ans pour toutes les modalités retenues certes avec une intensité variable. La principale explication du recul est en premier lieu un effet d’âge (le permis est passé plus tardivement qu’avant). Un effet de génération, plus mesuré, existe toutefois également (le permis est moins passé qu’avant).

En fonction des données à disposition et de leurs limites, la baisse de la proportion de détenteurs d’un permis de conduire s’explique par une conjonction de facteurs. La complexification des critères d’accès au permis et l’augmentation subséquente des coûts de formation, de même que la diffusion des technologies de l’information et de la communication accompagnent cette tendance plutôt qu’ils ne l’engendrent. La baisse a en effet commencé au tournant des années 2000 – soit avant l’instauration de nouvelles règles et la diffusion massive des *smartphones* – et a été plus prononcée entre 2000 et 2005 qu’entre 2005 et 2010. D’autres facteurs entrent en ligne de compte tels que la concurrence des alternatives à la voiture – en premier lieu les transports en commun – ou la perte de statut de l’automobile. Le rapport à cette dernière deviendrait davantage fonctionnel et utilitaire. L’autonomisation vis-à-vis des parents pourrait passer par les réseaux sociaux et de nouveaux rites marqueraient le passage à l’âge adulte (voyages par exemple). Ces derniers points ont toutefois encore le statut d’hypothèses dans le cas suisse.

Les résultats appellent d’autres recherches à la fois sur les mécanismes mais également sur les conséquences du recul du permis parmi les jeunes. Cette question se pose même dans les cas où le permis n’est pas abandonné mais fait l’objet d’un report de quelques années. Est-ce que les jeunes qui ont temporairement renoncé au permis n’auraient de toute manière pas conduit régulièrement (étant donné leur localisation, leurs aspirations, etc.)? S’agit-il d’une simple parenthèse? Ou d’une opportunité significative dans la transition vers une mobilité durable? Cette période sans permis se traduit-elle par un apprentissage des alternatives à la voiture individuelle et résulte-t-elle sur leur appropriation plus ancrée et sur une mobilité davantage multimodale et moins motorisée? La voiture deviendrait-elle moins un objet en propriété individuelle mais serait-elle davantage partagée (autopartage)? Quels

seront les effets de la diffusion de services de transport avec chauffeur de type Uber et de la voiture autonome ? Répondre à ces questions s'avère crucial pour la recherche mais aussi pour la gestion de la mobilité et la planification des infrastructures de transport.

BIBLIOGRAPHIE

- AVRILLIER Paul, HIVERT Laurent, KRAMARZ Francis, 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.
- BERG Hans-Yngve, 2001: *Understanding subgroups of novice drivers: A basis for increased safety and health*, Linköping University Medical Dissertations, 665.
- BERTRAND Jean-Michel, 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>
- BLUM Françoise, 2004: «Réflexions sur les usages sexués de l'automobile en France aux XIX^e et XX^e siècles. Femme au volant, figure de l'urbanité?», *Histoire urbaine*, 11(3), 55-79.
- BRON Jean-Stéphane, 1999: *La Bonne conduite - Cinq histoires d'auto-école*, Les Films de la dernière heure.
- DAVIS Benjamin, DUTZIK Tony, BAXANDALL Phineas, 2012: *Transportation and the new generation: why young people are driving less and what it means for transportation policy*. Frontier Group, http://www.uspirg.org/sites/pirg/files/reports/Transportation%20%26%20the%20New%20Generation%20vUS_0.pdf
- DELBOSC Alexa, CURRIE Graham, 2013: «Causes of Youth Licensing Decline: A Synthesis of Evidence», *Transport Reviews*, 33 (3), 271-290.
- DEMOLI Yoann, 2014: «Les femmes prennent le volant: Diffusion du permis et usage de l'automobile auprès des femmes au cours du XX^e siècle», *Travail, genre et sociétés*, 32(2), 119-140.
- DENNIS Kingsley, URRY John, 2009: *After the car*. Cambridge, Malden, Mass.: Polity Press.
- DUPUY Gabriel, 1995: *Les territoires de l'automobile*, Paris: Anthropos.
- EHRLER Franziska, BÜHLMANN Felix, FARAGO Peter, HÖPFLINGER François, JOYE Dominique, PERRIG-CHIELLO Pasqualina, SUTER Christian (dir.), 2016: *Rapport social 2016: Bien-être*. Zurich: Seismo-Verlag.
- GALLAND Olivier, 2011: *Sociologie de la jeunesse*, Paris: A. Colin.
- GOODWIN Phil, VAN DENDER Kurt, 2013: «“Peak Car” – Themes and Issues», *Transport Reviews*, 33(3), 243-254.
- HJORTHOL Randi, 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 Tobias, BUEHLER Ralph, WIRTZ Matthias, KALINOWSKA Dominika, 2012: «Travel trends among young adults in Germany: increasing multimodality and declining car use for men», *Journal of Transport Geography*, 24, 443-450.

- MOKHTARIAN Patricia L., 2008: «Telecommunications and Travel: The Case for Complementarity», *Journal of Industrial Ecology*, 6(2), 43-57.
- NEWMAN Peter, KENWORTHY Jeff, 1999: *Sustainability and Cities: Overcoming Automobile Dependence*, Washington: Island Press.
- NOBLE Barbara, 2005: «Why are some young people choosing not to drive?», Proceedings of the European Transport Conference 2005, Strasbourg.
- OFS et ARE, 2012: *La mobilité en Suisse. Résultats du Microrecensement Mobilité et Transports 2010*, Neuchâtel & Berne: Office fédéral de la statistique (OFS) & Office fédéral du développement territorial (ARE).
- PREISÜBERWACHUNG PUE, 2016: *Entwicklung der Fahrkosten im Strassen- und Schienenverkehr. Eine Untersuchung anhand von fünf exemplarischen Strecken in der Schweiz*, Bern: Eidgenössisches Departement für Wirtschaft, Bildung und Forschung.
- RÉRAT Patrick, 2016: «Le retour des villes. Les phénomènes de déprise et de reprise démographiques dans les villes suisses», *Espace, populations, sociétés*, 2015/3-2016/1, <http://eps.revues.org/6204>
- ROUX Sophie, 2012: «La diffusion du permis de conduire en France», *Recherche transports sécurité*, 3 avril 2012, 154-166.
- SCHOETTLE Brandon, SIVAK Michael, 2014: «The Reasons for the Recent Decline in Young Driver Licensing in the United States», *Traffic Injury Prevention*, 15(1), 6-9.
- SIVAK Michael, Schoettle Brandon, 2011: «Recent Changes in the Age Composition of Drivers in 15 Countries», *Traffic Injury Prevention* 13(2), 126-132.
- SIVAK Michael, Schoettle Brandon, 2013: «Toward Understanding the Recent Large Reductions in the Proportion of Young Persons With a Driver’s License: A Response to Le Vine et al. (2013)», *Traffic Injury Prevention*, 14(6), 658-659.
- URRY John, 2004: «The “System” of Automobility», *Theory, Culture & Society*, 21(4-5), 25-39.
- VINCENT-GESLIN Stéphanie, 2010: *Altermobilités, mode d’emploi : déterminants et usages de mobilités alternatives au tout voiture*, Lyon: Éditions du Certu.
- VINCENT-GESLIN Stéphanie, 2014: «Les altermobilités : une mise en pratique des valeurs écologiques ?», *Noroi*, 231, 113-124.
- VINCENT-GESLIN Stéphanie, Pochet Pascal, ORTAR Nathalie, BONNEL Patrick, BOUZOUINA Louafi, 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/>
- LE VINE Scott, LATINOPOULOS Charilaos, POLAK John, 2013: «A Tenuous Result: Re-analysis of the Link Between Internet Usage and Young Adults’ Driving License Holding. Comments on “Recent Changes in the Age Composition of Drivers in 15 Countries”», *Traffic Injury Prevention*, 14(6), 654-657.
- WALKS Alan (ed.), 2014: *The Urban Political Economy and Ecology of Automobility: Driving Cities, Driving Inequality, Driving Politics*, London & New York: Routledge.
- WILLIAMS Allan F., 2011: «Teenagers’ Licensing Decisions and Their Views of Licensing Policies: A National Survey», *Traffic Injury Prevention*, 12(4), 312-319.

THE DECREASE OF YOUNG ADULTS GETTING A DRIVING LICENCE: SIMPLE DELAY OR TURNING AWAY FROM THE CAR ?

In Switzerland, as in several western countries, the share of young adults holding a driving licence has decreased (from more than 70 % in 2000 to less than 60 % in 2010). This paper addresses this phenomenon by first conceptualising the driving licence as a set of rules, a right to participate in the automobile system and a rite of passage. The tendency to get the driving licence and its evolution are then analysed, based on the Mobility and Transport Microcensuses 2000 and 2010. The results show that much of this decrease is due to a delay of the age of getting the driving licence and not by a definitive renunciation. This delay seems less due to a complexification of the rules or an increase in costs but more to a functional and utilitarian relation to the car.

Keywords : Driving licence, car, automobility, mobility, young adults.

DER RÜCKGANG DES FÜHRER AUSWEIS BESITZES BEI JUNGEN ERWACHSENEN: SIMPLER AUF SCHUB ODER ABWENDUNG VOM AUTO?

Wie in mehreren westlichen Ländern, hat auch in der Schweiz der Anteil junger Erwachsener, die einen Führerausweis besitzen, abgenommen (von über 70 % im Jahr 2000 auf unter 60 % im Jahr 2010). Der Artikel behandelt dieses Phänomen, indem er zunächst den Führerausweis als ein Regelwerk, ein Recht zur Teilnahme am automobilen System und ein Übergangsritual konzeptualisiert. Die Tendenz, den Führerausweis zu erlangen und deren Entwicklung werden anschließend auf der Basis der Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2000 und 2010 analysiert. Die Ergebnisse zeigen, dass der Rückgang sich grösstenteils durch eine Verschiebung des Alters, in dem der Führerausweis gemacht wird, erklärt und nicht einem definitiven Verzicht gleichkommt. Dieser Aufschub scheint weniger den komplizierteren Regeln oder den höheren Kosten geschuldet, als vielmehr einer funktionaleren und zweckorientierteren Beziehung zum Auto.

Stichwörter: Führerausweis, Auto, Automobilität, Mobilität, junge Erwachsene.

Marie-Christine Fourny Éditorial: L'habitabilité inattendue. Analyser, identifier, produire l'habitabilité de lieux sans qualités	5
Pierre-André Tremblay Innovation sociale en milieu rural: l'exemple de Saint-Camille (Québec)	11
Marion Tillous Habitabilité du réseau de métro parisien: sur les pas d'Isaac Joseph, le long de l'espace public et au-delà	27
Jennifer Buyck et Olivier Perrier De la fête comme projet de territoire. Réflexions liminaires autour de « La ferme du Bonheur » ...	43
Martine Berger, Monique Poulot, Claire Aragau et Lionel Rougé L'habitabilité périurbaine dans les pratiques habitantes: de l'habitabilité restreinte au pavillon à l'habitabilité élargie	61

CONTRIBUTIONS HORS THÈME

Fabio Rossinelli Les origines coloniales de l'Association des sociétés suisses de géographie (1870-1880) ...	79
Flore Lafaye de Micheaux et Christian Kull Vers une « géographie environnementale » des fleuves: rapprocher <i>political ecology</i> et mésologie?	97
Zoé Codeluppi Entre le plein et le vide: les espaces-temps quotidiens des jeunes patients souffrant de troubles psychotiques en milieu urbain	119
Patrick Rérat, Stéphanie Vincent-Geslin, Gianluigi Giacomel, Antonio Martin et Daniel Baehler La baisse du permis de conduire chez les jeunes adultes: simple report ou désamour de la voiture?	135
Présentations de thèses	157
Florence Bétrisey, Manuela Fernandez, Shin Alexandre Koseki, Sophie Marchand Reymond, Ursula Meyer, Mirza Tursić	
Recension: Patrick Naef (2016). La ville martyre. Guerre, tourisme et mémoire en ex-Yougoslavie (par Mari Carmen Rodriguez)	183