

# «CHEZ LES JEUNES, L'INDÉPENDANCE NE PASSE PLUS PAR LE PERMIS»

Les chiffres de l'Office fédéral de la statistique indiquent que la part des 18-24 ans titulaires d'un permis recule depuis 1994, même si la courbe s'est stabilisée ces dernières années. Le professeur universitaire Patrick Rérat apporte son éclairage.

Depuis plus de vingt ans, la part des jeunes détenteurs d'un permis de conduire n'a cessé de s'effriter en Suisse, à l'image de plusieurs pays occidentaux. Sous nos cieux, elle a chuté de plus de 70% en 2000 à moins de 60% en 2010. Même si les derniers chiffres pour 2015 de l'Office fédéral de la statistique (OFS) et de l'Office fédéral du développement territorial (ARE) indiquent une stabilisation à un peu plus de 60%, cette évolution est le symptôme que l'hégémonie de la voiture dans la société, le territoire et les déplacements se lézarde.

Epaulé par son équipe, Patrick Rérat s'est penché sur le phénomène dans le cadre d'une étude parue récemment dans la revue neuchâteloise de géographie Géo-Regards. Le professeur ordinaire à l'institut de géographie et durabilité de l'Université de Lausanne cerne les grands enjeux de la problématique.

**Revue Automobile:** Le recul de la proportion des titulaires du permis de conduire touche surtout la tranche d'âge des 18-24 ans. Avez-vous observé des nuances à l'intérieur de cette catégorie?

**Patrick Rérat:** Les statistiques de l'OFS et de l'ARE ont été publiées par classe d'âge pour une raison de lisibilité. Quand on examine les chiffres année par année, force est de constater que la baisse du permis de conduire chez les jeunes adultes concerne au premier chef les personnes âgées de 18 et 19 ans, alors que le phénomène est moins prononcé pour les 23-24 ans.

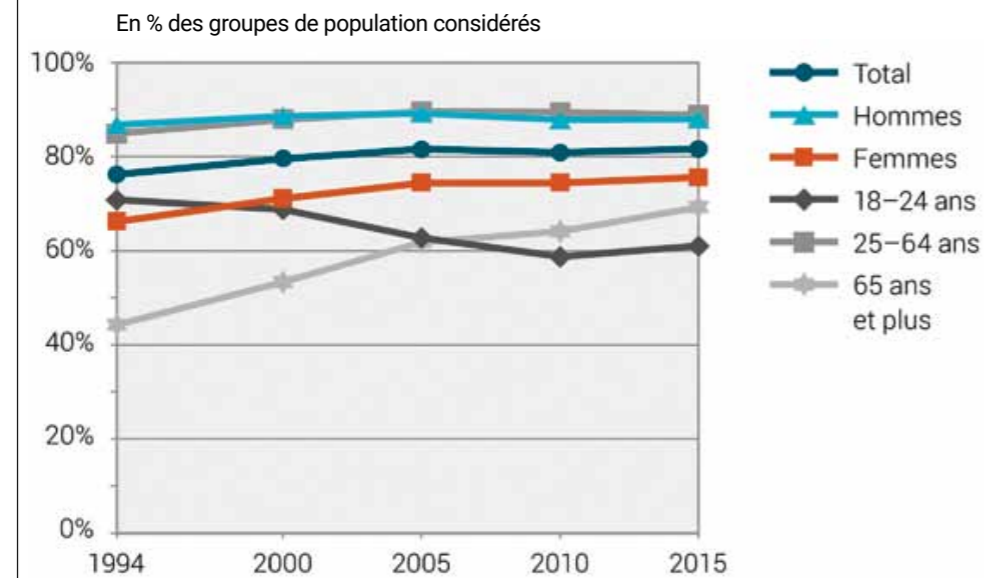
**Vos recherches montrent que ce recul est en partie dû à une approche plus fonctionnelle et utilitaire de la voiture. Qu'entendez-vous par là?**

Le permis de conduire n'est plus un rite de passage institutionnalisé dans le monde des adultes, comme il a pu l'être il y a quelques décennies. Pour les jeunes générations, le statut de la voiture a évolué. Sans tomber dans les généralités, les quatre-roues ne constituent plus, à leurs yeux, un symbole de liberté, d'indépendance, mais un moyen de transport parmi d'autres. La relation à la voiture est plus fonctionnelle, plus pragmatique, moins émotionnelle.

Dans ce contexte, le permis est perçu par moult jeunes comme une simple étape de vie, comme un passage obligé pour accéder, par exemple, au marché du travail. On le passe à la fin des études ou au moment d'entrer dans la vie active. Le «bleu» est un atout, une sorte de diplôme que l'on fait figurer dans le CV, et c'est tout. Que les choses soient claires: ce rapport utilitaire à la voiture demeure une tendance qui n'exclut pas le fait que nombre de personnes continuent à voir en elle un porte-étendard de l'autonomie et du statut social.

**Si la voiture a perdu en importance pour les jeunes, quelles voies emprunte désormais le rite de passage à l'âge adulte?** L'idée de liberté, d'indépendance, de moyen de quitter le foyer familial, de partir à l'aventure avec des amis au moyen de la voiture a fait place à une forme d'émancipation du milieu familial qui passe par les réseaux sociaux, les SMS, les voyages à l'étranger, les séjours linguistiques. Avant les années 2000, le permis de conduire était une nécessité so-

## Possession d'un permis de conduire selon le sexe et l'âge, 1994-2015



Le graphique montre que la part des 18-24 ans avec permis n'a cessé de décroître entre 1994 et 2010. A présent, la tendance est à la stabilisation.



«Même si ce paramètre est difficile à évaluer, nous sommes face à une nouvelle génération qui se montre de fait plus sensible aux problèmes environnementaux.»

Patrick Rérat  
Professeur à l'Institut de géographie et durabilité de l'Université de Lausanne

cial. A notre époque, il est en concurrence avec d'autres pôles d'intérêt tels que le week-end dans une ville européenne, les années sabbatiques, l'achat d'un smartphone. Faut-il le rappeler, il y a 30 ans, low-cost et téléphones portables n'existaient pas.

**Justement, vous insistez dans votre étude sur le rôle des nouvelles technologies de communication, notamment du smartphone, qui feraient de l'ombre à la voiture chez les jeunes.**

La diminution de la part de jeunes possédant le permis a commencé avant la diffusion du smartphone. Mais celui-ci change effectivement la relation à la voiture. Il valorise les déplacements effectués avec les transports en commun en ce sens qu'il permet désormais de remplir le temps de trajet. Pendant longtemps, les déplacements en train et en bus étaient considérés comme une perte de temps, alors que les itinéraires en voiture

assuraient autonomie, liberté. D'un côté, on avait un voyageur passif, de l'autre un automobiliste actif. Avec l'avènement du smartphone, la situation a évolué dans la mesure où cet appareil permet d'être actif, de vaquer à ses occupations même si l'on utilise les transports publics.

**Quel est le poids de la complexification des règles d'obtention du permis dans le recul du «bleu» chez les jeunes adultes?**

Les recherches dans les archives de la presse romande révèlent que cet argument apparaît dès la fin des années 1970. Il s'agit donc d'une problématique récurrente. Quand on interroge les jeunes aujourd'hui, la question des coûts et des écueils du cheminement administratif demeure d'actualité. Or, même si elle apparaît dans les discours, elle n'est en réalité pas aussi cruciale qu'on pourrait le supposer.

Le changement des règles pour l'obtention du permis survient fin 2005, avec

l'instauration de la formation en deux phases pour un coût de 700 francs et le permis à l'essai. Or, la diminution la plus importante de la part des jeunes adultes avec permis de conduire se produit entre 2000 et 2005, bien avant l'introduction des nouvelles étapes de formation à la conduite. Entre 2005 et 2010, le recul se poursuit, mais avec moins d'acuité. Entre 2010 et 2015, on enregistre une légère augmentation. Si la complexification des règles avait eu un réel impact sur la baisse du permis, les courbes statistiques auraient dû montrer l'inverse. Au-delà des arguments avancés par les jeunes adultes, les chiffres ne corroborent pas l'hypothèse d'un impact néfaste de la nouvelle réglementation en matière d'apprentissage de la conduite.

**Et qu'en est-il des préoccupations environnementales?**

Le rôle des préoccupations écologiques dans le reflux du permis de conduire chez



Chez les jeunes, le permis de conduire n'est plus un rite de passage institutionnalisé à l'âge adulte.  
© Christiane Specht

	Composition de l'échantillon	Accord avec l'affirmation «Il est important de posséder sa propre voiture»		Accord avec l'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%

© Institut de géographie de l'Uni de Lausanne

les jeunes est difficile à déterminer. Certes, il y a chez certains d'entre eux un authentique aspect militant, mais l'explication n'est pas suffisante, d'autant plus que l'avènement de la génération EasyJet tendrait à prouver que le souci de la protection de l'environnement peut passer au second plan.

Cela dit, nous sommes face à une nouvelle génération qui se montre de fait plus sensible aux problèmes environnementaux. Ce facteur suffit-il à expliquer que certains jeunes adultes renoncent au

permis de conduire? La question reste ouverte. Je pense que les convictions écologiques interviennent plutôt après l'obtention du permis. Pour de nombreux jeunes, le «bleu» demeure un document utile qu'il vaut la peine de posséder car il peut dépanner. Une fois le papier obtenu, il n'est pas rare que ces personnes décident de faire l'impasse sur l'achat d'un véhicule. Le succès de l'autopartage et l'augmentation du nombre de ménages sans voiture en ville illustrent cet état d'esprit.

En 2016, l'institut de géographie de l'Uni de Lausanne a effectué, auprès des étudiants, une enquête sur le degré d'importance de la voiture. 665 personnes ont répondu (chiffres entre parenthèses).

**Le recul de la part des jeunes adultes détenteurs d'un bleu indique-t-il que la domination de la voiture dans l'imaginaire social est en perte de vitesse?**

Ce phénomène trahit plutôt une relation différente à la voiture. On revient sur la notion d'un rapport fonctionnel aux quatre-roues, sur l'idée qu'un véhicule puisse uniquement servir à se déplacer d'un point A à un point B. Même s'il s'agit pour l'heure de tendances, de signaux faibles, le recul du permis chez les jeunes, l'essor de l'autopartage en Suisse ou du covoiturage en Europe, l'arrivée de la conduite autonome sont les indices d'un changement inexorable de la conception et de l'utilisation de l'objet voiture. Selon moi, la voiture sera à l'avenir davantage un service qu'un bien à posséder. Mais à la différence de certains analystes, je ne parlerais pas, en l'état, de désamour de l'automobile.

**Les dernières statistiques de l'OFS pour 2015 montrent que la courbe de la part**

**des jeunes adultes avec permis se stabilise. Ces nouvelles données relativisent-elles vos conclusions?**

Effectivement, on enregistre une progression de 2% à peine. On peut donc parler de stabilisation après une période de recul. Je ne crois pas que cette évolution statistique relativise les conclusions de notre enquête. Le permis de conduire reste malgré tout important, notamment dans le contexte de la vie privée et professionnelle. Dans ce contexte, il ne faut pas négliger l'effet de report, à savoir le fait que le permis de conduire est passé plus tardivement: à 18, 19 ou 20 ans, on n'en a pas forcément besoin, on n'en voit guère l'utilité. Par la suite, on pense à l'autonomie résidentielle, à l'entrée dans le monde du travail, à la fondation d'une famille et on finit par se convaincre qu'il vaut la peine d'avoir un «bleu» en poche.

Eugenio D'Alessio  
eugenio.dalessio@revueautomobile.ch